বাংলাদেশ মার্চেন্ট শিপিং আইন, ২০২৬ (খসড়া)

সূচি

প্রথম অধ্যায় ১১
প্রারম্ভিক ১১
১। সংক্ষিপ্ত শিরোনাম, প্রয়োগ ও প্রবর্তন। ১১
২। সংজ্ঞা। ১১
৩। আইনের প্রাধান্য। ১৯
দ্বিতীয় অধ্যায় ১৯
নৌ প্রশাসন ১৯
৪। অধিদপ্তরের কার্যালয়। ১৯
৫। অধিদপ্তরের দায়িত্ব ও কার্যাবলি। ১৯
৬। মহাপরিচালকের দায়িত্ব ও কার্যাবলি। ২০
৭। বাংলাদেশি জাহাজ ও নাবিকের নিবন্ধক। ২০
৮। সার্ভে, পরিদর্শন, পর্যবেক্ষণ ও নিরীক্ষণ । ২১
৯। মহাপরিচালক কর্তৃক অব্যাহতি ও নির্দেশনা প্রদানের ক্ষমতা। ২১
১০। সরকারের নির্দেশনা প্রতিপালন। ২১
১১। সমঝোতা-স্মারক। ২১
১২। মেরিটাইম কাউন্সিল (Maritime Council) গঠন। ২১
১৩। কাউন্সিলের কার্যাবলি। ২১
১৪। ক্লাসিফিকেশন সোসাইটিকে দায়িত্ব অর্পণ। ২২
তৃতীয় অধ্যায় ২২
জাহাজ নির্মাণ, জাহাজ নিবন্ধন, ইত্যাদি ২২
১৫। বাংলাদেশে শিপইয়ার্ড এবং জাহাজ নির্মাণের নকশা অনুমোদন। ২২
১৬। বাংলাদেশি জাহাজ নিবন্ধনের বাধ্যবাধকতা। ২৩
১৭। জাহাজে জাতীয় পতাকা, প্রতীক বা চিহ্ন (Ensign) উত্তোলন এবং প্রদর্শন। ২৩
১৮। বাংলাদেশি জাহাজের জাতীয়তা গোপন করা। ২৪
১৯। বিদেশি এবং বাংলাদেশি জাহাজের যথাযথ জাতীয় পতাকা উত্তোলনের ক্ষেত্রসমূহ। ২৪
২০। বিদেশি এবং বাংলাদেশি জাহাজের বাংলাদেশের বন্দরে আগমন ও বহির্গমনের পূর্বে ছাড়পত্র গ্রহণ। ২৪
২১। অনিবন্ধিত জাহাজের দায়-দায়িত্ব। ২৪
২২। জাহাজ বাজেয়াপ্তি-পরবর্তী কার্যধারা। ২৫
২৩। জাহাজ নিবন্ধন। ২৫
২৪। সরকারি জাহাজ নিবন্ধনের ক্ষমতা। ২৫

২৫। নথি জালকরণ। ২৫
২৬। জাহাজের ধারণক্ষমতা (Tonnage) নির্ধারণ। ২৬
২৭। বেয়ারবোট চার্টার জাহাজ নিবন্ধন। ২৬
২৮। বাংলাদেশি পতাকাবাহী জাহাজ বেয়ারবোট চার্টারে প্রদান। ২৭
চতুর্থ অধ্যায় ২৭
উপকূলীয় ব্যবসায়ের লাইসেন্স, ইত্যাদি ২৭
২৯। উপকূলীয় ব্যবসায়ের লাইসেন্স। ২৭
৩০। লাইসেন্স প্রত্যাহার ইত্যাদি। ২৮
৩১। আঞ্চলিক জলসীমার অভ্যন্তরে কার্যকলাপ সম্পর্কে শর্তাবলি এবং বিধিনিষেধ। ২৮
৩২। নাবালকত্ব বা অন্যান্য অযোগ্যতা সম্পর্কিত বিধান।— ৩০
৩৩। লাভজনক স্বার্থ ও স্বত্বভোগী মালিকের দায়-দায়িত্ব। ৩০
পঞ্চম অধ্যায় ৩০
মালিকানা পরিবর্তন ও সঞ্চারণ, বন্ধক, মেরিটাইম লিয়েন ইত্যাদি ৩০
৩৪। জাহাজের মালিকানা পরিবর্তন। ৩০
৩৫। মৃত্যু, দেউলিয়াত্ব, ইত্যাদি ক্ষেত্রে বাংলাদেশি জাহাজের মালিকানা স্থানান্তর (Transmission) নিবন্ধন। ৩০
৩৬। বাংলাদেশি জাহাজ হিসেবে গণ্য নহে এইরূপ জাহাজের বিক্রয়াদেশ। ৩১
৩৭। আদালতের আদেশে বিক্রীত জাহাজ হস্তান্তর। ৩১
৩৮। জাহাজ বা উহার শেয়ার বন্ধক। ৩১
৩৯। বন্ধকের অবসান, বন্ধক গ্রহীতায় অবসান, দেউলিয়াত্ব, হস্তান্তর ইত্যাদি। ৩২
৪০। আন্তর্জাতিক মেরিটাইম লিয়েন কনভেনশন অনুসারে দাবি নিষ্পত্তি। ৩২
ষষ্ঠ অধ্যায় ৩২
জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ (Recycling) ৩২
৪১। জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কেন্দ্র ইত্যাদি অনুমোদন। ৩২
৪২। নিরাপত্তা, সুরক্ষা এবং দূষণ প্রতিরোধ। ৩৩
৪৩। পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সংক্রান্ত অপরাধ। ৩৩
সপ্তম অধ্যায় ৩৩
সাধারণ বিষয়াদি, নাবিকদের প্রশিক্ষণ, চাকরি ইত্যাদি ৩৩
৪৪। আন্তর্জাতিক মেরিটাইম কনভেনশনের প্রয়োগ। ৩৩
৪৫। মেরিটাইম প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট। ৩৩
৪৬। প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট প্রতিষ্ঠা ও পরিচালনায় আর্থিক সহযোগিতা। ৩৪
৪৭। নাবিক যোগ্যতা সনদ, জনবল ইত্যাদি । ৩৪
৪৮। অপর্যাপ্ত নাবিক লইয়া সমুদ্র যাত্রার দন্ড। ৩৫

৪৯। যোগ্যতা সনদ। ৩৫
৫০। যোগ্যতা বিষয়ক কাগজপত্র উপস্থাপন। ৩৫
৫১। অযোগ্য নাবিকের সমুদ্র যাত্রার দন্ড। ৩৫
৫২। মাস্টার সনদের জিম্মাদার হইবেন। ৩৬
৫৩। সনদ , সিডিসি , নাবিক পরিচয়পত্র বাতিল বা স্থগিতকরণের ক্ষমতা। ৩৬
৫৪। সনদ বা সিডিসি বাতিল বা স্থগিত বা অনুমোদন প্রত্যাহার আদেশের বিরুদ্ধে আপিল। ৩৭
৫৫। আদেশ বাতিল ও প্রত্যাহারের ক্ষমতা। ৩৭
৫৬। দন্ড। ৩৭
৫৭। নাবিক নিয়োগ, মেরিটাইম শ্রম ইত্যাদি। ৩৮
৫৮। ন্যূনতম বয়সসীমা। ৩৮
৫৯। নাবিকের স্বাস্থ্য সনদ । ৩৮
৬০। নাবিকের পরিচয়পত্র। ৩৮
৬১। ধারাবাহিক নিষ্কৃতি সনদ (সিডিসি)। ৩৯
৬২। নিরাপত্তা প্রশিক্ষণ। ৩৯
৬৩। নিয়োগ ও নিষ্কৃতিকরণ সেবা (Sign on and Sign off)। ৩৯
৬৪। নাবিকের নিয়োগ চুক্তি। ৪০
৬৫। বিদেশগামী বাংলাদেশি জাহাজের নাবিকের সহিত চুক্তিসংক্রান্ত বিশেষ বিধানাবলি। ৪০
৬৬। নাবিক পরিবর্তন । ৪০
৬৭। বিদেশগামী জাহাজের নাবিকের চুক্তিবিষয়ক সনদ। ৪১
৬৮। নাবিকের সহিত সম্পাদিত চুক্তির পরিবর্তন। ৪১
৬৯। নাবিকের তালিকা শিপিং মাস্টারের নিকট প্রেরণ। ৪১
৭০। বাংলাদেশি জাহাজ ব্যতীত অন্য জাহাজে নাবিক নিয়োগ। ৪২
৭১। জাহাজের নিবন্ধনকারী রাষ্ট্রের আইনি বাধ্যবাধকতা পরিপালনের চুক্তি। ৪২
৭২। জাহাজে আরোহণ ও নাবিকদের জমায়েত করিবার ক্ষমতা। ৪৩
৭৩। নাবিকের অব্যাহতি। ৪৩
৭৪। অব্যহতির পরে ধারাবাহিক অব্যহতি সনদে বা নাবিক বহিতে লিপিবদ্ধকরণ ও কর্মচারীর নিকট যোগ্যতা সনদের প্রত্যর্পন। ৪৩
৭৫। বিদেশে নাবিকের অব্যহতি। ৪৪
৭৬। মালিকানা পরিবর্তনে নাবিকের অব্যহতি। ৪৪
৭৭। নাবিক কর্তৃক অভিযোগ দায়ের। ৪৪

৭৮। জাহাজে পেশাগত দুর্ঘটনা, মৃত্যু, জখম ও রোগব্যাধি বিষয়ে অনুসন্ধান।.....৪৫
৭৯। মাস্টারের সার্বিক নিয়ন্ত্রণ ইত্যাদি।.....৪৫
৮০। জাহাজ, ব্যক্তি ও পরিবেশ বিপন্ন করে এইরূপ অসদাচারণ।—.....৪৫
৮১। সম্মিলিত অবাধ্যতা ও দায়িত্বে অবহেলা।.....৪৬
৮২। জাহাজ হইতে পলায়ন ও ছুটিবিহীন অনুপস্থিতি।.....৪৭
৮৩। বাংলাদেশি এবং বিদেশি জাহাজ হইতে পলায়ন প্রতিরোধে গৃহীতব্য ব্যবস্থাসমূহ।.....৪৭
৮৪। জাহাজ হইতে পলায়ন এবং ছুটিবিহীন অনুপস্থিতি অবহিতকরণ ইত্যাদি।.....৪৮
৮৫। নাবিকের উপর আরোপিত অর্থদন্ড পরিশোধ ও জমাকরণ।.....৪৮
৮৬। ইউনিফর্ম (uniform)।.....৪৮
৮৭। দন্ড।.....৪৯
অষ্টম অধ্যায়.....৪৯
নৌ নিরাপত্তা, লোডলাইন, সমুদ্রগামীতা, যাত্রীবাহী জাহাজ, ইত্যাদি.....৪৯
৮৮। আন্তর্জাতিক মেরিটাইম কনভেনশনসমূহ।.....৪৯
৮৯। জাহাজসমূহ কনভেনশনের বাধ্যবাধকতা ও শর্তাদি ।.....৪৯
৯০। আর্ন্তজাতিক সমুদ্র যাত্রায় নিয়োজিত জাহাজের সার্ভে ও সনদায়ন।.....৫০
৯১। শিথিল (Exemption) অথবা সমতুল্য (Equivalent) সনদ জারি।.....৫১
৯২। অগ্নিনির্বাপন, জীবনরক্ষাকারী এবং রেডিও যন্ত্রপাতি ব্যবস্থা।.....৫১
৯৩। লোডলাইন।.....৫১
৯৪। লোডলাইন সংক্রান্ত বিধি বিধান পরিপালনে বাধ্যবাধকতা।.....৫১
৯৫। সমুদ্রে চলাচলের ক্ষেত্রে অনুপযোগী জাহাজ সমুদ্রে প্রেরণ না করা এবং আটক হওয়া।.....৫১
৯৬। যাত্রীবাহী জাহাজ নিরাপত্তা সনদ (Passenger Ship Safety Certificate)।.....৫২
৯৭। যাত্রীবাহী জাহাজ সম্পর্কিত অপরাধসমূহ।.....৫২
৯৮। জাহাজ বা যন্ত্রপাতি চালনায় বাধা দান।.....৫৩
৯৯। জাহাজে প্রবেশে নিষেধাজ্ঞা বা জাহাজ ত্যাগের আদেশ।.....৫৩
১০০। যাত্রীর তথ্য সংবলিত রিটার্ন প্রদান।.....৫৪
১০১। বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজের নির্ধারিত স্থান।.....৫৪
১০২। বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজের ব্যবস্থাপনা ও সনদায়ন।.....৫৫
১০৩। চিকিৎসা কর্মচারী ও সেবক।.....৫৫
১০৪। বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রীর জাহাজে আরোহণের পূর্বে স্বাস্থ্য পরীক্ষা।.....৫৫
১০৫। আর্ন্তজাতিক বিধিসমূহ পরিপালন।.....৫৬

নবম অধ্যায়..... ৫৬
মৎস্য জাহাজ, প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজ ইত্যাদি..... ৫৬
১০৬। মৎস্য জাহাজের নিবন্ধন ও পরিদর্শন সনদ। ৫৬
১০৭। মৎস্য জাহাজ, প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজের নিরাপত্তা সনদ ও ন্যূনতম নিরাপদ নাবিক সংখ্যা সনদ। ৫৭
১০৮। মৎস্য জাহাজ, প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজের লোকবল বিষয়ক বিবৃতি । ৫৭
১০৯। মৎস্য জাহাজ, প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজের স্কিপার ও নাবিকদের সনদ।..... ৫৭
১১০। প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজ, নিবন্ধন সনদ ও পরিদর্শন সনদ।..... ৫৮
১১১। অতিরিক্ত মাল বা যাত্রী বোঝাই নিবারণ।..... ৫৮
১১২। পরিদর্শন, ... ৫৮
১১৩। বিদেশি প্রমোদতরি বা ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজ আটক ইত্যাদি। ৫৯
১১৪। রপ্তানির উদ্দেশ্যে দেশে তৈরি প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি ও পালের জাহাজের নিবন্ধন।..... ৫৯
দশম অধ্যায়..... ৫৯
টনেজ, নিরাপদ নৌ চলাচল, মালামাল পরিবহন, অনুসন্ধান, উদ্ধার, ইত্যাদি ৫৯
১১৫। জাহাজের টনেজ নির্ধারন।..... ৫৯
১১৬। আন্তর্জাতিক সংঘর্ষ বিধি পরিপালন।..... ৫৯
১১৭। সংঘর্ষের ক্ষেত্রে অন্য জাহাজকে সহায়তা প্রদানের বাধ্যবাধকতা।..... ৫৯
১১৮। সংঘর্ষের ক্ষেত্রে ক্ষতির বিভাজন। ৬০
১১৯। মালামাল পরিবহণ..... ৬০
১২০। অনুসন্ধান ও উদ্ধার। ৬১
একাদশ অধ্যায় ৬২
মেরিটাইম সুরক্ষা, তদন্ত , দূষণ প্রতিরোধ, , তৈল দূষণের দায়, ইত্যাদি ৬২
১২১। মেরিটাইম সুরক্ষা (Maritime Security)।..... ৬২
১২২। বিচারের জন্য সোর্পদ। ৬৩
১২৩। তদন্ত।..... ৬৩
১২৪। তদন্ত কমিটি।..... ৬৪
১২৫। দূষণ প্রতিরোধ।..... ৬৫
১২৬। জাহাজ হইতে তৈল অথবা যে-কোনো ধরনের বিষাক্ত তরল নিঃসরণের দায়।..... ৬৬
১২৭। দায় হইতে অব্যাহতি।..... ৬৬
১২৮। তৈল বা বিষাক্ত তরল নিঃসরণের দায় সীমিতকরণ।..... ৬৭
১২৯। মালিক এবং অন্যান্যদের যুগপৎ দায়।—..... ৬৭
১৩০। তৈল দূষণের দায় সংক্রান্ত অন্যান্য বিষয়াদি ।..... ৬৮

দ্বাদশ অধ্যায়..... ৬৮
বাধ্যতামূলক বিমা, তৈল দূষণ ক্ষতিপূরণ তহবিল, ঝুঁকিপূর্ণ ও ক্ষতিকর পদার্থ পরিবহন ইত্যাদি..... ৬৮
১৩১। দূষণের দায়ের বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা।..... ৬৮
১৩২। বাংকার তৈলের দূষণের দায়ের বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা।..... ৬৯
১৩৩। মহাপরিচালক কর্তৃক সনদ জারি।.....৭০
১৩৪। বিমাকারীর বিরুদ্ধে তৃতীয় পক্ষের অধিকার।.....৭০
১৩৫। বাংলাদেশি আদালতের এখতিয়ার এবং বিদেশি রায়ের নিবন্ধন।.....৭১
১৩৬। কোনো জাহাজের বাধ্যতামূলক বিমার অপ্রযোজ্যতা।..... ৭২
১৩৭। ধারা ১৪২ এর অধীন দায় সীমিতকরণ ও আইনি পদক্ষেপ।..... ৭৩
১৩৮। আর্ন্তজাতিক তৈল দূষণ ক্ষতিপূরণ তহবিল।..... ৭৩
১৩৯। তৈল আমদানিকারক ও অন্যান্যদের আর্থিক অবদান।..... ৭৩
১৪০। তথ্য সংগ্রহের ক্ষমতা।.....৭৪
১৪১। দায়ের সীমা, প্রতিকল্পন ইত্যাদি ।..... ৭৫
১৪২। ঝুঁকিপূর্ণ ও ক্ষতিকর পদার্থ পরিবহণ কনভেনশন বলবৎকরণের ক্ষমতা।..... ৭৫
১৪৩। সমুদ্রপথে যাত্রী ও মালপত্র বহন।..... ৭৬
১৪৪। যাত্রী বহনসংক্রান্ত কনভেনশন।..... ৭৬
১৪৫। মেরিটাইম দাবির জন্য দায় সীমিতকরণ।..... ৭৬
১৪৬। দায় হইতে অব্যাহতি।..... ৭৬
১৪৭। ক্ষতি বা হানির দায় বণ্টন।.....৭৭
১৪৮। প্রাণহানি বা শারীরিক জখম বা যৌথ ও পৃথক দায়।.....৭৭
১৪৯। প্রাণহানি বা শারীরিক জখম বা আর্থিক অবদানের অধিকার।.....৭৭
১৫০। জাহাজ বা মালিকের বিরুদ্ধে কার্যধারার সময়সীমা।..... ৭৮
১৫১। পোতাশ্রয়, বন্দর ও ডক কর্তৃপক্ষের দায় সীমিতকরণ।..... ৭৮
ত্রয়োদশ অধ্যায়..... ৭৯
রেক (Wreck), রেক অপসারন কনভেনশন, স্যালভেজ ইত্যাদি..... ৭৯
১৫২। রেক রিসিভার।..... ৭৯
১৫৩। রেক রিসিভারের দায়িত্ব।..... ৭৯
১৫৪। বিপদগ্রস্ত জাহাজের ক্ষেত্রে রেক রিসিভারের ক্ষমতা।..... ৭৯
১৫৫। সংলগ্ন ভূমিতে যাতায়াতের ক্ষমতা।..... ৮০
১৫৬। শক্তি প্রয়োগের মাধ্যমে লুণ্ঠন ও বিশৃঙ্খলা দমনে রেক রিসিভারের ক্ষমতা।..... ৮০
১৫৭। রেক আবিষ্কারকারী ব্যক্তি কর্তৃক পালনীয় বিধিবিধান।.....৮১

১৫৮। মালামাল ইত্যাদি সংক্রান্ত বিধান। ৮১
১৫৯। রেক রিসিভার কর্তৃক নোটিশ প্রদান।.....৮১
১৬০। রেকের উপর মালিকের দাবি। ৮১
১৬১। কতিপয় ক্ষেত্রে তৎক্ষণাৎ রেক বিক্রয়। ৮২
১৬২। বন্দর বা সংরক্ষণ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক রেক অপসারণ।..... ৮২
১৬৩। অদাবিকৃত রেকে সরকারের অধিকার।..... ৮৩
১৬৪। দাবির পরিপরিপ্রেক্ষিতে রেকের মালিককে রেক হস্তান্তর। ৮৩
১৬৫। অদাবিকৃত রেকের হস্তান্তর।..... ৮৩
১৬৬। অদাবিকৃত রেকে স্বত্বের বিরোধ। ৮৩
১৬৭। বৈদেশিক বন্দরে রেক নেওয়া। ৮৪
১৬৮। বিধ্বস্ত জাহাজ বা রেকে হস্তক্ষেপ।.....৮৪
১৬৯। রেক গোপন করিবার ক্ষেত্রে তল্লাশি পরোয়ানা। ৮৪
১৭০। রেক রিসিভারের ব্যয় ও ফি।.....৮৪
১৭১। শুল্ক ও আবগারি নিয়ন্ত্রণ হইতে পণ্য ছাড়।..... ৮৫
১৭২। বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের মধ্যে ক্ষমতার প্রশ্নে সুপারিশ।..... ৮৫
১৭৩। রেকের বিষয়ে অবহিতকরণ।..... ৮৫
১৭৪। রেকের অবস্থান নির্ণয় ও চিহ্নিতকরণ।..... ৮৫
১৭৫। নিবন্ধিত মালিক কর্তৃক রেক অপসারণ।..... ৮৫
১৭৬। অপসারণসংক্রান্ত শর্ত আরোপ ও রেক অপসারণে ব্যর্থতা।..... ৮৫
১৭৭। রেক অপসারণ সংক্রান্ত ব্যয়।..... ৮৬
১৭৮। তামাদি। ৮৬
১৭৯। কর্তৃপক্ষের ব্যয়। ৮৭
১৮০। রেক অপসারণের বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা।..... ৮৭
১৮১। সনদ উপস্থাপন।..... ৮৮
১৮২। সনদ জারিকরণ। ৮৮
১৮৩। সনদ বাতিলকরণ। ৮৮
১৮৪। বিমাকারীর বিরুদ্ধে তৃতীয় পক্ষের অধিকার।..... ৮৮
১৮৫। সরকারি জাহাজ।..... ৮৯
১৮৬। আর্ন্তজাতিক স্যালভেজ কনভেনশন এর প্রয়োগ। ৮৯
১৮৭ । জাহাজ ও মালামাল এর স্যালভেজ। ৯০

১৮৮। চুক্তি বাতিল বা সংশোধন। ৯০
১৮৯। বিপদগ্রস্ত সম্পদের মালিক বা মাস্টারের দায়িত্ব ও কর্তব্য। ৯০
১৯০। পারিশ্রমিক বা সম্মানি নির্ধারণের মানদণ্ড।....৯১
১৯১। বিশেষ ক্ষতিপূরণ।....৯১
১৯২। দাবি ও কার্যক্রম।....৯১
১৯৩। জামানত প্রদানের দায়িত্ব। ৯২
১৯৪। মানব কল্যাণমূলক মালামাল উদ্ধার।.... ৯২
চতুর্দশ অধ্যায়.... ৯২
আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রোটোকল ও চুক্তি প্রয়োগ.... ৯২
১৯৫। বাংলাদেশ কর্তৃক বলবৎযোগ্য কনভেনশন, প্রোটোকল ও চুক্তি প্রয়োগ । ৯২
১৯৬। প্রয়োগকারী কর্মচারী নিয়োগ। ৯৩
১৯৭। প্রয়োগকারী কর্মচারীর ক্ষমতা। ৯৩
১৯৮। জাহাজের আটক কার্যকরকরণ।....৯৪
পঞ্চদশ অধ্যায়.... ৯৫
সার্ভে আদালত, আইনগত কার্যধারা, বিশেষজ্ঞ ব্যক্তির মতামত ইত্যাদি.... ৯৫
১৯৯। সার্ভে আদালতে আপিল । ৯৫
২০০। সার্ভে আদালত গঠন। ৯৫
২০১। সার্ভে আদালতের ক্ষমতা ও কার্যপদ্ধতি। ৯৬
২০২। জটিল মামলায় বিশেষজ্ঞ ব্যক্তির মতামত গ্রহণ।.... ৯৬
২০৩। অপরাধের বিচার।.... ৯৭
২০৪। অপরাধ অনুযায়ী আদালতের এখতিয়ার।.... ৯৭
২০৫। উপকূলীয় জাহাজের উপর এখতিয়ার।.... ৯৭
২০৬। জাহাজে সংঘটিত অপরাধের ক্ষেত্রে এখতিয়ার।.... ৯৭
২০৭। বিচারের স্থান। ৯৭
২০৮। কতিপয় ক্ষেত্রে দণ্ড কার্যকরকরণ।.... ৯৮
২০৯। সাক্ষী উপস্থাপন না হইলে সাক্ষ্য হিসেবে জবানবন্দির গ্রহণযোগ্যতা।.... ৯৮
২১০। কতিপয় জাহাজ ত্যাগের অভিযোগের ক্ষেত্রে কার্যধারা।.... ৯৮
২১১। ক্ষতিসাধনকারী বা দায়ী বিদেশি জাহাজ আটকের ক্ষমতা।.... ৯৯
২১২। অস্থাবর সম্পত্তি ক্রোকের মাধ্যমে বেতন ইত্যাদি সংগ্রহ।....১০০
২১৩। জাহাজ ক্রোকের মাধ্যমে মজুরি, অর্থদণ্ড ইত্যাদি সংগ্রহ।....১০০
২১৪। বিদেশি জাহাজের বিরুদ্ধে কার্যধারা সম্পর্কে নোটিশ প্রদান। ১০০

২১৫। দলিলাদি জারি।..... ১০০
২১৬। সত্যায়নের প্রমাণ অনাবশ্যক..... ১০১
২১৭। অর্থদন্ডের প্রয়োগ। ১০১
২১৮। কতিপয় ব্যক্তি সরকারি কর্মচারী হিসেবে বিবেচিত হইবে।..... ১০১
২১৯। বাংলাদেশি জাহাজে সংঘটিত মৃত্যুর কারণ অনুসন্ধান।..... ১০২
২২০। স্বতন্ত্র জাহাজ সার্ভেয়ারের যোগ্যতা ও সনদায়ন।..... ১০২
২২১। দায়িত্ব ইত্যাদি পালনে বাধাদান বা অন্তরায় সৃষ্টির দন্ড। ১০২
২২২। তথ্য প্রেরণ। ১০২
২২৩। আন্তর্জাতিক নিরীক্ষা।..... ১০৩
২২৪। এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধি বা আদেশ বা আন্তর্জাতিক কনভেনশন বা প্রোটোকল বা চুক্তিসমূহ ভঙ্গের ক্ষেত্রে দন্ড ও কার্যক্রম।..... ১০৩
২২৫। কোম্পানি কর্তৃক অপরাধ সংঘটন।..... ১০৩
২২৬। অপরাধের তদন্ত, বিচার ইত্যাদি। ১০৩
২২৭। অব্যাহতি প্রদানের ক্ষমতা।..... ১০৩
২২৮। সরল বিশ্বাসে কৃত কাজকর্ম। ১০৪
২২৯। মোবাইল কোর্ট এর এখতিয়ার।..... ১০৪
২৩০। প্রশাসনিক জরিমানা।..... ১০৪
ষোড়শ অধ্যায় ১০৪
বিবিধ..... ১০৪
২৩১। ক্ষমতা অর্পণ।..... ১০৪
২৩২। বিদেশে কনস্যুলার অফিসসমূহের সহায়তা।..... ১০৪
২৩৩। আদেশ জারির ক্ষমতা। ১০৪
২৩৪। অসুবিধা দূরীকরণ।..... ১০৫
২৩৫। তফসিল সংশোধন।..... ১০৫
২৩৬। বিধি প্রণয়নের ক্ষমতা।..... ১০৫
২৩৭। রহিতকরণ ও হেফাজত। ১০৫
২৩৮। ইংরেজিতে অনূদিত পাঠ প্রকাশ।..... ১০৬
তফসিল-১..... ১০৬
তফসিল-২..... ১০৯
তফসিল-৩ ..... ১১২
তফসিল-৪..... ১১৩
তফসিল-৫..... ১১৪

প্রারম্ভিক

বাংলাদেশ, আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা (IMO) এর সদস্য রাষ্ট্র হিসাবে এর পরিবেশ বিষয়ক কনভেনশন MARPOL 1978, নিরাপদ নৌচলাচল বিষয়ক কনভেনশন SOLAS 1974, নাবিকদের যোগ্যতা বিষয়ক কনভেনশন STCW 1978 এবং আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থা (ILO) এর নাবিকদের কর্মপরিবেশ সংক্রান্ত কনভেনশন MLC 2006 বিবেচনায় বাংলাদেশের পতাকাবাহী জাহাজসমূহের নির্মাণ, রেজিস্ট্রেশন ও নিরাপদে চলাচল এবং পরিচালনা করার প্রয়োজনীয়তা রয়েছে।

যেহেতু এ সংক্রান্ত আইনের প্রয়োজনীয় সংশোধন ও পরিমার্জন করিয়া নূতন আইন প্রণয়ন করা সমীচীন ও আবশ্যক;

সেহেতু Bangladesh Merchant Shipping Ordinance, 1983 (Ordinance No. XXVI of 1983) রহিতপূর্বক বাংলাদেশ মার্চেন্ট শিপিং আইন, ২০২৬ এতদ্বারা প্রণয়ন করা হইল।

প্রথম অধ্যায়

১। সংক্ষিপ্ত শিরোনাম, প্রয়োগ ও প্রবর্তন। (১) এই আইন বাংলাদেশ মার্চেন্ট শিপিং আইন, ২০২৬ নামে অভিহিত হইবে।

(২) ভিন্নরূপ কোনো সুস্পষ্ট বিধান না থাকিলে, এই আইন নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রসমূহে প্রযোজ্য হইবে, যথা।

(ক) অভ্যন্তরীণ জাহাজ ব্যতীত সকল বাংলাদেশি জাহাজ, উহা যেখানেই অবস্থান করুক না কেন; এবং

(খ) অন্যান্য জাহাজ যখন উহা বাংলাদেশের জলসীমার মধ্যে বা বাংলাদেশের জলসীমার বাহিরে অবস্থিত কোনো বন্দরে বা স্থানে অবস্থান করে।

(৩) এই আইনের কোনো কিছুই, প্রতিরক্ষা বাহিনীর জাহাজ বা কমিশনিংকৃত যুদ্ধ জাহাজ এবং সরকার কর্তৃক অব্যাহতিপ্রাপ্ত কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না।

(৪) সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, যে তারিখ নির্ধারণ করিবে সেই তারিখ হইতে ইহা কার্যকর হইবে এবং এই আইনের বিভিন্ন বিধান কার্যকর করিবার জন্য ভিন্ন ভিন্ন তারিখ নির্ধারণ করা যাইবে।

২। সংজ্ঞা।— (১) বিষয় বা প্রসঙ্গের পরিপন্থি কোনো কিছু না থাকিলে, এই আইনে,—

(১) ‘অধিদপ্তর’ অর্থ নৌপরিবহন অধিদপ্তর;

(২) ‘অভ্যন্তরীণ জলরাশি’ অর্থ Territorial Waters and Maritime Zones Act, 1974 (Act No. XXVI of 1974) এ প্রদত্ত সংজ্ঞার্থ অনুযায়ী আঞ্চলিক সমুদ্রের বিস্তার নির্ণয়ের জন্য তটরেখা হইতে ভূমিমুখী বাংলাদেশ জলরাশি;

(৩) ‘অভ্যন্তরীণ জাহাজ’ অর্থ Inland Shipping Ordinance, 1976 (Ordinance No. LXXII of 1976) বা তৎপরবর্তী কোনো আইনের অধীনে নিবন্ধিত নৌযান;

(৪) ‘আদালত’ অর্থ অ্যাডমিরালটি কোর্ট;

(৫) ‘অ্যাডমিরালটি কোর্ট’ অর্থ এডমিরালটি কোর্ট আইন, ২০০০ (২০০০ সনের ৪৩ নং আইন) এর অধীন গঠিত অ্যাডমিরালটি কোর্ট;

(৬) ‘আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা’ অর্থ International Maritime Organization (IMO) বুঝাইবে;

(৭) ‘উপকূল-নিকটবর্তী জাহাজ’ অর্থ অনধিক ৫ (পাঁচ) হাজার গ্রস টনেজের জাহাজ যাহা বাংলাদেশের অভ্যন্তরের বন্দর বা জলসীমায় এবং কোনো চুক্তি অনুসারে বঙ্গোপসাগরের উপকূলবর্তী কোনো রাষ্ট্রের বন্দর বা জলসীমায় উপকূলীয় বাণিজ্যে নিয়োজিত হয়;

(৮) ‘উপকূল-নিকটবর্তী সমুদ্রযাত্রা’ অর্থ—

(ক) সম্পূর্ণরূপে বাংলাদেশের জলসীমায় পরিচালিত কোনো সমুদ্রযাত্রা; বা

(খ) কোনো জাহাজ উহার সম্পূর্ণ অভিযানে বাংলাদেশের কোনো নিকটতম স্থলভাগ হইতে ৫০ (পঞ্চাশ) নটিক্যাল মাইলের মধ্যে থাকে; বা

(গ) বাংলাদেশ ও অন্য রাষ্ট্রের মধ্যে সম্পাদিত কোনো চুক্তি অনুসারে কোনো সমুদ্রযাত্রা যাহা উপকূল-নিকটবর্তী হিসেবে গণ্য হয়;

(৯) ‘উপকূলীয় জাহাজ’ অর্থ কেবল বাংলাদেশ জলসীমায় অবস্থিত বন্দর বা স্থানসমূহে বাণিজ্যিক কাজে নিয়োজিত অনধিক ৩০০০ (তিন হাজার) গ্রস টনেজবিশিষ্ট কোনো জাহাজ;

(১০) ‘উপকূলীয় নৌপরিবহণ চুক্তি’ অর্থ সরকার কর্তৃক অন্য কোনো উপকূলীয় রাষ্ট্রের সহিত সম্পাদিত উপকূলীয় নৌপরিবহণ চুক্তি;

(১১) ‘উপকূলীয় বাণিজ্য’ অর্থ সরকার কর্তৃক স্বীকৃত এবং ঘোষিত বাংলাদেশের বিভিন্ন বন্দর বা স্থানসমূহের ভিতরে অথবা এইরূপ কোনো বন্দর বা স্থান হইতে বঙ্গোপসাগরের উপকূলবর্তী অথবা সরকার কর্তৃক সম্পাদিত কোনো চুক্তির অধীনে অন্যান্য রাষ্ট্রের কোনো বন্দর বা স্থানে সমুদ্রপথে যাত্রী বা মালামাল পরিবহন;

(১২) ‘এস.টি.সি.ডাব্লিউ. কনভেনশন’ অর্থ Convention on Standard of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers, 1978, (STCW) as amended এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে;

(১৩) 'বিশেষ উত্তোলন অধিকার' (Special Drawing Rights) অর্থ হলো পরিপূরক, সংগৃহীত বৈদেশিক বিনিময় মুদ্রা যা International Monetary Fund (IMF) কর্তৃক নিয়ন্ত্রিত ও বিবৃত;

(১৪) 'একচ্ছত্র অর্থনৈতিক অঞ্চল' অর্থ বাংলাদেশ সামুদ্রিক অঞ্চল আইন, ২০১৯-এ গৃহীত সংজ্ঞার্থঅনুযায়ী অঞ্চল;

(১৫) 'কর্তৃপক্ষ' অর্থ নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক অথবা এই আইনের অধীনে কার্যাবলি সম্পন্ন করিবার জন্য, সরকার কর্তৃক অনুমোদিত অন্য কোনো ব্যক্তি;

(১৬) 'কাউন্সিল' অর্থ এই আইনের ধারা ১২ এর অধীন গঠিত মেরিটাইম কাউন্সিল;

(১৭) 'কোম্পানি' অর্থ কোম্পানি আইন, ১৯৯৪ (১৯৯৪ সনের ১৮ নং আইন) এ সংজ্ঞায়িত কোনো কোম্পানি এবং নিম্নবর্ণিত সংস্থা বা প্রতিষ্ঠানও ইহার অন্তর্ভুক্ত হইবে—

(ক) কোনো বিধিবদ্ধ সংস্থা যাহা আপাতত বলবৎ কোনো আইন দ্বারা বা উহার অধীনে গঠিত বা প্রতিষ্ঠিত হইয়াছে;

(খ) কোনো অংশীদারি কারবার বা সমিতি; এবং

(গ) ভিন্ন কোনো জাহাজের মালিক অথবা ব্যক্তি যিনি ব্যবস্থাপক বা বেয়ার বোট চার্টারার হিসেবে জাহাজের মূল মালিকের নিকট হইতে জাহাজ পরিচালনার দায়িত্ব গ্রহণ করিয়াছেন;

(১৮) 'ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি' অর্থ বাংলাদেশ কর্তৃক স্বীকৃত কোনো ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি;

(১৯) 'জলযান' অর্থ জলের উপর পরিবহণের কার্যে ব্যবহৃত হয় বা ব্যবহৃত হইবার যোগ্য সকল ধরনের যান এবং জাহাজ, নৌকা, পালের জাহাজ, মৎস্য জাহাজ এবং সকল রকমের জলযান (জলে চলাচলযোগ্য সমুদ্র উড়োজাহাজ ব্যতীত) ইহার অন্তর্ভুক্ত হইবে;

(২০) 'জাহাজ মহানিবন্ধক' অর্থ এই আইনের অধীনে নিযুক্ত জাহাজ ও নাবিকের নিবন্ধক;

(২১) 'জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ' অর্থ জাহাজের বিভিন্ন অংশ অনুমোদিতভাবে বিভাজন এবং বিভাজিত বিভিন্ন অংশ অপসারণ ও ব্যবস্থাপনা;

(২২) 'তীর্থযাত্রী জাহাজ' অর্থ এইরূপ কোনো জাহাজ যাহা বাংলাদেশের কোনো বন্দর বা স্থান হইতে যে-কোনো চুক্তির আওতায় তীর্থ স্থানে যাত্রী বহন করে;

(২৩) 'তৈল' অর্থ অপরিশোধিত তৈল ও জ্বালানি তৈল—

(ক) ‘অপরিশোধিত তৈল’ পৃথিবীতে প্রাকৃতিকভাবে প্রাপ্ত যে-কোনো তরল হাইড্রোকার্বন মিশ্রণ, যাহা শোধনের মাধ্যমে পরিবহণের জন্য উপযোগী করা হউক বা না হউক;

(খ) ‘জ্বালানি তৈল’ অর্থ অপরিশোধিত তৈল বা এইরূপ উপাদানের মিশ্রণ হইতে প্রাপ্ত ভারী পাতিত তরল বা অবশিষ্টাংশ যাহা American Society for Testing and Materials’Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D 39669) (বা ইহার চাইতে ভারী) এর তুল্য মানের তাপ বা বিদ্যুৎ উৎপাদনের জন্য ব্যবহৃত হইবার উপযোগী;

(২৪) ‘বাংকার তৈল’ অর্থ কোনো হাইড্রোকার্বন খনিজ তৈল (লুব্রিকেটিং তৈলসহ), যাহা কোনো জাহাজ কর্তৃক পরিবাহিত হয় এবং উক্ত জাহাজের চালনায় ব্যবহৃত হয় এবং উক্ত তৈলের কোনো অবশিষ্টাংশও ইহাতে অন্তর্ভুক্ত হইবে;

(২৫) ‘দুর্ঘটনা’ অর্থ জাহাজে জাহাজে সংঘর্ষ, আটকা পড়া বা জাহাজ চালনার অন্য কোনো ঘটনা বা জাহাজের অভ্যন্তরের বা বাহিরের অন্য কোনো ঘটনা যাহা জাহাজ বা মালের বা মানুষ বা প্রাণিকুল বা পরিবেশের ক্ষতিসাধন করে অথবা আসন্ন ক্ষতির হুমকিস্বরূপ হয়;

(২৬) ‘দূষণ’ অর্থ বাংলাদেশ পরিবেশ সংরক্ষণ আইন, ১৯৯৫ (১৯৯৫ সনের ১ নং আইন)-এ বর্ণিত দূষণ;

(২৭) ‘দূষণগত ক্ষতি’ অর্থ—

(ক) জাহাজ হইতে যে-কোনো বস্তু বা পদার্থ নির্গমন বা নিঃসরণের ফলে উদ্ভূত দূষণ দ্বারা জাহাজের বাহিরে সংঘটিত কোনো ক্ষতি;

(খ) প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থার ব্যয়; এবং

(গ) প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা দ্বারা সংঘটিত ক্ষতি, তবে পরিবেশের বিপর্যয় হইতে সংঘটিত কোনো ক্ষতি ইহার অন্তর্ভুক্ত হইবে না, যদি না এইরূপ কোনো ক্ষতি নিম্নবর্ণিত বিষয় অন্তর্ভুক্ত করে—

(অ) লাভ অথবা আয়ের ক্ষতি; অথবা

(আ) পুনর্বহাল-সংক্রান্ত কোনো যুক্তিসংগত পদক্ষেপের ব্যয়;

(২৮) ‘প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা’ অর্থ দূষণগত ক্ষতি এড়ানো বা হ্রাসকরণের জন্য কোনো ব্যক্তি অথবা সংস্থা কর্তৃক গৃহীত যে-কোনো যুক্তিসংগত ব্যবস্থা, যাহা গ্রহণ করা হয়;

(ক) ঘটনা ঘটিবার পর; অথবা

(খ) কতিপয় ঘটনার সমন্বয়ে সংঘটিত কোনো ঘটনার ক্ষেত্রে, প্রথম যে ঘটনাটি ঘটিয়াছিল তাঁহার পর;

(২৯) 'নাবিক (Seafarer)' অর্থ মাস্টার ও শিক্ষানবিশসহ জাহাজের কার্যে জাহাজের যে-কোনো পদে নিযুক্ত কোনো ব্যক্তি;

(৩০) 'নিবন্ধিত মালিক' অর্থ যে ব্যক্তি জাহাজের মালিক হিসেবে নিবন্ধিত হইয়াছেন অথবা নিবন্ধন না থাকিলে যে ব্যক্তি উক্ত জাহাজের মালিক, তবে রাষ্ট্রীয় মালিকানাধীন কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে, যাহা জাহাজের অপারেটর হিসেবে নিবন্ধিত কোনো ব্যক্তি কর্তৃক পরিচালিত হয়, অপারেটর হিসেবে উক্তরূপ নিবন্ধিত ব্যক্তিকে বুঝাইবে;

(৩১) 'পলায়ন' অর্থ নাবিক কর্তৃক ইচ্ছাকৃত ও উদ্দেশ্যমূলকভাবে জাহাজ পরিত্যাগ বা বর্জন এবং বিশেষভাবে—

(ক) কোনো নাবিক তাঁহার নিজ দেশের কোনো বন্দর ব্যতীত অন্য কোনো বন্দর ত্যাগের পূর্বে জাহাজের মাস্টার কর্তৃক নির্ধারিত সময়ে নিযুক্ত জাহাজে হাজির হইতে ব্যর্থ হইলে;

(খ) কোনো নাবিক জাহাজে যোগদানের উদ্দেশ্যে আকাশপথে বা অন্য উপায়ে কোনো বিদেশি রাষ্ট্রে পৌঁছানোর পর উক্ত জাহাজে যোগদান না করা; এবং

(গ) কোনো নাবিক কর্মরত জাহাজ হইতে বিদেশি বন্দরে অবতরণের পর ঐ দেশের উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত সময়ের মধ্যে, উক্ত রাষ্ট্র ত্যাগ না করিলে:

তবে শর্ত থাকে যে, যখন নিয়ন্ত্রণ বহির্ভূত কারণে কোনো নাবিক উপরি-উক্ত দফা (ক), (খ) বা (গ)-তে উল্লিখিত কোনো অবস্থায় পতিত হন এবং তৎপরিপ্রেক্ষিতে যদি হাজির হইবার নির্ধারিত সময়ের ৩ (তিন) দিনের মধ্যে তিনি উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের বা তাঁহার জাহাজের স্থানীয় এজেন্টের শরণাপন্ন হন বা স্বেচ্ছায় স্বদেশ প্রত্যাবর্তন করেন ও মহাপরিচালকের নিকট হাজির হন বা তাঁহার মালিক কর্তৃক নির্দেশিত হইয়া জাহাজে যোগদান করেন তাহা হইলে তিনি উক্ত জাহাজ হইতে পলায়ন করিয়াছেন বলিয়া বিবেচিত হইবেন না;

(৩২) 'পালের জাহাজ' অর্থ নিম্নবর্ণিত যে-কোনো জাহাজ—

(ক) যাহা সম্পূর্ণরূপে পাল দ্বারা সজ্জিত; অথবা

(খ) যাহাতে কেবল পাল দ্বারা চালনার জন্য যথেষ্ট পাল এলাকা বিদ্যমান এবং যন্ত্র দ্বারা চালিত হইবার সাজসজ্জা থাকিলেও উহা কেবল সহায়ক শক্তি হিসেবে রহিয়াছে, তবে প্রমোদতরি উহার অন্তর্ভুক্ত হইবে না;

(৩৩) ‘পোতাশ্রয়’ অর্থ নদীর মোহনা, জাহাজ ঘাট, জেটি ও অন্যান্য স্থান যেখানে জাহাজ আশ্রয় লইতে পারে অথবা যাত্রী বা মাল বোঝাই বা খালাস করিতে পারে;

(৩৪) ‘পাইলট’ অর্থ কোনো বন্দর সীমানার ভিতরে বা বাহিরে জাহাজ চালনার দায়িত্বপ্রাপ্ত কোনো ব্যক্তি;

(৩৫) ‘বাংলাদেশ কনস্যুলার অফিস’ অর্থ সরকার কর্তৃক নিযুক্ত কোনো কনস্যুলার অফিস এবং নিম্নবর্ণিত অফিসও উহার অন্তর্ভুক্ত হইবে—

(ক) কোনো ব্যক্তি, যিনি সরকার কর্তৃক এতদুদ্দেশ্যে নিযুক্ত হইয়াছেন;

(খ) কোনো মেরিটাইম কাউন্সেলর, যিনি বিদেশে বাংলাদেশ কনস্যুলার অফিসারের দায়িত্বে নিয়োজিত রহিয়াছেন;

(গ) আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা (IMO)-এর বাংলাদেশের স্থায়ী প্রতিনিধি (Permanent Representative)

(৩৬) ‘বাংলাদেশি জাহাজ’ অর্থ বাংলাদেশে নিবন্ধিত সকল জাহাজ যাহা ১৫ (পনেরো) জি.টি. (Gross Tonnage) বা তদূর্ধ্ব অথবা ৭ (সাত) মিটার বা তদূর্ধ্ব দৈর্ঘ্যের সকল জাহাজ, তবে ইহার নিম্নের পরিমাপের জলযানসমূহ বোট হিসেবে গণ্য হইবে;

(৩৭) ‘বাংলাদেশ কনভেনশন অঞ্চল’ অর্থ Territorial Waters and Maritime Zones Act, 1974 (Act XXVI of 1974) এ গৃহীত সংজ্ঞার্থ অনুযায়ী ‘অভ্যন্তরীণ জলসীমা’ ও ‘আঞ্চলিক সমুদ্র’ দ্বারা গঠিত সমুদ্র এলাকা;

(৩৮) ‘বিপজ্জনক পণ্য’ বা ‘বিপজ্জনক প্রকৃতির পণ্য’ অর্থ সেই সকল পণ্য যাহা সরকার কর্তৃক অথবা আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুযায়ী নির্দিষ্ট রাসায়নিক বা ভৌত বৈশিষ্ট্যের উপর ভিত্তি করিয়া বিপজ্জনক হিসেবে শ্রেণিবদ্ধ করা হইয়াছে বা বিপজ্জনক পণ্য হিসেবে ঘোষণা দেওয়া হইয়াছে;

(৩৯) ‘বেয়ারবোট চার্টার’ অর্থ কোনো নির্দিষ্ট মেয়াদে এমন শর্তে জাহাজ ভাড়া লওয়া যাহা চার্টারারকে মাস্টার ও নাবিক নিয়োগের অধিকারসহ জাহাজের দখলস্বত্ব ও নিয়ন্ত্রণ প্রদান করিবে;

(৪০) ‘মালিক’ অর্থ নিবন্ধিত জাহাজের ক্ষেত্রে নিবন্ধিত ব্যক্তি, ব্যক্তিবর্গ বা প্রতিষ্ঠান, এবং অন্যান্য ক্ষেত্রে জাহাজটি যাহার আইনগত অধিকারে থাকিবে তাহাকে বুঝাইবে;

(৪১) ‘মাস্টার’ অর্থ জাহাজের সার্বিক নিয়ন্ত্রণকারী ব্যক্তি;

(৪২) ‘শিশু’ অর্থ শিশু আইন, ২০১৩ (২০১৩ সনের ২৪ নং আইন) এর ধারা ৪ এ সংজ্ঞায়িত কোনো শিশু;

(৪৩) ‘ট্যাংকার’ অর্থ বাল্ক তরল অথবা গ্যাস জাতীয় মালামাল বহনের জন্য নির্মিত বা অভিযোজিত কোনো জাহাজ;

(৪৪) ‘যোগ্যতা সনদ’ অর্থ এই আইনে অথবা এস.টি.সি.ডাব্লিউ. কনভেনশন এর আলোকে জারিকৃত সনদ;

(৪৫) ‘যাত্রী’ অর্থ নিম্নবর্ণিত ব্যক্তি ব্যতীত জাহাজে পরিবহনের উদ্দেশ্যে কোনো আরোহী:—

(ক) জাহাজের যে-কোনো পদে নিযুক্ত কোনো ব্যক্তি; অথবা

(খ) দুর্ঘটনাকবলিত জাহাজ হতে উদ্ধারকৃত ব্যক্তি, বিপদগ্রস্ত ব্যক্তি বা অন্য কোনো ব্যক্তি যাহাকে বহন করিতে মাস্টার দায়বদ্ধ অথবা জাহাজের মাস্টার, মালিক বা ভাড়াকারীর নিয়ন্ত্রণ বহির্ভূত কারণে জাহাজে আরোহণকৃত কোনো ব্যক্তি, যদি থাকে, তাহাদের পক্ষে আগাম প্রতিরোধ বা প্রতিহত করা যায় নাই এমন অবস্থার পরিপরিপ্রেক্ষিতে অবস্থিত কোনো ব্যক্তি যাহাকে বহন করিতে মাস্টার দায়বদ্ধ; অথবা

(গ) ১ (এক) বৎসরের নিম্নবয়সী কোনো শিশু;

(৪৬) ‘যাত্রীবাহী জাহাজ’ অর্থ ১২ (বারো) জনের অধিক যাত্রী বহনক্ষম কোনো জাহাজ;

(৪৭) ‘রেক (wreck)’ অর্থ সরকারি বিধিবিধান অথবা আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুযায়ী সমুদ্রের তীরে বা কোনো জোয়ারের পানিতে পাওয়া বিধ্বস্ত ও পরিত্যক্ত জাহাজের ফ্লোটিসাম, জেটসাম, ল্যাগান এবং ডেরিলিক্ট (flotsam, jetsam, lagan and derelict) অথবা জাহাজের মালামালের ভাসমান বিক্ষিপ্ত অংশসমূহ বা হারাইয়া যাওয়া, পরিত্যক্ত, আটকাপড়া বা বিপদগ্রস্ত কোনো জাহাজের আংশিক বা সম্পূর্ণ অংশ এবং উক্ত জাহাজে থাকা মালামাল, রসদ বা সরঞ্জামাদির কোনো অংশ বা ব্যক্তিগত সম্পত্তির অংশ সমুদ্র বা জোয়ারে পানিতে পাওয়া এবং নিম্নবর্ণিত জিনিসও উহার অন্তর্ভুক্ত হইবে, যথা;

(ক) যেসকল পণ্য সমুদ্রে নিক্ষিপ্ত হইয়াছে এবং যাহা ডুবিয়া গিয়া জলের নিম্নেই অবস্থান করিতেছে;

(খ) যেসকল পণ্য সমুদ্রে নিক্ষিপ্ত হইয়াছে বা পতিত হইয়াছে এবং যাহা জলের উপর ভাসমান রহিয়াছে;

(গ) যেসকল পণ্য সমুদ্রে ডুবিয়া গিয়াছে, তবে কোনো ভাসমান বস্তুর সহিত বাঁধা রহিয়াছে, যাহাতে উহা আবার খুঁজিয়া পাওয়া যায়;

(ঘ) যে সকল পণ্য ছুঁড়িয়া ফেলা হইয়াছে বা পরিত্যাগ করা হইয়াছে;

(ঙ) কোনো জাহাজ যাহা পুনরুদ্ধারের আশা বা ইচ্ছা ব্যতিরেকেই পরিত্যাগ করা হইয়াছে;

(৪৮) 'রেক রিসিভার' অর্থ এই আইন অনুযায়ী নিযুক্ত রেক রিসিভার;

(৪৯) 'সমুদ্র অনুপযোগী জাহাজ' বলিতে এমন কোনো জাহাজ বুঝাইবে যাহার নির্মাণ উপাদান, গঠনশৈলী, নাবিকদের যোগ্যতা, মালামাল ও ব্যালাস্টের (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে) ওজন, গুদামজাতকরণ এবং সুরক্ষিতকরণ, উহার হাল ও সরঞ্জামাদির অবস্থা (জীবন রক্ষাকারী সরঞ্জাম, অগ্নিনির্বাপক সরঞ্জাম, ইঞ্জিন, নেভিগেশন ও বেতার যন্ত্রপাতি ইত্যাদিসহ), বয়লার ও যন্ত্রাদি, বসবাসযোগ্যতা, পরিচালনা ও কর্ম পরিবেশ ইত্যাদি উহাকে প্রস্তাবিত সমুদ্রযাত্রা বা সেবার জন্য অনুপযুক্ত বলিয়া বিবেচিত হয়;

(৫০) 'মহাপরিচালক' অর্থ নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক;

(৫১) 'মৎস্য জাহাজ' অর্থ যে-কোনো আকৃতির ইঞ্জিন বা যন্ত্রচালিত জাহাজ যাহা কেবল বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে সমুদ্রে মৎস্য ধরিবার কার্যে নিয়োজিত;

(৫২) 'স্কিপার (Skipper)' অর্থ মৎস্য জাহাজ বা পালের জাহাজের নিয়ন্ত্রণে বা দায়িত্বে থাকা ব্যক্তি;

(৫৩) 'সরকার' অর্থ নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়;

(৫৪) 'স্যালভেজ' অর্থ Salvage Convention এর আওতায় উদ্ধারকার্যের সহিত সরাসরি সম্পৃক্ত ও প্রদত্ত সেবা;

(৫৫) 'সার্ভেয়র' অর্থ এই আইনের ধারা ১৯৬-এর অধীন নিযুক্ত জাহাজ জরিপকারক;

(৫৬) 'মেরিটাইম শ্রম কনভেনশন' বলিতে Maritime Labour Convention, 2006 এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে;

(৫৭) 'স্যালভেজ কনভেনশন' বলিতে The International Convention on Salvage,1989 এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে;

(৫৮) 'Bunker কনভেনশন' বলিতে The International Convention on Civil Liability for Bunker oil Pollution Damage 2001 এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে;

(৫৯) 'Fund কনভেনশন' বলিতে The International Convention on Establishment of an International Fund for Compensation for oil Pollution Damage 1992 এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে;

(৬০) 'Liability কনভেনশন' বলিতে The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 2001 এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে;

(৬১) 'RO কোড' অর্থ আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার Code for Recognized Organizations (RO Code) এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে; এবং

(৬২) 'SOLAS কনভেনশন' বলিতে International Convention for the Safety of Life at Sea (1974) এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে; এবং

(২) যেসকল শব্দ বা অভিব্যক্তি এই আইনে সংজ্ঞায়িত হয় নাই সেইসকল শব্দ বা অভিব্যক্তি বাংলাদেশের অন্যান্য আইন ও আন্তর্জাতিক কনভেনশনে যে অর্থে ব্যবহৃত হইয়াছে সেই অর্থে প্রযোজ্য হইবে।

৩। আইনের প্রাধান্য।— আপাতত বলবৎ অন্য কোনো দেশীয় আইনে যাহা কিছুই থাকুক না কেন, এই আইনের বিধানাবলি প্রাধান্য পাইবে।

দ্বিতীয় অধ্যায়
নৌ প্রশাসন

৪। অধিদপ্তরের কার্যালয়।—(১) এই আইনের অধীনে নৌ পরিবহন অধিদপ্তর বলিয়া একটি অধিদপ্তর থাকিবে এবং উহার প্রধান কার্যালয় ঢাকায় থাকিবে।

(২) অধিদপ্তর, সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে, বাণিজ্যিক নৌপরিবহণ রহিয়াছে এইরূপ স্থানে প্রয়োজনীয় সংখ্যক শাখা কার্যালয় স্থাপন করিতে পারিবে।

৫। অধিদপ্তরের দায়িত্ব ও কার্যাবলি।—(১) অধিদপ্তর নিম্নরূপে দায়িত্ব ও কার্যাবলি প্রতিপালন করিবে, যথা ;

(ক) উহার কার্যক্রম এমনভাবে পরিচালিত হইবে, যাহা বাংলাদেশের সহিত দ্বিপাক্ষিক বা বহুপাক্ষিক চুক্তিসমূহ ও অনুস্বাক্ষরিত এবং অনুসৃত আন্তর্জাতিক কনভেনশন সমুহের সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ হয়;

(খ) নদী ও সামুদ্রিক পরিবেশ দূষণ প্রতিরোধ, নিয়ন্ত্রণ ও হ্রাসকরণসহ দূষণ নিরসনে সংশ্লিষ্ট দপ্তরসমূহের কার্যক্রম সমন্বয়;

(গ) কোনো নৌশিল্প বাণিজ্যিক ভিত্তিতে সেবা প্রদানের অনুরোধপ্রাপ্ত হইলে উক্ত নৌশিল্পকে বাণিজ্যিকভিত্তিতে সেবা প্রদান;

(ঘ) অন্য কোনো আইন দ্বারা অধিদপ্তরের উপর অর্পিত দায়িত্ব পালন;

(ঙ) এই আইনের উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, বাংলাদেশ ও বাংলাদেশের বাহিরে সেবা প্রদান ।

(২) এই আইনের অধীন নৌপরিবহন অধিদপ্তরের আওতাভুক্ত নৌবাণিজ্য দপ্তর ও অফিসসমূহের মাধ্যমে বাংলাদেশের উপকূলীয় জলসীমায় সকল প্রকার জলযানের নিরাপত্তা ও সামুদ্রিক পরিবেশ দূষণ রোধ করিবার ব্যবস্থা গ্রহণ করিবে ।

(৩) নৌপরিবহন অধিদপ্তরের আওতাধীন সরকারি সমুদ্র পরিবহন অফিস এবং অফিসসমূহের মাধ্যমে নাবিকদের চাকরি ও নিয়োগসহ এতৎসংক্রান্ত কার্যাদি সম্পাদন করিবে।

(৪) নাবিক প্রশিক্ষণের নীতিমালা, প্রশিক্ষণের সিলেবাস প্রণয়ন, প্রশিক্ষণার্থীদের জাহাজে চাকুরিসংক্রান্ত নানাবিধ সনদ প্রদান, নাবিক নিয়োগ এবং নাবিক প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠানের অনুমোদন ও মনিটরিং সংক্রান্ত যাবতীয় কার্যাবলি।

(৫) নৌ গবেষণা, সুনীল অর্থনীতি, নৌ বন্দরের নিরাপত্তা ও বিপজ্জনক মালামাল সংরক্ষণাগারের সংশ্লিষ্ট নীতিমালা ও কার্য পর্যালোচনা করিবে।

৬। মহাপরিচালকের দায়িত্ব ও কার্যাবলি।—(১) মহাপরিচালক, নাবিক, জাহাজ চলাচল এবং বাণিজ্যিক নৌপরিবহন সম্পর্কিত সকল বিষয় সার্বিক তত্ত্বাবধান করিবেন এবং ভিন্নরূপ কোনো বিধান না থাকিলে, তিনি এই আইন এবং নাবিক ও বাণিজ্যিক নৌপরিবহণ সম্পর্কিত আপাতত বলবৎ অন্য সকল আইনের বিধানাবলি সম্পাদন করিবার এখতিয়ার সংরক্ষণ করিবেন।

(২) মহাপরিচালক, এই আইনের অধীন আইনগত কার্যধারা পরিচালনার জন্য অধস্তন কোনো কর্মচারীকে তার প্রশিক্ষণ এবং যোগ্যতা অনুযায়ী যে-কোনো দায়িত্ব প্রদান করিতে পারিবেন।

(৩) মহাপরিচালক, সামুদ্রিক পরিবেশ দূষণ প্রতিরোধ, হ্রাসকরণ এবং দূষণের প্রভাব প্রশমনের নিমিত্ত যে-কোনো পদক্ষেপ গ্রহণ অথবা সমন্বয় করিতে পারিবেন, এবং সামুদ্রিক পরিবেশ দূষণ ঘটায় বা ঘটাইতে পারে এইরূপ ঘটনার প্রতিরোধ বা উহার প্রভাব হ্রাসকরণের নিমিত্ত সাড়া প্রদানের জন্য সংশ্লিষ্ট অন্যান্য সংস্থার সহিত সহযোগিতার ভিত্তিতে পরিকল্পনা প্রস্তুত, পুনর্মূল্যায়ন ও বাস্তবায়ন করিতে ভূমিকা রাখিবেন ।

(৪) মহাপরিচালক, অধীন দপ্তর ও কার্যালয়সমূহের সকল কর্মচারীর ভূমিকা ও দায়িত্ব তার প্রশিক্ষণ এবং যোগ্যতা অনুযায়ী নির্দিষ্ট করিতে পারিবেন।

(৫) মহাপরিচালক, এই আইনের উদ্দেশ্যে বাংলাদেশের অনুসমর্থিত আইএমও কনভেনশনসমূহ অনুযায়ী 'Competent Authority' , 'Designated Authority' , 'Port State Authority' এবং 'Flag State Authority' হিসেবে বিবেচিত হইবেন।

৭। বাংলাদেশি জাহাজ ও নাবিকের নিবন্ধক।—(১) মহাপরিচালক, জাহাজ এবং নাবিকের মহানিবন্ধক হইবেন।

(২) মহাপরিচালক, উপধারা (১)-এর অধীন ক্ষমতা প্রয়োগের ক্ষেত্রে—

(ক) নৌবাণিজ্য দপ্তরের প্রিন্সিপাল অফিসার বা অন্য কোনো কর্মচারীকে জাহাজ নিবন্ধকের দায়িত্ব পালনের জন্য মনোনীত করিতে পারিবেন;

(খ) সরকারি সমুদ্র পরিবহন অফিসের শিপিং মাস্টার বা অন্য কোনো কর্মচারীকে নাবিক নিবন্ধকের দায়িত্ব পালনের জন্য মনোনীত করিতে পারিবেন।

৮। সার্ভে, পরিদর্শন, পর্যবেক্ষণ ও নিরীক্ষণ ।—(১) এই আইনের অধীন সার্ভে, পরিদর্শন,পর্যবেক্ষণ ও নিরীক্ষণ এবং অন্যান্য কার্যক্রম গ্রহণ করিবার জন্য প্রিন্সিপাল অফিসার, শিপিং মাস্টার বা মহাপরিচালক কর্তৃক এতদুদ্দেশ্যে অনুমোদিত কর্মচারী, এই আইন প্রযোজ্য হয় এমন কোনো জাহাজে আরোহণ, পরিদর্শন এবং সার্ভে করিতে পারিবেন, এবং এই আইনের অধীন কোনো নৌসংশ্লিষ্ট প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠান, নাবিক রিক্রুটিং এজেন্ট, শিপইয়ার্ড, ডক ইয়ার্ড, ওয়ার্কশপ, সার্ভিস স্টেশন, যন্ত্রাংশ প্রস্তুতকারক প্রতিষ্ঠান, কর্তৃপক্ষ কর্তৃক স্বীকৃত সংস্থা ও অন্যান্য সংস্থা এবং বন্দর পরিষেবার স্থলে প্রবেশ করিতে পারিবেন এবং সনদ, দলিল, রেকর্ডপত্র বা অন্য কোনো প্রমাণ তলব করিতে পারিবেন।

৯। মহাপরিচালক কর্তৃক অব্যাহতি ও নির্দেশনা প্রদানের ক্ষমতা।—(১) সরকার কর্তৃক লিখিত আদেশের মাধ্যমে নির্দেশিত হইলে, মহাপরিচালক উপকূলীয় নৌপরিবহণের চুক্তির সহিত অসংগতিপূর্ণ নহে এমন শর্তাবলি আরোপসহ কোনো ব্যক্তি বা সংস্থা বা জাহাজের উদ্দেশ্যে যে-কোনো নির্দেশনা প্রদান করিতে পারিবেন অথবা কোনো শর্ত প্রতিপালন হইতে মওকুফ করিতে পারিবেন।

(২) কোনো ব্যক্তি উপধারা (১)-এ প্রদত্ত কোনো নির্দেশনা মান্য করিতে ব্যর্থ হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে বা অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকার অর্থদণ্ডে বা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১০। সরকারের নির্দেশনা প্রতিপালন।—সরকার, প্রয়োজনে, মহাপরিচালককে এই আইন বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে ইহার সহিত অসংগতিপূর্ণ নহে এইরূপ সাধারণ নির্দেশনা প্রদান করিতে পারিবে, এবং মহাপরিচালক উহা বাস্তবায়নের নিমিত্ত প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করিবেন।

১১। সমঝোতা-স্মারক।—মহাপরিচালক, এই আইনের উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, সরকারের অনুমোদনক্রমে, দেশি ও বিদেশি সংস্থা ও কর্তৃপক্ষের সহিত সমঝোতা-স্মারক সম্পাদন করিতে পারিবেন।

১২। মেরিটাইম কাউন্সিল (Maritime Council) গঠন।—সরকার মেরিটাইম সংশ্লিষ্ট সংস্থা ও প্রতিষ্ঠানসমূহের প্রতিনিধিদের নিয়ে মেরিটাইম কাউন্সিল নামে একটি কাউন্সিল গঠন করিবে, ইহা অতঃপর 'কাউন্সিল' নামে অভিহিত হইবে এবং অধিদপ্তর কাউন্সিল সদস্যদের কার্যকর সমন্বয়ের জন্য সরকারকে প্রয়োজনীয় নির্বাহী, কারিগরি ও সাচিবিক সহায়তা প্রদান করিবে।

১৩। কাউন্সিলের কার্যাবলি।— কাউন্সিল, সরকারকে নিম্নবর্ণিত বিষয়ে পরামর্শ প্রদান করিবে, যথা;

(ক) নিরাপদ নৌপরিবহণ এবং উহার উন্নয়ন-সম্পর্কিত বিষয় পর্যালোচনা; এবং

(খ) সরকার, এই আইন হইতে উদ্ভূত অন্য কোনো বিষয়ে পরামর্শ চাহিলে উক্ত বিষয়।

(২) কাউন্সিল—

(ক) মেরিটাইম শিল্পের নিরাপত্তা, সুরক্ষা এবং দূষণ প্রতিরোধকল্পে, আন্তর্জাতিক বাধ্যবাধকতা প্রতিপালন করিবার জন্য দায়িত্বপ্রাপ্ত সংস্থাসমূহের কার্যাবলির উন্নতি বিধানকল্পে এবং সুনীল অর্থনীতির বিকাশে জাতীয় মেরিটাইম নীতিমালা তৈরি করিতে সরকারকে সাহায্য করিবে; এবং

(খ) জাতীয় মেরিটাইম নীতিমালা বাস্তবায়নকল্পে দিকনির্দেশনা তৈরি করিবে, যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ এবং সময় সময় পুনর্মূল্যায়ন ও কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করিবে ।

১৪। ক্লাসিফিকেশন সোসাইটিকে দায়িত্ব অর্পণ।—(১) মহাপরিচালক, এই আইনের এবং আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার কোড, প্রটোকল ও চুক্তির আওতায় নৌযানসমূহকে জরিপ সার্ভে, অডিট, সনদায়ন ও অন্যান্য কার্যাবলি প্রতিপালনের উদ্দেশ্যে অধিদপ্তর কর্তৃক অনুমোদিত ও ক্ষমতাপ্রাপ্ত ক্লাসিফিকেশন সোসাইটিকে অর্পণ করিতে পারিবে।

(২) ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি উপধারা (১)-এর অধীন সম্পাদিতব্য কার্যাবলির জন্য কর্তৃপক্ষের নিকট দায়বদ্ধ থাকিবে এবং জবাবদিহি করিবে।

(৩) অধিদপ্তর ক্লাসিফিকেশন সোসাইটির গঠন, চুক্তি, নিয়োগ, কার্যাবলি, দায়িত্বাবলি, যোগ্যতা, মনিটরিং এবং প্রয়োজনীয় অন্যান্য শর্তাদি আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার কোড-এর আলোকে নির্ধারণ করিবে এবং অর্পণকৃত কার্যাবলি সম্পাদনের জন্য ফি নির্ধারণ এবং আদায় করিতে পারিবে।

তৃতীয় অধ্যায়
জাহাজ নির্মাণ, জাহাজ নিবন্ধন, ইত্যাদি

১৫। বাংলাদেশে শিপইয়ার্ড এবং জাহাজ নির্মাণের নকশা অনুমোদন।—(১) মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত নৌবাণিজ্য দপ্তরের অনুমোদিত শিপইয়ার্ড কর্তৃক নির্মিত নৌযান ব্যতীত নৌযান নিবন্ধন করা যাইবে না ।

(২) উপধারা (১)-এর অধীন কোনো শিপইয়ার্ড বা জাহাজ নির্মাণের লাইসেন্স প্রাপ্তির উদ্দেশ্যে, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, মহাপরিচালক বরাবর আবেদন করিতে হইবে।

(৩) কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান বাংলাদেশে জাহাজ নির্মাণে ইচ্ছুক হইলে উক্ত জাহাজের বিস্তারিত বিবরণ এবং চাহিত নির্মাণ নকশাসমূহ অধিদপ্তর বা তৎকর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত অফিস বা কর্মচারী বা অধিদপ্তর কর্তৃক স্বীকৃত ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি হইতে অনুমোদনপ্রাপ্তি ব্যতীত নির্মাণ আরম্ভ করিবে না।

(৪) কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নিযুক্ত সার্ভেয়ার বা সার্ভেয়ারগণ নির্মাণাধীন জাহাজ বিভিন্ন পর্যায়ে তদারক করিবেন এবং, অধিদপ্তরের নিকট তদারক প্রতিবেদন প্রদান করিবেন।

(৫) শিপইয়ার্ড, প্রত্যেক নূতন জাহাজের কিল লেয়িং এবং নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হইবার ৩০ (ত্রিশ) দিনের মধ্যে, কর্তৃপক্ষকে প্রতিবেদন প্রদান করিবে।

(৬) মহাপরিচালক অথবা তৎকর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত নৌবাণিজ্য দপ্তর কর্তৃক সার্ভে এবং নিবন্ধন সম্পন্ন হইবার পূর্বে কোনো নৌযান বাণিজ্যিক কার্যক্রম শুরু করিবে না।

১৬। বাংলাদেশি জাহাজ নিবন্ধনের বাধ্যবাধকতা।—(১) কোনো বাংলাদেশি নাগরিক বা প্রতিষ্ঠানের মালিকানাধীন সমুদ্রগামী অথবা বাংলাদেশের জলসীমায় চলাচলকারী সকল জাহাজ ও জলযান এই আইনের অধীন বাংলাদেশে নিবন্ধন করিতে হইবে।

(২) সরকার কর্তৃক, সময় সময়, জারিকৃত কোনো আদেশ বা এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি মোতাবেক দ্বৈত নাগরিকত্বের অধিকারী কোনো বাংলাদেশি তাঁহার মালিকানাধীন জাহাজ বাংলাদেশে নিবন্ধন করিতে পারিবেন।

(৩) যেসকল প্রতিষ্ঠান বাংলাদেশের রেজিস্ট্রার অব জয়েন্ট স্টক কোম্পানি (RJSC)-তে নিবন্ধিত, তাহারা তাহাদের মালিকানাধীন জাহাজও বাংলাদেশে নিবন্ধন করিতে পারিবে।

(৪) যদি নিবন্ধনযোগ্য বাংলাদেশি কোনো জাহাজ বা জলযানের মালিক বা তাঁহার প্রতিনিধি বা মাস্টার চাহিবামাত্র নিবন্ধন সনদ বা যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন প্রদর্শন করিতে ব্যর্থ হন, তাহা হইলে এই আইনের দ্বারা ক্ষমতাপ্রাপ্ত ব্যক্তি উক্ত জাহাজ বা জলযান আটক করিতে পারিবে।

(৫) কোনো জাহাজ অন্য কোনো দেশে নিবন্ধিত থাকা অবস্থায় বাংলাদেশে নিবন্ধিত হইলে, উক্ত জাহাজের মালিক উক্ত দেশের নিবন্ধন বাতিল করিবার জন্য প্রয়োজনীয় সকল পদক্ষেপ গ্রহণ করিবেন।

(৬) কোনো ব্যক্তি এই ধারার অধীন কোনো বিধান লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৭) এই আইন কার্যকর হইবার পূর্বে Bangladesh Merchant Shipping Ordinance, 1983-এর অধীন নিবন্ধিত কোনো জাহাজ এই আইনের অধীন নিবন্ধিত হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে।

(৮) রপ্তানির উদ্দেশ্যে দেশে তৈরি জাহাজ যদি নিবন্ধিত না হইয়া থাকে এবং কোনো রাষ্ট্রের পতাকা বহন না করে তাহা হইলে উহা যে রাষ্ট্রে নিবন্ধন করিতে ইচ্ছুক সেই রাষ্ট্রে নিবন্ধিত মর্মে গণ্য হইবে।

১৭। জাহাজে জাতীয় পতাকা, প্রতীক বা চিহ্ন (Ensign) উত্তোলন এবং প্রদর্শন।—(১) বাংলাদেশ পতাকাবাহী জাহাজ (স্বার্থরক্ষা) আইন ও বিধিমালায় বর্ণিত বিধান অনুযায়ী সকল বাংলাদেশি জাহাজে বাংলাদেশের জাতীয় পতাকা এবং প্রতীক বা চিহ্ন যথাযথভাবে উত্তোলন ও প্রদর্শন করিতে হইবে।

(২) সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, জাহাজে উত্তোলন ও প্রদর্শণ যোগ্য পতাকা নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(৩) উপধারা (১) এবং (২)-এ বর্ণিত পতাকা ব্যতীত অন্য কোনো পতাকা কোনো বাংলাদেশি জাহাজে উত্তোলন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য জাহাজের মালিক, মাস্টার এবং সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিগণ অন্যূন ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৮। বাংলাদেশি জাহাজের জাতীয়তা গোপন করা।—(১) বাংলাদেশি জাহাজ ব্যতীত অন্য কোনো জাহাজ বাংলাদেশের জলসীমায় অবস্থানকালীন সময় ব্যতীত বাংলাদেশি জাতীয় পতাকা এবং প্রতীক বা চিহ্ন ব্যবহার করিতে পারিবে না।

(২) বাংলাদেশি জাহাজের মালিক বা মাস্টার জ্ঞাতসারে এইরূপ কোনো কিছু করিবেন না, বা কিছু করিবার অনুমতি প্রদান করিবেন না, বা এইরূপ কোনো কাগজপত্র বা দলিল বহন করিবেন না বা বহন করিবার অনুমতি প্রদান করিবেন না, যাহাতে জাহাজের বাংলাদেশি জাতীয়তা গোপন থাকে বা জাহাজ বিদেশি জাতীয়তা ধারণ করে।

(৩) এই ধারার কোনো বিধান লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদন্ডে অথবা অনধিক ১,৮০০ (এক হাজার আটশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকার অর্থদন্ডে অথবা উভয় দন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

১৯। বিদেশি এবং বাংলাদেশি জাহাজের যথাযথ জাতীয় পতাকা উত্তোলনের ক্ষেত্রসমূহ।— (১) বিদেশি এবং বাংলাদেশি জাহাজ নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে যথাযথভাবে জাতীয় পতাকা উত্তোলন করিবে, যথা;

(ক) বাংলাদেশ নৌবাহিনীর কোনো জাহাজ হইতে সংকেত প্রদান করা হইলে;

(খ) বাংলাদেশি জাহাজ কোনো বিদেশি বন্দরে প্রবেশ, অবস্থান ও উক্ত স্থান হইতে বহির্গমনের সময়; এবং

(গ) বিদেশি পতাকাবাহী এবং বাংলাদেশি জাহাজ বাংলাদেশের কোনো বন্দরে প্রবেশ, অবস্থান ও উক্ত স্থান হইতে বহির্গমনের সময়।

(২) কোনো জাহাজের মাস্টার উপধারা (১) এর বিধান লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

২০। বিদেশি এবং বাংলাদেশি জাহাজের বাংলাদেশের বন্দরে আগমন ও বহির্গমনের পূর্বে ছাড়পত্র গ্রহণ।—(১) বিদেশি এবং বাংলাদেশি জাহাজকে বাংলাদেশের বন্দর ত্যাগের পূর্বে যথাযথ প্রক্রিয়া অনুসরণপূর্বক সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ হইতে ছাড়পত্র গ্রহণ করিতে হইবে, এবং এইরূপ ছাড়পত্র ব্যতীত কোনো জাহাজ বন্দর ত্যাগ করিতে পারিবে না।

(২) যদি কোনো জাহাজ ছাড়পত্র ব্যতীত বন্দর ত্যাগ করে, তাহা হইলে আইনের দ্বারা ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষ উক্ত জাহাজ আটক করিয়া আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে।

২১। অনিবন্ধিত জাহাজের দায়-দায়িত্ব।—কোনো অনিবন্ধিত জাহাজ নিবন্ধিত জাহাজের অনুরূপ অধিকার বা সুযোগ-সুবিধা বা সুরক্ষা পাইবে না, তবে প্রযোজ্য সকল সরকারি পাওনা ও বকেয়া পরিশোধ, জরিমানা, বাজেয়াপ্ত হইবার দায় এবং জাহাজ ও জাহাজের কোনো ব্যক্তি কর্তৃক সংঘটিত অপরাধের ক্ষেত্রে উহা বাংলাদেশে নিবন্ধিত একটি জাহাজ বলিয়া গণ্য হইবে।

২২। জাহাজ বাজেয়াপ্তি-পরবর্তী কার্যধারা।—কোনো জাহাজ সম্পূর্ণভাবে অথবা জাহাজের কোনো শেয়ার, আপাতত বলবৎযোগ্য কোনো আইনের অধীন, অথবা আদালত কর্তৃক বাজেয়াপ্ত হইলে, মহাপরিচালক অথবা তৎকর্তৃক মনোনীত কোনো কর্মচারী অথবা সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মচারী, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, উক্ত জাহাজ জব্দ ও আটক করিতে পারিবেন এবং উহাকে অ্যাডমিরালটি কোর্টে বিচারের আওতায় আনিতে পারিবেন।

২৩। জাহাজ নিবন্ধন।— (১)কোনো জাহাজ বাংলাদেশে নিবন্ধনের যোগ্য হইবে যদি—

(ক) তাহা এমন কোনো ব্যক্তি বা সত্তার মালিকানাধীন হয়, যিনি বা যাহা বাংলাদেশে জাহাজের মালিক হইবার যোগ্য;

(খ) নিবন্ধনের আবেদন যথাযথভাবে পেশ করা হয়;

(২) তৎসত্ত্বেও, নিবন্ধক বিধি মেতাবেক নিবন্ধন করিতে অস্বীকার করিতে পারিবে অথবা নিবন্ধন বাতিল করিতে পারিবে।

(৩) কোনো জাহাজ অন্য কোনো দেশে নিবন্ধিত থাকা অবস্থায় বাংলাদেশে নিবন্ধিত হইতে চাহিলে, উক্ত জাহাজের মালিক উক্ত দেশের নিবন্ধন বাতিল করিবার জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করিবে।

(৪) কোনো ব্যক্তি উপধারা (৩)-এর বিধান লঙ্ঘন করিলে এই আইনের বিধান মোতাবেক দন্ডনীয় হইবে ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে দন্ডিত হইবে।

(৫) এই ধারায় 'এই আইনের সংশ্লিষ্ট শর্তাবলি' বলিতে নিবন্ধন-পরবর্তী অনুসরণীয় শর্তাবলিসহ নিম্নোক্ত বিষয়ে এই আইনের শর্তাবলি বুঝাইবে—

(ক) জাহাজ বা উহার সরঞ্জামাদির অবস্থা যাহা তাহাদের নিরাপত্তা বা দূষণের ঝুঁকির সহিত সম্পৃক্ত হয়; এবং

(খ) ঐ জাহাজে নিযুক্ত ব্যক্তিদের নিরাপত্তা, স্বাস্থ্য ও কল্যাণ।

(৬) সরকার, মহানিবন্ধককে তাঁহার দায়িত্ব-সম্পর্কিত যে-কোনো নির্দেশনা প্রদান করিতে পারিবে।

(৭) বাংলাদেশি জাহাজ নিবন্ধনের জন্য একটি নিবন্ধনবহি বা রেকর্ড থাকিবে। জাহাজের মালিক কর্তৃক আবেদন করা হইলে, নির্ধারিত ফি প্রদান সাপেক্ষে, নিবন্ধনবহির সংশ্লিষ্ট তথ্য প্রদান করা যাইবে।

(৮) সরকার জাহাজ নিবন্ধনের পদ্ধতিসহ প্রয়োজনীয় অন্যান্য বিষয়াদি বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে ।

২৪। সরকারি জাহাজ নিবন্ধনের ক্ষমতা।—সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, সরকারি কোনো জাহাজকে যৌক্তিক কারণে বিশেষ বিবেচনায় নিবন্ধন ও সার্ভের ক্ষেত্রে এই আইনের শর্তসমূহ শিথিল করিতে পারিবে।

২৫। নথি জালকরণ।—যদি কোনো ব্যক্তি নিবন্ধনবহি, নির্মাণ সনদ, সার্ভে সনদ, নিবন্ধন সনদ, মালিকানার ঘোষণা, বিক্রয়-বিল বা বন্ধকি দলিল অথবা এতৎসংশ্লিষ্ট কোনো এন্ট্রি, সনদ বা পৃষ্ঠাঙ্কন জাল করেন, প্রতারণাপূর্বক

পরিবর্তন করেন, বা উক্তরূপ জাল বা প্রতারণায় সহায়তা করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৩ (তিন) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২৬। জাহাজের ধারণক্ষমতা (Tonnage) নির্ধারণ।—

(১) জাহাজের ধারণক্ষমতা আন্তর্জাতিক টনেজ কনভেনশন মোতাবেক নির্ধারিত হইবে।

(২) আন্তর্জাতিক টনেজ কনভেনশন-এর অনুস্বাক্ষরকারী সকল রাষ্ট্র কর্তৃক পরিমাপকৃত টনেজকে পুনর্নির্ণয় ব্যতিরেকে নিবন্ধন সনদে বা অন্যান্য যাবতীয় কাজে প্রয়োগ করা যাইবে।

(৩) মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক মনোনীত কর্মচারী যৌক্তিক কারণে কোনো বিদেশি জাহাজের টনেজ পুনর্নির্ণয় করিবার আদেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

২৭। বেয়ারবোট চার্টার জাহাজ নিবন্ধন।—(১) বেয়ারবোট চার্টার জাহাজের নিবন্ধন নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে, যথা:

(ক) বাংলাদেশ ব্যতীত অন্য কোনো রাষ্ট্রে নিবন্ধিত জাহাজ, যাহা মূল নিবন্ধনকারী রাষ্ট্র হিসেবে গণ্য হইবে; এবং

(খ) এই আইনের অধীন বেয়ারবোট চার্টার হিসেবে নিবন্ধিত জাহাজ, যাহা বাংলাদেশি জাহাজ হিসেবে নিবন্ধিত হইবার যোগ্যতাসম্পন্ন হইবে।

(২) বেয়ারবোট চার্টার জাহাজ হিসেবে নিবন্ধিত কোনো জাহাজের নিবন্ধন বাতিল হইবে, যদি—

(ক) ভাড়াচুক্তির মেয়াদ শেষ হইয়া যায়; বা

(খ) ভাড়াকারী লিখিতভাবে অনুরোধ জানায়; বা

(গ) জাহাজের মূল নিবন্ধকারী রাষ্ট্র কর্তৃক জাহাজটির বেয়ারবোট চার্টার নিবন্ধনের অধিকার বিলোপ করা হয়।

(৩) এই আইনের অধীন প্রযোজ্য নিবন্ধন বাতিলের শর্তাবলি বেয়ারবোট চার্টার নিবন্ধন বাতিলের ক্ষেত্রেও প্রযোজ্য হইবে।

(৪) বিদেশে নিবন্ধিত জাহাজের ক্ষেত্রে জাহাজের মালিককে বিদেশি রাষ্ট্রের নিবন্ধন কর্তৃপক্ষের নিকট হইতে বাংলাদেশের নিবন্ধন অথবা নিবন্ধন বাতিলের সম্মতি গ্রহণ করিতে হইবে।

(৫) যে মেয়াদের জন্য কোনো জাহাজ বেয়ারবোট চার্টারে নিবন্ধিত হইবে, সেই মেয়াদের জন্য—

(ক) বাংলাদেশি জাহাজ হিসেবে বাংলাদেশের পতাকা এবং প্রতীক বা চিহ্ন বহন করিতে পারিবে;

(খ) বাংলাদেশে নিবন্ধিত বিদেশি জাহাজ, ভিন্নরূপ কোনো বিধান না থাকিলে, বাংলাদেশি পতাকা এবং প্রতীক বা চিহ্ন বহন করিতে পারিবে।

(৬) লিয়েন, বন্ধক ও অন্যান্য ব্যক্তিগত অধিকারসমূহ সংশ্লিষ্ট ক্ষেত্রে বাংলাদেশি ও বিদেশি নিবন্ধনকারী রাষ্ট্রের আইনের অধীন পৃথকভাবে নির্ধারিত হইবে।

২৮। বাংলাদেশি পতাকাবাহী জাহাজ বেয়ারবোট চার্টারে প্রদান।—(১) বাংলাদেশি জাহাজের মালিক হইবার যোগ্য নহে এমন ব্যক্তি বা ব্যক্তিবর্গ বা সংস্থা কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বেয়ারবোট চার্টার করিতে পারিবে এবং বিদেশি রাষ্ট্রের অনুমোদনসাপেক্ষে উক্ত রাষ্ট্রে নিবন্ধন করিতে পারিবে এবং এইরূপ ক্ষেত্রে উহার বাংলাদেশি নিবন্ধন বাতিল হইবে না, তবে চার্টার মেয়াদের মধ্যে উক্ত জাহাজ বাংলাদেশি পতাকা বহন করিতে পারিবে না এবং উহার উপর বাংলাদেশি নিবন্ধনের আওতায় লিয়েন, বন্ধক এবং অন্যান্য মালিকানার অধিকার বজায় থাকিবে।

(২) বেয়ারবোট চার্টার প্রদানকৃত কোনো বাংলাদেশি জাহাজের বেয়ারবোট চুক্তির মেয়াদ ২ (দুই) বৎসর হইবে এবং মালিকের লিখিত অনুরোধ সাপেক্ষে জাহাজ নিবন্ধক উক্ত মেয়াদ ১ (এক) বৎসর করিয়া বৃদ্ধি করিতে পারিবেন।

(৩) উপধারা (১)-এর অধীন বেয়ারবোট চার্টারার এমন কোনো বিদেশি কোম্পানি বা সংস্থার সহিত বেয়ারবোট চার্টার করিবেন না যাহাতে জাহাজ মালিকের প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষ কোনো স্বার্থ রহিয়াছে বা কোনোরূপ প্রভাব রহিয়াছে:

তবে শর্ত থাকে যে, যদি জাহাজ নিবন্ধকের নিকট এইরূপ প্রমাণাদি উপস্থাপিত হয়, যাহাতে প্রতীয়মান হয় যে, কোনো আন্তর্জাতিক নৌবাণিজ্যে প্রবেশাধিকারের শর্ত হিসেবে পতাকা পরিবর্তন প্রয়োজন, তাহা হইলে উক্তরূপ শর্ত প্রযোজ্য হইবে না।

চতুর্থ অধ্যায়
উপকূলীয় ব্যবসায়ের লাইসেন্স, ইত্যাদি

২৯। উপকূলীয় ব্যবসায়ের লাইসেন্স।—(১) সমুদ্রগামী ও উপকূলীয় অন্যূন ১৫০ (একশত পঞ্চাশ) গ্রস টনেজের উর্ধ্বে বা সরকার, কর্তৃক সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, নির্ধারিত টনেজ বিশিষ্ট ইঞ্জিন ও যন্ত্রচালিত জাহাজসমূহের ক্ষেত্রে লাইসেন্স গ্রহণ করিতে হইবে।

(২) বাংলাদেশি জাহাজ নহে অথবা বাংলাদেশি কোনো নাগরিক বা কোম্পানি বা কর্মচারী বা অন্য কোনো কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ভাড়াকৃত নহে এইরূপ কোনো জাহাজ শিপিং কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ইস্যুকৃত লাইসেন্স ব্যতীত, উপকূলীয় ব্যবসায় বা কার্যক্রমে নিয়োজিত হইবে না।

(৩) উপধারা (২)-এর অধীন ইস্যুকৃত লাইসেন্স উপকূলীয় ব্যবসায় বা কার্যক্রমের সম্পূর্ণ বা অংশবিশেষের ক্ষেত্রে, উক্ত লাইসেন্সে উল্লিখিত শর্তসমূহ প্রযোজ্য করা যাইবে।

(৪) উপধারা (২)-এ ইস্যুকৃত লাইসেন্স যতদিন প্রত্যাহার না করা হইবে বা বাতিল না হইবে ততদিন বলবৎ থাকিবে।

(৫) যদি কোনো ব্যক্তি উপধারা (২)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি উক্তরূপ প্রত্যেক অপরাধের জন্য অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৬) জাহাজ চার্টারের উপর বিধিনিষেধ—

(ক) মহাপরিচালকের লিখিত পূর্বানুমতি ব্যতীত কোনো বাংলাদেশি নাগরিক বা কোনো কোম্পানি বা কর্মচারী বা অন্য কোনো কর্তৃপক্ষ এইরূপ কোনো জাহাজ চার্টার করিতে পারিবেন না;

(খ) এই ধারার কোনো বিধান লঙ্ঘন করিয়া করা যে-কোনো লেনদেন অকার্যকর বা বাতিল হইবে;

(গ) যদি কোনো ব্যক্তি দফা (ক)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন বা লঙ্ঘনের চেষ্টা করেন তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৩ (তিন) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১,৮০০ (এক হাজার আটশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন ।

(৭) বাংলাদেশের কোনো নাগরিক বা কোনো স্থানীয় শিপিং এজেন্ট বা শিপিং লাইনস বা মাল্টি মোডাল ট্রান্সপোর্ট অপারেটরের ডেলিভারি এজেন্ট বা ফ্রেইট ফরওয়ার্ডিং এজেন্ট বা ক্যারিয়ারের উক্তরূপ এজেন্ট আমদানি-রপ্তানি সমুদ্র-বাণিজ্যের কার্গোতে উপর্যুক্ত কর্তৃপক্ষের লিখিত পূর্বানুমতি ব্যতীত যে-কোনো নামে কোনো ধরনের চার্জ আরোপ বা দাবি করিতে পারিবেন না।

(৮) যদি কোনো ব্যক্তি উপধারা (৭)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন বা লঙ্ঘনের চেষ্টা করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৩ (তিন) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা প্রকৃত আদায়কৃত চার্জের দ্বিগুণ পরিমাণ অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৩০। লাইসেন্স প্রত্যাহার ইত্যাদি।—(১) উপকূলীয় ব্যবসায় বা কার্যক্রম পরিচালনার জন্য প্রদত্ত লাইসেন্স উহা প্রদানকারী কর্তৃপক্ষ কর্তৃক পরিবর্তন, স্থগিত, প্রত্যাহার বা বাতিল করা যাইবে, তবে সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিকে উক্তরূপ প্রত্যাহার বা বাতিল সম্পর্কে বক্তব্য রাখিবার যুক্তিসংগত সুযোগ প্রদান না করিয়া এইরূপ কোনো লাইসেন্স প্রত্যাহার বা বাতিল করা যাইবে না।

(২) যদি উপকূলীয় ব্যবসায় বা কার্যক্রম পরিচালনার জন্য প্রদত্ত কোনো লাইসেন্স প্রত্যাহার বা বাতিল করা হয় অথবা অন্য কোনোভাবে উহা বৈধতা হারায়, তাহা হইলে যে ব্যক্তি বরাবর লাইসেন্সটি প্রদান করা হইয়াছিল তিনি উক্তরূপ প্রত্যাহার, বাতিল বা বৈধতা হারানোর ৬০ (ষাট) দিনের মধ্যে উহা প্রদানকারী কর্তৃপক্ষের নিকট ফেরত প্রদান অথবা ফেরত প্রদানের ব্যবস্থা করিবেন।

(৩) কোনো ব্যক্তি উপধারা (২)-এর বিধান লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১,৮০০ (এক হাজার আটশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৩১। আঞ্চলিক জলসীমার অভ্যন্তরে কার্যকলাপ সম্পর্কে শর্তাবলি এবং বিধিনিষেধ।—(১) কোনো জাহাজ বাংলাদেশের জলসীমা হইতে বা অভিমুখে ব্যবসায় করিবে না, যদি না—

(ক) উক্ত জাহাজ বাংলাদেশি সমুদ্রগামী বা উপকূলীয় জাহাজ হয়; অথবা

(খ) উক্ত জাহাজের বৈদেশিক নিবন্ধন সনদ থাকে।

(২) বিদেশি কোনো সরকারের সহিত বিদ্যমান কোনো চুক্তি ব্যতীত, কেবল বাংলাদেশি জাহাজ বাংলাদেশের জলসীমায় স্থানীয় ব্যবসায় বা কার্যক্রমে নিয়োজিত হইতে পারিবে।

(৩) প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজকে কোনো তৃতীয় পক্ষের লোকসান বা ক্ষতির ঝুঁকির বিপরীতে, বিশেষ করিয়া নিম্নবর্ণিত বিষয়ে, বিমা করিতে হইবে, যথা:

(ক) নাবিকের প্রতি জাহাজ মালিকের দায়সংক্রান্ত; এবং

(খ) তৃতীয় পক্ষের লোকসান বা ক্ষতির দাবিসংক্রান্ত।

(৪) যে-কোনো বিদেশি জাহাজ যাহা, বাংলাদেশ জলসীমায় নোঙর করিবে বা ব্যবসায় করিবে অথবা বাংলাদেশের কোনো বন্দরে প্রবেশ করিবে, উক্ত জাহাজকে তৃতীয় পক্ষের লোকসান বা ক্ষতির ঝুঁকির বিপরীতে বিমা করিতে হইবে।

(৫) বাংলাদেশি জাহাজ ব্যতীত অন্য কোনো জাহাজ মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষের লিখিত পূর্বানুমতি ব্যতীত তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাস মজুত, গ্যাসকরণ, পুনঃগ্যাসকরণ, বোঝাই বা খালাস, অথবা তরলীকৃত পেট্রোলিয়াম গ্যাস বোঝাই বা খালাসে নিয়োজিত হইবে না, অথবা খাদ্যশস্য বা অন্যান্য মালের লাইটারেজে অথবা খাদ্যশস্য ব্যতীত অন্য মালামালের ট্রান্সশিপমেন্টের জন্য বাংলাদেশ জলসীমার অভ্যন্তরে কোনো স্থানে বাংলাদেশের কোনো গন্তব্যে পরিবহণের জন্য ব্যবহৃত হইবে না।

(৬) কোনো বিদেশি জাহাজ মহাপরিচালক বা তৎকতৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের লিখিত পূর্বানুমতি ব্যতীত, বাংলাদেশের জলসীমায় বাল্ক কার্গো (bulk cargo) বোঝাই বা খালাসের উদ্দেশ্যে এইরূপ যন্ত্র বা সরঞ্জাম ব্যবহার করিবে না যাহা জাহাজের সহিত স্থায়ীভাবে সংযুক্ত নহে।

(৭) উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের লিখিত পূর্বানুমোদন ব্যতীত বাংলাদেশের কোনো নাগরিক বা কোনো স্থানীয় শিপিং এজেন্ট বা শিপিং লাইন বা বহুমুখী পরিবহণ অপারেটরের ডেলিভারি এজেন্ট বা ফ্রেট ফরওয়ার্ডিং এজেন্ট বা জাহাজের অনুরূপ কোনো এজেন্ট বাংলাদেশ হইতে বা অভিমুখে জাহাজবাহিত আমদানি-রপ্তানি মালামালের উপর সম্মত ভাড়া ব্যতীত অন্য কোনো মাশুল, তাহা যে নামেই অভিহিত হউক না কেন, আরোপ বা দাবি করিবে না।

(৮) যদি কোনো ব্যক্তি—

(ক) উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১,৮০০ (এক হাজার আটশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন;

(খ) উপধারা (২), (৩), (৪), (৫) ও (৬)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১,৮০০ (এক হাজার আটশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন;

(গ) উপধারা (৭)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন বা লঙ্ঘন করিবার চেষ্টা করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৩ (তিন) বৎসরের কারাদণ্ডে, অথবা বাস্তবে আদায়কৃত মাশুলের অনধিক দ্বিগুণ পরিমাণ অর্থদণ্ডে, অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৩২। নাবালকত্ব বা অন্যান্য অযোগ্যতা সম্পর্কিত বিধান।—(১) যদি কোনো জাহাজের মালিক বা উহার শেয়ার গ্রহণে ইচ্ছুক ব্যক্তি নাবালকত্ব, মানসিক অসুস্থতা বা অন্য কোনো কারণে উক্ত জাহাজ বা শেয়ারের নিবন্ধনের বিষয়ে এই আইনের অধীন নির্দেশিত বা অনুমিত কোনো ঘোষণা প্রদানে অসমর্থ হন, তাহা হইলে উক্ত ব্যক্তির অভিভাবক বা ট্রাস্টি, অথবা উক্তরূপ অভিভাবক বা ট্রাস্টি না থাকিলে, উক্ত ব্যক্তির আবেদনের পরিপরিপ্রেক্ষিতে যথাযথ এখতিয়ার সম্পন্ন কোনো আদালত কর্তৃক নিযুক্ত কোনো ব্যক্তি, উক্তরূপ ঘোষণা অথবা অবস্থার পরিপরিপ্রেক্ষিতে, যতদূর সম্ভব, একইরূপ ঘোষণা প্রদান এবং উক্তরূপ অক্ষম ব্যক্তির নামে ও তাঁহার পক্ষে অন্য যে-কোনো কার্য সম্পন্ন করিতে পারিবেন।

(২) উপধারা (১)-এ উল্লেখিত কোনো ব্যক্তির নামে ও পক্ষে উক্তরূপ ব্যক্তি কর্তৃক সম্পাদিত সকল কার্য এইরূপ কার্যকর হইবে যেন উহা উক্ত নাবালক, মানসিকভাবে অসুস্থ বা অক্ষম ব্যক্তি কর্তৃক সম্পাদিত হইয়াছে।

৩৩। লাভজনক স্বার্থ ও স্বত্বভোগী মালিকের দায়-দায়িত্ব।—(১) কোনো চুক্তি হইতে উদ্ভূত স্বার্থ অথবা অন্য কোনো ন্যায়সংগত স্বার্থ জাহাজের মালিক বা বন্ধকগ্রহীতা কর্তৃক অথবা তাহাদের বিরুদ্ধে অন্য কোনো ব্যক্তিগত সম্পত্তির ন্যায় কার্যকর করা যাইবে।

(২) কোনো ব্যক্তির অন্য কোনো ব্যক্তির নামে নিবন্ধিত কোনো জাহাজ বা জাহাজের শেয়ারে বন্ধক ব্যতীত অন্য কোনো লাভজনক স্বার্থ থাকিলে এইরূপ ব্যক্তি এবং মালিক হিসেবে নিবন্ধিত ব্যক্তি উভয়ই, এই আইন বা আপাতত বলবৎযোগ্য অন্য কোনো আইনের অধীন, জাহাজ বা জাহাজের শেয়ার মালিকের উপর আরোপযোগ্য অর্থদণ্ডের আওতায় থাকিবেন এবং উভয়ের বা কোনো একজনের বিপক্ষে এইরূপ দণ্ড কার্যকর করিবার কার্যধারা গ্রহণ করা যাইবে।

পঞ্চম অধ্যায়
মালিকানা পরিবর্তন ও সঞ্চারণ, বন্ধক, মেরিটাইম লিয়েন ইত্যাদি

৩৪। জাহাজের মালিকানা পরিবর্তন।—এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি মোতাবেক, নির্ধারিত ফর্মে, জাহাজের মালিক ও ক্রয়কারীর মধ্যে সম্পাদিত চুক্তি অনুসারে নিবন্ধনবহিতে উল্লিখিত বিক্রয়কারী ও ক্রয়কারী বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত আইনগত প্রতিনিধির স্বাক্ষরের মাধ্যমে বাংলাদেশি জাহাজের মালিক হইবার যোগ্য কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের নিকট মালিকানা হস্তান্তর করা যাইবে।

৩৫। মৃত্যু, দেউলিয়াত্ব, ইত্যাদি ক্ষেত্রে বাংলাদেশি জাহাজের মালিকানা স্থানান্তর (Transmission) নিবন্ধন।—**(১)** যদি কোনো বাংলাদেশি জাহাজের সম্পদ বা সম্পদের শেয়ার উহার মালিকের মৃত্যু বা দেউলিয়াত্বের কারণে, এই আইনের অধীন হস্তান্তর (transfer) ব্যতীত অন্য কোনো আইনসংগত উপায়ে, অন্য কোনো ব্যক্তি বা সংস্থার

উপর মালিকানা স্থানান্তরিত হয়, তাহা হইলে উক্ত ব্যক্তি বা সংস্থা আইনগত দলিলাদির স্বাক্ষরিত কপিসহ, নির্ধারিত ফর্মে, মালিকানা স্থানান্তরের আবেদন করিতে পারিবে, এবং এইরূপ ক্ষেত্রে, এই আইনের অধীন নিবন্ধনসংশ্লিষ্ট অন্যান্য যোগ্যতার শর্ত প্রতিপালন-সাপেক্ষে, জাহাজটির মালিকানা স্থানান্তর নিবন্ধন করা যাইবে।

(২) রেজিস্ট্রার নিবন্ধন সম্পন্ন হইবার পর এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি মোতাবেক নূতন নিবন্ধন সনদ ইস্যু বা বিদ্যমান সনদে পৃষ্ঠাঙ্কন করিবেন।

৩৬। বাংলাদেশি জাহাজ হিসেবে গণ্য নহে এইরূপ জাহাজের বিক্রয়াদেশ।—(১) মৃত্যু, দেউলিয়াত্ব বা অন্য কোনো কারণে কোনো জাহাজের সম্পত্তি বা উহার শেয়ার স্থানান্তরের ফলে উহা বাংলাদেশি জাহাজ হিসেবে পরিগণিত না হইলে, উক্ত জাহাজের রেজিস্ট্রার কোনো পরিস্থিতিতে জাহাজটি বাংলাদেশি জাহাজের বৈশিষ্ট্য হারাইয়াছে উহা উল্লেখ করিয়া সরকারের নিকট একটি প্রতিবেদন পেশ করিবেন।

(২) উপধারা (১)-এর অধীন প্রতিবেদন প্রাপ্তির পর, সরকার, উক্তরূপে স্থানান্তরিত সম্পত্তি বা শেয়ার বাংলাদেশি জাহাজের মালিক হইবার যোগ্য কোনো ব্যক্তি বা কোম্পানির নিকট বিক্রয়ের জন্য নির্দেশনা চাহিয়া, সুপ্রীম কোর্টের হাইকোর্ট বিভাগে আবেদন করিতে পারিবে।

(৩) সুপ্রীম কোর্টের হাইকোর্ট বিভাগ আবেদনের সমর্থনে প্রয়োজনীয় সাক্ষ্য-প্রমাণ দাখিলের নির্দেশ দিতে পারিবে এবং যেরূপ প্রয়োজনীয় মনে করিবে সেইরূপ শর্তসাপেক্ষে, যদি থাকে, উক্ত বিষয়ে আদেশ প্রদান করিতে পারিবে, অথবা যদি প্রতীয়মান হয় যে, জাহাজটি এখনও বাংলাদেশি জাহাজ রহিয়াছে, তাহা হইলে উক্ত আবেদন প্রত্যাখ্যান করিতে পারিবে এবং যদি জাহাজের সম্পদ বা উহার শেয়ার বিক্রয়ের আদেশ প্রদান করে, তাহা হইলে ব্যয় কর্তনের পর বিক্রয়লব্ধ অর্থ, উক্তরূপ স্থানান্তরের ফলে যে ব্যক্তি উহা প্রাপ্তির অধিকারী, তাহাকে পরিশোধ করিবার আদেশ প্রদান করিবে।

(৪) যদি হাইকোর্ট বিভাগ এই মর্মে সন্তুষ্ট হয় যে, নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সরকারের আবেদন না করিবার পর্যাপ্ত কারণ রহিয়াছে, তাহা হইলে নির্ধারিত সময় অতিবাহিত হইবার পরও আবেদন গ্রহণ করিতে পারিবে।

৩৭। আদালতের আদেশে বিক্রীত জাহাজ হস্তান্তর।—যখন কোনো আদালত, এই আইনের অধীনে অথবা অন্য কোনোরূপে, কোনো জাহাজ বা উহার শেয়ার বিক্রয়ের আদেশ প্রদান করে, তখন উক্ত আদেশে আদালত কর্তৃক নির্ধারিত কোনো ব্যক্তিকে উক্ত জাহাজ বা শেয়ার হস্তান্তর করিবার অধিকার অর্পণ করিয়া একটি ঘোষণা থাকিবে এবং অতঃপর উক্ত নির্ধারিত ব্যক্তি উক্ত জাহাজ বা শেয়ার এমনভাবে হস্তান্তর করিবার অধিকার প্রাপ্ত হইবে যেন তিনিই উহার মালিক এবং এই আইনের অন্যান্য বিধানসাপেক্ষে, উক্ত জাহাজ বা শেয়ার হস্তান্তরের ক্ষেত্রে, তিনিই মালিক বলিয়া গণ্য হইবেন।

৩৮। জাহাজ বা উহার শেয়ার বন্ধক।—(১) এই আইনের অধীন নিবন্ধিত জাহাজ বা উহার শেয়ার কোনো ঋণ বা অন্য কোনো মূল্যবান প্রতিদানের বিপরীতে, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, অথবা অবস্থার পরিপরিপ্রেক্ষিতে অনুরূপ কোনো পদ্ধতিতে বন্ধক রাখা যাইবে এবং এইরূপ ক্ষেত্রে জাহাজের মালিক বা অংশীদার বন্ধকদাতা এবং জাহাজের বিপরীতে সরকার কর্তৃক স্বীকৃত আর্থিক ঋণদাতা প্রতিষ্ঠান বন্ধকগ্রহীতা বলিয়া গণ্য হইবে।

(২) এই আইনের অধীন বাংলাদেশি জাহাজের মালিক কোনো ঋণদাতা প্রতিষ্ঠানের ঋণ অনুমোদনের দলিল এবং উক্ত জাহাজটির নিবন্ধন অফিসে নির্ধারিত 'মর্টগেজ ফর্মে' এবং নিবন্ধনবহিতে বন্ধকদাতা ও বন্ধকগ্রহীতা অথবা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত বৈধ প্রতিনিধির স্বাক্ষরের মাধ্যমে উক্ত বন্ধক নিবন্ধন করা যাইবে এবং উহা নিবন্ধিত বন্ধক বলিয়া গণ্য হইবে।

(৩) নিবন্ধক, প্রত্যেক বন্ধকদলিলে বন্ধক প্রদানের তারিখ ও সময় পৃষ্ঠাঙ্কন করিয়া ৩ (তিন)টি মূল বন্ধকদলিল, যথাক্রমে, বন্ধকদাতা, বন্ধকগ্রহীতাকে প্রদান করিবেন এবং নিবন্ধন অফিসে সংরক্ষণ করিবেন।

৩৯। বন্ধকের অবসান, বন্ধক গ্রহীতায় অবসান, দেউলিয়াত্ব, হস্তান্তর ইত্যাদি।—(১)বন্ধকদাতার আবেদন ও বন্ধকগ্রহীতার অনাপত্তি সাপেক্ষে নিবন্ধক বন্ধকীর অবসান ঘটাইতে পারিবেন।

(২) আইনগত অধিকার ব্যতীত কেবল বন্ধকের কারণে কোনো বন্ধকগ্রহীতা নিবন্ধিত জাহাজ বা উহার শেয়ার বিক্রয় বা অন্য কোনোরূপে হস্তান্তর করিবার অধিকারী হইবেন না।

(৩) নিবন্ধিত বন্ধকের ক্ষেত্রে বন্ধকদাতা দেউলিয়া ঘোষিত হইলেও তাঁহার জাহাজ বা শেয়ারের বন্ধক প্রভাবিত হইবে না এবং উক্ত জাহাজের বন্ধক বন্ধকদাতার অন্যান্য পাওনাদারের যে-কোনো অধিকার, দাবি বা স্বার্থের উপর প্রাধান্য পাইবে।

(৪) জাহাজ বা উহার শেয়ারের কোনো নিবন্ধিত বন্ধক কোনো ব্যক্তি বা সংস্থার নিকট, নির্ধারিত পদ্ধতিতে হস্তান্তর করা যাইবে।

(৫) বাংলাদেশের প্রচলিত আইনের বিধান প্রতিপালন-সাপেক্ষে এবং সরকার কর্তৃক, সময়ে সময়ে, এতদ্‌বিষয়ে জারিকৃত নির্দেশনা অনুযায়ী কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বা উহার শেয়ারের নিবন্ধিত মালিক উক্ত জাহাজ বা শেয়ার বাংলাদেশের বাহিরে অন্য কোনো জায়গায় বিক্রয় বা বন্ধকের মাধ্যমে হস্তান্তর করিতে পারিবেন।

৪০। আন্তর্জাতিক মেরিটাইম লিয়েন কনভেনশন অনুসারে দাবি নিষ্পত্তি।—দাবি নিষ্পত্তি এবং উক্ত লিয়েন সংক্রান্ত অগ্রাধিকারক্রম এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি এবং আন্তর্জাতিক মেরিটাইম লিয়েন কনভেনশন অনুসারে নিশ্চিত করা হইবে।

ব্যাখ্যা: 'মেরিটাইম লিয়েন কনভেনশন' বলিতে International Convention On Maritime Liens And Mortgages, 1993 এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমুহ কে বুঝাইবে।

ষষ্ঠ অধ্যায়
জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ (Recycling)

৪১। জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কেন্দ্র ইত্যাদি অনুমোদন।—(১) বাংলাদেশের জলসীমার অভ্যন্তরে সকল জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ করা যাইবে এবং বাংলাদেশে পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণে আগ্রহী সকল জাহাজের মাস্টার, মালিক, আমদানিকারক, অপারেটর এবং এজেন্ট জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ করিতে পারিবেন।

(২) যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত কোনো ইয়ার্ড ব্যতীত অন্য কোনো স্থানে জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কেন্দ্র স্থাপন এবং পুনঃপ্রক্রিয়াজাত করা যাইবে না।

(৩) কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বাংলাদেশে অনুমোদিত পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ ইয়ার্ডে প্রেরণের পূর্বে অধিদপ্তর বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত নৌবাণিজ্য দপ্তর বা সংস্থার নিকট হইতে প্রয়োজনীয় সনদ এবং নকশার অনুমোদন (Ready for recycling certificate) গ্রহণ করিতে হইবে।

(৪) বাংলাদেশি জাহাজের ক্ষেত্রে এতৎসংশ্লিষ্ট প্রচলিত আইন, বিধি এবং আন্তর্জাতিক আইনের শর্ত প্রতিপালনের জন্য প্রয়োজনীয় বিপজ্জনক পদার্থের তালিকা (Inventory of Hazardous Materials) সহ অন্যান্য প্রয়োজনীয় দলিলপত্র এবং সনদ থাকিতে হইবে।

৪২। নিরাপত্তা, সুরক্ষা এবং দূষণ প্রতিরোধ।—(১) পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের অনুমোদন প্রদান করা হয় নাই এইরূপ জাহাজের ক্ষেত্রে এই আইনের বিধানাবলি প্রযোজ্য হইবে না, তবে জাহাজটি সৈকতায়ন পর্যন্ত মহাপরিচালকের সকল নিরাপত্তা, সুরক্ষা ও দূষণ প্রতিরোধ বিষয়ক নির্দেশনা অনুসরণ করিয়া পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কেন্দ্রে আনা যাইবে।

(২) পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের জন্য অপেক্ষমাণ প্রত্যেকটি জাহাজ সৈকতায়নের (Beaching) পূর্ব পযর্ন্ত এই আইনের অধীন সকল জাতীয় ও আন্তর্জাতিক মেরিটাইম আইনের বিধানাবলি অনুসরণ করিবে।

৪৩। পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সংক্রান্ত অপরাধ।—যদি কোনো ব্যক্তি বা জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ-সংক্রান্ত বিধান লঙ্ঘন করেন বা লঙ্ঘনের চেষ্টা করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন, অধিকন্তু আদালত উক্ত জাহাজের আটকাদেশ প্রদান করিতে পারিবে।

সপ্তম অধ্যায়
সাধারণ বিষয়াদি, নাবিকদের প্রশিক্ষণ, চাকরি ইত্যাদি

৪৪। আন্তর্জাতিক মেরিটাইম কনভেনশনের প্রয়োগ।— (১) নাবিকদের প্রশিক্ষণ, সনদ প্রদান, ওয়াচকিপিং, চাকরি এবং পরিচিতির ক্ষেত্রে বাংলাদেশ কর্তৃক তফসিল-১ অনুস্বাক্ষরিত এবং অনুসৃত আন্তর্জাতিক কনভেনশন সমূহ এবং এই আইনের অধীন প্রণীত বিধিবিধান অনুসরণ করিতে হইবে।

(২) যদি কোনো ব্যক্তি উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ২,৭০০ (দুই হাজার সাতশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডণীয় হইবেন।

(৩) মহাপরিচালক, অপরাধ সংঘটনকারী জাহাজ, ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের বিরুদ্ধে উপধারা (২)-এর অধীন আরোপিত দণ্ডের অতিরিক্ত হিসেবে নিম্নবর্ণিত ব্যবস্থাও গ্রহণ করিতে পারিবেন, যথা:

(ক) জাহাজ আটককরণ;

(খ) এই আইনের অধীন প্রদত্ত কোনো জাহাজ বা প্রতিষ্ঠানের নিবন্ধন স্থগিত বা বাতিলকরণ;

(গ) এই আইনের অধীন নিবন্ধিত নহে এইরূপ কোনো জাহাজ কর্তৃক কোনো শর্ত লঙ্ঘনের তথ্য জাহাজ নিয়ন্ত্রণের দায়িত্বে নিয়োজিত মেরিটাইম প্রশাসনের নিকট প্রেরণ।

৪৫। মেরিটাইম প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট।—(১) সরকার, এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি, তফসিলে উল্লিখিত এস.টি.সি.ডাব্লিউ. কনভেনশন-এর শর্তাবলি এবং এতৎসংশ্লিষ্ট আর্ন্তজাতিক চুক্তি অনুসরণক্রমে বাংলাদেশে মেরিটাইম

প্রশিক্ষণ ও শিক্ষা বিস্তারের উদ্দেশ্যে সরকারি ও বেসরকারি মেরিটাইম প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট প্রতিষ্ঠা করিতে এবং অনুমোদন প্রদান করিতে পারিবে।

(২) মেরিটাইম প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউটের পাঠক্রম পরিচালনা মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত এর নিয়ন্ত্রণাধীন থাকিবে।

(৩) অনুমোদিত সরকারি ও বেসরকারি মেরিটাইম প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউটমূহ এবং অনুমোদিত প্রশিক্ষণ কর্মসূচি, প্রশিক্ষক এবং প্রশিক্ষক সরঞ্জামাদি মহাপরিচালকের সার্বক্ষণিক পর্যবেক্ষণে থাকিবে।

(৪) সরকারি ও বেসরকারি মেরিটাইম প্রশিক্ষন ইন্সটিউটসমূহে একটি অনুমোদিত গুণগত প্রশিক্ষণ মান (Quality Standard System) নিশ্চিতকরণের ব্যবস্থা থাকিতে হইবে।

(৫) যদি কোনো ব্যক্তি বা ইন্সটিটিউট এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধিবিধান লঙ্ঘন করেন বা লঙ্ঘনের চেষ্টা করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১,৮০০ (এক হাজার আটশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন এবং প্রয়োজনে উক্ত ইন্সটিটিউটের অনুমোদন বাতিল করা যাইবে।

৪৬। প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট প্রতিষ্ঠা ও পরিচালনায় আর্থিক সহযোগিতা।—(১) বিভিন্ন বিষয়ে প্রশিক্ষণ প্রদানের জন্য ইন্সটিটিউট প্রতিষ্ঠা বা পরিচালনায় সহযোগিতা প্রদানের উদ্দেশ্যে, প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজের মালিক, নির্ধারিত পদ্ধতিতে ও হারে, বাৎসরিক ফি প্রদান করিবেন যাহার পরিমাণ প্রতি গ্রস টনেজের জন্য নির্ধারিত হইবে এবং এতদুদ্দেশ্যে বিভিন্ন শ্রেণির জাহাজের জন্য বিভিন্ন হার নির্ধারণ করা যাইবে।

(২) যদি কোনো মালিক উপধারা (১)-এর অধীন নির্ধারিত ফি প্রদানে ব্যর্থ হন অথবা উক্তরূপ ফি প্রদান করিতে অস্বীকার করেন, তাহা হইলে উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ, উপধারা (১)-এর বিধান অনুযায়ী যতক্ষণ পর্যন্ত না যথাযথভাবে উক্তরূপ ফি প্রদান করা হইবে ততক্ষণ পর্যন্ত, উক্ত জাহাজ আটক রাখিতে পারিবে।

৪৭। নাবিক যোগ্যতা সনদ, জনবল ইত্যাদি ।—(১) নিবন্ধিত যন্ত্রচালিত বাংলাদেশি জাহাজে নিযুক্ত নাবিকদের যোগ্যতা সনদ থাকিতে হইবে।

(২) নিবন্ধিত যন্ত্রচালিত বাংলাদেশি জাহাজকে নিরাপদ ন্যূনতম নাবিক সনদ (Minimum Safe Manning Document) গ্রহণ করিতে হইবে।

(৩) কোনো জাহাজ, যথাযথ লোকবল সংবলিত না হইলে বা নিরাপদ নাবিক সনদের বিধান মোতাবেক চালিত না হইলে, উক্ত জাহাজ সমুদ্রে গমন করিতে পারিবে না বা সমুদ্র যাত্রায় অগ্রসর হইবে না।

(৪) মহাপরিচালক, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, উপধারা (২)-এর অধীন নিরাপদ নাবিক সনদ জারি করিবেন।

(৫) মহাপরিচালক, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, কোনো জাহাজকে, উক্ত প্রজ্ঞাপনে উল্লিখিত ন্যূনতম সংখ্যক কর্মচারী, ডাক্তার, বাবুর্চি ও অন্যান্য নাবিক বহন করিবার নির্দেশ দিতে পারিবেন।

(৬) মহাপরিচালক, উপধারা (৪)-এর অধীন প্রজ্ঞাপন জারির ক্ষেত্রে, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুস্বাক্ষরিত এবং অনুসৃত প্রযোজ্য সকল কনভেনশনের হালনাগাদ বিধানাবলি এবং জাহাজের নিরাপত্তার স্বার্থে তিনি যেইরূপ প্রয়োজন মনে করিবেন সেইরূপ বিবেচনায় লইবেন।

৪৮। অপর্যাপ্ত নাবিক লইয়া সমুদ্র যাত্রার দণ্ড।—যদি কোনো জাহাজ এই ধারার বিধান লঙ্ঘন করিয়া সমুদ্রযাত্রা করে বা সমুদ্র যাত্রায় অগ্রসর হয়, তাহা হইলে উক্ত জাহাজের মালিক বা, ক্ষেত্রমত, মাস্টার অপরাধ সংঘটন করিয়াছেন বলিয়া গণ্য হইবে, এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন, অধিকন্তু উক্ত জাহাজ আটক রাখা যাইবে।

৪৯। যোগ্যতা সনদ।—(১) মহাপরিচালক, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, পরীক্ষা বা যাচাই-বাছাইয়ের পর, এস.টি.সি.ডাব্লিউ. কনভেনশন-এর শর্তাবলি অনুসরনপূর্বক কোনো জাহাজে বিভিন্ন ক্ষেত্রে বিভিন্ন গ্রেডে চাকরির জন্য যোগ্যতা সনদ প্রদান করিবেন।

(২) উপধারা (১)-এর অধীন প্রদত্ত যোগ্যতার সনদ ব্যতীত, কোনো নাবিক, মাস্টার বা পাইলট জাহাজের চাকরিতে নিযুক্ত বা জড়িত হইবেন না।

(৩) বাংলাদেশের বাহিরের কোনো কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নাবিক, মাস্টার বা পাইলটকে প্রদত্ত কোনো যোগ্যতার সনদকে, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, এই আইনের আওতায় প্রদত্ত কোনো যোগ্যতা সনদের সমতুল্য হিসেবে স্বীকৃতি প্রদান করা যাইবে।

(৪) এই আইনের অধীন প্রদত্ত যোগ্যতা সনদ যেইরুপে ও কারণে স্থগিত বা প্রত্যাহার করা যাইবে, উপধারা (৩)-এর অধীন স্বীকৃত কোনো যোগ্যতা সনদ সেইরূপে ও কারণে স্থগিত বা প্রত্যাহার করা যাইবে।

(৫) এই ধারায় যাহা কিছুই থাকুক না কেন, সরকার আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহের সহিত অসংগতিপূর্ণ নহে, এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি মোতাবেক কোনো ব্যক্তির ক্ষেত্রে এই ধারার শর্তসমূহ বিশেষ পরিস্থিতিতে শিথিল করিতে পারিবেন ।

৫০। যোগ্যতা বিষয়ক কাগজপত্র উপস্থাপন।—(১) কোনো ব্যক্তি জাহাজে চাকরিরত থাকিলে বা নিযুক্ত হইলে ধারা ৪৯-এ, তাঁহার যোগ্যতা প্রমাণ করে এইরূপ সনদ বা অন্যান্য দলিল বা কাগজপত্র মহাপরিচালক, জাহাজের কোনো সার্ভেয়ার, ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মচারী এবং জাহাজের মাস্টার চাহিবামাত্র উপস্থাপন করিবেন।

(২) যদি কোনো ব্যক্তি যুক্তিসংগত কারণ ব্যতীত উপধারা (১)-এর বিধান পালন করিতে ব্যর্থ হন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৬ (ছয়) মাসের কারাদণ্ডে অথবা ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৫১। অযোগ্য নাবিকের সমুদ্র যাত্রার দণ্ড।— যদি কোনো ব্যক্তি, যোগ্যতার সনদপ্রাপ্ত নাবিক না হওয়া সত্ত্বেও, যোগ্য নাবিক পরিচয়ে সমুদ্রযাত্রা করেন, বা অন্য কোনো ব্যক্তিকে সমুদ্রে প্রেরণ করেন, তাহা হইলে উভয় ব্যক্তিই অপরাধ সংঘটন করিয়াছেন বলিয়া গণ্য হইবে এবং তাহারা অনধিক ৫ (পাঁচ) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৪,৫০০ (চার

হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৫২। মাস্টার সনদের জিম্মাদার হইবেন।— (১) কোনো জাহাজের মাস্টার সকল নাবিকের যোগ্যতা সনদের জিম্মাদার হইবেন।

(২) জাহাজে কর্মরত কোনো নাবিক তাঁহার যোগ্যতা সনদ, নিরাপদ জিম্মা এবং, প্রয়োজনে, সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের নিকট উপস্থাপন করিবার উদ্দেশ্যে জাহাজের মাস্টারের নিকট গচ্ছিত রাখিবেন।

৫৩। সনদ , সিডিসি , নাবিক পরিচয়পত্র বাতিল বা স্থগিতকরণের ক্ষমতা।—(১) মহাপরিচালক, নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে সনদ , সিডিসি বা নাবিক পরিচয়পত্র বাতিল বা স্থগিত করিতে পারিবেন, যথা:

(ক) যদি কোনো নাবিক নিম্নবর্ণিত অপরাধের দায়ে দোষী সাব্যস্ত হইয়াছিলেন বলিয়া প্রমাণিত হয়—

(অ) এই আইনের অধীন কোনো অপরাধ অথবা বাংলাদেশে আপাতত বলবৎযোগ্য অন্য কোনো আইনের অধীন সংঘটিত কোনো জামিন অযোগ্য অপরাধ অথবা নৈতিক স্খলনজনিত অপরাধ; অথবা

(আ) বাংলাদেশের বাহিরে সংঘটিত কোনো অপরাধ, যাহা বাংলাদেশে সংঘটিত হইলে একটি জামিন অযোগ্য অপরাধ বা নৈতিক স্খলনজনিত অপরাধ হইত;

(খ) যদি মহাপরিচালকের এইরূপ বিশ্বাস করিবার কারণ থাকে যে, উক্ত নাবিক তাঁহার দায়িত্ব পালনে অযোগ্য হইয়াছেন।

(২) মহাপরিচালক, সনদ, সিডিসি বা নাবিক পরিচয়পত্রের বাহককে প্রস্তাবিত আদেশের বিপরীতে শুনানির সুযোগ প্রদান না করিয়া, উপধারা (১)-এ উল্লিখিত বাতিল বা স্থগিতকরণ আদেশ প্রদান করিবেন না।

(৩) যদি কোনো সংবাদ বা প্রতিবেদন বা অন্য কোনো উপায়ে মহাপরিচালকের নিকট এইরূপ প্রতীয়মান হয় যে, কোনো নাবিক কর্তৃক প্রতারণা বা ভুল তথ্য প্রদান করিয়া প্রাপ্ত সনদ ব্যবহৃত হইতেছে বা ব্যবহৃত হইবার চেষ্টা করা হইতেছে, তাহা হইলে তিনি, উক্ত সংবাদের সত্যতা সম্পর্কে নিশ্চিত হইয়া, এবং উক্ত সনদধারী দণ্ডনীয় হইতে পারেন এইরূপ অন্য কোনো দণ্ডকে ক্ষুণ্ন না করিয়া, উক্তরূপ সনদ সমর্পণ করিতে আদেশ প্রদান করিতে পারিবেন এবং এইরুপ ক্ষেত্রে উক্ত সনদের প্রাসঙ্গিক বিবরণাদি সংশ্লিষ্ট সকলকে অবহিত করিবেন।

(৪) উপধারা (১)-এর অধীন কোনো সনদ, সিডিসি বা নাবিক পরিচয়পত্র বাতিল হইলে, উক্ত সনদধারী ব্যক্তি উহা মহাপরিচালক বরাবর সমর্পণ করিবেন।

(৫) কোনো ব্যক্তি উপধারা (৪)-এর বিধান লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৫৪। সনদ বা সিডিসি বাতিল বা স্থগিত বা অনুমোদন প্রত্যাহার আদেশের বিরুদ্ধে আপিল।— যদি কোনো ব্যক্তি সনদ বা সিডিসি বাতিল বা স্থগিকরণের অথবা এই আইনের অধীন অনুমোদন প্রত্যাহারের আদেশে সংক্ষুব্ধ হন, তাহা হইলে তিনি উক্ত আদেশের বিরুদ্ধে ৩ (তিন) মাসের মধ্যে সরকারের নিকট আপিল করিতে পারিবেন এবং উক্ত ক্ষেত্রে সরকার প্রদত্ত সিদ্ধান্ত চূড়ান্ত বলিয়া গণ্য হইবে।

৫৫। আদেশ বাতিল ও প্রত্যাহারের ক্ষমতা।— সরকার, ধারা ৫৪-এর অধীন কোনো মামলার পুনঃশুনানির আদেশ দিতে পারিবে, এবং উক্তরূপ পুনঃশুনানির প্রতিবেদন প্রাপ্তির পর, এবং পুনঃশুনানির আদেশ হয় নাই এইরূপ কোনো মামলার ক্ষেত্রেও, যে-কোনো সময়, যদি ন্যায়পরায়ণতার স্বার্থে আবশ্যক হয়, তাহা হইলে—

(ক) মহাপরিচালক কর্তৃক প্রদত্ত যে-কোনো বাতিল বা স্থগিতকরণের আদেশ প্রত্যাহার করিতে পারিবে; বা

(খ) মহাপরিচালক কর্তৃক প্রদত্ত কোনো স্থগিতকরণের সময়সীমা হ্রাস বা বৃদ্ধি করিতে পারিবে; বা

(গ) কোনো সনদ বাতিল বা স্থগিত হইলে, সনদটি পুনরায় জারি করিবার বা উহার পরিবর্তে নিম্ন গ্রেডের কোনো সনদ জারি করিবার আদেশ দিতে পারিবে।

৫৬। দন্ড।— যদি কোনো ব্যক্তি—

(ক) কোনো যোগ্যতা সনদ বা উহার দাপ্তরিক অনুলিপি বা সিডিসি বা নাবিক পরিচয়পত্র জাল করেন বা প্রতারণাপূর্বক পরিবর্তন করেন অথবা উক্তরূপ জাল বা প্রতারণাপূর্বক পরিবর্তনে সহযোগিতা করেন, বা

(খ) নিজের জন্য অথবা অন্য কাহারও জন্য কোনো যোগ্যতা সনদ বা সিডিসি বা নাবিক পরিচয়পত্র প্রাপ্তির উদ্দেশ্যে মিথ্যা তথ্য প্রদান করেন অথবা মিথ্যা তথ্য প্রদানে সহযোগিতা করেন, বা

(গ) প্রতারণাপূর্বক এইরূপ কোনো যোগ্যতা সনদ বা সিডিসি বা নাবিক পরিচয়পত্র বা উহার অনুলিপি ব্যবহার করেন যাহা জাল, পরিবর্তন, বাতিল বা স্থগিত করা হইয়াছে, বা তিনি যাহার অধিকারী নহেন, বা

(ঘ) প্রতারণাপূর্বক তাঁহার যোগ্যতা সনদ বা সিডিসি বা নাবিক পরিচয়পত্র অন্য কাহাকেও ধার দেন বা অন্য কাহাকেও ব্যবহার করিবার অনুমতি দেন, বা

(ঙ) যোগ্যতা সনদ বা সিডিসি বা নাবিক পরিচয়পত্র একই সময়ে একাধিক জাহাজে ব্যবহার করেন বা ব্যবহার করিবার অনুমতি দেন,

তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৩ (তিন) বৎসরের কারাদন্ডে অথবা অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে অথবা উভয় দন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

৫৭। নাবিক নিয়োগ, মেরিটাইম শ্রম ইত্যাদি।—(১) এই আইনের উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, নাবিকের জাহাজে চাকরি করিবার নিমিত্ত প্রয়োজনীয় যোগ্যতা সনদ , ধারাবাহিক নিষ্কৃতির সনদ, নাবিক-নিয়োগ চুক্তি, নাবিকের পরিচয় সনদ, নাবিকের স্বাস্থ্য সনদ , নিয়োগ, অব্যাহতি, ছুটি, বিশ্রাম, রসদ, আবাসন, বেতন, ভাতা ও স্বাস্থ্য সহ এতৎসংক্রান্ত অন্যান্য ক্ষেত্রে বাংলাদেশের প্রচলিত আইন বা অনুস্বাক্ষরিত আঞ্চলিক বা মেরিটাইম শ্রম কনভেনশন অনুসরণ করিতে হইবে।

(২) মহাপরিচালক, সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে, এস.টি.সি.ডাব্লিউ কনভেনশন এবং মেরিটাইম শ্রম কনভেনশনের আলোকে এতদুদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় বিধান প্রণয়ন করিবেন এবং এই সংক্রান্ত যাবতীয় কার্যাবলি প্রতিপালন করিবেন ।

(৩) নাবিক হিসেবে চাকরির জন্য অত্যাবশ্যকীয় দলিলপত্র (যেমন— যোগ্যতা সনদ বা সিডিসি বা নাবিক পরিচয়পত্র বা মহাপরিচালক কর্তৃক অনুমোদিত অনুরূপ দলিলপত্র) ব্যতীত কোনো ব্যক্তি দেশি বা বিদেশি পতাকাবাহি জাহাজে নাবিক হিসেবে যোগদান করিতে পারিবেন না।

(৪) কোনো ব্যক্তি অনুমোদিত মেরিটাইম প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠান হইতে এই আইনের অধীন প্রণীত বিধিতে বর্ণিত প্রি.সি. (Pre Sea) প্রশিক্ষণ গ্রহণ ব্যতীত সিডিসি, নাবিক পরিচয়পত্র বা মহাপরিচালক কর্তৃক অনুমোদিত অনুরূপ দলিলাদি প্রাপ্ত হইবেন না।

(৫) মহাপরিচালকের লিখিত পূর্বানুমতি ব্যতিরেকে, বাংলাদেশের নাগরিক নহেন এমন কোনো ব্যক্তিকে জাহাজে নাবিক বা অন্য কোনো কাজে নিযুক্ত করা যাইবে না।

৫৮। ন্যূনতম বয়সসীমা।— ১৬ (ষোলো) বৎসরের কম বয়সের কোনো ব্যক্তি জাহাজে কোনো পদে নিযুক্ত হইবে না বা চাকরির জন্য সমুদ্রে গমন করিবেন না এবং ১৮ (আঠারো) বৎসরের কম বয়সের কোনো নাবিক এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি দ্বারা নির্ধারিত কোনো রাত্রিকালীন বা বিপজ্জনক কর্মে নিয়োজিত হইবেন না।

৫৯। নাবিকের স্বাস্থ্য সনদ ।— (১) অধিদপ্তর কর্তৃক অনুমোদিত মেডিক্যাল কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রদত্ত বৈধ স্বাস্থ্য সনদ ব্যতীত কোনো ব্যক্তি জাহাজের নাবিকের কর্মে নিয়োজিত হইবেন না।

(২) যদি কোনো ব্যক্তি উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করিয়া কোনো নাবিককে কর্মে নিযুক্ত করেন বা সমুদ্রে বহন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি এইরূপ প্রত্যেক অপরাধের জন্য অনধিক ০৬ (ছয়) মাসের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৬০। নাবিকের পরিচয়পত্র।— (১) বাংলাদেশি জাহাজে নিযুক্ত প্রত্যেক নাবিকের আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুযায়ী নাবিক পরিচয়পত্র থাকিতে হইবে।

(২) নাবিককে জাহাজে চাকরিরত থাকাকালীন সময়ে উক্ত পরিচয়পত্র সর্বদা বহন করিতে হইবে।

(৩) যদি কোনো ব্যক্তি নিজের জন্য বা অন্য কাহারও জন্য নাবিকের পরিচয় সনদ সংগ্রহের উদ্দেশ্যে জানিয়া শুনিয়া কোনো মিথ্যা বা হঠকারী বিবৃতি প্রদান করেন যাহা প্রাসঙ্গিক কোনো বিষয়ে অসত্য হয়, তাহা হইলে উহা হইবে

একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৩ (তিন) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৬১। ধারাবাহিক নিষ্কৃতি সনদ (সিডিসি)।— (১) এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি মোতাবেক বাংলাদেশি কোনো নাবিক, মহাপরিচালক কর্তৃক অনুমোদিত ফর্মে, শিপিং মাস্টার কর্তৃক প্রদত্ত ধারাবাহিক নিষ্কৃতি সনদ বা নির্ধারিত এইরূপ অন্য কোনো দলিলের অধিকারী না হইলে তাহাকে বাংলাদেশের কোনো বন্দর বা স্থানে নিযুক্ত করা যাইবে না, বা এইরূপ কোনো বন্দর বা স্থান হইতে সমুদ্রে বহন করা যাইবে না, যদি না জাহাজ ৫০০ (পাঁচশত) গ্রস টনেজ-এর নিম্নের কোনো উপকূলীয় জাহাজ হয়, যাহার যাত্রা বাংলাদেশের অভ্যন্তরে বিভিন্ন বন্দর বা স্থানের মধ্যে সীমাবদ্ধ থাকে।

(২) ধারাবাহিক নিষ্কৃতি সনদ হারাইয়া গেলে, পুড়িয়া গেলে বা ব্যবহার অনুপযোগী হইলে শিপিং মাস্টার ডুপ্লিকেট ধারাবাহিক নিষ্কৃতি সনদ জারি করিতে পারিবেন ।

(৩) যদি কোনো ব্যক্তি উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করিয়া কোনো নাবিককে নিয়োগ করেন বা সমুদ্রে বহন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য অনধিক ৩ (তিন) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১,৮০০ (এক হাজার আটশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৬২। নিরাপত্তা প্রশিক্ষণ।—আন্তর্জাতিক এস.টি.সি.ডাব্লিউ কনভেনশন অনুযায়ী জাহাজে ব্যক্তিগত নিরাপত্তা প্রশিক্ষণ সফলভাবে সম্পন্ন না করিলে কোনো নাবিক জাহাজে কার্য করিবার অনুমতি পাইবেন না।

৬৩। নিয়োগ ও নিষ্কৃতিকরণ সেবা (Sign on and Sign off)।—(১) সরকারি বিধি-বিধান এবং আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুযায়ী নাবিক রিক্রুটিং এজেন্ট লাইসেন্স ব্যতিরেকে কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান বাংলাদেশে নাবিক নিয়োগ এবং নিষ্কৃতিকরণ সেবা পরিচালনা করিবেন না।

(২) মহাপরিচালক অথবা তৎকর্তৃক মনোনীত কোনো কর্মচারী যে-কোনো সময়—

(ক) এই ধারার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, কোনো নাবিক নিয়োগ ও নিষ্কৃতিকরণ সেবাদানকারী প্রতিষ্ঠানের প্রাঙ্গণে প্রবেশ এবং পরিদর্শন করিতে পারিবেন;

(খ) কোনো জাহাজ, নাবিক বা নাবিক নিয়োগ ও নিষ্কৃতিকরণ সেবা সম্পর্কিত যে-কোনো বহি, সনদ বা দলিলের প্রদর্শন দাবি এবং প্রয়োগ করিতে পারিবেন; এবং

(গ) এতৎসংশ্লিষ্ট কোনো ব্যক্তিকে নোটিশ জারি এবং জিজ্ঞাসাবাদ করিতে পারিবেন।

(৩) কোনো জাহাজ মালিক, সংশ্লিষ্ট কনভেনশন বলবৎ করে নাই এইরূপ কোনো রাষ্ট্র বা অঞ্চলে অবস্থিত কোনো নাবিক নিয়োগ বা নিষ্কৃতিকরণ সেবা ব্যবহার করিবেন না, যদি না তিনি উক্ত নাবিক নিয়োগ ও নিষ্কৃতিকরণ সেবা কনভেনশনের শর্তাবলি অনুসরণ করেন।

(৪) যদি কোনো ব্যক্তি উপধারা (১) বা (৩)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৩ (তিন) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৬৪। নাবিকের নিয়োগ চুক্তি।— (১) বাংলাদেশি জাহাজের মালিক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত প্রতিনিধি এবং উহাতে নিযুক্ত প্রত্যেক নাবিকের মধ্যে 'নাবিক-নিয়োগ চুক্তি' (Seafarer Employment Agreement) নামে অভিহিত একটি লিখিত চুক্তি সম্পন্ন করিতে হইবে এবং উক্ত চুক্তি নাবিক ও জাহাজ মালিক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত প্রতিনিধি কর্তৃক স্বাক্ষরিত হইবে।

(২) কোনো ব্যক্তি নিয়োগ চুক্তি ব্যতীত কোনো নাবিককে জাহাজে নিয়োগ করিবেন না বা নিয়োগ করিবার অনুমতি প্রদান করিবেন না, যদি না উক্ত জাহাজ ৫০০ (পাঁচ শত) গ্রস টনের নিম্নে কোনো উপকূলীয় জাহাজ হয়, যাহার চলাচল বাংলাদেশের অভ্যন্তরে বিভিন্ন বন্দর বা স্থানের মধ্যে সীমাবদ্ধ থাকে।

(৩) মহাপরিচালক, সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে, মেরিটাইম শ্রম কনভেনশনের আলোকে এতদুদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় বিধান প্রণয়ন করিবেন।

(৪) কোনো ব্যক্তি এই ধারার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, প্রণীত বিধি-বিধান লঙ্ঘন করিয়া কোনো নাবিক নিয়োগ করিলে বা কোনো নাবিকের সহিত নিয়োগ চুক্তি স্বাক্ষর করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৬ (ছয়) মাসের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৫) কোনো ব্যক্তি দ্বিতীয় বা তৎপরবর্তী প্রতিবার অপরাধ সংঘটনের জন্য অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৬৫। বিদেশগামী বাংলাদেশি জাহাজের নাবিকের সহিত চুক্তিসংক্রান্ত বিশেষ বিধানাবলি।—(১) বিদেশগামী বাংলাদেশি জাহাজের নাবিকের সহিত বাংলাদেশে সম্পাদিত চুক্তি সম্পাদনের পদ্ধতি এ সংক্রান্ত প্রণীত বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

(২) যদি কোনো মাস্টার পৃষ্ঠাঙ্কনে ইচ্ছাকৃতভাবে কোনো মিথ্যা বিবৃতি প্রদান করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি প্রত্যেক অপরাধের জন্য অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৬৬। নাবিক পরিবর্তন ।—(১) প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার, যে জাহাজের নাবিকের নিয়োগ শিপিং মাস্টারের অনুমোদনে হইয়াছে, চূড়ান্তভাবে বাংলাদেশ ত্যাগ করিবার পূর্বে, উক্ত সময়ে সংঘটিত প্রত্যেক নাবিকের পরিবর্তন সংবলিত একটি সম্পূর্ণ এবং সঠিক বিবৃতি সরকার কর্তৃক নির্ধারিত ফর্মে নিকটস্থ শিপিং মাস্টারের নিকট প্রেরণ করিবেন, এবং উক্ত বিবৃতি সাক্ষ্য হিসেবে গ্রহণযোগ্য হইবে।

(২) উপধারা (১)-এর কোনো কিছুই জাহাজ মালিক বা তাহাদের স্থানীয় এজেন্ট বা মাস্টার কে নাবিকের অতিরিক্ত সদস্য হিসেবে নাবিক নিয়োগ করিবার ক্ষমতা প্রদান করিবে না, যদি না উহা এই আইনের অন্যান্য বিধান অনুযায়ী হইয়া থাকে।

(৩) যদি কোনো মাস্টার উপধারা (১)-এর বিধান, যুক্তিসংগত কারণ ব্যতীত, অনুসরণ করিতে ব্যর্থ হন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি প্রত্যেক অপরাধের জন্য অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

৬৭। বিদেশগামী জাহাজের নাবিকের চুক্তিবিষয়ক সনদ।—(১) এই আইনের অধীন নাবিকের সহিত যথাযথ চুক্তি সম্পাদনের পর, কোনো বিদেশগামী বাংলাদেশি জাহাজের ক্ষেত্রে এবং চুক্তিটি একটি চলমান চুক্তি হইলে, মাস্টার উক্ত চুক্তির বিষয়ে এই আইনের বিধানাবলি পালন করিয়া, চুক্তিটি প্রথম শুরুর প্রতিবার সমুদ্রযাত্রার পূর্বে, শিপিং মাস্টার জাহাজের মাস্টারকে উক্ত বিষয়ে একটি সনদ প্রদান করিবেন।

(২) প্রত্যেক জাহাজের মাস্টার সমুদ্রযাত্রায় অগ্রসর হইবার পূর্বে উক্ত সনদ বন্দর ছাড়পত্র প্রদান করিবার দায়িত্বে নিয়োজিত সরকারি সমুদ্র পরিবহন অফিসের নিকট উপস্থাপন করিবেন এবং উক্ত সনদ এইরূপে উপস্থাপিত না হইলে জাহাজটি আটক করা যাইবে।

(৩) উক্ত জাহাজের মাস্টার, যে বন্দর বা স্থানে নাবিককে অব্যাহতি প্রদান করিবে সেই বন্দর বা স্থানে পৌঁছাইবার ৪৮ (আটচল্লিশ) ঘণ্টার মধ্যে, উক্তরূপ চুক্তি উক্ত বন্দর বা স্থানের কোনো শিপিং মাস্টারকে প্রেরণ করিবেন, অতঃপর শিপিং মাস্টার এই মর্মে মাস্টারকে একটি সনদ প্রদান করিবেন এবং উক্তরূপ সনদ ব্যতীত কোনো জাহাজকে ছাড়পত্র প্রদান করিবেন না।

(৪) যদি কোনো মাস্টার যুক্তিসংগত কারণ ব্যতীত এই ধারার কোনো বিধান পরিপালনে ব্যর্থ হন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি এইরূপ প্রত্যেক অপরাধের জন্য অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

৬৮। নাবিকের সহিত সম্পাদিত চুক্তির পরিবর্তন।—নাবিকের সহিত চুক্তির পরিবর্তনে স্বার্থ রহিয়াছে এইরূপ সকল ব্যক্তির সম্মতিক্রমে , শিপিং মাস্টারকে অবহিতকরণপূর্বক চুক্তি পরিবর্তন করা যাইবে।

৬৯। নাবিকের তালিকা শিপিং মাস্টারের নিকট প্রেরণ।—(১) কোনো বন্দর, পাইলটেজ বা স্থানীয় কর্তৃপক্ষের কার্যে একান্তভাবে নিয়োজিত কোনো জাহাজ ব্যতীত সকল বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার বা মালিক এবং বাংলাদেশের কোনো বন্দর বা স্থানে অবস্থানকালীন বাংলাদেশি জাহাজ ব্যতীত অন্য সকল জাহাজের মাস্টার বিধি মোতাবেক একটি তালিকা তৈরি এবং স্বাক্ষর করিবে, যাহা এই আইনে নাবিকের তালিকা (Crew List) নামে অভিহিত হইবে।

(২) বাংলাদেশ উপকূলীয় জাহাজ ব্যতীত অন্যান্য জাহাজের নাবিকের তালিকা জাহাজটি যে বন্দর বা স্থানে রহিয়াছে সেই বন্দরের শিপিং মাস্টারের নিকট আগমনের অব্যবহিত পরে এবং বহির্গমনের পূর্বে প্রেরণ করিতে হইবে।

(৩) যদি কোনো মাস্টার বা মালিক কোনো যুক্তিসংগত কারণ ব্যতীত এই ধারার কোনো বিধান পরিপালনে ব্যর্থ হন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি প্রত্যেক অপরাধের জন্য অনধিক ১৮০ (একশত আশি) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

৭০। বাংলাদেশি জাহাজ ব্যতীত অন্য জাহাজে নাবিক নিয়োগ।—(১) বাংলাদেশি জাহাজ ব্যতীত অন্য কোনো জাহাজের মাস্টার বা মালিকের বাংলাদেশে অবস্থানকারী এজেন্ট যদি বাংলাদেশের কোনো বন্দর বা স্থানে থাকাকালীন, বাংলাদেশের বাহিরের কোনো বন্দর বা স্থানে যাত্রার উদ্দেশ্যে কোনো বাংলাদেশি নাগরিককে নিয়োগ করে, তাহা হইলে তিনি উক্তরূপ প্রত্যেক নাবিকের সহিত একটি চুক্তিতে আবদ্ধ হইবেন এবং উক্ত চুক্তি শিপিং মাস্টারের উপস্থিতিতে এবং বাংলাদেশের বিদেশগামী জাহাজের জন্য এই আইনে যেরূপে চুক্তির পদ্ধতি বিধৃত হইয়াছে সেইরূপে সম্পাদিত হইবে।

(২) এইরূপ কোনো জাহাজের মাস্টার বাংলাদেশের বাহিরের কোনো বন্দর বা স্থানে নিষ্কৃতিপ্রাপ্ত বা পরিত্যাজ্য বা বিপদগ্রস্ত হওয়া নাবিকের আর্থিক নিরাপত্তা প্রদান বিষয়ক দালিলিক প্রমাণাদি শিপিং মাস্টারকে প্রদান করিবেন।

(৩) যদি বাংলাদেশি জাহাজ ব্যতীত অন্য জাহাজের মাস্টার এই ধারার বিধানাবলি অনুসরণ ব্যতিরেকে বাংলাদেশে কোনো নাবিককে নিয়োগ প্রদান করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি এইরূপ প্রত্যেক অপরাধের জন্য অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

৭১। জাহাজের নিবন্ধনকারী রাষ্ট্রের আইনি বাধ্যবাধকতা পরিপালনের চুক্তি।—(১) বাংলাদেশি জাহাজ ব্যতীত অন্য কোনো জাহাজের মাস্টার বা মালিকের বাংলাদেশে অবস্থানকারী নাবিক রিক্রুটিং এজেন্ট যদি বাংলাদেশের কোনো বন্দর বা স্থানে থাকাকালীন, বাংলাদেশের বাহিরের কোনো বন্দর বা স্থানে যাত্রার উদ্দেশ্যে অথবা বাংলাদেশের বাহিরের কোনো বন্দর বা স্থান হইতে কোনো বাংলাদেশি নাবিককে নিয়োগ করেন, তিনি উক্তরূপ প্রত্যেক নাবিকের সহিত একটি চুক্তিতে আবদ্ধ হইবে এবং উক্ত চুক্তি শিপিং মাস্টারের উপস্থিতিতে এবং বাংলাদেশের বিদেশগামী জাহাজের জন্য এই আইনে যেরূপে চুক্তির পদ্ধতি বিধৃত হইয়াছে সেইরূপে সম্পাদিত হইবে এবং তাহা নিয়ন্ত্রণকারী চুক্তি হিসাবে গণ্য হইবে ।

(২) কোনো বাংলাদেশি নাবিক নিবন্ধনকারী রাষ্ট্রের সহিত চুক্তিতে আবদ্ধ হইতে বা স্বাক্ষর করিতে অস্বীকার করিতে পারিবেন না।

(৩) উপধারা (১)-এর অধীনে স্বাক্ষরিত বা প্রবিষ্ট চুক্তিতে নাবিকের বেতন এবং অন্যান্য গ্রহণীয় ভাতাদি সম্পর্কে যাহা কিছুই বিধৃত হউক না কেন উক্ত নাবিক এর বেতন ও অন্য গ্রহণীয় ভাতাদি নিয়ন্ত্রণকারী চুক্তি অনুযায়ী প্রাপ্য হইবেন এবং উক্ত বিষয়ে পরবর্তী অন্য চুক্তির বিধান অকার্যকর হইবে।

(৪) কোনো নাবিক নিয়ন্ত্রণকারী চুক্তি ব্যতীত উক্ত চুক্তি বলবৎ থাকা অবস্থায় অন্য কোনো চুক্তির ভিত্তিতে কোনো বিদেশি জাহাজের মাস্টার বা মালিকের নিকট হইতে বেতন বা অন্যান্য ভাতা দাবি করিতে পারিবেন না।

(৫) কোনো বাংলাদেশি নাবিক উপধারা (১)-এর বিধান মোতাবেক স্বাক্ষরিত কোনো চুক্তি বাংলাদেশের ভিতরে অথবা বাহিরের কোনো বন্দর বা স্থানে লঙ্ঘন বা লঙ্ঘন করিবার উপক্রম করিতে পারিবেন না।

(৬) কোনো ব্যক্তি উপধারা (২)-এর অধীন চুক্তি স্বাক্ষরে অস্বীকার করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৭) নাবিক নিয়ন্ত্রণকারী চুক্তি ব্যতীত উক্ত চুক্তি বলবৎ থাকা অবস্থায় অন্য কোনো চুক্তির ভিত্তিতে কোনো বিদেশি জাহাজের মাস্টার বা মালিকের নিকট হইতে বেতন বা অন্যান্য ভাতাদি দাবি করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশিটাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৮) কোনো বাংলাদেশি নাবিক উপধারা (১)-এর অধীন স্বাক্ষরিত কোনো চুক্তি বাংলাদেশের ভিতরে অথবা বাহিরের কোনো বন্দর বা স্থানে লঙ্ঘন বা লঙ্ঘন করিবার উপক্রম করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ২,৭০০ (দুই হাজার সাতশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৭২। জাহাজে আরোহণ ও নাবিকদের জমায়েত করিবার ক্ষমতা।—(১) এই আইন অমান্য করিয়া বাংলাদেশের কোনো বন্দরে অবস্থানরত কোনো জাহাজে নাবিক উত্তোলন রোধকল্পে, শিপিং মাস্টার যে-কোনো সময় উক্তরূপ জাহাজে আরোহণ করিতে পারিবেন যদি তাঁহার এইরূপ বিশ্বাস করিবার কারণ থাকে যে, উক্ত জাহাজে এইরূপে নাবিক উত্তোলিত হইয়াছে।

(২) উপধারা (১)-এর উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, শিপিং মাস্টার নাবিকগণকে একত্রিত করিতে এবং পরীক্ষা করিতে পারিবেন।

(৩) যদি মাস্টার বা অন্য কোনো ব্যক্তি শিপিং মাস্টারকে এই ধারার অধীন দায়িত্ব পালনে বাধা প্রদান করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি এইরূপ প্রত্যেক অপরাধের জন্য অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৭৩। নাবিকের অব্যাহতি।—(১) যখন বিদেশগামী কোনো জাহাজে কর্মরত কোনো নাবিক তাঁহার নিয়োগের সমাপনান্তে বাংলাদেশে নিষ্কৃতিপ্রাপ্ত হন তখন তিনি নির্ধারিত পদ্ধতিতে, শিপিং মাস্টারের অনুমোদনক্রমে অব্যহতিপ্রাপ্ত হইবেন।

(২) যদি কোনো মাস্টার, মালিক বা মালিকের এজেন্ট এই ধারার বিধান লঙ্ঘন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি এইরূপ প্রত্যেক অপরাধের জন্য অনধিক ১৮০ (একশত আশি) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৭৪। অব্যহতির পরে ধারাবাহিক অব্যহতি সনদে বা নাবিক বহিতে লিপিবদ্ধকরণ ও কর্মচারীর নিকট যোগ্যতা সনদের প্রত্যর্পন।—(১) যদি কোনো নাবিক বাংলাদেশে অবস্থানকারী কোনো জাহাজে কর্ম সমাপনান্তে বা বেতন প্রাপ্তির পর অব্যহতিপ্রাপ্ত হন, মাস্টার উক্ত নাবিকের ধারাবাহিক অব্যহতি সনদে বা নাবিকের বহিতে, তাঁহার স্বাক্ষরে, উক্ত নাবিকের চাকরির সময়কাল ও তাঁহার অব্যহতির তারিখ ও স্থানের বর্ণনা লিপিবদ্ধ করিবেন।

(২) মাস্টার প্রত্যেক সনদধারী কর্মচারী যাহার যোগ্যতা সনদ মাস্টারকে প্রদান করা হইয়াছিল এবং যাহা মাস্টারের হেফাজতে রহিয়াছে, কর্মচারীর অব্যহতির পরে তাহাকে উক্ত সনদ প্রত্যর্পণ করিবেন।

(৩) যদি কোনো মাস্টার উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন অথবা যুক্তিসংগত কারণ ব্যতিরেকে উপধারা (২)-এর বিধান অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট কর্মচারীকে যোগ্যতা সনদ প্রত্যর্পণ করিতে ব্যর্থ হন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি এইরূপ অপরাধের জন্য, প্রথমোক্ত ক্ষেত্রে অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা, এবং দ্বিতীয় বা তৎপরবর্তী ক্ষেত্রে অনধিক ১,৮০০ (এক হাজার আটশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা, অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

৭৫। বিদেশে নাবিকের অব্যহতি।—(১) যখন কোনো বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার কোনো নাবিককে, সে যে বন্দর বা স্থানে নিযুক্ত হইয়াছিল সেই বন্দর বা স্থান ব্যতীত বাংলাদেশের বাহিরের অন্য কোনো বন্দর বা স্থানে অব্যহতি প্রদান করে, তখন বাংলাদেশে নাবিকের অব্যহতি বিষয়ক এই আইনের বিধানাবলি প্রযোজ্য হইবে।

(২) উপধারা (১)-এর অধীন কোনো নাবিক অব্যহতি পাইবার পর, যথাশীঘ্র সম্ভব, মাস্টার, নিয়োগকারী প্রতিষ্ঠান বা এজেন্ট, সরকার কর্তৃক অনুমোদিত ফর্মে, যে শিপিং মাস্টারের উপস্থিতিতে উক্ত নাবিক নিযুক্ত হইয়াছিল সেই শিপিং মাস্টারকে উক্ত নাবিক সম্পর্কে তৎকর্তৃক স্বাক্ষরিত একটি সম্পূর্ণ এবং সঠিক বিবৃতি প্রেরণ করিবেন।

(৩) যদি কোনো মাস্টার এই ধারার বিধান লঙ্ঘন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি এইরূপ প্রত্যেক অপরাধের জন্য অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদন্ডে অথবা অনধিক ১৮০ (একশত আশি) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে অথবা উভয় দন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

৭৬। মালিকানা পরিবর্তনে নাবিকের অব্যহতি।—(১) যখন কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বাংলাদেশের বাহিরে কোনো বন্দর বা স্থানে হস্তান্তরিত বা নিষ্পত্তিকৃত হয়, তখন উক্ত জাহাজের প্রত্যেক নাবিক উক্ত বন্দর বা স্থানে অব্যহতি প্রাপ্ত হইবে, যদি না চলমান চুক্তিভূক্ত কোনো নাবিক লিখিতভাবে জাহাজের সমুদ্রযাত্রা সমাপনে সম্মতি জ্ঞাপন করেন।

(২) যখন উক্তরূপে কোনো নাবিক অব্যহতিপ্রাপ্ত হন তখন ধারাবাহিক অব্যহতি সনদ বা নাবিকের বহি এবং নাবিকের বা শিক্ষানবিশের যথাযথ প্রত্যর্পণ বন্দরে প্রত্যাবাসন বিষয়ক এই আইনের বিধানাবলি প্রযোজ্য হইবে, যেন উক্ত নাবিকের চাকরি, চুক্তি বিদ্যমান থাকা অবস্থায় অব্যাহতি প্রাপ্ত হইবে এইরূপ নাবিকের সম্মতি ব্যতিরেকে অন্য কোনো উপায়ে অব্যহতিপ্রাপ্ত হইয়াছেন।

৭৭। নাবিক কর্তৃক অভিযোগ দায়ের।—(১) বাংলাদেশি জাহাজের কোনো নাবিক এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধি মোতাবেক সংক্ষুব্ধ হইলে তিনি, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, অভিযোগ দায়ের করিতে পারিবেন।

(২) অভিযোগ দায়েরের ক্ষেত্রে জন্য কোনো নাবিককে নিবৃত্ত করা যাইবে না।

(৩) জাহাজে অভিযোগ দায়ের সংক্রান্ত বিধান কোনো নাবিকের অন্য কোনো আইনগত অধিকারকে ক্ষুণ্ন করিবে না।

৭৮। জাহাজে পেশাগত দুর্ঘটনা, মৃত্যু, জখম ও রোগব্যাধি বিষয়ে অনুসন্ধান।—মহাপরিচালক, কোনো জাহাজের চাকরি হইতে উদ্ভূত কোনো পেশাগত দুর্ঘটনা,মৃত্যু, জখম বা রোগব্যাধি সম্পর্কে অবহিত হইলে, তাহা অনুসন্ধান করিবার জন্য তদন্ত করিতে পারিবেন এবং তদন্তে প্রাপ্ত সুপারিশের ভিত্তিতে আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন ।

৭৯। মাস্টারের সার্বিক নিয়ন্ত্রণ ইত্যাদি।—(১) নিরাপত্তা এবং দূষণরোধে জাহাজে মাস্টারের কর্তৃত্ব চূড়ান্ত ও সর্বাত্মক (Exclusive Overriding Authority) হইবে এবং জাহাজের কোনো নাবিক বা অন্য কোনো ব্যক্তি মাস্টারের নিয়ন্ত্রণ সম্পর্কে কোনো প্রশ্ন উপস্থাপন করিবে না বা হেয় প্রতিপন্ন করিবে না।

(২) কোনো মাস্টার এবং প্রধান প্রকৌশলী যখন কোনো বাংলাদেশি জাহাজের নিয়ন্ত্রণে থাকিবেন তখন তিনি Penal Code, 1860 এর section 21 অনুযায়ী একজন সরকারি কর্মচারী বলিয়া গণ্য হইবেন।

(৩) কোনো বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার যথাযথ পদ্ধতিতে জাহাজের নিয়ন্ত্রণ, দলিলাদি ও আর্থিক বিষয়াদি তাঁহার পরবর্তীতে নিযুক্ত মাস্টারের নিকট হস্তান্তর করিবেন।

(৪) প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার নির্ধারিত আঙ্গিকে একটি দাপ্তরিক লগবুক (Official Log Book) সংরক্ষণ করিবেন।

(৫) কোনো জাহাজের মাস্টার উপধারা (৩) ও (৪)-এ উল্লিখিত দলিলাদি হস্তান্তর করিতে ব্যর্থ হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৮০। জাহাজ, ব্যক্তি ও পরিবেশ বিপন্ন করে এইরূপ অসদাচারণ।—(১) বাংলাদেশি বা বিদেশি জাহাজে নিযুক্ত কোনো নাবিক বাংলাদেশের বা বিদেশের জলসীমায় অবস্থানকালে উক্ত জাহাজ, কোনো ব্যক্তি বা পরিবেশ বিপন্ন করে এইরুপ কোনো কাজ করিলে তিনি অসদাচরণ করিয়াছেন মর্মে গণ্য হইবেন।

(২) যদি কোনো ব্যক্তি, জাহাজে বা জাহাজের নিকটবর্তী কোনো স্থানে অবস্থানকালে—

(ক) এইরূপ কোনো কার্য সংঘটন করেন, যাহা নিম্নবর্ণিত কোনো কিছু ঘটায় বা ঘটাইবার সম্ভাবনা তৈরি করে, যথা:

(অ) জাহাজের যন্ত্রপাতি, চলাচল বা নিরাপত্তা বিষয়ক উপকরণের ক্ষয় বা ধ্বংস বা মারাত্মক ক্ষতিসাধন, বা

(আ) অন্য কোনো জাহাজ বা কাঠামোর ক্ষয় বা ধ্বংস বা মারাত্মক ক্ষতিসাধন, বা

(ই) কোনো ব্যক্তির মৃত্যু বা গুরুতর জখম, বা

(ঈ) ডেজার্টার (Deserter) বা স্টোএওয়ে (Stowaway) এর প্ররোচনা বা প্রলুব্ধকরণ, বা

(উ) পরিবেশের গুরুতর ক্ষতিসাধন,

(খ) এইরূপ কোনো কিছু করা হইতে বিরত থাকেন, যাহা নিম্নবর্ণিত কারণে প্রয়োজনীয়, যথা:

(অ) কোনো জাহাজ বা উহার যন্ত্রপাতি, নৌ-চলাচল বা যন্ত্রপাতি বা নিরাপত্তা বিষয়ক উপকরণের ক্ষয়, ধ্বংস বা মারাত্মক ক্ষতিসাধন হইতে রক্ষা করা, বা

(আ) জাহাজের কোনো ব্যক্তির মৃত্যু বা গুরুতর জখম হইতে রক্ষা করা, বা

(ই) কোনো জাহাজকে অন্য কোনো জাহাজের বা কাঠামোর ক্ষয় বা ধ্বংস বা মারাত্মক ক্ষতিসাধন করা হইতে বা জাহাজে অবস্থানরত কোনো ব্যক্তি ব্যতীত অন্য কোনো ব্যক্তিকে মৃত্যু বা গুরুতর জখম করা হইতে বাধা প্রদান করা, বা

(ঈ) পরিবেশের গুরুতর ক্ষতিসাধন করা হইতে প্রতিরোধ করা,

তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ।

(৩) কোনো ব্যক্তি কর্তৃক অপরাধ সংঘটিত হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে, যদি;

(ক) উক্তরূপ কার্য করা বা বিরত থাকা ইচ্ছাকৃত হয়, বা দায়িত্বে বিচ্যুতি বা গুরুতর অবহেলা থাকে, বা

(খ) উক্তরূপ কার্য করা বা বিরত থাকিবার সময়ে সংশ্লিষ্ট মাস্টার বা নাবিক কোনো অ্যালকোহল বা মাদকের নেশায় আচ্ছন্ন থাকেন, বা

(গ) এইরূপে কোনো দায়িত্ব পালন করেন, বা কোনো জাহাজ বা উহার যন্ত্রপাতি বা উপকরণ সম্পর্কিত কোনো কার্যাবলি সম্পাদন করেন, যা উপধারা (২) এর দফা (ক) এ বর্ণিত ক্ষয়, ধ্বংস, মৃত্যু বা জখম ঘটায় বা ঘটাইবার সম্ভাবনা তৈরি করে, বা

(ঘ) যথাযথভাবে দায়িত্ব পালনে বা অন্য কোনো কার্যাবলি সম্পাদনে ব্যর্থ হন, যাহার ফলে উক্তরূপ ঘটনাসমূহ ঘটায় বা ঘটাইবার সম্ভাবনা তৈরি হয়।

(৪) যদি কোনো ব্যক্তি এই ধারার অধীন কোনো অপরাধ সংঘটন করেন, তাহা হইলে তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১,৮০০ (এক হাজার আটশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৮১। সম্মিলিত অবাধ্যতা ও দায়িত্বে অবহেলা।— (১) যদি বাংলাদেশি জাহাজে কর্মরত কোনো নাবিক জাহাজের অন্যান্য নাবিকের সহিত মিলিত হইয়া—

(ক) জাহাজ সমুদ্রে থাকাকালীন কোনো আইনসংগত আদেশ অমান্য করেন,

(খ) উক্তরূপ সময়ে কোনো দায়িত্বে গুরুতর অবহেলা করেন,

(গ) উক্তরূপ সময়ে জাহাজ চলাচলে বা সমুদ্রযাত্রার অগ্রগতিতে বা জাহাজের নিরাপত্তায় বিঘ্ন সৃষ্টি করেন,

তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ।

(২) যদি কোনো নাবিক উপধারা (১)-এর অধীন কোনো অপরাধ সংঘটন করেন, তাহা হইলে তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৮২। জাহাজ হইতে পলায়ন ও ছুটিবিহীন অনুপস্থিতি।—(১) এই আইনের অধীন আইনসম্মতভাবে নিয়োজিত কোনো নাবিক বা শিক্ষানবিশ বা মাস্টার যদি কোনো বিদেশি বন্দরে জাহাজ হইতে পলায়ন করেন, তাহা হইলে Code of Criminal Procedure, 1898-এ যাহা কিছুই থাকুক না কেন, তিনি জাহাজ হইতে পলায়নের অপরাধে অপরাধী বলিয়া গণ্য হইবেন।

(২) কোনো নাবিক উপধারা (১)-এর অধীন অপরাধ সংঘটন করিলে, তিনি অনধিক ৫ (পাঁচ) বৎসরের কারাদণ্ডে এবং অনধিক ৯,০০০ (নয় হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৩) উপধারা (১)-এর অধীন অপরাধ সংঘটনকারী কর্তৃক জাহাজে রাখিয়া যাওয়া তাঁহার মালামাল ও তাঁহার অর্জিত বেতনাদিও বাজেয়াপ্ত যোগ্য হইবে।

৮৩। বাংলাদেশি এবং বিদেশি জাহাজ হইতে পলায়ন প্রতিরোধে গৃহীতব্য ব্যবস্থাসমূহ।—(১) যখন প্রয়োজন হইবে, তখন মহাপরিচালক ধারা ৮২ এর অধীনে আরোপিত দণ্ডের অতিরিক্ত নিম্নবর্ণিত ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে। যথা— (ক) জাহাজ হইতে পলায়নের ক্ষেত্রে নাবিক, শিক্ষানবিশ বা মাস্টারের জামিনদারকে আবদ্ধ করিয়া অনধিক ৪৫,০০০ (পঁয়তাল্লিশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা ক্ষতিপূরণ প্রদানের একটি মুচলেকা লইবেন, এবং জাহাজ হইতে পলায়নের ফলে যে ব্যক্তি বা কর্তৃপক্ষ ক্ষতির সম্মুখীন হইয়াছে, উক্ত অর্থ সেই ব্যক্তি বা কর্তৃপক্ষকে পরিশোধযোগ্য হইবে;

(খ) কোনো জাহাজ হইতে পলায়নকারীর ধারাবাহিক অব্যহতি সনদ বাতিল করিতে পারিবেন;

(গ) পলায়নকারী নাবিকের পেশায় পুনঃনিয়োজিত হইবার ক্ষেত্রে নিষেধাজ্ঞা আরোপ করিতে পারিবেন;

(ঘ) বাংলাদেশের কোনো সরকারি চাকরিতে নিয়োজিত হইবার ক্ষেত্রে পলায়নকারী ব্যক্তির বিরুদ্ধে নিষেধাজ্ঞা আরোপ করিতে পারিবেন ।

(২) সরকার, পলায়নকারী নাবিকের সকল প্রকার স্থাবর ও অস্থাবর সম্পদ বাজেয়াপ্ত করিতে পারিবে।

(৩) মহাপরিচালক, পলায়নকারীর যোগ্যতা সনদ বাতিল করিতে পারিবেন ।

৮৪। জাহাজ হইতে পলায়ন এবং ছুটিবিহীন অনুপস্থিতি অবহিতকরণ ইত্যাদি।—(১) যদি কোনো নাবিক বা শিক্ষানবিশ বা মাস্টার কোনো জাহাজ, যে জাহাজে এই আইন অনুযায়ী তিনি কর্মরত ছিলেন সেই জাহাজ হইতে পলায়ন করেন বা ছুটি ব্যতীত ইচ্ছাকৃতভাবে অনুপস্থিত থাকেন, তাহা হইলে জাহাজের নাবিক বা শিক্ষানবিশ বা মাস্টার, এইরূপ পলায়ন বা অনুপস্থিতি গোচরিভূত হইবার ৪৮ (আটচল্লিশ) ঘণ্টার মধ্যে, উহা শিপিং মাস্টার বা সরকার কর্তৃক এতদুদ্দেশ্যে নিয়োজিত অন্য কোনো কর্মচারীকে অবহিত করিবেন, যদি না ইতোমধ্যে উক্ত পলায়নকারী বা অনুপস্থিত ব্যক্তি জাহাজে প্রত্যাবর্তন করেন।

(২) জাহাজ হইতে পলায়নের প্রত্যেক ক্ষেত্রে মাস্টার বা মাস্টারের অনুপস্থিতিতে ভারপ্রাপ্ত কর্মচারী, বন্দরের উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ কর্তৃক দাবীকৃত ব্যবস্থা ও কার্যধারার অতিরিক্ত, দাপ্তরিক লগবুকে জাহাজ হইতে পলায়নের ঘটনা লিপিবদ্ধ করিবেন এবং উহাতে তিনি নিজে এবং ১ (এক) জন ডেক-কর্মচারী ও ১ (এক) জন নাবিক স্বাক্ষর করিবেন, এবং বন্দর ত্যাগের পূর্বে উক্ত বিষয়টি ই-মেইলসহ যে-কোনো উপায়ে, মহাপরিচালক এবং শিপিং মাস্টারকে অবহিত করিবেন।

(৩) উপধারা (২)-এর অধীন দাপ্তরিক লগবুকে লিপিবদ্ধকৃত মাস্টার কর্তৃক প্রত্যয়িত অনুলিপি কোনো আইনগত কার্যধারায় জাহাজ ত্যাগের প্রাথমিক প্রমাণ হিসেবে গণ্য হইবে।

(৪) লগবুকের কপি, উক্তরূপে প্রস্তুত ও প্রত্যয়িত হইলে, কোনো আইনগত কার্যধারায় জাহাজ-পলায়নের প্রমাণক হিসেবে গ্রহণযোগ্য হইবে।

৮৫। নাবিকের উপর আরোপিত অর্থদন্ড পরিশোধ ও জমাকরণ।—(১) মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত শিপিং মাস্টার, এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধি মোতাবেক বা চুক্তির শর্ত অনুযায়ী কোনো নাবিকের উপর আরোপিত অর্থদন্ড, জরিমানা, বাজেয়াপ্তকৃত জামানত বা সম্পদের অর্থ, বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে, আদায় করিবেন।

(২) উপধারা (১)-এর অধীন আদায়কৃত অর্থ নাবিক কল্যাণ তহবিল বা সরকার কর্তৃক নির্ধারিত অন্য কোনো তহবিলে জমা করিতে হইবে, এবং এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধি মোতাবেক নাবিকদের কল্যাণে ব্যবহার করা যাইবে ।

৮৬। ইউনিফর্ম (uniform)।—(১) বাংলাদেশি জাহাজে নিযুক্ত প্রত্যেক নাবিক প্রচলিত এবং কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত আন্তর্জাতিক মার্চেন্ট নেভি (Merchant Navy) অনুযায়ী নির্ধারিত ইউনিফর্ম (uniform) পরিধান করিবেন।

(২) বাংলাদেশি কোনো নাবিকের স্বীকৃত নৌ-যোগ্যতা সনদ থাকিলে তিনি তাঁহার সর্বশেষ জাহাজে নিযুক্ত পদমর্যাদা অনুযায়ী উপযুক্ত ইউনিফর্ম, সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক নির্ধারিত অনুষ্ঠানে পরিধান করিতে পারিবেন।

(৩) কোনো নাবিক যিনি পদমর্যাদা অনুযায়ী ইউনিফর্ম পরিধান করিবার অধিকারী, তিনি জাহাজ ব্যতীত স্থলে চাকরিতে নিযুক্ত থাকাকালীন ইউনিফর্ম পরিধান করিবেন না, যদি না তিনি নৌ-প্রশাসন বা কোনো অনুমোদিত মেরিটাইম প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউটে কমান্ড্যান্ট বা অধ্যক্ষ বা নৌ-প্রশিক্ষক বা প্রকৌশল-প্রশিক্ষক হিসেবে নিযুক্ত হন।

৮৭। দন্ড।—(১) ইউনিফর্ম পরিধান করিবার বাধ্যবাধকতা থাকা সত্ত্বেও কোনো ব্যক্তি উহা পরিধান না করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৯০ (নব্বই) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

(২) যদি কোনো ব্যক্তি, ইউনিফর্ম পরিধানের অধিকারী না হওয়া সত্ত্বেও, ইউনিফর্ম বা উহার কোনো অংশ বা উহার সাদৃশ্যপূর্ণ বা উহার বৈশিষ্ট্যসূচক কোনো প্রতীক সংবলিত অন্য কোনো পোশাক পরিধান করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৯০ (নব্বই) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

অষ্টম অধ্যায়
নৌ নিরাপত্তা, লোডলাইন, সমুদ্রগামীতা, যাত্রীবাহী জাহাজ, ইত্যাদি

৮৮। আন্তর্জাতিক মেরিটাইম কনভেনশনসমূহ।—এই আইন ও নিরাপত্তা বিষয়ক তফসিল-এ বর্ণিত বা সরকার কর্তৃক গেজেট দ্বারা প্রকাশিত বা বাংলাদেশ কর্তৃক অনুস্বাক্ষরিত বা মৌন সম্মতির (Tacit acceptance) ক্ষেত্রে বাংলাদেশ অসম্মতি প্রদান করে নাই এইরূপ বলবৎ নিরাপত্তা বিষয়ক আন্তর্জাতিক মেরিটাইম কনভেনশনসমূহ বাংলাদেশে প্রয়োগযোগ্য ও বলবৎযোগ্য হইবে।

৮৯। জাহাজসমূহ কনভেনশনের বাধ্যবাধকতা ও শর্তাদি ।—(১) ভিন্নরূপ কোনো কিছু ব্যক্ত না হইলে, এই আইনের অধীনে নিবন্ধিত সকল বাংলাদেশি জাহাজ এবং বাংলাদেশ জলসীমায় বিদেশি পতাকাবাহী সকল জাহাজ আর্ন্তজাতিক মেরিটাইম কনভেনশনের বাধ্যবাধকতা শর্তাদি পূরণ করিবে।

(২) উপধারা (১)-এর বিধান অনুসারে, যে জাহাজের উপর কোনো আর্ন্তজাতিক মেরিটাইম কনভেনশন প্রযোজ্য হইবে, তাহা—

(ক) উক্ত জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য সকল কনভেনশনের শর্তাদি পূরণের মাধ্যমে পরিচালিত হইবে;

(খ) প্রযোজ্য সকল কনভেনশন মোতাবেক সকল সনদ, রেকর্ড এবং নকশা (plan) সংরক্ষণ করিবে;

(গ) প্রযোজ্য সকল কনভেনশন মোতাবেক সকল তথ্য ও ঘোষণা প্রদান করিবে;

(ঘ) প্রযোজ্য সকল কনভেনশন মোতাবেক সার্ভে সম্পন্ন করিবে;

(ঙ) প্রযোজ্য সকল কনভেনশন মোতাবেক নকশা-বিষয়ক শর্তাদি পূরণ করিবে;

(চ) প্রযোজ্য সকল কনভেনশন মোতাবেক সকল সরঞ্জামাদি বহন করিবে এবং উহাদের যথাযথ কর্মক্ষমতা সংরক্ষণ করিবে;

(ছ) প্রযোজ্য সকল কনভেনশন মোতাবেক জনবল, প্রশিক্ষণ ও যোগ্যতার স্তর নিশ্চিত করিবে; এবং

(জ) প্রযোজ্য সকল কনভেনশনের অন্য সকল শর্ত, উহাতে বিধৃত অব্যাহতি বা ব্যতিক্রমসমূহ সাপেক্ষে, পরিপালন করিবে।

(৩) কোনো জাহাজের মালিক বা মাস্টার উপধারা (২)-এর বিধান লঙ্ঘন করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি—

(ক) জাহাজটি ৫০০ (পাঁচশত) গ্রস টনের অধিক হইলে, অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৯,০০০ (নয় হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে বা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন;

(খ) জাহাজটি ৫০০ (পাঁচশত) গ্রস টনেজ বা তাঁহার নিম্নে হইলে, অনধিক ৬ (ছয়) মাসের কারাদণ্ডে বা অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৪) মহাপরিচালক, উপধারা (৩) এর অধীন আরোপিত দণ্ড বা আইন অনুযায়ী গৃহীতব্য অন্য কোনো ব্যবস্থার অতিরিক্ত হিসেবে কোনো জাহাজ বিষয়ে নিম্নবর্ণিত ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন, যথা:

(ক) জাহাজটি আটককরণ;

(খ) এই আইনের অধীন নিবন্ধিত হইলে উক্ত জাহাজের নিবন্ধন বাতিল বা স্থগিতকরণ;

(গ) এই আইনের অধীন নিবন্ধিত নহে এইরূপ কোনো জাহাজ কর্তৃক সংঘটিত শর্ত ভঙ্গের তথ্য উক্ত জাহাজের নিয়ন্ত্রণের জন্য দায়ী মেরিটাইম প্রশাসনের নিকট প্রদান; এবং

(ঘ) উক্তরূপ শর্ত ভঙ্গের জন্য দায়ী বা উহার সহিত সম্পৃক্ত মাস্টার বা অন্য কোনো নাবিকের বিরুদ্ধে শাস্তিমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ ।

৯০। আর্ন্তজাতিক সমুদ্র যাত্রায় নিয়োজিত জাহাজের সার্ভে ও সনদায়ন।—(১) এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধির প্রযোজ্য নিরাপত্তা বিষয়ক শর্তাবলি এবং আন্তর্জাতিক কনভেশনের (তফসিল-১) শর্তাবলি পরিপালনে সন্তোষজনকভাবে এক বা একাধিক সার্ভে সমাপ্ত হইলে, মহাপরিচালক অথবা তৎকর্তৃক অনুমোদিত অন্য কোনো ব্যক্তি বা সংস্থা সনদ জারি করিতে পারিবেন।

(২) কোনোরূপ অব্যাহতি সাপেক্ষে, প্রযোজ্য নিরাপত্তা কনভেনশনসমূহ এবং এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধি অনুসরণে কর্তৃপক্ষ কর্তৃক জারিকৃত সনদ ব্যতীত কোনো জাহাজ সমুদ্রে যাত্রা করিবে না।

৩) সরকার, অধিদপ্তরের সহিত পরামর্শক্রমে, এই অধ্যায়ের আন্তর্জাতিক কনভেশন সমূহের সনদ জারী নিমিত্তে প্রয়োজনীয় বিধি প্রণয়ন করিবে।

৯১। শিথিল (Exemption) অথবা সমতুল্য (Equivalent) সনদ জারি।—মহাপরিচালক, এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি মোতাবেক যৌক্তিক কারণে কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে এইরূপ শর্তসমূহ শিথিল (Exemption) অথবা সমতুল্য (Equivalent) সনদ জারি করিতে পারিবেন, যাহা আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহের সহিত অসংগতিপূর্ণ নহে।

৯২। অগ্নিনির্বাপন, জীবনরক্ষাকারী এবং রেডিও যন্ত্রপাতি ব্যবস্থা।—সমুদ্রগামী জাহাজে সরকার কর্তৃক প্রণীত বিধি-বিধান এবং নিরাপত্তা বিষয়ক তফসিল-৩ এর আন্তর্জাতিক কনভেনশন এবং কোডসমূহের আলোকে অগ্নিনির্বাপন, জীবনরক্ষাকারী এবং রেডিও যন্ত্রপাতির ব্যবস্থা থাকিতে হইবে।

৯৩। লোডলাইন।—(১) সরকার, অধিদপ্তরের সহিত পরামর্শক্রমে, লোডলাইন বিধি প্রণয়ন করিবে এবং জাহাজসমূহ উক্ত বিধি অনুসরণ করিবে।

(২) উপধারা (১)-এ উল্লিখিত লোডলাইন বিধিমালা নিম্নবর্ণিত জাহাজসমূহ ব্যতীত অন্যান্য সকলপ্রকার জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে, যথা:

(ক) ২৪ (চব্বিশ) মিটারের নিম্নের জাহাজ এবং

(খ) যুদ্ধ জাহাজ; এবং

(গ) কেবল মৎস্য আহরণের কাজে নিয়োজিত জাহাজ ।

৯৪। লোডলাইন সংক্রান্ত বিধি বিধান পরিপালনে বাধ্যবাধকতা।—যদি কোনো জাহাজ এই আইনের অধীন লোড লাইন সংক্রান্ত বিধি বিধান লঙ্ঘন করিয়া সমুদ্রে যাত্রা করে বা সমুদ্র যাত্রার উদ্যোগ গ্রহণ করে, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য জাহাজের মালিক বা অপারেটর বা চার্টারার বা মাস্টার অনধিক ২ (দুই) বৎসরের করাদণ্ডে বা অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৯৫। সমুদ্রে চলাচলের ক্ষেত্রে অনুপযোগী জাহাজ সমুদ্রে প্রেরণ না করা এবং আটক হওয়া।—(১) এইরূপ প্রত্যেক জাহাজের মালিক বা অপারেটর বা চার্টারার বা মাস্টার কোনো বন্দর বা স্থান হইতে কোনো বাংলাদেশি জাহাজ জীবন বিপন্ন হইবার সম্ভাবনা রহিয়াছে এইরূপ সমুদ্রে চলাচলের অনুপযোগী অবস্থায় সমুদ্রে প্রেরণ বা প্রেরণের উদ্যোগ গ্রহণ করিবেন না।

(২) যদি না এইরূপ জাহাজের মালিক বা অপারেটর বা চার্টারার বা মাস্টার প্রমাণ করিতে সক্ষম হন যে, তিনি বা তাহারা উক্ত জাহাজকে সমুদ্রে চলাচলের উপযোগী অবস্থায় প্রেরণের জন্য সকল যুক্তিসংগত পদক্ষেপ গ্রহণ করিয়াছিলেন অথবা উহার সমুদ্রে চলাচলের অনুপযোগী অবস্থায় সমুদ্রে গমন পরিস্থিতির বিবেচনায় যৌক্তিক ও ন্যায্য ছিল, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা সর্বোচ্চ ২,৭০০ (দুই হাজার সাতশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৩) যখন মহাপরিচালক অথবা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মচারীর এইরূপ বিশ্বাস করিবার কারণ থাকে যে, বাংলাদেশের বন্দরে অবস্থানরত বিদেশি পতাকাবাহী জাহাজ অনিরাপদ ও সমুদ্রে গমনের অনুপযোগী হয়, তবে তিনি উক্ত জাহাজ, সমুদ্রে চলাচলের উপযুক্ততা অর্জন না করা পর্যন্ত আটক রাখিতে পারিবেন।

(৪) যদি প্রমাণিত হয় যে, কোনো জাহাজের অস্থায়ী আটকের জন্য যুক্তিসঙ্গত কারণ ছিল না, তাহা হইলে সরকার জাহাজের আটক, জরিপ, এবং জাহাজের আনুষঙ্গিক খরচ অথবা অন্য কোনো ক্ষতি বা ক্ষতির জন্য দায়ী থাকিবে এবং ক্ষতিপূরণ প্রদান করিবে ।

(৫) যদি কোনো জাহাজ বাংলাদেশের জলসীমায় দূর্ঘটনায় কবলিত হয় অথবা দূর্ঘটনা বা অন্য কোনো কারণে সমুদ্র গমনে অনুপযোগী হয়, তাহা হইলে জাহাজের মাস্টার, মালিক অথবা জাহাজের এজেন্ট অনধিক ২৪ (চব্বিশ) ঘন্টার মধ্যে উহা মহাপরিচালক বা কর্তৃপক্ষকে অবহিত করিবেন এবং সমুদ্রে চলাচলের উপযোগী না হওয়া পর্যন্ত বাংলাদেশের জলসীমা ত্যাগ করিবে না।

৯৬। যাত্রীবাহী জাহাজ নিরাপত্তা সনদ (Passenger Ship Safety Certificate)।—(১) সকল যাত্রীবাহী জাহাজে যাত্রীবাহী জাহাজ নিরাপত্তা সনদ রাখিতে হইবে।

(২) কোনো জাহাজের যাত্রীবাহী জাহাজ নিরাপত্তা সনদ বাধ্যতামূলক হওয়া সত্ত্বেও, জাহাজের মাস্টার বা মালিক কর্তৃক উক্তরূপ বলবৎ সনদের উপস্থাপন ব্যতিরেকে ছাড়পত্র জারি করা হইবেনা।

(৩) কোনো জাহাজের যাত্রীবাহী জাহাজ নিরাপত্তা সনদ বাধ্যতামূলক হওয়া সত্ত্বেও, যদি উক্তরূপ সনদ ব্যতীত কোনো জাহাজ বন্দর ত্যাগ করে বা ত্যাগ করিতে উদ্যত হয়, তাহা হইলে মহাপরিচালক কর্তৃক নিযুক্ত কর্মচারী বা সার্ভেয়ার কোনো যৌক্তিক সময়ে জাহাজে আরোহণ এবং উক্তরূপ সনদ প্রাপ্তি পর্যন্ত উহাকে আটক করিতে পারিবেন।

(৪) যাত্রীবাহী জাহাজের মাস্টার বা মালিক উপধারা (১)-এর অধীন যাত্রীবাহী জাহাজ নিরাপত্তা সনদ রাখিতে ব্যর্থ হইলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৯৭। যাত্রীবাহী জাহাজ সম্পর্কিত অপরাধসমূহ।—(১) কোনো জাহাজের অনুকূলে যাত্রীবাহী জাহাজ নিরাপত্তা সনদ জারি হইয়া থাকিলে, যদি কোনো ব্যক্তি—

(ক) মাতাল বা উচ্ছৃঙ্খল হইবার কারণে, জাহাজের মালিক বা তৎকর্তৃক নিয়োজিত কোনো ব্যক্তি উক্ত ব্যক্তিকে জাহাজে আরোহণ করিতে সম্মতি না দেয় এবং তৎকর্তৃক প্রদত্ত, যদি থাকে, ভাড়া ফেরত দেওয়া বা দিতে চাওয়া সত্ত্বেও তিনি জাহাজে প্রবেশ করিবার চেষ্টা করেন, বা

(খ) মাতাল বা উচ্ছৃঙ্খল হইবার কারণে, জাহাজ মালিক বা তৎকর্তৃক নিয়োজিত কোনো ব্যক্তি বাংলাদেশের কোনো সুবিধাজনক স্থানে নামিয়া যাইতে অনুরোধ করা সত্ত্বেও এবং তাহাকে তাঁহার প্রদত্ত ভাড়া, যদি থাকে, ফেরত দেওয়া বা দিতে চাওয়া সত্ত্বেও তিনি উক্তরূপ অনুরোধ অমান্য করেন, বা

(গ) কোনো যাত্রী বা জাহাজে কর্মরত কোনো নাবিকের সহিত উত্যক্ত অথবা অশোভন আচরন করেন এবং মাস্টার বা অন্য কোনো কর্মচারীর নিষেধ সত্ত্বেও উহা অব্যাহত রাখেন, বা

(ঘ) জাহাজে আরোহণের পরে জাহাজ পূর্ণ বোঝাই হইবার কারণে জাহাজের মালিক বা তৎকর্তৃক নিয়োজিত কোনো ব্যক্তি কর্তৃক জাহাজ রওনা হইবার পূর্বে নামিয়া যাইবার জন্য আদিষ্ট হওয়া সত্ত্বেও এবং তৎকর্তৃক প্রদত্ত ভাড়া, যদি থাকে, ফেরত দেওয়া বা দিতে চাওয়া সত্ত্বেও উক্ত অনুরোধ অমান্য করেন, বা

(ঙ) ভাড়া পরিশোধ ব্যতিরেকে ভ্রমণ করেন বা ভ্রমণ করিতে উদ্যত হন, বা

(চ) যে স্থান পর্যন্ত ভাড়া প্রদান করিয়াছেন সেই স্থানে জাহাজে পৌঁছাইবার পর জ্ঞাতসারে এবং ইচ্ছাকৃতভাবে জাহাজ ত্যাগে অস্বীকার বা অবহেলা করেন, বা

(ছ) মাস্টার বা অন্য কোনো কর্মচারী কর্তৃক অনুরোধ করা সত্ত্বেও ভাড়া প্রদান না করেন বা টিকিট বা অন্য রসিদ উপস্থাপন না করেন,

উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন এবং তদতিরিক্ত তাঁহার নিকট হইতে উপযুক্ত ভাড়া আদায় করা যাইবে।

(২) কোনো জাহাজে অবস্থানরত কোনো ব্যক্তি যদি ইচ্ছাকৃতভাবে এইরূপ কোনো কার্য করে যাহাতে জাহাজের কোনো যন্ত্রাদির বা সাজসরঞ্জামের উপর হস্তক্ষেপ বা উহার ক্ষতি সাধিত হয় অথবা জাহাজের চালনা বা ব্যবস্থাপনায় কোনো নাবিকের উপর বাধা বা অন্তরায় হয় অথবা অন্য কোনোভাবে নাবিকের দায়িত্ব পালন বাধাগ্রস্ত হয়, তাহা হইলে উহা একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন এবং তদতিরিক্ত অসদাচরণের কারণে সংঘটিত লোকসান বা ব্যয়ের ক্ষতিপূরণ আদায় করা যাইবে।

৯৮। জাহাজ বা যন্ত্রপাতি চালনায় বাধা দান।—(১) জাহাজের কোনো যাত্রী বা অন্য কোনো ব্যক্তি অবশ্যই—

(ক) জাহাজের কোনো যন্ত্রপাতি চালনায় হস্তক্ষেপ বা বাঁধাদান করিবেন না; অথবা

(খ) জাহাজের কোনো নাবিককে তাঁহার কার্যক্রমে বাঁধাদান বা বিঘ্ন বা ইহার কোনো ক্ষতি সাধন করিবেন না।

(২) যদি কোনো জাহাজের মাস্টার বা অন্য কোনো কর্মচারী যুক্তিসংগতভাবে বিশ্বাস করেন যে, কোনো ব্যক্তি উপধারা (১) এর বিধান লঙ্ঘন করিয়াছেন, তাহা হইলে তিনি মাস্টার বা কর্মচারী অথবা মাস্টার বা কর্মচারী কর্তৃক সাহায্যের জন্য ডাকা অন্য কোনো ব্যক্তি, অপরাধীকে পরোয়ানা ব্যতীত আটক করিতে পারিবেন, তবে উক্তরূপ আটকের পর, যথাশীঘ্র সম্ভব, উক্ত ব্যক্তিকে সংশ্লিষ্ট থানায় সোপর্দ করিতে হইবে।

(৩) কোনো ব্যক্তি উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৬ (ছয়) মাসের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৯৯। জাহাজে প্রবেশে নিষেধাজ্ঞা বা জাহাজ ত্যাগের আদেশ।—(১) কোনো ব্যক্তি—

(ক) জাহাজের মালিক বা মাস্টার কর্তৃক জাহাজে আরোহণের অনুমতি না পাইলে জাহাজে আরোহণ করিবেন না; অথবা

(খ) জাহাজের মালিক বা মাস্টার কর্তৃক জাহাজ হইতে অবতরণের নির্দেশ পাইলে জাহাজে অবস্থান করিবেন না।

(২) কোনো ব্যক্তি উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন;

(৩) কোনো ব্যক্তি যদি জাহাজের মাস্টার, কর্মচারী বা অন্যান্য যাত্রীদেরকে বিরক্ত বা ক্ষতিগ্রস্ত করে অথবা অশোভন আচরণ করে, তাহা হইলে যাত্রীবাহী জাহাজের মাস্টার তাহাকে জাহাজে আরোহণে বা অবস্থানে অস্বীকৃতি জানাইতে পারিবেন, এবং উক্ত ব্যক্তি যদি জাহাজে অবস্থান করেন, তাহা হইলে তাহাকে যে-কোনো সুবিধাজনক স্থানে নামাইয়া দিতে পারিবেন এবং সেইক্ষেত্রে উক্ত ব্যক্তি তৎকর্তৃক প্রদত্ত ভাড়া ফেরত পাইবার যোগ্য হইবেন না।

(৪) কোনো যাত্রীবাহী জাহাজের মালিক বা অপারেটর বা চার্টারার বা মাস্টার যাত্রীবাহী জাহাজের নিরাপত্তা সনদ দ্বারা অনুমোদিত যাত্রী সংখ্যার অধিক যাত্রী বহন বা গ্রহণ করিবেন না। যাত্রীবাহী জাহাজের মালিক বা অপারেটর বা চার্টারার বা মাস্টার উপধারা (৩)-এর বিধান লঙ্ঘন করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১০০। যাত্রীর তথ্য সংবলিত রিটার্ন প্রদান।—(১) প্রত্যেক বাংলাদেশি বা বিদেশি জাহাজের মাস্টার যিনি বাংলাদেশ হইতে বাহিরের কোনো স্থানে বা বাহিরের কোনো স্থান হইতে বাংলাদেশে যাত্রী বহন করেন তিনি, বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে, একটি রিটার্ন জমা দিবেন।

(২) যদি কোনো জাহাজের মাস্টার উপধারা (১)-এর অধীনে রিটার্ন প্রদান করিতে ব্যর্থ হন অথবা কোনো অসত্য তথ্য প্রদান করেন অথবা যদি কোনো যাত্রী মাস্টারকে রিটার্নের প্রয়োজনীয় কোনো তথ্য প্রদানে অস্বীকৃতি জ্ঞাপন করেন অথবা কোনো অসত্য তথ্য প্রদান করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য মাস্টার বা উক্তরূপ যাত্রী প্রত্যেক অপরাধের জন্য অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১০১। বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজের নির্ধারিত স্থান।—(১) সরকার কর্তৃক নির্দিষ্ট বন্দর বা স্থান ব্যতীত, বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজ সমুদ্রে অগ্রসর হইবে না অথবা কোনো যাত্রী জাহাজে আরোহণ বা জাহাজ হইতে অবতরণ করিবেন না।

(২) কোনো বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজের মালিক বা চার্টারার বা মাস্টার উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করিয়া বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহন করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৩ (তিন) মাসের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR) এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১০২। বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজের ব্যবস্থাপনা ও সনদায়ন।—(১) এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধি বা মহাপরিচালকের নির্দেশনা মোতাবেক, বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী জাহাজের মালিক, অপারেটর, চার্টারার ও মাস্টার বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রীর তথ্য, তালিকা, আরোহন, অবতরণ, খাদ্য-পানীয় সরবরাহসহ সকল ধরনের যাত্রীসেবা যথাযথভাবে সম্পাদন করিবেন।

(২) এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধি বা মহাপরিচালকের নির্দেশনা মোতাবেক জাহাজের সনদ ও সনদায়ন পদ্ধতি অনুসরণপূর্বক প্রযোজ্য সনদ ধারণ করিতে হইবে।

(৩) প্রত্যেক বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী জাহাজের মাস্টার, দাপ্তরিক লগবুকে জাহাজে সংঘটিত প্রতিটি জন্ম ও মৃত্যু রেকর্ড করিবেন এবং জাহাজের মালিক বা চার্টারার বা অপারেটর এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধি মোতাবেক মৃতদেহ সৎকারের ব্যবস্থা করিবেন।

(৪) কোনো বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজের মালিক বা চার্টারার বা মাস্টার উপধারা (১), (২) বা (৩) এর বিধান লঙ্ঘন করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৩ (তিন) মাসের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে বা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১০৩। চিকিৎসা কর্মচারী ও সেবক।—(১) এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধি বা মহাপরিচালক কর্তৃক প্রদত্ত নির্দেশনা মোতাবেক প্রত্যেক বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজ যাহাতে ১০০ (একশত) এর অধিক যাত্রী রহিয়াছে, সেই জাহাজে নির্ধারিত সংখ্যক চিকিৎসক, সেবক ও চিকিৎসা সংক্রান্ত যন্ত্রপাতি এবং ঔষধ থাকিতে হইবে।

(২) প্রত্যেক বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজ যাহা সাধারণ অবস্থায় ৭২ (বাহাত্তর) ঘণ্টার অধিক কোনো সমুদ্রযাত্রায় গমন করে এবং উহা যদি ১০০ (একশত) জনের অধিক যাত্রী বহন করিবার অনুমতিপ্রাপ্ত হয়, তাহা হইলে উক্ত জাহাজে একটি হাসপাতালের ব্যবস্থা রাখিতে হইবে, যাহা বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে পরিচালিত হইবে।

(৩) সকল চিকিৎসক, কর্মচারী ও সেবকগণের সেবা জাহাজের সকল বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বিনামূল্যে পাইবেন।

(৪) এই সকল জাহাজসমূহকে World Health Organization-এর গাইডলাইন অনুযায়ী চিকিৎসা সংক্রান্ত সেবার মান বজায় রাখিতে হইবে।

(৪) যদি উপধারা (১)-এর বিধান অনুযায়ী কোনো বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজ চিকিৎসা কর্মচারী ও সেবক বহন না করে, সেইক্ষেত্রে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য মাস্টার ও মালিক উভয়েই অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১০৪। বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রীর জাহাজে আরোহণের পূর্বে স্বাস্থ্য পরীক্ষা।—(১) কোনো বন্দর বা স্থান হইতে বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজ কোনো যাত্রী উত্তোলন করিবে না যতক্ষণ পর্যন্ত তাহাকে সরকার

কর্তৃক এতদুদ্দেশ্যে নির্ধারিত বিধি বা মহাপরিচালক কর্তৃক প্রদত্ত নির্দেশনা মোতাবেক স্বাস্থ্য পরীক্ষা সম্পন্ন না করা হয় এবং যতক্ষণ পর্যন্ত প্রত্যয়নকারী কর্মচারী তীর্থযাত্রী আরোহণ আরম্ভ করিবার অনুমতি প্রদান না করেন।

(২) যদি কোনো বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজের ক্ষেত্রে, সকল বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী জাহাজে আরোহণ করিবার পর এইরূপ বিশ্বাস করিবার কারণ থাকে যে-কোনো যাত্রী কোনো বিপজ্জনক সংক্রামক বা ছোঁয়াচে রোগে আক্রান্ত, তাহা হইলে সরকার কর্তৃক নির্দেশিত পদ্ধতিতে, জাহাজের সকল ব্যক্তির স্বাস্থ্য পরীক্ষা করা যাইবে।

(৩) যদি কোনো জাহাজের মাস্টার সজ্ঞানে এই ধারার বিধান লঙ্ঘন করিয়া কোনো আক্রান্ত ব্যক্তি বা দূষিত বস্তু জাহাজে উত্তোলন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি এইরূপ প্রত্যেক তীর্থযাত্রীর জন্য অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১০৫। আর্ন্তজাতিক বিধিসমূহ পরিপালন।—বাংলাদেশি জাহাজ, বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজ আন্তর্জাতিক বিধিসমূহ যথাযথভাবে পরিপালন করিবে।

নবম অধ্যায়
মৎস্য জাহাজ, প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজ ইত্যাদি

১০৬। মৎস্য জাহাজের নিবন্ধন ও পরিদর্শন সনদ।—(১) প্রত্যেক মৎস্য জাহাজ মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত প্রিন্সিপাল অফিসার বা নিবন্ধক কর্তৃক নিবন্ধিত হইবে।

(২) আপাতত বলবৎ অন্য কোনো আইনে যাহা কিছুই থাকুক না কেন, মৎস্য জাহাজের নিবন্ধন, পরিদর্শন এবং সনদায়নের ক্ষেত্রে এই আইনের বিধানাবলি প্রাধান্য পাইবে।

(৩) এই আইন কার্যকর হইবার পূর্বে যে-কোনো সময়, কোনো আইনের অধীন বাংলাদেশের কোনো বন্দরে, নিবন্ধিত মৎস্য জাহাজ এই আইনের অধীন নিবন্ধিত বলিয়া গণ্য হইবে।

(৪) প্রত্যেক মৎস্য জাহাজ মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মচারী পরিদর্শন করিয়া পরিদর্শন সনদ প্রদান করিবে এবং পরিদর্শন সনদ ব্যতীত সমুদ্রে গমন করিবে না।

(৫) এইরুপ কোনো মৎস্য জাহাজ যাহা এই আইনের অধীন নিবন্ধনযোগ্য, তবে নিবন্ধিত হয় নাই তাহা নিবন্ধন সনদ উপস্থাপন না করা পর্যন্ত, মহাপরিচালক কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত প্রিন্সিপাল অফিসার, সার্ভেয়ার অথবা কর্মচারী প্রিন্সিপাল অফিসার কর্তৃক আটক রাখা যাইবে।

(৬) মহাপরিচালকের নিকট হইতে ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মচারী কর্তৃক কোনো মৎস্য জাহাজ এই আইনের অধীনে নিবন্ধিত না হইলে মাস্টার বা মালিক বা উভয়কেই অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা পযর্ন্ত জরিমানা আরোপ করা যাইবে।

১০৭। মৎস্য জাহাজ, প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজের নিরাপত্তা সনদ ও ন্যূনতম নিরাপদ নাবিক সংখ্যা সনদ।—(১) মৎস্য জাহাজ, প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজ সরকারি প্রণীত বিধি-বিধান এবং ও নিরাপত্তা বিষয়ক আন্তর্জাতিক কনভেনশন আলোকে অগ্নিনির্বাপন, জীবনরক্ষাকারী এবং রেডিও যন্ত্রপাতির ব্যবস্থা থাকিতে হইবে।

(২) নিরাপত্তা সনদ ও ন্যূনতম নিরাপদ নাবিক সংখ্যা সনদ ব্যতীত কোনো মৎস্য জাহাজ সমুদ্রে গমন করিবে না।

(৩) নিরাপত্তা সনদ ও নিরাপদ নাবিক সংখ্যা সনদ বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

১০৮। মৎস্য জাহাজ, প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজের লোকবল বিষয়ক বিবৃতি ।—সকল মৎস্য জাহাজে লোকবল তালিকা রাখিতে হইবে এবং যদি মালিক বা স্কিপার এই ধারার বিধানাবলি পরিপালনে ব্যর্থ হয়, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

১০৯। মৎস্য জাহাজ, প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজের স্কিপার ও নাবিকদের সনদ।—(১) এই আইনের উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, কোনো মৎস্য জাহাজের স্কিপার ও নাবিকদের জাহাজে চাকরি করিবার নিমিত্ত প্রয়োজনীয় যোগ্যতা সনদ , ধারাবাহিক নিষ্কৃতির সনদ, নাবিকের পরিচয় সনদ, নাবিকের স্বাস্থ্য সনদ , নিয়োগ, অব্যাহতি, ছুটি, বিশ্রাম, রসদ, আবাসন, বেতন, ভাতা, বীমা ও স্বাস্থ্য সহ এতৎসংক্রান্ত অন্যান্য ক্ষেত্রে বাংলাদেশ কর্তৃক এই সংক্রান্ত তফসিলে অনুস্বাক্ষরিত এবং অনুসৃত আন্তর্জাতিক কনভেনশন সমূহ এবং এই আইনের অধীন প্রণীত বিধিবিধান অনুসরণ করিতে হইবে।

(২) মহাপরিচালক, সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে, অনুস্বাক্ষরিত এবং অনুসৃত আন্তর্জাতিক কনভেনশনের আলোকে এতদুদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় বিধান প্রণয়ন করিবেন এবং এই সংক্রান্ত যাবতীয় কার্যাবলি প্রতিপালন করিবেন ।

(৩) নাবিক হিসেবে চাকরির জন্য অত্যাবশ্যকীয় দলিলপত্র (যেমন— যোগ্যতা সনদ বা সিডিসি বা নাবিক পরিচয়পত্র বা মহাপরিচালক কর্তৃক অনুমোদিত অনুরূপ দলিলপত্র) ব্যতীত কোনো ব্যক্তি দেশি বা বিদেশি পতাকাবাহি জাহাজে মৎস্য জাহাজে যোগদান করিতে পারিবেন না।

(৪) কোনো ব্যক্তি সরকার অনুমোদিত মেরিটাইম প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠান হইতে এই আইনের অধীন প্রণীত বিধিতে বর্ণিত প্রি.সি. (Pre Sea) প্রশিক্ষণ গ্রহণ ব্যতীত সিডিসি, নাবিক পরিচয়পত্র বা মহাপরিচালক কর্তৃক অনুমোদিত অনুরূপ দলিলাদি প্রাপ্ত হইবেন না।

(৫) মহাপরিচালকের লিখিত পূর্বানুমতি ব্যতিরেকে, বাংলাদেশের নাগরিক নহেন এমন কোনো ব্যক্তিকে জাহাজে নাবিক বা অন্য কোনো কাজে নিযুক্ত করা যাইবে না।

(৬) ১৬ (ষোলো) বৎসরের কম বয়সের কোনো ব্যক্তি জাহাজে কোনো পদে নিযুক্ত হইবে না বা চাকরির জন্য সমুদ্রে গমন করিবেন না এবং ১৮ (আঠারো) বৎসরের কম বয়সের কোনো নাবিক এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি দ্বারা নির্ধারিত কোনো রাত্রিকালীন বা বিপজ্জনক কর্মে নিয়োজিত হইবেন না।

(৭) কোনো ব্যক্তি এই ধারার অধীন কোনো বিধান লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

১১০। প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজ, নিবন্ধন সনদ ও পরিদর্শন সনদ।—(১) প্রমোদতরি, ক্ষুদ্রতরি ও পালের জাহাজসমূহ মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত প্রিন্সিপাল অফিসার বা নিবন্ধক কর্তৃক নিবন্ধিত হইবে।

(২) মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত প্রিন্সিপাল অফিসার অথবা সার্ভেয়ার পরিদর্শন করিয়া এইরূপ জাহাজসমূহকে পরিদর্শন সনদ প্রদান করিবেন।

(৩) এই আইন কার্যকর হইবার পূর্বে, যে-কোনো সময়, অন্য কোনো আইনের অধীন, বাংলাদেশের কোনো বন্দরে, নিবন্ধিত এরূপ জাহাজসমূহ এই আইনের অধীনে নিবন্ধিত বলিয়া গণ্য হইবে।

(৪) কোনো পালের জাহাজ যাহা এই আইনের অধীনে নিবন্ধনযোগ্য, তবে নিবন্ধিত হয় নাই তাহা নিবন্ধন সনদ উপস্থাপন না করা পর্যন্ত, মহাপরিচালক কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মচারী, প্রিন্সিপাল অফিসার, বা সার্ভেয়ার কর্তৃক আটক রাখা যাইবে।

(৫) পরিদর্শন সনদ ব্যতীত কোনো জাহাজ সমুদ্রে গমন করিবে না।

(৬) মহাপরিচালকের নিকট হইতে ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মচারী কর্তৃক কোনো মৎস্য জাহাজ এই আইনের অধীনে নিবন্ধিত না হইলে মাস্টার বা মালিক বা উভয়কেই অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা পযর্ন্ত জরিমানা আরোপ করা যাইবে।

১১১। অতিরিক্ত মাল বা যাত্রী বোঝাই নিবারণ।—(১) সরকার, বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে, জাহাজে যাত্রী ও মালামাল পরিবহণ সংক্রান্ত বিষয়াবলি নিয়ন্ত্রণ করিবে।

(২) কোনো জাহাজ ফ্রিবোর্ড চিহ্নিতকরণ ব্যতীত সমুদ্র যাত্রা করিলে বা যাত্রায় রহিলে, বা এইরূপে বোঝাই হইলে যাহাতে ফ্রিবোর্ডের চিহ্ন পানির তলায় ডুবিয়া যায়, তাহা হইলে প্রিন্সিপাল অফিসার, বা সার্ভেয়ার কর্তৃক, উপধারা (১) এর অধীনে প্রণীত বিধি অনুযায়ী ফ্রিবোর্ডের চিহ্ন না দেওয়া পর্যন্ত বা এইরূপে মাল বোঝাই না করা পর্যন্ত যাহাতে উক্ত চিহ্ন ডুবিয়া না যায়, উক্ত জাহাজ আটক রাখিতে পারিবে।

(৩) যদি কোনো জাহাজ উহার প্রত্যয়িত যাত্রী সংখ্যার অতিরিক্ত যাত্রী লইয়া বাংলাদেশের কোনো বন্দর বা স্থানে আগমন করে অথবা এইরূপ কোনো বন্দর বা স্থানে ফ্রিবোর্ডের চিহ্ন ডুবন্ত অবস্থায় পৌঁছায়, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য মালিক ও স্কিপার উক্তরূপ প্রত্যেক অপরাধের জন্য অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

১১২। পরিদর্শন, শিথিল (Exemption) অথবা সমতুল্য (Equivalent) সনদ।—(১) যদি কোনো জাহাজের পরিদর্শন সনদ জারি হইবার পর, যে-কোনো সময়ে, মহাপরিচালকের নিকট এইরূপ বিশ্বাস করিবার কারণ থাকে যে, জাহাজটি চলাচলের বা সমুদ্রযাত্রার উপযোগী নহে, তাহা হইলে মহাপরিচালক, ক্ষেত্রমত, মালিক বা স্কিপারকে শুনানির সুযোগ প্রদান করিয়া উক্ত সনদ বাতিল করিতে পারিবেন।

(২) উপধারা (১)-এর অধীন সনদ বাতিল দ্বারা সংক্ষুব্ধ ব্যক্তি, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, সরকারের নিকট আপিল করিতে পারিবে।

(৩) মহাপরিচালক, এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি মোতাবেক যৌক্তিক কারণে আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহের সহিত সংগতিপূর্ণ ভাবে মৎস্য জাহাজ, প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজের ক্ষেত্রে এই অধ্যায়ের শর্তসমূহ শিথিল (Exemption) অথবা সমতুল্য (Equivalent) সনদ জারি করিতে পারিবেন।

১১৩। বিদেশি প্রমোদতরি বা ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজ আটক ইত্যাদি।—যদি বিদেশে নিবন্ধিত কোনো জাহাজ বাংলাদেশের কোনো বন্দরে বা স্থানে অতিরিক্ত বোঝাইকৃত অবস্থায় আগমন করে এবং যদি দেখা যায় যে, উক্ত জাহাজ স্থানীয় ও আন্তর্জাতিকবিধি-বিধান মানিয়া চলাচল করিতেছে না, সেইক্ষেত্রে উক্ত জাহাজ ততক্ষণ পর্যন্ত আটক রাখা যাইবে যতক্ষণ পযন্ত না উহা সকল বিধি-বিধান মান্য করিয়াছে বলিয়া প্রতীয়মান হয়।

১১৪। রপ্তানির উদ্দেশ্যে দেশে তৈরি প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি ও পালের জাহাজের নিবন্ধন।—রপ্তানির উদ্দেশ্যে দেশে তৈরি প্রমোদতরি, ক্ষুদ্রতরি ও পালের জাহাজ যদি নিবন্ধিত না হইয়া থাকে এবং কোনো রাষ্ট্রের পতাকা বহন না করে তাহা হইলে উহা যেই রাষ্ট্রে নিবন্ধন করিতে ইচ্ছুক সেই রাষ্ট্রের নিবন্ধিত মর্মে গণ্য হইবে।

দশম অধ্যায়
টনেজ, নিরাপদ নৌ চলাচল, মালামাল পরিবহন, অনুসন্ধান, উদ্ধার, ইত্যাদি

১১৫। জাহাজের টনেজ নির্ধারন।—এই আইন আন্তর্জাতিক টনেজ পরিমাপন সংক্রান্ত কনভেনশন প্রযোজ্য হয় এইরূপ জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে এবং এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি দ্বারা টনেজ নির্ধারিত হইবে।

ব্যাখ্যা: 'টনেজ পরিমাপন-সংক্রান্ত কনভেনশন' বলিতে The International Convention on Tonnage Measurement of Ships,1969 এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

১১৬। আন্তর্জাতিক সংঘর্ষ বিধি পরিপালন।—মালিক, মাস্টার বা জাহাজ চালনার দায়িত্বপ্রাপ্ত ব্যক্তি সমুদ্রে দুর্ঘটনা প্রতিরোধের জন্য আন্তর্জাতিক সংঘর্ষ বিধি-বিষয়ক কনভেনশন, মানিয়া চলিবে এবং সংঘর্ষ-বিধিতে উল্লিখিত বাতি বা সংকেত ব্যতীত অন্য কিছু বহন, প্রদর্শন বা ব্যবহার করিবে না।

ব্যাখ্যা: 'সংঘর্ষ বিধি-বিষয়ক কনভেনশন' বলিতে Convention on the International Regulations for Prevention Collisions at Sea, 1972 as amended এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

১১৭। সংঘর্ষের ক্ষেত্রে অন্য জাহাজকে সহায়তা প্রদানের বাধ্যবাধকতা।—(১) দুই বা ততোধিক জাহাজের মধ্যে সংঘর্ষের ক্ষেত্রে, প্রত্যেক জাহাজের মাস্টার, নিজ জাহাজ, নাবিক বা যাত্রীদের, যদি থাকে, ক্ষতিগ্রস্ত না করিয়া যতদূর সম্ভব—

(ক) সংঘর্ষের কারণে উদ্ভূত বিপদ হইতে অন্য জাহাজ ও উহার মাস্টার, নাবিক বা যাত্রীদের, যদি থাকে, রক্ষার্থে যথাসাধ্য প্রয়োজনীয় সকল সহায়তা প্রদান করিবে, এবং অন্য জাহাজখানির যতক্ষণ পর্যন্ত আর কোনো সহায়তা প্রয়োজন না হয় ততক্ষণ পর্যন্ত উহার পাশে থাকিবে;

(খ) সহায়তা প্রদানকারী জাহাজের মাস্টারকে তাঁহার জাহাজের নাম ও নিবন্ধন বন্দর এবং যে বন্দর হইতে তাঁহার জাহাজ যাত্রা আরম্ভ করিয়াছে ও যে বন্দরের উদ্দেশ্যে যাইতেছে তাহা জানাইবে।

(২) যদি কোনো মাস্টার যুক্তিসংগত কারণ ব্যতীত উপধারা (১)-এর বিধান পরিপালনে ব্যর্থ হয়, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১,৮০০ (এক হাজার আটশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন, এবং তাঁহার আচরণ বিষয়ে তদন্ত এবং তদনুযায়ী সনদ বাতিল বা স্থগিত করা যাইবে।

১১৮। সংঘর্ষের ক্ষেত্রে ক্ষতির বিভাজন।—(১) যেক্ষেত্রে দুই বা ততোধিক জাহাজের দোষে উহাদের মধ্যে এক বা একাধিক জাহাজের বা উহাদের নাবিক, মালামাল বা সম্পদের ক্ষতিসাধন হয়, সেইক্ষেত্রে উহার ক্ষতিপূরণের দায় প্রত্যেক জাহাজের নিজ নিজ দোষের মাত্রার সমানুপাতে বর্তাইবে।

(২) যেক্ষেত্রে সকল পরিস্থিতি বিবেচনা করিয়া ভিন্ন ভিন্ন দোষের মাত্রা নির্ণয় সম্ভব না হয়, সেইক্ষেত্রে দায় সমানভাবে বর্তাইবে।

১১৯। মালামাল পরিবহণ ।—(১) এই আইনের উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, বাংলাদেশি জাহাজে মালামাল পরিবহনের ক্ষেত্রে কন্টেইনারে মালামাল পরিবহণ, শস্যকণা পরিবহণ, শস্যকণা ব্যতীত অন্যান্য মালামাল পরিবহণ, বিপজ্জনক মালামাল পরিবহণ, প্রাণিসম্পদ পরিবহণ ও ডেক এ মালামাল পরিবহণ বাংলাদেশের প্রচলিত আইন ও বিধি, আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার কনভেনশন, কোড (Grain কোড, INF কোড ,IMDG কোড , IMSBC কোড ও IBC কোড) এবং প্রোটোকল প্রতিপালন সাপেক্ষে এবং সময়ে সময়ে, এতৎবিষয়ে অধিদপ্তর কর্তৃক জারিকৃত নির্দেশনার আলোকে নির্ধারিত ও বাস্তবায়িত হইবে।

(২) অধিদপ্তর মালামাল পরিবহণ সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার কোডসমূহের (IMDG & IMBC কোড) ফোকাল পয়েন্ট/কম্পিটেন্ট অথোরিটি হিসেবে কাজ করিবে এবং তৎসংক্রান্ত সরকারি দপ্তর বা সংস্থাসমূহের মধ্যে সমন্বয়ের দ্বায়িত্ব পালন করিবেন।

(৩) ইনোসেন্ট প্যাসেজ (Innocent Passage) ব্যতীত, বাংলাদেশের বন্দর বা জলসীমায় নিয়োজিত বিদেশি জাহাজের ক্ষেত্রে, উপধারা (১)-এর কার্যক্রম প্রযোজ্য হইবে।

(৪) কোনো ব্যক্তি বা জাহাজ মালিক বা মাস্টার মালামাল ও প্রাণিসম্পদ জাহাজে প্যাকিং, প্রেরণ, গুদামজাতকরণ, বোঝাই, খালাস, স্টোয়িং ও পরিবহন এইরূপে করিবে যাহাতে জাহাজের ক্ষতিসাধন না হয় বা ব্যক্তি নিরাপত্তা ঝুঁকিপূর্ণ না হয় বা পরিবেশের ক্ষতিসাধন না হয় ।

(৫) উপধারা (১), (৩) ও (৪) এর লঙ্ঘন হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য দায়ী ব্যক্তি অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১,৮০০ (এক হাজার আটশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

ব্যাখ্যা: ‘INF কোড’ অর্থ আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on board Ships (INF Code) এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

‘Grain কোড’ অর্থ আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (Grain Code) এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

‘IMDG কোড’ অর্থ আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

‘IMSBC কোড’ অর্থ আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

‘IBC কোড’ অর্থ আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

১২০। অনুসন্ধান ও উদ্ধার।—(১) বাংলাদেশি জলসীমায় বা বাংলাদেশ জলসীমার বাহিরে অনুসন্ধান ও উদ্ধার প্রচলিত আইন ও বিধিবিধান এবং আন্তর্জাতিক SAR কনভেনশন প্রতিপালন সাপেক্ষে এবং, সময় সময়, এতদ্‌বিষয়ে অধিদপ্তর কর্তৃক জারিকৃত নির্দেশনার আলোকে নির্ধারিত ও বাস্তবায়িত হইবে।

(২) কোনো বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার সমুদ্রে কোনো বিপদসংকেত পাইলে অথবা যে-কোনো জাহাজ বা অন্যরূপ জলযান বা উড়োজাহাজ বা কোনো ব্যক্তি সমুদ্রে বিপদগ্রস্ত অবস্থায় রহিয়াছে এইরূপ কোনো তথ্য পাইলে তিনি দ্রুততার সহিত বিপদগ্রস্ত ব্যক্তির সহায়তায় ধাবিত হইবেন এবং যদি সম্ভব হয় বিপদগ্রস্ত ব্যক্তিকে অবহিত করিবেন, যদি না তিনি উক্ত কাজে অসমর্থ হন বা অবস্থার পরিপরিপ্রেক্ষিতে অযৌক্তিক বা অপ্রয়োজনীয় বিবেচনা করেন বা, অন্য রিক্যুইজিশনকৃত জাহাজ ইহা প্রতিপালন করিতেছে বা সহায়তার প্রয়োজন নাই বলিয়া তাহাকে জানানো হয়।

(৩) কোনো জাহাজের মাস্টার উপধারা (১) ও (২)-এর বিধান পরিপালনে ব্যর্থ হইলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৪) যখন বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার সমুদ্রে কোনো বিপদ সংকেত পান অথবা কোনো উৎস হইতে এইরূপ তথ্য পান যে-কোনো জাহাজ বা অন্যরূপ জলযান বা উড়োজাহাজ বা কোনো ব্যক্তি সমুদ্রে বিপদগ্রস্ত অবস্থায় রহিয়াছে, তবে বিপদগ্রস্ত জাহাজ বা অন্যরূপ জলযান বা উড়োজাহাজ বা ব্যক্তির সহায়তায় যাইতে অসমর্থ হন অথবা অবস্থার পরিপরিপ্রেক্ষিতে অযৌক্তিক বা অনাবশ্যক মনে করেন, তখন তিনি সঙ্গে সঙ্গে দাপ্তরিক লগবুকে বিপদগ্রস্ত জাহাজ বা অন্যরূপ জলযান বা উড়োজাহাজ বা ব্যক্তির সহায়তায় না যাওয়ার কারণ উল্লেখপূর্বক একটি বিবৃতি লিপিবদ্ধ করিবেন।

(৫) বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার কোনো জাহাজ বা জলযান বা উড়োজাহাজ বা ব্যক্তি কর্তৃক প্রেরিত সকল বিপদসংকেত দাপ্তরিক লগবুকে লিপিবদ্ধ না করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

ব্যাখ্যা: 'SAR কনভেনশন' বলিতে The International Convention on Maritime Search and Rescue ,1979 এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

একাদশ অধ্যায়
মেরিটাইম সুরক্ষা, তদন্ত , দূষণ প্রতিরোধ, , তৈল দূষণের দায়, ইত্যাদি

১২১। মেরিটাইম সুরক্ষা (Maritime Security)।—(১) বাংলাদেশের প্রচলিত আইন, বিধিবিধান ও ISPS কোড প্রতিপালন সাপেক্ষে এবং, এতদ্‌বিষয়ে অধিদপ্তর কর্তৃক জারিকৃত নির্দেশনার আলোকে বাংলাদেশ মেরিটাইম সুরক্ষা নির্ধারিত হইবে এবং নিম্নরূপভাবে তাহা বাস্তবায়ন করা হইবে,যথা:

(ক) যদি জাহাজ বা বন্দর বা স্থাপনার সুরক্ষা মূল্যায়নের ফলে মহাপরিচালকের বা তৎকর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত এর নিকট প্রতীয়মান হয় যে, এমন কোনো সুরক্ষা ঝুঁকি বিদ্যমান রহিয়াছে যাহার ফলে জাহাজ বা বন্দরের সুরক্ষা জোরদার বা সংঘবদ্ধ হুমকি প্রতিরোধ করিবার জন্য কোনো জাহাজ বা বন্দর বা স্থাপনার সুরক্ষা মূল্যায়ন করা প্রয়োজন তাহা হইলে তিনি মূল্যায়নের আদেশ দিতে পারিবেন;

(খ) মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত, প্রয়োজনে, বিশেষ পরিস্থিতিতে শর্তসাপেক্ষে, যাহা তাঁহার নিকট যথাযথ প্রতীয়মান হয়, এই আইনের অধীন কোনো বিধান হইতে কোনো ব্যক্তি বা জাহাজ বা বন্দর বা স্থাপনাকে অব্যাহতি প্রদান করিতে পারিবেন;

(গ) অধিদপ্তর মেরিটাইম সুরক্ষা সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক সংস্থাসমূহের ফোকাল পয়েন্ট হিসেবে কাজ করিবেন এবং এতৎসংক্রান্ত সরকারি দপ্তর ও সংস্থাসমূহের মধ্যে সমন্বয়ের দ্বায়িত্ব পালন করিবে।

(২) কোনো ব্যক্তি কর্তৃক অপরাধ সংঘটিত হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে, যদি তিনি-

(ক) বেআইনিভাবে বা বল প্রয়োগ বা হুমকির মাধ্যমে কোনো জাহাজ দখল করেন বা উহার নিয়ন্ত্রণ গ্রহণ করেন; বা

(খ) বেআইনিভাবে ও ইচ্ছাকৃতভাবে কোনো জাহাজ ধ্বংস অথবা জাহাজ বা উহার মালামাল ক্ষতিগ্রস্ত করিয়া উহার নিরাপদ চলাচল বিপন্ন করেন বা বিপন্ন করিবার সম্ভাবনা তৈরি করেন; বা

(গ) জাহাজে সহিংস কর্মসম্পাদন করিয়া নিরাপদ জাহাজ চলাচলকে বিপন্ন করিবার সম্ভাবনা তৈরি করিলে; বা

(ঘ) জাহাজে কোনো যন্ত্র বা পদার্থ স্থাপন করিয়া উহাকে ধ্বংস করিবার সম্ভাবনা তৈরি করেন অথবা উহা বা উহার মালামাল এইরূপে ক্ষতিগ্রস্ত করেন যাহা উহার নিরাপদ চলাচল বিপন্ন করিবে;

(৩) কোনো হুমকি প্রদর্শন যাহা নিরাপদ জাহাজ চালনাকে বিপন্ন করিবার সম্ভাবনা তৈরি করে, এইরূপ কোনো কর্ম বাংলাদেশেই সম্পাদিত হউক বা বিদেশে এবং অপরাধীর জাতীয়তা যাহাই হউক না কেন, ইহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য দোষী ব্যক্তি যাবজ্জীবন কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৯,০০০ (নয় হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

ব্যাখ্যাঃ 'ISPS কোড' বলিতে আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code is an amendment to the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention (1974/1988) এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

১২২। বিচারের জন্য সোর্পদ।—(১) যখন কোনো বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার, উক্ত জাহাজ যেখানেই থাকুক না কেন এবং বাংলাদেশ জলসীমায় অবস্থিত বিদেশি জাহাজের মাস্টার উহা যে রাষ্ট্রেই নিবন্ধিত হউক না কেন, যুক্তিসংগতভাবে বিশ্বাস করেন যে, জাহাজের কোনো ব্যক্তি—

(ক) মেরিটাইম সুরক্ষা লঙ্ঘন সংক্রান্ত কোনো অপরাধ করিয়াছেন, বা

(খ) এইরূপ অপরাধ করিবার চেষ্টা করিয়াছেন, বা

(গ) এইরূপ অপরাধে সহায়তা প্রদান, উৎসাহ, পরামর্শ, বা প্ররোচনা দিয়াছেন বা উহাতে কোনোরূপে অংশ লইয়াছেন,

তখন তিনি জাহাজের সহিত সর্ম্পকিত উক্ত ব্যক্তিকে বাংলাদেশে বা অন্য কোনো কনভেনশন রাষ্ট্রের উপযুক্ত কর্মচারীর নিকট বিচারের জন্য সোপর্দ করিতে পারিবেন।

১২৩। তদন্ত।—তদন্ত সংক্রান্ত সকল বিষয়ে বাংলাদেশের প্রচলিত আইন ও বিধিবিধান এবং আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার CI Code ও নির্দেশনা প্রতিপালন সাপেক্ষে এবং, সময় সময়, এতদ্‌বিষয়ে অধিদপ্তর কর্তৃক জারিকৃত নির্দেশনার আলোকে মহাপরিচালক বা মহাপরিচালক কর্তৃক দ্বায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মচারী নিম্নে বর্ণিত ক্ষেত্রসমূহে তদন্ত কমিটি গঠন করিবেন, যথা:

(ক) বাংলাদেশ জলসীমায় কোনো জাহাজ হারাইয়া গেলে, পরিত্যক্ত হইলে, আটকা পড়িলে বা সমূহ ক্ষতিগ্রস্ত হইলে, বা যে-কোনো ব্যক্তির প্রাণনাশ কিংবা গুরুতর আঘাতপ্রাপ্ত হইলে, বা

(খ) বাংলাদেশ জলসীমায় কোনো জাহাজ সমুদ্র দূষণ ঘটাইলে বা অন্য কোনো জাহাজের বা পরিবেশের ক্ষতিসাধন করিলে, বা

(গ) বাংলাদেশ জলসীমায় কোনো জাহাজে দুর্ঘটনার কারণে সংঘটিত অগ্নিকান্ড, বিস্ফোরণ বা প্রাণনাশ ঘটিলে, বা

(ঘ) বাংলাদেশি জাহাজ বাংলাদেশের জলসীমার বাহিরে অবস্থান করিলেও উপধারা (১)-এর দফা (ক), (খ) ও (গ) ক্ষেত্রসমূহে তদন্ত সম্পন্ন করিতে হইবে;

(ঙ) নাবিক বা পাইলটের বিরুদ্ধে উত্থাপিত অযোগ্যতা বা অসদাচরণের অভিযোগ এবং অন্যায় কার্য বা দোষের অভিযোগ যাহার কারণে নৌ দুর্ঘটনা ঘটিলে;

(চ) দফা (ক), (খ) ও (গ)-তে উল্লিখিত ক্ষেত্রে মাস্টার বা জাহাজের দায়িত্বে থাকা কোনো ব্যক্তি অথবা যেখানে দুই বা ততোধিক জাহাজ দুর্ঘটনার সময় জড়িত প্রত্যেক জাহাজের দায়িত্বে থাকা ব্যক্তি, মহাপরিচালক কর্তৃক এতদুদ্দেশ্যে নিযুক্ত, কোনো কর্মকর্তাকে উক্তরূপ নৌ দুর্ঘটনা বিষয়ে সঙ্গে সঙ্গে নোটিশ প্রদান করিবে এবং যদি এইরূপ কর্মকর্তা প্রধান কর্মকর্তা স্বয়ং না হয়, সেই উক্তরূপ নৌ দুর্ঘটনা সম্পর্কে নিকটবর্তী প্রধান কর্মকর্তাকে অবহিত করিবে;

(ছ) দফা (ক)-তে উল্লিখিত ক্ষেত্রে, যখন সংশ্লিষ্ট জাহাজের মাস্টার অথবা হারাইয়া যাওয়া ব্যতিরেকে উক্ত জাহাজ যেখানে নৌ দুর্ঘটনা ঘটিয়াছে সেইরূপ স্থান হইতে বাংলাদেশের কোনো স্থানের দিকে অগ্রসর হয়, বাংলাদেশে পৌঁছানোর সঙ্গে সঙ্গে উক্ত জাহাজের মাস্টার নিকটস্থ প্রধান কর্মকর্তাকে উক্ত নৌ দুর্ঘটনা সম্পর্কে অবহিত করিবে;

(জ) কোনো ব্যক্তি যিনি এই ধারার অধীন নোটিশ প্রদান করিতে বাধ্য তবে ইচ্ছাকৃতভাবে নোটিশ প্রদান করেন না তিনি এই আইনের ধারা ২২৪-এর বিধান মোতাবেক দন্ডনীয় হইবেন;

(ঝ) যখন কোনো প্রধান কর্মকর্তা উক্তরূপ নোটিশের মাধ্যমে বা অন্য কোনোভাবে কোনো নৌ দুর্ঘটনা সম্পর্কে বিশ্বাসযোগ্য তথ্য প্রাপ্ত হয়, তখন তিনি সঙ্গে সঙ্গে উক্ত তথ্য লিখিতভাবে মহাপরিচালক ও সরকারকে জানাইবেন।

১২৪। তদন্ত কমিটি।—(১) সরকার অথবা মহাপরিচালক অথবা তৎকর্তৃক দ্বায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মচারী ন্যূনতম ৩ (তিন) জন যোগ্য ও স্বাধীন ব্যক্তির সমন্বয়ে একটি নিরেপেক্ষ তদন্ত কমিটি গঠন করিবেন ;

(২) তদন্ত কমিটির সদস্যবৃন্দ তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনার জন্য উপযুক্ত প্রশিক্ষণ এবং এতৎসংক্রান্ত প্রয়োজনীয় অভিজ্ঞতা থাকিতে হইবে।

(৩) উপধারা (২)-এর বিধান সত্ত্বেও, সরকার যে-কোনো যোগ্য ব্যক্তিকে কোনো নৌ দুর্ঘটনা সম্পর্কে তদন্তের দায়িত্বে নিযুক্ত করিতে পারিবে।

(৪) তদন্ত কমিটি নিরপেক্ষ এবং প্রভাবমুক্ত হইয়া দ্রুততার সহিত তদন্ত করিবেন বা করিবার ব্যবস্থা করিবেন এবং দুর্ঘটনা সংক্রান্ত ঘটনা ও পরিস্থিতি বর্ণনাপূর্বক মতামত, যদি থাকে, সংবলিত প্রতিবেদন, দুর্ঘটনার কারণ ও দায়িত্ব, উহা হইতে প্রাপ্ত শিক্ষা, সুপারিশ উল্লেখপূর্বক নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কর্তৃপক্ষের নিকট দাখিল করিবেন।

(৫) মহাপরিচালক, অতীব গুরুতর নৌ দুর্ঘটনা সম্পর্কে পরিচালিত প্রত্যেক নৌসংক্রান্ত নিরাপত্তা-তদন্ত বিষয়ে আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার নিকট চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রেরণ করিতে পারিবে এবং অন্যান্য অনুসন্ধান প্রতিবেদন যাহার এইরূপ কোনো নিরাপত্তা বিষয় থাকে যাহা ভবিষ্যতে কোনো নৌ দুর্ঘটনার বা ঘটনার ভয়াবহতা হ্রাস করিতে পারে তাহাও আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা বরাবর প্রেরণ করিতে পারিবে।

(৬) এই ধারার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, তদন্ত পরিচালনাকারী ব্যক্তি বা ব্যক্তিবর্গ নিম্নবর্ণিত উদ্যোগ গ্রহণ করিতে পারিবেন, যথা-

(ক) সংশ্লিষ্ট যে-কোনো নৌযানে আরোহণ করিয়া উহার যে-কোনো অংশ, যন্ত্রপাতি অথবা অন্যান্য জিনিসপত্র পরিদর্শন করিতে পারিবেন;

(খ) তদন্তের স্বার্থে প্রয়োজনে, যে-কোনো স্থানে প্রবেশ এবং পরিদর্শন করিতে পারিবেন;

(গ) তদন্ত সংক্রান্ত বিষয়ে এবং পরিস্থিতি সম্পর্কে অবহিত এইরূপ যে-কোনো ব্যক্তিকে, প্রয়োজনে তলব এবং জিজ্ঞাসাবাদ করিতে পারিবেন; এবং

(ঘ) তদন্তের স্বার্থে প্রয়োজনীয় বইপত্র, কাগজ এবং দলিলাদি উপস্থাপনের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

ব্যাখ্যা: 'CI কোড' অর্থ আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার The Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident, as adopted by International Maritime Organization (IMO) Resolution MSC. 255(84) এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

১২৫। দূষণ প্রতিরোধ।—(১) পরিবেশ দূষণরোধে জাহাজ পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা হইতে তৈল, রাসায়নিক পদার্থ, প্যাকেটজাত ক্ষতিকর পদার্থ, বর্জ্য, জাহাজ হইতে নির্গত গ্যাস, শব্দ, এন্টিফাউলিং পেইন্ট, ব্যালাস্ট ওয়াটার, পয়ঃনিষ্কাশিত বর্জ্য ও প্লাস্টিক হইতে দূষণ প্রতিরোধ বাংলাদেশের প্রচলিত আইন ও বিধি-বিধান প্রতিপালন সাপেক্ষে ও বাংলাদেশ কর্তৃক অনুস্বাক্ষরকৃত তফসিল-৪ এ উল্লিখিত কনভেনশনসমূহ এবং, সময় সময়, এতদ্‌বিষয়ে মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক নিযুক্ত উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের নিম্নবর্ণিত নির্দেশনার আলোকে ও শর্তাধীনে বাস্তবায়িত হইবে, যথা:

(ক) বাংলাদেশি জাহাজ বা বিদেশি জাহাজ বা ভাসমান স্থায়ী স্থাপনা বা ভাসমান স্থাপনা এর ক্রিয়াকলাপের মাধ্যমে বন্দর বা বাংলাদেশ উপকূলে বা বাংলাদেশ জলসীমায় পরিবেশ দূষণ প্রতিরোধ করিতে হইবে;

(খ) যদি দূষণ সংক্রান্ত সকল শর্ত পালন, সকল রেকর্ড ও প্ল্যান, তথ্য ও প্রজ্ঞাপন, দূষণ সনদ, সচল সরঞ্জামাদি ব্যতীত কোনো জাহাজের মালিক বা মাস্টার জাহাজ সমুদ্রে লইয়া যাইবেন না বা লইয়া যাইবার ব্যবস্থা করিবেন না বা অন্য কাহাকেও উহা সমুদ্রে লইয়া যাইতে দিবেন না;

(গ) বাংলাদেশি জাহাজ বা বিদেশি জাহাজ এইরূপে বাংলাদেশ জলসীমায় জাহাজ পরিচালনা করিবেনা যাহাতে পরিবেশ দূষণ বা ক্ষতিসাধন হইবে;

(ঘ) বাংলাদেশি জাহাজ এইরূপে বাংলাদেশ জলসীমার বাহিরে জাহাজ পরিচালনা করিবে না যাহাতে পরিবেশ দূষণ বা ক্ষতিসাধন হইবে;

(ঙ) জাহাজের নিরাপত্তার স্বার্থে বা বা প্রাণরক্ষার ক্ষেত্রে দফা (ক) হইতে দফা (ঘ)-এর বিধান প্রযোজ্য হইবে না;

(চ) সমুদ্র বন্দরসমূহে বাংলাদেশের স্বাক্ষরিত Marpol কনভেনশনের বিভিন্ন Annex-এর বাধ্যবাধকতা পূরণকল্পে জাহাজের বিভিন্ন বর্জ্য, ব্যালাস্ট এবং কার্গো অবশিষ্টাংশ সংগ্রহ এবং উহার পরিবেশবান্ধব ব্যবস্থাপনা নিশ্চিত করিতে হইবে।

(২) কোনো জাহাজ উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য উহার মালিক বা মাস্টার—

(ক) যদি জাহাজটি ৫০০ (পাঁচশত) গ্রস টনেজের অধিক হয়, সেইক্ষেত্রে অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৯,০০০ (নয় হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন; বা

(খ) যদি জাহাজটি ৫০০ (পাঁচশত) গ্রস টনেজ বা তাঁহার নিম্নে হয়, সেইক্ষেত্রে অনধিক ৬ (ছয়) মাসের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৩) কোনো জাহাজ উপধারা (১)-এর কোনো শর্ত ভঙ্গ করিলে, মহাপরিচালক, উপধারা (২)-এর অধীনে আরোপিত কোনো দণ্ডের অতিরিক্ত, নিম্নবর্ণিত ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন, যথা:

(ক) সংশ্লিষ্ট জাহাজ আটক;

(খ) এই আইনের অধীনে নিবন্ধিত কোনো জাহাজের নিবন্ধন স্থগিত বা বাতিলকরণ;

(গ) এই আইনের অধীনে নিবন্ধিত নহে এইরূপ কোনো জাহাজের শর্ত ভঙ্গের প্রজ্ঞাপন উহার নিয়ন্ত্রণকারী মেরিটাইম প্রশাসনকে অবহিতকরণ;

(ঘ) শর্তভঙ্গের জন্য দায়ী বা উহার সহিত জড়িত মাস্টার বা যে-কোনো নাবিকের বিরুদ্ধে শাস্তিমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ।

১২৬। জাহাজ হইতে তৈল অথবা যে-কোনো ধরনের বিষাক্ত তরল নিঃসরণের দায়।—যখন, কোনো ঘটনার ফলে, এই আইনের অধীন বাংলাদেশি , বিদেশি কিংবা উপকূলীয় জাহাজ আন্তর্জাতিক আইন লঙ্ঘনের ফলে জাহাজ হইতে কোনো তৈল বা বিষাক্ত তরল নির্গত বা নিঃসৃত হয় কিংবা হুমকির উদ্ভব হয় তখন তফসিল-৫ এ উল্লিখিত বাংলাদেশ কর্তৃক স্বাক্ষরিত কনভেনশনের আলোকে জাহাজের নিবন্ধিত মালিক দায়ী হইবে—

(ক) বাংলাদেশের সীমানার অভ্যন্তরে, আঞ্চলিক সমুদ্র এবং একচ্ছত্র অর্থনৈতিক অঞ্চলসহ, উক্তরূপ নির্গমন বা নিঃসরণের ফলে উদ্ভূত সামুদ্রিক সকল ধরনের ক্ষতির জন্য;

(খ) উক্ত নির্গমন বা নিঃসরণের ঘটনায় সমুদ্র হইতে তৈল বা যে-কোনো ধরনের বিষাক্ত তরল অপসারন ও সামুদ্রিক পরিবেশের ক্ষতি এড়ানো বা হ্রাসকরণের জন্য যুক্তিসংগতভাবে গৃহীত পদক্ষেপের ব্যয়ভার বহনের জন্য।

১২৭। দায় হইতে অব্যাহতি।—(১) কোনো জাহাজ হইতে তৈল বা কোনো ধরনের বিষাক্ত তরল নির্গমন বা নিঃসরণ বা কোনো সংশ্লিষ্ট দূষণের কারণে এই আইনের এর অধীন কোনো ব্যক্তি দায়ী হইবে না, যদি তিনি প্রমাণ করিতে সক্ষম হন যে, তাঁহার ক্ষেত্রে উপধারা (২) এর বিধান প্রযোজ্য হয়।

(২) উপধারা (১)-এর সামগ্রিকতাকে ক্ষুণ্ন না করিয়া নিম্নবর্ণিত কারণে কোনো ব্যক্তি দূষণের দায় হইতে অব্যাহতি পাইবেন, যথা:

(ক) Force Majeure অর্থাৎ উক্ত দূষণ কোনো যুদ্ধ, শত্রুতা, গৃহযুদ্ধ, বিদ্রোহ বা কোনো ব্যতিক্রমী, অপরিহার্য ও অপ্রতিরোধ্য কোনো প্রাকৃতিক ঘটনা হইতে সংঘটিত হইলে;

(খ) বিবাদীর কর্মচারী বা এজেন্ট ব্যতীত অন্য কোনো ব্যক্তি কর্তৃক ক্ষতিসাধনের নিমিত্ত কোনো কিছু করা বা উপেক্ষা করিবার কারণে দূষণ সংঘটিত হইলে;

(গ) জাহাজের কিংবা জীবন রক্ষার জন্য গৃহীত কোনো পদক্ষেপের কারণে ।

১২৮। তৈল বা বিষাক্ত তরল নিঃসরণের দায় সীমিতকরণ।—(১) যখন, কোনো ঘটনার ফলে, কোনো জাহাজের নিবন্ধিত মালিক ধারা ১২৬-এর অধীন নির্গমন বা নিঃসরণের জন্য বা উক্ত ধারার উপধারা (২)-এর অধীন কোনো সংশ্লিষ্ট দূষণ হুমকির জন্য দায়ী হয়, তখন উপধারা (৩)-এর বিধান সাপেক্ষে—

(ক) তিনি উক্ত দায় সীমিত করিতে পারিবেন; এবং

(খ) যদি তিনি উহা করেন, তাঁহার দায় এতৎসংশ্লিষ্ট অঙ্ক অতিক্রম করিবে না।

(২) সরকার, সময় সময়, বিধি দ্বারা দফা (ক) এবং (খ)-তে উল্লেখিত বিশেষ উত্তোলন অধিকারের Special Drawing Rights (SDR) পরিমাণ পরিবর্তন করিতে পারিবেন। তবে শর্ত থাকে যে, সরকার, দায় সংক্রান্ত কনভেনশন এ উল্লিখিত দায় সীমিতকরণের কোনো সংশোধন কার্যকর করিবার লক্ষ্যে, আদেশ দ্বারা, যেইরূপ সংশোধন যথাযথ মনে করিবে, সেইরূপে সংশোধন করিতে পারিবে।

(৩) উপধারা (১)-এর বিধান প্রযোজ্য হইবে না, যদি ইহা প্রমাণিত হয় যে, নির্গমন বা নিঃসরণ বা সংশ্লিষ্ট দূষণের হুমকি, যাহা প্রযোজ্য হয়, নিবন্ধিত মালিক কর্তৃক ধারা ১২৬-এ উল্লিখিত কোনো ক্ষতি বা ব্যয় ঘটাইবার উদ্দেশ্যে বা উক্তরূপ ক্ষতি বা ব্যয় হইতে পারে জানিয়াও হঠকারীভাবে কোনো কিছু করা বা না করা হইতে উদ্ভূত হইয়াছে।

(৪) এই ধারার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, 'এতৎসংশ্লিষ্ট অঙ্ক' সংশ্লিষ্ট কনভেনশনে উল্লিখিত গ্রস টনেজ অনুযায়ী অনধিক বিশেষ উত্তোলন অধিকার (SDR)। জাহাজের টনেজ, টনেজ বিধি নির্ধারিত পদ্ধতিতে গণনাযোগ্য গ্রস টনেজ হইবে।

১২৯। মালিক এবং অন্যান্যদের যুগপৎ দায়।—যখন কোনো জাহাজ হইতে তৈল নির্গমন বা নিঃসরণের কারণে বা কোনো সংশ্লিষ্ট দূষণ হুমকির কারণে কোনো জাহাজের নিবন্ধিত মালিক ধারা ১২৬-এর অধীন দায়ী হয় অথবা অন্য কোনো সংস্থা উক্ত ধারা ব্যতীত অন্য কোনোরূপে দায়ী হয় তখন, যদি—

(ক) নিবন্ধিত মালিক, তাঁহার দায় যে পরিমাণে সীমিতকরণের হকদার বলিয়া প্রমাণ হইয়াছে, সেই পরিমাণ অর্থ আদালতে পরিশোধ করেন যাহা উক্ত পরিমাণের কম নহে, এবং

(খ) অন্যান্য দায়ী ব্যক্তি বিধি মোতাবেক জাহাজের বিষয়ে তাঁহার দায় সীমিতকরণের হকদার হয়, তাহা হইলে মালিক এবং অন্যান্য ব্যক্তিগণ যুগপৎভাবে দায়ী হইবেন:

তবে শর্ত থাকে যে, অন্যান্য দায়ী ব্যক্তির বিরুদ্ধে তাঁহার দায় সম্পর্কে কোনো কার্যধারা রুজু করা যাইবে না এবং নিবন্ধিত মালিক আদালতে অর্থ জমা দেওয়ার পূর্বে যদি এইরূপ কোনো কার্যধারা আরম্ভ হইয়া থাকে তাহা হইলে, মামলার খরচ ব্যতীত, উক্ত কার্যধারায় আর কোনো পদক্ষেপ গ্রহণ করা যাইবে না।

১৩০। তৈল দূষণের দায় সংক্রান্ত অন্যান্য বিষয়াদি ।—বাঙ্কার কনভেনশন এবং প্রাসঙ্গিক দায়বদ্ধতা কনভেনশনের অধীনে তেল দূষণের দায়বদ্ধতা সম্পর্কিত দায়িত্ব, দাবি, সীমাবদ্ধতার পরিমাণ, বীমা, তহবিল প্রক্রিয়া, এখতিয়ার এবং বাস্তবায়ন এই আইনের অধীনে প্রণীত বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

দ্বাদশ অধ্যায়
বাধ্যতামূলক বিমা, তৈল দূষণ ক্ষতিপূরণ তহবিল, ঝুঁকিপূর্ণ ও ক্ষতিকর পদার্থ পরিবহন ইত্যাদি

১৩১। দূষণের দায়ের বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা।—(১) সরকারি জাহাজ সংক্রান্ত বিধান সাপেক্ষে, ২ (দুই) হাজার টনের অধিক তৈলের পণ্য বাল্ক হিসেবে পরিবহণরত কোনো জাহাজের দূষণের দায়ের বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা করিতে হইবে।

(২) কোনো জাহাজ বাংলাদেশের কোনো বন্দরে বা বাংলাদেশের আঞ্চলিক জলসীমার কোনো টার্মিনালে প্রবেশ করিবে না বা উক্তরূপ বন্দর বা টার্মিনাল ত্যাগ করিবে না এবং জাহাজ যদি বাংলাদেশি কোনো জাহাজ হয়, অন্য কোনো রাষ্ট্রের বন্দর বা উহার আঞ্চলিক জলসীমার কোনো টার্মিনালে উক্তরূপ প্রবেশ বা ত্যাগ করিবে না, যদি না উপধারা (৩)-এর বিধান পরিপালন করিয়া উহার একটি বৈধ সনদ থাকে এবং দায় সংক্রান্ত কনভেনশনের বিধানাবলি মান্য করিয়া একটি বৈধ বিমা চুক্তি বা অন্য কোনো জামানত থাকে।

(৩) উক্তরূপ সনদ—

(ক) যদি জাহাজটি বাংলাদেশি জাহাজ হয়, উহা সরকার কর্তৃক বা সরকারি কর্তৃত্বে জারিকৃত হইতে হইবে;

(খ) যদি জাহাজটি বাংলাদেশ ব্যতীত অন্য কোনো দায় সংক্রান্ত কনভেনশনভুক্ত রাষ্ট্রে নিবন্ধিত হয় উহা উক্ত দায়ভার কনভেনশনভুক্ত রাষ্ট্রের সরকার কর্তৃক বা সরকারের কর্তৃত্বে বা সরকারের অধীন জারিকৃত হইতে হইবে; এবং

(গ) যদি জাহাজটি দায় কনভেনশনভুক্ত রাষ্ট্র ব্যতীত অন্য কোনো রাষ্ট্রে নিবন্ধিত হয়, উহা সরকার কর্তৃক বা বাংলাদেশ ব্যতীত অন্য কোনো দায় সংক্রান্ত কনভেনশনভুক্ত রাষ্ট্রের সরকার বা সরকারের অনুমোদিত কর্তৃপক্ষ কর্তৃক জারিকৃত হইতে হইবে।

(৪) কোনো জাহাজ এই সংক্রান্ত সনদ যাহা, জাহাজে বহন করিতে হইবে এবং চাহিবামাত্র সরকার কর্তৃক অনুমোদিত কোনো কর্মচারীর নিকট মাস্টার তাহা উপস্থাপন করিবেন।

(৫) যদি কোনো জাহাজ উপধারা (২)-এর বিধান লঙ্ঘন করিয়া কোনো বন্দরে প্রবেশ করে বা ত্যাগ করে অথবা উক্তরূপ প্রবেশের বা ত্যাগের চেষ্টা করে অথবা কোনো টার্মিনালে প্রবেশ করে বা উহা ত্যাগ করে, তাহা হইলে উহা হইবে

একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য উহার মাস্টার বা নিবন্ধিত মালিক অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

(৬) যদি কোনো জাহাজ উপধারা (৪)-এর অধীন কোনো সনদ বহন করিতে ব্যর্থ হয় বা জাহাজের মাস্টার উক্তরূপ সনদ উপস্থাপন করিতে ব্যর্থ হয়, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য উক্ত মাস্টার অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

(৭) যদি কোনো জাহাজ এই ধারার বিধান লঙ্ঘন করিয়া বাংলাদেশের কোনো বন্দর ত্যাগ করিবার চেষ্টা করে তাহা হইলে উহা আটক করা যাইবে।

১৩২। বাংকার তৈলের দূষণের দায়ের বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা।—(১) সরকারি জাহাজ সংক্রান্ত বিধান সাপেক্ষে, উপধারা (২) এর অধীন নির্ধারিত পদ্ধতিতে গণনাকৃত ১ (এক) হাজার গ্রস টনেজের অধিক যে-কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে।

(২) কোনো জাহাজ বাংলাদেশের কোনো বন্দরে বা বাংলাদেশের আঞ্চলিক জলসীমার কোনো টার্মিনালে প্রবেশ করিবে না বা উক্তরূপ বন্দর বা টার্মিনাল ত্যাগ করিবে না এবং জাহাজটি যদি বাংলাদেশি কোনো জাহাজ হয়, অন্য কোনো রাষ্ট্রের বন্দর বা উহার আঞ্চলিক জলসীমার কোনো টার্মিনালে উক্তরূপে প্রবেশ বা ত্যাগ করিবে না, যদি না—

(ক) বাংকার কনভেনশন-এর বিধান পরিপালন করিয়া কোনো বিমা চুক্তি বা অন্য কোনো জামানত বলবৎ থাকে; এবং

(খ) উপধারা (৩)-এর বিধান পরিপালন করিয়া উক্ত জাহাজ বিষয়ে উক্তরূপ বিধানাবলি সাপেক্ষে কোনো বিমা চুক্তি বা অন্য জামানত বলবৎ রহিয়াছে মর্মে প্রদর্শন যোগ্য করিয়া কোনো সনদ বলবৎ থাকে।

(৩) উক্তরূপ সনদ—

(ক) যদি জাহাজখানি বাংলাদেশি জাহাজ হয়, সরকার কর্তৃক বা উহার কর্তৃত্বে জারিকৃত হইতে হইবে;

(খ) যদি জাহাজখানি বাংলাদেশ ব্যতীত অন্য কোনো বাংকার কনভেনশনভুক্ত রাষ্ট্রে নিবন্ধিত হয়, উহা উক্ত বাংকার কনভেনশনভুক্ত রাষ্ট্রের সরকার কর্তৃক বা সরকারের কর্তৃত্বে জারিকৃত হইতে হইবে; এবং

(গ) যদি জাহাজখানি বাংকার কনভেনশনভুক্ত রাষ্ট্র ব্যতীত অন্য কোনো রাষ্ট্রে নিবন্ধিত হয়, উহা বাংলাদেশ ব্যতীত অন্য কোনো বাংকার কনভেনশনভুক্ত রাষ্ট্রের সরকার কর্তৃক বা সরকারের কর্তৃত্বে বা সরকারের অধীন জারিকৃত হইতে হইবে।

(৪) কোনো জাহাজ এই সংক্রান্ত সনদ, জাহাজে বহন করিতে হইবে এবং চাহিবামাত্র সরকার কর্তৃক অনুমোদিত কোনো কর্মচারীর নিকট মাস্টার তাহা উপস্থাপন করিবে।

(৫) যদি কোনো জাহাজ উপধারা (২)-এর বিধান লঙ্ঘন করিয়া কোনো বন্দরে প্রবেশ করে বা উহা ত্যাগ করে অথবা উক্তরূপ প্রবেশের বা ত্যাগের চেষ্টা করে অথবা কোনো টার্মিনালে প্রবেশ করে বা উহা ত্যাগ করে, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য মাস্টার বা নিবন্ধিত মালিক অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৬) যদি কোনো জাহাজ উপধারা (৪)-এর অধীন কোনো সনদ বহন করিতে ব্যর্থ হয় বা জাহাজের মাস্টার উক্তরূপ সনদ উপস্থাপন করিতে ব্যর্থ হয়, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য মাস্টার অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৭) যদি কোনো জাহাজ এই ধারার বিধান লঙ্ঘন করিয়া বাংলাদেশের কোনো বন্দর ত্যাগ করিবার চেষ্টা করে তাহা হইলে উহা আটক করিতে যাইবে।

(৮) এই ধারার অধীন কোনো অপরাধের জন্য কার্যধারা রুজু করিবার উদ্দেশ্যে বা কার্যধারা সংক্রান্ত বিষয়ে কোনো দলিল জারি করিবার জন্য অনুমোদিত কোনো ব্যক্তির, উক্ত জাহাজে প্রবেশাধিকার থাকিবে।

(৯) কোনো জাহাজের টনেজ, সংশ্লিষ্ট সময়ে, উপধারা (১) অনুযায়ী নির্ধারিত না হইয়া থাকিলে বা নির্ধারণ করা সম্ভব না হইলে, উক্ত জাহাজের টনেজ নির্ণয়ে সর্বোৎকৃষ্ট প্রমাণক যাহা থাকিবে তাহা ব্যবহৃত হইবে।

১৩৩। মহাপরিচালক কর্তৃক সনদ জারি।—(১) কোনো বাংলাদেশি জাহাজের জন্য বা দায় সংক্রান্ত কনভেনশন বহির্ভূত কোনো রাষ্ট্রে নিবন্ধিত কোনো জাহাজের জন্য ধারা ১৩১-এর উপধারা (২)-এ উল্লিখিত কোনো সনদ প্রাপ্তির নিমিত্ত আবেদনের পরিপরিপ্রেক্ষিতে মহাপরিচালক, বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে, সনদ জারি করিবেন।

(২) যদি কোনো ব্যক্তি বিধিতে বর্ণিত মতে কোনো সনদ সরবরাহ করিতে ব্যর্থ হয়, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৩) মহাপরিচালক, কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বরাবর জারিকৃত কোনো সনদের কপি নিবন্ধক বরাবর প্রেরণ করিবে এবং নিবন্ধক উক্ত কপি সাধারণের পরিদর্শনের জন্য উন্মুক্ত রাখিবে।

১৩৪। বিমাকারীর বিরুদ্ধে তৃতীয় পক্ষের অধিকার।—(১) যখন এই মর্মে অভিযোগ উত্থাপিত হয় যে, কোনো জাহাজের মালিক বা নিবন্ধিত মালিক কোনো বিমা চুক্তি বা অন্যরূপ জামানত বলবৎ থাকা অবস্থায় তৈল বা বিষাক্ত তরল নির্গমন বা নিঃসারণ বা কোনো সংশ্লিষ্ট দূষণের হুমকির জন্য দায়ী, তখন উক্তরূপ বিমাকারী বা অন্যরূপ জামানত প্রদানকারীর বিরুদ্ধে উক্ত দায়ের বিপরীতে উত্থাপিত দাবি আদায়ের জন্য কার্যধারা রুজু করা যাইবে।

(২) কোনো নিবন্ধিত মালিক যেরূপে ধারা ১২৮-এর অধীন তাঁহার দায় সীমিত করিতে পারেন ঠিক সেইরূপে এবং ততদূর পর্যন্ত একজন বিমাকারীও ধারা ১২৬-এর অধীন তাঁহার দায়ের বিপরীতে এই ধারার অধীন উত্থাপিত দাবি সম্পর্কে তাঁহার দায় সীমিত করিতে পারিবেন,

(৩) যখন নিবন্ধিত মালিক এবং বিমাকারী প্রত্যেকেই তাঁহার দায় সীমিত করিবার জন্য আদালতে পৃথকভাবে আবেদন করে, তখন যে-কোনো একটি আবেদনের পরিপরিপ্রেক্ষিতে যে অর্থ আদালতে জমা হয় উহা অন্য আবেদনের পরিপরিপ্রেক্ষিতেও জমা হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে।

(৪) বীমাকারীর বিরুদ্ধে তৃতীয় পক্ষের অধিকার ধারা ১৩১ বা ১৩২-তে উল্লিখিত সনদসম্পর্কিত বিমা চুক্তির ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না।

১৩৫। বাংলাদেশি আদালতের এখতিয়ার এবং বিদেশি রায়ের নিবন্ধন।—(১) বাংলাদেশে প্রযোজ্য অ্যাডমিরালটি কোর্ট আইন, ২০০০ (২০০০ সনের ৪৩ নং আইন) কোনো দায় সম্পর্কে দাবির ক্ষেত্রেও প্রযোজ্য হইবে।

(২) যখন—(ক) ধারা ১২৬ প্রযোজ্য হয় এইরূপ কোনো জাহাজ হইতে নির্গমন বা নিঃসরণ ঘটে, যাহা বাংলাদেশে দূষণগত কোনো ক্ষতি সংঘটিত করে না এবং এইরূপ ক্ষতি এড়ানো বা হ্রাসকরণের যুক্তিসংগত কোনো পদক্ষেপ নেওয়া হয় না, বা

(খ) ধারা ১২৬-এর অধীন কোনো সংশ্লিষ্ট দূষণের হুমকি উদ্ভূত হয়, তবে উক্তরূপ ক্ষতি এড়ানো বা হ্রাসকরণের জন্য বাংলাদেশে যুক্তিসংগত কোনো পদক্ষেপ নেওয়া হয় না, তখন বাংলাদেশের অন্য কোনো আদালত কোনো সংশ্লিষ্ট ক্ষতি বা ব্যয় হইতে উদ্ভূত কোনো দাবি কার্যকর করিবার জন্য নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে কোনো মামলা গ্রহণ করিবে না যথা:

(অ) নিবন্ধিত জাহাজের মালিকের বিরুদ্ধে; বা

(আ) এইরূপ কোনো ক্ষতি বা ব্যয় উল্লিখিত কোনো কিছু করা বা না করা হইতে উদ্ভূত হয়, এইরূপ কোনো ব্যক্তির বিরুদ্ধে ।

(৩) যখন—(ক) ধারা ১২৬-এর অধীন কোনো বাংকার তৈল নির্গমন বা নিঃসরণ হয়, যাহা বাংলাদেশে দূষণগত কোনো ক্ষতি করে না এবং এইরূপ ক্ষতি এড়ানো বা হ্রাসকরণের যুক্তিসংগত কোনো পদক্ষেপ নেওয়া হয় না, বা

(খ) ধারা ১২৬-এর অধীন কোনো সংশ্লিষ্ট দূষণের হুমকি উদ্ভব হয়, তবে উক্তরূপ ক্ষতি এড়ানো হ্রাসকরণের জন্য বাংলাদেশে যুক্তিসংগত কোনো পদক্ষেপ নেওয়া হয় না,

তখন বাংলাদেশের অন্য কোনো আদালত নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট ক্ষতি বা ব্যয় হইতে উদ্ভূত কোনো দাবি কার্যকর করিবার জন্য কোনো মামলা গ্রহণ করিবে না—

(অ) জাহাজের মালিকের বিরুদ্ধে; বা

(আ) এইরূপ কোনো ব্যক্তির বিরুদ্ধে, যদি না এইরূপ কোনো ক্ষতি বা ব্যয় উক্ত বিধানে উল্লিখিত কোনো কিছু করা বা না করা হইতে উদ্ভূত হয়।

(৪) অ্যাডমিরালটি কোর্টের রায় ধারা ১২৬ বা উহাদের সমরূপ কোনো বিধানের অধীন দায় সম্পর্কে, এমন আদালত বলিয়া গণ্য হইবে যাহার ক্ষেত্রে উক্ত আইন প্রযোজ্য হয়।

(৫) ধারা ১২৬-এর অধীন অথবা উহাদের সমরূপ কোনো বিধানের অধীনে কোনো দায় কনভেনশন বা বাংকার কনভেনশনভুক্ত রাষ্ট্রের দায় সম্পর্কে বাংলাদেশ ব্যতীত উক্ত রাষ্ট্রসমূহে আদালত কর্তৃক প্রদত্ত কোনো রায় বাংলাদেশে স্বীকৃত হইবে, যদি না—

(ক) রায়টি প্রতারণার মাধ্যমে হাসিল করা হয়; বা

(খ) বিবাদীকে যথাযথ নোটিশ দেওয়া না হয় বা তাঁহার মামলা উপস্থাপনের পর্যাপ্ত সুযোগ দেওয়া না হয়।

(৬) উপধারা (৫)-এর অধীন বাংলাদেশে স্বীকৃত কোনো রায় উক্ত রাষ্ট্রের আনুষ্ঠানিকতা, যাহা মামলার বিষয় পুনরুন্মুক্তকরণের অনুমতি প্রদান করিবে না, সম্পন্ন হওয়ামাত্র বাংলাদেশে কার্যকর হইবে।

ব্যাখ্যা।— এই ধারায় উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, 'সংশ্লিষ্ট ক্ষতি বা ব্যয়' অর্থ (ক) উক্ত উপধারার দফা (ক)-তে উল্লিখিত কোনোরূপ নির্গমন বা নিঃসরণের ক্ষেত্রে, অন্য কোনো দায় সংক্রান্ত কনভেনশনভুক্ত রাষ্ট্রে এইরূপ নির্গমন বা নিঃসারণ হইতে উদ্ভূত দূষণ দ্বারা সংঘটিত কোনো ক্ষতি, বা উক্তরূপ রাষ্ট্রে এইরূপ ক্ষতি এড়ানো বা হ্রাসকরণের জন্য গৃহীত পদক্ষেপের ব্যয়;

(খ) উক্ত উপধারার দফা (খ)-তে উল্লিখিত কোনো দূষণের হুমকির ক্ষেত্রে, অন্য কোনো দায় কনভেনশনভুক্ত রাষ্ট্রে এইরূপ ক্ষতি এড়ানো বা হ্রাসকরণের জন্য গৃহীত পদক্ষেপের ব্যয়; বা

(গ) দফা (ক) বা (খ)-তে উল্লিখিত কোনো পদক্ষেপের ফলে সংঘটিত ক্ষতি।

১৩৬। কোনো জাহাজের বাধ্যতামূলক বিমার অপ্রযোজ্যতা।—(১) যুদ্ধ জাহাজ বা কোনো রাষ্ট্রের সরকার কর্তৃক বাণিজ্যিক ভিত্তিতে ব্যতীত অন্য কোনো উদ্দেশ্যে সাময়িকভাবে ব্যবহৃত কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে বাধ্যতামূলক বিমা প্রযোজ্য হইবে না।

(২) রাষ্ট্রীয় মালিকানাভুক্ত কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে, যাহা সাময়িকভাবে বাণিজ্যিক ভিত্তিতে ব্যবহৃত হয়,

(ক) ধারা ১৩১-এর পর্যাপ্ত পরিপালন হইবে, যদি উক্ত রাষ্ট্রের সরকার কর্তৃক কোনো সনদ জারি হয়, যাহা প্রমাণ করে যে, জাহাজটি উক্ত রাষ্ট্রের মালিকানাভুক্ত এবং দায় কনভেনশনের সংজ্ঞা অনুযায়ী কোনো দূষণগত ক্ষতির দায় উক্ত কনভেনশনের নির্ধারিত সীমা পর্যন্ত পূরণ করা হইবে; এবং

(খ) ধারা ১৩২ এর উপধারা (২)-এর পর্যাপ্ত পরিপালন হইবে, যদি উক্ত রাষ্ট্রের সরকার কর্তৃক কোনো সনদ জারি হয়, যাহা প্রমাণ করে যে জাহাজটি উক্ত রাষ্ট্রের মালিকানাভুক্ত এবং বাংকার কনভেনশনের সংজ্ঞার্থ অনুযায়ী কোনো দূষণগত ক্ষতির দায় 'Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 as

amended by the 1996 Protocol'-এর নির্ধারিত সীমা পর্যন্ত পূরণ করা হইবে।

(৩) প্রত্যেক দায় কনভেনশন রাষ্ট্র ধারা ১২৬-এর অধীন কোনো দায়ের বিপরীতে কোনো দাবি আদায়ের জন্য বাংলাদেশের কোনো আদালতে কোনো কার্যধারা দায়েরের উদ্দেশ্যে উক্ত আদালতের এখতিয়ার স্বীকার করিয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে এবং তদনুসারে আদালতের বিধিবিধান এইরূপ কার্যধারা কীরূপে আরম্ভ হইবে এবং পরিচালিত হইবে তাঁহার পদ্ধতি নির্ধারণ করিবে, তবে এই উপধারার কোনো কিছুই কোনো রাষ্ট্রের সম্পত্তির বিরুদ্ধে জারি করিবার অনুমোদন প্রদান করে না।

(৪) প্রত্যেক বাংকার কনভেনশন রাষ্ট্র ধারা ১২৬-এর অধীন কোনো দায়ের বিপরীতে কোনো দাবি আদায়ের জন্য বাংলাদেশের কোনো আদালতে কোনো কার্যধারার উদ্দেশ্যে, উক্ত আদালতের এখতিয়ার স্বীকার করিয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে এবং সেই অনুসারে আদালতের বিধি-বিধান এইরূপ কার্যধারা কীরূপে আরম্ভ হইবে এবং পরিচালিত হইবে তাঁহার পদ্ধতি নির্ধারণ করিবে, তবে এই উপধারার কোনো কিছুই কোনো রাষ্ট্রের সম্পত্তির বিরুদ্ধে জারি করিবার অনুমোদন প্রদান করে না।

১৩৭। ধারা ১৪২ এর অধীন দায় সীমিতকরণ ও আইনি পদক্ষেপ।—(১) ধারা ১৪৩-এর অধীন প্রণীত বিধি বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে ধারা ১৪১-এর অধীনে উদ্ভূত কোনো দায় Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), 1974-এর সংশ্লিষ্ট অনুচ্ছেদে উল্লিখিত কোনো সম্পদহানি বিষয়ে ক্ষতির দায় হিসেবে গণ্য হইবে।

(২) এই আইনের কোনো কিছুই দায়ী কোনো ব্যক্তির বা অন্য কোনো ব্যক্তির বিরুদ্ধে উক্ত দায় সম্পর্কে উত্থাপিত কোনো দাবি অথবা দাবির কার্যকরকরণের অধিকারকে ক্ষুণ্ন করিবে না।

১৩৮। আর্ন্তজাতিক তৈল দূষণ ক্ষতিপূরণ তহবিল।—বাংলাদেশের প্রচলিত আইন, বিধি-বিধান ও তফসিল-৫ আন্তর্জাতিক ফান্ড কনভেনশন প্রতিপালনসাপেক্ষে এবং, এতৎবিষয়ে অধিদপ্তর কর্তৃক জারিকৃত নির্দেশনার আলোকে আর্ন্তজাতিক তৈল দূষণ ক্ষতিপূরণ তহবিল নির্ধারিত হইবে।

১৩৯। তৈল আমদানিকারক ও অন্যান্যদের আর্থিক অবদান।—(১) তৈল আমদানিকারককে বাংলাদেশের বন্দর বা টার্মিনালে সমুদ্রপথে পরিবাহিত তৈল, অভ্যন্তরীণ নৌপথে পরিবাহিত তৈল ব্যতীত, বিষয়ে গঠিত তহবিলে আর্থিক অবদান রাখিতে হইবে।

(২) উপধারা (১)-এর বিধান তৈল আমদানি করা হউক বা না হউক এবং পূর্ববর্তী কোনো ভয়েজে একই তৈলের পরিবহণ বিষয়ে আর্থিক অবদান পরিশোধের ক্ষেত্রেও প্রযোজ্য হইবে।

(৩) তৈল সমুদ্রে পরিবাহিত হইবার পর তহবিল কনভেনশন বর্হিভূত কোনো রাষ্ট্রের কোনো বন্দরে বা টার্মিনালে খালাস হইবার পরে প্রথম যখন বাংলাদেশের কোনো স্থাপনায় গৃহীত হয় তখন উক্ত তৈলবিষয়ক তহবিলের আর্থিক অবদান পরিশোধযোগ্য হইবে।

(৪) আর্থিক অবদান পরিশোধ করিবে—

(ক) বাংলাদেশে আমদানিকৃত তৈলের ক্ষেত্রে, আমদানিকারক; এবং

(খ) আমদানিকারক না হইলে যে ব্যক্তি উক্ত তৈল গ্রহণ করিবে সেই ব্যক্তি।

(৫) কোনো বৎসরে কনভেনশনে উল্লিখিত সীমার অতিরিক্ত তৈল আমদানি বা গৃহীত না হইলে উক্ত বৎসরে কোনো ব্যক্তি কর্তৃক যে পরিমাণ তৈল আমদানিকৃত বা গৃহীত হইবে সেই সম্পর্কে তাহাকে কোনো আর্থিক অবদান পরিশোধ করিতে হইবে না।

(৬) উপধারা (৫)-এর উদ্দেশ্য পূরণকল্পে—

(ক) কোনো কোম্পানিগুচ্ছের সকল সদস্য একক ব্যক্তি বলিয়া গণ্য হইবে; এবং

(খ) কোনো দুই বা ততোধিক কোম্পানি যাহারা পরস্পরের সহিত একীভূত হইয়া একক কোম্পানিতে রূপান্তরিত হয় তাহারা একক কোম্পানি বলিয়া গণ্য হইবে।

(৭) কোনো বৎসরে কোনো ব্যক্তি কর্তৃক পরিশোধযোগ্য আর্থিক অবদান—

(ক) তহবিল কনভেনশনের সংশ্লিষ্ট অনুচ্ছেদের অধীন তহবিলের পরিচালক কর্তৃক নির্ধারিত অর্থ হইবে এবং উক্ত ব্যক্তিকে তাহা অবহিত করা হইবে; এবং

(খ) তাহাকে যেরূপে অবহিত করা হইবে সেইরূপ কিস্তিতে উহা পরিশোধযোগ্য হইবে।

এবং উক্ত অর্থ যে তারিখে পরিশোধযোগ্য হয় সেই তারিখের পরে অপরিশোধিত থাকিলে তহবিলের পরিষদ (Assembly) যে হার নির্ধারণ করিবে সেই হারে, পরিশোধযোগ্যতার তারিখ হইতে উহার উপর সুদ প্রযোজ্য হইবে, যতক্ষণ পর্যন্ত উহা পরিশোধিত না হয়।

(৮) সরকার, বিধি দ্বারা, আর্থিক অবদানের জন্য দায়ী তাহাদের উপর অর্থ পরিশোধের জন্য সরকার বা তহবিল বরাবর জামানত প্রদানের বাধ্যবাধকতা আরোপ করিতে পারিবে।

(৯) কোনো ব্যক্তি এই ধারার লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১,৮০০ (এক হাজার আটশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৪০। তথ্য সংগ্রহের ক্ষমতা।—(১) কোনো বৎসরে তহবিলে আর্থিক অবদান রাখিবার জন্য বাধ্য ব্যক্তিদের নাম-ঠিকানা এবং উক্ত দায় যে পরিমাণ তৈলের জন্য তাঁহার পরিমাণ তহবিলকে অবহিত করিবার উদ্দেশ্যে সরকার, নোটিশ দ্বারা, তৈল উৎপাদন, শোধন, বণ্টন ও পরিবহণের দায়িত্বে থাকা ব্যক্তিদের নোটিশে উল্লিখিত যে-কোনো তথ্য প্রদান করিবার আদেশ দিতে পারিবে।

(২) এই ধারার অধীন প্রদত্ত কোনো নোটিশে উহার পরিপালনের সময়সীমা ও পদ্ধতি উল্লেখ করা যাইবে।

(৩) ধারা ১৩৯-এর অধীন কোনো ব্যক্তির নিকট হইতে পাওনা উদ্ধারের জন্য তহবিল কর্তৃক আনীত কোনো কার্যধারায়, সরকার কর্তৃক প্রেরিত কোনো তালিকায় উল্লিখিত বিবরণাদি উক্ত তালিকার তথ্যের প্রমাণ হিসেবে গৃহীত

হইবে এবং উক্তরূপে গ্রহণীয় বিবরণাদি যে ব্যক্তির বিরুদ্ধে কার্যধারা আনীত হইয়াছে তৎকর্তৃক প্রদত্ত তথ্যের উপর নির্ভরশীল হইলে উক্ত বিবরণাদি সঠিক বলিয়া গণ্য হইবে যতক্ষণ পর্যন্ত না বিপরীত মর্মে কিছু প্রমাণিত না হয়।

(৪) যদি কোনো ব্যক্তি এই ধারার অধীন প্রাপ্ত কোনো তথ্য বা এমন কোনো তথ্য যাহা তাহাকে প্রদান করা হইয়াছে অথবা এই ধারার বিধান কার্যকর করা হইতে প্রাপ্ত কোনো তথ্য বিনা অনুমতিতে প্রকাশ করে।

তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি ব্যক্তি অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৫) যদি কোনো ব্যক্তি—

(ক) এই ধারার অধীন প্রদত্ত কোনো নোটিশ পরিপালনে অস্বীকার করে বা ইচ্ছাকৃতভাবে অবহেলা করে, বা

(খ) এই ধারার অধীন কোনো নোটিশ পরিপালনে তথ্য প্রদান করিতে গিয়া যদি এমন কোনো বিবৃতি দেয়, যাহা কোনো গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ে তিনি মিথ্যা বলিয়া জানেন বা হঠকারীভাবে কোনো মিথ্যা তথ্য প্রদান করেন,

তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য দফা (ক)-তে বর্ণিত অপরাধের জন্য অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে, এবং দফা (খ)-তে বর্ণিত অপরাধের জন্য অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে, দণ্ডনীয় হইবেন।

১৪১। দায়ের সীমা, প্রতিকল্পন ইত্যাদি ।—তহবিলের দায়, দায়ের সীমা, রায়ের অধীক্ষেত্র প্রভাব, প্রতিকল্পন ও এতৎসংক্রান্ত আন্তর্জাতিক ফান্ড কনভেনশন এবং এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

১৪২। ঝুঁকিপূর্ণ ও ক্ষতিকর পদার্থ পরিবহণ কনভেনশন বলবৎকরণের ক্ষমতা।—সরকার, HNS কনভেনশন প্রতিপালনের উদ্দেশ্যে রেজিস্ট্রেশন, সনদ প্রদান, আর্থিক নিরাপত্তা এবং তথ্য প্রদান সংক্রান্ত বিধান প্রণয়ন করিতে পারিবে। যথা:

(ক) কনভেনশন, বাংলাদেশ কর্তৃক স্বাক্ষর বা অনুসমর্থনের (ratification) পরে; বা

(খ) কনভেনশনের কোনো সংশোধন, যাহা বাংলাদেশ কর্তৃক সমর্থিত হইয়াছে বলিয়া প্রতীয়মান হয়।

ব্যাখ্যা: 'HNS কনভেনশন' বলিতে International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহ কে বুঝাইবে।

১৪৩। সমুদ্রপথে যাত্রী ও মালপত্র বহন।—যাত্রীবহনসংক্রান্ত কনভেনশন সমুদ্রপথে যাত্রী ও মালপত্র বহনে জাহাজ মালিক ও অন্যান্যদের দায় তফসিল ২-এ উল্লেখিত আন্তর্জাতিক আইন এবং এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি দ্বারা নিষ্পত্তি করা যাইবে।

১৪৪। যাত্রী বহনসংক্রান্ত কনভেনশন।—তফসিল ২-এ বর্ণিত Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea এবং বলবৎ সংশ্লিষ্ট প্রোটোকল ও সংশোধনের বিধানসমূহ নিবন্ধিত ও আন্তর্জাতিক অভিযানে নিয়োজিত যাত্রীবাহী জাহাজসমূহের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে।

১৪৫। মেরিটাইম দাবির জন্য দায় সীমিতকরণ।—The Convention on Limitation of Liability For Maritime Claims 1976 as amended জাহাজের কোনো ব্যক্তির বা জাহাজে নিযুক্ত বা সম্পদ উদ্ধারকর্মে নিয়োজিত কোনো ব্যক্তির প্রাণনাশ বা শারীরিক জখম বা সম্পত্তির ক্ষতি হইতে উদ্ভূত দায়ের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না, যদি—

(ক) বাংলাদেশের আইন দ্বারা পরিচালিত কোনো নিয়োগ চুক্তির অধীনে উক্ত ব্যক্তি জাহাজে নিযুক্ত হয়; এবং

(খ) উক্ত দায় উদ্ভূত হয় এইরূপ কোনো ঘটনা হইতে যাহা এই আইন কার্যকর হইবার পরে সংঘটিত হইয়াছে।

১৪৬। দায় হইতে অব্যাহতি।—(১) উপধারা (৩)-এর বিধান সাপেক্ষে, বাংলাদেশ জাহাজের মালিক নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রসমূহে কোনো ক্ষতি বা লোকসানের জন্য দায়ী হইবে না; যথা—

(ক) যখন জাহাজে থাকা কোনো সম্পদ অগ্নিদুর্ঘটনায় হারাইয়া যায় বা ক্ষতিগ্রস্ত হয়; বা

(খ) যখন জাহাজের কোনো সোনা, রুপা, ঘড়ি, অলংকার বা দামি পাথর চুরি, ডাকাতি বা অন্য কোনো অসদাচরণের কারণে হারাইয়া যায় বা ক্ষতিগ্রস্ত হয়, এবং তাহাদের প্রকৃতি ও মূল্য জাহাজে উত্তোলনের সময় তাহাদের মালিক বা শিপার সরবরাহকারী জাহাজের মালিক বা মাস্টারকে বিল অব লেডিং বা অন্য কোনো লিখিত মাধ্যমে অবহিত না করে।

(২) উপধারা (৩)-এর বিধানসাপেক্ষে, যখন উক্তরূপ হানি বা ক্ষতি জাহাজের মাস্টার বা নাবিক হিসেবে কোনো ব্যক্তির বা জাহাজের মালিকের কর্মচারী হিসেবে নিযুক্ত কোনো ব্যক্তির কোনো কিছু করা বা কোনো কিছু উপেক্ষা করা হইতে উদ্ভূত হয়।

(৩) উপধারা (১) নিম্নবর্ণিত ব্যক্তিদের দায়ও বর্জন করিবে,যথা:-

(ক) মাস্টার, নাবিক বা কর্মচারী; ও

(খ) যেক্ষেত্রে মাস্টার বা নাবিক এইরূপ ব্যক্তির কর্মচারী যাহার দায় উক্ত উপধারা কর্তৃক, এই দফা ব্যতীত, বাদ যায় নাই, সেই ব্যক্তির কর্মচারী।

(৩) এই ধারার বিধানাবলি Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims,1976-এর সংশ্লিষ্ট ধারায় উল্লিখিত কোনো ব্যক্তিগত কাজ করা বা না করা হইতে উদ্ভূত কোনো হানি বা ক্ষতির দায় মওকুফ করিবে না।

১৪৭। **ক্ষতি বা হানির দায় বণ্টন।**—(১) যখন দুই বা ততোধিক জাহাজের দোষে, উহাদের এক বা একাধিক জাহাজের বা তাহাদের পণ্যের বা ফ্রেইটের বা জাহাজের কোনো সম্পত্তির হানি বা ক্ষতি হয়, উহার হানি বা ক্ষতিপূরণের দায় প্রত্যেকে যে অনুপাতে দায়ী সেই অনুপাতে তাহাদের উপর বর্তাইবে।

(২) যদি এইরূপ কোনো ক্ষেত্রে, সকল অবস্থা বিবেচনা করিয়া, বিভিন্ন মাত্রায় দোষ নির্ধারণ করা সম্ভব না হয় তাহা হইলে দায় সমভাবে বণ্টিত হইবে।

(৩) ক্ষতি বা হানির দায় কোনো পরিবহণ চুক্তি বা অন্য কোনো চুক্তির অধীনে কোনো ব্যক্তির দায়কে প্রভাবিত করিবে না অথবা এমনভাবে ব্যাখ্যা করা হইবে না যাহাতে কোনো চুক্তি বা আইন দ্বারা অব্যাহতিপ্রাপ্ত কোনো ব্যক্তির উপর কোনো দায় আরোপিত হয় অথবা আইন-অনুসারে কোনো ব্যক্তির দায় সীমিতরণের অধিকার খর্ব করিবে না।

(৪) কোনো জাহাজের দোষে ক্ষতি বা হানি দ্বারা উক্ত দোষের কারণে সম্পদ উদ্ধার বা অন্যান্য খরচ, যাহা আইনে ক্ষতিপূরণ হিসেবে আদায়যোগ্য, তাহাও অন্তর্ভুক্ত করিবে।

১৪৮। **প্রাণহানি বা শারীরিক জখম বা যৌথ ও পৃথক দায়।**—(১) যখন জাহাজে কোনো প্রাণহানি বা শারীরিক জখম উক্ত জাহাজের বা অন্য কোনো জাহাজ বা জাহাজসমূহের কোনো দোষ ত্রুটির কারণে সংঘটিত হয়, তখন জাহাজ মালিকদের দায় যৌথ ও পৃথক হইবে।

(২) এই ধারার কোনো কিছুই ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি বা প্রাণহানির কারণে মামলা করিবার অধিকারী কোনো ব্যক্তির আনীত কার্যধারায় কোনো ব্যক্তির আত্মপক্ষ সমর্থনের অধিকার খর্ব করিবে না, যাহার উপর এই ধারা ব্যতিরেকে তিনি নির্ভর করিতে পারিত বা আইন-অনুযায়ী কোনো ব্যক্তির দায় সীমিতরণের অধিকারকেও খর্ব করিবে না।

১৪৯। **প্রাণহানি বা শারীরিক জখম বা আর্থিক অবদানের অধিকার।**——(১) যখন জাহাজে কোনো প্রাণহানি বা শারীরিক জখম উক্ত জাহাজের বা অন্য কোনো জাহাজের কোনো দোষ-ত্রুটির কারণে সংঘটিত হয় এবং উক্ত জাহাজসমূহের একটির মালিকের নিকট হইতে এইরূপ অনুপাতে কোনো ক্ষতিপূরণ আদায় হয় যাহা উহার দোষের অনুপাতের অধিক হয়, উক্ত জাহাজ মালিক অন্য জাহাজসমূহের মালিকদের নিকট হইতে উহারা যে অনুপাতে দায়ী সেই অনুপাতে আর্থিক অবদান অনুদান আদায় করিতে পারিবে।

(২) এই ধারার কোনো কিছুই এমন কোনো অর্থ পুনরুদ্ধার-এর অনুমোদন দেয় না যাহা আইনগত বা চুক্তির অধীন দায় সীমিতকরণের বা দায় অব্যাহতির কারণে বা অন্য কোনো কারণে মামলা করিবার হকদার কোনো ব্যক্তি কর্তৃক প্রথম আদালতে আদায় করা সম্ভব হয় নাই, তাহা আদায়ের অনুমোদন প্রদান করে না।

(৩) আইনে অন্য কোনো প্রতিকারের অতিরিক্ত, যে ব্যক্তি এই ধারার অধীনে আদায়যোগ্য কোনো আর্থিক অনুদান পাইতে হকদার সে, উক্তরূপ আদায়ের জন্য, প্রথম আদালতে ক্ষতিপূরণের জন্য মামলা করিবার হকদার কোনো ব্যক্তির একই অধিকার ও ক্ষমতা উপভোগ করিবে।

১৫০। জাহাজ বা মালিকের বিরুদ্ধে কার্যধারার সময়সীমা।—(১) কোনো জাহাজ বা উহার মালিকের বিরুদ্ধে কোনো দাবি বা পূর্বস্বত্ব (লিয়েন) আদায়ের কার্যধারা নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে, যথা:

(ক) উক্ত জাহাজের দোষের কারণে অন্য জাহাজ বা উহার মাল বা ভাড়া (Freight) বা যে-কোনো সম্পদের হানি বা ক্ষতি বিষয়ে; বা

(খ) উক্ত জাহাজের দোষের কারণে অন্য জাহাজের কোনো ব্যক্তির প্রাণহানি বা শারীরিক জখমের ক্ষতিপূরণের জন্য;

(২) উপধারা (৪) ও (৫) সাপেক্ষে, এই ধারা প্রযোজ্য হয় এইরূপ কোনো কার্যধারা নিম্নবর্ণিত তারিখ হইতে ২ (দুই) বৎসর পরে রুজু করা যাইবে না, যথা:

(ক) ক্ষতি বা হানি সংঘটিত হইবার তারিখ; বা

(খ) প্রাণহানি বা জখম হইবার তারিখ।

(৩) উপধারা (৪) ও (৫) সাপেক্ষে, পরিশোধের তারিখ হইতে এক বৎসর সময় পরে, ধারা ১৪৮ হইতে ১৪৯-এর কোনো ধারার অধীনে প্রাণহানি বা শারীরিক জখমের ক্ষতিপূরণের জন্য অতিরিক্ত অর্থ পরিশোধের বিষয়ে কোনো আর্থিক অনুদান কার্যকরের মামলা রুজু করা যাইবে না।

(৪) এইরূপ কার্যধারার এক্তিয়ারসম্পন্ন আদালত, আদালতের বিধি অনুযায়ী, কার্যধারা রুজু করিবার সময়সীমা এইরূপ পরিমাণ ও এইরূপ শর্তসাপেক্ষে বৃদ্ধি করিতে পারিবে যেরূপ উপযুক্ত মনে করে।

(৫) এইরূপ আদালত, যদি সন্তুষ্ট হয় যে এইরূপ কার্যধারা রুজুর সময়সীমার মধ্যে বিবাদী-জাহাজ গ্রেপ্তারের যুক্তিসংগত সুযোগ পাওয়া যায় নাই;

(ক) আদালতের অধিক্ষেত্রের অভ্যন্তরে; বা

(খ) বাদীর জাহাজ যে রাষ্ট্রে বা যে রাষ্ট্রে সে বাস করে বা যেখানে তাঁহার প্রধান ব্যবসায় কেন্দ্র অবস্থিত সেই রাষ্ট্রের আঞ্চলিক জলসীমার অভ্যন্তরে; এবং

(গ) কার্যধারা আনয়নের সময়সীমা এইরূপ বৃদ্ধি করিতে পারিবে যাহাতে উক্ত জাহাজ গ্রেপ্তারের যুক্তিসংগত সুযোগ প্রদানের জন্য পর্যাপ্ত সময় পাওয়া যায়।

১৫১। পোতাশ্রয়, বন্দর ও ডক কর্তৃপক্ষের দায় সীমিতকরণ।—(১) বাংলাদেশ জাহাজের সর্বোচ্চ টনেজ-অনুযায়ী যাহা উক্তরূপ হানি বা ক্ষতির সময় বা বিগত ৫ (পাঁচ) বৎসরে উক্ত কর্তৃপক্ষ বা ব্যক্তি যে এলাকায় দায়িত্বরত সেই এলাকায় কোনো জাহাজের বা উহার পণ্য, মালামাল বা অন্যান্য বস্তুর হানি বা ক্ষতির জন্য কোনো কর্তৃপক্ষ বা ব্যক্তির দায় উপধারা (৪) অনুযায়ী সীমিত হইবে। দায় এর সীমা নির্ধারণের ক্ষেত্রে International Monetary Fund কর্তৃক নির্ধারিত Special Drawing Rights (SDR) ইউনিটের ভিত্তিতে হিসাব করা হইবে।

(২) এই ধারার অধীনে দায় সীমিতকরণ কোনো একটি নির্দিষ্ট পৃথক ঘটনা হইতে উদ্ভূত কোনো হানি বা ক্ষতির সম্পূর্ণ অংশের জন্য হইবে, যদিও এইরূপ হানি বা ক্ষতি দ্বারা একাধিক ব্যক্তি ক্ষতিগ্রস্ত হইতে পারে, এবং দায় বিদ্যমান হইতেই উদ্ভূত হউক না কেন এবং, উক্তরূপ আইনে যাহা কিছুই থাকুক না কেন সীমিতকরণ প্রযোজ্য হইবে।

(৩) এই ধারা প্রযোজ্য হয় এইরূপ কর্তৃপক্ষ বা ব্যক্তির Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976-এর সংশ্লিষ্ট অনুচ্ছেদে উল্লিখিত ব্যক্তিগত কিছু করা বা না করা হইতে উদ্ভূত কোনো হানি বা ক্ষতির দায় মওকুফ হইবে না।

(৪) উপধারা (২)-এর উদ্দেশ্যে, কোনো জাহাজ কোনো বন্দর কর্তৃপক্ষ যে এলাকায় দায়িত্বরত সেই এলাকায় ছিল বলিয়া কেবল এই কারণে গণ্য হইবে না যে জাহাজখানি উক্ত এলাকায় নির্মিত বা সজ্জিত হইয়াছিল বা উক্ত এলাকার বাহিরে অবস্থিত দুইটি স্থানের মধ্যে যাতায়াতের সময় উক্ত এলাকায় আশ্রয় নিয়াছিল বা উহা অতিক্রম করিয়াছিল বা উক্ত এলাকায় যাত্রী বোঝাই বা খালাস করিয়াছিল।

(৬) এই ধারার কোনো কিছুই এই ধারা হইতে উদ্ভূত কোনো দায় ব্যতীত কোনো হানি বা ক্ষতির জন্য অন্য কোনো দায় না থাকিলে উক্তরূপ দায় অন্তর্ভুক্ত করিবে না।

ত্রয়োদশ অধ্যায়
রেক (Wreck), রেক অপসারন কনভেনশন, স্যালভেজ ইত্যাদি
রেক্ ও সম্পদ উদ্ধার

১৫২। রেক রিসিভার।—(১) বাংলাদেশে রেকসংক্রান্ত যাবতীয় বিষয়ে মহাপরিচালকের সাধারণ তত্ত্বাবধান থাকিবে।

(২) মহাপরিচালক, সরকারের অনুমোদনক্রমে, নৌবাণিজ্য দপ্তরের প্রিন্সিপাল অফিসার অথবা অন্য কোনো উপযুক্ত ব্যক্তিকে রেক রিসিভার হিসেবে নিয়োগ করিতে পারিবেন এবং উক্তরূপে নিযুক্ত রেক রিসিভার মহাপরিচালক কর্তৃক নির্দিষ্টকৃত কার্যাবলি সম্পাদন করিবেন। তবে শর্ত থাকে যে, নিয়ম অনুসারে উক্ত ব্যক্তির পর্যাপ্ত সামুদ্রিক, আইনি এবং পরিবেশগত দক্ষতা রয়েছে।

১৫৩। রেক রিসিভারের দায়িত্ব।— (১) যদি বাংলাদেশের কোনো স্থান বা উপকূল বা জলসীমায় কোনো জাহাজ ধ্বংসপ্রাপ্ত হয়, আটকা পড়ে বা বিপদগ্রস্ত হয়, যে রেক রিসিভারের অধিক্ষেত্রের মধ্যে উক্ত স্থান অবস্থিত সেই রেক রিসিভার উক্তরূপ সংবাদ অবগত হইবার সঙ্গে সঙ্গে উক্ত স্থানে গমন করিবেন এবং উপস্থিত সকলের উপর তাঁহার কর্তৃত্ব স্থাপন করিবেন এবং উক্ত জাহাজ, উহাতে অবস্থানরত ব্যক্তিবর্গ ও মালামাল ও সরঞ্জামাদি সংরক্ষণের জন্য প্রত্যেককে আবশ্যকীয় নির্দেশনা প্রদান করিবেন, তবে রেক রিসিভার জাহাজের মাস্টার ও নাবিকদের জাহাজের ব্যবস্থাপনা বিষয়ক কার্যে হস্তক্ষেপ করিবেন না, যদি না তিনি মাস্টার কর্তৃক অনুরুদ্ধ হন।

(২) যদি এতৎসংশ্লিষ্ট কোনো ব্যক্তি ইচ্ছাকৃতভাবে রেক রিসিভারের আদেশ অমান্য করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৫৪। বিপদগ্রস্ত জাহাজের ক্ষেত্রে রেক রিসিভারের ক্ষমতা।—(১) রেক রিসিভার, ধ্বংসপ্রাপ্ত জাহাজের ব্যক্তি, মালামাল ও সরঞ্জামাদি সংরক্ষণের উদ্দেশ্যে—

(ক) তাহাকে সহযোগিতার নিমিত্ত যাহাকে প্রয়োজন তাহাকে তলব করিবেন;

(খ) নিকটবর্তী কোনো জাহাজের মাস্টার বা জাহাজের দায়িত্বপ্রাপ্ত অন্য কোনো ব্যক্তিকে তাঁহার অধীনে থাকা জাহাজ বা উহার লোকবল দ্বারা কোনো সহায়তা প্রদানের নির্দেশ দিতে পারিবেন; এবং

(গ) নিকটবর্তী কোনো যানবাহন অধিযাচন করিতে পারিবেন।

(২) যদি কোনো ব্যক্তি যুক্তিসংগত কারণ ব্যতিরেকে উপধারা (১)-এর অধীন প্রদত্ত কোনো নির্দেশ বা দাবি পরিপালনে ব্যর্থ হন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৫৫। সংলগ্ন ভূমিতে যাতায়াতের ক্ষমতা।— (১) যখন কোনো জাহাজ ধ্বংসপ্রাপ্ত হয়, আটকা পড়ে বা বিপদগ্রস্ত হয়, উক্ত জাহাজকে সহায়তা করিবার জন্য বা জাহাজের কোনো ব্যক্তির প্রাণরক্ষার জন্য বা মালামাল বা সরঞ্জামাদি রক্ষা করিবার জন্য সকল ব্যক্তি, সমরূপ সুবিধাজনক কোনো সরকারি রাস্তা না থাকিলে, তখন উক্ত জাহাজ সংলগ্ন কোনো ব্যক্তিগত রাস্তার উপর দিয়া মালিক বা দখলকারীর কোনোরূপ হস্তক্ষেপ ব্যতিরেকে কোনো যানবাহন বা যতবার প্রয়োজন যাতায়াত করিতে পারিবেন, যাহাতে তাহারা যথাসম্ভব কম ক্ষতি করিতে পারে এবং এইরূপ পরিস্থিতিতে উক্তরূপ ভূমিতে জাহাজ হইতে উদ্ধারকৃত কোনো মালামাল বা সরঞ্জামাদি জমা করিতে পারিবেন।

(২) ভূমির মালিক বা দখলকারী কোনো ক্ষতির সম্মুখীন হইলে, উহা যে জাহাজ, মালামাল বা সরঞ্জামাদির কারণে উক্ত ক্ষতি সাধিত হইয়াছে উহাদের উপর একটি পাওনা হিসেবে ধার্য হইবে এবং যে অর্থ ক্ষতিপূরণ হিসেবে পরিশোধযোগ্য তাহা সম্পর্কে মতভেদ থাকিলেও উহা পরিশোধ না হইলে উক্ত অর্থের পরিমাণ সম্পদ উদ্ধারের ক্ষেত্রে ধারা ১১৮-এর বিধান অনুসারে ক্ষতিপূরণ নির্ধারণ ও আদায়যোগ্য হইবে।

(৩) যদি কোনো ভূমির মালিক বা দখলকারী—

(ক) এই ধারায় প্রদত্ত ক্ষমতাবলে অধিকার চর্চায় কোনোভাবে বাধাপ্রদান করেন; বা

(খ) জাহাজ হইতে উদ্ধারকৃত মালামাল বা সরঞ্জামাদি উক্তরূপে উক্ত ভূমিতে জমা করিতে বাধা দেয় বা জমাকৃত মালামাল বা সরঞ্জামাদি উক্ত ভূমিতে কোনো নিরাপদ স্থানে সরাইয়া লইয়া যাইবার পূর্ব পর্যন্ত যুক্তিসংগত সময়ের জন্য রাখিতে বাধা দেয় বা বাধা দেওয়ার চেষ্টা করেন;

তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৫৬। শক্তি প্রয়োগের মাধ্যমে লুণ্ঠন ও বিশৃঙ্খলা দমনে রেক রিসিভারের ক্ষমতা।—যখন কোনো জাহাজ ধ্বংসপ্রাপ্ত বা আটক পড়া বা বিপদগ্রস্ত জাহাজ হইতে কোনো ব্যক্তি লুট করে, বিশৃঙ্খলা সৃষ্টি করে, বা কোনো ব্যক্তি মালামাল বা সরঞ্জামাদি সংরক্ষণে বাধা দেয়, তখন রেক রিসিভার উক্তরূপ লুট, বিশৃঙ্খলা বা বাধা দমন করিবার জন্য যে-কোনো প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ লইতে পারিবেন ও শক্তি প্রয়োগ করিতে পারিবেন এবং এতদুদ্দেশ্যে যে-কোনো ব্যক্তিকে সহায়তা করিবার নির্দেশ দিতে পারিবেন।

১৫৭। রেক আবিষ্কারকারী ব্যক্তি কর্তৃক পালনীয় বিধিবিধান।— (১) রেক রিসিভারের আওতাধীন স্থানীয় সীমানার ভিতরে কোনো ব্যক্তি, কোনো রেক পাইলে বা দখলে নিলে বা অন্যত্র পাওয়া ও দখলে নেওয়া কোনো রেক এইরূপ সীমানার ভিতরে আনয়ন করিলে, যত দ্রুত সম্ভব;

(ক) যদি সেই ব্যক্তি উহার মালিক হয়, রেক রিসিভারকে উহা প্রাপ্তির একটি লিখিত নোটিশ প্রদান করিবে এবং উহা শনাক্তকরণের লক্ষণও জানাইবে; এবং

(খ) উক্ত রেকের মালিক না হইলে উহা রেক রিসিভারের নিকট অর্পণ করিবে।

(২) কোনো প্রতিবেদন বা ধ্বংসাবশেষ আত্মসমার্পণের পর, প্রাপক তাৎক্ষণিকভাবে মহাপরিচালককে অবহিত করিবেন, যিনি নির্ধারণ করিবেন যে প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুসারে ধ্বংসাবশেষটি নৌচলাচল বা সামুদ্রিক পরিবেশের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ কি না।

(৩) কোনো ব্যক্তি উপধারা (১)-এর বিধান অনুযায়ী রেক রিসিভারকে রেক-এর সন্ধান প্রাপ্তির নোটিশ প্রদান বা রেক অর্পণ করিতে ব্যর্থ হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৪) রেক অর্পণ করিবার ব্যর্থতার ক্ষেত্রে, উপধারা (৩)-এর অধীন অর্থদণ্ডের অতিরিক্ত, সম্পদ উদ্ধার-ব্যয়ের সকল দাবি বাজেয়াপ্ত হইবে, এবং রেকের মালিক দাবিকারী ব্যক্তিকে বা এইরূপ দাবি না থাকিলে সরকারকে জরিমানা হিসেবে রেকের মূল্যের অনধিক দ্বিগুণ পরিমাণ অর্থ পরিশোধ করিবেন।

১৫৮। মালামাল ইত্যাদি সংক্রান্ত বিধান।—(১) যখন বাংলাদেশের উপকূলে বা উপকূলের সন্নিকটে কোনো স্থানে বা বাংলাদেশ জলসীমায় কোনো জোয়ার-ভাটা বিশিষ্ট স্থানে জাহাজ ধ্বংসপ্রাপ্ত হয় বা আটকা পড়ে বা বিপদগ্রস্ত হয়, তখন উক্ত জাহাজের কোনো মালামাল বা অন্যান্য উপকরণ বা উহা হইতে পৃথকীকৃত এইরূপ বস্তুসমূহ যাহা তীরে ভাসিয়া আসে বা হারাইয়া যায় বা জাহাজ হইতে লইয়া যাওয়া হয়, তাহা রিসিভারের নিকট অর্পণ করিতে হইবে।

(২) যদি কোনো ব্যক্তি এইরূপ কোনো মাল বা উপকরণ গোপন করেন বা তাঁহার দখলে রাখেন অথবা উহা রিসিভার বা তাঁহার অনুমোদিত কোনো ব্যক্তির নিকট অর্পণ করিতে অস্বীকার করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR) এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৫৯। রেক রিসিভার কর্তৃক নোটিশ প্রদান।—রেক রিসিভার রেক দখলে লইবার পর, যথাশীঘ্র সম্ভব, সরকার কর্তৃক, সাধারণ বা বিশেষ আদেশ দ্বারা, নির্ধারিত পদ্ধতিতে বা স্থানে রেকের বর্ণনা এবং উহা কখন এবং কোথায় পাওয়া গিয়াছে এইরূপ তথ্যসংবলিত একটি প্রজ্ঞাপন অথবা নোটিশ প্রকাশ করিবে।

১৬০। রেকের উপর মালিকের দাবি।—(১) কোনো রেক রিসিভারের দখলে থাকিলে উক্ত রেকের মালিক উক্ত রেকটি রিসিভার-এর দখলে আসিবার ১ (এক) বৎসরের মধ্যে মালিকানার দাবির সপক্ষে তথ্য-প্রমাণ দ্বারা উক্ত রিসিভারের সন্তুষ্টিক্রমে যে রেকের উপর তাঁহার মালিকানাস্বত্ব প্রতিষ্ঠা করে সেই রেক এর উদ্ধার ব্যয়, ফি ও অন্যান্য খরচ পরিশোধসাপেক্ষে উহা ফেরত পাইবার বা উহার বিক্রয়লব্ধ অর্থ ফেরত পাইবার অধিকারী হইবেন।

(২) কোনো বিদেশি জাহাজ বাংলাদেশের উপকূলে বা উপকূলের নিকটস্থ কোনো জায়গায় রেক হইলে এবং উহার মালামাল বা উপকরণাদি বা উহার অংশবিশেষ উক্তরূপ উপকূল বা উপকূলের নিকটস্থ স্থানে পাওয়া গেলে বা বন্দরে আনীত হইলে, যথাযথ কনস্যুলার কর্মচারী, মালিকের এবং মাস্টারের বা মালিকের অন্য কোনো এজেন্টের অনুপস্থিতিতে উক্তরূপ মালামাল, উপকরণাদির এবং রেকের হেফাজাত এবং হস্তান্তরের উদ্দেশ্যে মালিকের এজেন্ট বলিয়া বিবেচিত হইবেন।

(৩) যদি রেকের মালিক হাজির হইয়া উহা বিক্রয়ের ৬ (ছয়) মাসের মধ্যে বিক্রয়লব্ধ অর্থ দাবি না করেন, তাহা হইলে উক্ত অর্থ সরকারের নিকট প্রদেয় হইবে।

১৬১। কতিপয় ক্ষেত্রে তৎক্ষণাৎ রেক বিক্রয়।—রেক রিসিভার তাঁহার হেফাজতে থাকা রেক যে-কোনো সময়ে বিক্রয় করিতে পারিবে, যদি তাঁহার মতে উহা;

(ক) ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকার কম মূল্যের হয়; বা

(খ) এইরূপে ক্ষতিগ্রস্ত হয় বা এইরূপ পচনশীল প্রকৃতির হয় যে উহা সংরক্ষণ করা সম্ভবপর নহে; বা

(গ) গুদামজাতকরণের জন্য পর্যাপ্ত মূল্যের নহে এবং বিক্রয়লব্ধ অর্থ, খরচ কর্তনের পরে, রিসিভার একই উদ্দেশ্যে এবং একই দাবি, অধিকার ও দায়বদ্ধতায় এইরূপে তাঁহার নিকট গচ্ছিত রাখিবে, যেন উক্ত রেক অবিকৃত রহিয়া গিয়াছে।

১৬২। বন্দর বা সংরক্ষণ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক রেক অপসারণ।—যখন কোনো জাহাজ কোনো বন্দর কর্তৃপক্ষ বা সংরক্ষণ কর্তৃপক্ষের নিয়ন্ত্রণাধীন কোনো বন্দর বা জোয়ার-ভাটা বিশিষ্ট জলসীমায় বা উহাদের প্রবেশ মুখে, এইরূপে ডুবিয়া যায় বা আটকা পড়ে বা পরিত্যক্ত হয় যে, কর্তৃপক্ষের মতে উহা জাহাজ চালনার ক্ষেত্রে বাধা বা বিপদ হিসেবে পরিগণিত হয় বা হইবার সম্ভাবনা দেখা দেয়, তখন উক্ত কর্তৃপক্ষ;

(ক) উক্ত জাহাজ দখলে লইতে এবং উহার সম্পূর্ণ বা অংশবিশেষ উত্তোলন, অপসারণ বা ধ্বংস করিতে পারিবে;

(খ) উত্তোলন, অপসারণ বা ধ্বংস সম্পন্ন না হওয়া পর্যন্ত উহা বা উহার অংশ বাতি বা বয়া দ্বারা চিহ্নিত করিতে পারিবে;

(গ) দফা (ঘ) ও (ঙ)-এর বিধানসাপেক্ষে, এই ধারার ক্ষমতা অনুশীলন করিয়া উক্তরূপে উত্তোলিত বা অপসারিত জাহাজ বা উহার অংশবিশেষ বা অন্য কোনো উদ্ধারকৃত সম্পদ যে পদ্ধতিতে উপযুক্ত মনে করিবে সেই পদ্ধতিতে বিক্রয় করিতে পারিবে এবং বিক্রয়লব্ধ অর্থ হইতে এই ধারা-অনুসারে ব্যয়িত অর্থ রাখিয়া দিতে পারিবে এবং বাকি অর্থ, যদি থাকে, মালিকের জন্য ট্রাস্ট্র হিসেবে রক্ষণ করিবে এবং যদি বিক্রয়লব্ধ অর্থের পরিমাণ উক্তরূপ খরচ অপেক্ষা কম হইয়া থাকে, উক্তরূপ দুর্ঘটনার সময় বা পরিত্যক্ত হইবার অব্যবহিত পূর্বে যে ব্যক্তি জাহাজের

মালিক ছিল সেই ব্যক্তি বন্দর বা সংরক্ষণ কর্মচারীকে উক্ত খরচের অর্থ, যাহা কম হইয়াছিল, তাহা পরিশোধ করিতে বাধ্য থাকিবেন;

(ঘ) এই ধারার অধীনে, উক্তরূপ সম্পদ পচনশীল না হইলে বা বিলম্বের কারণে মূল্য হ্রাস না হইলে, উহা বিক্রয় হইবে না, যদি না উক্ত কর্তৃপক্ষের নিয়ন্ত্রণাধীন এলাকায় প্রকাশিত বহুল প্রচারিত একটি স্থানীয় পত্রিকায় ও একটি জাতীয় পত্রিকায় অন্যূন ৭ (সাত) দিনের বিক্রয়ের নোটিশ প্রদান করা হইয়া থাকে;

(ঙ) এই ধারার অধীনে কোনো সম্পত্তি বিক্রয়ের পূর্বে যে-কোনো সময়ে উহার মালিক, কর্তৃপক্ষকে খরচ পরিশোধ করিয়া, উহা লইয়া যাইতে পারিবেন এবং মালিক ও কর্তৃপক্ষের মধ্যে সম্পাদিত চুক্তির মাধ্যমে বা এইরূপ চুক্তি না থাকিলে, উক্ত খরচের অঙ্ক সরকার কর্তৃক এতদুদ্দেশ্যে নিয়োজিত কোনো ব্যক্তি কর্তৃক নির্ধারিত হইবে।

১৬৩। অদাবিকৃত রেকে সরকারের অধিকার।—বাংলাদেশের কোথাও আবিষ্কৃত বা প্রাপ্ত সকল অদাবিকৃত রেক সরকারের নিকট ন্যস্ত হইবে, যদি না সরকার উক্ত অধিকার অন্য কাহাকেও অর্পণ করিয়া থাকে।

১৬৪। দাবির পরিপরিপ্রেক্ষিতে রেকের মালিককে রেক হস্তান্তর।—(১) কোনো ব্যক্তি কোনো রেক রিসিভারের এখতিয়ারাভুক্ত এলাকায় প্রাপ্ত রেকের দাবিদার হইলে, তিনি তাঁহার দাবির বিবরণসংবলিত একটি বিবৃতি ও নোটিশ রেক রিসিভারের নিকট প্রেরণ করিবেন।

(২) রেক রিসিভার, মালিক কর্তৃক উপস্থাপিত স্বত্বের দাবিসংক্রান্ত তথ্য-প্রমাণ দ্বারা সন্তুষ্ট হইলে, রেকের দখল লইবার পর ৪৮ (আটচল্লিশ) ঘণ্টার মধ্যে দাবিদারের নিকট উহা হস্তান্তর করিবে।

১৬৫। অদাবিকৃত রেকের হস্তান্তর।—বাংলাদেশে প্রাপ্ত কোনো রেক, রেক রিসিভারের দখলে আসিবার ৬ (ছয়) মাসের মধ্যে যদি কেহ উক্ত রেকের মালিকানা দাবি না করে, তাহা হইলে রেক রিসিভার উহা বিক্রয় করিবে এবং, বিক্রয় ব্যয় ও অন্যান্য খরচ ও তাঁহার ফি কর্তনপূর্বক এবং সরকার কর্তৃক বিশেষ বা সাধারণ নিয়ম-অনুযায়ী, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, সম্পদ উদ্ধারকারীকে তাঁহার পারিশ্রমিক পরিশোধের পর, অবশিষ্ট অর্থ সরকারকে প্রদান করিবে।

১৬৬। অদাবিকৃত রেকে স্বত্বের বিরোধ।—(১) দাবীর বিবৃতি প্রেরণকারী ব্যক্তি ও রেক রিসিভারের মধ্যে উদ্ধারকৃত রেকের স্বত্ব লইয়া কোনো বিরোধ উৎপত্তি হয়, বা যখন একাধিক ব্যক্তি রেকের স্বত্ব দাবি করে, তখন উহা এইরূপে প্রেরিত ও নির্ধারিত হইবে, যেন উহা একটি সম্পদ পুনরুদ্ধারসংক্রান্ত বিরোধ এবং উহা উক্তরূপে সংক্ষিপ্ত আকারে নিষ্পত্তি হইবে।

(২) বিরোধের কোনো পক্ষ যদি দাবির বিবরণসংক্রান্ত বিবৃতি ও নোটিশ প্রেরণে অনিচ্ছুক হয় বা প্রেরিত হইবার পর উক্তরূপ সিদ্ধান্তে অসন্তুষ্ট হয়, তবে সেই পক্ষ উক্ত রেক রিসিভারের দখলে আসিবার ৬ (ছয়) মাস অতিবাহিত হইবার পরবর্তী ৩ (তিন) মাসের মধ্যে বা উক্তরূপ সিদ্ধান্তের ৩ (তিন) মাসের মধ্যে, স্বত্ব প্রতিষ্ঠার জন্য উক্ত বিষয়ে এক্তিয়ারসম্পন্ন কোনো আদালতে মামলা রুজু করিতে পারিবেন।

১৬৭। বৈদেশিক বন্দরে রেক নেওয়া।—যদি কোনো ব্যক্তি বাংলাদেশের উপকূলে বা উহার সন্নিকটে বাংলাদেশের আঞ্চলিক জলসীমায় প্রাপ্ত আটকা পড়া, বিধ্বস্ত বা বিপদগ্রস্ত জাহাজ বা উহার মালামাল বা সরঞ্জামাদি বা অন্য কিছু অথবা উক্ত এলাকায় প্রাপ্ত রেক, সরকারের লিখিত অনুমতি ব্যতিরেকে, বৈদেশিক বন্দরে লইয়া যায়, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৫ (পাঁচ) বৎসরের ও অন্যূন ৩ (তিন) বৎসরের কারাদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন, এবং উক্ত জাহাজ, মালামাল, সরঞ্জাম বা রেকের মূল্যের অনধিক দ্বিগুণ পরিমাণ অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৬৮। বিধ্বস্ত জাহাজ বা রেকে হস্তক্ষেপ।—(১) কোনো ব্যক্তি মাস্টারের অনুমতি ব্যতীত কোনো বিধ্বস্ত, আটকা পড়া বা বিপদগ্রস্ত জাহাজে প্রবেশ করিবেন না বা প্রবেশ করিবার চেষ্টা করিবেন না, যদি না উক্ত ব্যক্তি রেক রিসিভার বা তাঁহার অধীনে কোনো ব্যক্তি বা আইনসম্মত কোনো ব্যক্তি না হয়, এবং যদি সেই ব্যক্তি তাহা করেন, তাহা হইলে তিনি সেই জাহাজ ত্যাগ করিতে বাধ্য থাকিবেন বা জাহাজের মাস্টার তাঁহাকে জোরপূর্বক জাহাজ ত্যাগ করিতে বাধ্য করিতে পারিবেন।

(২) কোনো ব্যক্তি—

(ক) বাংলাদেশের উপকূলে বা উহার সন্নিকটে, বাংলাদেশের আঞ্চলিক জলসীমায়, কোনো আটকা পড়া বা আটকা পড়িতে পারে এইরূপ জাহাজ বা অন্য কোনোভাবে বিপদগ্রস্ত জাহাজ বা উহার মালামাল বা সরঞ্জাম বা কোনো রেক উদ্ধারে বাধা প্রদান করিবেন না বা অন্তরায় সৃষ্টি করিবেন না বা উক্তরূপ কোনো প্রকার চেষ্টা করিবেন না; বা

(খ) কোনো রেক গোপন করিবেন না বা বিকৃত করিবেন না বা উহার কোনো চিহ্ন মুছিয়া ফেলিবেন না; বা

(গ) উপকূলে বা উপকূলের নিকটে বা জলসীমায় আটকা পড়া বা বিপদগ্রস্ত কোনো জাহাজ বা উহার মালামাল বা সরঞ্জাম বা কোনো রেক অন্যায়ভাবে অন্যত্র বহন করিয়া লইয়া যাইবেন না বা অপসারণ করিবেন না।

(৩) যদি কোনো ব্যক্তি এই ধারার কোনো বিধান লঙ্ঘন করিয়া কোনো কাজ করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৬৯। রেক গোপন করিবার ক্ষেত্রে তল্লাশি পরোয়ানা।—যখন কোনো রেক রিসিভার এইরূপ কোনো সংবাদ প্রাপ্ত হয় বা তাঁহার বিশ্বাস করিবার কারণ থাকে যে-কোনো রেক গোপন করা হইয়াছে বা মালিক নহে এইরূপ কোনো ব্যক্তির দখলে রহিয়াছে বা যথাযথ উপায়ে উহার বিহিত করা হয় নাই, তখন তিনি নিকটবর্তী কোনো ম্যাজিস্ট্রেট বরাবর তল্লাশী পরোয়ানার জন্য আবেদন করিতে পারিবেন, এবং উক্তরূপ তল্লাশি পরোয়ানা অনুমোদনের ক্ষমতা ম্যাজিস্ট্রেটের থাকিবে এবং রেক রিসিভার উক্তরূপ পরোয়ানা বলে যে-কোনো স্থানে অবস্থিত কোনো বাড়ি বা স্থানে বা জাহাজে প্রবেশ ও তল্লাশি করিতে পারিবেন, এবং কোনো রেক পাওয়া গেলে উহা আটক বা জব্দ করিতে পারিবেন।

১৭০। রেক রিসিভারের ব্যয় ও ফি।—রেক রিসিভারের কার্যাবলি সম্পাদনে ব্যয়িত খরচ এবং অন্যান্য ফি, বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

১৭১। শুল্ক ও আবগারি নিয়ন্ত্রণ হইতে পণ্য ছাড়।—(১) শুল্ক কমিশনার, পণ্যের বিপরীতে শুল্কায়ন নিশ্চিত করিবার জন্য জামানত প্রদান সাপেক্ষে, স্বগৃহমুখী সমুদ্র যাত্রারত কোনো আটকা পড়া বা বিধ্বস্ত জাহাজ হইতে উদ্ধারকৃত সকল পণ্য মূল গন্তব্যের বন্দরে প্রেরণ করিবার অনুমতি প্রদান করিবেন।

(২) শুল্ক কমিশনার, উপধারা (১)-এ উল্লিখিত জামানত-সাপেক্ষে, বর্হিমুখী সমুদ্র যাত্রারত কোনো আটকাপড়া বা বিধ্বস্ত জাহাজ হইতে উদ্ধারকৃত সকল পণ্য যে বন্দর হইতে উহা জাহাজিকরণ করা হইয়াছিল সেই বন্দরে প্রত্যাবর্তনের অনুমতি প্রদান করিবেন।

১৭২। বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের মধ্যে ক্ষমতার প্রশ্নে সুপারিশ।— নৌ বাণিজ্যিক দপ্তর বা বন্দর কর্তৃপক্ষ এবং কোস্টগার্ডের মধ্যে আঞ্চলিক জলসীমায় কোনো বন্দর বা জলসীমায় জোয়ার-ভাটা বিশিষ্ট জলের প্রবেশ মুখে বা তাঁহার নিকটের কোনো স্থান বিষয়ে তাহাদের স্ব স্ব ক্ষমতাসংক্রান্ত কোনো প্রশ্ন উত্থাপিত হইলে, এবং উক্ত প্রশ্ন মহাপরিচালকের নিকট প্রেরিত হইবে এবং উক্ত বিষয়ে তাঁহার সিদ্ধান্ত চূড়ান্ত বলিয়া গণ্য হইবে।

১৭৩। রেকের বিষয়ে অবহিতকরণ।— (১) যেক্ষেত্রে কোনো বাংলাদেশি জাহাজ 'বাংলাদেশ কনভেনশন অঞ্চল' ব্যতীত অন্য কোনো কনভেনশন অঞ্চলে রেকে পরিণত হয়, সেইক্ষেত্রে উক্ত জাহাজের মাস্টার বা অপারেটর অনতিবিলম্বে উহা সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্রকে অবহিত করিবে।

(২) যেক্ষেত্রে বাংলাদেশি জাহাজ বাংলাদেশ কনভেনশন অঞ্চলে রেকে পরিণত হয়, সেইক্ষেত্রে উক্ত জাহাজের মাস্টার বা অপারেটর অনতিবিলম্বে উহা সরকারকে অবহিত করিবে।

(৩) উপধারা (১) ও (২)-এর অধীন প্রস্তুতকৃত রেকসংক্রান্ত অবহিতকরণ প্রতিবেদনে এই আইন ও এতৎসংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক কনভেনশনের প্রয়োগযোগ্যতা ও অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বিষয় সম্পর্কে প্রয়োজনীয় তথ্যের উল্লেখ থাকিতে হইবে।

(৪) কোনো জাহাজের মাস্টার বা অপারেটর অবহিতকরণ প্রতিবেদন প্রদানের শর্ত পূরণে ব্যর্থ হইলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৭৪। রেকের অবস্থান নির্ণয় ও চিহ্নিতকরণ।—মহাপরিচালক, রেকের বিষয়ে অবগত হইবার পর উক্ত রেকের অবস্থান নির্ণয় ও চিহ্নিতকরণে সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুযায়ী সকল যুক্তিসংগত পদক্ষেপ গ্রহণ করিবেন।

১৭৫। নিবন্ধিত মালিক কর্তৃক রেক অপসারণ।—যখন বাংলাদেশ কনভেনশন অঞ্চলে কোনো জাহাজ বা উহার অংশবিশেষ রেকে পরিণত হয় এবং সরকার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে যে উক্ত রেক ঝুঁকি সৃষ্টি করিয়াছে বা করিতে পারে তখন, সরকার, নিবন্ধিত মালিককে এই আইন ও সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুযায়ী 'রেক অপসারণ নোটিশ' প্রদান এবং এ সংক্রান্ত সকল যুক্তিসংগত পদক্ষেপ গ্রহণ করিবে।

১৭৬। অপসারণসংক্রান্ত শর্ত আরোপ ও রেক অপসারণে ব্যর্থতা।—(১)সরকার, প্রযুক্তিগত সম্ভাব্যতা এবং প্রাসঙ্গিক পরিবেশগত সুরক্ষা ব্যবস্থাসাপেক্ষে রেক অপসারণ বিষয়ে এই আইনের অধীনে অথবা সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুযায়ী প্রয়োজনীয় শর্ত আরোপ করিতে পারিবে।

(২) সরকার, রেক অপসারণে ব্যর্থতায়, এই আইন এবং সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুযায়ী উহা অপসারণ করিতে পারিবে।

(৩) সরকার, উপধারা (২)-এর ক্ষমতা বন্দর কর্তৃপক্ষকে উহার আওতাভুক্ত এলাকায় এবং নৌ বাণিজ্যিক দপ্তরকে বন্দরের সীমানার বাহিরে বাংলাদেশ কনভেনশন অঞ্চলের জন্য প্রদান করিতে পারিবে।

(৪) এই আইনের অধীনে পরিবেশ অধিদপ্তর এবং সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের সহিত পরামর্শ ছাড়া বিপজ্জনক পদার্থযুক্ত কোনো ধ্বংসাবশেষ বিক্রি, অপসারণ বা ধ্বংস করা যাইবে না।

১৭৭। রেক অপসারণ সংক্রান্ত ব্যয়।—(১) কোনো জাহাজ বা উহার কোনো অংশবিশেষ বাংলাদেশ কনভেনশন অঞ্চলে রেকে পরিণত হইলে এবং রেকের স্থান নির্ণয়, চিহ্নিতকরণ এবং অপসারণে অর্থ ব্যয় হইলে উক্ত ব্যয়ের অর্থ উহার মালিকের নিকট হইতে আদায়যোগ্য হইবে।

তবে শর্ত থাকে যে মালিককে তার খরচে ধ্বংসাবশেষ অপসারণের জন্য যুক্তিসঙ্গত সুযোগ এবং সময়সীমা দেওয়া হয়েছে।

(২) উপধারা (১)-বর্ণিত ব্যয় জাহাজের নিবন্ধিত মালিকের নিকট হইতে আদায় করা যাইবে, যদি না মালিক প্রমাণ করিতে সক্ষম হন যে, উক্ত ক্ষেত্রে এই আইন বা সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক কনভেনশনে উল্লিখিত কোনো ব্যতিক্রম প্রযোজ্য হয়।

(৩) যেক্ষেত্রে দুই বা ততোধিক জাহাজের প্রত্যেকের নিবন্ধিত মালিক এই ধারার অধীনে ব্যয়ের জন্য দায়ী হয়, তবে উক্ত ব্যয় প্রত্যেকর জন্য যুক্তিসংগতভাবে পৃথক করা না যায়, সেইক্ষেত্রে নিবন্ধিত মালিকগণ সর্বমোট ব্যয়ের অর্থ প্রদানের জন্য যৌথভাবে দায়ী হইবেন।

(৪) এই ধারার কোনো বিধান এই আইনের অধীন দায় সীমিতকরণ বা মেরিটাইম দাবিসংক্রান্ত বিষয়কে বাধাগ্রস্ত করিবে না।

১৭৮। তামাদি।—(১) নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে এই আইনের অধীন দায়সংক্রান্ত দাবি তামাদি হইবে, যথা:—

(ক) ধারা ৪০-এ উল্লিখিত কোনো জাহাজসম্পর্কিত মেরিটাইম লিয়েনসমূহ দাবির কারণ উদ্ভব হইবার ১ (এক) বৎসর পরে বাতিল হইয়া যাইবে, যদি না উক্ত সময়সীমার পূর্বে, কোনো আদালতের নিয়ম অনুযায়ী বা অ্যাডমিরালটি কার্যধারায় সম্পত্তি বিক্রয়সম্পর্কিত আপাতত বলবৎ কোনো আইন অনুসারে, জাহাজ গ্রেফতার হইয়া থাকে, যাহার কারণে উহা বাধ্যতামূলকভাবে বিক্রয় হইয়া যায়;

(খ) দফা (ক)-তে উল্লিখিত ১ (এক) বৎসর সময়সীমা কোনো বাধা বা স্থগিতাদেশ-এর বিষয় হইবে না, তবে যে সময়ে লিয়েনের অধিকারী আইনগতভাবে জাহাজ গ্রেফতার করিতে অপারগ হয়, সেই সময় বাদ যাইবে।

(২) ধারা ১২৬-এর অধীনে কোনো দায়সংক্রান্ত দাবি বাংলাদেশের কোনো আদালত আমলে লইবে না, যদি কোনো দাবি উৎপত্তির ৩ (তিন) বৎসরের মধ্যে, বা যে নির্গমন বা নিঃসরণ বা সংশ্লিষ্ট দূষণের হুমকি হইতে দায় উদ্ভূত হইয়াছে তাহা ঘটিবার বা তাঁহার প্রথম দুর্ঘটনাটি ঘটিবার ৬ (ছয়) বৎসরের মধ্যে, মামলা দাখিল করা না হয়।

(৩) এই আইনের অধীন—

(ক) আন্তর্জাতিক তৈল দূষণ ক্ষতিপূরণ তহবিলের বিরুদ্ধে দাবি আদায়ের কোনো মামলা বাংলাদেশের কোনো আদালত গ্রহণ করিবে না, যদি না তহবিলের বিরুদ্ধে দাবি উদ্ভব হইবার ৩ (তিন) বৎসরের মধ্যে—

(অ) মামলা শুরু হয়; বা

(আ) মালিকের বা তাঁহার জামিনদারের বিরুদ্ধে একই ক্ষতি বিষয়ে দাবি কার্যকর করিবার কোনো মামলায় একটি তৃতীয় পক্ষকে নোটিশ দেওয়া না হয়;

(খ) আন্তর্জাতিক তৈল দূষণ ক্ষতিপূরণ তহবিলের বিরুদ্ধে কোনো দাবি আদায়ের মামলা বাংলাদেশের কোনো আদালত গ্রহণ করিবে না, যদি না যে নির্গমন বা নিঃসরণসংশ্লিষ্ট পরিবেশ দূষণের হুমকি হইতে তহবিলের বিরুদ্ধে দাবির উদ্ভব হইয়াছে, তাহা ঘটিবার বা তাঁহার প্রথম ঘটনাটি ঘটিবার ৬ (ছয়) বৎসরের মধ্যে মামলা দাখিল করা না হয়।

(৪) ধারা ১৭৭-এর অধীন খরচ আদায়ের মামলা নিম্নবর্ণিত সময়ের মধ্যে, যাহা আগে শেষ হইবে তাঁহার পরে, রুজু করা যাইবে না—

(ক) যে তারিখে কোনো রেকসংক্রান্ত রেক অপসারণ নোটিশ দেওয়া হইয়াছিল উহা হইতে ৩ (তিন) বৎসর; এবং

(খ) যে দুর্ঘটনা হইতে রেক তৈরি হইয়াছিল উহা হইতে ৬ (ছয়) বৎসর।

১৭৯। কর্তৃপক্ষের ব্যয়।—রেক এর স্থান নির্ণয় বা চিহ্নিতকরণ বা অপসারণসংক্রান্ত নির্দেশনা পরিচালনায় নৌ বাণিজ্যিক দপ্তর বা বন্দর কর্তৃপক্ষের ব্যয় ধারা ১৭৭-এর অধীনে আদায় না হইলে, মালিকের নিকট হইতে প্রতিদানসাপেক্ষে ‘বাতি কর সংগ্রহ তহবিল’ বা ‘বন্দর পাওনা সংগ্রহ তহবিল’ হইতে পরিশোধিত হইবে।

১৮০। রেক অপসারণের বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা।—(১) ৩০০ (তিনশত) গ্রস টনেজ বা ততোধিক টনেজের কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বাংলাদেশে বা অন্যত্র কোনো বন্দরে প্রবেশ বা বন্দর ত্যাগ করিতে পারিবে না, যদি না উক্ত—

(ক) জাহাজ রেক অপসারণ বিমার আওতাভুক্ত হয়; এবং

(খ) সরকার এই মর্মে প্রত্যয়ন করে যে, উহার রেক অপসারণ বিমা রহিয়াছে।

(২) কোনো বিদেশি জাহাজ বাংলাদেশের কোনো বন্দরে প্রবেশ বা বন্দর ত্যাগ করিতে পারিবে না, যদি না উক্ত—

(ক) জাহাজ রেক অপসারণ বিমার আওতাভুক্ত হয়; এবং

(খ) স্বীকৃত কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রদত্ত এইরূপ সনদ রহিয়াছে, যাহা নিশ্চিত করে যে উহার রেক অপসারণ বিমা রহিয়াছে।

(৩) কনভেনশভুক্ত রাষ্ট্রের নিবন্ধিত কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে বিদেশি রেক অপসারণ সনদ উক্ত রাষ্ট্রের সরকার কর্তৃক বা সরকারের কর্তৃত্বাধীনে জারি হইতে হইবে।

(৪) অন্য যে-কোনো রাষ্ট্রের কোনো নিবন্ধিত জাহাজের ক্ষেত্রে উক্তরূপ সনদ জারি হইতে হইবে—

(ক) সরকার কর্তৃক; বা

(খ) কোনো রেক অপসারণ কনভেনশভুক্ত রাষ্ট্রের সরকার কর্তৃক বা সরকারের কর্তৃত্বাধীনে।

(৫) কোনো জাহাজের মাস্টার ও অপারেটর যদি এই ধারার বিধান লঙ্ঘন করে, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তাহারা অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৬) উপধারা (২) বা (৩)-এর বিধান লঙ্ঘনপূর্বক কোনো জাহাজ বন্দর ত্যাগের উদ্যোগ গ্রহণ করিলে উহা আটক করা যাইবে।

১৮১। সনদ উপস্থাপন।—(১) কর্তৃপক্ষ চাহিবামাত্র, জাহাজের মাস্টার ধারা ১৮০-এ বর্ণিত রেক অপসারণ বিমা সনদ উপস্থাপন করিতে বাধ্য থাকিবে।

(২) উপধারা (১)-এর বিধান পরিপালনে ব্যর্থতা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৮২। সনদ জারিকরণ।— (১) সরকার, মালিকের আবেদনের পরিপ্রেক্ষিতে বাংলাদেশি জাহাজ বা বিদেশে নিবন্ধিত জাহাজকে রেক অপসারণ বিমা সনদ প্রদান করিতে পারিবে।

(২) এতৎসংক্রান্ত আনুষঙ্গিক বিষয়াদি বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

১৮৩। সনদ বাতিলকরণ।—(১) কোনো জাহাজের মালিক বা মাস্টার রেক সনদ বিমাসংক্রান্ত বিধান ভঙ্গ করিলে উক্ত সনদ স্থগিত বা বাতিল করা যাইবে ।

(২) রেক অপসারণ বিমা সনদ স্থগিত বা বাতিলকরণসংক্রান্ত বিষয়াদি বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

১৮৪। বিমাকারীর বিরুদ্ধে তৃতীয় পক্ষের অধিকার।—(১) কোনো ব্যক্তি ধারা ১৮০-এর অধীন জাহাজের নিবন্ধিত মালিকের নিকট হইতে খরচ আদায়ের দাবিদার হইলে, তিনি উহা বিমাকারী বা জামিনদারের নিকট হইতে আদায় বা সরাসরি ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন।

(২) এই ধারার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, প্রয়োজনীয় অন্যান্য বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

১৮৫। সরকারি জাহাজ।—(১) সরকারি মালিকানাধীন জাহাজ সাময়িকভাবে ও কেবল অবাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ব্যবহারের ক্ষেত্রে এই আইনের বিধানাবলি প্রযোজ্য হইবে না।

(২) উপধারা (১)-এ যাহা কিছুই থাকুক না কেন, সরকার, রেক অপসারণ কনভেনশনের অধীন আন্তর্জাতিক নৌসংস্থাকে অবহিতকরণ পূর্বক যুদ্ধ জাহাজ বা সরকারি মালিকানাধীন সরকারি অবাণিজ্যিক সেবায় ব্যবহৃত জাহাজের ক্ষেত্রে এই আইনের বিধানাবলি প্রয়োগযোগ্য করিতে পারিবে।

(৩) কোনো অব্যাহতিপ্রাপ্ত জাহাজ সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্রের সরকার কর্তৃক জারিকৃত সনদ বাধ্যতামূলকভাবে ধারণ করিবে, যাহাতে উল্লেখ থাকিবে যে—

(ক) জাহাজটি উক্ত রাষ্ট্রের মালিকানাধীন; এবং

(খ) ধারা ১৮০-এর অধীন দায়ভার রেক অপসারণ কনভেনশনে বর্ণিত সীমা পর্যন্ত বহন করা হইবে।

(৪) ধারা ১৮১-এর বিধান এইরূপ অব্যাহতিপ্রাপ্ত সনদের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে।

(৫) যখন কোনো জাহাজ কোনো রাষ্ট্রের মালিকানাধীন হয় এবং উক্ত রাষ্ট্রে অপারেটর হিসেবে নিবন্ধিত কোম্পানি দ্বারা পরিচালিত হয়, তখন উক্ত মালিক বা কোম্পানি এই আইনের অধীন নিবন্ধিত কোম্পানি মর্মে গণ্য হইবে।

(৬) কোনো রেক অপসারণ কনভেনশভুক্ত রাষ্ট্রের বিরুদ্ধে ধারা ১৮৬-এর অধীনে ব্যয় আদায়ের কার্যধারায় উক্ত রাষ্ট্র যে আদালতে কার্যধারা রুজু হইয়াছে সেই আদালতের এক্তিয়ারে সমর্পণ করিয়াছে বলিয়া বিবেচিত হইবে।

ব্যাখ্যা: 'রেক অপসারন কনভেনশন' বলিতে Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007 এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

১৮৬। আর্ন্তজাতিক স্যালভেজ কনভেনশন এর প্রয়োগ।— (১) আন্তর্জাতিক স্যালভেজ কনভেনশন-এর বিধানসমূহ বাংলাদেশে কার্যকর হইবে।

(২) যদি সরকার উপধারা (১)-এ উল্লিখিত কনভেনশনের কোনো সংশোধনে সম্মত হয়, তাহা হইলে উক্ত সংশোধনের ফলে যেরূপ পরিবর্তন যথাযথ মনে করিবে সেইরূপ পরিবর্তন আনয়ন করিতে পারিবে।

(৩) উপধারা (১) বা (২)-এর কোনো কিছুই এই আইন কার্যকর হইবার পূর্বে শুরু হওয়া কোনো স্যালভেজ কার্য বা অন্য কোনো কার্য হইতে উদ্ভূত কোনো অধিকার বা দায়কে প্রভাবিত করিবে না।

(৪) উপধারা (২)-এর অধীন সাধিত কোনো পরিবর্তন, যে তারিখে উহা কার্যকর হইয়াছিল তাঁহার পূর্বে শুরু হওয়া কোনো সম্পদ উদ্ধারকার্য বা অন্য কোনো স্যালভেজ কার্য হইতে উদ্ভূত কোনো অধিকার বা দায়-এর ব্যত্যয় হইবে না।

১৮৭ । জাহাজ ও মালামাল এর স্যালভেজ।— (১) জাহাজ বা উহার মালামাল-এর স্যালভেজ একটি স্যালভেজ কার্য বলিয়া বিবেচিত হইবে এবং উক্ত কার্যসম্পাদনকারী আন্তর্জাতিক রীতি ও পদ্ধতি অনুযায়ী পারিশ্রমিক প্রাপ্য হইবে।

(২) মহাপরিচালক, কোনো ব্যক্তি, সংস্থা বা সরকারি সংস্থা কর্তৃক কোনো জাহাজ বা উহার মালামাল রক্ষা বা উদ্ধার সেবার বিপরীতে পারিশ্রমিকসংক্রান্ত বিষয়ে প্রয়োজনীয় সিদ্ধান্ত গ্রহণ করিতে পারিবেন।

(৩) কোনো বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার তখন জাহাজ মালিকের পক্ষে স্যালভেজ কার্যের জন্য চুক্তি করিবার ক্ষমতাপ্রাপ্ত হইতে পারিবেন, যখন তাঁহার মতে জাহাজ বা সম্পদ উহার মালামাল রক্ষার জন্য স্যালভেজ কার্যক্রমই একমাত্র উপায় বলিয়া বিবেচিত হইবে।

(৪) বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার কোনো স্যালভেজ কার্যে অংশগ্রহণ করিতে বাধ্য থাকিবে, যদি তাঁহার মতে কোনো জাহাজের এইরূপ জরুরি সহায়তা প্রয়োজন এবং তাঁহার জাহাজ এইরূপ সেবা প্রদানের জন্য সামর্থ্য থাকে।

(৫) কোনো বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার, সমর্থ হওয়া সত্ত্বেও, যদি সমুদ্রে বিপদাপন্ন জাহাজকে সহায়তা প্রদান করিতে ব্যর্থ হয়, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৬ (ছয়) মাসের কারাদণ্ডে বা অনধিক ১৮০০ (এক হাজার আটশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে বা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৮৮। চুক্তি বাতিল বা সংশোধন।—স্যালভেজ সংক্রান্ত কোনো চুক্তি বা উহার শর্তাবলি কোনো উপযুক্ত আদালত বা কনভেনশনের অধীনে প্রযোজ্য সালিশ বা জাতীয় আইন অনুসারে বাতিল বা সংশোধন করিবার ক্ষমতা সংরক্ষণ করিবে।

১৮৯। বিপদগ্রস্ত সম্পদের মালিক বা মাস্টারের দায়িত্ব ও কর্তব্য।—(১) বিপদগ্রস্ত নৌযান, বা জাহাজ, বা উড়োজাহাজের মালিক বা মাস্টার বা সংশ্লিষ্ট সকল সম্পদের মালিক সম্পদ উদ্ধারকারীকে সংশ্লিষ্ট স্যালভেজ কনভেনশন এবং এই আইনে বর্ণিত নির্ধারিত পদ্ধতিতে একটি যুক্তিসংগত পারিশ্রমিক পরিশোধ করিবে।

(২) সম্পদ উদ্ধারকারী জাহাজ বা অন্য সম্পদের মালিক;

(ক) যথাযথ সতর্কতার সহিত উদ্ধারকার্য পরিচালনা করিবেন;

(খ) উদ্ধারকার্য পরিচালনায় পরিবেশের ক্ষতিরোধে বা হ্রাসকরণে যথাযথ বিবেচনা এবং সতর্কতা অবলম্বন করিবেন;

(গ) প্রয়োজনে অন্য সম্পদ কোনো উদ্ধারকারীদের সাহায্য চাহিবেন; এবং

(ঘ) বিপদাগ্রস্ত জাহাজের মাস্টার বা অন্যান্য সম্পদের মালিক কর্তৃক অনুরুদ্ধ হইয়া অন্য কোনো সম্পদ উদ্ধারকারী আসিলে তাঁহার হস্তক্ষেপ মানিয়া লইবেন:

তবে শর্ত থাকে যে, তাঁহার পারিশ্রমিকের পরিমাণের কোনো হেরফের হইবে না, যদি তিনি প্রমাণ করিতে সক্ষম হন যে, উক্তরূপ হস্তক্ষেপের অনুরোধ অযৌক্তিক ছিল।

(৩) বিপদগ্রস্ত জাহাজের মালিক বা মাস্টার বা অন্যান্য সম্পদের মালিকের সম্পদ উদ্ধারকার্য চলাকালীন উদ্ধারকারীদের সম্পূর্ণরূপে সহযোগিতা এবং পরিবেশের ক্ষতিরোধে বা হ্রাসকরণে যথাযথ সতর্কতা অবলম্বন এবং যখন জাহাজ বা অন্য সম্পত্তি নিরাপদ স্থানে আনা হয় তখন সম্পদ উদ্ধারকারীর যৌক্তিক অনুরোধে উহার প্রত্যর্পণ গ্রহণ করিবেন।

১৯০। পারিশ্রমিক বা সম্মানি নির্ধারণের মানদন্ড।—(১) উদ্ধারকারীকে উৎসাহিত করিবার জন্য উহার পারিশ্রমিক বা সম্মানি এই আইন এবং বলবৎ আর্ন্তজাতিক স্যালভেজ কনভেনশন অনুযায়ী নির্ধারিত হইবে।

(২) উদ্ধারকারী জাহাজের, পেশাগত সম্পদ উদ্ধারকারী জাহাজ ব্যতীত, মালিক, মাস্টার এবং নাবিকদের মধ্যে পারিশ্রমিকের বা সম্মানির বণ্টন উক্ত জাহাজ ফ্লাগ স্টেটের আইন দ্বারা নির্ধারিত হইবে, তবে যদি কোনো বাংলাদেশি জাহাজ হয়, তাহা হইলে মাস্টার এবং নাবিকদের মধ্যে পারিশ্রমিকের বা সম্মানির বণ্টন সরকার কর্তৃক নির্ধারিত পদ্ধতিতে হইবে।

১৯১। বিশেষ ক্ষতিপূরণ।—সম্পদ উদ্ধারকারীকে প্রদেয় বিশেষ ক্ষতিপূরণ এই আইন এবং বলবৎ আন্তর্জাতিক স্যালভেজ কনভেনশন অনুযায়ী নির্ধারিত হইবে।

১৯২। দাবি ও কার্যক্রম।—(১) স্যালভেজ কার্য সম্পাদন হইবার পর উদ্ধারকৃত জাহাজ এবং মালামাল যে বন্দরে বা স্থানে আনা হয় উদ্ধারকারীর অনুমতি ব্যতীত সেই বন্দর ও স্থান হইতে উক্ত জাহাজ ও মালামাল অপসারণ করা যাইবে না।

(২) এই আইনের কোনো কিছুই উদ্ধারকারীর মেরিটাইম লিয়েনকে প্রভাবিত করিবে না:

তবে শর্ত থাকে যে, উদ্ধারকারী তাঁহার মেরিটাইম লিয়েন ততক্ষণ পর্যন্ত কার্যকর করিতে পারিবে যতক্ষণ পর্যন্ত তাঁহার দাবির বিপরীতে যুক্তিসংগত জামানতসহ অন্যান্য আনুষঙ্গিক খরচ প্রদান করা না হয়।

(৩) এই আইনের আওতায় যে ব্যক্তি স্যালভেজ অর্থ পরিশোধের জন্য দায়বদ্ধ, তিনি উদ্ধারকারীর অনুরোধ ও সন্তুষ্টি মোতাবেক জামানত প্রদান করিবেন, যাহা তাঁহার সামগ্রিক দাবি ও খরচের অন্তর্ভুক্ত হইবে।

(৪) ধারা ১৯০-এর আওতায় স্যালভেজ কার্যক্রমের পারিশ্রমিক বা সম্মানি নির্ধারিত হইবে যাহা জাহাজের এবং মালামালের সকল মালিক কর্তৃক প্রদেয় হইবে, যাহার মধ্যে অন্তর্ভুক্ত থাকিবে স্যালভেজকৃত সকল আইটেমের সমানুপাতিক বা ক্ষেত্রমতো আনুপাতিক মূল্য।

(৫) সুবিধাজনক ক্ষেত্রে জাহাজ মালিক সকলের পক্ষ হইতে পারিশ্রমিক পরিশোধ করিয়া দিবেন, তবে তিনি প্রত্যেকের দ্বারা পরবর্তীকালে ব্যয়পূরণের (reimbursement) অধিকারী হইবেন।

(৬) যে জাহাজ মালিক এইরূপে অর্থ পরিশোধ করেন, তিনি অন্য মালিকদেরকে তাঁহার সম্পূর্ণ ব্যয়পূরণ না হওয়া পর্যন্ত তাহাদের স্ব স্ব উদ্ধারকৃত পণ্যের মূল্যের সমপরিমাণ জামানত চাহিতে পারিবেন।

১৯৩। জামানত প্রদানের দায়িত্ব।—(১) উদ্ধারকৃত মালামাল ছাড় করিবার পূর্বে জাহাজের মালিক উদ্ধারকৃত মালামালসমূহের মালিকদের নিকট হইতে জাহাজ মালিকের সন্তুষ্টি মোতাবেক জামানতের ব্যবস্থা করিতে পারিবেন যাহাতে উদ্ধারকারীর দাবি এবং যাবতীয় খরচ অন্তর্ভুক্ত থাকিবে।

(২) বিচারিক আদালত, উদ্ধারকারীর দাবি বা আবেদনের পরিপ্রেক্ষিতে, উহার নিকট যেরূপ সঠিক এবং ন্যায্য মনে হয় সেইরূপ অর্থ সম্পদ উদ্ধারকারীকে পরিশোধ করিবার অন্তবর্তীকালীন আদেশ দিতে পারিবে এবং এইরূপ আদেশের ক্ষেত্রে প্রদত্ত জামানত তদনুসারে হ্রাসকৃত হইবে।

১৯৪। মানব কল্যাণমূলক মালামাল উদ্ধার।—কোনো রাষ্ট্রের মালিকানাধীন অবাণিজ্যিক মালামাল বা কোনো রাষ্ট্র কর্তৃক দানকৃত মানব কল্যাণমূলক মালামাল আটক রাখা যাইবে না, যদি উক্ত রাষ্ট্র উক্তরূপ মালামালের উদ্ধার কার্যক্রমের বিপরীতে পারিশ্রমিক প্রদান করিতে সম্মত হয়।

চতুর্দশ অধ্যায়
আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রোটোকল ও চুক্তি প্রয়োগ

১৯৫। বাংলাদেশ কর্তৃক বলবৎযোগ্য কনভেনশন, প্রোটোকল ও চুক্তি প্রয়োগ ।—তফসিল-১-এ উল্লিখিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রোটোকল ও চুক্তিসমূহ যাহা এই আইন কার্যকর হইবার পূর্বে বাংলাদেশ স্বাক্ষর করিয়াছে এবং যাহা এই আইনে উল্লিখিত বিষয়সমূহের সহিত সম্পৃক্ত এবং সরকার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করিয়াছে যে উহা এই আইনের তদধীন বা প্রণীত বিধি দ্বারা, আংশিক বা সম্পূর্ণরূপে, বলবৎ করা হইবে তাহা এই আইন কার্যকর হইবার তারিখ হইতে এই আইনের সহায়ক ও আওতাভুক্ত হিসেবে গণ্য হইবে ।

(২) কোনো আন্তর্জাতিক কনভেনশন বা প্রোটোকল প্রতিপালনের ক্ষেত্রে উহার সহিত সংযুক্ত বাধ্যতামূলক কোড, প্রযোজ্য গাইডলাইনসমূহ অনুসরণ করিতে হইবে এবং উহা প্রতিপালনের লক্ষ্যে , সরকার ,সময় ,সময় ,প্রয়োজনীয় সার্কুলার, বিজ্ঞপ্তি, নোটিশ, বুলেটিন, আদেশ, মেরিটাইম নোটিশ নির্দেশিকা ইত্যাদি প্রস্তুত এবং জারি করিতে পারিবে।

(৩) আন্তর্জাতিক কনভেনশন বা প্রোটোকল বা সরকার কর্তৃক চুক্তি বাস্তবায়ন, প্রতিপালনকল্পে এই আইনের অধীন চাঁদা/ ফি আরোপ, নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(৪) উপধারা (১)-এ উল্লেখিত কোনো কনভেনশন বা প্রোটোকলের সংশোধন বাংলাদেশে প্রযোজ্য হইবে, যদি বাংলাদেশ উহাতে অসম্মতি জ্ঞাপন না করে।

(৫) তফসিল-২-এ উল্লিখিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রোটোকল বা চুক্তি এবং সংশোধনসমূহ যাহা এই আইন কার্যকর হওয়া অবধি বাংলাদেশ স্বাক্ষর করে নাই, তবে যাহা এই আইনের পরিধির মধ্যে থাকা বিষয়সমূহের সহিত সম্পর্কিত হয় এবং সরকার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করিয়াছে যে উহা এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধি দ্বারা, আংশিক বা সম্পূর্ণরূপে বলবৎ করা হইবে এবং সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, যে তারিখ নির্ধারণ করিবে সেই তারিখ হইতে বলবৎ হইবে ।

(৬) এই আইনের অধীনে প্রণীত বিধিমালা সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক সংস্থা, দেশি-বিদেশি কোনো সরকারি সংস্থা প্রতিষ্ঠিত মানদণ্ড নির্ণায়ক কোনো সংস্থা বা কোনো শিল্প ও বাণিজ্যিক সংগঠনের কনভেনশন, বিধি, কোড বা এতৎসংক্রান্ত সূত্র নির্দেশের মাধ্যমে অন্তর্ভুক্ত করিতে পারিবে।

(৭) বাংলাদেশ জলসীমায় বিদেশি পতাকাবাহী সকল জাহাজ এই আইনে বিধৃত কোনো আন্তর্জাতিক মেরিটাইম কনভেনশন বা অন্য কোনো আইনে বা প্রযোজ্য কনভেনশনে শর্তাদির অধীন হইবে।

(৮) অধিদপ্তর বিভিন্ন আন্তর্জাতিক মেরিটাইম কনভেনশন কোড, প্রোটোকল এবং আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার ফোকাল পয়েন্ট অথবা কম্পিটেন্ট অথোরিটি অথবা ডেজিগনেটেড অথোরিটি হিসেবে দ্বায়িত্ব পালন করিবে।

(৯) বাংলাদেশ কর্তৃক স্বাক্ষরিত বিভিন্ন মেরিটাইম কনভেনশনের শর্তাবলি বাস্তবায়ন করিবার উদ্দেশ্যে প্রণীত আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধি, আদেশের অনুলিপি, অন্যান্য তথ্য আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট সংস্থায় প্রেরণ এবং যোগাযোগের দ্বায়িত্ব অধিদপ্তরের উপর ন্যস্ত থাকিবে।

(১০) মহাপরিচালক বলবৎযোগ্য কনভেনশন, প্রোটোকল, চুক্তি, সংশোধনী এবং বাধ্যতামূলক কনভেনশনসমূহে প্রশাসনের সন্তুষ্টির উপর নির্ভরশীল (To the satisfaction of Administration) সংক্রান্ত যে সকল ধারা বা শর্তসমূহ রাখা হয়েছে তাহা প্রতিপালনের লক্ষ্যে সার্কুলার, বিজ্ঞপ্তি, নোটিশ, বুলেটিন, আদেশ, মেরিটাইম নোটিশ নির্দেশিকা ইত্যাদি জারি করিতে পারিবেন।

(১১) বাংলাদেশ সরকার কর্তৃক স্বাক্ষরিত আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা এবং অন্যান্য সংশ্লিষ্ট সংস্থা কর্তৃক বাধ্যতামূলক দলিলাদির কার্যকর বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে, আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা এবং অন্যান্য সংশ্লিষ্ট সংস্থার সদস্য রাষ্ট্রের নিরীক্ষা স্কীমের কাঠামো ও পদ্ধতি (III কোড) অনুসারে আন্তর্জাতিক নিরীক্ষা পরিপালন করিবার জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিবে এবং নিরীক্ষা ফলাফলের ভিত্তিতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিবে।

ব্যাখ্যা: 'III কোড' বলিতে আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার IMO Instruments Implementation Code (III Code) এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে

১৯৬। প্রয়োগকারী কর্মচারী নিয়োগ।— (১) অধিদপ্তর, নৌ বাণিজ্য দপ্তর, সরকারি সমুদ্র পরিবহণ অফিস অথবা কর্তৃপক্ষ এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি-বিধান, আদেশ ও সংশ্লিষ্ট কনভেনশনসমূহের বিভিন্ন শর্তাবলি প্রয়োগ করিবার দায়িত্বে নিয়োজিত থাকিবে।

(২) উপধারা (১)-এ উল্লিখিত দপ্তরসমূহে প্রধান কর্মচারী ও সার্ভেয়ার হিসেবে নিয়োজিত ব্যক্তিগণ এই আইনের শর্তাদি কার্যকর করিবার উদ্দেশ্যে প্রয়োগকারী কর্মচারী নামে অভিহিত হইবে।

(৩) উপধারা (১) ও (২)-এ যাহা কিছুই থাকুক না কেন, মহাপরিচালক, আদেশ দ্বারা অধিদপ্তর বা উপধারা (১) এ উল্লিখিত অন্যান্য দপ্তর হইতে, তদ্‌বিবেচনায় আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহের সহিত অসংগতিপূর্ণ নহে, বাণিজ্যিক নৌযান বিষয়ক যোগ্যতা ও অভিজ্ঞতা রহিয়াছে এইরূপ সার্ভেয়ার, পরীক্ষক, পরিদর্শক, আদেশে উল্লিখিত শর্তসাপেক্ষে, প্রয়োগকারী কর্মচারী হিসেবে নিয়োগ প্রদান করিতে পারিবে।

(৪) প্রত্যেক প্রয়োগকারী কর্মচারী উপধারা (২)-এর অধীন সাধারণভাবে নিযুক্ত একজন সার্ভেয়ার হিসেবে গণ্য হইবেন এবং তিনি তাঁহার দায়িত্বের আওতাভুক্ত সকল বিষয় মহাপরিচালককে অবহিত রাখিবেন।

১৯৭। প্রয়োগকারী কর্মচারীর ক্ষমতা।— (১) এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধির অধীনে প্রদত্ত কোনো অনুমোদন, লাইসেন্স, সম্মতি, নির্দেশনা বা অব্যাহতির শর্তাবলির যথাযথ পরিপালন নিশ্চিত করিবার উদ্দেশ্যে কোনো প্রয়োগকারী

কর্মচারী সকল যুক্তিসংগত সময়ে বাংলাদেশ জলসীমায় কোনো জাহাজে আরোহণ করিতে পারিবে এবং জাহাজ ও উহার সরঞ্জামাদি বা উহার যে-কোনো অংশ বা যে-কোনো উপকরণাদি বা এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধি বা প্রযোজ্য কনভেনশন-অনুসারে জাহাজে বহনকৃত দলিলাদি পরিদর্শন করিতে পারিবে।

(২) প্রয়োগকারী কর্মচারী প্রয়োজন না হইলে, জাহাজের মাল বোঝাই বা খালাসে বাধা প্রদান করিবে না বা উহা আটক করিবে না বা সমুদ্র যাত্রাকে বিলম্বিত করিবে না।

(৩) জাহাজের মালিক, মাস্টার ও কোনো কর্মচারী প্রয়োগকারী কর্মচারীকে জাহাজ সার্ভেসংক্রান্ত সকল যুক্তিসংগত সুবিধাদি প্রদান করিবে এবং জাহাজ, উহার যন্ত্রাদি ও সরঞ্জামাদি বিষয়ে প্রয়োগকারী কর্মচারী কর্তৃক চাহিত সকল তথ্য প্রদান করিবে।

(৪) কোনো সনদ জারি করিবার পূর্বে প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজ কর্তৃক এই আইন এবং সনদসংক্রান্ত শর্তাদি পরিপালন নিশ্চিত করিবার লক্ষ্যে কোনো নির্দিষ্ট প্রয়োগকারী কর্মচারী উহা সার্ভে করিতে পারিবে এবং উক্তরূপ পরিপালনে ব্যর্থতার ক্ষেত্রে উহা পরিপালন না করা পর্যন্ত সনদ প্রদান স্থগিত থাকিবে এবং কোনো সম্পূরক সার্ভের ক্ষেত্রে পরিপালনে ব্যর্থতার জন্য জাহাজ আটক করা যাইবে।

(৫) বাংলাদেশ জলসীমায় কোনো বিদেশি পতাকাবাহী জাহাজ আসিলে কোনো নির্দিষ্ট প্রয়োগকারী কর্মচারী এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি-বিধান ও বাংলাদেশ কর্তৃক স্বাক্ষরিত কনভেনশন, কোড, প্রোটোকল পরিপালন নিশ্চিত করিবার লক্ষ্যে উহা পরিদর্শন করিতে পারিবে এবং বাংলাদেশ কর্তৃক স্বাক্ষরিত কনভেনশনের শর্তাবলি কনভেনশনের স্বাক্ষরকারী অথবা অস্বাক্ষরকারী রাষ্ট্রের পতাকাবাহী জাহাজসমূহের জন্য সমানভাবে পক্ষপাতহীন নীতি (No favourable treatment) প্রয়োগ করিবেন এবং পরিপালনে ব্যর্থতার ক্ষেত্রে পরিপালন না করা পর্যন্ত জাহাজ আটক রাখা যাইবে।

(৬) এই ধারার অধীন ক্ষমতা অনুশীলনরত কোনো ব্যক্তি কোনো জাহাজ অনাবশ্যক আটক বা বিলম্বিত করিবে না, তবে কোনো দুর্ঘটনার ফলে বা অন্য কোনো কারণে আবশ্যক মনে করিলে, তিনি জাহাজের হাল ও যন্ত্রাদি সার্ভে করিতে পারিবেন।

(৭) যখন এইরূপ কোনো ব্যক্তির বিশ্বাস করিবার যুক্তিসংগত কারণ থাকে যে, কোনো স্থানে জাহাজে সরবরাহ করিবার উদ্দেশ্যে এইরূপ রসদ বা পানি রাখা হইয়াছে, যাহা জাহাজে সরবরাহ করা হইলে সংশ্লিষ্ট জাহাজে সরবরাহ যোগ্য রসদ ও পানিসংক্রান্ত শর্তাদির ব্যত্যয় হইবে, তাহা হইলে তিনি উক্ত স্থানে প্রবেশ করিতে পারিবেন এবং উক্ত রসদ ও পানির সরবরাহ বিধিসম্মত হইবে কি না, তাহা নির্ণয় করিবার জন্য উহা পরিদর্শন করিতে পারিবেন।

(৮) যদি কোনো ব্যক্তি কাহাকেও এই ধারায় প্রদত্ত ক্ষমতা অনুশীলনে বাধা প্রদান করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৯৮। জাহাজের আটক কার্যকরকরণ।— (১) যখন এই আইনের অধীন কোনো জাহাজ আটক করিবার অনুমোদন বা আদেশ হয়, তখন বাংলাদেশ নৌবাহিনী বা কোস্টগার্ডের কোনো কমিশনপ্রাপ্ত কর্মচারী বা প্রধান কর্মচারী, পাইলট বা শুল্ক কমিশনার উক্ত জাহাজ আটক করিতে পারিবে।

(২) জাহাজ আটকের পরে বা আটকের নোটিশ বা আদেশ মাস্টারের নিকট জারি হইবার পর এবং উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ছাড়কৃত হইবার পূর্বে যদি কোনো জাহাজ সমুদ্রে গমন করে, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবে।

(৩) কোনো জাহাজ, এই আইনের অধীনে জাহাজটি আটক বা সার্ভে করিবার জন্য অনুমোদিত কোনো ব্যক্তি তাঁহার দায়িত্ব পালনের উদ্দেশ্যে জাহাজে থাকাকালীন উক্ত জাহাজ সমুদ্রে গমন করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য উহার মালিক, মাস্টার বা এজেন্ট প্রত্যেকে অনধিক ৬ (ছয়) মাসের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন, এবং উপরন্তু জাহাজ আটককারী বা সার্ভেকারী ব্যক্তির সমুদ্রে গমনসংক্রান্ত আনুষঙ্গিক খরচ বহন করিবে।

(৪) যখন কোনো মালিক, মাস্টার বা এজেন্ট উপধারা (৩)-এর অধীনে অপরাধের জন্য দোষী সাব্যস্ত হয়, তখন আদালত উক্ত মালিক, মাস্টার বা এজেন্ট কর্তৃক উক্ত উপধারার অধীনে ব্যয় হিসেবে পরিশোধযোগ্য বা প্রদেয় অর্থের বিষয়ে তদন্ত করিবে ও উহার পরিমাণ নির্ধারণ করিবে এবং অর্থদণ্ডের অর্থ উদ্ধারের জন্য নির্ধারিত পদ্ধতিতে তাঁহার নিকট হইতে উহা আদায়ের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে।

পঞ্চদশ অধ্যায়
সার্ভে আদালত, আইনগত কার্যধারা, বিশেষজ্ঞ ব্যক্তির মতামত ইত্যাদি

১৯৯। সার্ভে আদালতে আপিল।—(১) জাহাজ সার্ভে বা পরিদর্শনের জন্য অনুমোদিত কোনো সার্ভেয়ার, যদি—

(ক) তাঁহার সার্ভে বা পরিদর্শন প্রতিবেদনে এইরূপ কোনো বিবৃতি প্রদান করে যাহাতে জাহাজের মালিক বা তাঁহার এজেন্ট বা মাস্টার সংক্ষুব্ধ হয়; বা

(খ) এই ধারার অধীনে জাহাজের কোনো ত্রুটির নোটিশ প্রদান করে; বা

(গ) এই আইনের অধীনে কোনো সনদ প্রদান করিতে অস্বীকার করে;

তাহা হইলে, ক্ষেত্রমতো, মালিক, মাস্টার বা এজেন্ট বিধান মোতাবেক, সার্ভে আদালতে আপিল করিতে পারিবে।

(২) যখন কোনো সার্ভেয়ার জাহাজ সার্ভে বা পরিদর্শন করে, তখন সেই জাহাজের মালিক, মাস্টার বা এজেন্ট কর্তৃক মনোনীত কোনো ব্যক্তিকে উক্তরূপ সার্ভে বা পরিদর্শনকালে সঙ্গে রাখিবে এবং উক্তরূপে মনোনীত ব্যক্তি যদি সার্ভেয়ার কর্তৃক প্রদত্ত বিবৃতি বা নোটিশ অথবা সার্ভেয়ারের সনদ প্রদানে অস্বীকৃতির সহিত একমত পোষণ করে, তখন উক্তরূপ বিবৃতি, নোটিশ বা অস্বীকৃতির বিরুদ্ধে সার্ভে আদালতে কোনো আপিল করা যাইবে না।

২০০। সার্ভে আদালত গঠন।— (১) এই আইনের উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, সার্ভে আদালত ১ (এক) জন বিচারক এবং ৩ (তিন) জন মূল্যায়কের সমন্বয়ে গঠিত হইবে।

(২) মূল্যায়কগণ (Assessor) বাণিজ্যিক জাহাজের অভিজ্ঞতাসম্পন্ন নটিক্যাল, প্রকৌশল বা অন্য কোনো মেরিটাইম বিষয়ক নৈপুণ্য বা অভিজ্ঞতাসম্পন্ন ব্যক্তিগণের মধ্য হইতে নির্ধারিত পদ্ধতিতে নিযুক্ত হইবেন যদি না স্বার্থের সংঘাত সৃষ্টি করে।

(৩) বাংলাদেশি জাহাজ ব্যতীত অন্য জাহাজ বিষয়ে মূল্যায়কগণের মধ্যে ১ (এক) জন সরকার কর্তৃক সাধারণভাবে বা বিশেষ মামলার জন্য নিযুক্ত হইবেন এবং অন্য জন এতদুদ্দেশ্যে সরকার কর্তৃক, সময়ে সময়ে, প্রস্তুতকৃত কোনো তালিকা হইতে, বিচারক কর্তৃক নিযুক্ত হইবেন।

(৪) যদি উপধারা (৩)-এর অধীন কোনো তালিকা না থাকে বা এইরূপ তালিকা হইতে কোনো ব্যক্তিকে আদালতে উপস্থিত করা বাস্তবসম্মত না হয়, তাহা হইলে মূল্যায়ক আদালত কর্তৃক নিযুক্ত হইবেন।

ব্যাখ্যা: এই ধারায় 'বিচারক' অর্থ যুগ্ম জেলা ও দায়রা জজ, স্মল কজেজ আদালতের বিচারক অথবা সরকার কর্তৃক সাধারণ বা বিশেষ আদেশ দ্বারা নিযুক্ত অন্য কোনো উপযুক্ত ব্যক্তি।

২০১। সার্ভে আদালতের ক্ষমতা ও কার্যপদ্ধতি।—(১) আদালত, কোনো আপিলের নোটিশ বা সরকারের নিকট হইতে রেফারেন্সপ্রাপ্ত হইবার পর, অবিলম্বে, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, সভা করিবার জন্য মূল্যায়কগণের প্রতি সমন জারি করিবে।

(২) সার্ভে আদালত সকল মামলা উন্মুক্ত আদালতে শুনানি করিবে।

(৩) এই আইনে যেরূপ পরিদর্শন, সাক্ষীর উপস্থিতি বলবৎকরণ এবং প্রমাণ উপস্থাপনের ক্ষমতা অর্পণ করা হইয়াছে বিচারক এবং সকল মূল্যায়ক আটককারী কর্মচারীর উপর সেইরূপ ক্ষমতাপ্রাপ্ত হইবে।

(৪) আদালত যে-কোনো উপযুক্ত ব্যক্তিকে জাহাজ সার্ভে করিবার এবং সার্ভে প্রতিবেদন পেশ করিবার জন্য নিযুক্ত করিতে পারিবে।

(৫) জাহাজ চূড়ান্তরূপে আটকের বা মুক্তকরণের আদেশ প্রদানের ক্ষেত্রে সরকারের যেরূপ ক্ষমতা রহিয়াছে আদালতেরও সেইরূপ ক্ষমতা থাকিবে, তবে মূল্যায়কগণের মধ্যে একজনও যদি জাহাজের আটকাদেশের সহিত সম্মত না হয়, তাহা হইলে জাহাজ মুক্ত হইবে।

(৬) কোনো জাহাজের মালিক বা মাস্টার কর্তৃক নিযুক্ত কোনো ব্যক্তি বা সরকার কর্তৃক নিযুক্ত কোনো ব্যক্তি এই ধারার অধীনে পরিচালিত যে-কোনো পরিদর্শন বা সার্ভে প্রক্রিয়ায় অংশগ্রহণ করিতে পারিবে।

(৭) আদালত, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, উহার প্রত্যেক মামলার কার্যধারা সম্পর্কে সরকারকে প্রতিবেদন প্রেরণ করিবে এবং প্রত্যেক মূল্যায়ক প্রতিবেদন স্বাক্ষর করিবে, তবে কোনো মূল্যায়কের ভিন্নমত থাকিলে তিনি প্রতিবেদন স্বাক্ষর না করিয়া ভিন্নমতের কারণ লিখিতভাবে সরকারকে অবহিত করিবেন।

২০২। জটিল মামলায় বিশেষজ্ঞ ব্যক্তির মতামত গ্রহণ।—(১) আদালত, দুর্বোধ্য ও জটিল মামলা নিষ্পত্তির স্বার্থে সংশ্লিষ্ট বিষয়ে বিশেষজ্ঞ ব্যক্তি বা ব্যক্তিগণের মতামত গ্রহণ করিতে পারিবে।

(২) সরকার, নৌ-সংশ্লিষ্ট বিষয়ে বিশেষজ্ঞ ব্যক্তিগণের তালিকা প্রস্তুত ও, সময়ে সময়ে, হালনাগাদ করিবে।

২০৩। অপরাধের বিচার।— (১) যুগ্ম জেলা ও দায়রা জজ পদ মর্যাদার নিম্নপদের কোনো বিচারক এই আইনের অধীন সংঘটিত কোনো অপরাধ বিচার করিবেন না।

(২) আদালত, এতদুদ্দেশ্যে সরকার কর্তৃক ধারা ১৯৬-এর অধীনে অনুমোদিত কোনো কর্মচারীর প্রতিবেদন ব্যতীত এই আইনের অধীন সংঘটিত কোনো অপরাধ আমলে লইবে না।

২০৪। অপরাধ অনুযায়ী আদালতের এখতিয়ার।—(১) এই আইনের অধীন অপরাধ সংঘটনকারী ব্যক্তি অপরাধ সংঘটনের সময় বাংলাদেশের যে স্থানে অবস্থান করিয়াছেন উক্ত স্থানে অপরাধ সংঘটিত হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে।

(২) এই আইনের অধীন অভিযোগীয় বিষয়ে অভিযুক্ত ব্যক্তি সাময়িকভাবে বাংলাদেশের যে স্থানে অবস্থান করিতেছেন বা করিয়াছেন এইরূপ স্থানে অপরাধ সংঘটিত হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে।

(৩) উপধারা (১) ও (২)-এর অধীন প্রদত্ত এখতিয়ার অন্য কোনো আইনের এখতিয়ার খর্ব না করিয়া উহার অতিরিক্ত হিসেবে গণ্য হইবে।

২০৫। উপকূলীয় জাহাজের উপর এখতিয়ার।— এই আইন বা বিদ্যমান অন্য কোনো আইনে যেখানে কোনো আদালতের এখতিয়ার রহিয়াছে, সমুদ্রের উপকূলে, উপসাগর, প্রণালি, হ্রদ, নদী বা অন্য কোনো নাব্যজল ঘেঁষা বা বর্ধিত হইয়া থাকা অংশে অবস্থানরত বা উহা অতিক্রম করিতে থাকা জাহাজ বা উহাতে সাময়িকভাবে অবস্থানরত ব্যক্তিদের উপর আদালত বা ম্যাজিস্ট্রেটের এইরূপ এখতিয়ার থাকিবে, যেনো উক্ত জাহাজ বা ব্যক্তিগণ উক্ত আদালত বা ম্যাজিস্ট্রেটের মূল অধিক্ষেত্রে রহিয়াছে।

২০৬। জাহাজে সংঘটিত অপরাধের ক্ষেত্রে এখতিয়ার।— বাংলাদেশের কোনো নাগরিক গভীর সমুদ্রে, বা কোনো বিদেশি বন্দর বা পোতাশ্রয়ে, বা কোনো বাংলাদেশি জাহাজে, বা বাংলাদেশি জাহাজ ব্যতীত অন্য কোনো জাহাজে যাহা তাঁহার জাহাজ নহে, এইরূপ কোনো জাহাজে অপরাধ সংঘটন করিয়া অভিযুক্ত হয়, বা বাংলাদেশি নাগরিক না হইয়া গভীর সমুদ্রে বাংলাদেশি জাহাজে কোনো অপরাধ সংঘটনের কারণে অভিযুক্ত হয়, বা উক্ত ব্যক্তি এইরূপ কোনো আদালতের এখতিয়ারাধীনে রহিয়াছে যাহা উক্তরূপ অপরাধ আমলে লইবার এখতিয়ারসম্পন্ন, তাহা হইলে উক্ত অপরাধ উহার সাধারণ এখতিয়ারের মধ্যে কোনো বাংলাদেশি জাহাজে সংঘটিত হইলে যে আদালতের উক্ত অপরাধ বিচারের সাধারণ এখতিয়ার থাকিত, উহা এইরূপ এখতিয়ারসম্পন্ন স্থানে সংঘটিত হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে।

২০৭। বিচারের স্থান।—(১) কোনো ব্যক্তি এই আইনের অধীন অপরাধ সংঘটন করিলে তাহাকে যে স্থানের পাওয়া যাইবে উক্ত স্থান সংশ্লিষ্ট এখতিয়ারভুক্ত আদালতেই তাঁহার বিচার হইবে।

(২) উপধারা (১) যাহা কিছুই থাকুক না কেন, সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, বিচারের স্থান নির্ধারণ করিতে পারিবে বা উক্ত অপরাধ সংশ্লিষ্ট বিদ্যমান অন্য কোনো আইনের অধীন যে স্থানে বিচারযোগ্য সেই স্থানেও বিচার করা যাইবে।

২০৮। কতিপয় ক্ষেত্রে দন্ড কার্যকরকরণ।—তীর্থ-যাত্রী বহনকারী বিশেষ বাণিজ্য জাহাজের মাস্টার এবং মালিক যেরূপ দন্ডে দন্ডনীয় হয় তাহা কেবল প্রত্যয়নকারী কর্মচারীর তথ্যের ভিত্তিতে বা, যে স্থানে বা বন্দরে এইরূপ কোনো কর্মচারী নাই সেইখানে, সরকার কর্তৃক এতদুদ্দেশ্যে নির্দিষ্টকৃত অন্য কোনো কর্মচারী কর্তৃক কার্যকর করা হইবে।

২০৯। সাক্ষী উপস্থাপন না হইলে সাক্ষ্য হিসেবে জবানবন্দির গ্রহণযোগ্যতা।—(১) এই আইনের অধীন বাংলাদেশের যে-কোনো স্থানে কোনো আদালত বা ম্যাজিস্ট্রেটের সম্মুখে অথবা সাক্ষ্য গ্রহণের জন্য আইন দ্বারা বা পক্ষগণের সম্মতিক্রমে অনুমোদিত কোনো ব্যক্তির সম্মুখে বা রুজুকৃত কোনো আইনগত কার্যধারায় কোনো সাক্ষীর সাক্ষ্য আবশ্যক হয় এবং বিবাদী বা প্রযোজ্য ক্ষেত্রে অভিযুক্ত ব্যক্তি, যুক্তিসংগত সুযোগ প্রদান করা সত্ত্বেও উক্তরূপ আদালত বা ম্যাজিস্ট্রেট বা অনুমোদিত ব্যক্তির সম্মুখে সাক্ষী উপস্থাপনে ব্যর্থ হয়, সেইক্ষেত্রে উক্ত সাক্ষী কর্তৃক বাংলাদেশের কোনো আদালত, বিচারক বা ম্যাজিস্ট্রেটের নিকট বা বাংলাদেশের কোনো কনস্যুলার কর্মচারীর নিকট একই বিষয়ে পেশকৃত পূর্বেকার কোনো জবানবন্দি সাক্ষ্য হিসেবে গ্রহণযোগ্য হইবে—

(ক) যদি উক্ত জবানবন্দি যে আদালত বা বিচারক বা ম্যাজিস্ট্রেট বা কনস্যুলার কর্মচারীর সম্মুখে করা হইয়াছে তাঁহার স্বাক্ষর দ্বারা সত্যায়িত হয়;

(খ) যদি বিবাদী বা অভিযুক্ত ব্যক্তি উক্ত সাক্ষীকে নিজে বা আইনি প্রতিনিধি দ্বারা জেরা করিবার সুযোগপ্রাপ্ত হয়; এবং

(গ) ফৌজদারি কার্যধারার ক্ষেত্রে, যদি ইহা প্রমাণিত হয় যে উক্ত জবানবন্দি অভিযুক্ত ব্যক্তির সম্মুখে গ্রহণ করা হইয়াছিল।

(২) উপধারা (১)-এ উল্লিখিত জবানবন্দি স্বাক্ষর করিয়াছে বলিয়া প্রতীয়মান হইলে কোনো ব্যক্তির স্বাক্ষর বা তাঁহার বিশ্বস্ততা প্রমাণ করা আবশ্যক হইবে না এবং এমন কোনো ব্যক্তি কর্তৃক প্রদত্ত কোনো প্রত্যয়নপত্র যে বিবাদী বা অভিযুক্ত ব্যক্তি সাক্ষীকে জেরা করিবার সুযোগ পাইয়াছিল এবং ফৌজদারি কার্যধারায় পেশকৃত কোনো জবানবন্দি অভিযুক্ত ব্যক্তির সম্মুখে করা হইয়াছিল, বিপরীত কিছু প্রমাণিত না হইলে, ইহা চূড়ান্ত প্রমাণ বলিয়া বিবেচিত হইবে যে, উক্ত ব্যক্তিকে সুযোগ প্রদান করা হইয়াছিল ও জবানবন্দি উক্তরূপে করা হইয়াছিল।

২১০। কতিপয় জাহাজ ত্যাগের অভিযোগের ক্ষেত্রে কার্যধারা।—(১) যখন, কোনো জাহাজের কোনো নাবিক বা শিক্ষানবিশের বিরুদ্ধে জাহাজত্যাগ বা অনুমতিবিহীন ছুটির অপরাধের কার্যধারায় এক-চতুর্থাংশ বা উক্ত জাহাজের নাবিকের সংখ্যা যদি ২০ (বিশ) জনের ঊর্ধ্বে হয়, তখন যদি অন্যূন ৫ (পাঁচ) জন নাবিক অভিযোগ উত্থাপন করে যে, জাহাজটি সমুদ্রযাত্রার পক্ষে অনুপযোগী, অতিরিক্ত বা অবিন্যস্তভাবে মালামাল বোঝাইকরণ, ত্রুটিপূর্ণ যন্ত্রপাতি অথবা অন্য কোনো কারণে সমুদ্রযাত্রার উপযুক্ত নহে অথবা জাহাজটিতে থাকিবার জায়গা অপ্রতুল, তাহা হইলে জাহাজ ত্যাগের অপরাধ আমলে লইবার ক্ষমতাসম্পন্ন আদালত উক্ত অভিযোগের সত্যতা সম্পর্কে নিশ্চিত হইবার লক্ষ্যে যেরূপ প্রয়োজন হইবে সেইরূপ উদ্যোগ গ্রহণ করিবে।

(২) যে নাবিক বা শিক্ষানবিশ জাহাজত্যাগ বা অনুমতিবিহীন ছুটির অপরাধে অভিযুক্ত, তাঁহার এই ধারার অধীন সার্ভের জন্য আবেদন করিবার অধিকার থাকিবে না, যদি না সে জাহাজ ত্যাগের বা অনুমতিবিহীন ছুটির পূর্বে আত্মপক্ষ সমর্থনে অভিযোগকৃত অবস্থাসমূহ সম্পর্কে মাস্টারকে অবহিত করিয়া থাকে।

(৩) আদালত কোনো সার্ভেয়ারকে বা অযৌক্তিক বিলম্ব বা খরচ ব্যতিরেকে সার্ভেয়ার পাওয়া সম্ভব না হইলে আদালত কর্তৃক নিযুক্ত কোনো উপযুক্ত ব্যক্তিকে, যাহার জাহাজ বা উহার মালামাল বা ভাড়ায় কোনো স্বার্থ নাই, জাহাজ সার্ভে করিবার এবং আদালতের কোনো প্রশ্ন থাকিলে তাঁহার জবাব প্রদানের আদেশ দিতে পারিবে।

(৪) উপধারা (৩)-এর অধীন নিযুক্ত কোনো সার্ভেয়ার বা অন্য কোনো ব্যক্তি জাহাজটি সার্ভে করিবে এবং সার্ভের লিখিত প্রতিবেদন আদালতের সকল প্রশ্নের জবাবসহ দাখিল করিবে এবং আদালত পক্ষগণকে প্রতিবেদন প্রেরণ করিবে এবং প্রতিবেদনে উল্লিখিত মতামত যদি আদালতের নিকট গ্রহণযোগ্য হয়, তাহা হইলে আদালত মামলাটি উক্ত মতামত অনুসারে মীমাংসা করিবে।

(৫) এই ধারার অধীন যে ব্যক্তি সার্ভে করিবেন তিনি সার্ভে-সংক্রান্ত সকল ক্ষমতা প্রয়োগের অধিকারী হইবেন।

(৬) কোনো জাহাজ সার্ভের খরচ সরকার কর্তৃক নির্ধারিত হইবে।

(৭) যদি ইহা প্রমাণিত হয় যে, জাহাজ সমুদ্রযাত্রার উপযোগী ছিল এবং উহাতে থাকিবার স্থান পর্যাপ্ত ছিলো, তাহা হইলে যে ব্যক্তির আবেদন বা অভিযোগের ভিত্তিতে সার্ভে করা হইয়াছিল, উক্ত নাবিক বা শিক্ষানবিশ সার্ভের ব্যয় বহন করিবে এবং মাস্টার বা জাহাজ মালিক উক্ত নাবিকের বা শিক্ষানবিশের বকেয়া বা অগ্রিম বেতন হইতে উক্ত ব্যয়ের অংশ কর্তন করিতে পারিবে।

(৮) উপধারা ৭-এর অধীন কর্তনকৃত বা আদায়কৃত অর্থ সরকারকে পরিশোধযোগ্য হইবে।

(৯) যদি ইহা প্রমাণিত হয় যে, জাহাজ সমুদ্রযাত্রার উপযোগী ছিল না বা উহাতে থাকিবার স্থান অপর্যাপ্ত ছিল, তাহা হইলে মাস্টার বা জাহাজ মালিক সার্ভের ব্যয় সরকারকে পরিশোধ করিবে এবং যে নাবিক বা শিক্ষানবিশ উক্ত কার্যধারার ফলস্বরূপ এই ধারার অধীনে আটক রহিয়াছে তাহাকেও আদালত কর্তৃক নির্ধারিত ক্ষতিপূরণ প্রদান করিতে বাধ্য থাকিবে।

২১১। ক্ষতিসাধনকারী বা দায়ী বিদেশি জাহাজ আটকের ক্ষমতা।— (১) যদি পৃথিবীর যে-কোনো প্রান্তে সরকার বা কোনো বাংলাদেশি নাগরিক বা কোম্পানির কোনো সম্পত্তির ক্ষতি সাধন হয় অথবা বাংলাদেশের জাহাজ ব্যতীত অন্য কোনো জাহাজ যাহা এই আইনের কোনো বিধান লঙ্ঘন করে এবং উক্তরূপ লঙ্ঘনের পর যে-কোনো সময় উক্ত জাহাজ বাংলাদেশের কোনো বন্দর বা স্থানে বা আঞ্চলিক জলসীমায় আবিষ্কৃত হয়, অ্যাডমিরালটি কোর্ট, উক্ত জাহাজের মাস্টার বা কোনো নাবিকের অসদাচরণ বা নৈপুণ্যের অভাব বা কোনো বিধান লঙ্ঘনের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হইয়াছে এইরূপ অভিযোগকারী ব্যক্তির আবেদনের পরিপ্রেক্ষিতে প্রধান কর্মচারী, শুল্ক কমিশনার বা আদেশে উল্লিখিত কোনো ব্যক্তি বরাবর জাহাজ আটকের নির্দেশ প্রদান করিয়া একটি আদেশ জারি করিতে পারিবে এবং যে কর্মচারী বা ব্যক্তি বরাবর উক্তরূপ আদেশ জারি করা হয় সেই কর্মচারী বা ব্যক্তি উক্ত জাহাজ আটক করিবে।

(২) উপধারা (১)-এর অধীন প্রদত্ত আদেশ ততক্ষণ পর্যন্ত বলবৎ থাকিবে যতক্ষণ পর্যন্ত না উক্ত জাহাজের মালিক বা মাস্টার বা এজেন্ট উক্তরূপ ক্ষতিসাধন বা দায়ভারের কারণে কৃত দাবি পূরণ না করে, অথবা উক্ত ক্ষতিসাধন বা দায়সংক্রান্ত কোনো আইনগত কার্যধারা রুজু হইলে উহাতে ক্ষতিপূরণের সম্ভাব্য রায়ের ব্যয়সংক্রান্ত জামানত অ্যাডমিরালটি কোর্টের সন্তুষ্টি মোতাবেক প্রদান না করে।

(৩) যদি এই ধারার অধীন কোনো আবেদন করিবার পূর্বে ইহা প্রতীয়মান হয় যে, যে জাহাজের বিষয়ে আবেদন করা হইবে, উহা বাংলাদেশ বা ইহার আঞ্চলিক জলসীমা ত্যাগ করিতে পারে, তাহা হইলে যে-কোনো প্রধান কর্মচারী বা শুল্ক কমিশনার উক্ত জাহাজ আটক করিতে পারিবে।

(৪) আবেদন রুজু ও উহার ফলাফল পৌঁছানোর পূর্বেই জাহাজ আটকের কারণে উক্ত আটককারী কর্মচারী কোনো ব্যয় বা ক্ষতিপূরণের জন্য দায়ী হইবে না, যদি না ইহা প্রমাণিত হয় যে যুক্তিসংগত কারণ ব্যতিরেকেই উক্ত জাহাজ আটক করা হইয়াছিল।

(৫) উপধারা (৪)-এ উল্লিখিত ব্যয় বা ক্ষতিপূরণসংক্রান্ত কোনো আইনগত কার্যধারায় জামানত প্রদানকারী ব্যক্তিকে বিবাদী করা হইবে এবং এইরূপ কার্যধারার উদ্দেশ্যে তিনি ক্ষতিসাধনকারী জাহাজের মালিক বলিয়া গণ্য হইবেন।

২১২। অস্থাবর সম্পত্তি ক্রোকের মাধ্যমে বেতন ইত্যাদি সংগ্রহ।— যেক্ষেত্রে এই আইনের অধীন শিপিং মাস্টার বা জুডিসিয়াল ম্যাজিস্ট্রেট বা অন্য কর্মচারী বা কর্তৃপক্ষ কর্তৃক কোনো বেতন বা অন্য কোনো প্রকার অর্থ পরিশোধের আদেশ প্রদান করা সত্ত্বেও উক্ত বেতন বা অর্থ নির্দেশিত সময় বা পদ্ধতিতে পরিশোধিত না হয়, সেইক্ষেত্রে আদেশে উল্লিখিত বেতন বা অর্থ এবং খরচ হিসেবে প্রদানকৃত অতিরিক্ত কোনো অর্থ এক্সিকিউটিভ ম্যাজিস্ট্রেট কর্তৃক এতদুদ্দেশ্যে জারিকৃত কোনো পরোয়ানা দ্বারা যে ব্যক্তিকে বেতন বা অর্থ পরিশোধের আদেশ প্রদান করা হইয়াছিল তাঁহার সম্পত্তি ক্রোক ও বিক্রয়ের মাধ্যমে উহা আদায়যোগ্য হইবে।

২১৩। জাহাজ ক্রোকের মাধ্যমে মজুরি, অর্থদণ্ড ইত্যাদি সংগ্রহ।—যেক্ষেত্রে অ্যাডমিরালটি কোর্ট, কোনো আদালত বা জুডিসিয়াল ম্যাজিস্ট্রেট বা অন্য কর্মচারী বা কর্তৃপক্ষ এই আইনের অধীন কোনো নাবিকের মজুরি, অর্থদন্ড বা অন্য কোনো প্রকার অর্থ পরিশোধ করিবার আদেশ প্রদান করে এবং এইরূপে আদিষ্ট ব্যক্তি যদি কোনো জাহাজের মাস্টার বা মালিক বা এজেন্ট হয় এবং নির্দেশিত সময়ে ও পদ্ধতিতে উক্ত মজুরি, অর্থদণ্ড বা অন্য কোনো প্রকার অর্থ পরিশোধ না করে, সেইক্ষেত্রে উক্ত আদালত বা ম্যাজিস্ট্রেট বা কর্মচারী বা কর্তৃপক্ষ, যাহা প্রযোজ্য হয়, মজুরি, অর্থদণ্ড বা অন্য কোনো প্রকার অর্থ পরিশোধে বাধ্য করিবার লক্ষ্যে তাঁহার অন্যান্য ক্ষমতার অতিরিক্ত হিসেবে, পরোয়ানা দ্বারা অপরিশোধিত মজুরি, অর্থদণ্ড বা অন্য কোনো প্রকার অর্থ জাহাজ ও উহার সরঞ্জামাদি ক্রোক ও বিক্রয়ের মাধ্যমে আদায় করিবার আদেশ দিতে পারিবে।

২১৪। বিদেশি জাহাজের বিরুদ্ধে কার্যধারা সম্পর্কে নোটিশ প্রদান।—এই আইনের অধীন বাংলাদেশি জাহাজ ব্যতীত অন্য কোনো জাহাজ আটক করা হইলে বা উক্ত জাহাজের মাস্টার বা মালিক বা এজেন্টের বিরুদ্ধে এই আইনের অধীন কোনো কার্যধারা রুজু করা হইলে, উক্ত জাহাজ যে রাষ্ট্রে নিবন্ধিত সেই রাষ্ট্রে সাময়িকভাবে যে বন্দরে অবস্থানরত সেই বন্দরের বা উহার নিকটবর্তী বন্দরের কনস্যুলার কর্মচারীকে অথবা উক্ত জাহাজের নিয়ন্ত্রণের জন্য মেরিটাইম প্রশাসনকে অনতিবিলম্বে এতৎসংক্রান্ত নোটিশ প্রেরণ করিতে হইবে এবং উক্ত নোটিশে জাহাজ কী কারণে আটক হইয়াছে বা কেন কার্যধারা রুজু হইয়াছে তাঁহার বিস্তারিত উল্লেখ থাকিবে।

২১৫। দলিলাদি জারি।— কোনো ব্যক্তির উপর নিম্নবর্ণিত পদ্ধতিতে দলিল জারি করিতে হইবে, যথা:

(ক) দলিল যে ব্যক্তির উপর জারি হইবে তাঁহার নিকট ব্যক্তিগতভাবে কপি পৌঁছানোর মাধ্যমে বা তাঁহার সর্বশেষ বাসস্থানে কপি রাখিয়া যাওয়ার মাধ্যমে;

(খ) যদি দলিল জাহাজের মাস্টার বা জাহাজের কোনো ব্যক্তির উপর জারি করিতে হয়, তাহা হইলে উহা জাহাজের দায়িত্বে থাকা বা দায়িত্বে রহিয়াছে বলিয়া প্রতীয়মান হয় এমন ব্যক্তির নিকট রাখিয়া যাওয়ার মাধ্যমে;

(গ) যেক্ষেত্রে দলিল জাহাজের মাস্টারের উপর জারি করিতে হয় এবং মাস্টার না থাকে ও জাহাজ বাংলাদেশে থাকে, সেইক্ষেত্রে জাহাজের ব্যবস্থাপনা মালিকের উপর, ব্যবস্থাপনা মালিক না থাকিলে বাংলাদেশে বসবাসরত জাহাজের কোনো এজেন্টের উপর, বা যেখানে এইরূপ এজেন্ট না থাকে বা পাওয়া না যায় সেখানে জাহাজের মাস্তুলে একটি কপি সাঁটিয়া দেওয়ার মাধ্যমে; এবং

(ঘ) যদি দফা (ক), (খ) ও (গ)-তে উল্লিখিত ব্যক্তি বা মাস্টারের ই-মেইল ঠিকানা জানা থাকে' তাহা হইলে দলিলের একটি স্ক্যানকৃত কপি উক্ত ই-মেইল ঠিকানায় প্রেরণের মাধ্যমে।

২১৬। সত্যায়নের প্রমাণ অনাবশ্যক।—যদি কোনো দলিল এই আইনের অধীন সাক্ষীর উপস্থিতিতে সম্পাদিত হইতে হয় বা সাক্ষী দ্বারা সত্যায়িত হইতে হয়, তবে উক্ত দলিল যে ব্যক্তি আবশ্যক ঘটনাদির সাক্ষ্য প্রদান করিতে সক্ষম তাঁহার সাক্ষ্য দ্বারা প্রমাণ করা যাইবে এবং সত্যায়নকারী সাক্ষীদিগকে ডাকিবার প্রয়োজন হইবে না।

২১৭। অর্থদণ্ডের প্রয়োগ।—এই আইনের অধীন অর্থদণ্ডে আরোপকারী কোনো আদালত বা জুডিসিয়াল ম্যাজিস্ট্রেট, প্রয়োজনে, যে কার্য বা ত্রুটির কারণে অর্থদণ্ডে আরোপ করা হইয়াছিল উক্ত কার্য বা ত্রুটির কারণে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তির ক্ষতিপূরণের জন্য বা রাষ্ট্রপক্ষের মামলার খরচ পরিশোধের জন্য অর্থদণ্ডের সম্পূর্ণ বা অংশবিশেষ অর্থ প্রদান করিতে পারিবে।

২১৮। কতিপয় ব্যক্তি সরকারি কর্মচারী হিসেবে বিবেচিত হইবে।—নিম্নরূপ ব্যক্তিবর্গ Penal Code, 1860 এর section 21 অর্থ-অনুযায়ী সরকারি কর্মচারী বলিয়া বিবেচিত হইবেন, যথা:

(ক) মহাপরিচালক, চিফ নটিক্যাল সার্ভেয়ার, চিফ ইঞ্জিনিয়ার অ্যান্ড শিপ সার্ভেয়ার, কন্ট্রোলার অব মেরিটাইম এডুকেশন, প্রধান কর্মচারী, শিপ সার্ভেয়ার, শিপ সার্ভেয়ার এন্ড এক্সামিনার, পরিচালক, শিপিং মাস্টার, জাহাজ ও নাবিক নিবন্ধক ও শিপিং কর্তৃপক্ষ;

(খ) যোগ্যতা সনদ পাইতে ইচ্ছুক ব্যক্তিদের যোগ্যতা পরীক্ষার জন্য নিযুক্ত সকল ব্যক্তি;

(গ) এই আইনের অধীন কর্মরত প্রত্যেক বিচারক, মূল্যায়ক, মামলায় নিযুক্ত বিশেষজ্ঞ ও অন্য ব্যক্তিগণ;

(ঘ) এই আইনের অধীন তদন্ত বা অনুসন্ধান পরিচালনার জন্য অনুমোদিত সকল ব্যক্তি;

(ঙ) সনদপ্রাপ্ত সকল স্বতন্ত্র সার্ভেয়ার;

(চ) বাংলাদেশে বিদেশগামী জাহাজের কর্তৃত্বে থাকা সকল ব্যক্তি;

(ছ) সকল রেক রিসিভার এবং তাহাকে সহযোগিতা করিবার জন্য নিয়োজিত কোনো ব্যক্তি;

(জ) মেরিটাইম কাউন্সেলর, যিনি বিদেশে বাংলাদেশ কনস্যুলার অফিসারের দায়িত্বে নিয়োজিত রহিয়াছেন; এবং

(ঝ) এই আইনের অধীন কার্য সম্পাদনের জন্য নিয়োজিত কোনো কর্মচারী বা ব্যক্তি।

২১৯। বাংলাদেশি জাহাজে সংঘটিত মৃত্যুর কারণ অনুসন্ধান।—(১) যদি বাংলাদেশি জাহাজে কোনো ব্যক্তি মৃত্যুবরণ করে, তাহা হইলে উক্ত মৃত ব্যক্তি যে বন্দরে খালাস হয় সেই বন্দরের শিপিং মাস্টার বা বাংলাদেশের পূর্বেকার কোনো বন্দরের শিপিং মাস্টার মহাপরিচালকের নির্দেশনাক্রমে, উক্ত বন্দরে জাহাজ পৌঁছানোর পর মৃত্যুর কারণ অনুসন্ধান করিবে এবং দাপ্তরিক লগবহিতে লিপিবদ্ধ মৃত্যুর কারণসংক্রান্ত বিবৃতি তাঁহার অনুসন্ধান অনুযায়ী সঠিক নাকি সঠিক নহে তৎসংক্রান্ত একটি পৃষ্ঠাঙ্কন লিপিবদ্ধ করিবে।

(২) যদি অনুসন্ধানের সময় শিপিং মাস্টারের নিকট প্রতীয়মান হয় যে, সহিংসতা বা বেআইনি কার্যের মাধ্যমে উক্ত ব্যক্তির মৃত্যু ঘটিয়াছে, তবে অপরাধীকে আইনের নিকট সোপর্দ করিবার নিমিত্ত তাৎক্ষণিক প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করিবে এবং সংশ্লিষ্ট থানাকে লিখিতভাবে উহা অবহিত করিবে।

২২০। স্বতন্ত্র জাহাজ সার্ভেয়ারের যোগ্যতা ও সনদায়ন।—(১) কোনো ব্যক্তি, এই ধারার অধীন প্রদত্ত বৈধ সার্ভেয়ার সনদ ব্যতীত বাংলাদেশের বন্দরে বা জলসীমায় স্বতন্ত্র জাহাজ সার্ভেয়ারের পেশায় নিয়োজিত হইতে পারিবে না।

(২) বাংলাদেশের বন্দর বা জলসীমায় স্বতন্ত্র জাহাজ সার্ভেয়ারের পেশায় নিয়োজিত হইতে ইচ্ছুক ব্যক্তিদের বিধি মোতাবেক সনদায়ন করিতে হইবে।

(৩) কোনো ব্যক্তি, বৈধ সার্ভেয়ার সনদ ব্যতীত তৎকর্তৃক সম্পাদিত কোনো কর্মের জন্য ফি বা পারিশ্রমিক দাবি করিয়া মামলা দায়ের করিবার অধিকারী হইবেন না ।

(৪) কোনো ব্যক্তি এই ধারার বিধানাবলি লঙ্ঘন করিয়া স্বতন্ত্র জাহাজ সার্ভেয়ারের পেশায় নিয়োজিত হইলে তিনি অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২২১। দায়িত্ব ইত্যাদি পালনে বাধাদান বা অন্তরায় সৃষ্টির দণ্ড।—যদি কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান তদন্ত বা অনুসন্ধান করিবার বা জাহাজে উঠিবার, সার্ভে বা পরিদর্শন করিবার বা জাহাজ আটক করিবার জন্য এই আইনের অধীন ক্ষমতাপ্রাপ্ত বিচারক, মূল্যায়ক, কর্মচারী বা অন্য ব্যক্তিকে বাধা প্রদান করে বা কোনোরূপ অন্তরায় সৃষ্টি করে অথবা দায়িত্ব পালন বা ক্ষমতা অনুশীলনে অন্য কোনোরূপে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি করে, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৪৫০ (চারশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২২২। তথ্য প্রেরণ।—বাংলাদেশ স্বাক্ষর করিয়াছে বা পক্ষভুক্ত হইয়াছে এইরূপ মেরিটাইম সংশ্লিষ্ট কনভেনশনের শর্তাবলি বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে প্রণীত আইনের কপি এবং কনভেনশনে যাচিত তথ্য আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা এবং এতৎসংশ্লিষ্ট অন্যান্য সংস্থায় প্রেরণ করিতে পারিবে।

২২৩। আন্তর্জাতিক নিরীক্ষা।—বাংলাদেশ স্বাক্ষর করিয়াছে বা পক্ষভুক্ত হইয়াছে এইরূপ কোনো আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা এবং এতৎসংশ্লিষ্ট অন্যান্য সংস্থা বাধ্যতামূলক দলিলাদির কার্যকর বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে সদস্য রাষ্ট্রের নিরীক্ষা স্কিমের কাঠামো ও পদ্ধতি অনুসারে আন্তর্জাতিক নিরীক্ষা পরিপালনের উদ্যোগ গ্রহণ করিবে এবং নিরীক্ষা ফলাফলের ভিত্তিতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিবে।

২২৪। এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধি বা আদেশ বা আন্তর্জাতিক কনভেনশন বা প্রোটোকল বা চুক্তিসমূহ ভঙ্গের ক্ষেত্রে দন্ড ও কার্যক্রম।— এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধি বা আদেশ বা আন্তর্জাতিক কনভেনশন বা প্রোটোকল বা চুক্তিসমূহ যাহা বাংলাদেশ স্বাক্ষর করিয়াছে, তাহা লঙ্ঘিত হইলে এবং উক্ত লঙ্ঘনের কোনো দন্ড এই আইনে সুস্পষ্টভাবে বিধৃত না থাকিলে, উহার দন্ড হইবে অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ড এবং উক্ত লঙ্ঘন ক্রমাগত হইতে থাকিলে প্রথম দিনের পরবর্তী লঙ্ঘন চলাকালীন প্রত্যেক দিনের জন্য অতিরিক্ত অনধিক ৪৫ (পঁয়তাল্লিশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

২২৫। কোম্পানি কর্তৃক অপরাধ সংঘটন।—(১) কোনো কোম্পানি কর্তৃক এই আইনের অধীন কোনো অপরাধ সংঘটিত হইলে, উক্ত অপরাধের সহিত প্রত্যক্ষ সংশ্লিষ্টতা রহিয়াছে উক্ত কোম্পানির এইরূপ মালিক, পরিচালক, নির্বাহী কর্মকর্তা, ব্যবস্থাপক, সচিব, অন্য যে-কোনো কর্মকর্তা বা কর্মচারী উক্ত অপরাধ সংঘটন করিয়াছেন বলিয়া গণ্য হইবেন, যদি না তিনি প্রমাণ করিতে সক্ষম হন যে, উক্ত অপরাধ তাঁহার অজ্ঞাতসারে সংঘটিত হইয়াছে এবং উহা রোধ করিবার জন্য তিনি যথাসাধ্য চেষ্টা করিয়াছেন।

(২) উপধারা-(১) এ উল্লিখিত কোম্পানি আইনগত সত্তা হইলে, উক্ত উপধারায় উল্লিখিত ব্যক্তিকে অভিযুক্ত ও দোষী সাব্যস্ত করা ব্যতিরেকে উক্ত কোম্পানিকে পৃথকভাবে একই কার্যধারায় অভিযুক্ত ও দোষী সাব্যস্ত করা যাইবে, তবে উহার উপর সংশ্লিষ্ট বিধান অনুসারে কেবল অর্থদন্ড আরোপ করা যাইবে।

ব্যাখ্যা: এই ধারার উদ্দেশ্যে পূরণকল্পে, 'কোম্পানি' অর্থে, নিগমিত বা নিবন্ধিত হউক বা না হউক, কোনো কোম্পানি বা সংস্থা, প্রতিষ্ঠান, অংশীদারি কারবার, সমিতি বা একাধিক ব্যক্তি সমন্বয়ে গঠিত সংগঠন এবং সরকারি বা স্বায়ত্তশাসিত প্রতিষ্ঠান বা সরকারের সম্পূর্ণ বা আংশিক মালিকানাধীন যে-কোনো কোম্পানি বা সংস্থাও ইহার অন্তর্ভুক্ত হইবে।

২২৬। অপরাধের তদন্ত, বিচার ইত্যাদি।—এই আইনের অধীন অপরাধের তদন্ত, বিচার, আপিল ইত্যাদির ক্ষেত্রে Code of Criminal Procedure, 1898 (Act No. V of 1898)-এর বিধানাবলি প্রযোজ্য হইবে। সরকার এই আইনের অধীন শাস্তিযোগ্য অপরাধ বিচারের লক্ষ্যে প্রথম শ্রেণির জুডিশিয়াল ম্যাজিস্ট্রেট সমন্বয়ে এক বা একাধিক নৌ আদালত গঠন করিতে পারিবে। নৌ-আদালত ফৌজদারি কার্যবিধি, ১৮৯৮ অনুযায়ী প্রথম শ্রেণির জুডিশিয়াল ম্যাজিস্ট্রেটকে প্রদত্ত সমান ক্ষমতার অধিকারী হইবেন। বিচারের উদ্দেশ্যে গঠিত আদালত, যাহা ৬৯ নং ধারার (১) উপধারাতে উল্লিখিত উভয় আদালতকে বুঝায়, ফৌজদারি কার্যবিধি ১৮৯৮ (১৮৯৮ সালের পঞ্চম আইন)-এর আওতাধীন সংক্ষিপ্ত বিচারের বিধি যতদূর সম্ভব অনুসরণপূর্বক বিচারকার্য পরিচালনা করিবে।

২২৭। অব্যাহতি প্রদানের ক্ষমতা।—যদি মহাপরিচালকের নিকট প্রতীয়মান হয় যে, কোনো জাহাজ, ব্যক্তি বা সংস্থার ক্ষেত্রে কোনো শর্ত পালন আবশ্যক নহে বা এইরূপ শর্ত উল্লেখযোগ্যভাবে ইতোমধ্যে পরিপালিত হইয়াছে বা উহার পরিপালন বিদ্যমান প্রেক্ষাপটে অনাবশ্যক, তবে তিনি সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, এই আইন বা

প্রযোজ্য কোনো মেরিটাইম কনভেনশনের বিধানের সহিত অসামঞ্জস্য না হওয়া সাপেক্ষে, উক্তরূপ শর্ত হইতে অব্যাহতি প্রদান করিতে পারিবেন।

২২৮। সরল বিশ্বাসে কৃত কাজকর্ম।—এই আইনের অধীনে দায়িত্ব পালনকালে সরল বিশ্বাসে কৃত কোনো কার্যের ফলে কোনো ব্যক্তি ক্ষতিগ্রস্ত হইলে বা ক্ষতিগ্রস্ত হইবার সম্ভবনা থাকিলে, তজ্জন্য দায়িত্বপ্রাপ্ত কোনো কর্মচারী বা ব্যক্তির বিরুদ্ধে কোনো দেওয়ানি বা ফৌজদারি মামলা বা অন্য কোনো আইনগত কার্যক্রম গ্রহণ করা যাইবে না।

২২৯। মোবাইল কোর্ট এর এখতিয়ার।— এই আইনের অধীন অপরাধসমূহ মোবাইল কোর্ট আইন, ২০০৯ (২০০৯ সনের ৫৯ নম্বর আইন)-এর তফসিলভুক্ত করিয়া নির্বাহী ম্যাজিস্ট্রেট কর্তৃক বিচার করা যাইবে।

২৩০। প্রশাসনিক জরিমানা।— (১) মহাপরিচালক, এই আইনের অধীন অপরাধজনক কাজ হিসেবে বিবেচিত হয় এইরূপ কোনো বিধান ব্যতীত, অন্য কোনো বিধান লঙ্ঘনকারীর বিরুদ্ধে, নির্ধারিত পদ্ধতিতে ও পরিমাণে, প্রশাসনিক জরিমানা আরোপ করিতে পারিবেন।

(২) কোনো ব্যক্তি প্রশাসনিক জরিমানা আরোপ দ্বারা সংক্ষুব্ধ হইলে, বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে, মহাপরিচালকের নিকট পুনর্বিবেচনার আবেদন দাখিল করিতে পারিবেন।

(৩) কোনো ব্যক্তি উপধারা (২)-এর অধীন প্রতিকার পান নাই মর্মে বিবেচনা করিলে তিনি সরকারের নিকট আপিল করিতে পারিবেন এবং এইরূপ ক্ষেত্রে আপিলের সিদ্ধান্তই চূড়ান্ত বলিয়া গণ্য হইবে।

ষোড়শ অধ্যায়
বিবিধ

২৩১। ক্ষমতা অর্পণ।— মহাপরিচালক, এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধিমালার অধীন তাহাকে প্রদত্ত কোনো ক্ষমতা, লিখিত বা মৌখিক আদেশ দ্বারা, তদ্‌বিবেচনায় উপযুক্ত অধিদপ্তরের যে-কোনো কর্মচারীকে অর্পণ করিতে পারিবেন।

২৩২। বিদেশে কনস্যুলার অফিসসমূহের সহায়তা।—গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার কর্তৃক বিদেশে প্রতিষ্ঠিত কনস্যুলার অফিসসমূহ তাদের নিজ নিজ এখতিয়ারভুক্ত অঞ্চলের মধ্যে সরকারকে মেরিটাইম বিষয়াবলিতে সহায়তা, সমন্বয় ও সহযোগিতা প্রদান করিবে। এই সহায়তার মধ্যে বাংলাদেশে নিবন্ধিত জাহাজ, নাবিক, পোর্ট স্টেট কন্ট্রোল, প্রশিক্ষণ, পরিদর্শন এবং বাংলাদেশের অন্যান্য মেরিটাইম স্বার্থসংশ্লিষ্ট কার্যাবলি অন্তর্ভুক্ত থাকিবে, যা সরকার গেজেট বা প্রজ্ঞাপন দ্বারা এবং সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় বা দপ্তরের সহিত পরামর্শক্রমে নির্ধারণ করিতে পারিবে।

২৩৩। আদেশ জারির ক্ষমতা।— মহাপরিচালক, সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে, গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধির সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণভাবে, আদেশ জারি করিতে পারিবেন এবং যদি কোনো ব্যক্তি এই রূপে জারিকৃত আদেশ লঙ্ঘন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি আইনের ধারা ২২৪ এর বিধান মোতাবেক দণ্ডনীয় হইবেন।

২৩৪। অসুবিধা দূরীকরণ।—এই আইনের বিধানাবলি কার্যক্রম করিবার ক্ষেত্রে কোনো বিধানের অস্পষ্টতা পরিলক্ষিত হইলে সরকার, উক্ত অসুবিধা দূরীকরণার্থ, সরকারি গেজেটে প্রকাশিত আদেশ দ্বারা, প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে।

২৩৫। তফসিল সংশোধন।— সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, তফসিল সংশোধন করিতে পারিবে।

২৩৬। বিধি প্রণয়নের ক্ষমতা।— (১) এই আইনের উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, বিধি প্রণয়ন করিতে পারিবে।

(২) বিশেষ করিয়া এবং (১) উপধারা ক্ষমতার সামগ্রিকতা ক্ষুণ্ন না করিয়া নিম্নরুপ বিষয়ে বিধি প্রণয়ন করা যাইবে, যথা:

(ক) এই আইনের সমস্ত বা যে-কোনো বিধান হইতে কোনো ব্যক্তি বা জাহাজ বা ব্যক্তি বা জাহাজের বর্ণনাকে অব্যাহতি প্রদান;

(খ) মহাপরিচালক কর্তৃক, কোনো ব্যক্তি বা জাহাজ বা ব্যক্তি বা জাহাজকে কোনো শর্ত হইতে অব্যাহতি প্রদান;

(গ) বিভিন্ন ফর্ম সংক্রান্ত;

(ঘ) বিভিন্ন বর্ণনার ব্যক্তি বা জাহাজের জন্য এবং বিভিন্ন পরিস্থিতিতে একই বর্ণনার ব্যক্তি বা জাহাজের জন্য ভিন্ন ভিন্ন বিধান সংক্রান্ত;

(ঙ) সরকার কর্তৃক এই আইনের অধীন প্রদেয় কোনো সনদ, অনাপত্তি সনদ, পরিদর্শন, ছাড়পত্র বা এতসংশ্লিষ্ট, অন্যান্য বিষয়াদি সম্পর্কিত ফি এবং আন্তর্জাতিক কনভেনশন বা প্রোটোকল বা চুক্তি বাস্তবায়ন ও প্রতিপালনকল্পে চাঁদা (লেভি) আরোপ, নির্ধারণ; এবং

(চ) এই আইনে বিভিন্ন ধারায় উল্লিখিত বিশেষ উত্তোলন অধিকারের Special Drawing Rights (SDR) পরিমাণ ।

২৩৭। রহিতকরণ ও হেফাজত।— (১) Bangladesh Merchant Shipping Ordinance, 1983 (Ordinance No XXVI of 1983), অতঃপর উক্ত Ordinance বলিয়া উল্লিখিত, এতদ্দ্বারা রহিত করা হইল।

(২) উক্তরূপ রহিতকরণ সত্ত্বেও—

(ক) উক্ত Ordinance-এর অধীন, সময়ে সময়ে, প্রণীত বা জারিকৃত এবং এই আইন কার্যকর হইবার অব্যবহিত পূর্বে বলবৎ বিধি, আদেশ, নির্দেশসমূহ এই আইনের অধীন প্রণীত হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে;

(খ) উক্ত Ordinance-এর অধীনকৃত কোনো কাজ কর্ম বা গৃহীত ব্যবস্থা এই আইনের অধীন কৃত বা গৃহীত হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে;

(গ) উক্ত Ordinance-এর অধীন গৃহীত কোনো কার্য বা ব্যবস্থা অনিষ্পন্ন বা চলমান থাকিলে, উহা উক্ত Ordinance-এর বিধান অনুসারে নিষ্পত্তি করিতে হইবে;

(ঘ) উক্ত Ordinance-এর অধীন বাংলাদেশের যে-কোনো বন্দরে রক্ষিত নিবন্ধনবহিতে রেকর্ডকৃত কোনো জাহাজের বন্ধক এই আইনের অনুরূপ বিধানের অধীনে রক্ষিত নিবন্ধনবহিতে রেকর্ডভুক্ত হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে;

(ঙ) উক্ত Ordinance-এর অধীন জারিকৃত, প্রদত্ত বা প্রস্তুতকৃত কোনো লাইসেন্স, সনদ বা দলিল যাহা এই আইন বা ইহার নির্দিষ্ট কোনো বিধান কার্যকর হইবার সময় বলবৎ থাকে, উহা বহাল থাকিবে এবং ইহার অনুরূপ বিধানের অধীনে জারিকৃত, প্রদত্ত বা প্রস্তুতকৃত হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে।

(২) উপধারা (১)-এর অধীন কোনো বিধি প্রণীত এবং আদেশ বা নির্দেশ জারি হইবার সঙ্গে সঙ্গে উক্ত বিষয়সম্পর্কিত বা অন্য কোনো আইনের অধীন প্রণীত আপাতত বলবৎ বিধি এবং আদেশ বা নির্দেশের কার্যকারিতা রহিত হইবে।

২৩৮। ইংরেজিতে অনূদিত পাঠ প্রকাশ।— (১) এই অধ্যাদেশ কার্যকর হইবার পর সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, এই অধ্যাদেশের ইংরেজিতে অনূদিত একটি নির্ভরযোগ্য পাঠ (Authentic English Text) প্রকাশ করিতে পারিবে।

(২) বাংলা ও ইংরেজি পাঠের মধ্যে বিরোধের ক্ষেত্রে বাংলা পাঠ প্রাধান্য পাইবে।

তফসিল-১

List of UN, IMO and ILO Conventions to which Bangladesh is a party:

১। Convention on the International Maritime Organization (IMO), 1948;

২। International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974;

৩। Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1988;

৪। International Convention on Load Lines, 1966;

৫। Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966;

৬। International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969;

৭। Convention on the International Regulations for Prevention Collisions at Sea, 1972;

৮। International Convention on Standards of Training, Certifications and Watchkeeping for Seafarers, 1978 as amended;

৯। International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979;

১০। Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971;

১১। Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973;

১২। Convention on the International Mobile Satellite Organization (IMSO C 1976);

১৩। Operating Agreement on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT OA), 1976;

১৪। Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965;

১৫। International Convention for the Prevention of Pollution from the Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto {(MARPOL 73/78)-Annex I-II};

১৬। International Convention for the Prevention of Pollution from the Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto {(MARPOL 73/78)-Annex III};

১৭। International Convention for the Prevention of Pollution from the Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto {(MARPOL 73/78)-Annex IV};

১৮। International Convention for the Prevention of Pollution from the Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto {(MARPOL 73/78)-Annex V};

১৯। International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto {(MARPOL 73/78)-Annex VI};

২০। International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969;

২১। Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 1988;

২২। Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988;

২৩। International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990 (ORPC) 90;

২৪। International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 (AFS 2001);

২৫। International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (BWM 2004);

২৬। Maritime Labour Convention, 2006;

২৭। United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

২৮। Hong Kong International Convention for the safe and environmentally sound recycling of ships, 2009 (Hong Kong Convention);

২৯। Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC Prot 1992);

৩০। International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunkers 2001)

৩১। Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (Nairobi WRC 2007);

তফসিল-২

List of IMO Convention to which Bangladesh is not a party:—

১. Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances Other than Oil, 1973, As Amended (Intervention Prot 1973);

২. Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971 (Nuclear 1971);

৩. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund 1971);

৪. Protocol of 1992 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Prot 1992);

৫. Protocol of 2000 to the International Convention on the Establishment of An International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Prot 2000)

৬. Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (Fund Prot 2003);

৭. International Convention for Safe Containers (CSC), 1972 (CSC 1972);

৮. Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974 (PAL 1974);

৯. Protocol of 1976 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL Prot 1976);

১০. Protocol of 1990 to Amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL Prot 1990);

১১. Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (Pal Prot 2002);

১২. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC 1976);

১৩. Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC Prot 1996);

১৪. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995 (STCW-F 1995);

১৫. Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA 2005);

১৬. Protocol of 2005 to the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (SUA Prot 2005);

১৭. The International COSPAS-SARSAT Programme Agreement (Cos-Sar 1988);

১৮. International Convention on Salvage, 1989 (Salvage 1989);

১৯. Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (OPRC-HNS 2000);

২০. Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (SFV Prot 1993);

২১. Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 Relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977;

২২. International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (HNS 1996);

২৩. Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (HNS Prot 2010);

২৪. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunkers 2001);

২৫. Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended (LC 1972);

২৬। 1996 Protocol to the London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 (LC Prot 1996).

তফসিল-৩

১। International Convention for the Safety of life at Sea, 1974, as amended;

২। Protocol of 1988 relating to International Convention for the Safety of life at Sea, 1974, as amended;

৩। International Convention on Load lines 1966, as amended;

৪। International Convention on Load Lines, 1966, as Amended by the Protocol of 1988;

৫। International Convention on Tonnage Measurement, 1969 as amended;

৬। Convention on International Regulation for Prevention of Collision at Sea, 1972, as amended;

৭। Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971 (STP 1971);

৮। Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973 (Space STP 1973);

৯। International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 as amended;

১০। International Convention for Safe Containers 1972, as amended;

তফসিল-৪

১। International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973;

২। International Convention for the Prevention of Pollution from the Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto;

৩। Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 (Intervention Convention);

৪। International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990;

৫। International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001;

৬। International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004;

৭। Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (Hong Kong Convention);

তফসিল-৫

১। Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances other than Oil, 1973;

২। International Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LDC), 1972;

৩। Protocol on Preparedness, Response and Co-oparation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (HNS Protocol);

৪। International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 and the Supplementary Fund Protocol, 2003.

উদ্দেশ্য ও কারণ সংবলিত বিবৃতি

ভারপ্রাপ্ত মন্ত্রী।