

জেলাঃ ঢাকা।

বাংলাদেশ সুপ্রীম কোর্ট

হাইকোর্ট বিভাগ।

(দেওয়ানী রিভিশনের অধিক্ষেত্র)

উপস্থিতঃ

বিচারপতি সৈয়দ মোঃ জিয়াউল করিম

এবং

বিচারপতি শেখ মোঃ জাকির হোসেন

দেওয়ানী রিভিশন নং ৩৫৩৭/২০১৬

শিরোনামঃ

দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৯ নিয়ম ১৩এ, এর  
বিধান মতে দাখিলকৃত মিস ২/২০১৬ নং  
মামলায় প্রচারিত ২৩/০৮/২০১৬ তারিখের  
নামঞ্জুরের রায় ও আদেশের বিরুদ্ধে ৩নং  
বিবাদী কর্তৃক দেওয়ানী কার্যবিধির ১১৫ (১)  
ধারার বিধান মতে রিভিশন মোকদ্দমা।

পক্ষগণঃ

বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ  
(বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ), পক্ষে চেয়ারম্যান।

....৩নং বিবাদী-দরখাস্তকারী।

-বনাম

মোতাহার হোসেন বিশ্বাস গং

...বাদী-অপরপক্ষগণ, বিবাদী অপরপক্ষগণ।

বিজ্ঞ আইনজীবীগণঃ

জনাব ওবায়দুর রহমান মোস্তফা সংগে

মিসেস কামরুন নাহার মাহমুদ দিপা

জনাব রাফি আহমেদ

....৩নং বিবাদী-দরখাস্তকারী পক্ষে।

=২=

জনাব ডঃ কামাল হোসেন সংগে

জনাব সুব্রত চৌধুরী

জনাব জেড.আই.খান পান্না

মিসেস সোনিয়া পারভীন

জনাব সমীর মজুমদার

মিসেস বীথি রায়

জনাব সারওয়ার আলম চৌধুরী

মিসেস মনিরা হক মনি

জনাব রবিন চন্দ্র পাল

মিসেস মাহবুবা আক্তার জুই

মিসেস শারমীন আক্তার

জনাব মোহাম্মদ বরকত আলী

.....১-১২১নং বাদী-অপরপক্ষগণের পক্ষে।

জনাব আব্দুল বাসেত মজুমদার সংগে

জনাব মোঃ রাসেদুল হাসান

জনাব রাফসান আল-আলভী

জনাব ইসরাত হাসান

জনাব আশিকুজ্জমান

.....৫নং বিবাদী-১২৫ নং অপরপক্ষে।

কেহ উপস্থিত নাই

১,২,৪,৬-২১ নং বিবাদী, ১২২-১২৪,১২৬-১৪১নং

অপরপক্ষগণের পক্ষে।

শুনানীর তারিখঃ ২৪/০৫/২০১৬ ও ২৫/০৫/২০১৭।

রায় প্রদানের তারিখঃ ০৫/০৬/২০১৭।

বিচারপতি শেখ মোঃ জাকির হোসেনঃ

অত্র রুলটি উদ্ভব হইয়াছে ঢাকার যুগ্ম জেলা জজ, সপ্তম আদালতের মিস (বিবিধ) ০২/২০১৬ নং মামলায় প্রচারিত ২৩/০৮/২০১৬ তারিখের রায় ও আদেশের বিরুদ্ধে, যে রায় ও আদেশ মূলে ৩ নং বিবাদী-দরখাস্তকারী কর্তৃক দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৯ নিয়ম ১৩এ, এর বিধান মতে দাখিলকৃত দরখাস্তের পরিপ্রেক্ষিতে উদ্ভূত উল্লেখিত মিস (বিবিধ) মামলা নামঞ্জুর হইয়াছে।

রুলটি নিষ্পত্তির স্বার্থে সংক্ষিপ্ত ঘটনা এই যে, দরখাস্তকারীকে ৩ নং বিবাদী এবং ১২২-১৪১ নং অপরপক্ষকে ১-২, ৪-২১ নং বিবাদী শ্রেণীভুক্ত করিয়া ১-১২১ নং বাদী-অপরপক্ষগণের পক্ষে আমমোক্তার হিসাবে বাংলাদেশ লিগ্যাল এইড এন্ড সার্ভিসেস (BLAS), ঢাকার যুগ্ম-জেলা জজ, তৃতীয় আদালতে বিগত ০৫/৭/২০০৪ তারিখে মানি ২৭/২০০৪ নং মোকদ্দমা দায়ের করেন। যাহা পরবর্তীতে যুগ্ম জেলা জজ, সপ্তম আদালতে বদলী হয়, যাহার নতুন নাম্বর হয় মানি মোকদ্দমা ৩৪৪/২০০৮ এবং প্রতিকারসমূহ নিম্নরূপঃ

- “(ক) আরজির 'ক' তপসিলে বর্ণিত (২ জন) নিহত যাত্রীদের জন্য 'ঘ' তপসিলে বর্ণিত ক্ষতিপূরণের টাকার রায় ও ডিক্রি ১-২ নং বাদীর অনুকূলে দিতে;
- (খ) আরজির 'খ' তপসিলে বর্ণিত নিখোঁজ যাত্রীদের জন্য 'ঙ' তপসিলে বর্ণিত ক্ষতিপূরণের টাকার রায় ও ডিক্রি ৩-১২০ নং বাদীর অনুকূলে দিতে;

(গ) আরজির 'গ' তপসিলে বর্ণিত আহত যাত্রীদের  
জন্য তাহাদের অনুকূলে 'চ' তপসিলে বর্ণিত  
ক্ষতিপূরণের টাকার রায় ও ডিক্রি ১২১ নং বাদীর  
অনুকূলে দিতে;

(ঘ) বাদীগণ মোকদ্দমার ব্যয় পাইবার অধিকারী মর্মে  
ডিক্রি দিতে;

(ঙ) বাদীগণ আইন ও ন্যায়বিচারে অন্য কোন  
প্রতিকার যেইভাবে ও যে পরিমাণে পাইতে পারে  
তাহার ডিক্রি দিতে মর্জি হয়।”

অতঃপর উক্ত মোকদ্দমায় ৩, ৪, ৯, ১৮, ১৯, ২০ ও ২১ নং  
বিবাদীগণ হাজির হইয়া বিগত ০৬/০২/২০০৫ তারিখে এক লিখিত জবাব  
দাখিল করেন। পরবর্তীতে ৩ নং বিবাদী-দরখাস্তকারীসহ অন্যান্য বিবাদী-  
অপরপক্ষগণ মোকদ্দমায় যথায়থ তদ্বীর এবং আদালতের আদেশ গ্রাহ্য না  
করায় মোকদ্দমাটি বিগত ০২/০২/২০১৬ তারিখে একতরফা রায় ও ডিক্রি হয়।

অতঃপর উক্ত একতরফা রায় ও ডিক্রি রদ ও রহিতের নিমিত্তে  
দরখাস্তকারী ও ৪, ৯, ১৮, ১৯, ২০ ও ২১নং বিবাদীগণ দেওয়ানী কার্যবিধির  
আদেশ ৯ নিয়ম ১৩এ, এর বিধান মতে ০১/০৩/২০১৬ তারিখে মিস (বিবিধ)  
০২/২০১৬ নং মামলা দায়ের করেন।

অতঃপর বিজ্ঞ বিচারিক আদালত উভয় পক্ষের বক্তব্য শ্রবণপূর্বক তাহা মূল্যায়ন এবং বিবেচনা করিয়া বিগত ২৩/০৮/২০১৬ তারিখে মিস (বিবিধ) ০২/২০১৬ নং মামলা নামঞ্জুর করিলে, কেবলমাত্র ৩ নং বিবাদী সংস্কৃ হইয়া আইনগত বৈধতার প্রতিবাদে দরখাস্তকারী হিসাবে দেওয়ানী কার্যবিধির ১১৫(১) ধারার বিধান মতে রিভিশনের দরখাস্ত দায়ের করিলে অত্র রুলের উদ্ভব হয়।

রুলটি শুনানীকালে ৩নং বিবাদী-দরখাস্তকারীপক্ষের বিজ্ঞ আইনজীবীগণ রুলের সমর্থনে নিবেদন করেন যে, দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৯ নিয়ম ১৩এ, এর বিধান মতে সরাসরি একতরফা রায় ও ডিক্রি রদ ও রহিত পূর্বক মোকদ্দমাটি পুনর্বহাল করিয়া বিবাদী-দরখাস্তকারীর বক্তব্য উপস্থাপনের সুযোগ প্রদান করার বিষয়টি সম্প্রতিককালে তথা ২০০৬ সালে সংযোজন করা হইয়াছে, কিন্তু বিজ্ঞ যুগ্ম জেলা জজ আইনে সুস্পষ্ট এবং সুনির্দিষ্ট বিধান থাকা সত্ত্বেও দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৯ নিয়ম ১৩এ, এর বিধানকে মূল্যায়ন ও বিবেচনা না করিয়া বরং দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ১৭ নিয়ম ৭ এর বিধান মতে দরখাস্তকারীপক্ষ ২০০০/-টাকা জমা প্রদান না করায় মিস (বিবিধ) মামলাটি রক্ষণীয় নহে মর্মে ভ্রান্ত ধারণায় পতিত হইয়া তর্কিত যে রায় ও আদেশ প্রদান করিয়াছেন, তাহা যেমন আইনানুগ নহে তেমনি ন্যায়বিচারের পরিপন্থি বিধায় রদ ও রহিতযোগ্য। বিজ্ঞ আইনজীবীগণ আরো নিবেদন করেন যে, মোকদ্দমাটি শুধুমাত্র বিবাদী-দরখাস্তকারীর গাফলতির জন্য বিলম্ব ঘটে নাই

বরং ১-১২১ নং বাদী-অপরপক্ষদের চরম অবহেলার জন্যও মোকদ্দমাটি নিষ্পত্তিতে বিলম্ব হইয়াছে। আইনের বিধান অনুযায়ী বিবাদী-দরখাস্তকারী পক্ষকে ন্যায়বিচার নিশ্চিতের তাগিদেই তর্কিত একতরফা রায় ও ডিক্রি রদ ও রহিতপূর্বক মোকদ্দমাটি বিবাদী-দরখাস্তকারীর উপস্থিতিতে নিষ্পত্তি হওয়া আবশ্যিক। বিজ্ঞ আইনজীবীগণ আরো নিবেদন করেন, যে সকল ব্যক্তিদের অত্র মোকদ্দমায় বাদী শ্রেণীভুক্ত করা হইয়াছে তাহাদের নাম, ঠিকানা সঠিক নয়। অধিকন্তু, বিবাদী-দরখাস্তকারীপক্ষ হইতে ইতোমধ্যে জেলা পরিষদ কর্তৃক প্রদত্ত তালিকা অনুযায়ী ক্ষতিগ্রস্তদের ক্ষতিপূরণ বাবদ কিছু টাকা পরিশোধ করা হইয়াছে এবং উহাদের ক্ষতিপূরণের বাকী টাকা প্রদানের অভিপ্রায় বিবাদী-দরখাস্তকারীর আছে। বিজ্ঞ আইনজীবীগণ সর্বশেষ নিবেদন করেন যে, ৩ নং বিবাদী-দরখাস্তকারী, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষকে বর্ণিত এম.ভি. নাসরিন-১ নামক লঞ্চ ডুবির দুর্ঘটনার জন্য দায়ী করা যায় না; কেননা ইতোমধ্যে দায়িত্ব প্রাপ্ত কর্মকর্তাদের অবহেলার জন্য তাহাদের বিরুদ্ধে আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করা হইয়াছে এবং ৩ নং বিবাদী-দরখাস্তকারী কর্তৃপক্ষ ১-১২১ নং বাদী-অপরপক্ষদের ক্ষতিপূরণ প্রদানে বাধ্য নয়। সর্বোপরি বিজ্ঞ আইনজীবীগণ ন্যায়বিচার নিশ্চিতের স্বার্থে তর্কিত একতরফা রায় ও ডিক্রি রদ ও রহিত পূর্বক দরখাস্তকারী-বিবাদীদের মোকদ্দমায় প্রতিদ্বন্দ্বিতা করার সুযোগ প্রদানের নিমিত্তে একটি প্রতিযোগিতামূলক পূর্ণাঙ্গ রায়ের জন্য রুলটি চূড়ান্ত

হওয়ার নিবেদন করেন; অন্যথায়, দরখাস্তকারী যেমন ক্ষতিগ্রস্ত হইবেন তেমনই আইনের বিধানকে অবজ্ঞা করা হইবে, ফলে ন্যায়বিচার ব্যাহত হইবে।

অন্যদিকে, ১-১২১ নং বাদী-অপরপক্ষগণের পক্ষে বিজ্ঞ আইনজীবীগণ কিছু কাগজপত্রসহ লিখিত পাল্টা হলফনামা (Counter Affidavit), সম্পূরক হলফনামা (Supplementary Affidavit) দাখিলপূর্বক রুলের বিরোধীতা করিয়া নিবেদন করেন যে, ইহা একটি নির্মম এবং নিষ্ঠুর লঞ্চ ডুবির ঘটনা, যাহা ২০০৩ সালের ৮ জুলাই রাত ১১.০০ ঘটিকায় সংঘটিত হয়। যে সকল ভাগ্যহত আরোহী লঞ্চ ডুবিতে মৃত্যুবরণ, নিখোঁজ, আহত ও ক্ষতিগ্রস্ত হইয়াছেন, তাহারা অতিশয় সহজ-সরল, মধ্যবিত্ত, সাধারণ লোক। এই সকল অসহায় ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের পক্ষে আইনগত সহায়তা প্রদানের জন্য “বাংলাদেশ লিগ্যাল এইড সার্ভিসেস এন্ড ট্রাস্ট” নামক একটি মানবাধিকার সংস্থা তাহাদের নিজ উদ্যোগে এই মোকদ্দমাকে দাঁড় করিয়াছেন, যাহা বর্তমান প্রেক্ষাপটে নতুন ঘটনা বা উদ্যোগ হিসাবে মাইলফলক। দীর্ঘ ১২ (বার) বছর পরে মোকদ্দমাটি বিগত ০২/০২/২০১৬ তারিখে একতরফা রায় ও আংশিক ডিক্রি হয়। দরখাস্তকারী যদিও আরো ০৬ (ছয়) জনের (৪, ৯, ১৮, ১৯, ২০, ২১নং বিবাদী) সংগে লিখিত জবাব দাখিল করেন, তথাপি পরবর্তীতে তাহাদের অসহযোগীতা ও অনীহার কারণে ১-১২১ নং বাদী-অপরপক্ষদের এই

একতরফা রায় ও আংশিক ডিক্রির জন্য দীর্ঘ ১২(বার) বছর অপেক্ষা করিতে হইয়াছে।

১-১২১নং বাদী-অপরপক্ষের বিজ্ঞ আইনজীবীগণ আরো নিবেদন করেন যে, মূল মোকদ্দমাটি অনেক চড়াই উত্থাই পার হইয়া ২৭/০১/২০১৬ তারিখে একতরফা শুনানীর জন্য দিন ধার্য্য থাকে (ইতোমধ্যে ১-১২১নং বাদী-অপরপক্ষদের ০২ (দুই) জন সাক্ষীর জবানবন্দি শেষ হইয়াছে এবং জেরা করার জন্য বার বার সময় মঞ্জুর হইয়াছে)। ঐদিন দরখাস্তকারী-বিবাদীপক্ষ জেরার সুযোগ প্রদান পূর্বক একতরফা শুনানী হইতে মোকদ্দমাটি উত্তোলনের প্রার্থনা করিলে বিজ্ঞ বিচারিক আদালত ১০০০/- (এক হাজার) টাকা খরচাসহ সময়ের দরখাস্ত মঞ্জুর পূর্বক একতরফা হইতে উত্তোলন ও জেরা করার জন্য নির্দেশ দেন কিন্তু বিবাদপক্ষ জেরা না করিয়া আবারও সময়ের প্রার্থনা করিয়া দরখাস্ত দেন, যাহা নামঞ্জুর হয়। পরবর্তীতে ০২/০২/২০১৬ তারিখে খরচার টাকা প্রদান না করিয়া আবারও সময়ের দরখাস্ত দাখিল করিলে বিজ্ঞ বিচারিক আদালত সময়ের দরখাস্ত নামঞ্জুর পূর্বক একতরফা রায় ও ডিক্রি প্রদান করেন। যেহেতু ২৭/০১/২০১৬ তারিখে বিবাদী-দরখাস্তকারীপক্ষের সময়ের আবেদন তথা ১-১২১নং বাদী-অপরপক্ষদের সাক্ষীকে জেরা করার জন্য ১০০০/- (এক হাজার) টাকা খরচাসহ একতরফা হইতে উত্তোলনপূর্বক সাক্ষীকে তখনই জেরা করার নির্দেশ প্রদান করা হয় এবং পুনরায় বিবাদী-দরখাস্তকারীপক্ষ হইতে জেরা করার জন্য দাখিলকৃত সময়ের আবেদন নামঞ্জুর হয় এবং যেহেতু

পরবর্তীতে তথা ০২/০২/২০১৬ তারিখে দরখাস্তকারী-বিবাদী পক্ষ কর্তৃক খরচার টাকা জমা প্রদান না করিয়া সময়ের প্রার্থনা করিলে তাহা নামঞ্জুর পূর্বক মোকদ্দমাটি একতরফাভাবে নিষ্পত্তি হয়, সেহেতু দরখাস্তকারী-বিবাদীপক্ষের দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ১৭ নিয়ম ৭ এর বিধান অনুযায়ী একতরফা রায় ও ডিক্রি রদ ও রহিতের প্রার্থনা করা আইনসঙ্গত ছিল। কিন্তু বিবাদী-দরখাস্তকারী আইনের ভুল ধারায় তথা দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৯ নিয়ম ১৩এ, এর বিধান অনুযায়ী একতরফা রায় ও ডিক্রি সরাসরি রদ ও রহিতের নিমিত্তে দরখাস্ত করিয়াছেন, যাহা আইনতঃ রক্ষণীয় ছিল না মর্মে বিজ্ঞ বিচারিক আদালত যে রায় ও আদেশ প্রদান করিয়াছেন তাহা আইনানুগ ও ন্যায়বিচারের পরিপূরক বিধায় হস্তক্ষেপযোগ্য নহে।

বিজ্ঞ আইনজীবীগণ আরো নিবেদন করেন যে, বিবাদী-দরখাস্তকারী পক্ষ হইতে মোকদ্দমার এমন কোন বিষয় চ্যালেঞ্জ করা হয় নাই (লিখিত জবাবে, মিস (বিবিধ) মামলার দরখাস্তে কিংবা রিভিশনের দরখাস্তে) যাহাতে উক্ত মোকদ্দমাটি ডিক্রি না হওয়ার কোন কারণ বিদ্যমান ছিল বা আছে। বিজ্ঞ বিচারিক আদালত বাদীপক্ষের আর্জি, ০২(দুই) জন সাক্ষীর সাক্ষ্য এবং ২নং বিবাদী-১২২নং অপরপক্ষ কর্তৃক গঠিত তিন সদস্যের তদন্ত কমিটির তদন্ত প্রতিবেদন পর্যালোচনা এবং মূল্যায়ন করিয়া যে রায় ও ডিক্রি প্রদান করিয়াছেন তাহা পরিবর্তনের কোন সম্ভাবনা নাই। যদি রুলটি চূড়ান্ত পূর্বক একতরফা রায় ও ডিক্রি রদ ও রহিত পূর্বক মোকদ্দমাটি পুনঃশুনানীর জন্য প্রেরণ করা হয়,

তাহা হইলে ৩নং বিবাদী-দরখাস্তকারী কোন প্রতিকার পাইবেন বরং ১-১২১ নং  
বাদী-অপরপক্ষের দীর্ঘ ১২ বছরের অপেক্ষা যেমন আরো প্রলম্বিত হইবে,  
তেমনি সাধারণ মানুষের নিকট বিচার না পাওয়ার সংস্কৃতির ধারণা প্রতিষ্ঠার  
ক্ষেত্রে আরো এক ধাপ এগিয়া যাইবে। বিজ্ঞ আইনজীবীগণ সর্বশেষ নিবেদন  
করেন যে, ইতোপূর্বে বেশ কয়েকটি মোকদ্দমায় এই ধরনের ঘটনায় ক্ষতিগ্রস্তরা  
ক্ষতিপূরণ প্রাপ্ত হইয়াছেন এবং ঐ সকল দুর্ঘটনায় উর্দ্ধতন কর্তৃপক্ষের দায়-  
দায়িত্বকে যেভাবে চিহ্নিত করা হইয়াছে ঠিক তেমনিভাবে অত্র মোকদ্দমার  
বিবাদীগণও যৌথভাবে দুর্ঘটনার জন্য দায়ী এবং (ভিকটিম) ক্ষতিগ্রস্তদের  
ক্ষতিপূরণ প্রদানে বাধ্য। বিজ্ঞ আইনজীবীগণ তাহাদের নিবেদনের সমর্থনে  
Bangladesh Beverage Industries Limited-vs- Mrs.  
Rawshan Akhter and others, (Civil Petition for Leave to  
Appeal No. 1676/2010) মোকদ্দমায় বাংলাদেশের সর্বোচ্চ আদালতের  
এবং Chairman, Railway Board and others –vs. Mrs.  
Chandrima Das and others, AIR.2000 S.C.988 মোকদ্দমায়  
গৃহীত সিদ্ধান্তগুলি নিজের হিসাবে উপস্থাপন করেন।

অন্যদিকে ৫নং বিবাদী-১২৫ নং অপরপক্ষের বিজ্ঞ আইনজীবীগণ  
লিখিত Affidavit-in-opposition দাখিল করেন এবং ৩নং বিবাদী-  
দরখাস্তকারীপক্ষের বিজ্ঞ আইনজীবীদের বক্তব্য সমর্থনপূর্বক নিবেদন করেন

যে, দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৯ নিয়ম ১৩এ, এর সুস্পষ্ট ও সুনির্দিষ্ট বিধানের আলোকে অত্র একতরফা রায় ও ডিক্রি সরাসরি রদ ও রহিতপূর্বক বিবাদীদের মোকদ্দমায় বক্তব্য উপস্থাপনের সুযোগ প্রদান করা ন্যায়সংগত এবং আইনানুগ, অন্যথায় আইনের অপ-প্রয়োগসহ ন্যায়বিচার ব্যাহত হইবে এবং বিবাদীপক্ষ ক্ষতিগ্রস্ত হইবে। অধিকন্তু তর্কিত রায় ও আদেশটি অব্যাহত বিধায় রদ ও রহিতযোগ্য এবং রুলটি চূড়ান্ত হওয়ার নিবেদন করেন।

আমরা বিজ্ঞ আইনজীবীদের সারগর্ভ বক্তব্য আন্তরিকতার সহিত শ্রবণসহ নিবিড়ভাবে পর্যালোচনা ও মূল্যায়ন করিলাম।

নথিদৃষ্টে (Annexure-1 series অনুযায়ী) লক্ষণীয় যে, মূল মানি মোকদ্দমা দায়ের হয় বিগত ০৫/০৭/২০০৪ তারিখে এবং ০৫/০৯/২০০৪ তারিখে ২নং আদেশ অনুযায়ী সমন ও এ.ডি. ফেরতের দিন ৩,৮,১০,৫নং বিবাদীপক্ষগণ লিখিত বর্ণনা দাখিলের জন্য সময়ের প্রার্থনাপূর্বক হাজির হন এবং আদালত ২৬/১০/২০০৪ তারিখে ডব্লিউ.এস দাখিল, এ.ডি. ফেরতের আবশ্যিকতা নেই ৩০(ত্রিশ) দিন গত মর্মে জারী গণ্য হয়; আদেশ হয়। পরবর্তীতে ২৬/১০/২০০৪ তারিখে ২০০/- (দুইশত) টাকা খরচা সাপেক্ষে ০১/১১/২০০৪ তারিখে ৩নং আদেশে ডব্লিউ.এস. দাখিলের জন্য দিন ধার্য্য হয়। বিগত ০১/১১/২০০৪ তারিখে ৪নং আদেশে ডব্লিউ.এস. দাখিল না করার জন্য এবং সময়ের প্রার্থনা নামঞ্জুরপূর্বক ০৬/১১/২০০৪ তারিখে ৫নং আদেশে একতরফা শুনানীর জন্য দিন ধার্য্য থাকে। উক্ত তারিখে ও সময় মঞ্জুর হয় এবং

০৬/০১/২০০৫ তারিখে জবাব, ব্যর্থতায় একতরফা ও খচরা দাখিল।  
০৬/০১/২০০৫ তারিখে ৮নং বিবাদী লিখিত জবাব দাখিল করেন।  
০৬/০২/২০০৫ তারিখে ৭নং আদেশে ইস্যু গঠন এবং ৩, ৪, ৯, ১৮, ১৯, ২০  
ও ২১নং বিবাদীর জবাব গৃহীত হয়। ০৪/০৬/২০০৬ তারিখে ১৭ নং আদেশ  
বলে বাদীর দরখাস্তের পরিপ্রেক্ষিতে ৬নং বিবাদীর ইন্তেকালের ফলে তাহার নাম  
বিবাদী শ্রেণী হইতে কর্তন করা হয়। ২৬/০৬/২০০৬ তারিখে ১৮নং আদেশ  
বলে বিবাদী পক্ষের দাখিলকৃত দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৭ নিয়ম ১১'র  
বিধান মতে আর্জি খারিজের নিমিত্তে দাখিলকৃত দরখাস্ত নাকচ করা হয়।  
১৫/০২/২০০৭ তারিখে ২২নং আদেশ বলে বাদীপক্ষের তদ্বীরের অভাবে  
মোকদ্দমা খারিজ হয়। ২৭/০৫/২০০৭ তারিখে ৩০নং আদেশ বলে মুল  
মোকদ্দমাটি পুনর্বহাল করা হয়। ১৫/০৪/২০০৮ তারিখের ৪০নং আদেশ বলে  
মোকদ্দমাটি ঢাকার যুগ্ম-জেলা জজ, সপ্তম আদালতে বদলী হয় এবং  
২৭/০৮/২০০৮ তারিখে ৪১নং আদেশ বলে মোকদ্দমার নতুন নাম্বার হয়  
৩৪৪/২০০৮। ০৯/০৮/২০০৯ তারিখে ৪৮নং আদেশে বাদী-১-১২১নং  
অপরপক্ষে জনাব সৈয়দ জিয়াউল হাসান ১নং সাক্ষী হিসাবে আংশিক  
জবানবন্দি প্রদান করেন। ২৮/০৩/২০১০ তারিখের ৫৩নং আদেশে  
মোকদ্দমাটি একতরফা শুনানীর জন্য ১৯/০৫/২০১০ তারিখে দিন ধার্য হয়  
এবং ১৯/০৫/২০১০ তারিখে ৫৪নং আদেশে বিবাদীপক্ষের দরখাস্তের  
পরিপ্রেক্ষিতে ৫০০/-টাকা খরচাসহ একতরফা তালিকা হইতে উত্তোলনের

আদেশ হয়। ১৭/০৯/২০১২ তারিখে ৭৩নং আদেশে ৫০০/-টাকা খরচাসহ বিবাদীদের সময়ের দরখাস্ত শেষবারের মত মঞ্জুর হয়। ৩০/০৪/২০১৩ তারিখের ৭৮নং আদেশ বলে বিবাদীদের সময়ের দরখাস্ত ৫০০/-টাকা খরচাসহ মঞ্জুর হয়। ২৮/০৮/২০১৩ তারিখে ৮১নং আদেশবলে বাদীপক্ষের সাক্ষ্য সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়। ০৮/০৪/২০১৪ তারিখে ৮৫নং আদেশবলে বিবাদীপক্ষের দাখিলকৃত জেরা করার সময়ের দরখাস্ত উপস্থাপন না করা সত্ত্বেও ৫০০/-টাকা খরচাসহ ন্যায়বিচারের স্বার্থে মঞ্জুর করা হয়। ১৩/০৮/২০১৪ তারিখে বাদীপক্ষের জবানবন্দি শেষ না করায় ১০০০/-টাকা খরচাসহ সময়ের দরখাস্ত মঞ্জুর করা হয়। ১৪/১০/২০১৪ তারিখে ৮৮নং আদেশে বাদীপক্ষের দাখিলকৃত দরখাস্তের পরিপ্রেক্ষিতে ১০০০/- টাকা খরচা মওকুফ করা হয় এবং পরবর্তীতে বিবাদী পক্ষের সময়ের দরখাস্ত মঞ্জুর করা হয়। পরবর্তী ২৭/০১/২০১৬ তারিখে বাদীপক্ষের ২নং সাক্ষীর জবানবন্দি শেষ হয় এবং ০২/০২/২০১৬ তারিখে ৯৮ নং আদেশে একতরফা রায় ও ডিক্রি হয়। ইতোপূর্বে উল্লেখিত আদেশসমূহে লক্ষ্য করা যায় যে, উভয়পক্ষই মোকদ্দমা পরিচালনার ক্ষেত্রে অবহেলা করিয়াছেন এবং উভয়পক্ষের সময়ের দরখাস্তই খরচাসহ মঞ্জুর করা হইয়াছে। ১-১২১ নং বাদী অপরপক্ষের অনুকূলে আরোপিত খরচা/পরিশোধ/দরখাস্তের পরিপ্রেক্ষিতে মওকুফ হইলেও বিবাদীপক্ষের অনুকূলে আরোপিত খরচা/মওকুফের দরখাস্ত যেমন দায়ের করেন নাই, তেমনি আদালতের নির্দেশ অনুযায়ী তাহা পরিশোধও করেন নাই।

অধিকন্তু, ২৭/০১/২০১৬ তারিখের আদেশে বিবাদীপক্ষকে বাদীপক্ষের সাক্ষীকে জেরা করার জন্য ১০০০/-টাকা খরচাসহ একতরফা হইতে উত্তোলনপূর্বক সুযোগ প্রদান করা হইলেও বিবাদী-দরখাস্তকারী পক্ষ আদালতের সেই আদেশকে আমলে নেন নাই। বরং মোকদ্দমাটি প্রলম্বিত করার জন্য আইনের ভুল ধারায় যে দরখাস্ত দায়ের করেন তাহা যেমন রক্ষণীয় নয়, তেমনি মোকদ্দমাটি প্রলম্বিত করার অপকৌশল ছিল। কেননা, কোন মোকদ্দমার শুনানী শর্তসাপেক্ষে মূলতবি করা হইলে এবং সেই শর্ত প্রতিপালন করা না হইলে কিংবা প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ১৭ নিয়ম ৭ এর বিধান অনুযায়ী পদক্ষেপ গ্রহন করার সুযোগ রাহিয়াছে। বিষয়টি স্পষ্টিকরণের জন্য দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ১৭ এর সংশ্লিষ্ট অংশ নিম্নে অনুলিখন করা হইল :-

17. "(1) .....

(2) .....

(3) Notwithstanding anything contained in sub-rules (1) and (2), the Court shall not grant more than six adjournments in a suit before peremptory hearing at the instance of either party to the suit, and any adjournments granted to a party beyond the aforesaid limit shall make such party liable to pay a cost of not less than two

hundred taka and not more than one thousand taka to the other party, within time to be specified by it; non-compliance with which, by the plaintiff shall render the suit liable to be dismissed and, by the defendant shall render the suit liable to be disposed of ex-parte:

Provided that the Court shall not grant more than three adjournments to a party even with cost under this rule.

(4) Notwithstanding anything contained in the Code, the Court shall not grant any adjournment at the peremptory hearing stage and thereafter in a suit at the instance of either party to the suit;

Provided that if for ends of justice any adjournment is granted to a party under this sub-rule, the Court shall direct that party to pay a cost of not less than two hundred taka and not more than one thousand taka to the other party, within time to be specified by it, non-compliance with which, by the plaintiff shall render the suit liable to

be dismissed and, by the defendant shall render the suit liable to be disposed of ex-parte:

Provided further that the court shall not grant more than three adjournments to a party even with cost under the above proviso.

(5) .....

(6) .....

(7) A suit dismissed or disposed of ex-parte under sub-rule (3) or (4) shall not be revived for hearing unless the party, for whose non-compliance the suit was dismissed or disposed of ex-parte, makes within thirty days of such dismissal or ex-parte disposal. An application together with cost of two thousand taka into Court for such revival; and upon such application being made, the suit shall be revived for hearing without any further proceeding; and cost deposited into Court shall be paid to the other party."

“১৭/ (১).....

(২).....

(৩) উপ-বিধি (১) ও উপ-বিধি (২)-এ যাহা কিছুই থাকুক না কেন, কোন মামলার চূড়ান্ত শুনানীর পূর্বে আদালত যে কোন পক্ষের আবেদনের উপর ৬টির বেশী মূলতবী মঞ্জুর করিতে পারিবে না এবং যদি উপরিউক্ত সীমার অতিরিক্ত কোন বার আদালতকে মূলতবীর আদেশ প্রদান করিতে হয়, তাহা হইলে যে পক্ষের ক্ষেত্রে এইরূপ মূলতবী প্রদান করা হয় সেই পক্ষকে কমপক্ষে দুই হাজার টাকা এবং অপরপক্ষকে সর্বোচ্চ এক হাজার টাকা খরচা আদালত কর্তৃক নির্ধারিত সময়ের মধ্য পরিশোধ করিতে হইবে; বাদীর ক্ষেত্রে উক্ত খরচার টাকা পরিশোধে ব্যর্থ হইলে মামলাটি খারিজের যোগ্য হইবে এবং বিবাদী কর্তৃক অনুরূপ খরচার টাকা পরিশোধ করিতে ব্যর্থ হইলে একতরফা নিষ্পত্তির যোগ্য হইবেঃ

তবে শর্ত থাকে যে, এই বিধির অধীনে খরচাসহ তিনটির বেশী মূলতবী মঞ্জুর করা যাইবে না।

(৪) এই কোডে যাহা কিছুই অন্তর্ভুক্ত থাকুক না কেন, কোন মামলার চূড়ান্ত শুনানীর পর্যায়ে এবং তৎপরবর্তীতে আদালত কোন পক্ষের আবেদনই মূলতবী করিবে নাঃ

তবে শর্ত থাকে যে, যদি ন্যায় বিচারের স্বার্থে এই উপ-বিধির অধীনে কোন মূলতবী মঞ্জুর করা হয়, তাহা হইলে মূলতবীর আবেদনকারীর পক্ষকে কমপক্ষে দুইশত টাকা এবং অপরপক্ষকে সর্বোচ্চ এক হাজার টাকা খরচা আদালত কর্তৃক নির্ধারিত সময়ের মধ্যে পরিশোধের আদেশ করিবে। এইরূপ

আদেশ পালনের ব্যর্থতায় মামলাটি বাদীর ক্ষেত্রে খারিজের জন্য নিষ্পত্তি এবং বিবাদীর ক্ষেত্রে একতরফা নিষ্পত্তির জন্য যোগ্য করিবেঃ

আরো শর্ত থাকে যে, উপরিউক্ত শর্তাংশের অধীনে আদালত তিনটির বেশী খরচাসহ মূলতবী মঞ্জুর করিতে পারিবে না।

(৭) উপ-বিধি (৩) বা (৪) এর অধীনে কোন মামলা খারিজ বা নিষ্পত্তি করা হইলে উহা পুনরায় শুনানীর জন্য পুনঃজীবিত করা যাইবে না, যদি না সেইপক্ষ যাহার খরচা প্রদানের ব্যর্থতার জন্য মামলাটি খারিজ বা একতরফা নিষ্পত্তি হইয়াছে সেইপক্ষ এইরূপ খারিজ বা একতরফা নিষ্পত্তির ত্রিশ দিনের মধ্যে দুই হাজার টাকা খরচাসহ আদালতে আবেদন করিবে এবং সেইরূপ আবেদনের প্রেক্ষিতে মামলাটি আর কোন অতিরিক্ত কার্যক্রম ছাড়াই শুনানীর জন্য পুনঃজীবিত হইবে; এবং আদালতে জমাকৃত খরচার টাকা অপরপক্ষকে পরিশোধ করা হইবে।”

কিন্তু এইক্ষেত্রে দেখা যায় যে, বিবাদী-দরখাস্তকারী পক্ষ আইনের এই সুস্পষ্ট ও সুনির্দিষ্ট বিধান থাকা সত্ত্বেও অন্য ফোরামে পরিভ্রমণ করিয়াছেন, যাহা কোন অবস্থায়ই গ্রহণযোগ্য নহে। অন্যদিকে, দরখাস্তকারী-বিবাদীপক্ষ দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৯ নিয়ম ১৩এ, এর বিধান অনুযায়ী ০২/০২/২০১৬ তারিখের একতরফা রায় ও ডিক্রি সরাসরি রদ ও রহিতের নিমিত্তে যে দরখাস্ত দাখিল করিয়াছেন, তাহা বিবেচনা করা আদালতের উপর

বাধ্যকর নহে। বিষয়টি সুস্পষ্ট করার জন্য আদেশ ৯ নিয়ম ১৩এ, এর বিধান  
নিম্নে অনুলিখন করা হইল;

“.13A. Directly setting aside exparte decree.-

(1) Notwithstanding anything contained in rule 13 or any other law, the court may, in order to avoid delay and expedite disposal, directly set aside the decree without requiring the defendant to adduce evidence to satisfy it about sufficient causes as required under rule 13, but requiring him to pay such cost not exceeding three thousand taka as it may deem appropriate and determine:

Provided that the decree under this rule shall not be set aside unless as application, supported by affidavit, praying for setting aside the decree is made to the Court within thirty days of the date on which the decree is passed by the defendant who appeared and filed written statement:

Provided further that no decree shall be set aside more than once under this rule at the instance of the same defendant.

(2) As soon as an order under sub-rule (1) is made setting aside ex parte decree, the Court shall cause notice thereof to be served at the cost of the defendant upon the plaintiff.

**১৩এ। একতরফা ডিক্রী সরাসরি রহিতকরণঃ**

(১) ১৩ বিধিতে কিংবা অন্য কোন আইনে যাহা কিছুই উল্লেখ থাকুক না কেন, আদালত, বিলম্ব অবসান এবং বিচার তরান্বিত করার স্বার্থে ১৩ বিধির অধীনে বিবাদীর সাক্ষ্য না লইয়াই ডিক্রিকে সরাসরি রদ রহিত করিতে পারিবেন, তবে সেই ক্ষেত্রে বিবাদীকে সর্বোচ্চ তিন হাজার টাকা পর্যন্ত খরচ প্রদান করিতে হইবেঃ

তবে শর্ত এই যে, এক তরফা ডিক্রী রদ রহিত করিবার জন্য লিখিত বিবরণ দাখিলকারী বিবাদী হলফনামায়ুক্ত কোন দরখাস্ত দায়ের না করিলে এই বিধির অধীনে কোন ডিক্রিকে রদ রহিত করা হইবে নাঃ

আরও শর্ত এই যে, বিবাদীর আবেদনে এই বিধির অধীনে এক বারের বেশী ডিক্রী রদ রহিত করা যাইবে না।

(২) এই বিধির অধীনে একতরফা ডিক্রিকে রদ রহিত করিয়াই আদালত বিবাদীর খরচে বাদীর উপর এই ব্যাপারে নোটিশ জারী করিবেন।”

অত্র আদেশের বিধানে “The Court may” শব্দটি ব্যবহার করা হইয়াছে তথা আদালত বিচারিক বিবেচনার উপর নির্ভর করিয়া সিদ্ধান্ত নিতে

পারেন, তবে তাহা “shall” তথা বাধ্যকর নহে। এক্ষেত্রে এই বিধান প্রয়োগের ক্ষেত্রে “May” এবং “shall” শব্দের ব্যাখ্যার আবশ্যিকতা রাখে।

'May' বা 'করিতে পারে' শব্দটি দ্বারা সাধারণত বিচারকের স্বাধীন বিচারিক ক্ষমতা বা বিবেচনায় কোন কিছু করা বা না করার ক্ষমতাকে বুঝানো হয়। পক্ষান্তরে 'shall' বা 'করিবে' শব্দটি বাধ্যতামূলক হিসাবে ব্যবহৃত হয়। এক্ষেত্রে বিচারকের ইচ্ছা বা অনিচ্ছার বিষয় কাজ করে না। তাঁহাকে আবশ্যিকভাবে ঐ কাজটি করিতে হইবে বলিয়া আইন নির্দেশ দেয়। 'May' শব্দটির বেলায় বিচারকের ইচ্ছাধীন ক্ষমতা প্রয়োগের সুযোগ থাকে। তিনি আইনের ঐ বিধানটি ন্যায়বিচারের সাথে অনুসরণ করিতেও পারেন, আবার নাও করিতে পারেন। কিন্তু 'shall'এর ক্ষেত্রে অনুরূপ সুযোগ নেই। কখনও কখনও 'May' শব্দটি 'shall' এর মত ব্যবহৃত হয় এবং অনুরূপ ক্ষেত্রে তাহা মানিয়া না চলিলে উহা অনিয়ম হিসাবে গণ্য হয়। সংবিধান, আইন প্রণয়নের প্রেক্ষাপট, আইনটির প্রকৃতি ইত্যাদি বিবেচনায় কোন কোন ক্ষেত্রে আইনে 'shall' শব্দ ব্যবহার করা হইলেও উহা 'will' এর মত অর্থ বহন করে। অর্থাৎ পরিবর্তিত পরিস্থিতি বিবেচনায় 'May'এবং 'shall' শব্দদ্বয় ব্যাখ্যা করিতে হয়। বিষয়টি ব্যাখ্যা করিতে গিয়া Mr. N.S.Bindra বলেন;

“It is no doubt true that the rule of interpretation permit the interpretation of the word 'may' in certain context as shall' and vice

*versa*, namely, permit the interpretation' of 'shall as 'may';(Ref. Bindra's Interpretation of statute, P.1087)."

কোন কোন সময় 'May' শব্দটি 'Must' বা 'অবশ্য পালনীয়' বলিয়া ধরিয়া নেয়ার কথা বলা হয়। এ প্রসঙ্গে Nichols v. Baker (1890, 44 ch.D 262.270) মামলায় Lord Justice Cotton অভিমত পোষণ করেনঃ

"I think that great misconception is caused by saying that in some cases 'may' means 'must'. It can never mean 'must' so long as the English language retains its meaning; but it gives a power, and then it may be a question in what cases, where a Judge has a power given him by the word 'may', it becomes his duty to exercise it".

'May' শব্দটি কোন কোন ক্ষেত্রে 'must' হিসেবে ব্যবহার করা যাবে কিনা সে বিষয়টি ব্যাখ্যা করতে গিয়ে Delhi and London Bank v. Orchard (1877) 4IA 127.135 মামলায় Sir Barnes Peacock মন্তব্য করেন;

"There is no doubt that in some cases the word 'must' or the word 'shall' may be substituted

for the word 'may'; but that can be done only for the purpose or giving effect to the intention of the Legislature; but in the absence or proof of such intention, the word 'may' must be taken to be used in its natural, and, therefore, in a permissive, and not in an obligatory sense."

'May' শব্দটি কখন কি অর্থে ব্যবহার করিতে হইবে তাহা ব্যাখ্যা করিতে গিয়া ভারতীয় সুপ্রীম কোর্ট যে অভিমত ব্যক্ত করেন তাহা অতি গুরুত্বের দাবি রাখে। ঐ আদালত Province of Bombay v. K.S. Advani (1950 SCR 621,732) মামলায় সিদ্ধান্ত হয় যে;

"The authorities show that in construing a power the Court will read the word 'may' as 'must' when the exercise of the power will be in furtherance of the interest of a third person for securing which the power was given. Enabling words are always potential and never in themselves significant of any obligation. They are read as compulsory where they are words to effectuate a legal right."

উপরোক্ত সিদ্ধান্তের আলোকে প্রতীয়মান যে, আইনের বিশেষ বিধান সংযোজন, সংশোধন, বিয়োজন এর উদ্দেশ্যকেই প্রাধান্য দিয়া May বা Shall

এর শব্দের প্রয়োগ নির্ভর করে। এক্ষেত্রে বর্তমান প্রেক্ষাপটে দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৯ নিয়ম ১৩ এর পর "১৩এ" সংযোজনের আইন পরিষদের মূল উদ্দেশ্য হইতেছে বিলম্ব অবসান ও বিচার ত্বরান্বিত করা, সেই ক্ষেত্রে সংযোজিত বিধান প্রয়োগের ক্ষেত্রে ন্যায়বিচারের স্বার্থে বিলম্ব অবসান ও বিচার ত্বরান্বিত" বিষয়টিকে প্রাধান্য দিতে হইবে।

দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৯ নিয়ম ১৩ এর বিধান অনুযায়ী একতরফা রায় ও ডিক্রি রদ ও রহিতের ক্ষেত্রে অবশ্যই গ্রহণযোগ্য এবং সন্তোষজনক কারণ থাকিতে হইবে। যেমন মূলত সমন জারী হয় নাই কিংবা ধার্য্য তারিখ বিবাদী কিংবা তাহার আইজীবীর অনুপস্থিত থাকার যুক্তিসংগত কারণ ছিল। অন্যথায় একতরফা রায় ও ডিক্রি রদ ও রহিত হইতে পারে না। আইনের এই সুস্পষ্ট সুনির্দিষ্ট বিধান অনুধাবনের জন্য আদেশ ৯ নিয়ম ১৩ এর বিধান নিম্নে অনুলিখন করা হইল;

“Order 9 Rule 13”

“R-13A. Setting aside decree ex parte against defendant. (1) In any case in which a decree is passed ex parte against a defendant, he may apply to the Court by which the decree was passed for an order to set it aside; and if he satisfies the Court that the summons was not duly served, or that he was prevented by any sufficient cause from

appearing when the suit was called on for hearing, the Court shall make an order setting aside the decree as against him upon such terms as to costs, payment into Court or otherwise as it thinks fit, and shall appoint a day for proceeding with the suit:

Provided that where the decree is of such a nature that it cannot be set aside as against such defendant only it may be set aside as against all or any of the other defendants also.

[(2) The defendant shall, for service on the opposite party, present along with his application under this rule either-

(i) as many copies thereof on plain paper as there are opposite parties, or

(ii) if the Court by reason of the length of the application or the number of opposite parties or for any other sufficient reason grants permission in this behalf, a like number of concise statements.]

[(3). Provisions of section 5 of the Limitation Act, 1908, shall apply to the application under rule 13 (1) of the Order.] "

"আদেশ ৯ বিধি ১৩।"

১৩। বিবাদীর বিরুদ্ধে একতরফা ডিক্রি রদ;

(১) যে কোন ক্ষেত্রে বিবাদীর বিরুদ্ধে এক তরফা ডিক্রি প্রদান হইলে, যে আদালতে ডিক্রি প্রদান করা হইয়াছিল ঐ আদালতে উহা রদ করিতে আদেশের জন্য আবেদন করিতে পারে, এবং যদি আদালতকে সন্তুষ্ট করিতে পারে যে সমন যথারীতি জারি হয় নাই অথবা মামলা শুনানির জন্য ডাকা হইলে উপস্থিত কোন পর্যাপ্ত কারণে সে বারিত হইয়াছিল, তবে আদালতের খরচা প্রদান অথবা আদালত উপযুক্ত মনে করে এরূপ অন্য প্রকার শর্তের উপর তাহার বিরুদ্ধে ডিক্রি রদের আদেশ প্রদান করিবে এবং মামলার কার্যধারা পরিচালনার জন্য দিন নির্ধারণ করিবেঃ

শর্ত থাকে যে, যে ক্ষেত্রে ডিক্রি এইরূপ প্রকৃতির যে ইহা শুধুমাত্র অনুরূপ বিবাদীর বিরুদ্ধে রদ হইতে পারে না সেক্ষেত্রে ইহা সকল অথবা অন্য বিবাদীদের যে কোন বিবাদীর বিরুদ্ধেও রদ হইতে পারে।

(২) ১৯০৮ সালের তামাদি আইনের ৫ ধারার বিধানাবলী এই আদেশের

১৩(১) বিধির অধীনে আবেদনের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে।"

অত্র মোকদ্দমায় দেখা যায় বিবাদীদের প্রতি সমন রীতিমত জারী হইয়াছে, তাহারা বিজ্ঞ আদালতে হাজির হইয়া লিখিত জবাব দাখিল করিয়াছেন এবং বিভিন্ন তারিখে খরচাসহ সময়ের দরখাস্ত আদালত কর্তৃক মঞ্জুর হইয়াছে যাহার মধ্যে কমপক্ষে ৬টি সময়ের দরখাস্ত খরচাসহ মঞ্জুর হইয়াছে যদিও

আদালতের আদেশ অনুযায়ী কোন খরচাই পরিশোধ করা হয় নাই।  
বিবাদীপক্ষের দাখিলকৃত একতরফা রায় ও ডিক্রি রদ ও রহিতের দরখাস্ত  
উল্লেখিত সমন জারী হয় নাই বা আদালতে উপস্থিত না হওয়ার কারনের  
সন্তোষজনক ব্যাখ্যা যদি না থাকে তবে একতরফা রায় ও ডিক্রি রদ ও রহিত  
হইতে পারে না।

এক্ষেত্রে 45 DLR (AD) (1993)115 Alfu Mia &  
others vs. Govt. of Republic of Bangladesh  
মোকদ্দমায় গৃহীত সিদ্ধান্ত নজির হিসাবে প্রনিধানযোগ্য। যেখানে সিদ্ধান্ত হয় যে-

“In an application under Order IX rule 13  
two questions are primarily to be answered  
(a) whether summons was duly served on  
the defendant, and (b) whether the  
defendant has sufficient cause for non-  
appearance in spite of the service of  
summons on him. It is not necessary to go  
into the merit of the case. I would not set  
aside an ex-parte decree for its briefness  
when the defendant fails to bring home  
either of the two grounds on which such a

decree can be set aside under Order IX, rule 14.”

বিবাদী-দরখাস্তকারীপক্ষে চ্যালেঞ্জকৃত একতরফা রায়টিকে কথিত একতরফা রায় হিসাবে গণ্য করা যায় না। কেননা বিবাদী-দরখাস্তকারীদের বরাবরে যেমন সমন রীতিমত জারী হইয়াছে, তাহারা আদালতে হাজির হইয়া লিখিত জবাব দাখিল করিয়াছেন, আর্জি খারিজের জন্য দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৭ নিয়ম ১১ এর বিধানমতে দাখিলকৃত দরখাস্ত নাকচ হইয়াছে, বাদীপক্ষের সাক্ষীদের জেরা করার জন্য বার বার খরচাসহ এবং শর্তসহ সময় মঞ্জুর হইয়াছে যদিও খরচা পরিশোধ করা হয় এবং রায়টি প্রচারে দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ২০ নিয়ম ৪(২) এর বিধান প্রতিপালনে কোন ব্যত্যয় ঘটে নাই, কিংবা মূল্যায়নের ক্ষেত্রে আইনের কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত নহে; যে রায়ের জন্য ভাগ্যহত-১-১২১নং বাদী অপরপক্ষদের দীর্ঘ এক যুগ অপেক্ষা করিতে হইয়াছে এবং তাহা উল্লেখিত আইনের বিধান অনুযায়ীই প্রদত্ত। কেননা আইনের বিধান অনুযায়ী উক্ত রায়ে মামলার সংক্ষিপ্ত বিবরণ, নির্ধারণযোগ্য বিষয় সিদ্ধান্ত এবং সিদ্ধান্তের কারণ উল্লেখ রহিয়াছে। এক্ষেত্রে দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ২০ নিয়ম ৪(২) এর কোন ব্যত্যয় পরিলক্ষিত নহে। বিষয়টি আরো পরিষ্কার করার জন্য আদেশ ২০ নিয়ম ৪(২) এর বিধান অনুলিখন করা হইল; “Order 20 Rule 4”

R.4.(2) Judgments of other Courts. Judgment of other Courts shall contain a concise statement of

the case, the points for determination, the decision thereon, and the reasons for such decision.

“আদেশ-২০ বিধি-৪”

৪(২) অন্যান্য আদালত সমূহে রায়ঃ অন্যান্য আদালত সমূহের রায়ে মামলার সংক্ষিপ্ত বিবৃতি, নির্ধারণযোগ্য (বিচার্য্য) বিষয়াবলী উহার সিদ্ধান্ত এবং ঐ সিদ্ধান্তের কারণসমূহ থাকিবে।”

যদিও একতরফা রায়ের বেলায় বিস্তারিত পরিসরের ক্ষেত্রে সীমিত করার রেওয়াজ আমাদের বিচার অঙ্গনে প্রতিষ্ঠিত আছে। এই ক্ষেত্রে বলা যায় যে যেহেতু রায়টি প্রচারে আইনের কোন বিধান লঙ্ঘিত নহে, বিবাদীপক্ষের উপর যেমন সমন রীতিমত জারী হইয়াছে তেমনই রায়ের দিনেও বিবাদীপক্ষ আদালতে হাজির ছিলেন এবং মোকদ্দমাটি নিষ্পত্তিতে বিবাদীপক্ষের চরম অসহযোগীতা, গাফিলতি এবং বিজ্ঞ আদালতের শর্ত প্রতিপালনে অবজ্ঞা রহিয়াছে, যেখানে দীর্ঘ বার বৎসর অপেক্ষার পর আইনের বিধানমত প্রচারিত রায়কে তর্কিত একতরফা রায় হিসাবে গণ্য করা যায় না, বরং বিলম্বিত রায় বলিলে যথার্থ হয়।

আমরা এখন দেওয়ানী কার্যবিধির ১৫১ ধারার বিধান অনুযায়ী ন্যায়বিচারের স্বার্থে অন্তর্নিহিত ক্ষমতার আলোকে আদালতের সমীপে উপস্থাপিত তথ্য-উপাত্ত বিচার-বিশ্লেষণ করিব। তাহারই ধারাবাহিকতায় উভয়পক্ষের মোকদ্দমা নিম্নে আলোচনা করা হইলঃ-

আর্জি তথা রিভিশনের দরখাস্তের "Annexure 'A' অনুযায়ী -১-  
১২১নং বাদী-অপরপক্ষদের মোকদ্দমার সংক্ষিপ্ত বর্ণনা এই যে, এম.ভি.  
নাসরিন-১ নামক লঞ্চটি বিগত ০৮/০৭/২০০৩ তারিখ সন্ধ্যা আনুমানিক ৬.৩০  
মিনিটের সময় ভোলা জেলার লালমোহনের উদ্দেশ্যে ঢাকার সদরঘাট টার্মিনাল  
হইতে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল বোঝাই করিয়া ছাড়িয়া যায় এবং পথিমধ্যে  
মন্সিগঞ্জের কাঠপট্টি হইতে লঞ্চের ধারণ ক্ষমতার বাহিরে আরো যাত্রী এবং  
মালামাল তোলা হয়। যাহার পরিপ্রেক্ষিতে অতিরিক্ত যাত্রী এবং মালামালের  
ফলে লঞ্চটি বিপদজনক হয়। প্রত্যক্ষদর্শীর জবানীতে জানা যায় লঞ্চটিতে  
৮০০ শ'র মত যাত্রী ও ৪০০-৪৫০ বস্তা চাউল, ডাউল ও অন্যান্য মালপত্র  
বোঝাই ছিল। যেখানে লঞ্চটির ধারণ ক্ষমতার চেয়েও অনেক বেশী মালামাল  
এবং যাত্রী তোলা হয়। ফলে, অতিরিক্ত যাত্রী, কর্তৃপক্ষের অবহেলা এবং লঞ্চটি  
নির্মাণে অবকাঠামোগত দুর্বলতা ও ত্রুটি থাকার ফলে ঐ দিন রাত ১১.০০  
ঘটিকার সময় চাঁদপুরের মেঘনা ডাকাতিয়ার মোহনায় লঞ্চটি নিমজ্জিত হয়  
এবং ১১০ জনের লাশ উদ্ধার, এবং ২৩০ জন যাত্রীকে জীবিত উদ্ধার করা হয়  
এবং ১৯৯ জন নিখোঁজ থাকে। জীবিত উদ্ধারের মধ্যে অনেকে আহত ছিল।  
যদিও লঞ্চটি উদ্ধার করিতে বিবাদীপক্ষ সক্ষম হয় নাই। ফলে, নিহত ০২(দুই)  
জন এবং নিখোঁজ ১৯৯ জনের মধ্যে ১৬৯ জনের পক্ষে তাহাদের ওয়ারিশান ১-  
১২০নং অপরপক্ষ এবং আহত ০১(এক)জন তথা ১২১নং অপরপক্ষ বাদীপক্ষ  
হিসাবে সর্বমোট ২৮,৯৩, ৯৪,০০০/- (আটাশ কোটি তেরানব্বই লক্ষ

চুরানব্বই হাজার) টাকার ক্ষতিপূরণের দাবীতে ঢাকার যুগ্ম-জেলা জজ, তৃতীয় আদালতে মানি ২৭/২০০৪ নং মোকদ্দমা দায়ের করেন এবং যাহা পরবর্তীতে নিষ্পত্তির জন্য ঢাকার যুগ্ম-জেলা জজ, সপ্তম আদালতে বদলী হয় এবং মোকদ্দমাটির পুনঃনম্বর হয় ৩৪৪/২০০৮।

মোকদ্দমায় দরখাস্তকারী ৩ নং বিবাদীসহ আরো ছয়জন (৪,৯,১৮,১৯,২০ ও ২১নং বিবাদী) বিবাদী ০৬/০২/২০০৫ তারিখে এক লিখিত জবাব দাখিল করেন। রিভিশনের দরখাস্তের 'Annexure-B' অনুযায়ী যাহার প্রকৃত বর্ণনা নিম্নরূপঃ

**“প্রকৃত বিষয়ঃ-**

(ক) অভ্যন্তরীণ নদীপথে যে সকল নৌযান চলাচল করিবে তাহার নক্সা প্রণয়ণ ও প্রণয়নকৃত নক্সা সঠিক পাইবার পর বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীগণ উক্ত নৌযানের নক্সা অনুমোদন করেন। নক্সা অনুমোদনের পর অনুমোদিত নক্সা অনুযায়ী নৌযানখানা তৈরি হইয়াছে কিনা তাহা সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর দেখাশুনা করিবেন ও রেজিস্ট্রেশন প্রদান করিয়া থাকেন।

(খ) এম.ভি নাসরিন-১ নৌযানটির ক্ষেত্রে প্রণয়নকৃত নক্সা সঠিক পাইয়া বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষের সংশ্লিষ্ট শাখা নক্সা অনুমোদন করেন। ৩নং বিবাদী কর্তৃপক্ষের যান্ত্রিক প্রকৌশল বিভাগের কোন অবহেলা ছিল না। প্রাপ্ত নথিপত্র যাচাই করে দেখা যায় তৎকালীন নিয়মানুসারে নক্সা ও ক্যালকুলেশন যাচাই করে অনুমোদন যোগ্য হওয়ার পরেই নৌযানটির নক্সা

ডিজাইন প্রনয়ন এবং অনুমোদনকালে ভর কেন্দ্র নির্ধারণে Basic concepts consideration এবং Experience ব্যবহার করা হয়, Man to Man কিছুটা তারতম্য হওয়াইটাই স্বাভাবিক। এ ছাড়াও শুধুমাত্র GZ এ ভিত্তিতে নৌযানকে ভারসাম্যহীন বলার কোন অবকাশ নেই। কেননা GZ এর মানই ভারসাম্য নির্ণয়ের একমাত্র নির্ণায়ক নয়। তদন্ত প্রতিবেদনে বলা হয়েছিল সময়ের অভাবে নৌযানটির হাইড্রোস্টেটিক কার্ভস এবং ক্রস কার্ভস অব স্ট্যাবিলিটি পরীক্ষা করা হয় নাই, ইহা সঠিক নয়। বিস্তারিত ক্যালকুলেশন না করেই কার্ভসগুলো সঠিক নয় মন্তব্য করা সম্পূর্ণ অযৌক্তিক।

(গ) নক্সা অনুমোদনের পর নৌযানটি প্রস্তুতকারী প্রতিষ্ঠান নক্সা খানা সমুদ্র পরিবহন দপ্তরে দায়ের করেন। অনুমোদিত নক্সা অনুযায়ী নৌযানখানা প্রস্তুত হইতেছে কিনা তাহা দেখার দায়িত্ব সমুদ্র পরিবহন বিভাগের অর্থাৎ ২ নং বিবাদীর। ২ নং বিবাদী সার্ভে ও রেজিস্ট্রেশন সার্টিফিকেট প্রদান করেন।

(ঘ) ৩ নং বিবাদী নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ নৌপথ ও নদীর নাব্যতা সঠিক থাকার বিষয়ে এবং নদী বন্দর সমূহ পরিচালনার বিষয়ে কাজ ও তদারকী করিয়া থাকেন।

(ঙ) ৮/৭/২০০৩ ইং তারিখে নৌযানটি সদরঘাট লঞ্চঘাট হইতে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল বোঝাই ও পরিবহন করে নাই। ঢাকা ঘাট যখন ত্যাগ করে তখন লঞ্চটিতে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল ছিলনা। পশ্চিমধ্যে কাঠপাটী ঘাট হইতে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল বহন করিয়াছে বলিয়া বাদীগণ

ধারণা করিতেছেন। তাই ৩ নং বিবাদী ও তাহার অধীনস্থ কর্মকর্তাগণ কোন প্রকার অবহেলার জন্য দায়ী থাকিবার কথা নয়, কাটপট্টি ঘাট ৩নং বিবাদীর ইজারাদার কর্তৃক পরিচালিত হয়। ঢাকা বন্দর হইতে লঞ্চটিতে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল না থাকায় কর্তৃপক্ষের ট্রাফিক ইন্সপেক্টর ও বার্ডিং সারেং কোন ব্যবস্থা নেয় নাই। এম.ভি.নাসরিন-১ যে দিন দুর্ঘটনায় পতিত হয় সেদিন লাল মোহনের উদ্দেশ্যে অপর একটি লঞ্চ যাওয়ার কথা ছিল। কিন্তু লঞ্চটির ইঞ্জিন গোলযোগের কারণে ঐদিনের যাত্রা স্থগিত হয়। ঘাটে অতিরিক্ত কোন যাত্রী না থাকায় বিকল্প কোন লঞ্চ স্থগিত লঞ্চটির স্থানে চলতে আগ্রহী হয়নি।

(চ) ৩নং বিবাদী বি আই ডব্লিউ টি এ সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর হইতে ইস্যুকৃত সার্ভে সার্টিফিকেট প্রাপ্তির পর যাত্রীবাহী লঞ্চের অনুকূলে সময়সূচী ইস্যু করে থাকে। সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর এম. ভি.নাসরিন-১ এর অনুকূলে সার্ভে সার্টিফিকেট ইস্যু করেছে বিধায় লঞ্চটির অনুকূলে সময়সূচী ইস্যু করা হয়েছে।

(ছ) উক্ত নৌযানটি ডুবির পূর্বেই চাঁদপুর মোহনায় বর্ষা মৌসুমে সৃষ্ট ঘূর্ণবর্তকে মার্কিং করার জন্য এর তিনদিকে তিনটি নৌ চিহ্ন দ্বারা মার্কিং করা হয়েছিল এবং এইসব নৌচিহ্নগুলো উক্ত লঞ্চ ডুবির সময় সচল ছিল। চাঁদপুর মোহনার মোল হইতে মাজারের নিকট একটি ১০ মিটার উঁচু অত্যাধুনিক সোলার টাওয়ার বিকন ছিল, যা প্রায় ১৫ কিলোমিটার দূরে থেকে রাত্রে দৃশ্যমান ছিল। উক্ত মোহনার মোল হইতে পাথরের টেকের উপর একটি

৬ফুটX৬ফুট সাইজের বড় সাইনবোর্ড ছিল। এর মধ্যে লেখা ছিল সাবধান প্রচণ্ড ঘূর্ণবর্তা, অত্যন্ত সতর্কতার সহিত নৌযান চালনা করেন। এই রেখাটির উপর অত্যাধুনিক স্কর্চ লিট পোপার (Reflecting Paper) যা রাতের অন্ধকারে নৌযানে সার্চ লাইটের আলোতে দৃশ্যমান ছিল, ঘূর্ণবর্তের বিপরীত দিকে নদীর পশ্চিম তীরের কাছে একটি বাতি যুক্তকরা ছিল। তাহা ছাড়া ঘূর্ণবর্তে যথেষ্ট সতর্কতা অবলম্বন করা প্রয়োজন, যথেষ্ট সতর্কতা অবলম্বনের ফলে লঞ্চ সমূহকে রক্ষা করা সম্ভব, যথেষ্ট সতর্কতা না থাকায় লঞ্চটির ভরা বর্ষা মৌসুমের চলাচল বিপদজনক হয়ে উঠে। ঘূর্ণবর্তটিকে চিহ্নিত করার ব্যাপারে ফরিদপুরস্থ বাংলাদেশের একমাত্র গবেষণা কেন্দ্র ইনস্টিটিউট কে লেখা হলে তারা জানায় যে, এ ব্যাপারে কারিগরি জ্ঞান ও উপদেশ প্রদান করার জন্য জাপান ও যুক্তরাষ্ট্রের বিশেষজ্ঞদের সহায়তা চেয়ে পত্র লেখা হয় কিন্তু কোন উত্তর পাওয়া যায়নি। মূলত ঘূর্ণবর্তটি ভরা বর্ষায় প্রাকৃতিকভাবেই বিপদজনক যাহা অনিয়ন্ত্রণযোগ্য। তাই এম.ভি.নাসরিন-১ এর নৌডুবির ঘটনা নিছক একটি দুর্ঘটনা মাত্র।

(জ) গত ০৮/০৭/২০০৩ তারিখে (ক) রাত প্রায় পৌনে এগারটায় যাত্রীবাহী লঞ্চ এম ভি নাসরিন-১ চাঁদপুরের নিকট মেঘনা-ডাকাতিয়া নদীর মোহনায় যাত্রীসহ দুর্ঘটনায় পতিত হওয়ার সংবাদ পাওয়ার পরপরই আই ডব্লিউ টি এর এর স্থানীয় কর্মকর্তা, জেলা ও পুলিশ প্রশাসনের সাথে যৌথভাবে আই ডব্লিউ টি এর টাগ "অগ্রগামী" দ্বারা তাৎক্ষণিকভাবে দুর্ঘটনা কবলিত লঞ্চ

যাত্রীদের উদ্ধারের ব্যবস্থা গ্রহণ করেন, এবং উদ্ধারকৃত অসুস্থ যাত্রীদের হাসপাতালে চিকিৎসার জন্য প্রেরণ করা হয়।

(খ) লঞ্চ ডুবির সংবাদ পাওয়ার সাথে সাথেই নারায়ণগঞ্জে অবস্থানরত আই ডব্লিউ টি এর উদ্ধারকারী জাহাজ রস্তমকে চাঁদপুরস্থ দুর্ঘটনাস্থলের উদ্দেশ্যে প্রেরণ করা হয়। রস্তম ০৯/০৭/২০০৩ ইং তারিখ ০৮:৩০ ঘটিকায় দুর্ঘটনাস্থলে পৌঁছায়। বরিশালে অবস্থানকারী আই ডব্লিউ টি এর অপর উদ্ধারকারী জাহাজ হামজাকেও অকুস্থলের উদ্দেশ্যে রওনা হওয়ার নির্দেশ প্রদান করা হলে 'হামজা' ০৯/০৭/২০০৩ তারিখ ০৯:৩০ ঘটিকায় অভিযান অব্যাহত রাখে। প্রথমে কর্তৃপক্ষের চাঁদপুরস্থ জাহাজ অগ্রগামী ও ওয়ার্কবোট কপোত ডুবে যাওয়া লঞ্চটির অনুসন্ধান অব্যাহত রাখে। প্রথমে কর্তৃপক্ষের ওয়ার্কবোট কদম দ্বারা Graphnel এ্যংকর দিয়ে কস্মিং করে ডুবে যাওয়া লঞ্চটির তল্লাশি চালানো হয়। কিন্তু সম্ভাব্য লঞ্চ ডুবির স্থানে পানির প্রচণ্ড ঘূর্ণায়মান স্রোতের কারণে Graphnel এ্যংকর নদীর তলদেশ পর্যন্ত পৌঁছাতে পারেনি।

তাছাড়া অগ্রগামী টাগ দ্বারা দুর্ঘটনাস্থল থেকে নদীর ভাটির দিকে প্রায় ২০ কিঃমিঃ পর্যন্ত তল্লাশী করা হয়। ০৯/০৭/২০০৩ ইং তারিখ ১৫:১৫ ঘটিকায় আইডব্লিউটিএ-র সন্ধানী জাহাজে করে চাঁদপুর এসে কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান জনাব আবুল হোসেন চৌধুরী, পরিচালক (নৌ-সওপ) এবং পরিচালক (হাইড্রোগ্রাফি) উদ্ধার কাজে অংশগ্রহণ করেন। উল্লেখ্য যে, ঐ দিন

মাননীয় পানি সম্পদ মন্ত্রী, ধর্ম প্রতিমন্ত্রী এবং স্থানীয় দুইজন সংসদ সদস্যও দুর্ঘটনাস্থল পরিদর্শন করেন। সাংসদ জনাব নাজিম উদ্দিন আলমও দুর্ঘটনাস্থলে পৌঁছায় এবং কর্তৃপক্ষের সহিত উদ্ধার কাজে অংশগ্রহণ করেন কিন্তু ডুবা লঞ্চের কোন সন্ধান পাওয়া যায়নি। একই দিন (০৯/০৭/২০০৩) ২৪:০০ ঘটিকায় আই ডব্লিউ টি এর জরিপ জাহাজ "তুরাগ" দুর্ঘটনাস্থলে পৌঁছায়।

(গ) ১০/০৭/২০০৩ ইং তারিখ ০৫:৩০ ঘটিকায় হামজা চাঁদপুর পৌঁছে। ঐ দিন ০৭:০০ ঘটিকা হতে ১৯:০০ ঘটিকা পর্যন্ত আই ডব্লিউ টি এ তুরাগ, ওয়ার্কবোট "কদম" এবং "কপোত" দ্বারা নৌ-বাহিনীর সাথে যৌথভাবে ডুবে যাওয়া লঞ্চ তল্লাশীর কাজ চালিয়ে যাওয়া হয়। উল্লেখ্য যে, তুরাগ জাহাজে অত্যাধুনিক DGPS (Differential Global Position System) এবং ইকোসাউন্ডার এর সাহায্যে ডুবে যাওয়া লঞ্চ খোঁজার কাজ অব্যাহত রেখে কয়েকটি স্থানে চিহ্নিত করা হয়। চিহ্নিত স্থানে নদীতে পানির গভীরতা ৩২-৪০ মিটার (১০৪-১৩২ ফুট) পর্যন্ত দেখা যায়। তবে মোহনাস্থলে পানির গভীরতা ৬৭.৫ মিটার (২২১ ফুট) পাওয়া যায়। উজান হতে নেমে আসা মেঘনা ও পদ্মা নদীর মিলিত স্রোতধারা বর্ষা মৌসুমে তীব্র আকার ধারণ করায় মোহনায় পানির বিভিন্ন স্তরে স্রোতের গতিবেগ ঘন্টায় ১১.৫ নটিক্যাল মাইল (২১.২৭ কিঃমিঃ) পাওয়া যায়। হাইড্রোগ্রাফিক জরিপকালে নদীর তলদেশ অস্বাভাবিক উচু নিচু ও অসমতল দেখা যায়। ঐ দিন ১৩:০০-১৪:০০ ঘটিকা পর্যন্ত চাঁদপুর জেলা প্রশাসকের কক্ষে এম.ভি.নাসরিন-১ লঞ্চ উদ্ধারের বিষয়ে জরুরী সভায়

কর্তৃপক্ষের পক্ষ থেকে পরিচালক নৌ-সওপ, যুগ্ম-পরিচালক নৌ-পথ এবং উদ্ধারকারী জাহাজ হামজার কমান্ডার যোগদান করেন। ১৪:৩০ থেকে ১৫:৩০ ঘটিকায় হঠাৎ প্রবল বৃষ্টি ও ঝড়ো হাওয়ার কবলে পড়ে আইডব্লিউটিএ-র তুরাগ জাহাজ প্রায় ৩০ ডিগ্রি পর্যন্ত একদিকে হেলে পড়ে ডুবে যাওয়ার উপক্রম হয়ে পড়েছিল।

(ঘ) ১১-০৭-২০০৩ ইং তারিখ সকাল ০৭:৩০ হতে ১৯:০০ ঘটিকা পর্যন্ত নৌ-বাহিনীর কর্মকর্তাদের সাথে যৌথভাবে ডুবা লঞ্চ সনাক্ত করার অভিযান পরিচালনা করা হয়। কিন্তু নদীর প্রচণ্ড স্রোত ও ঘূর্ণাবর্তের কারণে পূর্বে চিহ্নিত সম্ভাব্য স্থানের উপর প্রায় ২০বার বি আই ডব্লিউ টি এ ও নৌ-বাহিনীর ডুবুরীগণ প্রাণপন চেষ্টা চালিয়ে যাওয়ার পরও লঞ্চটির সঠিক অবস্থান নির্ণয় করা সম্ভব হয়নি। ১১-০৭-২০০৩ ইং তারিখে ১৩:০০-১৪:৩০ ঘটিকায় নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বে নিয়োজিত মাননীয় মন্ত্রী লেঃ কর্নেল (অবঃ) আকবর হোসেন নিমজ্জিত লঞ্চ নাসরিন -১ এর অকুস্থল পরিদর্শন করেন। তিনি উপস্থিত বি আই ডব্লিউ টি এ ও বাংলাদেশ নৌ-বাহিনীর সহিত উদ্ধার কাজের অগ্রগতি সম্পর্কে খোঁজ খবর নেন এবং দিক নির্দেশনা প্রদান করেন। ঐ দিন রাত ২০:৩০ ঘটিকায় নৌ-বাহিনীর শৈবাল জাহাজ ঘটনাস্থলে পৌঁছায়।

(ঙ) ১২-০৭-২০০৩ ইং তারিখ সকাল ০৮:০০ হতে ১৮:০০ ঘটিকা পর্যন্ত নৌ-বাহিনীর শৈবাল জাহাজ ও বি আই ডব্লিউ টি এ তুরাগ জাহাজ দ্বারা যৌথভাবে Sonar যন্ত্র দ্বারা ডুবা লঞ্চ সনাক্ত করার প্রচেষ্টা নেওয়া হয়। কিন্তু

শৈবাল জাহাজে স্থায়ীভাবে স্থাপিত Sonar যন্ত্রটি স্থানান্তর করা সম্ভব হয়নি এবং শৈবাল জাহাজের ড্রাফট এবং আকৃতি বড় হওয়াতে চাঁদপুরের মোহনায় দুদিকে পাথরের বাঁধ থাকায় তীব্র স্রোতের কারণে নৌ-বাহিনীর শৈবাল জাহাজের নিরাপত্তার স্বার্থে ডুবা লঞ্চের উপর নিয়ে জাহাজ চালান সম্ভব হয়নি বিধায় সঠিকভাবে লঞ্চটির অবস্থান চিহ্নিত করা সম্ভব হয়নি।

(চ) ১৩/০৭/২০০৩ ইং প্রথমে নৌ-বাহিনীর জাহাজ শৈবালে বি আই ডব্লিউ টিএ এবং নৌ-বাহিনীর কর্মকর্তাগণ বৈঠক করে লঞ্চ সনাক্তকরণ কাজের কর্মপদ্ধতি নির্ধারণ করা হয়। পরে আই ডব্লিউ টি এ এর ওয়ার্কবোট কপোত-এ করে নৌ-বাহিনী এবং আই ডব্লিউ টি এ এর ডুবুরীদের পানিতে নামিয়ে তল্লাশী কার্যক্রম অব্যাহত রাখা হয়। কিন্তু তীব্র ও প্রচণ্ড স্রোতের কারণে ডুবুরীগণ ৩০/৪০ ফুটের বেশী ডুব দিয়ে যেতে পারেনি। উল্লেখ্য যে, এই ভয়াবহ ও ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় অপারেশন করতে যেয়ে আই ডব্লিউ টি এ এর ওয়ার্ক বোট কপোত নৌ-বাহিনীর ডুবুরী দলসহ প্রায় তিন ঘন্টা পাথরের বাঁধের উপর চরাবন্ধ ছিল। ঐ দিন মাননীয় শিক্ষা প্রতিমন্ত্রী আ ন ম এহসানুল হক মিলন "হামজা" ও "রস্তুমসহ" নৌ-বাহিনীর জাহাজ পরিদর্শন করেন।

(ছ) ১৪-০৭-২০০৩ ইং চাঁদপুরস্থ মাদ্রাসা ঘাটে বিকল্প লঞ্চঘাট চালু করা হয়। তারপর তুরাগসহ আরও ২ টি ওয়ার্কবোট দ্বারা তল্লাশী করা হয়। লঞ্চ ডুবুরী সম্ভাব্য স্থানে পুনরায় ডুবুরী নামানো হয় কিন্তু প্রচণ্ড স্রোত ও ঘূর্ণাবর্তের কারণে তাদের পক্ষে ৪০ ফুটের বেশী যাওয়া সম্ভব হয়নি। ১৪:০০-১৭:০০ ঘটিকায়

চট্টগ্রাম থেকে নিয়ে আসা নৌ-বাহিনীর Portable Sonar Side Scner IWTA- এ তুরাগ জাহাজে স্থাপন করে তল্লাশী করা হয় এবং ডুবা লঞ্চটির অবস্থান সম্পর্কে ৭০-৮০% ভাগ নিশ্চিত হওয়া যায়। অপারেশন কালে বি আই ডব্লিউ টি এ-র উদ্ধার কাজ ও ডুবে যাওয়া লঞ্চের অবস্থান চিহ্নিতকরণ কাজে নিয়োজিত থাকে।

(জ) ১৫-০৭-২০০৩ ইং সকাল ০৮:০০-১৫:০০ ঘটিকায় তুরাগ জাহাজ নিয়ে নৌ-বাহিনীর কর্মকর্তাসহ ডুবা লঞ্চটির তল্লাশী অভিযান শুরু হয় এবং পুরান বাজার পাথরের বাঁধের টিপ হতে প্রায় ৫০০ ফুট দক্ষিণ পশ্চিম দিকে ১২০-১২৫ ফুট পানির নিচে ডুবে যাওয়া লঞ্চ এম.ভি নাসরিন-১ এর সম্ভাব্য অবস্থান  $23^{\circ}-13.58'$  উত্তর অক্ষাংশ এবং  $90^{\circ}-36.36'$  পূর্ব দ্রাঘিমাংশে সনাক্ত করা হয়। তবে প্রচলিত স্রোত ও ঘূর্ণাবর্তের কারণে ডুবুরী নামানো সম্ভব হয়নি। উল্লেখ্য, অপারেশন চলাকালে চোখের সম্মুখেই একটি কার্গো জাহাজ (এম.ভি.পার্ল) পাথরের বাঁধের সাথে ধাক্কা লেগে ডুবে যাওয়ার উপক্রম হয়। বিআইডব্লিউটিএ এবং নৌ-বাহিনীর সহায়তায় কার্গো জাহাজটি নিরাপদে নিয়ে আসা হয়।

(ঝ) ১৬/০৭/২০০৩ ইং সকাল ০৮:০০-১৮:০০ ঘটিকায় বিআইডব্লিউটিএ-র ওয়ার্কবোট ও কপোত দ্বারা নৌ-বাহিনীর জাহাজকে সহযোগিতা করার প্রচেষ্টা গ্রহণ করা হয় কিন্তু মেঘনা ডাকাতিয়া নদীর সংযোগস্থলে প্রচলিত স্রোত (২১.৪২ কিঃমিঃ/ঘন্টা) ও ঘূর্ণাবর্তের বিপদজনক অবস্থানের কারণে ছোট বোট ২টি

কয়েকবার প্রাণপন প্রচেষ্টা করে কাজ করতে পারেনি। উল্লেখ্য যে, ১৫/০৭/২০০৩ ইং তারিখ বিকালে এম.ভি পার্ল কার্গো জাহাজটি উদ্ধার কাজের সময় ২ টি ওয়ার্ক বোটই মোহনাতে ডুবে যাওয়ার উপক্রম হয়েছিল। কিন্তু আল্লাহপাকের রহমতে বিপদ থেকে উদ্ধার পায়। এ জাহাজ ২টির কর্মচারীগণ জীবনের ভয়ে আর মেঘনা-পদ্মা-ডাকাতিয়া নদীর ভয়ঙ্কর মোহনা ক্রস করতে রাজী হচ্ছিল না। পরে তুরাগ জাহাজ দ্বারা নৌ-বাহিনীর কর্মকর্তাদের নিয়ে বিএনএস-শৈবালের সহযোগিতায় তল্লাশী চালানো হয় এবং ৪টি লাশ এবং একটি লাইফ বয়া পাওয়া যায়। তবে ডুবুরী পানিতে নামানো সম্ভবপর হয়নি। উক্ত পরিস্থিতি পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, নৌ-বাহিনী ও বিআইডব্লিউটিএ-র ডুবুরীদের পক্ষে নিমজ্জিত লঞ্ছের কাছে যাওয়া সম্ভবপর নয় কারণ অত্র মোহনায় ঘূর্ণাবর্তের উপর স্রোতের গতিবেগ ঘন্টায় প্রায় ২০ কিঃমিঃ। অপর দিকে নদীর গভীরতা ১০৫ ফুট হতে ২২১ ফুট পর্যন্ত। যতক্ষণ পর্যন্ত ডুবুরী সম্ভাব্য সনাক্তকৃত বস্তুটি পরীক্ষা করে নিশ্চিত না হতে পারবে ততক্ষণ পর্যন্ত উদ্ধার কাজ হাতে নেওয়া সম্ভব নয়। সুতরাং ডুবা লঞ্ছটি এই বর্ষা মৌসুমে উদ্ধার করা বিআইডব্লিউটিএ ও বাংলাদেশ নৌ-বাহিনীর বর্তমানে ব্যবহৃত প্রযুক্তি দ্বারা আপাতত সম্ভবপর নয়। উল্লেখ্য এটি নৌ-চলাচলের পথে বাঁধাও নয়।

(এ৩) বিআইডব্লিউটিএ-র “হামজা” ও “রক্তম” সহ মোট নয়টি জাহাজ চাঁদপুর লঞ্ছ দুর্ঘটনাস্থলে দিবা রাত্র ২৪ ঘন্টা একজন যুগ্ম-পরিচালকের

(মেরিন/নৌ-পথ) নেতৃত্বে ১০ জন কর্মকর্তাসহ প্রায় ২০০ জন কর্মচারী নিয়ে সার্বক্ষণিকভাবে নৌ-বাহিনীর সাথে উদ্ধার কাজে নিয়োজিত থাকে। তবে বর্ষা মৌসুমে প্রচণ্ড স্রোত, ঘূর্ণাবর্তা ও ব্যাপক ঘোলাটে পানির গভীরতার কারণে বর্ষা মৌসুমে লঞ্চটি উদ্ধারের সম্ভাবনা নেই। এই মর্মে বিআইডব্লিউটিএ এবং নৌ-বাহিনীর অপারেশনাল কর্মকর্তাগণ যৌথভাবে জেলা প্রশাসনের নিকট একটি লিখিত অভিমত ব্যক্ত করলে জেলা প্রশাসক চাঁদপুর ১৯/০৭/২০০৩ ইং তারিখে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ে একটি ফ্যাক্স বার্তা পাঠায়। মন্ত্রণালয় ২০/০৭/২০০৩ ইং তারিখে এম.ভি নাসরিন-১ এর উদ্ধার কাজ আপাতঃ স্থগিত ঘোষণা করেন।

(ঝ) নৌ-দুর্ঘটনা পর উদ্ধার প্রচেষ্টা সম্পন্ন করতঃ ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের তালিকা সংশ্লিষ্ট জেলা প্রশাসকগণ প্রেরণ করেন। সংশ্লিষ্ট জেলা প্রশাসকগণের প্রেরিত তালিকা অনুযায়ী ৩৬৭ জন একক ব্যক্তিকে ১৫,০০০/- করিয়া ও ৭০ টি যৌথ পরিবারকে (১৭৩ জন) ২০,০০০/- টাকা করিয়া প্রদান করা হয়। এই পর্যন্ত ৭০,৪০,০০০/- টাকা ক্ষতিপূরণ প্রদান করা হয়েছে এবং আরো ১২,৩০,০০০/- প্রদানের অপেক্ষায়।

ইতিপূর্বে নৌ-দুর্ঘটনার জন্য কোন তহবিল বা বরাদ্দ ছিল না। এম.ভি নাসরিন-১ দুর্ঘটনার পর নিহত যাত্রীদের সহায়তার জন্য মানবিক কারণে একটি নৌ-দুর্যোগ তহবিল গঠন করা হয়। উক্ত তহবিল নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়, বিআইডব্লিউটিএ ও লঞ্চ মালিক সমিতির উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের দ্বারা পরিচালিত

হয়। প্রাপ্ত তালিকা অনুযায়ী প্রকৃত ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিগণকে উক্ত নৌ-দুর্যোগ তহবিল হইতে আর্থিক সাহায্য প্রদান করা হইলে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিগণ সম্ভ্রষ্ট চিত্তে উহা গ্রহণ করেন। বাদীগণ উদ্দেশ্য মূলকভাবে অবৈধ লাভালাভের জন্য কতিপয় নতুন ব্যক্তিকে নিহত বা নিখোঁজ হইবার ব্যাপারে নিশ্চিত না হইয়া কিছু ভূয়া ব্যক্তি দেখাইয়া মনগড়া হিসাবের ভিত্তিতে ক্যালকুলেশন করিয়া অত্র মোকদ্দমা আনয়ন করে তাই মোকদ্দমাটি দেওয়ানী কার্যবিধি আইনের আদেশ-৭ রুল নং-১১ অনুযায়ী মোকদ্দমাখানা খারিজ হইবে।” (উল্লেখ যে জবাবের কথ ..... ক্রমিকের ক্ষেত্রে পুনরাবৃত্তি হইয়াছে।)

অতঃপর ০৬/০২/২০০৫ তারিখ মোকদ্দমার ইস্যু গঠন করা হয়। অনেক চড়াই উত্ৰাই পার হইয়া ১৮/০৭/২০০৭ তারিখে একতরফা শুনানীর জন্য দিন ধার্য হয় এবং বিভিন্ন তারিখে খরচাসহ একতরফা হইতে উত্তোলনের দরখাস্ত মঞ্জুর।

পরবর্তী পর্যায়ে ১-১২১ নং বাদীঅপরপক্ষ তাহাদের মোকদ্দমা প্রমাণের জন্য ০২ (দুই) জন সাক্ষীকে আদালতে উপস্থাপন করিলে বিভিন্ন তারিখে তাহাদের জবানবন্দী গ্রহণ করা হয়।

বাদীপক্ষের ১নং সাক্ষী সৈয়দ জিয়াউল হাসান এর জবানবন্দী ১-১২১ নং বাদী-অপরপক্ষের সম্পূরক হলফনামার (Supplementary Affidavit) Annexure-‘4’ অনুযায়ী ০৯/০৮/২০০৯ তারিখ আরম্ভ হয় যাহা নিম্নরূপ;

"আমি একজন আইনজীবী। আমি ব্লাস্ট এ স্টাফ ল'ইয়ার হিসাবে অত্র মোকদ্দমায় ১২১ জন বাদীপক্ষে নিযুক্ত আম-মোক্তার হিসাবে সাক্ষ্য প্রদান করছি। আমি মূল আম-মোক্তার নামা দাখিল করলাম। প্রদঃ ১। আমরা ২৮ কোটি ৯৩ লক্ষ ৯৪ হাজার টাকা দাবী করছি। ইহা একটি লঞ্চ ডুবির ঘটনা ৮.৭.২০০৩ ইং সন্ধ্যা আনুমানিক সাড়ে ৬টার দিকে ঢাকা সদরঘাট হতে ভোলার লাল মোহন এর উদ্দেশ্যে এম.ভি. নাসরিন-১ নামক লঞ্চটি ছেড়ে যায় আনুমানিক ৪০০/৫০০ যাত্রী নিয়ে। লঞ্চটি পরবর্তী মুন্সিগঞ্জ হতে আরও যাত্রী এবং মাল বোঝাই করে। ভোলার উদ্দেশ্যে রওয়ানা হয়ে যায়। ১১ টার সময় চাঁদপুর জেলার মেঘনা ডাকাতিয়ার মোহনায় পৌঁছে দুর্ঘটনায় পতিত হয়। ফলে বেশ কিছু যাত্রী নিহত হয়। বেশ কিছু যাত্রী নিখোঁজ হন। এবং বেশ কিছু যাত্রী আহত অবস্থায় উদ্ধারকৃত হন পরবর্তীতে নিহতদের লাশ উদ্ধার হয় এবং যারা আহত অবস্থায় উদ্ধার হন তাদের কেউ কেউ চিরদিনের জন্য অক্ষম হয়ে যায় এবং এদের কেউ কেউ অত্র মোকদ্দমায় জড়িত আছেন। যারা নিখোঁজ হন তাদের খোঁজ অদ্যাবধি পাওয়া যায় নাই। নিহত এবং নিখোঁজদের আত্মীয় স্বজন এবং কতক আহত স্বয়ং অত্র মোকদ্দমায় উপরিউক্ত আম-মোক্তারনামা দিয়েছেন। লাশগুলি আত্মীয়দের সনাক্ত মতে দেওয়া হয় এবং উক্ত আত্মীয় স্বজন তাদের সমাহিত করেন।

চলবে  
স্বাক্ষর অস্পষ্ট  
৯.৮.২০০৯

পুনঃ জবানবন্দীঃ ২৩/০৬/২০১০

আমার নাম সৈয়দ জিয়াউল হাসান। ডুবে যাওয়া লঞ্চটা উদ্ধার হয় নাই। ঐ দুর্ঘটনায় যারা আহত হয়েছিল বা বোধ বেঁচে আছে তাদের মধ্যে ০১(এক) জন বাদী আছে। ১নং বাদী নিহত লাল মিয়া জন্য ক্ষতিপূরণের জন্য এবং ২নং বাদী নিহত মাকসুদার জন্য ক্ষতিপূরণের মামলা দিয়েছে। অন্যান্য বাদীরা নিখোঁজ ব্যক্তির আত্মীয় সব বাদীর নাম ঠিকানা আরজিতে আছে। বাদীরা তাদের নাম ঠিকানা জোগাড় করছে। যারাই বাদীর কবে বাদী করা হয়েছে। দুর্ঘটনায় কবলিত লঞ্চটি ঢাকা ভোলা লালমোহন থানায় ভিড়তো। এই লঞ্চটি যাত্রী সহ পণ্য বহন করতো। ০৮/০৭/২০০৩ ইং তারিখ বিকাল ৬/০০ মিনিটে ঢাকা থেকে ভোলা লাল মোহন পথে ৭/৮ শত যাত্রী ও মালামালসহ ছেড়ে যায়। ঐ লঞ্চটি মুন্সীগঞ্জে থামার কথা নাই। কিন্তু মুন্সীগঞ্জ থেমে যাইয়া যাত্রী ও মালামাল তোলে। এই লঞ্চটি রাত ১১টার সময় মেঘনা ডাকাতিয়া নদীর মোহনায় ডুবে যায়। তখন যাত্রীরা ঘুম অবস্থায় ছিল। লঞ্চ ডুবির পর অধিকাংশ যাত্রী ডুবে মারা যায়। কিছু যাত্রী ভেসে চলে যায়। কিছু যাত্রী আহত হয়। লঞ্চ ডুবির ঘটনা শুনে এলাকার লোকজন ঘটনাস্থলে আসে এবং উদ্ধারের চেষ্টা করে। (চলবে)

স্বাক্ষর অস্পষ্ট

২৩/৬/২০১০

পুনঃজবানবন্দী ১৯/১০/২০১০

আমার নাম সৈয়দ জিয়াউল হাসান। তখন নৌবাহিনীর দমকল বাহিনী, ডুবুরী এরাও ঘটনা স্থলে আসে। তারাও উদ্ধার কাজে অংশ গ্রহণ করেছিল। তারা ভেসে যাওয়া কিছু যাত্রীকে উদ্ধার করতে পেরেছিল। BIWTA এর ডুবুরী দল ঘটনাস্থলে এসেছিল। নৌবাহিনীর জাহাজ সন্ধানী ঘটনাস্থলে আসে এবং উদ্ধার কাজে অংশ নেয়। তাদের পক্ষে লঞ্চটি উদ্ধার করা সম্ভব হয় নাই। কারণ নৌবাহিনীর লোকেরা ৩০ ফুট পানির নীচে যেতে পারে। কিন্তু লঞ্চটি ২০০ ফুট পানির নীচে ছিল। নৌবাহিনীর উদ্ধারকারী জাহাজ রস্তুম ঘটনাস্থলে এসেছিল। রস্তুম জাহাজ ও ডুবে যাওয়া লঞ্চটিকে উদ্ধার করতে পারে নাই। কারণ রস্তুম উত্তোলন ক্ষমতা ছিল ৬০ টন। কিন্তু ডুবে যাওয়া জাহাজের ওজন দিক ৬০৩.১৭ টন। লঞ্চটিতে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল বহনের কারণে ডুবে যায়। তৎপরবর্তীতে উদ্ধারকারী জাহাজ হামজা ঘটনাস্থলে গিয়ে উদ্ধার কাজে অংশ গ্রহণ করে। নৌবাহিনীর উদ্ধারকারী জাহাজ উদ্ধার কাজে অংশ নেয়। এই সকল উদ্ধারকারী জাহাজ ৩/৪ দিন ধরে চেষ্টা করে। কিন্তু ডুবে যাওয়া লঞ্চটি উদ্ধার করিতে পারে নাই। এরপর উদ্ধারকারী জাহাজ নৌবাহিনীর শৈবলকে আনা হয়। শৈবাল ও ডুবে যাওয়া লঞ্চটিকে উদ্ধার করতে পারে নাই। পরে উদ্ধার পরিত্যক্ত ঘোষণা করা হয়। লঞ্চ ডুবে যাওয়া সহ উদ্ধারের চেষ্টার বিষয় সমূহ সকল পত্রিকায় ঘটনা স্থলে আসে। প্রকাশিত হয়। দৈনিক পত্রিকায় ফটোকপি সমূহ দাখিল করিতেছি। সংবাদ পেয়ে হতাহত নিখোঁজ যাত্রীদের আত্মীয় স্বজনরা ঘটনা স্থলে আসে এবং হৃদয় বিদারক ঘটনা

সৃষ্টি হয়। লঞ্চ দুর্ঘটনার বিষয় ০৯/৭/২০০৩ ইং তারিখে সরকার ৩ সদস্য বিশিষ্ট তদন্ত কমিটি গঠন করে। ১১/৭/২০০৩ ইং তারিখে কমিটির সদস্য সচিব শফিকুর রহমানকে পরিবর্তন করে শফিক আয়ুব কে নিয়োগ দেওয়া হয়। তদন্ত কমিটি তদন্ত করিয়া একটা রিপোর্ট দাখিল করে তদন্ত প্রতিবেদন জন সম্মুখীন প্রকাশ করা হয় নাই। এই রিপোর্টের প্রেক্ষিতে সম্ভবত বিভাগীয় ব্যবস্থা নিয়েছিল। তদন্ত কমিটির রিপোর্টের প্রেক্ষিতে দায়ী ব্যক্তিদের বিরুদ্ধে কেন ব্যবস্থা গ্রহণ করে নাই। (চলবে)

স্বাক্ষর অস্পষ্ট

১৯/১০/২০১০

সৈয়দ জিয়াউল হাসান

১৯/১০/১০

পুনঃজবানবন্দী ১৪/৩/২০১২

আমার নাম সৈয়দ জিয়াউল হাসান তদন্ত প্রতিবেদনের অফিসিয়াল কপি পাই নাই। কতক বাদীগণের পক্ষের তদন্ত প্রতিবেদন ফটোকপি পাইয়াছি। জানা যায় যে, এম.ভি. নাসরিন-১ সদরঘাট থেকে প্রতিদিন যাত্রী ও মালামাল নিয়ে সন্ধ্যা ৬/৩০ মিনিটে ভোলার উদ্দেশ্যে যাত্রা শুরু করে। সদরঘাটে অবস্থানরত বিবাদীগণ তাদের দায়িত্ব সঠিকভাবে পালন করে নাই। লঞ্চটা সদরঘাট ছেড়ে মুন্সিগঞ্জের কাঠপট্টি ঘাটে পৌঁছিলে এবং সেখানে অতিরিক্ত লোক ও মালামাল উঠায়। সেই কারণে লঞ্চটি ডুবুডুবু হয়। তখন ঘাটে

BIWTA এর কোন লোক ছিল না এবং কোন ব্যবস্থা গ্রহণ করে নাই। সদরঘাটেও BIWTA এর কোন লোক ছিল না। তারপর লঞ্চটি চাঁদপুরের উদ্দেশ্যে যাত্রা শুরু করে। BIWTA এর এই লঞ্চে ২০ টন মালামাল নেবার অনুমোদন ছিল। লঞ্চে ডেকের ভিতর, ডেকের উপর বিভিন্ন রকম মালামাল ছিল এবং লঞ্চে ছাদে অতিরিক্ত যাত্রী ছিল সাথে নাসরিনের মালিক ৬নং বিবাদী ঐ দিন লঞ্চেই ছিল। লঞ্চ ছাড়ার পূর্বেই তিনি লঞ্চ থেকে নেমে যায়। একই দিনে সদরঘাটে অপর একটি লঞ্চে যাত্রা বাতিল করা হয়। সেই লঞ্চে যাত্রীরা যেয়ে নাসরিনে উঠে। কিন্তু বিবাদীগণ কোন বাধা দেয় নাই। ৮/৭/২০০৩ ইং তারিখে লঞ্চে লাইন দেখার জন্য একটা মোবাইল কোর্ট ছিল। কিন্তু লঞ্চে মালিক মোবাইল কোর্টকে ম্যানেজ করে লঞ্চে ছেড়ে দেয়। অবৈধ সুবিধা নিয়ে মোবাইল কোর্ট লঞ্চে ছেড়ে দেয়। এই লঞ্চে ২৯৪ জন যাত্রী নেওয়ার ক্ষমতা ছিল। বেঁচে যাওয়া যাত্রীদের নিকট থেকে জানা যায় যে, লঞ্চে ৭০০ এর অধিক যাত্রী ছিল। অতিরিক্ত মালামাল যাত্রী নেওয়ার বিষয়টি বিবাদী BIWTA এবং তার কর্মকর্তা-কর্মচারী দায়ী। লঞ্চে পরিদর্শনের দায়িত্ব ৩নং বিবাদী ছাড়াও ১নং বিবাদীর উপর বর্তায়। ১নং বিবাদীর কর্মকর্তা কর্মচারী মোট ২১ জন যাহার মাত্র ৭ জন কর্মরত ছিল। তারা দায়িত্বের অবহেলা করেছে। ২নং বিবাদীর উপর পরিদর্শনের দায়িত্ব বর্তায়। লঞ্চে আইনের তোয়াক্কা না করেই ছেড়ে দেয়। এই লঞ্চে ১৯৮১ সালে প্রথম নির্মিত হয়। স্টিল বডি। ১৯৮৮ সালে উক্ত লঞ্চে পুনঃনির্মাণ করা হয়। পুনঃনির্মাণটা

সঠিকভাবে হয় নাই। লঞ্চটির নকশা অনুমোদনের জন্য পুনরায় নিরাপত্তা বিভাগে প্রেরণ করা হয়। তিনি ব্যক্তিগতভাবে মতামত দেয় নাই। সঠিক তথ্য উপাত্ত না থাকা স্বত্বেও লঞ্চটির নকশা অনুমোদন করিয়া নেয়। লঞ্চটি নির্মাণের সুপারভাইজার ছিল নির্বাহী প্রকৌশলী আঃ মান্নান। পুণঃনির্মাণ প্রতিষ্ঠান ছিল ১০ নং বিবাদী। এর কোন নির্ধারণ না করেই ত্রুটিপূর্ণ মেসার্স নাসরিন-১ নির্মাণ করা হয়।

স্বাঃ/অঃ

১৪/৩/২০১২

Continuation নৌযানটির পুনঃনির্মাণকালে দেখাশুনার দায়িত্ব সঠিক পালন করে নাই। ভুল তথ্য ও উপাত্ত ব্যবহার করিয়া এ লঞ্চ তৈরী করেন।

নৌযান ডুবার পরে কর্তৃপক্ষ আইনগত ব্যবস্থা নেয়। BIWTA এর নির্বাহী প্রকৌঃ মান্নান বিরুদ্ধে ফৌজদারী মামলা হয়। জাহাজ ডুবার পরে সে পলাতক অবস্থায় ছিলেন। তদন্ত কমিটি তদন্তকালে ডাকে সে হাজির হয় নাই।

নৌযানটির প্লানে ভুল ছিল। এটা অনুমোদনের কিছু পাওয়া যায় নাই। মোটর ড্রাইং প্রোফরমা পাওয়া যায় উহার ভুলে পূর্ণ ছিল।

(কাটা) ... কোন পরীক্ষা নিরীক্ষা ছাড়া নকশা অনুমোদন দেয় যাহার কারণে দুর্ঘটনা ঘটে। উহাতে বিবাদীগণ দায়ী। ১৯৭৬ সালে (কাটা).. অভ্যন্তরীণ নৌচলাচল অধ্যাদেশের ৩৩ ধারা মোতাবেক নৌচলাচলের জন্য

উপযুক্ত থাকিতে হইবে এর প্রয়োজনীয় অনুমতি থাকিতে হইবে। ২১/১১/৮১ ইং তাং নৌযান আইন হয় এর রেজিঃ যুক্ত হয়। ৭নং বিবাদীর আওতায় লঞ্চটি ছিল। ১৯৯৬ সালে পূর্বে লঞ্চটি কোন সার্ভে হয় নাই। নৌযানটি বিবাদীদের থেকে আনলে ১৬/০১/০৩ ইং তাং সার্ভে সনদ হাসিল করে যাহা আইন পরিপন্থী। ৩নং বিবাদীর দায়িত্ব ছিল পর্যবেক্ষণ করা। কিন্তু তিনি দায়িত্ব পালন করে নাই।

এই লঞ্চের কাঠামো বেআইনীভাবে পরিবর্তন করা হয়। দুর্ঘটনার রাত্রিতে আবহাওয়া ভাল ছিল কোন সতর্কতা সংকেত ছিল না। চাঁদপুরে মেঘনা ডাকাতিয়ায় স্রোতের তীব্রতা বেশী ছিল এবং ঘূর্ণি ছিল।

লঞ্চের সারেং ছিল বাশার তবে ঐ দিন তিনি লঞ্চ চালাইতেছিলেন না। ৪,১৮,২১ নং বিবাদীর উহা দেখার দায়িত্ব ছিল তাহারা সঠিকভাবে দায়িত্ব পালন করেন নাই। ঐ দিন লঞ্চ ২য় সারেং ও ছিল না। সুকানী ড্রাইভার লঞ্চ চালাইতেছিলেন।

এই লঞ্চ দুর্ঘটনার ১১০ জনের লাশ পাওয়া যায়, ১৯৯ জন নিখোঁজ এবং ২৩০ জন জীবিত উদ্ধার হয় চাঁদপুরের জেলা প্রশাসকের তথ্য মতে।

ঘটনার ৪ দিন পরে তৎকালীন নৌ-মন্ত্রী ঘটনাস্থলে যান যাহা দায়িত্বে অবহেলা করে প্রকাশ। বন্দরের কর্মচারীদের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা নেয়া হয়। ঐ দিনই তদন্ত করা হয়। ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের আর্থিক সহায়তা দেয়া হয়। দায়সারাভাবে। নিখোঁজের জন্য জন প্রতি ১০ হাজার এবং লাশের জন্য ১০ হাজার টাকা দেয়া

হয়। ১৯৭৬-২০০১ সাল পর্যন্ত ২৩৫টি নৌ দুর্ঘটনা হয়। এযাবৎকালে কোন তদন্ত প্রতিবেদন সরকার জন সম্মুখে প্রকাশ করে নাই।

কোন কোন ঘটনা লিগ্যাল এক্সপার্টকে তদন্তভুক্ত করা হয় নাই। এই দুর্ঘটনার জন্য বিবাদী নিজেই দায়ী। আমি প্রার্থীতভাবে প্রতিকার চাই।

স্বাঃ/অঃ

২০/১০/১২

সত্য নয় লঞ্চার অবস্থা ভাল ছিল বা ধারণ ক্ষমতার অধিক যাত্রী বা মাল নেয় নাই বা কোন মাল উঠানো হয় নাই বা প্রাকৃতিক দুর্ঘটনায় যায় বা বিবাদীদের দায়িত্বের গাফিলতি ছিল না।

দুর্ঘটনার বিষয় পত্রিকায় প্রকাশিত হয়।

এক্সি ৯/৭/০৩ ইং তাং যুগান্তর পত্রিকার কপি।

প্রঃ (২)

এক্সি ১০/৭/০৩ ইং তাং যুগান্তর পত্রিকার কপি।

প্রঃ (৩)

এক্সি ১১/৭/০৩ ইং তাং যুগান্তর পত্রিকার কপি।

প্রঃ (৪)

জেরা হইবে।

স্বাঃ/অঃ

২০/১১/১২

সৈয়দ জিয়াউল হাসান

২০/১১/১২

### Recall জবানবন্দি

আমি ইতিপূর্বে সাক্ষ্য দিয়েছি। সরকার পক্ষ ০৮/০৭/২০০৩ তাং এর দুর্ঘটনার বিষয়ে একটি তদন্ত কমিটি ঘটনার পরে তার রিপোর্ট ০২/০৮/২০০৩ ইং দেওয়া হয়। উক্ত রিপোর্ট দাখিল করলাম। (ফটোকপি)

স্বাঃ/অঃ

বাদীপক্ষের ২নং সাক্ষী মোঃ রাশেদ শেখ এর জবানবন্দি ১-১২১ নং বাদী-অপরপক্ষের সম্পূরক হলফনামার (Supplementary Affidavit) (Annexure-5) অনুযায়ী নিম্নরূপ;

"আমি লঞ্চ দুর্ঘটনার বিষয়ে জানি ০৮/০৭/২০০৩ তাং এই দুর্ঘটনা হয়। এম ভি নাসরিন-১ নামীয় লঞ্চটি দুর্ঘটনার স্বীকার হয়। বিবাদী সরকার এই দুর্ঘটনা তদন্তের জন্য কমিটি গঠন করে। ৩ সদস্য বিশিষ্ট কমিটি গঠিত হয়। দুর্ঘটনার পর আমি এলাকায় সরেজমিনে পরিদর্শন করেছি এবং দুর্ঘটনা কবলিত পরিবারের পাশে দাড়িয়েছে বাংলাদেশ লিগ্যাল এইড এন্ড সার্ভিসেস ব্লাস্ট (Blust) এর পক্ষ থেকে। বাদীদের আবাসস্থল ভোলা জেলার লাল মোহন ও চরফ্যাশন এ অবস্থিত। দুর্ঘটনা কবলিত স্থানে। যারা দুর্ঘটনায় আহত হয় সকাল ৬.৩০ থেকে ৭.০০ টার ঐ দিন ছাড়ে। মালিক পক্ষ ও বিবাদীদের অবহেলার কারণে লঞ্চটি এই দুর্ঘটনায় পতিত হয়। দুর্ঘটনার জন্য ভিকটিমদের জীবনের অমূল্য ও ক্ষতি হয়।

স্বাঃ/অঃ

২৭/০১/১৩

মোঃ রাশেদ শেখ"

বর্ণিত এম.ভি. নাসরিন-১ নিমজ্জিতের কারণ তদন্তের জন্য ২নং বিবাদী, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর হইতে তিন সদস্যের একটি তদন্ত কমিটি গঠন করা হয়। উক্ত তদন্ত কমিটির আহ্বায়ক হিসাবে জনাব শফিকুল ইসলাম ইঞ্জিনিয়ার এন্ড শীপ সার্ভেয়ার নৌ-বাণিজ্য অফিস খুলনা কে, সদস্য হিসাবে জনাব মোঃ ফজলুর রহমান, স্পেশাল অফিসার, মেরিন সেফটি ও ম্যাজিস্ট্রেট প্রথম শ্রেণী, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর, ঢাকা কে এবং সদস্য সচিব হিসাবে জনাব মোঃ শফিকুর রহমান, পরিদর্শক, অভ্যন্তরীণ জাহাজ পরিদর্শনালয়, ঢাকা কে নিয়োগ দেওয়া হয়। উক্ত তদন্ত কমিটি দীর্ঘ তদন্তের পরে ০২/০৮/২০০৩ তারিখে যে তদন্ত প্রতিবেদন দাখিল করেন, ১-১২১ নং বাদী-অপরপক্ষের সম্পূরক হলফনামা এর (Supplementary Affidavit) "Annexure-3" অনুযায়ী তাহা নিম্নরূপঃ-

“বিগত ৮/৭/২০০৩ তারিখে চাঁদপুরের নিকট মেঘনা-ডাকাতিয়া

নদীর মোহনায় এম.ভি.নাসরিন-১ ডুবে যাওয়ার বিষয়ে তদন্ত প্রতিবেদন।”

সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর এর অফিস আদেশ নং-৭(২৫০)/আইএস (তদন্তাদেশ)/০৩/৭৫১৭(৬) তারিখ ৯/৭/২০০৩ (সংযুক্তি-১) এর মাধ্যমে

এম.ভি.নাসরিন-১ নৌযানটি ডুবে যাওয়ার বিষয়ে তদন্ত করার জন্য নিম্নবর্ণিত

কর্মকর্তাদের সমন্বয়ে ৩ (তিন) সদস্য বিশিষ্ট তদন্ত কমিটি গঠন করা হয়।

- ১। জনাব মোঃ শফিকুল ইসলাম - আহ্বায়ক  
ইঞ্জিনিয়ার এন্ড শিপ সার্ভেয়ার  
নৌ-বাণিজ্য অফিস, খুলনা।
- ২। জনাব মোঃ ফজলুর রহমান - সদস্য  
স্পেশাল অফিসার মেরিন সেইফ্টি  
ও ম্যাজিস্ট্রেট ১ম শ্রেণি।  
সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর, ঢাকা।
- ৩। জনাব মোঃ শফিকুর রহমান - সদস্য-সচিব  
পরিদর্শক  
অভ্যন্তরীণ জাহাজ পরিদর্শনালয়, ঢাকা।

পরবর্তীতে মহাপরিচালক, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের ১২/৭/২০০৩

তারিখে ৭(২৫০)/আইএস(তদন্তদেশ)/০৩/৭৫৮২(৬) অফিস আদেশ

(সংযুক্তি-২) বলে তদন্ত কমিটির সদস্য-সচিব জনাব মোঃ শফিকুর রহমান,

পরিদর্শক, অভ্যন্তরীণ জাহাজ পরিদর্শনালয়, ঢাকার পরিবর্তে জনাব মোঃ

শফিক আয়ুব, অভ্যন্তরীণ জাহাজ পরিদর্শনালয়, চট্টগ্রামকে অন্তর্ভুক্ত করেন।

এছাড়া তদন্ত কমিটির কার্যপরিধি নিম্নরূপ নির্ধারণ করা হয়ঃ

(ক) দুর্ঘটনার কারণ নির্ণয়ঃ

(খ) দুর্ঘটনার ক্ষয়ক্ষতির পরিমাণ নির্ধারণ;

(গ) আইএসও'র আওতায় যে সমস্ত বিধি-বিধান লংঘনের কারণে দুর্ঘটনা ঘটে

তা সনাক্তকরণ;

(ঘ) দুর্ঘটনার জন্য দায়ী ব্যক্তি/সংস্থাকে চিহ্নিতকরণ ও

(ঙ) ভবিষ্যতে এ ধরনের দুর্ঘটনা কি ভাবে এড়ানো যায় এ বিষয়ে সুনির্দিষ্ট সুপারিশ প্রদান।

দুর্ঘটনা কবলিত নৌযানটির বিবরণঃ

- ১। নৌযানের নাম : এম,ভি,নাসরিন-১
- ২। রেজিস্ট্রেশন নম্বর : এম-৪৭৪৫
- ৩। নৌযান মালিকের নাম : জনাব মোঃ মামুন খান
- ৪। কোম্পানীর নাম : মেসার্স সিদ্দিক নেভিগেশন কোং  
৭০, লক্ষীবাজার, ঢাকা।
- ৫। পরিমাপ : সর্বোচ্চ দৈর্ঘ্য : ৪.৪৬ মিটার  
সর্বোচ্চ প্রস্থ : ৮.৩৮ মিটার  
গভীরতা : ২.১০ মিটার
- ৬। গ্রসটন : ৬৫৩.১৭ টন
- ৭। কখন নির্মিত : প্রথম নির্মাণঃ ১৯৮১ সাল  
পুনঃনির্মাণঃ ১৯৯৯ সাল
- ৮। পুনঃনির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান : চিটাগাং শিপ বিল্ডার্স, চরকালীগঞ্জ, পোঃ  
শুভাঢ্যা, কেরানীগঞ্জ, ঢাকা।
- ৯। যাত্রী ধারণ ক্ষমতা :            রাতে    রাতে ও দিনে    দিনে
- |                 |     |        |        |
|-----------------|-----|--------|--------|
| ১ম শ্রেণী- ২৬   | ২৬  | ২৬ জন  |        |
| উপরের ডেক-১৪৮   | ২২২ | ৩৩৪ জন |        |
| প্রধান ডেক- ১২০ | ১৮১ | ২৭২ জন |        |
| মোট             | ২৯৪ | ৪২৯    | ৬৩২ জন |
- ১০। মাল ধারণ ক্ষমতা : ২০ টন।

- ১১। কার্গো হ্যাচ : ৩ (তিন) টি।
- ১২। গমন পথ (রুট) : ঢাকা-লালমোহন।
- ১৩। নাবিক সংখ্যা : ১২ জন।
- ১৪। ইঞ্জিনের বিবরণ : ২ (দুই) সেট রিকন্ডিশন জেনারেল মটরস,  
ইউএসএ (ভি টাইপ)  
২-স্ট্রোক, ৪-ভাল্ব, ২৪০-বিএইচপি, নং-বাম (১)  
চভি এ-৩০৫৬৩৫, ডান (২) চভি এ -১০৫৯৮২
- ১৫। সার্ভে সনদের মেয়াদ : ৩/১/২০০৪
- ১৬। টাইম টেবিলের মেয়াদঃ ৩১/১০/২০০৩
- ১৭। নে নকশাবলে পুনঃনির্মিতঃ বিআইডব্লিউটিএ-র নকশা নং-পিবি/৪৪০/৮১  
তারিখ ২৫/১/৯৯
- ১৮। নৌযানের ডিজাইনার : জনাব আব্দুস সামাদ, নৌ-স্থপতি ও নৌ প্রকৌশলী,  
৪৭৫, দক্ষিণ পাইকপাড়া (দোতলা),  
মীরপুর, ব্লক-ডি, ঢাকা-১২১৬।
- ১৯। নির্মাণ তদারককারীঃ জনাব আবদুল মান্নান  
নৌ স্থপতি ও নৌ প্রকৌশলী  
২, পরীবাগ, ঢাকা।
- ১৯। উপাদান : স্টীল।
- ২০। ডেকের সংখ্যা : ৩ (তিন)
- ২১। মাষ্টার : সার্ভেকালীন সময়েঃ জনাব মোঃ সানাউল্লাহ  
পিতাঃ মোঃ ইসাহাক  
মাষ্টার ২য় শ্রেণী, সনদ নং-১৭৫৭  
গ্রাম-পাতাকোট, থানা-মিরেশ্বরাই  
চট্টগ্রাম।  
দুর্ঘটনাকালীন সময়েঃ জনাব মোঃ জসিম উদ্দিন  
মাষ্টার, ১ম শ্রেণী, সনদ নং-৬০৫

তারিখ-২৮/৬/৯২

পিতা-নজীবুল্লাহ

গ্রাম-হারামিয়া, থানা-সন্দীপ

চট্টগ্রাম।

২২। ড্রাইভার : জনাব আবুল বাশার  
পিতা- মোঃ বেলায়েত হোসেন  
গ্রাম-শংকর পাশা।  
পোঃ ও থানা-নলছিটি  
জেলাঃ ঝালকাঠি।

২৩। নৌযানটির বর্তমান অবস্থাঃ নৌযানটি বর্তমানে মেঘনা, ডাকাতিয়া নদীর  
মোহনায় নিমজ্জিত অবস্থায় আছে।

তদন্ত কার্যক্রমঃ

তদন্ত আদেশ পাওয়ার সাথে সাথে তদন্ত কমিটির সদস্য ও ১ম শ্রেণীর  
ম্যাজিস্ট্রেট জনাব মোঃ ফজলুর রহমান ৯/৭/২০০৩ তারিখ দুর্ঘটনা স্থলে গমন  
করেন এবং চাঁদপুরের জেলা প্রশাসকের সাথে সাক্ষাৎ করে উদ্ধার কাজে  
সহযোগীতা করেন। পরবর্তীতে কমিটির আহ্বায়ক, জনাব মোঃ শফিকুল ইসলাম  
খুলনা হতে ঢাকা হয়ে ১০/৭/২০০৩ তারিখে চাঁদপুর পৌছান এবং সকল  
সদস্যসহ চাঁদপুরে এম,ভি,নাসরিন-১ নৌযানের নিখোঁজ যাত্রীদের আত্মীয়-  
স্বজন এবং উদ্ধারকারী নৌকার মাঝিদের জেরা/জবানবন্দী গ্রহণ করেন  
(সংযুক্তি-৩(১-১৫)। ১২/৭/২০০৩ তারিখ সংশ্লিষ্ট সকলকে জবানবন্দী/বক্তব্য  
প্রদান করার অনুরোধ জানিয়ে পত্র প্রেরণ করা হয়। ১৩/৭/২০০৩ তারিখে  
সদরঘাটস্থ বিআইডব্লিউটিএ-র বন্দর কর্মকর্তা, ট্রাফিক ইন্সপেক্টর, বার্দিং

সারেংগণ এর বক্তব্য গ্রহণ করা হয় (সংযুক্তি-৩)(১৯,২১ ও ২৩)। তাছাড়া সদরঘাটস্থ ইঞ্জিনিয়ার এন্ড শিপ সার্ভেয়ার কার্যালয়ের সার্ভেয়ার জনাব জসীম উদ্দিন এর বক্তব্য গ্রহণ করা হয় (সংযুক্তি-৩(২২)। পরবর্তীতে মুন্সিগঞ্জের কাঠপট্টি ঘাটে গমন করতঃ ঘাট ইজারাদার ও শ্রমিকদের বক্তব্য গ্রহণ করা হয় (সংযুক্তি-৩ (১৬-১৮)। ১৪/৭/২০০৩ তারিখে সংশ্লিষ্ট অন্যান্যদের জবানবন্দী/বক্তব্য পেশের জন্য পত্র প্রেরণ করা হয়। দুর্ঘটনা কবর্ণিত এম,ভি,নাসরিন-১ লঞ্চটির যাত্রীদের আত্মীয়-স্বজন, যারা যাত্রীদেরকে লঞ্চটিতে তুলে দিতে বা বিদায় জানাতে সদরঘাটে এসেছিলেন তাদের বক্তব্য গ্রহণের জন্য ১৫/৭/২০০৩ ইং তারিখ সারাদিন সদরঘাট টার্মিনালস্থ সার্ভেয়ারের অফিসে অপেক্ষা করা হয়। বক্তব্য দেয়ার জন্য কেউ না আসায় ঐদিন রাতে লঞ্চ করে ভোলার উদ্দেশ্যে গমন করা হয়। ১৬/৭/২০০৩ তারিখ লালমোহনে বেঁচে যাওয়া যাত্রীদে জবানবন্দী গ্রহণ করা হয় (সংযুক্তি-৩(২৪-৬১)। ১৭/৭/২০০৩ তারিখে চরফ্যাশনে একই কার্যক্রম অব্যাহত থাকে (সংযুক্তি-৬২-১২৪)। ১৯/৭/২০০৩ ও ২০/৭/২০০৩ তারিখে বিআইডব্লিউটিএ-র কর্মকর্তাদের মধ্যে যাদের উপর সরকার কর্তৃক নৌযানের ইন্সপেকশনের দায়িত্ব অর্পিত ছিল তাদের বক্তব্য গ্রহণ করা হয় (সংযুক্তি-৩ (১২৬-১৩০)। এছাড়া দুর্ঘটনা কবর্ণিত নৌযানের নকশা কারক এবং নৌযানের কর্মচারীদের বক্তব্য প্রদানের দিন ধার্য হলেও ঐ দিন কেউই উপস্থিত হননি। ২৩/৭/২০০৩ তারিখ অভ্যন্তরীণ নৌযান (যাত্রী) মালিক সমিতির প্রতিনিধির বক্তব্য প্রদানের

দিন ধার্য হলেও তারা টেলিফোনে পরবর্তীতে কোন একটি সময় নির্ধারণ করার জন্য অনুরোধ করেন এবং ২৬/৭/২০০৩ তারিখ সমিতির সভাপতি আলহাজ্জ মোঃ কলিমুল্লাহ সাহেব লিখিত ভাবে একটি পত্র পাঠিয়ে তার বক্তব্য পেশ করেন (সংযুক্তি-৩(১৪০))। ২৪/৭/২০০৩ তারিখ দুর্ঘটনা কবলিত লঞ্চটির সাথে প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে জড়িত সংশ্লিষ্ট সকলের জবানবন্দী গ্রহণের নিমিত্তে দৃষ্টি আকর্ষণের জন্য বাংলাদেশ সংবাদ সংস্থার মাধ্যমে পত্রিকায় বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়। ২৬/৭/২০০৩ তারিখ নৌযানটির ডিজাইনার জনাব আব্দুস সামাদের বক্তব্য গ্রহণ করা হয় (সংযুক্তি-৩ (১৩৬))। ২৭/৭/২০০৩ তারিখ বিআইডব্লিউটিএ-র কর্মকর্তা জনাব আবদুল মতিন, বর্তমানে সুপারিনটেনডেন্ট ইঞ্জিনিয়ার, বিআইডব্লিউটিএর বক্তব্য গ্রহণ করা হয় (সংযুক্তি-৩ (১৩৭))। ২৮/৭/২০০৩ তারিখ তদন্ত প্রতিবেদন উপর কাজ করা হয় এবং সে সাথে বিশেষজ্ঞ মতামত গ্রহণ করা হয়। ২৯/৭/২০০৩ তারিখে বিআইডব্লিউটিএ-র কনজারভেন্সী শাখার উর্দ্ধতন উপ-পরিচালক, জনাব জয়নাল আবেদীনের বক্তব্য গ্রহণ করা হয় (সংযুক্তি-৩ (১৩৮))। এছাড়া নৌ স্থপতি জনাব আবদুস সামাদকে পুনঃ তদন্ত কমিটির নিকট উপস্থিত হওয়ার জন্য পত্র প্রেরণ করা হয়। ৩০/৭/২০০৩ তারিখে নৌ-স্থপতি জনাব আবদুস সামাদ তদন্ত কমিটির নিকট হাজির হন। বুয়েটের প্রফেসর জনাব খবিরুল হক নৌযানের ড্রয়িং ও ডিজাইনের উপর তাকে জিজ্ঞাসা করেন। ৩১/৭/২০০৩ তারিখ বিআইডব্লিউটিএ-র ড্রয়িং অফিসার, জনাব সিদ্দিকুর রহমানের বক্তব্য

গ্রহণ করা হয় (সংযুক্তি-১৩৯) এবং ১/৮/২০০৩ তারিখ তদন্ত প্রতিবেদন চূড়ান্ত করণের কার্যক্রম অব্যাহত থাকে।

**"দুর্ঘটনার কারণঃ**

কোন দুর্ঘটনা শুধুমাত্র একটি কারণে সংঘটিত হয় না। বরং অনেকগুলো কারণ একত্রিত হয়ে যখন নিরাপত্তার মান প্রয়োজনীয় ন্যূনতম মান হতেও কম হয়ে যায় তখনই একটি দুর্ঘটনা ঘটে। নৌযানের দুর্ঘটনার বিষয়ে বিশ্লেষণ করতে গেলে নৌযানটির ডিজাইন, ডিজাইনের অনুমোদন প্রক্রিয়া, নৌযানটির নির্মাণ কৌশল, নৌ-পথের অবস্থা এবং সর্বোপরি নৌযানটির পরিচালনার দক্ষতার বিষয়ে বিবেচনা করা আবশ্যিক। সে পরিপ্রেক্ষিতে নিম্নবর্ণিত বিষয় সমূহ বিচার-বিশ্লেষণ করা হইয়াছে।

(১) এম.ভি. নাসরিন-১ লঞ্চটি নিরাপদ ছিল কি না?

(২) নৌ-পথ নিরাপদ ছিল কি না?

(৩) ঐদিন আবহাওয়ার বিবরণ এবং নদীর অবস্থা।

(৪) চলাচলের অনুমতি পত্র ছিল কি না।

(৫) নৌযানটির বন্দর ত্যাগের পূর্বের অবস্থা।

(৬) নৌযানটির চলাকালীন অবস্থা।

(১) এম.ভি. নাসরিন লঞ্চটি নিরাপদ ছিল কি না?

লঞ্চটি নিরাপদ ছিল কি না সে মর্মে নিম্নরূপ পর্যালোচনা করা হয়ঃ

ক) লঞ্চটির ডিজাইন ত্রুটিমুক্ত ছিল কি না; ও

খ) নির্মাণ পরবর্তীতে লঞ্চটির অবকাঠামো যথাযথভাবে সংরক্ষণ করা হয়েছিল কি না?

ক) লঞ্চটির কি ডিজাইন ত্রুটিমুক্ত ছিলঃ এম.ভি. নাসরিন-১ লঞ্চটির ১৯৮১ সালের মূল ড্রয়িং এবং ১৯৯৮ সালের পুনঃনির্মিত ড্রয়িং, স্ট্যাবিলিটি বুকলেট ইত্যাদি (যা বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছিল) সংগ্রহ করে পরীক্ষা করা হয়। প্রাথমিক বিবেচনায় ড্রয়িং ও ডিজাইন ত্রুটিপূর্ণ ছিল বলে প্রতীয়মান হওয়ায় ড্রয়িং সমূহ বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের নৌ-স্বপতি বিভাগের এসোসিয়েট প্রফেসর জনাব মোঃ খবিরুল হক চৌধুরীর নিকট বিশেষজ্ঞ মতামতের জন্য প্রেরণ করা হয়। এর পরিপ্রেক্ষিতে নৌযানটির পুনঃনির্মাণকালীন ডিজাইনার জনাব আব্দুস সামাদের বক্তব্য গ্রহণ করা হয় (সংযুক্তি-৩ (০১ জন)। তাছাড়া, ডিজাইন অনুমোদনকারী প্রতিষ্ঠান বিআইডব্লিউটিএ'র তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী জনাব আব্দুল মতিন এর বক্তব্য গ্রহণ করা হয়। উল্লেখ্য, নৌযানটির পুনঃনির্মাণকালীন নির্মাণ সুপারভাইজার এবং সরকার কর্তৃক নিয়োগপ্রাপ্ত প্যানেল অব সুপারভাইজার এর সদস্য বি.আই.ডব্লিউ.টি.সি'র নির্বাহী প্রকৌশলী জনাব আব্দুল মান্নানকে পত্র জারী করা হলেও তিনি তদন্ত কমিটির সম্মুখে হাজির হতে ব্যর্থ হন। জানা যায় যে, তার বিরুদ্ধে একটি ফৌজদারী মহামলা দায়ের করা হয়েছে এবং তিনি এখন পলাতক।

প্রাপ্ত নকশা এবং অন্যান্য কাগজ-পত্র পরীক্ষাকালে দেখা যায় যে, ডিজাইনার জনাব আব্দুস সামাদ নৌযানটির ডিজাইন যথাযথ ও নিরাপদ করে করেননি। নৌযানটির বিভিন্ন ডেকে অবস্থানরত যাত্রীদের ভরকেন্দ্র সঠিক ধরা হয়নি। ভারসাম্য (Stability) বিশ্লেষণের জন্য প্রয়োজনীয় GZ ক্যালকুলেশনের মান অনুমোদিত প্রয়োজনীয় ন্যূনতম মানের কম ছিল (সংযুক্তি-৪)। অর্থাৎ স্ট্যাবিলিটি সঠিক ছিল না, এছাড়াও ডিজাইনার কর্তৃক প্রস্তুতকৃত হাইড্রোস্ট্যাটিক কার্ভ এবং এন্স কার্ভস অব স্ট্যাবিলিটি সঠিক নয় মর্মে প্রতীয়মাণ হয়েছে। সময়ের অভাবে এ ব্যাপারে বিশদ ব্যাখ্যা করা সম্ভব হলো না। সে পরিপ্রেক্ষিতে আব্দুস সামাদ কর্তৃক ডিজাইনকৃত নৌযান এম.ভি. নাসরিন-১ ডিজাইন একটিপূর্ণ ছিল বলে তদন্ত কমিটি মনে করে।

তদন্তকালে দেখা যায় যে, বিআইডব্লিউটিএ প্লান অনুমোদন সেকশনে নকশা অনুমোদন করার কোন নথি নেই। এমনকি প্লানটির কি কি কোন কারিগরি দিক পরীক্ষা করে সঠিক পাওয়া গিয়েছে বা পাওয়া যায়নি সে মর্মেও কোন কাগজ-পত্র সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ দেখাতে পারেননি। শুধুমাত্র একটি Drawing Checking Proforma পাওয়া যায় যার মধ্যে বেশ কিছু ভুল পরিলক্ষিত হয় (সংযুক্তি-৫)। প্রতীয়মাণ হয় যে, বিআইডব্লিউটিএ'র নৌ ও যান্ত্রিক প্রকৌশল বিভাগের কর্মকর্তাগণ অনুমোদনের জন্য পেশকৃত ডিজাইনের নকশা এবং এর বিভিন্ন কারিগরি দিক যথাযথভাবে পরীক্ষা-নিরীক্ষা

না করে অনুমোদন দিয়েছিলেন। যা সঠিক ছিল না এবং যা এ ধরনের দুর্ঘটনা ঘটার অন্যতম কারণ বলে বিবেচিত হতে পারে।

অন্যদিকে, জনাব আব্দুল মান্নান, নৌ-স্বপতি ও নৌ-প্রকৌশলী নৌযানটির পুনঃনির্মাণকালীন সময়ে সুপারভাইজারের দায়িত্ব পালন করেন। তিনিও তার দায়িত্ব সঠিকভাবে পালন করেননি। একটিপূর্ণ নৌযানের ডিজাইন এবং নকশাসমূহ সংশোধন করতঃ নৌযানটির নির্মাণ ত্রুটিমুক্ত করার প্রচেষ্টা তিনি গ্রহণ করেননি। বরং তিনি ভুল উপাত্ত ব্যবহার করে নৌযানটির আনতি পরীক্ষা বা ইনক্লাইনিং এক্সপেরিমেন্ট করেছেন এবং নৌযানটির ভুল ভরকেন্দ্র নির্ণয় করেছেন (সংযুক্তি-৬(১-২))। যা ডিজাইনের সাথে প্রদত্ত হাইড্রোস্ট্যাটিক কার্ড এবং এন্স কার্ডস অব স্ট্যাবিলিটি এর সাথেও সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল না। তার এ ধরনের জালিয়াতি কর্মকান্ড নৌযানটির যথাযথ স্ট্যাবিলিটি না থাকা এবং দুর্ঘটনা ঘটার অন্যতম কারণ বলেও বিবেচিত হতে পারে।

খ) নির্মাণ পরবর্তী লক্ষণটির অবকাঠামো যথাযথভাবে সংরক্ষণ করা হয়েছিল কি নাঃ নথিতে রাখা কাগজ-পত্র পরীক্ষাকালে দেখা যায় যে, আলোচ্য নৌযানটি ১৯৯৬ সালে একবার এবং পরবর্তীতে ০৫/০১/২০০৩ তারিখে শাকিল ডকইয়ার্ডে সর্বশেষ ডকিং করা হয়েছে (সংযুক্তি-৭) ডকিং এর সময় নৌযানটিতে মূলতঃ রং করার কাজ এবং ছোট-খাট মেরামত করা হয়েছে বলে সত্যায়ন করা হয়েছে। তবে কোনরূপ প্লেট পরিবর্তন করার কথা উল্লেখ নেই। এছাড়া ১৯৮১ হতে ১৯৯৬ সন পর্যন্ত মধ্যবর্তী ১৫(পনের) বছরের মধ্যে কোন

ডকিং রেকর্ড নথিতে পাওয়া যায়নি। অনুমান করা যাচ্ছে লঞ্চটির অবকাঠামো যথেষ্ট শক্তিশালী ছিল না।

## (২) নৌ-পথ নিরাপদ ছিল কি না?

বিভিন্ন সূত্র থেকে জানা যায় যে, দুর্ঘটনার দিন চাঁদপুর মোহনা এলাকার আবহাওয়া স্বাভাবিক ছিল। সে দিন কোন ঝড়-বৃষ্টি ছিল না। নদীর অবস্থাও স্বাভাবিক ছিল। তবে চাঁদপুরের মোহনায় ঘূর্ণাবর্ত ছিল যা নৌ-চলাচলের জন্য বিপদজনক বলে গণ্য। উল্লেখ্য যে, বর্ষার ঢলের কারণে মেঘনা নদীতে পানির উচ্চতা বিপদ সীমার কাছাকাছি ছিল এবং স্রোতের যথেষ্ট তীব্রতা ছিল। আবার মেঘনার ভাটিতে পদ্মার পানির ঢল মেঘনায় নেমে আসার কারণে এবং উজানে ডাকাতিয়ার পানিও মেঘনাতে পড়ায় তীব্র স্রোতসমূহ একে অপরের দ্বারা বাধাগ্রস্ত হওয়ায় ঘূর্ণাবর্তের সৃষ্টি করে। পানির উচ্চতা বেশী থাকায় পানির চাপও বেশী ছিল এবং অধিক চাপের কারণে চাঁদপুরের মোহনায় স্ট্রট ঘূর্ণিপাকের আবর্তটি আরও বেশী ভয়ঙ্কর ও বিপদজনক ছিল। উল্লেখিত ঘূর্ণাবর্তের এলাকা (সমূহ) কোনরূপ মার্কিং বয়া, বাতি বা বিকন বাতি দ্বারা “বিপদজনক” হিসাবে চিহ্নিত ছিলনা। মাজারের কাছে কিনারায় একটি বিকন বাতি থাকলেও তা নাবিকদের ঘূর্ণাবর্ত (সমূহ) এড়িয়ে চলতে সাহায্য করার জন্য যথেষ্ট ছিল না। এছাড়া, মাজারের দুই পাশে দুইটি সাইনবোর্ডের মাধ্যমে নাবিকদের সতর্ক করা হয়েছে যা নদীতে চলমান নৌযান হতে দেখা ও পড়া সম্ভব নয়।

উপরোল্লিখিত অবস্থায় আরও দেখা যায় যে, চাঁদপুরের মোহনাটি বিপদজনক বলে যথাযথভাবে চিহ্নিত ছিল না। এমনকি এ বর্ষা মৌসুমের শুরুতে বা দুর্ঘটনা ঘটার পূর্ব পর্যন্ত চাঁদপুর ঘাটে ভিড়ার জন্য প্রয়োজনীয় সতর্কতা অবলম্বনের জন্য নৌ-যান মাস্টারদের প্রতি জারি করা কোন সার্কুলারও তদন্ত কমিটির হস্তগত হয়নি।

**(৩) আবহাওয়া রিপোর্টঃ**

পত্র-পত্রিকায় প্রাপ্ত তথ্য হতে জানা যায় যে, ঐদিন আবহাওয়া ভাল ছিল।

কোনরূপ দুর্ঘটনার পূর্বাভাস ছিল না।

**(৪) চলাচলের অনুমতিঃ**

বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ -১৯৭৬ এর ধারা ৩৩ মোতাবেক যে কোন নৌযান অভ্যন্তরীণ নদীপথে চলার জন্য নিবন্ধনকৃত হতে হবে এবং তার চলার উপযুক্ততা থাকতে হবে। এম,ভি, নাসরিন লঞ্চটির নথি পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, নৌযানটি গত ৯/১১/৮১ ই তারিখে সর্বপ্রথম সদরঘাটস্থ ইঞ্জিনিয়ার এন্ড শিপ সার্ভেয়ার এন্ড রেজিস্ট্রার অব ইনল্যান্ড শিপস, ঢাকা অফিস কর্তৃক সার্ভে করা হয় এবং নবনির্মিত নৌযান হিসাবে তার রেজিস্ট্রেশন প্রক্রিয়া চালু করা হয়। নৌযানটির মালিকানা কয়েকবার হাত বদলের পর সর্বশেষ মেসার্স সিদ্দিক নেভিগেশন এর আওতাধীন চলছিল। দুর্ঘটনার পূর্বে নৌযানটির সর্বশেষ ২৬/১/২০০৩ তারিখে সার্ভে করতঃ সন্তোষজনক পাওয়ায় সার্ভেয়ার কর্তৃক ঘোষণাপত্র জারী করা হয় (সংযুক্তি-৮)। সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর কর্তৃক

জারীকৃত পর্যবেক্ষণ প্রত্যয়নপত্র জারীর পর বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃপক্ষ আলোচ্য নৌযানটির চলাচলের অনুমতি অর্থাৎ রুট পারমিট এবং সময়সূচী প্রদান করেছিল (সংযুক্তি-০৯)।

**(৫) সদরঘাট/ঢাকা বন্দর ত্যাগের পূর্বে নৌযানের অবস্থাঃ**

**(ক) নৌযানের ইঞ্জিনের অবস্থাঃ**

এম,ভি,নাসরিন-১ নৌযানটি ঢাকা বন্দর ত্যাগের পূর্বে ইঞ্জিনের অবস্থা সন্তোষজনক ছিল বলে প্রতীয়মান হয়, কেননা নৌযানটি কাঠপাট্টি হয়ে চাঁদপুর মোহনায় যাওয়ার আগ পর্যন্ত সচল ছিল।

**(খ) নৌযানটির স্টিয়ারিং এর অবস্থাঃ**

এম,ভি,নাসরিন-১ নৌযানটি ঢাকা বন্দর ত্যাগের পূর্বে স্টিয়ারিং এর অবস্থা সন্তোষজনক ছিল বলে প্রতীয়মান হয়। কেননা নৌযানটি কাঠপাট্টি হয়ে চাঁদপুর মোহনায় যাওয়ার আগ পর্যন্ত সঠিকভাবে চলেছিল।

**(গ) মাস্টার, ড্রাইভারের উপস্থিতিঃ**

সার্ভেয়ার কর্তৃক নৌযানটি সার্ভে করার পর জারীকৃত সার্ভে ঘোষণা পত্র পরীক্ষাকালে দেখা যায় এম.ডি.নাসরিন-১ লঞ্চটি সার্ভের সময় লঞ্চটির মাস্টার ছিলেন জনাব মোঃ সানাউলাহ, পিতা-মোঃ ইসাহাক, মাস্টার ২য় শ্রেণী, সনদ নং-১৭৫৭, গ্রাম-পাতাকোট, থানা-মিরেশ্বরাই, চট্টগ্রাম (সংযুক্ত-১০)। কিন্তু দুর্ঘটনার দিন মাস্টার হিসাবে দায়িত্বে ছিলেন জনাব মোঃ জসিম উদ্দিন, মাস্টার, ১ম শ্রেণী, সনদ নং-৬০৫, তারিখ-২৮/৬/৯২, পিতা-নজীবুল্লাহ, গ্রাম-

হারামিয়া, থানা-সন্দীপ, চট্টগ্রাম (সংযুক্তি-১১)। জানা যায় যে, জনাব জসিম উদ্দিন এর ঢাকা-বরিশাল রুটে নৌযান চালানোর অভিজ্ঞতা থাকলেও চাঁদপুর রুটে কখনও নৌযান পরিচালনা করেননি বিধায় ঐ রুটে চলাচলের অনভিজ্ঞতার কারণে আলোচ্য নৌযানটি চলাচলের জন্য নিরাপদ ছিল না।

বিআইডব্লিউটিএ,র বার্ডিং সারেং এর বক্তব্য মতে এম,ভি, নাসরিন-১ জাহাজে দুর্ঘটনার দিন জনাব মোঃ জসিম উদ্দিন, মাস্টার (১ম শ্রেণী) হিসাবে দায়িত্ব ছিলেন ড্রাইভারের বিষয়ে সঠিক কোন তথ্য পাওয়া যায় নি।

#### (ঘ) যাত্রী সংখ্যাঃ

পর্যবেক্ষণ প্রত্যয়নপত্র অনুযায়ী এম,ভি,নাসরিন-১ লঞ্চটি রাতে চলাচলের সময় ২৯৪ জন যাত্রী পরিবহন করার কথা কিন্তু বেঁচে যাওয়া যাত্রীদের বক্তব্য মতে দুর্ঘটনার দিন আলোচ্য নৌযানে প্রচুর যাত্রী উঠেছিল। অনুমান করা যায় যে, লঞ্চটিতে প্রায় ৭০০ জন যাত্রী পরিবহন করা হয়েছিল।

#### (ঙ) মালামালঃ

বিআইডব্লিউটিএ-র অনুমোদিত নক্সা অনুযায়ী এম,ভি,নাসরিন-১ লঞ্চটি সর্বোচ্চ ২০ টন মালামাল পরিবহন করতে পারবে। তবে বেঁচে যাওয়া যাত্রীদের বক্তব্য মতে দুর্ঘটনার দিন সদরঘাট হতে আলোচ্য নৌযানের ডেকে রড, টিন, পাওয়ার টিলার, কাঠাল, কলা ইত্যাদি এবং ও খন্দকের (হ্যাচ) ভেতর বেশ কিছু মনোহরী দ্রব্যাদি বহন করা হয়েছিল। সদরঘাট বন্দর ত্যাগের পূর্বে আলোচ্য নৌযানের ড্রাফট কত ছিল তা জানা যায়নি। লোড লাইন মার্ক

দৃশ্যমান ছিল কি-না সে তথ্যও পাওয়া যায়নি। লঞ্চটি কাঠপট্টি ভিড়লে সেখান হতে আনুমানিক ৪০০ বস্তা ডাল,আটা, চাল ইত্যাদি খন্দকে নেয়া হয়। উল্লেখিত পরিমাণ মালামাল বহন করার ফলে লঞ্চটি বিপদজনক ছিল।

অতিরিক্ত মালামাল ও যাত্রীবহনের ফলে বিশেষ করে ছাদের উপরে লঞ্চটির ভরবিন্দু/ভরকেন্দ্র স্বাভাবিকের চেয়ে অনেক উপরে উঠে যায় এবং লঞ্চটির ভারসাম্যও নাজুক হয়ে পড়ে।

উল্লেখ্য, সদরঘাট/ঢাকা বন্দর হতে অতিরিক্ত যাত্রী এবং মালামাল পরিবহন না করার বিষয়টি তদারকী করার দায়িত্ব বিআইডব্লিউটিএ-র ঘাট কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের। এছাড়া, সরকার কর্তৃক বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ,র ২২ জন কর্মকর্তার উপর পরিদর্শনের দায়িত্ব অর্পন করা হয়েছে (সংযুক্তি-১২)। যাদের মধ্যে ৭ জন ঢাকা বন্দর ও মতিঝিল প্রধান অফিসে অবস্থান করেন।

অন্যদিকে, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের মাত্র একজন পরিদর্শক সদরঘাট/ঢাকা বন্দরসহ ঢাকা বিভাগীয় অন্যান্য বন্দরের নৌযান সমূহের পরিদর্শনের দায়িত্বে নিয়োজিত আছেন।

দুর্ঘটনার দিন উল্লেখিত কর্মকর্তাদের কেউই তাঁদের দায়িত্ব সঠিকভাবে পালন করেননি। জানা যায় যে, ঐ দিন অরেজিস্ট্রিকৃত নৌযান সমূহ রেজিস্ট্রেশনের আওতায় আনার জন্য ম্যাজিস্ট্রেট কর্তৃক মোবাইল কোর্ট পরিচালিত হচ্ছিল। বি,আই,ডব্লিউ,টি,এর বন্দর কর্মকর্তা এবং সরকার কর্তৃক পরিদর্শকের ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা জনাব সাইফুল হক খান এবং সমুদ্র পরিবহন

অধিদপ্তরের পরিদর্শক জনাব মোঃ শফিকুর রহমান ঐ মোবাইল কোর্টকে সহায়তা করেছিলেন। আরও জানা যায় যে, কর্মকর্তাবৃন্দ এম,ভি, নাসরিন-১ লঞ্চটি ঘাট ছেড়ে যাওয়ার পূর্ব হতেই সদরঘাটস্থ পরিদর্শকের কার্যালয়ে সমবেত হয়ে মোবাইল কোর্টের মাধ্যমে দন্ডপ্রাপ্ত বা গ্রেপ্তারকৃতদের ব্যাপারে ব্যবস্থা গ্রহণ করছিলেন। আরও উল্লেখ্য যে, ঐদিন একটি লঞ্চ যাত্রা স্থগিত করবে মর্মে বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ-র কর্মকর্তা-কর্মচারীগণ আগে থেকেই জানতেন। একটি লঞ্চ যাত্রা স্থগিত করলে এবং সেমতে বিকল্প লঞ্চের ব্যবস্থা করা না গেলে অন্য লঞ্চটি অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল বোঝাই হতে পারে বিষয়টি ধারণা করা সত্ত্বেও বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ-র বন্দর কর্মকর্তা কোন ব্যবস্থা নেননি। এমনকি বন্দরের মোবাইল কোর্ট পরিচালনাকারী বিজ্ঞ ম্যাজিস্ট্রেটকেও এ ব্যাপারে কোন কিছু জানাননি বা এম,ভি,নাসরিন-১ লঞ্চটি ছেড়ে যাওয়ার পূর্বে অতিরিক্ত যাত্রী বা মালামাল বোঝাই করছে মর্মে বাদিৎ সারেং এবং/অথবা ট্রাফিক ইন্সপেক্টরগণ মোবাইল কোর্টকে অবহিত করেননি। মোবাইল কোর্টকে অবহিত করলে এবং তাৎক্ষণিকভাবে ব্যবস্থা নেয়া হলে এতগুলো অমূল্য জীবন অকালেই হারিয়ে/নিভে যেত না।

**(৬) ঢাকা বন্দর ত্যাগের পরবর্তী অবস্থাঃ**

ঢাকা বন্দর ত্যাগ করার পর লঞ্চটি মুন্সিগঞ্জ কাঠপাতি ঘাটে ভিড়ে। যাত্রীদের বক্তব্য মতে সেখানে ২/৩ নৌকা বোঝাই মালামাল (প্রায় ৪০০ বস্তা) ডাল, চাউল, আটা উঠানো হয়। ফলশ্রুতিতে লঞ্চটি আরও অতিরিক্ত মাল

বোঝাই হয়ে যায়। এ অবস্থায় চাঁদপুরের উদ্দেশ্যে লঞ্চটি কাঠপাট্টি বন্দর ত্যাগ করে। কাঠপাট্টি বন্দরে অতিরিক্ত যাত্রী বা মালামাল তদারকী করার জন্য বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ-র কোন কর্মকর্তা বা কর্মচারী নিয়োজিত না থাকায় লঞ্চের মালিক/মাষ্টার এবং ঘাট ইজারাদার যোগসাজস করে যে কোন লঞ্চেই অতিরিক্ত মালামাল বোঝাই করে থাকে। একই ভাবে এম,ভি, নাসরিন-১ লঞ্চটিও নির্বিঘ্নে অতিরিক্ত মালামাল দ্বারা বোঝাই হয়ে যায়। যাত্রীদের নিকট হতে জানা যায় যে, মাল বোঝাই শেষে লঞ্চটি চালু হলে নদীর পানি লঞ্চের প্রধান ডেক হতে ছয়/সাত ইঞ্চি নিচে ছিল (সংযুক্তি-৩)। যা লঞ্চটির ডিজাইনকৃত ফ্রি-বোর্ড অপেক্ষা অনেক কম ছিল।

#### মাষ্টারের দক্ষতাঃ

এ ব্যাপারে পূর্বে আলোচিত হয়েছে যে এম,ভি, নাসরিন লঞ্চের মাষ্টার ১ম শ্রেণীর সনদধারী হলেও ঢাকা-চাঁদপুর রুটে চলাচল করার কোন অভিজ্ঞতা ছিল না। সে সচরাচর ঢাকা-বরিশাল রুটে চলাচল করত।

উপরোক্ত আলোচনা হতে দেখা যায় যে, এম,ভি, নাসরিন-১ লঞ্চটির ডিজাইন ত্রুটিপূর্ণ বা সঠিক ছিল না। যার ফলে লঞ্চটির ভারসাম্য (Stability) নাজুক ছিল। এছাড়া, চাঁদপুরের মোহনায় নৌ-পথের বিপদজনক অবস্থান অর্থাৎ ঘূর্ণিপাক বা ঘূর্ণপাত এলাকা (সমূহ) প্রয়োজনীয় সংখ্যক বয়া বাতি বা বিকন বাতি দ্বারা চিহ্নিত ছিল না। অথবা মেঘনা-ডাকাতিয়া-পদ্মা নদীর মিলনস্থল এলাকায় নিরাপদ নৌ-পথ নির্দেশক কোন বয়া

বাতি বা বিকন বাতি ছিল না। এমনকি বর্ষা মৌসুমে চাঁদপুরের মোহনায় সৃষ্ট ঘূর্ণিপাক/ঘূর্ণাবর্ত এলাকা (সমূহ) এড়িয়ে চলার চলা মাষ্টারদের সতর্ক করে কোন নোটি বা সার্কুলার জারী করা ছিল না। ফলে নৌ-পথ বিপদজনক ছিল। উপরন্তু অতিরিক্ত যাত্রী এবং মাল বোঝাই থাকায় ত্রুটিপূর্ণ লঞ্চটির নাজুক ভারসাম্য আরও নাজুক ছিল। এরকম অবস্থায় নৌযানের মাষ্টার চাঁদপুরের মোহনায় অববেচকের মত দ্রুতগতিতে বাঁক নেয়ার ফলে সেন্ট্রিপিটাল কোর্স (Centripetal Force) এর কারণে লঞ্চটি প্রথমে বামদিকে সামান্য কাত হয়ে গেলেও পরবর্তীতে সেন্ট্রিফিউগাল কোর্স এবং (Centrifugal Force) গতির আবেশের কারণে অতিরিক্ত পরিমাণে ডানদিকে কাত হয়ে যায়। যেহেতু লঞ্চটির ফ্রি বোর্ড (নদীর পানি হতে প্রধান ডেকের উচ্চতা) খুবই কম ছিল তাই এ রকম কাত হওয়া অবস্থায় লঞ্চটির ডেকে প্রচুর পরিমাণ পানি ঢুকে পড়ে এবং সম্ভবতঃ ইঞ্জিনরুম এবং খন্দকের ভিতর পানি ঢুকে যায়। লঞ্চটি তার নিজস্ব ভারসাম্য বজায় রাখার প্রচেষ্টায় (righting moment) পুনরায় এই পানিসহ সোজা হতে গেলে সব পানি গড়িয়ে পিছনে চলে যায়। (নৌ-পথে চলার সময় নৌযানটির পেছনের অংশ সামনের অংশ হতে পানিতে বেশী ডুবে থাকে, একে Trim by the stern)। অতিরিক্ত পানির ওজনের ফলে অতি বোঝাই লঞ্চটির পিছনের অংশ পানিতে ডুবে যায় এবং সামনের অংশ উপরে উঠে যায়। এমন অবস্থায় জাহাজের খন্দকে এবং ডেকের উপরে রাখা সব মালামাল পিছনের দিকে সরে যায় এবং

আরও পিছনের সরে যেতে থাকে। ফলশ্রুতিতে লঞ্চটির পেছনের দিক ভারী হয়ে পানির ভিতর আরও তলিয়ে যেতে থাকে এবং সম্পূর্ণভাবেই ডুবে যায়।

আবার, ঘূর্ণিপাকের কারণে ঘূর্ণিপাকের চতুর্দিকে পানির উর্ধ্বচাপ যথাযথ না থাকায় এবং মধ্যভাগ চারিপাশের পানি হতে নীচু থাকায় লঞ্চটি ঘূর্ণিপাকে পড়ার সাথে সাথে স্বয়ংক্রিয়ভাবেই পানিতে ডেবে যাবে (bodily sinkage) অর্থাৎ অথবা ফ্রি-বোর্ড কমে যাবে (squat effect)। ফলশ্রুতিতে ডেকের উপর পানি উঠলে তা গড়িয়ে পিছনে চলে যাবে এবং পানির অতিরিক্ত ওজনের ফলে পিছনের অংশটি আগে পানিতে ডুবে যাবে। এরপর উপরের অবস্থার মতই ঘটনার পুনরাবৃত্তির ফলে লঞ্চটি ডুবে যাবে।

উপরের বর্ণিত যে কোন একটি কারণেই লঞ্চটি ডুবে যাওয়ার জন্য যথেষ্ট। তবে একই সময়ে দুটি ঘটনা ঘটলে ডুবে যাওয়ার প্রক্রিয়াটা ত্বরান্বিত হবে। তদন্ত কমিটি মনে করে মাষ্টার অবিবেচকের মত দ্রুতগতিতে বাঁক (sharp turn) নেয়ার ফলে প্রথম অবস্থার সৃষ্টি হয় এবং একই সাথে দ্বিতীয় অবস্থার কবলে পড়ায় এম,ভি,নাসরিন-১ লঞ্চটি ঘুমন্ত যাত্রীদের বাঁচার কোন সুযোগ না দিয়েই দ্রুত পানির তলায় তলিয়ে যায়।

উপসংহারে বলা যায় যে, ত্রুটিপূর্ণ ডিজাইন, ডিজাইনের অনুমোদনগণ এবং সে মোতাবেক নৌযান নির্মাণ, বিপদজ্জনক চাঁদপুরের মোহনা যথাযথভাবে চিহ্নিত না করণ, অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল বোঝাই এবং সর্বোপরি মাষ্টারের

অদক্ষতা সব মিলিয়ে এম,ভি, নাসরিন-১ লঞ্চটির নিরাপত্তা মান প্রয়োজনীয় ন্যূনতম নিরাপত্তা মানের চেয়ে কম হওয়ার লঞ্চটি ডুবে যায়।

দুর্ঘটনার ক্ষয়ক্ষতির পরিমাণঃ

এম,ভি,নাসরিন-১ লঞ্চটি দুর্ঘটনায় পতিত হওয়ার পরবর্তীতে জেলা প্রশাসক, চাঁদপুর হতে প্রাপ্ত তথ্য মোতাবেক ১৯/০৭/২০০৩ তারিখ পর্যন্ত ১১০ জনের লাশ উদ্ধার করা হয়েছে। অনুসন্ধানকারী আত্মীয় স্বজন থেকে প্রাপ্ত তথ্যাবলী অনুযায়ী নিখোঁজ ব্যক্তির সংখ্যা ১৯৯ জন। উল্লেখ্য উদ্ধারপ্রাপ্ত জীবিত যাত্রীর সংখ্যা ২৩০ জন; যেহেতু এম,ভি, নাসরিন-১ লঞ্চটি ডুবে যাওয়ার পর এখন পর্যন্ত উদ্ধার করা সম্ভব হয়নি সে পরিপ্রেক্ষিতে লঞ্চটিকে সম্পূর্ণ ক্ষতি (Total loss) বলে বিবেচনা করা যেতে পারে।

তদন্তের আওতায় যে সমস্ত বিধি-বিধান লঙ্ঘনের কারণে দুর্ঘটনা

ঘটে তা সনাক্তকরণঃ

- ক) অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ধারা ৫৮(ক)-খোলা ছাদের উপর যাত্রী পরিবহন এর কারণে।
- খ) অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ধারা ৫৮(খ)- উপরের ডেকে মালামাল পরিবহন এর কারণে।
- গ) অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ধারা ৫৮(গ)- এমনভাবে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করে যা যাত্রী সাধারণের জন্য বিপদজনক।

ঘ) অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ধারা ৫৮(ঙ)-  
অননুমোদিত স্থানে যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের কারণে।

ঙ) অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ধারা ৭০(১)(ক)-  
নৌযান মাস্টার কর্তৃক ইচ্ছাকৃতভাবে বা গাফিলতি করে বিপদজনকভাবে  
নৌযান পরিচালনা করার কারণে।

চ) অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ধারা ৫৬ক-গতি  
নিয়ন্ত্রণ না করে চলাচলের কারণে।

**দুর্ঘটনার জন্য দায়ী ব্যক্তি/সংস্থাকে চিহ্নিতকরণঃ**

- (১) দুর্ঘটনা কবলিত নৌযান এম,ভি, নাসরিন-১ এর ডিজাইনার,  
নৌ-স্থপতি ও প্রকৌশলী জনাব আবদুস সামাদ, পিতা-মোঃ  
নবীউদ্দিন, ৪৭৫ দক্ষিণ পাইকপাড়া (দোতাল্লা), ব্লক-ডি,  
মিরপুর, ঢাকা-১২১৬ নৌযানটির ত্রুটিপূর্ণ ডিজাইন করার জন্য  
দায়ী। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬  
এর ৭০(১)(ক) ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।
- (২) নকশা অনুমোদনকারী সংস্থা বিআইডব্লিউটিএ,র নৌ ও যান্ত্রিক  
প্রকৌশলী বিভাগের সহকারী প্রকৌশলী জনাব মোঃ রফিকুল  
ইসলাম, (বর্তমানে আমেরিকা প্রবাসী) ত্রুটিপূর্ণ ডিজাইনের  
নকশাসমূহ এবং ঐসবের কারিগরী দিক যথাযথভাবে পরীক্ষা  
নিরীক্ষা না করে সন্তোষজনক এবং ইহা অনুমোদনের উপযোগী

বলে অসত্য মতামত দিয়ে উর্দ্ধতন কর্তৃপক্ষের নিকট পেশ করেন। তার অসত্য মতামতের কারণে ত্রুটিপূর্ণ ডিজাইনটি অনুমোদিত হয় বিধায় তাকে দোষী সাব্যস্ত করা হলো। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ৭০(১)(ক) ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

(৩) এম,ভি,নাসরিন-১ এর প্যানেল অব সুপারভাইজার, স্থপতি ও নৌ প্রকৌশলী জনাব আবদুল মান্নান, ২ পরীবাগ, ঢাকা ত্রুটিপূর্ণ ডিজাইন সংশোধন না করে ত্রুটিযুক্ত নৌযানটির নির্মাণ কাজ পরিদর্শন করে নির্মাণে সহায়তা করেন। এছাড়া, তিনি ভুল উপাত্ত ব্যবহার করে নৌযানটির আনতি পরীক্ষা বা ইনক্লাইনিং এক্সপেরিমেন্ট করেছেন এবং ত্রুটি বিষয়ে সমুদয় পরিবহণ অধিদপ্তরকে অবহিত না করে নৌযানটি নির্মাণ সুপারভিশন করার দায়্যে দায়ী। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ৭০(১)(ক) ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

(৪) তদন্তে প্রতীয়মান হয় যে, এম,ভি,নাসরিন-১ এর মালিক জনাব মোঃ মামুন, পিতা-মৃত হাজী আব্দুস সাত্তার খান, ৭০ লক্ষ্মী বাজার, ঢাকা স্বয়ং ঐদিন দুর্ঘটনা কবলিত লঞ্চে ছিলেন। তার উপস্থিতিতে দুর্ঘটনার দিন নৌযানটিতে অতিরিক্ত যাত্রী ও

মালামাল পরিবহন করা হয়। এ জন্য মালিক সরাসরিভাবে দায়ী। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ৫৮(ক),(খ)ও(গ) ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে। এছাড়া, তার ক্ষেত্রে ৫২ ধারা প্রযোজ্য হবে।

- (৫) তদন্তে প্রমাণিত হয় যে দুর্ঘটনার দিন এম,ভি, নাসরিন-১ এর মাস্টার জনাব মোঃ জসিম উদ্দিন, পিতা-মৃত সুলতান আহমেদ, গ্রাম-মুছাপুর, থানা-সন্দীপ, চট্টগ্রাম নৌযানটিতে অনুমোদিত যাত্রী সংখ্যা ও মালামাল অপেক্ষা অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করেন। তার এ কাজের ফলে নৌযান এবং ইহার যাত্রীদের বিপদগ্রস্ত করার দরুন মাস্টার সরাসরিভাবে দায়। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ৭০(১)(ক), ৫৮(ক), (খ) ও (গ) ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে। এছাড়া, তিনি নৌযানের গতি নিয়ন্ত্রণ না করে বাঁক নেওয়ায় নৌযানটি বিপদগ্রস্ত হয় সে মর্মে তিনি ৫৬ক ধারা মোতাবেক দোষী এবং তার বিরুদ্ধে ৬১ ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যায়।

- (৬) এম,ভি,নাসরিন-১ তদন্তকালে বেঁচে যাওয়া শতাধিক যাত্রী তাদের লিখিত জবানবন্দী/বক্তব্যে বলেন যে, উক্ত লঞ্চটি মুন্সীগঞ্জ জেলার কাঠপাট্টি নৌ টার্মিনালে ভিড়লে সেখানে প্রায়

৪০০ বস্তা মাল বোঝাই করে নৌযানটিকে বিপদজনক করায় কাঠপট্টি ঘাটের ইজারাদার জনাব জাহাঙ্গীর আলম, পিতা-মোঃ আলী, গ্রাম-রামগোপালপুর, পোঃ রিকাবী বাজার, থানা-মুন্সীগঞ্জ সদর, মুন্সীগঞ্জ দায়ী। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ ১৯৭৬ এর ৭০(১)(ক), ৫৮ (খ), (গ) ও (ঙ) এবং ৭২ ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

- (৭) জনাব মোঃ আখতার হোসেন (খোকন), পিতা-হাজী সিরাজ বেপারী, গ্রাম-বিনোদপুর, পোঃ পঞ্চসার, থানা-মুন্সীগঞ্জ কাঠপট্টি ঘাট দেখাশুনা করেন। দুর্ঘটনার সময় বেঁচে যাওয়া শতাধিক যাত্রী জানান যে, কাঠপট্টিতে প্রায় ২০০ বস্তা মাল উঠানো হয় কিন্তু তিনি ৩৫২৪ নং রশিদে মাত্র ৩০ বস্তা আলী এবং ৩৫৩৪ নং রশিদে ২০ বস্তা আলু উঠে মর্মে জানান (সংযুক্তি-১৩)। তদন্তে প্রতীয়মান হয় যে, প্রকৃত মালমালের পরিমাণ রশিদে উল্লেখ করা হয়নি। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ ১৯৭৬ এর ৭০(১)(ক), ৫৮ (খ), (গ) ও (ঙ) এবং ৭২(ক) ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।
- (৮) নৌযানটির নির্মাণকারী সংস্থা মেসার্স চিটাগাং শিপ বিল্ডার্স, চজর কালিগঞ্জ, প্রোঃ সুভাচ্য কেরানীগঞ্জ, ঢাকা ত্রুটিপূর্ণ নৌযান নির্মাণের জন্য দায়ী। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-

চলাচল অধ্যাদেশ ১৯৭৬ এর ৭০(১)(ক), ৫৮ (খ), (গ) ও

(ঙ) এবং ৭২(ক) ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

উপরোক্ত ব্যক্তিগণের বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ ও অন্য আইনের সংশ্লিষ্ট ধারায় বিচারের জন্য তদন্ত কমিটি একমত পোষণ করে। অপরদিকে তদন্ত কমিটি নিম্নে বর্ণিত কর্মকর্তা/কর্মচারীগণের বিরুদ্ধে বিভাগীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য এবং ভবিষ্যতে সতর্ক করার জন্য প্রস্তাব করছেঃ

**১) সমুদ্র পরিবহণ অধিদপ্তর, ঢাকাঃ**

(ক) এম,ভি, নাসরিন নৌযানটি পুনঃনির্মাণকালে বিভিন্ন পর্যায়ে বিশেষজ্ঞদের মতামত ও সুপারিশের পর নৌযান নিবন্ধনের জন্য তৎকালীন ইঞ্জিনিয়ার এন্ড শিপ সার্ভেয়ার এন্ড রেজিস্ট্রার অব ইনল্যান্ড শিপস জাহাজনি বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ-র অনুমোদিত নকশা অনুযায়ী তৈরী করা হয়েছে কি-না তা পরীক্ষা করে সার্ভে দেন। যেহেতু নির্মাণ সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন পর্যায়ের বিশেষজ্ঞদের মতামত ও সুপারিশের আলোকে তিনি ত্রুটিপূর্ণ নৌযানটির পুনঃনিবন্ধন করেছিলেন তাই কমিটি তাকে দোষী সাব্যস্ত করতে পারছে না। তবে বিশেষজ্ঞ পর্যায়ে যেহেতু নৌযানের নকশা প্রণয়ন ও ক্যালকুলেশনের সময় ভুল থেকে যাচ্ছে তাই এখন থেকে নতুন জাহাজ সার্ভে ও রেজিস্ট্রেশন করার সময় সংশ্লিষ্ট সার্ভেয়ারকে আরো সচেতন হওয়ার জন্য বলা যেতে পারে।

(খ) যেহেতু এম,ভি, নাসরিন নৌযানটি এখনও উদ্ধার করা সম্ভব হয়নি তাই নৌযানটির সর্বশেষ সার্ভেকালীন (জানুয়ারী/২০০৩) সময়ে নৌযানটির অবকাঠামোগত কোন ত্রুটি ছিল কি-না, তা এ মুহূর্তে তদন্ত কমিটির পক্ষে জানা সম্ভব হচ্ছে না এবং যেহেতু নৌযান সার্ভেয়ার জনাব মোঃ জসিম উদ্দিন সর্বশেষ গত জানুয়ারী/২০০৩ মাসে এম,ভি,নাসরি নৌযানটির বিষয়ে সন্তোষজনক মর্মে সুপারিশ করেছেন তাই কমিটি এ মুহূর্তে তার দায়িত্ব/কর্তব্য অবহেলার দায়ে তাঁকে দায়ী করতে পারছে না।

(গ) যেহেতু দুর্ঘটনার দিন যখন লঞ্চটি সদরঘাট থেকে ছেড়ে যায় তখন সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের পরিদর্শক, জনাব মোঃ শফিকুর রহমান মেরিন কোর্টের ১ম শ্রেণীর বিজ্ঞ ম্যাজিস্ট্রেট জনাব মোঃ রহিম ভূইঞাকে সকাল থেকে রাত অবধি মোবাইল কোর্ট পরিচালনায় সহায়তা করছিলেন যা তার কাজের একটি অংশ, তাই তাকে তার কর্তব্যে অবহেলার দায়ে দায়ী করা যায় না। তবুও যেহেতু তিনি নৌ পরিদর্শন কাজের সাথে সরাসরি জড়িত তাই তাকে তার দায়িত্ব পালন বিষয়ে আরও সচেতন থাকার জন্য নির্দেশ প্রদান করা যেতে পারে।

## ২। অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহণ কর্তৃপক্ষঃ

(ক) যেহেতু দুর্ঘটনার দিন যখন লঞ্চটি সদরঘাট থেকে ছেড়ে যায় তখন যদিও বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ-র বন্দর কর্মকর্তা, জনাব মোঃ সাইফুল

ইসলাম মেরিন কোর্টের ১ম শ্রেণীর বিজ্ঞ ম্যাজিস্ট্রেট সকাল থেকে রাত অবধি মোবাইল কোর্ট পরিচালনায় সহায়তা করেছিলেন। তিনি জানতেন ঐ দিন ঢাকা-লালমোহন রুটের অপর একটি লঞ্চ (যার যাত্রা স্থগিত ছিল) যাবে না, ফলে একটি মাত্র লঞ্চে যাত্রী ও মালামাল বেশী পরিবহন হওয়ার সম্ভাবনা ছিল। তিনি এ ব্যাপারে কোন প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা না করে তার কর্তব্যে অবহেলা করেছে।

(খ) ট্রাফিক ইন্সপেক্টর, জনাব রায়হান উদ্দিন আহমেদ, বার্দিং সারেং জনাব মোঃ আলমগীর হোসেন ও বোর্ডিং সারেং জনাব মোঃ আমিনুল ইসলাম জানতেন ঐদিন ঢাকা-লালমোহন রুটের পর একটি লঞ্চ (যার যাত্রা স্থগিত ছিল) যাবেনা। ফলে একটি মাত্র লঞ্চে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল পরিবহন হওয়ার সম্ভাবনা ছিল। তা সত্ত্বেও যখন তারা দেখল লঞ্চটিতে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করা হচ্ছে তখন তাহারা তাদের উর্দ্ধতন কর্মকর্তা (বন্দর কর্মকর্তা) কে বিষয়টি না জানিয়ে বা লঞ্চটির যাত্রা স্থগিত করার ব্যবস্থা না নিয়ে তাদের দায়িত্ব ও কর্তব্যে অবহেলা করেছেন।

এ জন্য বন্দর কর্মকর্তা, ট্রাফিক ইন্সপেক্টর ও বার্দিং সারেং এর বিরুদ্ধে বিভাগীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

(গ) বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ-র ডিজাইন ও প্লানিং শাখার সকল কর্মকর্তা ও কর্মচারী যার ডিজাইন ও প্লানিং এর সাথে জড়িত তাদেরকে আরও সচেতন ও যত্নবান হয়ে তাদের দায়িত্ব পালন করার জন্য সতর্ক করা যেতে পারে।

(ঘ) বিপদজনক স্থানসমূহ চিহ্নিত করে বয়া বাতি, বিকন বাতি, মার্কিং বয়া, ইত্যাদি স্থাপন না করা ও বিপদজনক নৌ-পথ সমূহে চলাচলের ব্যাপারে নৌযান মাষ্টারদের অবগতির জন্য নৌ-বিজ্ঞপ্তি জারী না করার জন্য বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃপক্ষ দায়। কর্তৃপক্ষের যে সকল কর্মকর্তা/কর্মচারী এ সকল দায়িত্ব যথাযথভাবে পালন করেননি তাদেরকে তাদের দায়িত্ব সম্পর্কে সচেতন করার জন্য সতর্ক করা যেতে পারে।

(ঙ) সরকার কর্তৃক পরিদর্শকের ক্ষমতাপ্রাপ্ত ২২ জন কর্মকর্তা বিশেষ করে ঢাকায় অবস্থানরত/কর্মরত কর্মকর্তাদের নিয়মিত পরিদর্শন করার ব্যাপারে সতর্ক করা যেতে পারে।

#### সুপারিশঃ

১। ত্রুটিপূর্ণ নৌযান ডিজাইন করার জন্য ডিজাইন, জনাব আবদুস সালাম, নৌ-স্থপতি ও নৌ-প্রকৌশলীকে বিআইডব্লিউটিএ-র প্যানেল অব ডিজাইনারের তালিকা হতে বাদ দেয়ার সুপারিশ করা হলো।

২। ত্রুটিপূর্ণ নৌযানের নির্মাণ কাজ সুপারভাইজ করতঃ নির্মাণে সহায়তা করা এবং ভুল উপাত্ত ব্যবহার করে ভুল স্ট্যাবিলিটি নির্ণয় করার জন্য জনাব আবদুল মান্নানকে সমুদ্র পরিবহণ অধিদপ্তরের প্যানেল অব সুপারভাইজারের তালিকা হতে বাদ দেয়ার সুপারিশ করা হলো।

৩। সদরঘাট নদী বন্দর অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল পরিবহণ প্রতিরোধকল্পে সমুদ্র পরিবহণ অধিদপ্তরের ২(দুই) জন পরিদর্শককে নিয়োগ করা প্রয়োজন।

৪। বর্তমানে চলাচলকারী সকল নৌযান বিশেষতঃ যাত্রীবাহী নৌযান সমূহের ন্যূনতম স্ট্যাবিলিটি নিশ্চিত করার লক্ষ্যে পর্যায়ক্রমে নৌযান সমূহের ইনক্লাইনিং এক্সপেরিমেন্ট অথবা রোলিং টেস্ট করতঃ স্ট্যাবিলিটি নির্ণয় করার জন্য নৌযান মালিকগণকে নির্দেশ দেয়া যেতে পারে।

৫। নৌযান সমূহে বিশেষতঃ যাত্রীবাহী নৌযানের ডাইনামিক স্ট্যাবিলিটি সন্তোষজনক না পাওয়া গেলে তাদের বর্ষা মৌসুমে এবং অন্যান্য দুযোগপূর্ণ আবহাওয়ায় চলাচল সম্পূর্ণ নিষিদ্ধ ঘোষণা করা প্রয়োজন।

৬। নৌযান সমূহের নক্সা অনুমোদনের দায়িত্ব সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের উপর ন্যস্ত করা প্রয়োজন এবং এ লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় অবকাঠামো তৈরী করা দরকার।

৭। যাত্রীবাহী লঞ্চের খন্দক/খোলের মুখ এবং বাস্কহেড সমূহ সম্পূর্ণ পানি নিরোধক করা প্রয়োজন। অন্যথায় সার্ভে সনদ জারী না করার ব্যাপারে নির্দেশ জারী করা প্রয়োজন।

৮। নৌ-যানের ডিজাইন করার জন্য কেউ তালিকাভুক্ত হতে চাইলে তাকে নৌ-স্থপতি ও নৌ প্রকৌশল ডিগ্রী ছাড়াও ডিজাইন বিষয়ে বিশেষ প্রশিক্ষণ থাকা দরকার।

৯। তাছাড়া নৌযান সমূহের মাষ্টার-ড্রাইভারদের ন্যূনতম শিক্ষাগত যোগ্যতার বিধান জারী করা আবশ্যিক। মাষ্টারদের প্রশিক্ষণ পাঠ্যক্রমে শিপ হ্যান্ডলিং বিষয়টি অন্তর্ভুক্ত করে গুরুত্ব সহকারে প্রশিক্ষণ প্রদানের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন। বিশেষ করে প্রবল স্রোতের অনুকূলে ও প্রতিকূলে এবং প্রতিকূল আবহাওয়াতে নৌযানটিকে নিরাপদে পরিচালনা করিয়া উহার নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণ বিষয়ে উন্নততর প্রশিক্ষণ প্রদানের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন। এ ব্যাপারে যোগ্যতার সনদ জারী করার পূর্বে জাহাজেই ব্যবহারিক পরীক্ষা গ্রহণের ব্যবস্থা করা আবশ্যিক।

১০। কর্ণফুলী নদী এনডোর্সমেন্ট ও পশুর নদী এনডোর্সমেন্টের ন্যায় চাঁদপুরের মেঘনা নদীর জন্য "মেঘনা নদী এনডোর্সমেন্ট" প্রবর্তন করা প্রয়োজন।

১১। প্রতি বৎসর বর্ষা মৌসুমে চাঁদপুর ঘাটটি মাদ্রাসা রোডে স্থানান্তর করার স্থায়ী ব্যবস্থা নেয়া প্রয়োজন। এ ব্যাপারে প্রয়োজনীয় সরকারী নির্দেশ থাকা আবশ্যিক।

১২। বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ দেশের সকল অভ্যন্তরীণ নৌ-পথের নাব্যতা রক্ষার জন্য প্রয়োজনে নিয়মিত ড্রেজিং করিয়া সংরক্ষণ করিবেন। নিরাপদ নৌ-চলাচলের স্বার্থে চাঁদপুরের মোহনাসহ দেশের সকল নদীপথের ঝুঁকিপূর্ণ স্থানসমূহ চিহ্নিত করে দূর থেকে চোখে পড়ে এমন স্থানে প্রয়োজনীয় সংখ্যক নৌ মার্কিং, বয়া বাতি, বিকন বাতি ইত্যাদি স্থাপন করিবেন এবং এদের

সার্বক্ষণিক সচলতা নিশ্চিত করবেন। কখনও কোন বয়া বা বাতি কাজ না করিলে বা স্থানান্তরিত হইলে সাথে সাথে তাহা সংশ্লিষ্ট বিআইডব্লিউটিএ-র স্থানীয় দপ্তর হইতে পাইলট এবং মাষ্টারদেরকে অবহিত করিবেন।

১৩। নৌযান সমূহতে ভি.এইচ.এফ. স্থাপন এবং গুরুত্বপূর্ণ নৌ-বন্দর সমূহতে ভিএইচএফ কন্ট্রোল রুম স্থাপন করা আবশ্যিক। নৌযান সমূহ নৌ-বন্দর ত্যাগ/আগমনের সময় নৌ বন্দরে রিপোর্ট করবে এবং প্রয়োজনে একে অপরের সাথে যোগাযোগ রক্ষা করতঃ আবহাওয়া বার্তা আদান-প্রদান করা সমূহ দুর্ঘটনা প্রতিরোধে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।

১৪। অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল পরিবহন নিরুৎসাহিত করার লক্ষ্যে একই রুটে সম্ভব হইলে অধিক সংখ্যক লঞ্চ চলাচলের ব্যবস্থা করার জন্য বিআইডব্লিউটিএ কে বলা যেতে পারে।

১৫। ঢাকা-লালমোহন রুটে যাত্রীদের নিরাপত্তা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক একটি রকেট সার্ভিস চালু করা প্রয়োজন।

১৬। যাত্রাপথে লঞ্চ সমূহের মধ্যে প্রতিযোগিতা নিরোধের লক্ষ্যে সময়সূচী দেয়ার সময় যে লঞ্চটি আগে ছেড়ে যাবে সে আগে পৌছাবে এবং পরের লঞ্চ পরে পৌছাবে মর্মে সময় সূচী জারী করা প্রয়োজন। বিষয়টি বিআইডব্লিউটিএ নিশ্চিত করবেন এবং অন্যথা হলে জরিমানার ব্যবস্থা রাখবেন।

১৭। যাত্রীবাহী লঞ্চে যাত্রীদের সাথে বহনযোগ্য মালামাল ছাড়া অন্য কোন ব্যবসায়িক মালামাল পরিবহন নিষিদ্ধ করা প্রয়োজন।

১৮। অতিরিক্ত যাত্রী ও অতিরিক্ত মালবহন হচ্ছে কি-না সে ব্যাপারে বিআইডব্লিউটিএ এর টার্মিনাল ব্যবস্থাপনা জোরদার করা প্রয়োজন। দায়িত্ব পালনে ব্যর্থ বন্দর কর্মকর্তা/কর্মচারীদের বিরুদ্ধে কঠোর শাস্তির ব্যবস্থা রাখা আবশ্যিক। সেই সংগে পরিদর্শকের ক্ষমতাপ্রাপ্ত ২২ জন কর্মকর্তাকে তাদের দায়িত্ব পালনে আরও যত্নবান হওয়ার জন্য নির্দেশ দেয়া প্রয়োজন।

১৯। ক্ষমতাপ্রাপ্ত ২২ জন কর্মকর্তার সাপ্তাহিক পরিদর্শন নির্দিষ্ট করে পরিদর্শন প্রতিবেদন সমূহ মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করার নির্দেশ জারী করা প্রয়োজন।

২০। সদরঘাট বন্দরে বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক একটি অভিযোগ কেন্দ্র খোলা যেতে পারে। যেখানে যাত্রী সাধারণ তাদের অভিযোগ লিপিবদ্ধ করবেন এবং কর্তৃপক্ষ সে ব্যাপারে তড়িৎ ও সন্তোষজনক ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন।

২১। যাত্রীবাহী নৌযানে অতিরিক্ত মালামাল ও যাত্রী পরিবহনের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য প্রায়শঃই মোবাইল কোর্ট পরিচালনা করা প্রয়োজন। এছাড়া নিরাপদ নৌযান চলাচলের স্বার্থে নৌ-পথে চলাচলের স্বার্থে নৌ-পথে কারেন্ট জাল স্থাপনের বিরুদ্ধেও মোবাইল কোর্ট পরিচালনা করা প্রয়োজন।

২২। ক্ষমতার অতিরিক্ত যাত্রী অথবা মালামাল বহনকারী যাত্রীবাহী লঞ্চের মালিককে কঠোর দণ্ডে দণ্ডিত করার ব্যবস্থা সম্বলিত বিধি প্রণয়ন এবং উহার যথাযথ প্রয়োগ নিশ্চিত করা প্রয়োজন।

২৩। ২০ বৎসরের পুরানো নৌযানের নৌ-চলাচল শুধুমাত্র দিনের বেলায় নির্দিষ্ট রাখা প্রয়োজন।

২৪। যাত্রীবাহী নৌযান সমূহের ড্রাই ডকিং প্রতি পাঁচ বৎসরের মধ্যে নূন্যতম ২ (দুই) বার বাধ্যতামূলক করা প্রয়োজন।

২৫। জাহাজ তৈরী এবং মেরামতের জন্য স্থানীয় নির্মাণ সংস্থা (ডক ইয়ার্ড/শিপ ইয়ার্ড) সমূহে প্রয়োজনীয় সংখ্যক নৌ-স্থপতি ও নৌ প্রকৌশলী নিয়োগ বাধ্যতামূলক করা প্রয়োজন।

২৬। দেশের সকল নৌযান নির্মাণ সংস্থা (ডক ইয়ার্ড/শিপ ইয়ার্ড) সমূহ সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর কর্তৃক অনুমোদিত হওয়া প্রয়োজন এবং যথাযথ অনুমোদনের লক্ষ্যে এ সংক্রান্ত প্রয়োজনীয় বিধি বিধান প্রণয়ন করা আবশ্যিক।

২৭। ত্রুটিপূর্ণ লঞ্চ নির্মাণকারী ডকইয়ার্ড বা শিপইয়ার্ড মালিকদের এবং ত্রুটিপূর্ণ লঞ্চ চালনার জন্য লঞ্চ মালিকদের কঠোর শাস্তির বিধান রাখা প্রয়োজন।

২৮। অভ্যন্তরীণ নৌ-নিরাপত্তা প্রশাসন প্রকল্পটি জরুরীভিত্তিতে বাস্তবায়ন করা প্রয়োজন। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে অভ্যন্তরীণ নৌ-নিরাপত্তার মান নিশ্চিতভাবে উন্নীত হবে বলে তদন্ত কমিটি মনে করে।

২৯। যাত্রীবাহী নৌযান সমূহের জন্য জীবন ও সম্পদের বিপরীতে নৌ-বীমা বাধ্যতামূলক করা প্রয়োজন। এলক্ষ্যে নৌযান, বীমা কোম্পানী, সমুদ্র

পরিবহন অধিদপ্তর এবং অন্যান্য আগ্রহী সংস্থা সমূহ সমন্বয়ে মন্ত্রণালয় পর্যায়ে সভা আহ্বান করতঃ সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা প্রয়োজন।

৩০। বীমা কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে এবং বীমাকৃত নৌযান সমূহের যথাযথ শ্রেণী বিন্যাস করতঃ ইন্সুরেন্স প্রিমিয়াম নির্ধারণের জন্য একটি স্বতন্ত্র সংস্থা থাকা আবশ্যিক। সংস্থাটির নামকরণ বাংলাদেশ ক্লাস হতে পারে। উক্ত সংস্থা/বাংলাদেশ ক্লাস এর যাবতীয় কার্যক্রম সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর একটি নির্দিষ্ট নীতিমালার আলোকে অনুমোদন ও মনিটরিং করতে পারে।

বাংলাদেশ ক্লাসে প্রয়োজনীয় সংখ্যক নৌ-স্থপতি (ডিজাইন সেকশনে) ও নৌ প্রকৌশলী (ফিল্ড অফিসে) স্থায়ীভাবে নিয়োজিত থাকবে। প্রয়োজনে উক্ত ক্লাস বিদেশী আন্তর্জাতিক মানের ক্লাসিফিকেশন সোসাইটির সাথে এফিলিয়েটেড থাকতে পারে।

৩১। নৌযান তৈরীর সময় বাংলাদেশ ক্লাসের নৌ-স্থপতি ও নৌ প্রকৌশলীগণের সাথে সাথে সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরে কর্মরত সার্ভেয়ারগণ ও নিয়মিতভাবে নির্মিতব্য নৌযানটি পরিদর্শন করে নৌযানটি অনুমোদিত নকশা অনুযায়ী নির্মিত হচ্ছে এবং এর স্ট্যাবিলিটি যথাযথ আছে মর্মে নিশ্চিত করবেন। ন্যূনতম স্ট্যাবিলিটি নিশ্চিত করা ছাড়া রেজিস্ট্রার নৌযান রেজিস্ট্রি করবেন না।

৩২। সার্ভেয়ারদের সার্ভে ও নৌযানের স্ট্যাবিলিটি নির্ণয় (ইনট্যাক্ট, ড্যামেজড এবং ডাইনামিক এবং এ সংক্রান্ত ক্যালকুলেশন পরীক্ষা নিরীক্ষা

করার জন্য বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ে একটি প্যাকেজ প্রশিক্ষণের ব্যবস্থাকরণ।

৩৩। ঢাকার বাহিরে চট্টগ্রাম, খুলনা ও বরিশাল অঞ্চলে আরও ৩ (তিন)টি নৌ আদালত স্থাপন করা প্রয়োজন।

৩৪। নৌ-আদালতে ম্যাজিস্ট্রেট ও স্পেশাল অফিসার মেরিন সেফটিগণের পদমর্যাদা অতিরিক্ত জেলা ম্যাজিস্ট্রেটের সমপর্যায়ের হওয়া প্রয়োজন।

৩৫। প্যানেল অব সুপারভাইজারগণকে ১০ বৎসরের অভিজ্ঞতা সম্পন্ন হওয়া প্রয়োজন এবং প্যানেলের সুপারভাইজারদের কর্মদক্ষতার উপর নির্ভর করে ২ বৎসর অন্তর অন্তর অন্তর্ভুক্তির মেয়াদ নবায়ন করা যেতে পারে।

৩৬। যেহেতু সর্বপ্রকার সতর্কতা অবলম্বন করা সত্ত্বেও প্রতিকূল আবহাওয়া বা প্রতিকূল পরিস্থিতিতে নৌ দুর্ঘটনা ঘটতেই পারে, তাই দুর্ঘটনাগ্রস্ত নৌ-যান সমূহকে উদ্ধার করার জন্য শক্তিশালী উদ্ধারকারী জাহাজ বহর নিয়ে একটি সালভেজ কোম্পানী (সরকারী/বেসরকারী) থাকা দরকার। উদ্ধারকারী জাহাজ বহরের মধ্যে ১টি আরিচা, ১টি চাঁদপুর, ১টি মংলা, ১টি চট্টগ্রাম এবং ১টি সুনামগঞ্জ এলাকায় থাকতে পারে। জীবন ও সম্পদের ন্যূনতম ক্ষতির বিষয়টি বিবেচনা করতঃ এ বিষয়ে জরুরীভাবে সিদ্ধান্ত গ্রহণ আবশ্যিক।

৩৭। সকল নৌ-দুর্ঘটনা ঘটনার কারণ নিরপেক্ষভাবে নির্ণয় করার লক্ষ্যে নৌ-পেশা এবং নৌ-আইনে অভিজ্ঞ, সৎ ও দক্ষ কর্মকর্তা সমন্বয়ে একটি

আদালত তদন্ত সেল গঠন করা আবশ্যিক এবং এর তদন্ত কাজে সহায়তা করার লক্ষ্যে এর অবকাঠামোগত সুযোগ সুবিধা সৃষ্টি করা প্রয়োজন। উল্লেখিত তদন্ত সেলে প্রয়োজনীয় সংখ্যক নৌ প্রকৌশলী, নৌ-স্থপতি এবং মাষ্টার মেরিনার থাকা আবশ্যিক। তদন্ত সেলের কার্যক্রম মন্ত্রণালয়ের সচিবের নির্দেশে প্রতিপালিত হলে নিরপেক্ষতা বজায় থাকার আশা করা যায়।

৩৮। সর্বোপরি, নৌযান সমূহের দুর্ঘটনা এড়ানো এবং জীবন ও সম্পদের নিরাপত্তা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে ব্যাপকভাবে সাধারণ জনগণকে নৌ-দুর্ঘটনা ও দুর্ঘটনার কারণ সম্পর্কে সচেতন করা দরকার। এ ব্যাপারে রেডিও, টেলিভিশন এবং সংবাদপত্র সমূহে নৌ-নিরাপত্তা বিষয়ে প্রচার জোরদার করা প্রয়োজন। সম্ভব হলে বছরে যে কোন সাতদিন জাতীয়ভাবে নৌ-সপ্তাহ দিবস পালন করে সভা, সেমিনার ও র্যালী বের করে জনসচেতনতা বৃদ্ধির প্রয়াস নেয়া যায়। এ ছাড়া যে কোন সময় যে কোন ধরনের নৌ-দুর্ঘটনা সংঘটিত হলে দুর্ঘটনার কারণ ও প্রতিকার সমূহ সমূদ্র পরিবহণ অধিদপ্তর হতে নোটিশের মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট সকলকে অবহিত করা এবং সম্ভব হলে উল্লেখিত প্রচার মাধ্যম সমূহকেও প্রচারের ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।

#### শোক প্রকাশঃ

এম,ভি, নাসরিন-১ লঞ্চটি দুর্ঘটনায় পতিত হয়ে নিমজ্জিত হওয়ার ফলে যে সব অমূল্য জীবন নিতে গেছে তাদের সকলের জন্য তদন্ত কমিটি গভীর শোক প্রকাশ ও তাদের রুহের মাগফেরাত কামনা করছেন।

কৃতজ্ঞতা স্বীকারঃ

তদন্তকালে যে সকল ব্যক্তি বা সংস্থা তদন্ত কমিটিকে তদন্ত কাজে সহায়তা করেছেন তাঁদের সকলের প্রতি বিশেষ করে নিম্নবর্ণিত ব্যক্তিবর্গের প্রতি কৃতজ্ঞতা প্রকাশ করছেন।

- ১) এম, ভি, ময়ূর-১ ও ২ লঞ্চে মালিক ও মাস্টারগণ।
- ২) এম,ভি সম্পদ লঞ্চে মাস্টার।
- ৩) থানা নির্বাহী অফিসার, লালমোহন।
- ৪) থানা নির্বাহী অফিসার, চরফ্যাশন
- ৫) ক্যাপ্টেন জাকী আহাদ
- ৬) ক্যাপ্টেন হাবিবুর রহমান
- ৭) প্রফেসর খবীরুল হক চৌধুরী
- ৮) জনাব নিশারুল হক
- ৯) জনাব রুফুল ইসলাম
- ১০) ক্যাপ্টেন রেজাউল করিম।

(মোঃ শফিক আয়ুব)  
পরিদর্শক  
অভ্যন্তরীণ জাহাজ পরিদর্শনালয়  
চট্টগ্রাম  
এবং  
সদস্য-সচিব, তদন্ত কমিটি

(মোঃ ফজলুর রহমান)  
স্পেশাল অফিসার মেরিন সেইফটি  
ও, ১ম শ্রেণীর ম্যাজিস্ট্রেট  
সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর, ঢাকা  
এবং  
সদস্য, তদন্ত কমিটি।

(মোঃ শফিকুল ইসলাম)  
ইঞ্জিনিয়ার এন্ড শিপ সার্ভেয়ার

নৌ বাণিজ্য অফিস, খুলনা  
এবং  
আহ্বায়ক  
তদন্ত কমিটি  
সংযুক্তিঃ জবানবন্দী, জেরা ও সংশ্লিষ্ট কাগজপত্র (২৫০ পাতা)।"

মূল মোকদ্দমায় ৩, ৪, ৯, ১৮, ১৯, ২০ ও ২১নং বিবাদীপক্ষে জবাবে  
আর্জির মুখ্য বিষয়গুলি অস্বীকার করিলেও প্রকৃত বিষয়ের বৃত্তান্তে যে সকল  
বক্তব্য উপস্থাপন করিয়াছেন তাহার সারমর্ম হইল;

অভ্যন্তরীণ নদীপথে যে সকল নৌযান চলাচল করিবে তাহার নক্সা  
প্রনয়ণ ও প্রনয়নকৃত নক্সা সঠিক পাইবার পর ৩নং বিবাদী বাংলাদেশ  
আভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীগণ উক্ত নৌযানের নক্সা  
অনুমোদন করেন। নক্সা অনুমোদনের পর অনুমোদিত নক্সা অনুযায়ী  
নৌযানখানা তৈরি হইয়াছে কিনা তাহা ২নং বিবাদী সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর  
দেখাশুনা করিবেন ও রেজিস্ট্রেশন প্রদান করিয়া থাকেন।

নক্সা অনুমোদনের পর নৌযানটি প্রস্তুতকারী প্রতিষ্ঠান নক্সা খানা সমুদ্র  
পরিবহন ২নং বিবাদীর দপ্তরে দায়ের করেন। অনুমোদিত নক্সা অনুযায়ী  
নৌযানখানা প্রস্তুত হইতেছে কিনা তাহা দেখার দায়িত্ব সমুদ্র পরিবহন বিভাগের  
অর্থাৎ ২ নং বিবাদীর। ২ নং বিবাদী সার্ভে ও রেজিস্ট্রেশন সার্টিফিকেট প্রদান  
করেন।

৩ নং বিবাদী নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ নৌপথ ও নদীর নাব্যতা সঠিক থাকার বিষয়ে এবং নদী বন্দর সমূহ পরিচালনার বিষয়ে কাজ ও তদারকী করিয়া থাকেন।

এম.ভি.নাসরিন-১ লঞ্চে পথিমধ্যে কাঠপাট্টি ঘাট হইতে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল বহন করিয়াছে বলিয়া বাদীগণ ধারণা করিতেছেন। তাই ৩ নং বিবাদী ও তাহার অধীনস্থ কর্মকর্তাগণ কোন প্রকার অবহেলার জন্য দায়ী থাকিবার কথা নয়, কাঠপাট্টি ঘাট ৩নং দরখাস্তকারী-বিবাদীর ইজারাদার কর্তৃক পরিচালিত হয়। ঢাকা বন্দর হইতে লঞ্চে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল না থাকায় কর্তৃপক্ষের ট্রাফিক ইন্সপেক্টর ও বার্ডিং সারেং কোন ব্যবস্থা নেয় নাই।

দরখাস্তকারী ৩নং বিবাদী বি আই ডব্লিউ টি এ, ২নং বিবাদী সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর হইতে ইস্যুকৃত সার্ভে সার্টিফিকেট প্রাপ্তির পর যাত্রীবাহী লঞ্চে অনুকূলে সময়সূচী ইস্যু করিয়া থাকে। ২নং বিবাদী সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর এম. ভি.নাসরিন-১ এর অনুকূলে সার্ভে সার্টিফিকেট ইস্যু করিয়াছে বিধায় লঞ্চে অনুকূলে সময়সূচী ইস্যু করা হইয়াছে।

তাহাছাড়া চাঁদপুরের মেঘনা-ডাকাতিয়ার মোহনায় ঘূর্ণাবর্তে যথেষ্ট সতর্কতা অবলম্বন করা প্রয়োজন, যথেষ্ট সতর্কতা অবলম্বনের ফলে লঞ্চে সমূহকে রক্ষা করা সম্ভব, যথেষ্ট সতর্কতা না থাকায় লঞ্চে ভরা বর্ষা মৌসুমে চলাচল বিপদজনক হইয়া উঠে। ঘূর্ণাবর্তটিকে চিহ্নিত করার ব্যাপারে ফরিদপুরস্থ বাংলাদেশের একমাত্র নদী গবেষণা কেন্দ্র/ইনস্টিটিউট কে লেখা

হইলে তাহারা জানায় যে, এ ব্যাপারে কারিগরি জ্ঞান ও উপদেশ প্রদান করার জন্য জাপান ও যুক্তরাষ্ট্রের বিশেষজ্ঞদের সহায়তা চাহিয়া পত্র লেখা হয় কিন্তু কোন উত্তর পাওয়া যায়নি।

১২-০৭-২০০৩ ইং তারিখ সকাল ০৮:০০ হইতে ১৮:০০ ঘটিকা পর্যন্ত নৌ-বাহিনীর শৈবাল জাহাজ ও ৩নং বিবাদী বিআইডব্লিউটিএ তুরাগ জাহাজ দ্বারা যৌথভাবে Sonar যন্ত্র দ্বারা ডুবা লঞ্চ সনাক্ত করার প্রচেষ্টা নেওয়া হয়। কিন্তু শৈবাল জাহাজে স্থায়ীভাবে স্থাপিত Sonar যন্ত্রটি স্থানান্তর করা সম্ভব হয়নি এবং শৈবাল জাহাজের ড্রাফট এবং আকৃতি বড় হওয়াতে চাঁদপুরের মোহনায় দুদিকে পাথরের বাঁধ থাকায় তীব্র স্রোতের কারণে নৌ-বাহিনীর শৈবাল জাহাজ এর নিরাপত্তার স্বার্থে ডুবা লঞ্চের উপর নিয়ে জাহাজ চালান সম্ভব হয়নি বিধায় সঠিকভাবে লঞ্চটির অবস্থান চিহ্নিত করা সম্ভব হয়নি।

১৩/০৭/২০০৩ তারিখ প্রথমে নৌ-বাহিনীর জাহাজ শৈবালে ৩নং বিবাদী বিআইডব্লিউটিএ এবং নৌ-বাহিনীর কর্মকর্তাগণ বৈঠক করিয়া লঞ্চ সনাক্তকরণ কাজের কর্মপদ্ধতি নির্ধারণ করে। পরে ৩নং বিবাদী বিআইডব্লিউটিএ এর ওয়ার্কবোট কপোত-এ করিয়া নৌ-বাহিনী এবং বি আই ডব্লিউ টি এর ডুবুরীদের পানিতে নামিয়ে তল্লাশী কার্যক্রম অব্যাহত রাখা হয়। কিন্তু তীব্র ও প্রচণ্ড স্রোতের কারণে ডুবুরীগণ ৩০/৪০ ফুটের বেশী নীচে যাইতে পারেনি।

১৪-০৭-২০০৩ তারিখ চাঁদপুরস্থ মাদ্রাসা ঘাটে বিকল্প লঞ্চঘাট চালু করা হয়। তারপর তুরাগসহ আরও ২ টি ওয়ার্কবোট দ্বারা তল্লাশী করা হয়। লঞ্চ ডুবুরি সম্ভাব্য স্থানে পুনরায় ডুবুরী নামানো হয় কিন্তু প্রচলিত স্রোত ও ঘূর্ণাবর্তের কারণে তাহাদের পক্ষে ৪০ ফুটের বেশি যাওয়া সম্ভব হয়নি। ১৪:০০-১৭:০০ ঘটিকায় চট্টগ্রাম হইতে নিয়া আসা নৌ-বাহিনীর Portable Sonar Side Scener IWTA- এ তুরাগ জাহাজে স্থাপন করে তল্লাশী করা হয় এবং ডুবুরি লঞ্চটির অবস্থান সম্পর্কে ৭০-৮০% ভাগ নিশ্চিত হওয়া যায়। অপারেশন কালে ৩নং বিবাদী বিআইডব্লিউটিএ-র উদ্ধার কাজ ও ডুবে যাওয়া লঞ্চের অবস্থান চিহ্নিতকরণ কাজে নিয়োজিত থাকে।

১৫-০৭-২০০৩ তারিখ সকাল ০৮:০০-১৫:০০ ঘটিকায় তুরাগ জাহাজ নিয়ে নৌ-বাহিনীর কর্মকর্তাসহ ডুবুরি লঞ্চটির তল্লাশী অভিযান শুরু হয় এবং পুরান বাজার পাথরের বাঁধের টিপ হইতে প্রায় ৫০০ ফুট দক্ষিণ পশ্চিম দিকে ১২০-১২৫ ফুট পানির নিচে ডুবে যাওয়া লঞ্চ এম.ভি নাসরিন-১ এর সম্ভাব্য অবস্থান ২৩°-১৩.৫৪' উত্তর অক্ষাংশ এবং ৯০°-৩৬.৩৬' পূর্ব দ্রাঘিমাংশে সনাক্ত করা হয়। তবে প্রচলিত স্রোত ও ঘূর্ণাবর্তের কারণে ডুবুরী নামানো সম্ভব হয়নি।

নৌ-দুর্ঘটনা পর উদ্ধার প্রচেষ্টা সম্পন্ন করতঃ ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের তালিকা সংশ্লিষ্ট জেলা প্রশাসকগণ প্রেরণ করেন। সংশ্লিষ্ট জেলা প্রশাসকগণের প্রেরিত তালিকা অনুযায়ী ৩৬৭ জন একক ব্যক্তিকে ১৫,০০০/- টাকা করিয়া ও

৭০ টি যৌথ পরিবারকে (১৭৩ জন) ২০,০০০/- টাকা করিয়া প্রদান করা হয়।  
এই পর্যন্ত ৭০,৪০,০০০/-টাকা ক্ষতিপূরণ প্রদান করা হইয়াছে এবং আরো  
১২,৩০,০০০/- টাকা প্রদানের অপেক্ষায় আছে।

২নং বিবাদী কর্তৃক গঠিত তিন সদস্যের তদন্ত কমিটির দাখিলকৃত  
তদন্ত প্রতিবেদনের (যাহার ফটোকপি বিচারিক আদালতে দাখিল করা হইয়াছে  
এবং অত্র আদালতে Annexure-3 হিসাবে সংযুক্তি করা হইয়াছে তাহার  
উল্লেখযোগ্য অংশ নিম্নরূপ;

উপসংহারে বলা যায় যে, ত্রুটিপূর্ণ ডিজাইন, ডিজাইনের অনুমোদন  
এবং সে মোতাবেক নৌযান নির্মাণ, বিপদজনক চাঁদপুরের মোহনা যথাযথভাবে  
চিহ্নিত না করণ, অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল বোঝাই এবং সর্বোপরি মাষ্টারের  
অদক্ষতা সব মিলিয়ে এম,ভি, নাসরিন-১ লঞ্চটির নিরাপত্তা মান প্রয়োজনীয়  
ন্যূনতম নিরাপত্তা মানের চেয়ে কম হওয়ায় লঞ্চটি ডুবে যায়।

তদন্তের আওতায় যে সমস্ত বিধি-বিধান লংঘনের কারণে দুর্ঘটনা ঘটে

তা সনাক্তকরণঃ

ক) অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ধারা ৫৮(ক)-খোলা ছাদের

উপর যাত্রী পরিবহন এর কারনে।

খ) অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ধারা ৫৮(খ)- উপরের ডেকে

মালামাল পরিবহন এর কারনে।

- গ) অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ধারা ৫৮(গ)-এমনভাবে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করে যা যাত্রী সাধারণের জন্য বিপদজনক।
- ঘ) অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ধারা ৫৮(ঙ)-অননুমোদিত স্থানে যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের কারণে।
- ঙ) অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ধারা ৭০(১)(ক)-নৌযান মাস্টার কর্তৃক ইচ্ছাকৃতভাবে বা গাফিলতি করে বিপদজনকভাবে নৌযান পরিচালনা করার কারণে।
- চ) অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ধারা ৫৬ক-গতি নিয়ন্ত্রণ না করে চলাচলের কারণে।

দুর্ঘটনার জন্য দায়ী ব্যক্তি/সংস্থাকে চিহ্নিতকরণঃ

- (১) দুর্ঘটনা কবলিত নৌযান এম,ভি, নাসরিন-১ এর ডিজাইনার, নৌ-স্থপতি ও প্রকৌশলী জনাব আবদুস সামাদ, পিতা-মোঃ নবীউদ্দিন, ৪৭৫ দক্ষিণ পাইকপাড়া (দোতারা), ব্লক-ডি, মিরপুর, ঢাকা-১২১৬ নৌযানটির ত্রুটিপূর্ণ ডিজাইন করার জন্য দায়ী। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ৭০(১)(ক) ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।
- (২) নকশা অনুমোদনকারী সংস্থা বিআইডব্লিউটিএ,র নৌ ও যান্ত্রিক প্রকৌশলী বিভাগের সহকারী প্রকৌশলী জনাব মোঃ রফিকুল ইসলাম, (বর্তমানে আমেরিকা প্রবাসী) ত্রুটিপূর্ণ ডিজাইনের

নকশাসমূহ এবং ঐসবের কারিগরী দিক যথাযথভাবে পরীক্ষা নিরীক্ষা না করে সন্তোষজনক এবং ইহা অনুমোদনের উপযোগী বলে অসত্য মতামত দিয়ে উর্দ্ধতন কর্তৃপক্ষের নিকট পেশ করেন। তার অসত্য মতামতের কারণে ক্রটিপূর্ণ ডিজাইনটি অনুমোদিত হয় বিধায় তাকে দোষী সাব্যস্ত করা হলো। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ৭০(১)(ক) ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

(৩) এম,ভি,নাসরিন-১ এর প্যানেল অব সুপারভাইজার, স্থপতি ও নৌ প্রকৌশলী জনাব আবদুল মান্নান, ২ পরীবাগ, ঢাকা ক্রটিপূর্ণ ডিজাইন সংশোধন না করে ক্রটিযুক্ত নৌযানটির নির্মাণ কাজ পরিদর্শন করে নির্মাণে সহায়তা করেন। এছাড়া, তিনি ভুল উপাত্ত ব্যবহার করে নৌযানটির আনতি পরীক্ষা বা ইনক্লাইনিং এক্সপেরিমেন্ট করেছেন এবং ক্রটি বিষয়ে সমুদয় পরিবহণ অধিদপ্তরকে অবহিত না করে নৌযানটি নির্মাণ সুপারভিশন করার দায়ের দায়ী। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ৭০(১)(ক) ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

(৪) তদন্তে প্রতীয়মান হয় যে, এম,ভি,নাসরিন-১ এর মালিক জনাব মোঃ মামুন, পিতা-মৃত হাজী আব্দুস সাত্তার খান, ৭০ লক্ষ্মী

বাজার, ঢাকা স্বয়ং ঐদিন দুর্ঘটনা কবলিত লঞ্চে ছিলেন। তার উপস্থিতিতে দুর্ঘটনার দিন নৌযানটিতে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করা হয়। এ জন্য মালিক সরাসরিভাবে দায়ী। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ৫৮(ক),(খ)ও(গ) ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে। এছাড়া, তার ক্ষেত্রে ৫২ ধারা প্রযোজ্য হবে।

- (৫) তদন্তে প্রমাণিত হয় যে দুর্ঘটনার দিন এম,ভি, নাসরিন-১ এর মাস্টার জনাব মোঃ জসিম উদ্দিন, পিতা-মৃত সুলতান আহমেদ, গ্রাম-মুছাপুর, থানা-সন্দীপ, চট্টগ্রাম নৌযানটিতে অনুমোদিত যাত্রী সংখ্যা ও মালামাল অপেক্ষা অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করেন। তার এ কাজের ফলে নৌযান এবং ইহার যাত্রীদের বিপদগ্রস্ত করার দরুন মাস্টার সরাসরিভাবে দায়। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর ৭০(১)(ক), ৫৮(ক), (খ) ও (গ) ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে। এছাড়া, তিনি নৌযানের গতি নিয়ন্ত্রণ না করে বাঁক নেওয়ায় নৌযানটি বিপদগ্রস্ত হয় সে মর্মে তিনি ৫৬ক ধারা মোতাবেক দোষী এবং তার বিরুদ্ধে ৬১ ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যায়।

- (৬) এম,ভি,নাসরিন-১ তদন্তকালে বেঁচে যাওয়া শতাধিক যাত্রী তাদের লিখিত জবানবন্দী/বক্তব্যে বলেন যে, উক্ত লঞ্চটি মুন্সীগঞ্জ জেলার কাঠপাট্টি নৌ টার্মিনালে ভিড়লে সেখানে প্রায় ৪০০ বস্তা মাল বোঝাই করে নৌযানটিকে বিপদজনক করায় কাঠপাট্টি ঘাটের ইজারাদার জনাব জাহাঙ্গীর আলম, পিতা-মোঃ আলী, গ্রাম-রামগোপালপুর, পোঃ রিকাবী বাজার, থানা-মুন্সীগঞ্জ সদর, মুন্সীগঞ্জ দায়ী। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ ১৯৭৬ এর ৭০(১)(ক), ৫৮ (খ), (গ) ও (ঙ) এবং ৭২ ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।
- (৭) জনাব মোঃ আখতার হোসেন (খোকন), পিতা-হাজী সিরাজ বেপারী, গ্রাম-বিনোদপুর, পোঃ পঞ্চসার, থানা-মুন্সীগঞ্জ কাঠপাট্টি ঘাট দেখাশুনা করেন। দুর্ঘটনার সময় বেঁচে যাওয়া শতাধিক যাত্রী জানান যে, কাঠপাট্টিতে প্রায় ২০০ বস্তা মাল উঠানো হয় কিন্তু তিনি ৩৫২৪ নং রশিদে মাত্র ৩০ বস্তা আলী এবং ৩৫৩৪ নং রশিদে ২০ বস্তা আলু উঠে মর্মে জানান (সংযুক্তি-১৩)। তদন্তে প্রতীয়মান হয় যে, প্রকৃত মালমালের পরিমাণ রশিদে উল্লেখ করা হয়নি। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ ১৯৭৬ এর ৭০(১)(ক), ৫৮ (খ), (গ) ও (ঙ) এবং ৭২(ক) ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

- (৮) নৌযানটির নির্মাণকারী সংস্থা মেসার্স চিটাগাং শিপ বিল্ডার্স, চজর কালিগঞ্জ, প্রোঃ সুভাচ্য কেরানীগঞ্জ, ঢাকা ক্রটিপূর্ণ নৌযান নির্মাণের জন্য দায়ী। তার বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ ১৯৭৬ এর ৭০(১)(ক), ৫৮ (খ), (গ) ও (ঙ) এবং ৭২(ক) ধারা মোতাবেক ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

উপরোক্ত ব্যক্তিগণের বিরুদ্ধে অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল অধ্যাদেশ-১৯৭৬ ও অন্য আইনের সংশ্লিষ্ট ধারায় বিচারের জন্য তদন্ত কমিটি একমত পোষণ করে। অপরদিকে তদন্ত কমিটি নিম্নে বর্ণিত কর্মকর্তা/কর্মচারীগণের বিরুদ্ধে বিভাগীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য এবং ভবিষ্যতে সতর্ক করার জন্য প্রস্তাব করছেঃ

**১) সমুদ্র পরিবহণ অধিদপ্তর, ঢাকাঃ**

(ক) এম,ভি, নাসরিন নৌযানটি পুনঃনির্মাণকালে বিভিন্ন পর্যায়ে বিশেষজ্ঞদের মতামত ও সুপারিশের পর নৌযান নিবন্ধনের জন্য তৎকালীন ইঞ্জিনিয়ার এন্ড শিপ সার্ভেয়ার এন্ড রেজিস্ট্রার অব ইনল্যান্ড শিপস জাহাজনি বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ-র অনুমোদিত নকশা অনুযায়ী তৈরী করা হয়েছে কি-না তা পরীক্ষা করে সার্ভে দেন। যেহেতু নির্মাণ সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন পর্যায়ের বিশেষজ্ঞদের মতামত ও সুপারিশের আলোকে তিনি ক্রটিপূর্ণ নৌযানটির পুনঃনিবন্ধন করেছিলেন তাই কমিটি তাকে দোষী সাব্যস্ত করতে পারছে না। তবে বিশেষজ্ঞ পর্যায়ে যেহেতু

নৌযানের নকশা প্রণয়ন ও ক্যালকুলেশনের সময় ভুল থেকে যাচ্ছে  
তাই এখন থেকে নতুন জাহাজ সার্ভে ও রেজিস্ট্রেশন করার সময়  
সংশ্লিষ্ট সার্ভেয়ারকে আরো সচেতন হওয়ার জন্য বলা যেতে পারে।

(খ) যেহেতু এম,ভি, নাসরিন নৌযানটি এখনও উদ্ধার করা সম্ভব হয়নি  
তাই নৌযানটির সর্বশেষ সার্ভেকালীন (জানুয়ারী/২০০৩) সময়ে  
নৌযানটির অবকাঠামোগত কোন ত্রুটি ছিল কি-না, তা এ মুহূর্তে তদন্ত  
কমিটির পক্ষে জানা সম্ভব হচ্ছে না এবং যেহেতু নৌযান সার্ভেয়ার  
জনাব মোঃ জসিম উদ্দিন সর্বশেষ গত জানুয়ারী/২০০৩ মাসে  
এম,ভি,নাসরি নৌযানটির বিষয়ে সন্তোষজনক মর্মে সুপারিশ করেছেন  
তাই কমিটি এ মুহূর্তে তার দায়িত্ব/কর্তব্য অবহেলার দায়ে তাঁকে দায়ী  
করতে পারছে না।

(গ) যেহেতু দুর্ঘটনার দিন যখন লঞ্চটি সদরঘাট থেকে ছেড়ে যায় তখন  
সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের পরিদর্শক, জনাব মোঃ শফিকুর রহমান  
মেরিন কোর্টের ১ম শ্রেণীর বিজ্ঞ ম্যাজিস্ট্রেট জনাব মোঃ রহিম ভূঁইয়া  
সকাল থেকে রাত অবধি মোবাইল কোর্ট পরিচালনায় সহায়তা  
করছিলেন যা তার কাজের একটি অংশ, তাই তাকে তার কর্তব্যে  
অবহেলার দায়ে দায়ী করা যায় না। তবুও যেহেতু তিনি নৌ পরিদর্শন  
কাজের সাথে সরাসরি জড়িত তাই তাকে তার দায়িত্ব পালন বিষয়ে  
আরও সচেতন থাকার জন্য নির্দেশ প্রদান করা যেতে পারে।

২। অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহণ কর্তৃপক্ষঃ

(ক) যেহেতু দুর্ঘটনার দিন যখন লঞ্চটি সদরঘাট থেকে ছেড়ে যায় তখন যদিও বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ-র বন্দর কর্মকর্তা, জনাব মোঃ সাইফুল ইসলাম মেরিন কোর্টের ১ম শ্রেণীর বিজ্ঞ ম্যাজিস্ট্রেট সকাল থেকে রাত অবধি মোবাইল কোর্ট পরিচালনায় সহায়তা করেছিলেন। তিনি জানতেন ঐ দিন ঢাকা-লালমোহন রুটের অপর একটি লঞ্চ (যার যাত্রা স্থগিত ছিল) যাবে না, ফলে একটি মাত্র লঞ্চে যাত্রী ও মালামাল বেশী পরিবহন হওয়ার সম্ভাবনা ছিল। তিনি এ ব্যাপারে কোন প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা না করে তার কর্তব্যে অবহেলা করেছে।

(খ) ট্রাফিক ইন্সপেক্টর, জনাব রায়হান উদ্দিন আহমেদ, বার্দিং সারেং জনাব মোঃ আলমগীর হোসেন ও বোর্ডিং সারেং জনাব মোঃ আমিনুল ইসলাম জানতেন ঐদিন ঢাকা-লালমোহন রুটের পর একটি লঞ্চ (যার যাত্রা স্থগিত ছিল) যাবে না। ফলে একটি মাত্র লঞ্চে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল পরিবহণ হওয়ার সম্ভাবনা ছিল। তা সত্ত্বেও যখন তারা দেখল লঞ্চটিতে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করা হচ্ছে তখন তাহারা তাদের উর্দ্ধতন কর্মকর্তা (বন্দর কর্মকর্তা) কে বিষয়টি না জানিয়ে বা লঞ্চটির যাত্রা স্থগিত করার ব্যবস্থা না নিয়ে তাদের দায়িত্ব ও কর্তব্যে অবহেলা করেছেন।

এ জন্য বন্দর কর্মকর্তা, ট্রাফিক ইন্সপেক্টর ও বোর্ডিং সারেং এর বিরুদ্ধে বিভাগীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

(গ) বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ-র ডিজাইন ও প্লানিং শাখার সকল কর্মকর্তা ও কর্মচারী যার ডিজাইন ও প্লানিং এর সাথে জড়িত তাদেরকে আরও সচেতন ও যত্নবান হয়ে তাদের দায়িত্ব পালন করার জন্য সতর্ক করা যেতে পারে।

(ঘ) বিপদজনক স্থানসমূহ চিহ্নিত করে বয়া বাতি, বিকন বাতি, মার্কিং বয়া, ইত্যাদি স্থাপন না করা ও বিপদজনক নৌ-পথ সমূহে চলাচলের ব্যাপারে নৌযান মাস্টারদের অবগতির জন্য নৌ-বিজ্ঞপ্তি জারী না করার জন্য বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃপক্ষ দায়। কর্তৃপক্ষের যে সকল কর্মকর্তা/কর্মচারী এ সকল দায়িত্ব যথাযথভাবে পালন করেননি তাদেরকে তাদের দায়িত্ব সম্পর্কে সচেতন করার জন্য সতর্ক করা যেতে পারে।

(ঙ) সরকার কর্তৃক পরিদর্শকের ক্ষমতাপ্রাপ্ত ২২ জন কর্মকর্তা বিশেষ করে ঢাকায় অবস্থানরত/কর্মরত কর্মকর্তাদের নিয়মিত পরিদর্শন করার ব্যাপারে সতর্ক করা যেতে পারে।"

বিবাদীপক্ষ তাহাদের লিখিত জবাবে যখন স্বীকার করেন যেঃ-

অভ্যন্তরীণ নদীপথে যে সকল নৌযান চলাচল করিবে তাহার নক্সা প্রনয়ণ ও প্রনয়নকৃত নক্সা সঠিক পাইবার পর ৩নং বিবাদী বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষের সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীগণ উক্ত নৌযানের নক্সা অনুমোদন করেন। নক্সা অনুমোদনের পর অনুমোদিত নক্সা অনুযায়ী নৌযানখানা তৈরি হইয়াছে কিনা তাহা সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর দেখাশুনা করিবেন ও রেজিস্ট্রেশন প্রদান করিয়া থাকেন।

নব্বা অনুমোদনের পর নৌযানটি প্রস্তুতকারী প্রতিষ্ঠান নব্বা খানা ২নং বিবাদী সমুদ্র পরিবহন দপ্তরে দায়ের করেন। অনুমোদিত নব্বা অনুযায়ী নৌযানখানা প্রস্তুত হইতেছে কিনা তাহা দেখার দায়িত্ব সমুদ্র পরিবহন বিভাগের অর্থাৎ ২নং বিবাদীর। ২নং বিবাদী সার্ভে ও রেজিস্ট্রেশন সার্টিফিকেট প্রদান করেন। ৩ নং বিবাদী নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ নৌপথ ও নদীর নাব্যতা সঠিক থাকার বিষয়ে এবং নদী বন্দর সমূহ পরিচালনার বিষয়ে কাজ ও তদারকী করিয়া থাকেন।

০৮/০৭/২০০৩ ইং তারিখে নৌযানটি সদরঘাট লঞ্চঘাট হইতে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল বোঝাই পরিবহন করে নাই। ঢাকা ঘাট যখন ত্যাগ করে তখন লঞ্চটিতে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল ছিলনা। পথিমধ্যে কাঠপাট্টি ঘাট হইতে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল বহন করিয়াছে বলিয়া বাদীগণ ধারণা করিতেছেন। তাই ৩ নং বিবাদী ও তাহার অধীনস্থ কর্মকর্তাগণ কোন প্রকার অবহেলার জন্য দায়ী থাকিবার কথা নয়, কাঠপাট্টি ঘাট ৩নং বিবাদীর ইজারাদার কর্তৃক পরিচালিত হয়। ঢাকা বন্দর হইতে লঞ্চটিতে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল না থাকায় কর্তৃপক্ষের ট্রাফিক ইন্সপেক্টর ও বার্ডিং সারেং কোন ব্যবস্থা নেয় নাই। এম.ভি.নাসরিন-১ যে দিন দুর্ঘটনায় পতিত হয় সেদিন লাল মোহনের উদ্দেশ্যে অপর একটি লঞ্চ যাওয়ার কথা ছিল। কিন্তু লঞ্চটির ইঞ্জিন গোলযোগের কারণে ঐদিনের যাত্রা স্থগিত হয়। ঘাটে অতিরিক্ত কোন যাত্রী না থাকায় বিকল্প কোন লঞ্চ স্থগিত লঞ্চটির স্থানে চলতে আগ্রহী হয়নি।

তাহাছাড়া ঘূর্ণাবর্তে যথেষ্ট সতর্কতা অবলম্বন করা প্রয়োজন, যথেষ্ট সতর্কতা অবলম্বনের ফলে লঞ্চ সমূহকে রক্ষা করা সম্ভব, যথেষ্ট সতর্কতা না থাকায় লঞ্চটির ভরা বর্ষা মৌসুমের চলাচল বিপদজনক হয়ে উঠে। ঘূর্ণাবর্তটিকে চিহ্নিত করার ব্যাপারে ফরিদপুরস্থ বাংলাদেশের একমাত্র গবেষণা কেন্দ্র ইনস্টিটিউট কে লেখা হলে তারা জানায় যে, এ ব্যাপারে কারিগরি জ্ঞান ও উপদেশ প্রদান করার জন্য জাপান ও যুক্তরাষ্ট্রের বিশেষজ্ঞদের সহায়তা চেয়ে পত্র লেখা হয় কিন্তু কোন উত্তর পাওয়া যায়নি।

এবং যখন বর্ণিত তদন্ত কমিটির তদন্তে প্রমাণ যায় যে;

ডিজাইনার জনাব আব্দুস সামাদ নৌযানটির ডিজাইন যথাযথ ও নিরাপদ করে করেননি। নৌযানটির বিভিন্ন ডেকে অবস্থানরত যাত্রীদের ভরকেন্দ্র সঠিক ধরা হয়নি। ভারসাম্য (Stability) বিশ্লেষণের জন্য প্রয়োজনীয় GZ ক্যালকুলেশনের মান অনুমোদিত প্রয়োজনীয় ন্যূনতম মানের কম ছিল (সংযুক্তি-৪)। অর্থাৎ স্ট্যাবিলিটি সঠিক ছিল না, এছাড়াও ডিজাইনার কর্তৃক প্রস্তুতকৃত হাইড্রোস্ট্যাটিক কার্ভ এবং ফ্রস কার্ভস অব স্ট্যাবিলিটি সঠিক নয় মর্মে প্রতীয়মাণ হয়েছে। সময়ের অভাবে এ ব্যাপারে বিশদ ব্যাখ্যা করা সম্ভব হলো না। সে পরিপ্রেক্ষিতে আব্দুস সামাদ কর্তৃক ডিজাইনকৃত নৌযান এম.ভি. নাসরিন-১ ডিজাইন এন্টিপূর্ণ ছিল বলে তদন্ত কমিটি মনে করে।

তদন্তকালে দেখা যায় যে, ৩নং বিবাদী বিআইডব্লিউটিএর প্লান অনুমোদন সেকশনে নকশা অনুমোদন করার কোন নথি নেই। এমনকি প্লানটির

কি কি কোন কারিগরি দিক পরীক্ষা করে সঠিক পাওয়া গিয়েছে বা পাওয়া যায়নি সে মর্মেও কোন কাগজ-পত্র সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ দেখাতে পারেননি। শুধুমাত্র একটি Drawing Checking Proforma পাওয়া যায় যার মধ্যে বেশ কিছু ভুল পরিলক্ষিত হয় (সংযুক্তি-৫)। প্রতীয়মান হয় যে, ৩নং বিবাদী বিআইডব্লিউটিএ'র নৌ ও যান্ত্রিক প্রকৌশল বিভাগের কর্মকর্তাগণ অনুমোদনের জন্য পেশকৃত ডিজাইনের নকশা এবং এর বিভিন্ন কারিগরী দিক যথাযথভাবে পরীক্ষা-নিরীক্ষা না করে অনুমোদন দিয়েছিলেন। যা সঠিক ছিল না এবং যা এ ধরনের দুর্ঘটনা ঘটান অন্যতম কারণ বলে বিবেচিত হতে পারে।

চাঁদপুরের মোহনাটি বিপদজনক বলে যথাযথভাবে চিহ্নিত ছিল না। এমনকি এ বর্ষা মৌসুমের শুরুতে বা দুর্ঘটনা ঘটান পূর্ব পর্যন্ত চাঁদপুর ঘাটে ভিড়ার জন্য প্রয়োজনীয় সতর্কতা অবলম্বনের জন্য নৌযান মাস্টারদের প্রতি জারি করা কোন সার্কুলারও তদন্ত কমিটির হস্তগত হয়নি।

সদরঘাট/ঢাকা বন্দর হইতে অতিরিক্ত যাত্রী এবং মালামাল পরিবহন না করার বিষয়টি তদারকী করার দায়িত্ব ৩নং বিবাদী বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ,র ঘাট কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের। এছাড়া, সরকার কর্তৃক ৩নং বিবাদী বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ,র ২২ জন কর্মকর্তার উপর পরিদর্শনের দায়িত্ব অর্পন করা হইয়াছে (সংযুক্তি-১২)। যাহাদের মধ্যে ৭ জন ঢাকা বন্দর ও মতিঝিল প্রধান অফিসে অবস্থান করেন।

অন্যদিকে, ২নং বিবাদী সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের মাত্র একজন পরিদর্শক সদরঘাট/ঢাকা বন্দরসহ ঢাকা বিভাগীয় অন্যান্য বন্দরের নৌযান সমূহের পরিদর্শনের দায়িত্বে নিয়োজিত ছিলেন।

দুর্ঘটনার দিন উল্লেখিত কর্মকর্তাদের কেউই তাঁহাদের দায়িত্ব সঠিকভাবে পালন করেন নাই। জানা যায় যে, ঐ দিন অরেজিস্ট্রিকৃত নৌযান সমূহ রেজিস্ট্রেশনের আওতায় আনার জন্য ম্যাজিস্ট্রেট কর্তৃক মোবাইল কোর্ট পরিচালিত হইতেছিল। ৩নং বিবাদী বি,আই,ডব্লিউ,টি,এর বন্দর কর্মকর্তা এবং সরকার কর্তৃক পরিদর্শকের ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা জনাব সাইফুল হক খান এবং ২নং বিবাদী সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের পরিদর্শক জনাব মোঃ শফিকুর রহমান ঐ মোবাইল কোর্টকে সহায়তা করিয়াছিলেন। আরও জানা যায় যে, কর্মকর্তাবৃন্দ এম,ভি, নাসরিন-১ লঞ্চটি ঘাট ছাড়িয়া যাওয়ার পূর্ব হইতেই সদরঘাটস্থ পরিদর্শকের কার্যালয়ে সমবেত হইয়া মোবাইল কোর্টের মাধ্যমে দন্ডপ্রাপ্ত বা গ্রেপ্তারকৃতদের ব্যাপারে ব্যবস্থা গ্রহণ করিয়াছিলেন। আরও উল্লেখ্য যে, ঐদিন একটি লঞ্চ যাত্রা স্থগিত করিবে মর্মে ৩নং বিবাদী বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ-র কর্মকর্তা-কর্মচারীগণ আগে থেকেই জানতেন। একটি লঞ্চ যাত্রা স্থগিত করিলে এবং সেইমতে বিকল্প লঞ্চের ব্যবস্থা করা না গেলে অন্য লঞ্চটি অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল বোঝাই হইতে পারে বিষয়টি ধারণা করা সত্ত্বেও ৩নং বিবাদী বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ-র বন্দর কর্মকর্তা কোন ব্যবস্থা নেয় নাই। এমনকি বন্দরের মোবাইল কোর্ট পরিচালনাকারী বিজ্ঞ ম্যাজিস্ট্রেটকেও এ ব্যাপারে কোন কিছু

জানাননি বা এম,ভি,নাসরিন-১ লঞ্চটি ছাড়িয়া যাওয়ার পূর্বে অতিরিক্ত যাত্রী বা মালামাল বোঝাই করিয়াছে মর্মে বাদিৎ সারেং এবং/অথবা ট্রাফিক ইন্সপেক্টরগণ মোবাইল কোর্টকে অবহিত করেন নাই। মোবাইল কোর্টকে অবহিত করিলে এবং তাৎক্ষণিকভাবে ব্যবস্থা নেওয়া হইলে এতগুলো অমূল্য জীবন অকালেই হারিয়া/নিভিয়া যাইত না।

ঢাকা বন্দর ত্যাগ করার পর লঞ্চটি মুন্সিগঞ্জ কাঠপাট্টি ঘাটে ভিড়ে। যাত্রীদের বক্তব্য মতে সেখানে ২/৩ নৌকা বোঝাই মালামাল (প্রায় ৪০০ বস্তা) ডাল, চাউল, আটা উঠানো হয়। ফলশ্রুতিতে লঞ্চটি আরও অতিরিক্ত মাল বোঝাই হইয়া যায়। এ অবস্থায় চাঁদপুরের উদ্দেশ্যে লঞ্চটি কাঠপাট্টি বন্দর ত্যাগ করে। কাঠপাট্টি বন্দরে অতিরিক্ত যাত্রী বা মালামাল তদারকী করার জন্য ৩নং বিবাদী বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ-র কোন কর্মকর্তা বা কর্মচারী নিয়োজিত না থাকায় লঞ্চের মালিক/মাষ্টার এবং ঘাট ইজারাদার যোগসাজস করে যে কোন লঞ্চেই অতিরিক্ত মালামাল বোঝাই করিয়া থাকে।

উপরোক্ত বাদীপক্ষের আর্জির বক্তব্য, বিবাদী পক্ষের লিখিত জবাব, আর্জির সমর্থনে বাদীপক্ষের ১ ও ২ নং সাক্ষীর সাক্ষ্য এবং তদন্ত কমিটির প্রতিবেদন পাশাপাশি রাখিয়া পর্যালোচনা ও মূল্যায়ণ করিলে ঘটনার যে চিত্র পাওয়া যায় তাহাতে ঘটনার তারিখে এম. ভি. নাসরিন-১ লঞ্চে অতিরিক্ত যাত্রী ছিল, ত্রুটিপূর্ণ ডিজাইন, তাহা অনুমোদন, বিপদজনক চাঁদপুরের মোহনায় বিপদজনক স্থানে যথাযথভাবে চিহ্নিত না করণ কর্তৃপক্ষের চরম অবহেলাই

দায়ী ছিল। নদীমাতৃক বাংলাদেশের নদীর গভীরতার এবং বর্ষাকালের নদীর স্রোতের ভয়াবহতা সম্পর্কে ১-৫ নং বিবাদীদের সময়োপযোগী এবং দুর্যোগকালীন উদ্ধার তৎপরতার যে চিত্র তাহাদের লিখিত বর্ণনা এবং তদন্ত প্রতিবেদনে ফুটিয়া উঠিয়াছে তাহা জাতির জন্য চরম দুর্ভোগের কাহিনী এবং নৌপথ যাত্রীদের ক্ষেত্রে বিশেষ করিয়া বাংলাদেশের দক্ষিণ পশ্চিম অঞ্চলের যাত্রীদের জন্য এক ভয়াবহ আতঙ্কজনক বার্তা, কেননা নদীর গভীরতা যেখানে ১২০-১২৫ ফুট আর সেখানে বিবাদীপক্ষের উদ্ধারকারী ডুবুরীদের ক্ষমতা মাত্র ৪০ ফুট গভীরে যাওয়ার, সেখানে কর্তৃপক্ষের সময়োপযোগী পদক্ষেপ তথা আধুনিক সরঞ্জাম তাহাদের উদ্ধারকারী দলের নিকট না থাকার বিষয়টি মূল্যায়ন করিলে এই ক্ষেত্রে ও বিবাদী কর্তৃপক্ষ তাহাদের দায় দায়িত্ব উপেক্ষা করিতে পারেন না বরং এই জন্য তাহাদের দায়িত্ববোধ তথা দেশের নাগরিকদের জানমালের বিশেষ করিয়া নৌযান যাত্রীদের জীবনের নিরাপত্তাকে নিয়া উপহাস করিয়া চলিতেছেন বলিলে কম বলা হইবে।

এই সকল বক্তব্য সমূহ বিশ্লেষণ ও মূল্যায়ন করিলে সুস্পষ্টভাবে প্রতীয়মান যে, দরখাস্তকারী-৩নং বিবাদী, ১, ২, ৪, ৫, ৭ বিবাদী-১২২-১২৫, ১২৭নং অপরপক্ষগণের অধিন্যস্ত কর্মচারী/কর্মকর্তা/এজেন্ট/ইজারাদার হিসাবে ৮-২১ নং বিবাদী-১২৮-১৪১নং অপরপক্ষগণ তাহাদের উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের পক্ষে কাজ করিয়াছেন এবং তাহাদের দ্বারা কাজের সময় কোন অবহেলা হইলে তাহার দায়-দায়িত্ব কর্তৃপক্ষের বরাবরে/উপরে বর্তাইবে তাহা মীমাংসিত

প্রতিষ্ঠিত সিদ্ধান্ত। এইক্ষেত্রে Vicarious liability(পরার্থ দায়) Res Ipsa Loquitur (ঘটনা নিজে বলে কথা) Respondent Superior (প্রধানকে দায়ী করা হয়) নীতিগুলি প্রয়োগযোগ্য। সংক্ষেপে নীতিগুলি আলোচনা করা হইলঃ

### **পরার্থ দায় (Vicarious Liability):**

সাধারণত আইন অনুযায়ী প্রত্যেক ব্যক্তি তাহার কৃত অপকর্মের জন্য দায়ী হয়, অন্যের অপকর্মের জন্য তাহাকে জবাবদিহি করিতে হয় না। কিন্তু “পরার্থ দায়” নীতি অনুযায়ী একজনের অপকর্মের জন্য অন্য ব্যক্তিকে দায়ী করা হয় এবং ইহাকে পরার্থ দায় বলা হয়।

পরার্থ দায় নিম্নোক্ত তিন ভাগে হইতে পারে:

- (১) অপকর্মকারীর সাথে কোন সম্পর্কের ফলে (By relation),
- (২) অপকর্মটি অনুমোদনের ফলে (By retification) এবং
- (৩) অন্যায় কার্যে প্ররোচনা বা সহায়তা করিলে (By abetment)।

### **সম্পর্ক (Relation):**

অন্যায়কারীদের সাথে যে সকল সম্পর্কের জন্য অপকর্মের দায়িত্ব গ্রহণ করিতে হয় তাহার মধ্যে নিম্নবর্ণিতগুলো অন্যতম:

- (ক) মনিব ও ভূত্য সম্পর্ক ( Master and servant),
- (খ) প্রধান ও প্রতিনিধি সম্পর্ক (Principal and Agent ),

(গ) নিয়োগকর্তা ও স্বাধীন ঠিকাদার (Employer and Independent Contractor),

(ঘ) অভিভাবক ও প্রতিপাল্য (Guardian and ward)।

**Res ipsa loquitur (ঘটনা নিজে কথা বলে)**

অবহেলা সংক্রান্ত মামলায় বাদীকে অবশ্যই ইতিবাচকভাবে অবহেলা প্রমাণ করিতেই হইবে, এই বিধিটি কতিপয় ক্ষেত্রে প্রয়োগ করা কষ্টসাধ্য হইতে পারে, যদি সেসব ক্ষেত্রে বাদী দুর্ঘটনা প্রমাণ করিতে পারে, কিন্তু কিভাবে দুর্ঘটনা ঘটয়াছে তাহা দেখাইতে না পারে। এক্ষেত্রে দুর্ঘটনা বিষয়টি সম্পূর্ণরূপে বিবাদীর গোচরে থাকে। এরূপ ক্ষেত্রে বাদীকে শুধু দুর্ঘটনা প্রমাণ করিলেই যথেষ্ট হইবে এবং তাহার অধিক কিছু নয়; কেননা “Res ipsa loquitur” মতবাদ অনুযায়ী এসব ক্ষেত্রে অবহেলার অনুমান দৃষ্ট হয়। এ ধরনের অনুমান তখনই উত্থাপিত হয়, যখন দুর্ঘটনার কারণ বাহ্যিকভাবে বিবাদী বা তাহার অধিন্যস্তদের নিয়ন্ত্রণাধীন থাকে। দুর্ঘটনা নিজেই বিশেষ পরিস্থিতিতে অবহেলার যুক্তিসংগত সাক্ষ্য তৈরি করে। ইহাকেই “Res ipsa loquitur” (ঘটনা নিজে কথা বলে) মতবাদ বলা হয়। Scott v. London and St. Katharine’ Docks Co. {(1865) 3 H. & C. 596} মামলায় এ নীতিটি উল্লেখ করা হয়।

মামলার ঘটনা নিম্নরূপঃ

বাদী, বিবাদীর গুদাম ঘরের পাশ দিয়ে যাওয়ার সময় গুদাম ঘরের দোতলার উপর থেকে চিনি ভর্তি ৬টি বস্তা পতনের ফলে আহত হয়। ঐ বস্তাগুলি বিবাদীর চাকরেরা উঠানামা করিতেছিল। বস্তাগুলি পড়িয়াছে ফলে বাদী আহত হইয়াছে এর বেশী কিছু বাদী প্রমাণ করিতে পারে না। কিন্তু আদালত রায় প্রদান করেন যে, বিবাদী ও তাহার চাকরদের যথেষ্ট অবহেলার প্রমাণ রহিয়াছে।

এই মামলায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত হয়ঃ-

“...Where the thing is shown to be under the management of the defendant or his servants and the accident is such as in the ordinary course of things does not happen if those who have the management use proper care, it affords reasonable evidence, in the absence of explanation by the defendants, that the accident arose from want of care.”

“অবহেলার পক্ষে অবশ্যই যুক্তিসংগত সাক্ষ্য থাকিতে হইবে। কিন্তু যেক্ষেত্রে জিনিসটি বিবাদী বা তাহার চাকরদের ব্যবস্থাদীনে দেখানো হয় এবং দুর্ঘটনাটি এমন যে সাধারণ নিয়মে তাহা ঘটায় কথা নয়, যদি ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ যথাযথ যত্ন নিয়া থাকে সেক্ষেত্রে বিবাদীর ব্যাখ্যার অনুপস্থিতিতে তাহা

এই মর্মে যুক্তিসংগত সাক্ষ্য হিসাবে গণ্যই হইবে যে, যত্নের অভাবে দুর্ঘটনা ঘটিয়াছে।”

**Respondent superior** (প্রধানকে দায়ী করা হয়) যদি কোন ব্যক্তি অন্যের দ্বারা কোন কাজ করায় তাহা হইলে ধরিয়া নিতে হইবে যে, আইনতঃ ঐ কাজটি তিনি নিজে করিয়াছেন।

**Vicarious liability** (পরার্থ দায়), Res Ipsa Loquitur (ঘটনা নিজেই কথা বলে), Respondent superior (প্রধানকে দায়ী করা হয়) নীতি প্রয়োগ করিয়া যে সকল মোকদ্দমায় সিদ্ধান্ত গৃহিত হয় তাহার কিছু সিদ্ধান্ত নজির হিসাবে নিম্নে উপস্থাপন করা হইলঃ

AIR 2000 SC 988, Chairman Railway Board and others Vs. Mrs Chandrima Das and others, যেখানে সিদ্ধান্ত হয় যে-

(D) Torts- Vicarious liability- offence of rape- committed by rail way employees in railway building- Claim for compensation- central govt. would be vicariously liable.

“Where gang rape was committed by rail way employees in the building of railways namely Yatri Niwas, on awoman from Bngladesh, the

central govt. would be vicariously liable to pay the compensation to the victim. It was not an act committed by railway employees in discharge of functions delegated to them as referable to sovereign powers of govt. running of railways is a commercial activity. Establishing Yatri Niwas at various railway stations to provide lodging and boarding facilities to passengers on payment of charges is a part of the commercial activity of the union of India and this activity cannot be equated with the exercise of sovereign power. The employees of the union of India who are deputed to run the railways and to manage the establishment, including the railway stations and Yatri Niwas, are essential components of the govt. machinery which carries on the commercial activity. If any of such employees commits an act of tort, the union govt, of which they are the

employees can subject to other legal requirements being satisfied be held vicariously liable in damages to the person wronged by those employees . It was so when instant case was case under public law domin and not in a suit instituted under private law domain against persons who, utilishing their official position, got room in the Yatri Niwas booked in their own name where the act complained of was committed.”

এই মোকদ্দমায় উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষকে দায়ী করা হয় এবং ভারতের কেন্দ্রীয় সরকারের প্রতি ভিকটিমকে ১০,০০,০০০/- (দশ লক্ষ (ভারতীয়) রুপি ক্ষতিপূরণ দেওয়ার আদেশ হয়।

Writ Petition No. 12388 of 2014, Children’s Charity Bangladesh Foundation (CCB Foundation) -vs- Bangladesh and others; মোকদ্দমায় সিদ্ধান্ত হয় যে,

“The present case is a case of evident negligence on the part of the respondent Nos. 3,5 and 4 (Fire Service and Civil Defense and Bangladesh Railway),

which led to violation of the fundamental right to life of the deceased Jihad. Consequently, the maxim *res ipsa loquitor* as well as strict liability principles applies. As such, the petitioner is entitled to take resort to a constitutional remedy for award of compensation in favour of the bereaved family members of the said boy. In this regard, it is pertinent to observe that in the Constitution of India the State has the defence of sovereign immunity as provided under Article 300 of the Indian Constitution. Despite the same the Supreme Court of India awarded compensation to the aggrieved person for infraction of fundamental right to life or liberty. In our Constitution there is no such provision life Article 300 of the Indian Constitution; as such, there can be no bar to award compensation to the bereaved family members of Jihad for the injustice being caused to them due to the sheer negligence of the respondents

concern leading to violation of his fundamental right to life, guaranteed under Article 32 of the Constitution.”

বর্তমান মোকদ্দমার ক্ষেত্রে ইহাও স্বীকৃত যে, জেলা প্রশাসকের তালিকা অনুযায়ী বিবাদীপক্ষ ৩৬৭ জন একক ব্যক্তিকে ১৫ হাজার টাকা করিয়া ও ৭০ টি যৌথ পরিবারকে (১৭৩ জন) ২০ হাজার টাকা করিয়া ক্ষতিপূরণ প্রদান করিয়াছেন। যাহা বিবাদীপক্ষ তাহাদের লিখিত জবাবে স্বীকার করিয়াছেন। উল্লেখিত বিষয়ের পরিপ্রেক্ষিতে এই সিদ্ধান্তে উপনীত হওয়া যায় যে, বিগত ০৮/০৭/২০০৩ তারিখে রাত আনুমানিক ১১.০০ ঘটিকার সময় এম.ভি. নাসরিন-১ নামক লঞ্চটি নিমজ্জিত হয় এবং ১১০ জন হতভাগ্য যাত্রীর লাশ উদ্ধার, ১৯৯ জন হতভাগ্য যাত্রী নিখোঁজ এবং ২৩০ জন যাত্রী জীবিত উদ্ধার হয়। অতঃপর এই বিষয়গুলি তথা বাদীপক্ষের আর্জি, বিবাদীপক্ষের জবাব, বাদীপক্ষের ১ ও ২ নং সাক্ষীর জবানবন্দি, তদন্ত কমিটির প্রতিবেদন পর্যালোচনা, বিবেচনা ও মূল্যায়ন করিয়া মোকদ্দমাটি দায়েরের দীর্ঘ ১২ বছর পর বিবাদী-দরখাস্তকারী পক্ষের অনীহা ও যথাযথ পদক্ষেপের অভাবে একতরফা রায় ও আংশিক ডিক্রি হয় তথা 'ক' তফসীলের নিহত ২ জন যাত্রীর প্রত্যেকের জন্য ক্ষতিপূরণ বাবদ ১০ লক্ষ টাকা করিয়া ১ ও ২ নং বাদীর অনুকূলে এবং 'খ' তফসীলের ১৬৯ জন নিখোঁজ যাত্রীদের মৃত হিসাবে গণ্য করিয়া ক্ষতিপূরণ বাবদ প্রত্যেককে ১০ লক্ষ টাকা, ৩-১২০ নং বাদীদের অনুকূলে এবং ১২১ নং আহত বাদীর অনুকূলে এক লক্ষ টাকা, সর্বমোট

১৭,১১,০০,০০০/- (সতের কোটি এগারো লক্ষ) টাকার আংশিক ডিক্রি হয়।  
যেখানে বাদীপক্ষের দাবী ছিল ২৮,৯৩,৯৪,০০০/- (আটাশ কোটি তেরানব্বই  
লক্ষ চুরানব্বই হাজার) টাকা।

অত্র মোকদ্দমায় দেখা যায় যে, ০২(দুই) জন মৃত্যু ব্যক্তির ক্ষতিপূরণ  
হিসাবে প্রত্যেক ১০,০০,০০০/- (দশ লক্ষ) টাকা করিয়া এবং নিখোজ যাত্রী  
১৬৯ জনকে মৃত্যু হিসাবে গণ্য করিয়া প্রত্যেকের ক্ষতিপূরণ হিসাবে  
১০,০০,০০০/- (দশ লক্ষ) টাকা এবং ০১(এক) জন আহত ব্যক্তিকে  
ক্ষতিপূরণ হিসাবে ১,০০,০০০/- (এক লক্ষ) টাকার ক্ষতিপূরণের আংশিক ডিক্রি  
দেওয়া হইয়াছে। যদিও মৃত্যু ব্যক্তির জীবনের ক্ষতিপূরণ নির্ধারণের কোন  
মাপকাঠি নাই, সেই ক্ষেত্রে বিরাজমান পারিবারিক, সামাজিক, অর্থনৈতিক  
শারীরিক-মানসিক অবস্থার উপর ভিত্তি করিয়া এই ক্ষতিপূরণ নির্ধারণ হইয়া  
থাকে। এক্ষেত্রে 22 DLR (SC) 51 58, Sri Manmath Nath Kuri-  
vs-Mvi Md. Mokhlesur Rahman মোকদ্দমায় গৃহীত সিদ্ধান্ত নজির  
হিসেবে প্রণিধানযোগ্য। যেখানে সিদ্ধান্ত হয় যে,

"Assessment of damaged in such a case must,  
therefore, necessarily be to some extent of a rough and  
approximate nature based more or less on guess work,  
for, it ma will be impossible to accurately determine the

loss which has been sustained by the death of a husband, wife, parent or child."

"No definite or hard and fast rule can, as such be laid down as to the matters which should be taken into account. But this much can be said that only such damages can be given as can be shown to have been financially suffered by those who bring the action. In estimating such damages the Court will, no doubt, take into account the age of the deceased, his or her health, earning capacity and even the chances of advancement. There must, however, be evidence of "reasonable expectation of pecuniary advantage" and not of a "mere speculative possibility". Thus parents may recover for the loss of the probability that the deceased child would have contributed towards their maintenance and children may recover for the loss of education, comfort and position in society which they would have enjoyed if the father had lived and maintained the income which

had died with him. The basis of the assessment is not the requirement of plaintiff but the money value of the assistance which the deceased might probably have given had he continued to live.”

এই সিদ্ধান্তের আলোকে Bangladesh Bevarage Industries Limited –Vs. Mrs. Rawshan Akhter and others (Civil Petition for leave to Appeal No. 1676/2010) মোকদ্দমায় বাংলাদেশ সুপ্রিম কোর্টের মহামান্য আপীল বিভাগ বাংলাদেশ বেভারেজ ইন্ডাস্ট্রিজ লিমিটেডকে পথচারী ভিকটিম মৃত মোজাম্মেল হোসেন মিন্টুর পরিবার তথা স্ত্রী এবং নাবলক দুই পুত্র সন্তানকে ক্ষতিপূরণ বাবদ ১,৭১,৪৭,০০০/- (এক কোটি একাত্তর লক্ষ সাতচল্লিশ হাজার) টাকা প্রদানের ডিক্রি দেন। যেখানে বিচারিক আদালত প্রার্থীত মতে, ৩,৫২,৯৭,০০০/- (তিন কোটি বায়ান্ন লক্ষ সাতানব্বই হাজার) টাকার ডিক্রি দিলে মাননীয় হাইকোর্ট বিভাগ ২,০১৪,৭,০৬৮/- (দুই কোটি চৌদ্দ লক্ষ সাত হাজার আটষষ্টি) টাকা পরিশোধের নির্দেশসহ আপীলটি আংশিক মঞ্জুর করেন। উল্লেখ যে, ভিকটিম মোজাম্মেল হোসেন মিন্টু নিহত হন বাংলাদেশ বেভারেজ ইন্ডাস্ট্রিজ লিমিটেডের মিনি ট্রাকের ড্রাইভারের বেপরোয়া গাড়ী চালানোর ফলে। উক্ত মোকদ্দমার ক্ষতিপূরণ আদেশের কার্যকরী অংশ নিম্নরূপঃ-

“In view of the foregoing discussions and findings plaintiffs-respondents be awarded a decree to the tune of tk.1,71,47,000/- as compensation in respect of the following items:

i)For item No.1	Tk. 19,07,008/-
ii)For item no.2 and 3	Tk. 1,20,00,000/-
iii)For item no.4	<u>Tk. 32,40,000/-</u>
Total	Tk.1,71,47,008/-”

অনুরূপভাবে Children’s Charity Bangladesh Foundation (CCB Foundation) –Vs. Bangladesh others (Writ Petition No. 12388/2014) মোকদ্দমায় ঢাকার শাহজাহানপুর রেলওয়ে কলোনীর পরিত্যক্ত নলকূপে পতিত হওয়া ০৪(চার) বছর বয়সের ভিকটিম নিহত জিহাদকে উদ্ধার করিতে ব্যর্থ হওয়ায় বাংলাদেশ রেলওয়েকে ১০,০০,০০০/- (দশ লক্ষ) টাকা এবং ফায়ার সার্ভিস এবং সিভিল ডিফেন্স কে যৌথভাবে ১০,০০,০০০/- (দশ লক্ষ) টাকা ক্ষতিপূরণ ভিকটিম জিহাদের মাতা-পিতাকে দেওয়ার নির্দেশ হয়। যদিও ভিকটিমের মাতা-পিতার দাবী ছিল

৩০,০০,০০০/- (ত্রিশ লক্ষ) টাকা । যাহার আদেশের কার্যকরী অংশ নিয়ে

অনুলিখন করা হইল;

“However, considering the socio-economic position of the count and also keeping in view of the applicable laws of the country with regard to award of compensation, instead of awarding Tk. 30 (taka thirty lacs) as compensation, as claimed by the petitioner we direct the respondent No. 4 Bangladesh Railway to pay the sum of Tk. 10,00,000/= (Taka ten lac) and Tk. 10,00,000/=(Taka Ten lac) by the Fire Service and Civil Defense, the respondent Nos. 3 and 5 of the respective parents of the victim named Jihad as monetary compensation.”

আরোও উল্লেখ্য যে, ঢাকার পল্টনে কালভার্ট রোডে ঢাকা ওয়াসার খোলা ম্যানহোলে পড়িয়া নিহত ভিকটিম শানু মিয়ান পরিবারকে ক্ষতিপূরণ বাবদ ঢাকা ওয়াসা এবং ঢাকা দক্ষিণ সিটি কর্পোরেশন প্রত্যেককে ২৫(পঁচিশ)

লক্ষ টাকা, মোট ৫০ (পঞ্চাশ) লক্ষ টাকা পরিশোধ করিতে হইয়াছে সর্বোচ্চ আদালতের নির্দেশে।

ইতোপূর্বের আলোচনা তথা বিবাদী-দরখাস্তকারীর জবাব ও তদন্ত প্রতিবেদন হইতে স্পষ্টতঃ প্রতীয়মান যে, এম.ভি. নাসরিন-১ নামক লঞ্চটি নিমজ্জিত হওয়ার পিছনে কর্তৃপক্ষের অবহেলা চরমভাবে দায়ী। কেননা, ১নং বিবাদী-নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়, যিনি আভ্যন্তরীণ নৌ চলাচলসহ সকল প্রকার নৌ চলাচল নিয়ন্ত্রণ করিয়া থাকেন, ২নং বিবাদী, সমুদ্র পরিবহন কর্তৃপক্ষ যিনি সকল প্রকার নৌযান এর সার্ভে ও রেজিস্ট্রেশন সার্টিফিকেট প্রদান করেন, ৩নং বিবাদী দরখাস্তকারী বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ, নৌযান সমূহ বিভিন্ন রুটে চলাচলের তদারকি করিয়া থাকেন, ৪নং বিবাদী পরিচালক, ঢাকা নদী বন্দর যিনি ঢাকা নদী বন্দরের নৌ চলাচলের তদারকির সার্বিক দায়িত্বে নিয়োজিত, ৫নং বিবাদী সভাপতি, অভ্যন্তরীণ নৌযান (যাত্রী), মালিক সমিতি, যিনি নৌযান মালিকদের স্বার্থ রক্ষার কাজে নিয়োজিত, ৬নং বিবাদী মোঃ মামুন খান, এম.ভি. নাসরিন-১ নৌ-যানের মালিক (মৃত্যু বিধায় বাদ) ৭নং বিবাদী মেসার্স সিদ্দিক নেভিগেশন কোং, যিনি এম.ভি.নাসরিন-১ নৌযান দ্বারা ব্যবসা পরিচালনা করিয়া থাকেন, ৮নং বিবাদী আবদুস সামাদ নৌযান এম.ভি.নাসরিন-১এর ডিজাইনার, ৯নং বিবাদী মোঃ রফিকুল ইসলাম নৌযানের নকশা অনুমোদনকারী সংস্থা, বি.আই.ডব্লিউ.টি.এ এর সাবেক সহকারী প্রকৌশলী, নৌ ও যান্ত্রিক প্রকৌশলী বিভাগ, বি.আই.ডব্লিউ.টি.এ

লঞ্চেঞ্জ নকশা ও ডিজাইন অনুমোদনের জন্য মতামত প্রদানকারী, ১০নং বিবাদী আবদুল মান্নান, স্থপতি ও নৌ প্রকৌশলী, এম,ভি, নাসরিন-১ নৌযান এর নির্মাণ কাজ পরিদর্শক, ১১নং বিবাদী মোঃ জসিম উদ্দিন এম,ভি নাসরিন-১ নৌযান এর মাস্টার, ১২ নং বিবাদী জাহাঙ্গীর আলম, কাটপট্টি ঘাটের ইজারাদার, ১৩ নং বিবাদী মোঃ আখতার হোসেন পিতা হাজী সিরাজ বেপারী, কাটপট্টি ঘাট তদারককারী, ১৪ নং বিবাদী মেসার্স চিটাগাং শিপ বিল্ডার্স, এম,ভি নাসরিন-১ নৌযান নির্মাণকারী কোম্পানী, ১৫নং বিবাদী রেজিস্ট্রার অব ইনল্যান্ড শিপস, যিনি এম,ভি, নাসরিন-১ নৌযান এর রেজিস্ট্রেশন প্রদান করিয়াছিলেন, ১৬নং মোঃ জসিম উদ্দিন, বি,আই,ডব্লিউ,টি,এ এর সার্ভেয়ার যিনি এম,ভি,নাসরিন-১ নৌযান এর সার্ভে করিয়াছিলেন, ১৭নং বিবাদী মোঃ শফিকুর রহমান, পরিদর্শক, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর, যিনি নৌযান সমূহ পরিদর্শনের দায়িত্বে নিয়োজিত ছিলেন, ১৮নং বিবাদী মোঃ সাইফুল ইসলাম, বন্দর কর্মকর্তা, যিনি ঢাকা নৌ বন্দর তদারকি করিয়া থাকেন, ১৯নং বিবাদী রায়হান উদ্দিন আহমেদ, ট্রাফিক ইন্সপেক্টর, ঢাকা নৌ বন্দর, যিনি কোন নৌ যান অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল বহন করে কিনা তাহার দায়িত্বে নিয়োজিত ছিলেন, ২০ নং বিবাদী মোঃ আলমগীর হোসেন, বার্দী সারেং, ঢাকা নৌ বন্দর এবং ২১নং বিবাদী মোঃ আমিনুল ইসলাম, বার্দীং সারেং, ঢাকা নৌ-বন্দর যাহারা নৌ-যান সমূহ আইন কানুন মানিয়া চলিতেছে কিনা তাহার তদারকির কাজে নিয়োজিত ছিলেন।

উল্লেখ্য যে, ১-৫, ৭ নং বিবাদীদের কর্মচারী-কর্মকর্তা/এজেন্ট/ইজারাদার হিসাবে ৮-২১ নং বিবাদীগণ ১-৫, ৭ নং বিবাদীর পক্ষে কাজ করেন। ফলে উক্ত নৌ-যান ডুবির ঘটনায় তাহারা সবাই একক ও যৌথভাবে দায়ী। কারণ তাহাদের নিজ নিজ দায়িত্ব তাহারা যথাযথভাবে পালন করেন নাই এবং তাহাদের গাফিলতির কারণেই এই নৌ-ডুবি সংঘটিত হয় এবং যাত্রীরা নিহত, নিখোঁজ ও আহত হন, যাহা তদন্ত প্রতিবেদন অনুযায়ী সুস্পষ্টভাবে প্রতীয়মান।

অত্র রুলে ৩ নং-বিবাদী-দরখাস্তকারী পক্ষ হইতে দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৯ নিয়ম ১৩এ, এর বিধান অনুযায়ী দাখিলকৃত দরখাস্ত না মঞ্জুরের আদেশকে চ্যালেঞ্জ করা হইয়াছে এবং ৩নং বিবাদী-দরখাস্তকারীর দাবী যে, উক্ত বিধানে সরাসরি একতরফা রায় ও ডিক্রি রদ রহিতের নিয়ম রহিয়াছে, যাহা প্রতিপালন না করায় বিচারিক আদালত আইন প্রয়োগে ভ্রান্ত ধারণায় পতিত হইয়া যে রায় ও আদেশ দিয়াছেন তাহা ন্যায়বিচার পরিপন্থি এবং ৩ নং বিবাদী দরখাস্তকারী ক্ষতিগ্রস্ত হইয়াছে। উল্লেখ্য যে, আইনের এই বিধানটি ২০০৬ সালে সংযোজিত হইয়াছে যাহার প্রধান উদ্দেশ্য হইতেছে “To avoid delay and expedite disposal” (বিলম্ব অবসান ও বিচার ত্বরান্বিত) করণের উদ্দেশ্যে আদালত সরাসরি একতরফা রায় ও ডিক্রি খারিজ করিয়া মূল মোকদ্দমা পুনর্বহাল করিতে পারিবেন। এখানে মূখ্য বিষয় হইতেছে “বিলম্ব অবসান ও বিচার ত্বরান্বিত এবং করিতে পারিবেন।” মূল মোকদ্দমাটি দায়ের

হয় ০৫/০৭/২০০৪ তারিখে, ৩নং বিবাদী-দরখাস্তকারীসহ ৪, ৯, ১৮, ১৯, ২০, ২১নং বিবাদী নিম্ন আদালতে হাজির হইয়া লিখিত জবাব দাখিল করেন ০৬/০২/২০০৫ তারিখে, তৎপূর্বে মোকদ্দমাটি একতরফা শুনানির জন্য ধার্য হয় ০৬/০১/২০০৫ তারিখে এবং একতরফা রায় হয় ০২/০২/২০১৬ তারিখে দীর্ঘ প্রায় ১২(বার) বৎসর পর। আর যেখানে বার বার বিবাদীদের সময়ের দরখাস্ত মঞ্জুর কমপক্ষে ৬ বার খরচাসহ মঞ্জুর, খরচার টাকা পরিশোধ না করা, কেবল মাত্র ৩নং বিবাদী কর্তৃক দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৯ নিয়ম ১৩এ, এর বিধান অনুযায়ী সরাসরি একতরফা রায় ও ডিক্রি রদ ও রহিতের দরখাস্ত যেমন রক্ষণীয় নহে, তেমনি আইনানুগ নহে। অধিকন্তু সরাসরি একতরফা রায় ও ডিক্রি রদ রহিত করণের উদ্দেশ্যকে চরমভাবে বাধাগ্রস্ত করিয়াছে। কেননা, দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৯ নিয়ম ১৩এ, এর বিধানমতে সরাসরি একতরফা রায় ও ডিক্রিকে রদ রহিতের মূল উদ্দেশ্য হইতেছে "বিলম্ব অবসান ও বিচার ত্বরান্বিত" করা। কিন্তু দীর্ঘ ১২ (বার) বৎসর পর উপরোক্ত মতে উভয়পক্ষের উপস্থিতিতে যে রায় ও ডিক্রি হয়, তাহা কেবলমাত্র কৌশলগত কারণে একতরফা গণ্য করিয়া সরাসরি রদ-রহিত হইলে দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৯, নিয়ম ১৩এ, এর বিধান ২০০৬ সালে আইন পরিষদ কর্তৃক কার্যবিধিতে সংযোজনের মূখ্য উদ্দেশ্যের অপপ্রয়োগ ছাড়া আর কিছু নয়, অধিকন্তু তাহা ন্যায়বিচারের স্বার্থে বিবেচনা করা বিজ্ঞ বিচারিক আদালতের উপর বাধ্যকর (Mandatory) নয় বরং তাহা নির্দেশক (Directory)। এক্ষেত্রে তর্কিত

আদেশ আইনের কোন ভ্রান্ত ধারণা হইতে প্রসূত নহে বিধায় ন্যায়বিচার ব্যাহত হইয়াছে বলিয়া গণ্য করা যায় না।

অন্যদিকে, সার্বিক বিবেচনায় দেখা যায় যে, বাদী-১-১২১ নং অপরপক্ষের আর্জি (Annexure-A) লিখিত জবাব, ৩নং বিবাদী-দরখাস্তকারী, ৪, ৯, ১৮, ১৯, ২০, ২১নং বিবাদীগণ ১২৪, ১২৯, ১৩৮, ১৪০, ১৪১নং অপরপক্ষদের জবাব (Annexure-B), বাদী ১-১২১ নং অপরপক্ষের ০২ জন সাক্ষীর মৌখিক ও দালিল সাক্ষ্য (Annexure-4/5), নিম্ন আদালতে দাখিলকৃত তদন্ত প্রতিবেদন এবং অত্র আদালতের (Annexer-3), যাহা ইতোপূর্বে বিস্তারিতভাবে আলোচনাপূর্বক বিশ্লেষণ করা হইয়াছে তাহাতে প্রতীয়মান যে, বাদী-১-১২১ নং অপরপক্ষ তাহাদের মোকদ্দমা প্রমাণ করিতে সক্ষম হইয়াছে; এ ক্ষেত্রে ২/২/২০১৬ তারিখের একতরফা রায় ও আংশিক ডিক্রি শুধুমাত্র কৌশলগত কারণে রদ ও রহিত করা ন্যায়সঙ্গত নহে। যখন কথিত দুর্ঘটনার সম্পৃক্ততায় ২নং বিবাদীপক্ষ কর্তৃক গঠিত তদন্ত কমিটির তদন্ত প্রতিবেদনে কথিত দুর্ঘটনার জন্য বিবাদীপক্ষদের দায়ী হিসাবে চিহ্নিত করেন। যাহার বিরুদ্ধে তথা উক্ত তদন্ত প্রতিবেদনের বিরুদ্ধে বিবাদীদের কোন আপত্তি না থাকে এবং অবহেলার জন্য দায়ী করিয়া বিবাদীদের অধিন্যস্ত কর্মচারী-কর্মকর্তাদের বিরুদ্ধে আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করার হয়, তখন বাদীপক্ষের দাবী অনুযায়ী মোকদ্দমার সারবর্তাকে স্বীকার করিয়া নেওয়া হয় এবং বাদীপক্ষ তাহাদের মোকদ্দমা প্রমাণে সক্ষম হইয়াছেন বলিয়া গ্রহণ করার যুক্তিসঙ্গত

কারণ বিরাজমান থাকে। সেক্ষেত্রে দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৯ নিয়ম ১৩এ, এর বিধান অনুযায়ী বিবাদী-দরখাস্তকারীর কোন প্রতিকার পাওয়ার সম্ভাবনা থাকে বলিয়া অনুমান করা দুরূহ ব্যাপার।

সাবিক বিবেচনায় বলা যায় যে, অত্র মোকদ্দমায় বিবাদীপক্ষের কোন প্রতিকার পাওয়ার সম্ভাবনা নাই, যাহা দীবালোকের মত পরিষ্কার এবং যাহা একটি ফলবিহীন মোকদ্দমা (লিটিগেশন) বলিয়া ধারণা করা যায়। সেইক্ষেত্রে মোকদ্দমার কার্যক্রম আর চলিতে না দেওয়া উচিত।

বাদীপক্ষ যদি তাহার মোকদ্দমা প্রমাণ করিতে না পারে, মোকদ্দমা দায়ের করার কোন কারণ না থাকে কিংবা পরিশেষে বাদী কিংবা আপীলকারীর কোন প্রতিকার পাওয়ার সম্ভাবনা না থাকে এবং বিষয়টি যদি ফলবিহীন মামলা-মোকদ্দমা (লিটিগেশন) হয়, সেইক্ষেত্রে আদালতের সময়ের অপচয় না করিয়া দেওয়ানী কার্যবিধির আদেশ ৭ নিয়ম ১১ এর বিধান প্রয়োগযোগ্য না হইলেও বিজ্ঞ আদালত দেওয়ানী কার্যবিধির ১৫১ ধারায় প্রদত্ত অন্তর্নিহিত ক্ষমতা বলে ন্যায়বিচারের স্বার্থে ফলবিহীন মামলা-মোকদ্দমা (লিটিগেশন) প্রলম্বিত না করিয়া খারিজ/শেষ করিয়া দিতে পারেন, যাহা আমাদের সর্বোচ্চ আদালতের মীমাংসিত সিদ্ধান্ত।

এক্ষেত্রে নিম্নের সিদ্ধান্তগুলি নজির হিসাবে প্রণিধানযোগ্য,

53 DLR (AD) (2001) 12, Abdul Jalil and others vs. Islamic Bank Bangladesh Ltd. and others মোকদ্দমায় সিদ্ধান্ত হয় যে,

“It is well settled that where a plaint cannot be rejected under order 7 Rule II. The Code of Civil procedure. The court may invoke its inherent jurisdiction and reject the pliant taking recourse to section 151 of the Code of Civil Procedure.” ... (12)

“As the ultimate result of the suit is as clear as daylight such a suit should be buried at its inception so that no further time is consumed in a fruitless litigation.” .... (12)

একইরূপ সিদ্ধান্ত হয়, 18 BLC (2013) 736, Sirajul Islam Molla (Md) another Vs-Begum Shamsun Nahar Mannan and others; 17 BLD (1997) 255, Md. Habibur Rahman Chowdhury vs. Md. Shamsuzzaman

and others and 24 BLD (AD)2004, 223, Rasheda Begum vs. M. M. Nurussafa and others; মোকদ্দমা সমূহে।

কোন কার্যক্রম বা বিচারকার্য ফলবিহীন হওয়ার যদি কোন যুক্তিসঙ্গত কারণ থাকে, সেইক্ষেত্রে মামলা-মোকদ্দমা পূর্ববহালের (Restoration) দরখাস্ত ও বিবেচনা করা সমীচীন নহে মর্মে আমাদের সর্বোচ্চ আদালতের মীমাংসিত সিদ্ধান্ত। এক্ষেত্রে Mst. Snatannessa Bewa Vs. Haipatullah Sarker & others, 9 BLD (AD) 1989,1, মোকদ্দমায় গৃহীত সিদ্ধান্ত নিজের হিসাবে প্রণিধানযোগ্য। যেখানে সিদ্ধান্ত হয় যে,

“In considering an application for restoration the court often takes into consideration, besides the grounds taken for restriction, whether any useful purpose will be served in allowing the same. In its anxiety to do justice the merit of the case is often considered by the court before exercising discretion in such matter. We do not therefore think that the impugned order has been vitiated by reason of consideration of the merit of the case also. We

ourselves feel having regard to the facts of the case that the plaintiff instead of being benefited in any manner will be driven to fruitless litigation if the restoration is allowed.”

বর্তমান মোকদ্দমার ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ৮/৭/২০০৩ তারিখ রাত ১১.০০ ঘটিকার সময় চাঁদপুরের মেঘনা ডাকাতিয়া নদীর মোহনায় এম.ভি. নাসরিন-১ ডুবিয়া যায়। এম.ভি. নাসরিন-১ নামক লঞ্চটি ডুবান কারণ ছিল; ত্রুটিপূর্ণ ডিজাইন, উক্ত ডিজাইনের অনুমোদন, সেই মোতাবেক নৌ-যান নির্মাণ, বিপদজনক চাঁদপুরের মেঘনা-ডাকাতিয়া নদীর মোহনা যথাযথভাবে চিহ্নিত না করণ, অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল বোঝাই, এম.ভি. নাসরিন-১ লঞ্চটির নিরাপত্তা মান প্রয়োজনীয় ন্যূনতম নিরাপত্তা মানের কম হওয়ার, মাস্টারের অদক্ষতা। ঐ লঞ্চটি ডুবান ঘটনায় ১১০ জনের লাশ উদ্ধার, ১৯৯ জন যাত্রী নিখোঁজ, ২৩০ জন যাত্রীকে জীবিত উদ্ধার করা হয়, যাহাদের অনেক আহত ছিলেন।

মোকদ্দমাটির ঘটনার তারিখ ০৮/০৭/২০০৩, তদন্ত প্রতিবেদন দাখিল হয় ০২/০৮/২০০৩ তারিখে, মোকদ্দমা রুজু হয় ০৫/০৭/২০০৪ তারিখ, ৩নং বিবাদী-দরখাস্তকারীসহ আরো ৬ জন বিবাদী লিখিত জবাব দাখিল করেন ০৬/০২/২০০৫ তারিখ, একতরফা রায় ও আংশিক ডিক্রি হয় ০২/০২/২০১৬ তারিখ, মোকদ্দমার আর্জির (Annexure-A) সঙ্গে লিখিত জবাব

(Annexure-B), তদন্ত প্রতিবেদন (Annexure-C), ১-১২১ নং বাদী-  
অপরপক্ষের ১ ও ২নং সাক্ষীর জবানবন্দী (Annexure 4-5), পরস্পরকে  
সমর্থন করে, তথা এম.ভি. নাসরিন-১ এর নিমজ্জিতের কারণ ও দায় দায়িত্ব  
সম্পর্কে একই বক্তব্য পাওয়া যায় তথা বিবাদীপক্ষদের দায়ী করা হয়, সেখানে  
বাদীপক্ষের মোকদ্দমায় ডিক্রি না হওয়ার কোন কারণ পরিলক্ষিত হয় না।  
এইক্ষেত্রে ঘটনার দীর্ঘ ১২ (বার) বছর পর প্রচারিত একতরফা রায়ের আংশিক  
ডিক্রি কৌশলগত কারণে রদ ও রহিত করিয়া পুনঃশুনানীর জন্য বিচারিক  
আদালতে প্রেরণ করা হইলে বিবাদীপক্ষ কোন প্রতিকার পাইবে বলিয়া অনুমান  
করার কোন নির্ভরযোগ্য যৌক্তিক কারণ আমরা খুঁজিয়া পাই নাই। বর্ণিত  
পরিস্থিতিতে উপরোক্ত সিদ্ধান্ত অনুযায়ী ফলবিহীন মর্মে অনুমানযোগ্য হইলে  
বাদীপক্ষের মোকদ্দমা যেমন আদালতের অন্তর্নিহিত ক্ষমতা বলে কার্যবিধির  
১৫১ ধারার বিধান মতে খারিজ করা যায় এবং পুনর্বহাল (Restore) করা  
যায় না; তদরূপ ঐ একই সিদ্ধান্তের আলোকে বিবাদীপক্ষের মোকদ্দমায় যদি  
কোন প্রতিকার পাওয়ার সম্ভাবনা না থাকে, তাহা হইলে একতরফা রায় ও  
ডিক্রি রদ ও রহিতের নিমিত্তে দাখিলকৃত মামলা বা বিবিধ কার্যক্রম  
(proceedings) চলিতে দেওয়া আইনসঙ্গত নহে বলিয়া আমাদের  
অভিমত।

উপরোক্ত অবস্থার আলোকে, তথ্য-উপাত্ত, বিচার-বিশ্লেষণ এবং  
আইনের বিধি-বিধান পর্যালোচনা ও বিচারসুলভ মনোভাব নিয়া বিবেচনায়

প্রতীয়মান যে, বিজ্ঞ বিচারিক আদালত বিগত ২৩/০৮/২০১৬ তারিখের মিস (বিবিধ) ২/২০১৬ নং মামলা রক্ষণীয় নহে মর্মে নামঞ্জুরের যে রায় ও আদেশ প্রদান করিয়াছেন, যেখানে আইনের কোন ভুল প্রয়োগ কিংবা ব্যত্যয় ঘটে নাই, বিধায় দেওয়ানী কার্যবিধির ১১৫(১) ধারার বিধান অনুযায়ী তর্কিত রায় ও আদেশ হাইকোর্ট বিভাগ কর্তৃক হস্তক্ষেপযোগ্য নহে। অধিকন্তু, মামলার ঘটনা এবং পারিপার্শ্বিক অবস্থার পরিপ্রেক্ষিতে তর্কিত আদেশটি আইনের পরিভাষায় সুগঠিত, সুসংহত এবং স্বব্যখ্যাত। সুতরাং ৩নং বিবাদী-দরখাস্তকারী ও ৫ নং বিবাদী- ১২৫ নং অপরপক্ষের বিজ্ঞ আইনজীবীদের বক্তব্য আইন ও ঘটনার সঙ্গে সামঞ্জস্যপূর্ণ না হওয়ায় তাহা যেমন গ্রহণযোগ্য নহে, তেমনই বিবেচনার দাবী রাখে না।

অন্যদিকে বাদী-১-১২১নং অপরপক্ষদের বিজ্ঞ আইনজীবীদের বক্তব্য, মোকদ্দমার ঘটনা ও পারিপার্শ্বিক অবস্থা এবং আইনের সঙ্গে সামঞ্জস্যপূর্ণ এবং তাহা বিবেচনায় নেওয়ার ক্ষেত্রে আইনগত জোরালো সমর্থন ও যুক্তি রহিয়াছে।

উপরোক্ত আলোচনা-পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণের আলোকে আমাদের অভিমত যে, তর্কিত আদেশটিতে আইনগত কোন ভুল না থাকায় এবং রুলটি চূড়ান্ত হওয়ার মত কোন সারবর্তা (মেরিট) বিদ্যমান না থাকায় তর্কিত রায় ও আদেশ ন্যায়বিচারের স্বার্থে হস্তক্ষেপযোগ্য নহে বরং রুলটি খারিজ (Discharged) করিলে, ন্যায়বিচার করা হইবে।

অতএব, ফলাফল;

১। উপরোক্ত আলোচনা-পর্যালোচনা, আইনগত সিদ্ধান্ত ও অভিমতের আলোকে রুলটি বিনা খরচায় খারিজ (Discharged) করা হইল।

২। ঢাকার যুগ্ম জেলা জজ, সপ্তম আদালতের মিস (বিবিধ) ২/২০১৬ নং মামলায় প্রচারিত ২৩/০৮/২০১৬ তারিখে তর্কিত রায় ও আদেশ বহাল রাখা হইল।

৩। ইতোপূর্বে প্রদত্ত স্থগিত আদেশ (মানি ৩৪৪/২০০৮নং মোকদ্দমায় প্রচারিত ০২/০২/২০১৬ তারিখে রায় ও আংশিক ডিক্রির কার্যকারিতা সম্পর্কে) প্রত্যাহারপূর্বক বাতিল করা হইল।

অবগতি ও কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য রায়ের অনুলিপি বিচারিক আদালতে প্রেরণের নির্দেশ দেওয়া হইল।

বিচারপতি শেখ মোঃ জাকির হোসেন

বিচারপতি সৈয়দ মোঃ জিয়াউল করিম

আমি একমত।

বিচারপতি সৈয়দ মোঃ জিয়াউল করিম