বাংলাদেশ মার্চেন্ট শিপিং আইন,২০২৬ (খসড়া)

বাংলাদেশ মার্চেন্ট শিপিং বিল, ২০২৬....১৭
প্রথম অধ্যায় ১৭
১ | সংক্ষিপ্ত শিরোনাম, প্রয়োগ ও প্রবর্তন ।—....১৭
২ | সংজ্ঞা।—....১৮
৩ | সংজ্ঞার প্রয়োগ ও সংজ্ঞায়িত নহে এমন শব্দের অর্থ।—....৩১
৪ | আইনের প্রাধান্য।—....৩১
দ্বিতীয় অধ্যায়....৩১
নৌ প্রশাসন....৩১
৫ | অধিদপ্তরের কার্যালয় ও উহার কার্যাবলি।—....৩১
৬ | নৌবাণিজ্য দপ্তর ও উহার কার্যাবলি।—....৩২
৭ | সরকারি সমুদ্র পরিবহন অফিস।—....৩৩
৮ | মহাপরিচালকের দায়িত্ব ও কার্যাবলি।—....৩৩
৯ | বাংলাদেশি জাহাজ ও নাবিকের নিবন্ধক।—....৩৪
১০ | অধিদপ্তরের কারিগরি কর্মকর্তা নিয়োগ, দায়িত্ব ও কার্যাবলি ।—....৩৪
১১ | সার্ভে, পরিদর্শন, পর্যবেক্ষণ ও নিরীক্ষণ ।—....৩৫
১২ | মহাপরিচালক কর্তৃক অব্যাহতি ও নির্দেশনা প্রদানের ক্ষমতা।—....৩৬
১৩ | সরকারের নির্দেশনা প্রতিপালন।—....৩৬
১৪ | সমঝোতা-স্মারক।—....৩৬
১৫ | মেরিটাইম কাউন্সিল (Maritime Council) গঠন।—....৩৬
১৬ | কাউন্সিলের কার্যাবলি।—....৩৭
১৭ | অনুমোদিত ক্লাসিফিকেশন সোসাইটিকে দায়িত্ব অর্পণ ।—....৩৭
তৃতীয় অধ্যায়....৩৮
জাহাজ নির্মাণ, জাহাজ নিবন্ধন, জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ....৩৮
১৮ | যাত্রীবাহী ও কার্গো জাহাজের নির্মাণ, শ্রেণীকরণ, জরিপ ও প্রত্যয়ন।—....৩৮
১৯ | জাহাজ নির্মাণ ।—....৩৮
২০ | জাহাজ নিবন্ধনের বাধ্যবাধকতা।—....৩৯
২১ | জাহাজের রূপান্তর, পরিবর্তন বা সংশোধনের উপর বিধিনিষেধ।—....৪০

২২ | পুনঃনিবন্ধনের পদ্ধতি।— ৪০
২৩ | জাহাজে জাতীয় পতাকা, প্রতীক বা চিহ্ন (Marking) উত্তোলন এবং প্রদর্শন।— ৪১
২৪ | বাংলাদেশি জাহাজের জাতীয়তা এবং পরিচয় গোপন করা।— ৪১
২৫ | বিদেশি এবং বাংলাদেশি জাহাজের যথাযথ জাতীয় পতাকা পরিচয় ও তথ্য প্রদর্শন। —........... ৪২
২৬ | বাংলাদেশের বন্দরে আগমন ও বহির্গমনের পূর্বে ছাড়পত্র গ্রহণ।— ৪২
২৭ | অনিবন্ধিত জাহাজের দায়-দায়িত্ব।— ৪৩
২৮ | জাহাজ বাজেয়াপ্তি-পরবর্তী কার্যধারা।— ৪৩
২৯ | জাহাজ নিবন্ধন।— ৪৩
৩০ | অস্থায়ী নিবন্ধন।— ৪৫
৩১ | সরকারি জাহাজ নিবন্ধনের ক্ষমতা।— ৪৫
৩২ | রপ্তানির উদ্দেশ্যে দেশে তৈরি জাহাজের নিবন্ধন।— ৪৬
৩৩ | জাহাজের নাম পরিবর্তন ও ব্যবহার।— ৪৬
৩৪ | পরিত্যক্ত জাহাজের পুনঃনিবন্ধনের উপর বিধিনিষেধ।— ৪৬
৩৫ | বেয়ারবোট চার্টার জাহাজ নিবন্ধন।— ৪৬
৩৬ | বাংলাদেশি পতাকাবাহী জাহাজ বেয়ারবোট চার্টারে প্রদান।— ৪৭
৩৭ | জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ।— ৪৮
চতুর্থ অধ্যায় ৪৯
মালিকানা পরিবর্তন ও সঞ্চারণ, বন্ধক, মেরিটাইম লিয়েন ৪৯
৩৮ | জাহাজের মালিকানা পরিবর্তন।— ৪৯
৩৯ | জাহাজ বা জাহাজের অংশের মালিকানা হস্তান্তরের পদ্ধতি।— ৪৯
৪০ | মৃত্যু, দেউলিয়াত্ব, ইত্যাদি ক্ষেত্রে বাংলাদেশি জাহাজের মালিকানা স্থানান্তর (Transmission) নিবন্ধন।— ৫০
৪১ | অযোগ্য ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের নিকট বিক্রয় বা হস্তান্তর ।— ৫১
৪২ | আদালতের আদেশে বিক্রীত জাহাজ হস্তান্তর।— ৫২
৪৩ | নাবালকত্ব বা অন্যান্য অযোগ্যতা সম্পর্কিত বিধান।— ৫২
৪৪ | লাভজনক স্বার্থ ও স্বত্বভোগী মালিকের দায়-দায়িত্ব।— ৫২
৪৫ | জাহাজ বা উহার শেয়ার বন্ধক।— ৫২
৪৬ | বন্ধক সম্পাদন ও নিবন্ধনের পূর্বে বন্ধকদাতার বাধ্যবাধকতা।— ৫৩

৪৭ | বন্ধকগ্রহীতার অধিকার।—..৫৩
৪৮ | বন্ধকগ্রহীতার দায়-দায়িত্ব।—.. ৫৪
৪৯ | বন্ধকের অবসান, বন্ধক গ্রহীতায় অবসান, দেউলিয়াত্ব, হস্তান্তর ইত্যাদি।— ৫৪
৫০ | নির্দিষ্ট ক্ষেত্রে বন্ধকী স্বার্থের উত্তরাধিকারসূত্রে বা অন্যভাবে হস্তান্তর।— ৫৫
৫১ | ট্রাস্টের নোটিশ নিবন্ধনযোগ্য নহে।— ৫৬
৫২ | আন্তর্জাতিক মেরিটাইম লিয়েন কনভেনশন অনুসারে দাবি নিষ্পত্তি।— ৫৬
৫৩ | নাবিকের মজুরির উপর মেরিটাইম লিয়েন (Maritime Lien)।—...........................৫৬
৫৪ | মাস্টারের মেরিটাইম লিয়েন ও অন্যান্য অধিকার।— ৫৭
৫৫ | মেরিটাইম লিয়েনের অগ্রাধিকার।—...৫৭
পঞ্চম অধ্যায়..৫৮
জাহাজ চার্টারকরণ, সমুদ্রযাত্রার লাইসেন্স, উপকূলীয় ব্যবসায়ের লাইসেন্স, উপকূলীয় জাহাজ.................৫৮
৫৬ | জাহাজ চার্টারকরণের উপর বিধিনিষেধ ।—...৫৮
৫৭ | জাহাজের সমুদ্রযাত্রার লাইসেন্স।— ৫৮
৫৮ | উপকূলীয় বাণিজ্যে পরিচালনার লাইসেন্স।—..৫৯
৫৯ | লাইসেন্সপ্রাপ্ত জাহাজের ক্ষেত্রে নির্দেশ প্রদান।— ৫৯
৬০ | তথ্য প্রদানের নির্দেশ দেওয়ার ক্ষমতা— ৬০
৬১ | লাইসেন্স প্রত্যাহার ।— ৬১
৬২ | লাইসেন্স উপস্থাপন ব্যতীত পোর্ট ক্লিয়ারেন্স প্রদান করা যাইবে না।—.................................. ৬১
৬৩ | আঞ্চলিক সমুদ্রসীমার অভ্যন্তরে কার্যকলাপ সম্পর্কে শর্তাবলি এবং বিধিনিষেধ।—................ ৬১
৬৪ | আমদানি-রপ্তানি সমুদ্র-বাণিজ্যে অননুমোদিত চার্জ আরোপের উপর নিষেধাজ্ঞা।— ৬২
৬৫ | বাংলাদেশের কোস্টাল বাণিজ্য সংরক্ষণ (Cabotage Protection)।— ৬২
৬৬ | উপকূলীয় জাহাজের জন্য বিশেষ বিধান।—...৬৩
ষষ্ঠ অধ্যায় ৬৪
সামুদ্রিক শিক্ষা প্রশিক্ষণ , ন্যূনতম নাবিক সনদ.. ৬৪
৬৭ | আন্তর্জাতিক মেরিটাইম কনভেনশনের প্রয়োগ।—.. ৬৪
৬৮ | মেরিটাইম প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট।— ৬৫
৬৯ | প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট প্রতিষ্ঠা ও পরিচালনায় আর্থিক সহযোগিতা।— ৬৭
৭০ | ন্যূনতম নিরাপদ জনবল ।—...৬৮

১৪/০৭/২০২৬

৭১ | যোগ্যতা সনদ।— ৬৮

৭২ | যোগ্যতা ও দক্ষতা সনদের জন্য পরীক্ষা।— ৭০

৭৩ | বিদেশে প্রদত্ত যোগ্যতার সনদের স্বীকৃতি।— ৭০

৭৪ | অযোগ্য নাবিকের সমুদ্র যাত্রার দন্ড।— ৭১

৭৫ | সনদ, সিডিসি, নাবিক পরিচয়পত্র বাতিল বা স্থগিতকরণের ক্ষমতা।— ৭১

৭৬ | সনদ বা সিডিসি বাতিল বা স্থগিত বা অনুমোদন প্রত্যাহার আদেশের বিরুদ্ধে আপিল।—.......... ৭২

৭৭ | আদেশ বাতিল ও প্রত্যাহারের ক্ষমতা।— ৭২

৭৮ | ভর্ৎসনা করার জন্য সরকারের ক্ষমতা।— ৭২

৭৯ | যোগ্যতা সনদ, সিডিসি ও নাবিক পরিচয়পত্র সংক্রান্ত অপরাধ— ৭৩

৮০ | পরীক্ষায় অসদুপায় অবলম্বন, ফলাফল প্রভাবিতকরণ ও অনিয়ম।— ৭৩

৮১ | যোগ্যতা সনদ সম্পর্কিত আদেশের রেকর্ড সংরক্ষণ ।— ৭৪

সপ্তম অধ্যায় ৭৫

নাবিক, নাবিক নিয়োগ ৭৫

৮২ | প্রয়োগ।— ৭৫

৮৩ | নাবিককে অত্যাবশ্যকীয় কর্মী হিসেবে স্বীকৃতি।— ৭৫

৮৪ | নাবিক ও জাহাজের ক্ষেত্রে সামুদ্রিক শ্রমমানের প্রয়োগ ।— ৭৫

৮৫ | নাবিক নিয়োগ, মেরিটাইম শ্রম ইত্যাদি।—... ৭৭

৮৬ | নাবিকের পরিচয়পত্র।—.. ৭৯

৮৭ | ধারাবাহিক নিষ্কৃতি সনদ (সিডিসি)।— ৭৯

৮৮ | জাহাজের দায়িত্ব পালনের অত্যাবশ্যকীয় প্রশিক্ষণ এবং এনডোর্সমেন্ট গ্রহণ ।—.................... ৭৯

৮৯ | নাবিক নিয়োগ ও কর্মসংস্থান।— ৮০

৯০ | নাবিক নিয়োগ ও কর্মসংস্থান প্রদানকারী এজেন্সি ।— ৮১

৯১ | নাবিকের নিয়োগ চুক্তি।—... ৮২

৯২ | নাবিক পরিবর্তন।—.. ৮৩

৯৩ | বিদেশগামী জাহাজের নাবিকের চুক্তি সনদ।— ৮৩

৯৪ | নাবিকের সহিত সম্পাদিত চুক্তির পরিবর্তন।— ৮৪

৯৫ | নাবিকের তালিকা শিপিং মাস্টারের নিকট প্রেরণ।— ৮৪

৯৬ | বাংলাদেশি জাহাজ ব্যতীত অন্য জাহাজে নাবিক নিয়োগ।— ৮৪

৯৭ | জাহাজের নিবন্ধনকারী রাষ্ট্রের আইনি বাধ্যবাধকতা পরিপালনের চুক্তি।— ৮৫
৯৮ | নাবিকদের মজুরি।— ৮৬
৯৯ | শৃঙ্খলাভঙ্গের জন্য আরোপিত অর্থদন্ড কর্তন ও ব্যবহার।— ৮৭
১০০ | ভবিষ্য তহবিল, পেনশন ও অন্যান্য অনুমোদিত তহবিলের জন্য মজুরি হইতে কর্তন।— ৮৮
১০১ | নাবিকের পদাবনতি (Disrating)।— ৮৮
১০২ | নাবিকের ক্ষতিপূরণের অধিকার।— ৮৮
১০৩ | মজুরির উপর দায়ভার সৃষ্টি ও হস্তান্তরের উপর বিধিনিষেধ।— ৮৮
১০৪ | মজুরি আদায়ের জন্য দেওয়ানি মামলা দায়েরের সীমাবদ্ধতা।— ৮৯
১০৫ | বিশ্রামের সময়।— ৮৯
১০৬ | ছুটির অধিকার।— ৮৯
১০৭ | প্রত্যাবর্তনের অধিকার।— ৮৯
১০৮ | জাহাজ ধ্বংস, পরিত্যাগ বা নাবিকের অক্ষমতার ক্ষেত্রে মজুরি ও ক্ষতিপূরণ ।— ৯০
১০৯ | আবাসন ও বিনোদন সুবিধা।— ৯১
১১০ | খাদ্য ও ক্যাটারিং।—.. ৯১
১১১ | মাস্টার কর্তৃক পরিদর্শন।— ৯১
১১২ | স্বাস্থ্য সুরক্ষা ও চিকিৎসা সেবা।—.. ৯১
১১৩ | জাহাজ-মালিকের দায়।—.. ৯১
১১৪ | জাহাজে আরোহণ ও নাবিকদের জমায়েত করিবার ক্ষমতা।— ৯১
১১৫ | নাবিকের অব্যাহতি।— ৯২
১১৬ | অব্যাহতির পর সনদ/নাবিক বহিতে লিপিবদ্ধকরণ ও যোগ্যতা সনদ প্রত্যর্পণ।— ৯২
১১৭ | বিদেশে নাবিকের অব্যহতি।— ৯৩
১১৮ | মালিকানা বা নিবন্ধন পরিবর্তনে নাবিকের অব্যহতি।— ৯৩
১১৯ | জিম্মি নাবিকের নাবিক-নিয়োগ চুক্তির কার্যকারিতা।— ৯৩
১২০ | নাবিক কর্তৃক অভিযোগ দায়ের।—... ৯৪
১২১ | নাবিক সংক্রান্ত বিরোধ নিষ্পত্তি।—..৯৫
১২২ | দলিলপত্র উপস্থাপনের নির্দেশ প্রদানের ক্ষমতা।— ৯৫
১২৩ | মেরিটাইম শ্রম উপদেষ্টা কমিটি কমিটি।— ৯৬
১২৪ | জাহাজে জন্ম, মৃত্যু, নিখোঁজ, দুর্ঘটনা, জখম ও রোগব্যাধি ।— ৯৬

১২৫ | জাহাজ, ব্যক্তি ও পরিবেশ বিপন্ন করে এইরূপ অসদাচারণ।—..৯৬

১২৬ | সম্মিলিত অবাধ্যতা ও দায়িত্বে অবহেলা।— ৯৮

১২৭ | বাংলাদেশি এবং বিদেশি জাহাজ হইতে পলায়ন ও ছুটিবিহীন অনুপস্থিতি।—......................৯৮

১২৮ | বাংলাদেশি এবং বিদেশি জাহাজ হইতে পলায়ন প্রতিরোধে গৃহীতব্য ব্যবস্থাসমূহ।— ৯৯

১২৯ | জাহাজ হইতে পলায়ন এবং ছুটিবিহীন অনুপস্থিতি অবহিতকরণ ইত্যাদি।— ৯৯

১৩০ | নাবিকের উপর আরোপিত অর্থদন্ড পরিশোধ ও জমাকরণ।—.......................................১০০

১৩১ | পলাতক বা অনুমতি ব্যতীত অনুপস্থিত নাবিক বা শিক্ষানবিশকে জাহাজে প্রত্যাবর্তন।— ১০০

১৩২ | নাবিককে জাহাজে প্রত্যাবর্তনের আদেশ।— ১০১

১৩৩ | বিদেশি জাহাজ হইতে পলাতক নাবিক বা শিক্ষানবিশকে আটক ও প্রত্যাবর্তন।— ১০১

১৩৪ | পরিত্যক্ত নাবিকের প্রত্যাবর্তন, সহায়তা ও আর্থিক নিরাপত্তা।— ১০১

১৩৫ | বিদেশে নাবিক রেখে যাওয়ার উপর বিধিনিষেধ।—..১০২

১৩৬ | মৃত, সমুদ্রে নিখোঁজ বা বিদেশে অবশিষ্ট নাবিকের মজুরি ও সম্পত্তি।—.......................... ১০৩

১৩৭ | অননুমোদিতভাবে জাহাজে অবস্থানকারী ব্যক্তি (Stowaway) এবং বাধ্যতামূলকভাবে পরিবহনকৃত ব্যক্তির শাস্তি ও শৃঙ্খলা।—.. ১০৩

১৩৮ | ইউনিফর্ম (uniform)।— ১০৪

অষ্টম অধ্যায়...১০৫

কর্মরত নাবিকের বিরুদ্ধে মামলা ও বিচার কার্যক্রম।...১০৫

১৩৯ | সংজ্ঞা।—..১০৫

১৪০ | অপরাধের বিচারস্থল।—..১০৫

১৪১ | মামলা, আবেদন বা আপিলে কর্মরত নাবিকের তথ্য উল্লেখ।—..................................... ১০৬

১৪২ | কর্মরত বা আদালতে উপস্থিত হইতে অসমর্থ নাবিকের ক্ষেত্রে নোটিশ প্রদান।—................. ১০৬

১৪৩ | কর্মরত বা আদালতে উপস্থিত হইতে অসমর্থ নাবিকের ক্ষেত্রে আদালতের ক্ষমতা ।— ১০৬

১৪৪ | কর্মরত নাবিক সম্পর্কিত সন্দেহের ক্ষেত্রে শিপিং মাস্টারের প্রত্যয়ন।— ১০৬

১৪৫ | অন্যান্য ।—... ১০৬

নবম অধ্যায়..১০৭

নিরাপদ নৌচলাচল, লোডলাইন, সমুদ্রগামীতা, যাত্রীবাহী জাহাজ, ইত্যাদি.......................................১০৭

১৪৬ | অগ্নিনির্বাপন, জীবনরক্ষাকারী এবং রেডিও যন্ত্রপাতি ব্যবস্থা।— ১০৭

১৪৭ | লোডলাইন।— ১০৭

১৪/০৭/২০২৬

১৪৮ | সমুদ্রে চলাচলের ক্ষেত্রে অনুপযোগী জাহাজ সমুদ্রে প্রেরণ না করা।— ১০৮

১৪৯ | জাহাজের নিরাপদ পরিচালনা নিশ্চিতকরণে মালিকের দায়িত্ব।— ১০৯

১৫০ | জাহাজ বা জাহাজের সরঞ্জামের ত্রুটি বা ঘাটতি।— ১১০

১৫১ | যাত্রীবাহী, বিশেষ বাণিজ্যযাত্রীবাহী ও তীর্থযাত্রীবাহী জাহাজের জন্য প্রযোজ্য মানদন্ড।— ১১০

১৫২ | যাত্রীবাহী জাহাজের নিরাপত্তা সনদ ।— ১১০

১৫৩ | অনুমোদিত সংখ্যার অধিক যাত্রী বহনের দন্ড।— ১১১

১৫৪ | যাত্রীবাহী জাহাজ সম্পর্কিত অপরাধসমূহ।— ১১১

১৫৫ | বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজের নির্ধারিত স্থান।— ১১২

১৫৬ | বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রী বহনকারী জাহাজের ব্যবস্থাপনা ও সনদায়ন।— ১১৩

১৫৭ | চিকিৎসা কর্মচারী ও সেবক।— ১১৩

১৫৮ | বিশেষ বাণিজ্যযাত্রী বা তীর্থযাত্রীর জাহাজে আরোহণের পূর্বে স্বাস্থ্য পরীক্ষা।— ১১৪

দশম অধ্যায় ১১৪

টনেজ, সংঘর্ষ বিধি পরিপালন, মালামাল পরিবহন, অনুসন্ধান, উদ্ধার, ... ১১৪

মেরিটাইম নিরাপত্তা ১১৪

১৫৯ | জাহাজের টনেজ নির্ধারন।— ১১৪

১৬০ | আন্তর্জাতিক সংঘর্ষ নিরোধ বিধি পরিপালন।— ১১৫

১৬১ | সংঘর্ষের ক্ষেত্রে অন্য জাহাজকে সহায়তা প্রদানের বাধ্যবাধকতা।— ১১৫

১৬২ | সংঘর্ষের ক্ষেত্রে ক্ষতির বিভাজন।— ১১৬

১৬৩ | আবহাওয়া পর্যবেক্ষণ ও প্রতিবেদন।— ১১৬

১৬৪ | মালামাল পরিবহণ ।— ১১৭

১৬৫ | অনুসন্ধান ও উদ্ধার।— ১১৮

১৬৬ | সামুদ্রিক দুর্ঘটনা ও জরুরি প্রতিক্রিয়া ব্যবস্থাপনার জন্য নোডাল কর্তৃপক্ষ নিয়োগ।— ১১৮

১৬৭ | প্রাথমিক প্রতিক্রিয়াকারী পক্ষ।— ১১৯

১৬৮ | সামুদ্রিক দুর্ঘটনা প্রতিরোধ ও জরুরি প্রতিক্রিয়া পরিকল্পনা।— ১১৯

১৬৯ | নোডাল কর্তৃপক্ষের ক্ষমতা।— ১২০

১৭০ | বাধ্যতামূলক বীমা বা অন্যান্য আর্থিক নিরাপত্তা বজায় রাখা।— ১২০

১৭১ | মেরিটাইম নিরাপত্তা ।— ১২১

১৭২ | আন্তর্জাতিক নিরাপদ ব্যবস্থাপনা কোড প্রতিপালন ।— ১২৩

১৪/০৭/২০২৬

১৭৩ | মাস্টারের সার্বিক নিয়ন্ত্রণ ।— ১২৩
১৭৪ | অফিসিয়াল লগবই (Official Logbook)।— ১২৪
একাদশ অধ্যায় ১২৫
তদন্ত ১২৫
১৭৫ | সামুদ্রিক দুর্ঘটনা, নিরাপত্তা ও সুরক্ষা-সংক্রান্ত ঘটনা অবহিতকরন এবং প্রতিবেদন প্রদান।— ১২৫
১৭৬ | তদন্ত। — ১২৬
১৭৭ | তদন্ত কর্তৃপক্ষ ।— ১২৭
১৭৮ | তদন্ত পরিচালনার জন্য অন্য রাষ্ট্রের সহিত সমঝোতা ।— ১২৯
১৭৯ | নৌ দুর্ঘটনা , নাবিকের অযোগ্যতা, অসদাচরণ বা শৃঙ্খলাভঙ্গ সংক্রান্ত বিচারিক অনুসন্ধান।— ১৩০
১৮০ | নির্দিষ্ট অন্যান্য জলযানের ক্ষেত্রে এই অধ্যায়ের বিধানের প্রযোজ্যতা।— ১৩০
দ্বাদশ অধ্যায় ১৩১
দূষণ , দূষণ প্রতিরোধ ১৩১
১৮১ | দূষণ প্রতিরোধ।— ১৩১
১৮২ | বর্জ্য গ্রহণ সুবিধা (Reception Facilities)।— ১৩৩
১৮৩ | দূষণ নিয়ন্ত্রণ, প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ এবং ঘটনা প্রতিবেদন।— ১৩৩
১৮৪ | দূষণ প্রতিরোধ ও প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য নির্দেশ প্রদানের ক্ষমতা।— ১৩৫
১৮৫ | দূষণ পর্যবেক্ষণ, সনাক্তকরণ ও নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থা।— ১৩৬
১৮৬ | বিশ্লেষক নিয়োগ।— ১৩৬
১৮৭ | টেকসই নৌপরিবহন, সবুজ সামুদ্রিক উন্নয়ন এবং গ্রিনহাউস গ্যাস নির্গমন হ্রাস।— ১৩৬
ত্রয়োদশ অধ্যায় ১৩৭
তৈল দূষণের দায়, বাধ্যতামূলক বিমা ১৩৭
১৮৮ | এই অধ্যায়ের প্রয়োগ ।— ১৩৭
১৮৯ | সংজ্ঞা।— ১৩৮
১৯০ | তৈল দূষণের দায় এবং বাধ্যতামূলক বিমা সংক্রান্ত বিষয়াদি ।— ১৩৯
১৯১ | তৈল নির্গমন বা নিঃসরণের দায়।— ১৩৯
১৯২ | দায় হইতে অব্যাহতি।— ১৪০
১৯৩ | তৈল নিঃসরণের দায় সীমিতকরণ।— ১৪০
১৯৪ | মালিক এবং অন্যান্যদের যুগপৎ দায়।— ১৪১

১৪/০৭/২০২৬

১৯৫ | দাবির অবসান।— ১৪১

১৯৬ | বাল্ক হিসেবে পরিবহণরত তৈল দূষণের দায়ের বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা।— ১৪১

১৯৭ | বাঙ্কার তৈলের দূষণের দায়ের বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা।— ১৪২

১৯৮ | মহাপরিচালক কর্তৃক সনদ জারি, সনদ স্থগিত, বাতিল বা প্রত্যাহারের ক্ষমতা ।—.............. ১৪৩

১৯৯ | বিমাকারীর বিরুদ্ধে তৃতীয় পক্ষের অধিকার।— ১৪৪

২০০ | বাংলাদেশি আদালতের এখতিয়ার এবং বিদেশি রায়ের নিবন্ধন।— ১৪৫

২০১ | বাঙ্কার কনভেনশন বা তৈল দূষণের দায় কনভেনশন পক্ষভুক্ত নয় এমন রাষ্ট্রের আদালতের রায় কার্যকরকরণের সীমাবদ্ধতা।— ১৪৬

২০২ | কোনো জাহাজের বাধ্যতামূলক বিমার অপ্রযোজ্যতা।— ১৪৬

২০৩ | প্রতিকারমূলক দাবির অধিকার সংরক্ষণ।—...১৪৭

২০৪ | জাহাজ আটক রাখিবার ক্ষমতা।—...১৪৭

২০৫ | গ্রেফতার করার ক্ষমতা।— ১৪৮

২০৬ | জাহাজ বিক্রয়ের ক্ষমতা।—...১৪৮

২০৭ | আদায়কৃত অর্থ সরকারের নিকট জমা প্রদান।—...১৪৮

২০৮ | বীমাকারী, আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী বা পি অ্যান্ড আই ক্লাবের অনুমোদন।—.................১৪৮

২০৯ | তৈল দূষণের দায় সংক্রান্ত অন্যান্য বিষয়াদি ।—...১৪৯

চতুর্দশ অধ্যায় ১৪৯

রেক (Wreck) ১৪৯

২১০ | এই অধ্যায়ের প্রয়োগ ।— ১৪৯

২১১ | সংজ্ঞা ।—...১৫০

২১২ | রেক , রেক অপসারন এবং বাধ্যতামূলক বিমা সংক্রান্ত বিষয়াদি ।—............................১৫০

২১৩ | রেক রিসিভার।— ১৫০

২১৪ | রেক রিসিভারের দায়িত্ব।— ১৫০

২১৫ | বিপদগ্রস্ত জাহাজের ক্ষেত্রে রেক রিসিভারের ক্ষমতা।—..১৫১

২১৬ | সংলগ্ন ভূমিতে যাতায়াতের ক্ষমতা।— ১৫১

২১৭ | শক্তি প্রয়োগের মাধ্যমে লুন্ঠন ও বিশৃঙ্খলা দমনে রেক রিসিভারের ক্ষমতা।—.................. ১৫২

২১৮ | রেক আবিষ্কারকারী ব্যক্তি কর্তৃক পালনীয় বিধিবিধান।—... ১৫২

২১৯ | মালামাল ইত্যাদি সংক্রান্ত বিধান।—... ১৫২

২২০ | রেক রিসিভার কর্তৃক নোটিশ প্রদান।—..১৫৩

২২১ | রেকের উপর মালিকের দাবি।—..১৫৩

২২২ | কতিপয় ক্ষেত্রে তৎক্ষণাৎ রেক বিক্রয়।— ১৫৩

২২৩ | বন্দর বা সংরক্ষণ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক রেক অপসারণ।—..১৫৩

২২৪ | অদাবিকৃত রেকে সরকারের অধিকার।— ১৫৪

২২৫ | দাবির পরিপ্রেক্ষিতে রেকের মালিককে রেক হস্তান্তর।— ১৫৪

২২৬ | অদাবিকৃত রেকের হস্তান্তর।—..১৫৪

২২৭ | অদাবিকৃত রেকে স্বত্বের বিরোধ।—...১৫৫

২২৮ | বৈদেশিক বন্দরে রেক নেওয়া।— ১৫৫

২২৯ | বিধ্বস্ত জাহাজ বা রেকে হস্তক্ষেপ।— ১৫৫

২৩০ | রেক গোপন করিবার ক্ষেত্রে তল্লাশি পরোয়ানা।— ১৫৬

২৩১ | রেক রিসিভারের ব্যয় ও ফি।— ১৫৬

২৩২ | শুল্ক ও আবগারি নিয়ন্ত্রণ হইতে পণ্য ছাড়।—..১৫৬

২৩৩ | বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের মধ্যে ক্ষমতার প্রশ্নে সুপারিশ।—...১৫৬

২৩৪ | রেকের বিষয়ে অবহিতকরণ।—...১৫৬

২৩৫ | রেকের অবস্থান নির্ণয়, চিহ্নিতকরণ ও ঝুঁকি নির্ধারণ।—.. ১৫৭

২৩৬ | নিবন্ধিত মালিক কর্তৃক রেক অপসারণ।— ১৫৮

২৩৭ | অপসারণসংক্রান্ত শর্ত আরোপ ও রেক অপসারণে ব্যর্থতা।— ১৫৮

২৩৮ | রেক অপসারণ সংক্রান্ত ব্যয়।— ১৫৮

২৩৯ | তামাদি।—..১৫৯

২৪০ | কর্তৃপক্ষের ব্যয়।— ১৫৯

২৪১ | রেক অপসারণের বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা।— ১৫৯

২৪২ | সনদ উপস্থাপন।—...১৬০

২৪৩ | সনদ জারিকরণ।— ১৬০

২৪৪ | সনদ বাতিলকরণ।—...১৬১

২৪৫ | বিমাকারীর বিরুদ্ধে তৃতীয় পক্ষের অধিকার।—..১৬১

২৪৬ | সরকারি জাহাজ।—...১৬১

পঞ্চদশ অধ্যায়...১৬২

স্যালভেজ ১৬২
২৪৭ | এই অধ্যায়ের প্রয়োগ ।— ১৬২
২৪৮ | আর্ন্তজাতিক স্যালভেজ কনভেনশন এর প্রয়োগ।— ১৬৩
২৪৯ | সংজ্ঞা ।— ১৬৩
২৫০ | জাহাজ ও মালামাল এর স্যালভেজ।— ১৬৩
২৫১ | চুক্তি বাতিল বা সংশোধন।— ১৬৪
২৫২ | উদ্ধারকারীর, জাহাজমালিকের ও মাস্টারের কর্তব্য ।— ১৬৪
২৫৩ | পারিশ্রমিক বা সম্মানি নির্ধারণের মানদন্ড।— ১৬৫
২৫৪ | সরকার, বন্দর কর্তৃপক্ষ বা সরকারি কর্তৃপক্ষ কর্তৃক পরিচালিত উদ্ধার কার্যক্রম।— ১৬৫
২৫৫ | দাবি ও কার্যক্রম।—........ ১৬৫
২৫৬ | উদ্ধারকারীর অধিকার।— ১৬৬
২৫৭ | উদ্ধার কার্যক্রম সম্পর্কিত সরকারের ক্ষমতা ও দায়িত্ব।— ১৬৭
২৫৮ | জাহাজমালিক ও উদ্ধারকারীর মধ্যে বিরোধ নিষ্পত্তি।— ১৬৮
২৫৯ | মানব কল্যাণমূলক মালামাল উদ্ধার।— ১৬৯
২৬০ | বীমা বা অন্যান্য আর্থিক নিরাপত্তা বজায় রাখার বাধ্যবাধকতা।— ১৬৯
২৬১ | উদ্ধারকারীদের তালিকাভুক্তকরণ।— ১৬৯
২৬২ | আন্তর্জাতিক চুক্তি ও অন্যান্য আইনের বিধানের সংরক্ষণ।— ১৬৯
ষোড়শ অধ্যায় ১৭০
মেরিটাইম দায় সীমিতকরণ ১৭০
২৬৩ | সামুদ্রিক দাবির দায়সীমা সংক্রান্ত বিষয়াদি।— ১৭০
২৬৪ | আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক দাবির দায়সীমা কনভেনশনের প্রয়োগ।— ১৭০
২৬৫ | নির্দিষ্ট দাবির ক্ষেত্রে ক্ষতিপূরণ সংক্রান্ত দায়সীমা।— ১৭০
২৬৬ | দায়সীমা প্রয়োগের অধিকার হইতে বঞ্চিত হওয়া।— ১৭২
২৬৭ | দায় হইতে অব্যাহতি।— ১৭২
২৬৮ | পারস্পরিক দাবির সমন্বয়।— ১৭৩
২৬৯ | দায়সীমার পরিমাণ।— ১৭৩
২৭০ | যাত্রী-সংক্রান্ত দাবির দায়সীমা।— ১৭৩
২৭১ | ক্ষতি বা হানির দায় বণ্টন।— ১৭৪

২৭২ | প্রাণহানি বা শারীরিক জখম বা যৌথ ও পৃথক দায়।— ১৭৪
২৭৩ | প্রাণহানি বা শারীরিক জখম, আর্থিক অবদানের অধিকার।— ১৭৪
২৭৪ | দাবিসমূহের সমষ্টিকরণ।— ১৭৫
২৭৫ | দায়সীমা তহবিল গঠন।—.................... ১৭৫
২৭৬ | দায়সীমা তহবিল গঠন ব্যতিরেকে দায়সীমা প্রয়োগ।— ১৭৬
২৭৭ | দায়সীমা তহবিলের বণ্টন।— ১৭৬
২৭৮ | অন্যান্য কার্যধারার উপর নিষেধাজ্ঞা।— ১৭৭
২৭৯ | জাহাজ বা মালিকের বিরুদ্ধে কার্যধারার সময়সীমা।— ১৭৭
২৮০ | পোতাশ্রয়, বন্দর ও ডক কর্তৃপক্ষের দায় সীমিতকরণ।—.................... ১৭৮
সপ্তদশ অধ্যায় ১৮০
মেরিটাইম লিয়েন.................... ১৮০
২৮১ | মেরিটাইম লিয়েন ।— ১৮০
২৮২ | আন্তর্জাতিক মেরিটাইম লিয়েন ও মর্টগেজ কনভেনশনের প্রয়োগ ।— ১৮০
২৮৩ | নাবিকের মজুরির উপর সামুদ্রিক লিয়েন (Maritime Lien)।— ১৮০
২৮৪ | মাস্টারের সামুদ্রিক লিয়েন ও অন্যান্য অধিকার।—....................১৮১
২৮৫ | সামুদ্রিক লিয়েনের অগ্রাধিকার।— ১৮১
অষ্টাদশ অধ্যায় ১৮২
মৎস্য জাহাজ ১৮২
২৮৬ | অধ্যায়ের প্রয়োগ।— ১৮২
২৮৭ | টনেজ নির্ধারণ।—.................... ১৮২
২৮৮ | মৎস্য জাহাজ জাহাজের নিবন্ধন।— ১৮২
২৮৯ | মৎস্য আহরণকারী জাহাজে নির্ধারিত বিবরণ অঙ্কিতকরণ।— ১৮৩
২৯০ | নাম এবং মালিকানা পরিবর্তন ।— ১৮৩
২৯১ | পরিদর্শন ও পরিদর্শন সনদ ।— ১৮৪
২৯২ | মৎস্য জাহাজের স্কিপার ও নাবিকদের সনদ।—.................... ১৮৫
২৯৩ | মৎস্য জাহাজের নিরাপদ চলাচল ও ন্যূনতম নিরাপদ নাবিক সংখ্যা সনদ।—.................... ১৮৬
২৯৪ | নাবিক সংক্রান্ত বিবরণী সংরক্ষণ ।—....................১৮৬
২৯৫ | মৎস্য জাহাজের আইনগত প্রয়োগ ।— ১৮৭

১৪/০৭/২০২৬

২৯৬ | মৎস্য জাহাজের বন্ধক (Mortgage) ।— ১৮৭
২৯৭ | পরিদর্শন, শিথিল (Exemption) অথবা সমতুল্য (Equivalent) সনদ।— ১৮৭
২৯৮ | জাহাজ সম্পর্কিত কতিপয় বিধান মৎস্য জাহাজের ক্ষেত্রে প্রয়োগ ।— ১৮৭
উনবিংশ অধ্যায়........ ১৮৮
প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজ........ ১৮৮
২৯৯ | অধ্যায়ের প্রয়োগ ।— ১৮৮
৩০০ | প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজের নিবন্ধন সনদ।— ১৮৮
৩০১ | পরিদর্শন ও পরিদর্শন সনদ ।— ১৮৯
৩০২ | অতিরিক্ত মাল বা যাত্রী বোঝাই নিবারণ।— ১৯০
৩০৩ | পণ্য সমুদ্রে নিক্ষেপ (Jettison) সংক্রান্ত তদন্ত ।— ১৯০
৩০৪ | পরিদর্শন, শিথিল (Exemption) অথবা সমতুল্য (Equivalent) সনদ।— ১৯১
৩০৫ | বিদেশি প্রমোদতরি বা ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজ আটক ইত্যাদি।— ১৯১
৩০৬ | জাহাজ ও মৎস্য আহরণকারী জাহাজ সম্পর্কিত কতিপয় বিধানের পালতোলা জাহাজের ক্ষেত্রে প্রয়োগ ।— ১৯১
বিংশ অধ্যায়........ ১৯২
আইনগত কার্যধারা........ ১৯২
৩০৭ | সার্ভে আপিল ।— ১৯২
৩০৮ | নৌআদালতের গঠন।— ১৯৩
৩০৯ | নৌআদালতের ক্ষমতা ও কার্যপদ্ধতি।— ১৯৩
৩১০ | জটিল মামলায় বিশেষজ্ঞ ব্যক্তির মতামত গ্রহণ।— ১৯৩
৩১১ | তদন্ত, অনুসন্ধান বা অনুসন্ধান কমিশনে নিযুক্ত ব্যক্তির পারিশ্রমিক।— ১৯৩
৩১২ | অপরাধের বিচার।— ১৯৪
৩১৩ | অপরাধ অনুযায়ী আদালতের এখতিয়ার।— ১৯৪
৩১৪ | উপকূলীয় জাহাজের উপর এখতিয়ার।— ১৯৪
৩১৫ | পরিত্যক্ত জাহাজের ক্ষেত্রে সরকারের ক্ষমতা।— ১৯৪
৩১৬ | জাহাজে সংঘটিত অপরাধের ক্ষেত্রে এখতিয়ার।— ১৯৫
৩১৭ | বিচারের স্থান।— ১৯৫
৩১৮ | কতিপয় ক্ষেত্রে দন্ড কার্যকরকরণ।— ১৯৬

৩১৯ | সাক্ষী উপস্থাপন না হইলে সাক্ষ্য হিসেবে জবানবন্দির গ্রহণযোগ্যতা।—........................... ১৯৬

৩২০ | কতিপয় জাহাজ ত্যাগের অভিযোগের ক্ষেত্রে কার্যধারা।—.. ১৯৬

৩২১ | ক্ষতিসাধনকারী বা দায়ী বিদেশি জাহাজ আটকের ক্ষমতা।—...১৯৭

৩২২ | অস্থাবর সম্পত্তি ক্রোকের মাধ্যমে বেতন ইত্যাদি সংগ্রহ।— ১৯৮

৩২৩ | জাহাজ ক্রোকের মাধ্যমে মজুরি, অর্থদণ্ড ইত্যাদি সংগ্রহ।— ১৯৮

৩২৪ | বিদেশি জাহাজের বিরুদ্ধে কার্যধারা সম্পর্কে নোটিশ প্রদান।—... ১৯৮

৩২৫ | দলিলাদি জারি।— ১৯৯

৩২৬ | উন্মুক্ত সমুদ্রে বিদেশি জাহাজ অনুসরণ ও আটক করার ক্ষমতা।—................................. ১৯৯

৩২৭ | সত্যায়নের প্রমাণ অনাবশ্যক।— ১৯৯

৩২৮ | অর্থদণ্ডের প্রয়োগ।—.. ২০০

৩২৯ | কতিপয় ব্যক্তি সরকারি কর্মচারী হিসেবে বিবেচিত হইবে।— ২০০

৩৩০ | স্বতন্ত্র জাহাজ সার্ভেয়ারের যোগ্যতা ও সনদায়ন।— ২০০

৩৩১ | দায়িত্ব ইত্যাদি পালনে বাধাদান বা অন্তরায় সৃষ্টির দণ্ড।—.. ২০০

৩৩২ | এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধি বা আদেশ বা আন্তর্জাতিক কনভেনশন বা প্রোটোকল বা চুক্তিসমূহ ভঙ্গের ক্ষেত্রে দণ্ড ও কার্যক্রম।—...২০১

৩৩৩ | কোম্পানি কর্তৃক অপরাধ সংঘটন।—...২০১

৩৩৪ | আইন লঙ্ঘনকারী জাহাজ-মালিকের ক্ষেত্রে বিশেষ ব্যবস্থা গ্রহণ।—................................ ২০২

৩৩৫ | অপরাধের তদন্ত, বিচার ইত্যাদি।— ২০২

৩৩৬ | অব্যাহতি প্রদানের ক্ষমতা।—... ২০২

৩৩৭ | সরল বিশ্বাসে কৃত কাজকর্ম।— ২০৩

৩৩৮ | মোবাইল কোর্ট এর এখতিয়ার।— ২০৩

৩৩৯ | প্রশাসনিক জরিমানা।—...২০৩

৩৪০ | জাল, বিকৃত বা মিথ্যা সনদ ও দলিলের ব্যবহার।—.. ২০৪

একবিংশ অধ্যায় ২০৫

আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রোটোকল ও চুক্তি প্রয়োগ.. ২০৫

৩৪১ | বাংলাদেশ কর্তৃক বলবৎযোগ্য কনভেনশন, প্রোটোকল ও চুক্তি প্রয়োগ।— ২০৫

৩৪২ | আন্তর্জাতিক নিরীক্ষা।— ২০৭

৩৪৩ | তথ্য প্রেরণ।— ২০৭

৩৪৪ | জাহাজসমূহ কনভেনশনের বাধ্যবাধকতা ও শর্তাদি ।—... ২০৮

৩৪৫ | জাহাজ, কোম্পানি ও বন্দরের সার্ভে , নিরীক্ষা এবং সনদায়ন।— ২০৯

৩৪৬ | শিথিল (Exemption) অথবা সমতুল্য (Equivalent) সনদ জারি।— ২১০

৩৪৭ | বিকল্প ব্যবস্থা বা সমমানের বিধান অনুমোদনের ক্ষমতা।—..২১০

৩৪৮ | বিদেশী সনদের স্বীকৃতি।— ২১১

৩৪৯ | বিদেশি জাহাজকে বাংলাদেশে সনদ প্রদান এবং বাংলাদেশি জাহাজের জন্য বিদেশে সনদ প্রাপ্তি।— ২১১

৩৫০ | সার্ভেয়ার এবং প্রয়োগকারী কর্মচারী নিয়োগ।—.. ২১২

৩৫১ | সার্ভেয়ার এবং প্রয়োগকারী কর্মচারীর ক্ষমতা।—.. ২১২

৩৫২ | জাহাজের আটক কার্যকরকরণ।—..২১৩

দ্বাবিংশ অধ্যায় ২১৫

বিবিধ... ২১৫

৩৫৩ | ক্ষমতা অর্পণ।— ২১৫

৩৫৪ | বিদেশে কনস্যুলার অফিসসমূহের সহায়তা।— ২১৫

৩৫৫ | অন্যান্য রাষ্ট্র বা সংস্থার সহিত চুক্তি সম্পাদনের ক্ষমতা।—.. ২১৬

৩৫৬ | বাংলাদেশের নৌপরিবহনের স্বার্থ সংরক্ষণে সরকারের ক্ষমতা।—................................ ২১৬

৩৫৭ | কমিটি গঠনের ক্ষমতা।—... ২১৭

৩৫৮ | আদেশ জারির ক্ষমতা।—... ২১৭

৩৫৯ | অসুবিধা দূরীকরণ।—... ২১৭

৩৬০ | বিধানসমূহের মধ্যে অসামঞ্জস্যের ক্ষেত্রে অধিক কঠোর বিধানের প্রাধান্য ।—.................. ২১৭

৩৬১ | তফসিল সংশোধন।—.. ২১৮

৩৬২ | তথ্য, উপাত্ত ও দলিলাদি তলব করিবার ক্ষমতা।— ২১৮

৩৬৩ | রেকর্ড সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা ।—.. ২১৮

৩৬৪ | ইলেকট্রনিক রেকর্ডের ব্যবহার ও সংরক্ষণ।— ২১৮

৩৬৫ | ইলেকট্রনিক রেকর্ডের গ্রহণযোগ্যতা।—.. ২১৯

৩৬৬ | ফি নির্ধারণ, ফি আদায় এবং প্রাপ্ত অর্থের ব্যবহার।—... ২১৯

৩৬৭ | বিধি প্রণয়নের ক্ষমতা।—... ২২০

৩৬৮ | রহিতকরণ ও হেফাজত।—.. ২২০

১৪/০৭/২০২৬

৩৬৯। ইংরেজিতে অনূদিত পাঠ প্রকাশ।— ২২২
তফসিল-১.. ২২৩

বাংলাদেশ মার্চেন্ট শিপিং বিল, ২০২৬

বাংলাদেশের পতাকাবাহী জাহাজসহ বাংলাদেশের সমুদ্রসীমায় চলাচলকারী সকল জাহাজের নিরাপদ চলাচল ও সুরক্ষা নিশ্চিতকরণের এবং দেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি ও বাণিজ্য সম্প্রসারণের লক্ষ্যে দক্ষ নৌপরিবহন ব্যবস্থাপনা প্রণয়নের লক্ষ্যে আনীত বিল।

যেহেতু 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 The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 এবং আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থা (ILO) এর নাবিকদের কর্মপরিবেশ সংক্রান্ত কনভেনশন MLC 2006 এবং কনভেনশনসমূহের প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহ বিবেচনায় বাংলাদেশের পতাকাবাহী জাহাজসমূহের নির্মাণ, রেজিস্ট্রেশন ও নিরাপদে চলাচল এবং পরিচালনা করার প্রয়োজনীয়তা রয়েছে; এবং

যেহেতু Bangladesh Merchant Shipping Ordinance, 1983 (Ordinance No. XXVI of 1983) রহিতপূর্বক যুগোপযোগী ও হালনাগাদ বিধান সম্বলিত আইন প্রণয়ন করা সমীচীন ও প্রয়োজনীয়;

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 সমুদ্রসীমার মধ্যে 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।—

বিষয় বা প্রসঙ্গের পরিপন্থি কোনো কিছু না থাকিলে, এই আইনে,—

(১) 'অধিদপ্তর' অর্থ নৌপরিবহন অধিদপ্তর;

(২) 'অভ্যন্তরীণ জলসীমা' অর্থ Territorial Waters and Maritime Zones Act, 1974 (Act No. XXVI of 1974) বা তৎপরবর্তী প্রযোজ্য সংশোধনীতে বা প্রণীত আইনে Internal Waters সংজ্ঞার্থ অনুযায়ী অঞ্চল;

(৩) 'অভ্যন্তরীণ জাহাজ' অর্থ Inland Shipping Ordinance, 1976 (Ordinance No. LXXII of 1976) বা তৎপরবর্তী প্রযোজ্য সংশোধনীতে বা প্রণীত আইনের অধীনে নিবন্ধিত নৌযান;

(৪) 'অপরাধ' অর্থ এই আইনের অধীন দণ্ডনীয় কোনো অপরাধ;

(৫) 'আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা' অর্থ International Maritime Organization (IMO) বুঝাইবে;

(৬) 'আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থা' অর্থ International Labour Organization (ILO) বুঝাইবে;

(৭) 'অনুমোদিত ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি' অর্থ সরকার কর্তৃক অনুমোদিত এবং ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি যাহা বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক মেরিটাইম কনভেনশন ও কোড অনুযায়ী স্বীকৃত সংস্থা (Recognized Organization) হিসেবে গণ্য হইবে;

(৮) 'উপকূলীয় সমুদ্রযাত্রা (Coastal Voyage)' অর্থ—

(ক) সম্পূর্ণরূপে বাংলাদেশের সমুদ্রসীমায় পরিচালিত বন্দর বা স্থানসমূহে বাণিজ্যিক কাজে কোনো সমুদ্রযাত্রা; বা

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

(৯) 'উপকূলীয় জাহাজ (Coasting Ship)' অর্থ এমন কোনো জাহাজ, যাহা একচেটিয়াভাবে বাংলাদেশের বন্দর বা স্থানের মধ্যে অথবা সরকার কর্তৃক নির্ধারিত উপকূলীয় সমুদ্রযাত্রায় (Coastal Voyage) বাণিজ্যিক কার্যক্রমে নিয়োজিত থাকে এবং যাহার পরিচালন

এলাকা, পরিচালনার শর্ত ও অন্যান্য যোগ্যতা সরকার কর্তৃক প্রজ্ঞাপন বা এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি দ্বারা নির্ধারিত;

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

(১১) 'উপকূলীয় ব্যবসা (Coasting Trade)' অর্থ উপকূলীয় সমুদ্রযাত্রার মাধ্যমে বাংলাদেশের বন্দর বা স্থানসমূহের মধ্যে অথবা বাংলাদেশ এবং অন্য কোনো রাষ্ট্রের মধ্যে সম্পাদিত উপকূলীয় নৌপরিবহন চুক্তি (Coastal Shipping Agreement) অনুসারে নির্ধারিত বন্দর বা স্থানসমূহের মধ্যে সমুদ্রপথে যাত্রী, মালামাল বা উভয়ের 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) 'এজেন্ট (Agent)' অর্থ কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে জাহাজ-মালিক বা চার্টারার বা জাহাজের মাস্টার কর্তৃক উহার পক্ষে কার্য সম্পাদনের জন্য যথাযথভাবে ক্ষমতাপ্রাপ্ত ব্যক্তি; এবং জাহাজটি কোনো বন্দরে অবস্থান করিলে, উক্ত ব্যক্তির সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত বা স্বীকৃত হইতে হইবে;

(১৪) 'একচ্ছত্র অর্থনৈতিক অঞ্চল' অর্থ Territorial Waters and Maritime Zones Act, 1974 (Act No. XXVI of 1974) এবং প্রযোজ্য সংশোধনীতে প্রদত্ত Exclusive Economic Zone (EEZ) সংজ্ঞার্থ অনুযায়ী অঞ্চল;

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

(১৬) 'কাউন্সিল' অর্থ এই আইনের ধারা ১৫ এর অধীন গঠিত মেরিটাইম কাউন্সিল;

(১৭) 'কোম্পানি' অর্থ কোম্পানি আইন, ১৯৯৪ তৎপরবর্তী প্রযোজ্য সংশোধনীতে বা প্রণীত আইনে 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;

(গ) জাহাজের মালিক অথবা অন্য কোনো ব্যক্তি, প্রতিষ্ঠান বা সংস্থা, যেমন—জাহাজ ব্যবস্থাপক (Ship Manager), বেয়ারবোট চার্টারার (Bareboat Charterer) বা অন্য কোনো সংস্থা, যাহা জাহাজের মালিকের নিকট হইতে জাহাজ পরিচালনার দায়িত্ব গ্রহণ করিয়াছে এবং উক্ত দায়িত্ব গ্রহণের মাধ্যমে International Safety Management Code (ISM Code) অথবা এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধির অধীন আরোপিত জাহাজ

পরিচালনা, নিরাপত্তা ও দূষণ প্রতিরোধ সংক্রান্ত সকল কর্তব্য ও দায়িত্ব পালন করিতে সম্মত হইয়াছে;

(১৮) 'গ্রস টনেজ (Gross Tonnage)' অর্থ ধারা ১৫৯ উপধারা ২ অনুযায়ী নির্ধারিত গ্রস টনেজ।

(১৯) 'জাহাজ' অর্থ সামুদ্রিক পরিবেশে ব্যবহৃত বা ব্যবহারের উপযোগী যেকোনো ধরনের জলযান, এবং ইহার মধ্যে সকল ধরনের কার্গো জাহাজ, যাত্রীবাহী জাহাজ, পালতোলা জাহাজ, মৎস্য জাহাজ, বার্জ, লাইটার, আনন্দযান (Pleasure Craft), সাবমার্সিবল, সেমি-সাবমার্সিবল, হাইড্রোফয়েল, নন-ডিসপ্লেসমেন্ট ক্রাফট, উভচর জলযান (Amphibious Craft), উইং-ইন-গ্রাউন্ড ক্রাফট (Wing-in-Ground Craft), উচ্চগতির নৌযান (High-Speed Craft) , পারমানবিক শক্তিচালিত নৌযান, মোবাইল অফশোর ড্রিলিং ইউনিট, মোবাইল অফশোর ইউনিট, স্বয়ংক্রিয় বা দূরনিয়ন্ত্রিত সামুদ্রিক জাহাজ (Maritime Autonomous Surface Ship—MASS), বিশেষ উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত জাহাজ (Special Purpose Ship—SPS) এবং সামুদ্রিক পরিবেশে ব্যবহৃত বা ব্যবহারের উপযোগী অন্য যে কোনো প্রকার জলযান অন্তর্ভুক্ত হইবে, উহা যান্ত্রিক শক্তিচালিত হউক বা না হউক (জলে চলাচলযোগ্য সমুদ্র উড়োজাহাজ ব্যতীত) ইহার অন্তর্ভুক্ত হইবে;

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

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

(২২) 'জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কনভেনশন' অর্থ Hong Kong International Convention for the safe and environmentally sound recycling of ships, 2009 (Hong Kong Convention) এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে;

(২৩) 'জ্বালানি (Fuel)' অর্থ অপরিশোধিত তৈল (Crude Oil), তৈলজাত পদার্থ, ভারী বা হালকা জ্বালানি তৈল, গ্যাস, বিকল্প জ্বালানি, অথবা এমন কোনো পদার্থ, শক্তির উৎস (Energy Source) বা শক্তি বাহক (Energy Carrier), যাহা জাহাজ, ভাসমান স্থাপনা, অফশোর স্থাপনা, সামুদ্রিক প্ল্যাটফর্ম, যন্ত্র, সরঞ্জাম, ব্যবস্থা, উপকরণ, ইঞ্জিন, বিদ্যুৎ উৎপাদন ব্যবস্থা বা অন্য কোনো যান্ত্রিক বা বৈদ্যুতিক ব্যবস্থার চালনা (Propulsion), পরিচালনা, শক্তি উৎপাদন বা শক্তি সরবরাহের উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত হয়;

(২৪) 'জেন্ডারভিত্তিক সহিংসতা ও হয়রানি' অর্থ কর্মক্ষেত্রে এমন সহিংসতা ও হয়রানি যাহা জেন্ডার, জেন্ডার পরিচয়, জেন্ডার অভিব্যক্তি, অথবা বৈষম্যমূলক জেন্ডার সংবেদনশীলতার উপর ভিত্তি করিয়া ঘটে, অথবা যাহা একটি নির্দিষ্ট জেন্ডার, জেন্ডার পরিচয় বা জেন্ডার অভিব্যক্তির ব্যক্তিদের উপর ক্ষতিকর বা অসামঞ্জস্যপূর্ণ প্রভাব ফেলে, ইহার মধ্যে যৌন হয়রানিও অন্তর্ভুক্ত হইবে;

১৪/০৭/২০২৬

(২৫) 'টেকসই নৌপরিবহন (Sustainable Shipping)' অর্থ এমন নৌপরিবহন ব্যবস্থা, জাহাজ পরিচালনা, ব্যবস্থাপনা ও সংশ্লিষ্ট সামুদ্রিক কার্যক্রম, যাহা নৌ-নিরাপত্তা (Maritime Safety), সামুদ্রিক সুরক্ষা (Maritime Security), সমুদ্র পরিবেশ সংরক্ষণ, দূষণ প্রতিরোধ, জ্বালানি দক্ষতা (Energy Efficiency), গ্রিনহাউস গ্যাস ও অন্যান্য দূষণকারী নির্গমন হ্রাস, সম্পদের দক্ষ ব্যবহার, জলবায়ু সহনশীলতা (Climate Resilience), অর্থনৈতিক কার্যকারিতা এবং সামাজিক দায়বদ্ধতা নিশ্চিত করিয়া এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি এবং বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক কনভেনশনসমূহের সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণভাবে পরিচালিত হয়;

(২৬) 'ট্যাংকার' অর্থ অর্থ এমন কোনো জাহাজ, যাহা তরল পণ্য (Liquid Cargo) অথবা গ্যাস জাতীয় মালামাল বাল্ক আকারে (In Bulk) পরিবহনের উদ্দেশ্যে নির্মিত, অভিযোজিত বা ব্যবহৃত হয় এবং উহার অন্তর্ভুক্ত হইবে—

(ক) তৈলবাহী জাহাজ (Oil Tanker);

(খ) রাসায়নিক পদার্থবাহী জাহাজ (Chemical Tanker);

(গ) ক্ষতিকর তরল পদার্থবাহী জাহাজ (Noxious Liquid Substance Tanker বা NLS Tanker); এবং

(ঘ) গ্যাসবাহী জাহাজ (Gas Carrier), যাহা গ্যাস বা বাল্ক আকারে তরলীকৃত গ্যাস পরিবহনের উদ্দেশ্যে নির্মিত, অভিযোজিত বা ব্যবহৃত হয়।

ব্যাখ্যা।— এই ধারার উদ্দেশ্যে ''তৈলবাহী জাহাজ (Oil Tanker)'', ''রাসায়নিক পদার্থবাহী জাহাজ (Chemical Tanker)'', ''ক্ষতিকর তরল পদার্থবাহী জাহাজ (NLS Tanker)'' এবং ''তরলীকৃত গ্যাসবাহী জাহাজ (Gas Carrier)'' বলিতে বাংলাদেশ কর্তৃক গৃহীত বা অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন, কোড বা তদধীন প্রণীত বিধিতে উল্লিখিত অর্থকে বুঝাইবে।

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

(২৮) '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 বা এমন কোনো পদার্থ, শক্তির উৎস (Energy Source) বা শক্তি বাহক (Energy Carrier), যাহা জাহাজের চালনা (Propulsion) অথবা জাহাজে স্থাপিত

কোনো যন্ত্র, সরঞ্জাম, ব্যবস্থা বা উপকরণের পরিচালনা, শক্তি উৎপাদন বা শক্তি সরবরাহের উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত হয়;

(২৯) 'বাংকার তৈল' অর্থ কোনো হাইড্রোকার্বন খনিজ তৈল যাহা কোনো জাহাজ কর্তৃক পরিবাহিত হয় এবং উক্ত জাহাজের চালনায় ব্যবহৃত হয়, যাহার মধ্যে লুব্রিকেটিং তেল (Lubricating Oil) অন্তর্ভুক্ত থাকিবে এবং উক্ত তৈলের কোনো অবশিষ্টাংশও ইহাতে অন্তর্ভুক্ত হইবে;

(৩০) 'সামুদ্রিক দুর্ঘটনা (Marine Casualty)' অর্থ জাহাজ পরিচালনার সহিত প্রত্যক্ষভাবে সম্পর্কিত এমন কোনো একক ঘটনা বা ধারাবাহিক ঘটনাকে বুঝাইবে, যাহার ফলে নিম্নবর্ণিত যেকোনো একটি বা একাধিক ঘটনা সংঘটিত হয়, যথা:—

(ক) কোনো ব্যক্তির মৃত্যু বা গুরুতর শারীরিক বা মানসিক আঘাতপ্রাপ্ত হওয়া;

(খ) কোনো ব্যক্তি জাহাজ হইতে নিখোঁজ বা সমুদ্রে পতিত হওয়া;

(গ) কোনো জাহাজ বা মাল হারাইয়া যাওয়া, হারাইয়া গিয়াছে বলিয়া অনুমিত হওয়া অথবা পরিত্যক্ত হওয়া;

(ঘ) কোনো জাহাজের বা মালের উল্লেখযোগ্য বস্তুগত ক্ষতি বা ভৌত ক্ষতি (Material Damage) সাধিত হওয়া;

(ঙ) কোনো জাহাজ চরগ্রস্ত (Stranding), অচল (Disabling) হওয়া অথবা অন্য কোনো জাহাজের সহিত সংঘর্ষে (Collision) জড়িত হওয়া;

(চ) জাহাজের বাহিরে অবস্থিত কোনো সামুদ্রিক অবকাঠামোর উল্লেখযোগ্য ক্ষতি সাধিত হওয়া, যাহার ফলে জাহাজ, অন্য কোনো জাহাজ বা কোনো ব্যক্তির নিরাপত্তা গুরুতরভাবে বিপন্ন হইতে পারে;

(ছ) কোনো জাহাজের বা মালের ক্ষতির কারণে পরিবেশের গুরুতর ক্ষতি সংঘটিত হওয়া অথবা এইরূপ গুরুতর পরিবেশগত ক্ষতির সুস্পষ্ট সম্ভাবনা সৃষ্টি হওয়া;

তবে শর্ত থাকে যে, জাহাজের নিরাপত্তা, কোনো ব্যক্তির জীবন বা পরিবেশের ক্ষতিসাধনের উদ্দেশ্যে ইচ্ছাকৃতভাবে সংঘটিত কোনো কার্য বা ইচ্ছাকৃত অবহেলা (Deliberate Act or Omission) এই ধারার উদ্দেশ্যে "সামুদ্রিক দুর্ঘটনা" বলিয়া গণ্য হইবে না;

(৩১) 'সামুদ্রিক ঘটনা (Marine Incident)' বলিতে জাহাজ পরিচালনার সহিত প্রত্যক্ষভাবে সম্পর্কিত এমন কোনো একক ঘটনা বা ধারাবাহিক ঘটনাকে বুঝাইবে, যাহা 'সামুদ্রিক দুর্ঘটনা (Marine Casualty)' নহে, কিন্তু যাহার ফলে জাহাজ, জাহাজে অবস্থানরত ব্যক্তি, অন্য কোনো ব্যক্তি অথবা পরিবেশের নিরাপত্তা বিপন্ন হইয়াছে বা যথাসময়ে প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ না করা হইলে বিপন্ন হইতে পারিত।

তবে শর্ত থাকে যে, জাহাজের নিরাপত্তা, কোনো ব্যক্তির জীবন বা পরিবেশের ক্ষতিসাধনের উদ্দেশ্যে ইচ্ছাকৃতভাবে সংঘটিত কোনো কার্য বা ইচ্ছাকৃত অবহেলা (Deliberate Act or Omission) এই ধারার উদ্দেশ্যে "সামুদ্রিক ঘটনা" বলিয়া গণ্য হইবে না;

(৩২) 'দূষণ' অর্থ বাংলাদেশ পরিবেশ সংরক্ষণ আইন, ১৯৯৫ তৎপরবর্তী প্রযোজ্য সংশোধনীতে বা প্রণীত আইনে এ বর্ণিত দূষণ;

(৩৩) 'দূষণগত ক্ষতি' অর্থ—

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

(খ) প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থার ব্যয়; অথবা

(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;

(৩৪) 'নাবিক (Seafarer)' অর্থ অর্থ মাস্টারসহ এমন কোনো ব্যক্তি, যিনি কোনো জাহাজে যে কোনো পদে, দায়িত্বে বা কর্মে নিয়োজিত, নিযুক্ত বা কর্মরত আছেন; তবে নিম্নবর্ণিত ব্যক্তিগণ ইহার অন্তর্ভুক্ত হইবেন না, যথা:-

(ক) পাইলট;

(খ) বন্দরকর্মী, ভ্রাম্যমাণ স্টিভেডোর (Travelling Stevedore);

(গ) জাহাজ বন্দরে অবস্থানকালে অস্থায়ীভাবে জাহাজে নিযুক্ত ব্যক্তি, নিরাপত্তা কর্মী;

(ঘ) জাহাজ পরিদর্শক (Ship Surveyor), নিরীক্ষক (Auditor) বা পরিদর্শনকারী কর্মকর্তা;

(ঙ) যন্ত্রপাতি মেরামত বা রক্ষণাবেক্ষণকারী প্রযুক্তিবিদ (Equipment Repair or Service Technician) এবং রাইডিং ক্রু (Riding Crew), যাহাদের প্রধান কর্মস্থল স্থলভাগে;

(চ) অতিথি, বিনোদনকর্মী (Guest Entertainer), যিনি অস্থায়ী বা স্বল্পমেয়াদে জাহাজে কর্মসম্পাদন করেন এবং যাহার প্রধান কর্মস্থল স্থলভাগে;

(ছ) জাহাজ-মালিকের স্থলভিত্তিক কর্মকর্তা বা কর্মচারী (Shore-based Personnel);

(জ) যাহার প্রধান কর্মস্থল (Primary Work Station) জাহাজ নহে;

(ঝ) সরকার কর্তৃক অনুমোদিত কর্তৃপক্ষের আদেশ দ্বারা নাবিক হিসাবে গণ্য হইবে না বলিয়া ঘোষিত কোনো ব্যক্তি বা ব্যক্তি শ্রেণি;

(৩৫) 'নাবিক-নিয়োগ চুক্তি (Seafarer's Employment Agreement)' অর্থ, কোনো জাহাজে নাবিক হিসেবে নিযুক্ত বা কর্মরত কোনো ব্যক্তির সঙ্গে তাহাকে নিয়োগদান কারী

ব্যক্তি জাহাজের মালিক বা তৎকর্তৃক যথাযথভাবে ক্ষমতাপ্রাপ্ত প্রতিনিধির মধ্যে সম্পাদিত লিখিত চাকরির চুক্তি (Contract of Employment) বা কর্মচুক্তি (Articles of Agreement) যাহাতে নাবিকের নিয়োগের শর্তাবলি, অধিকার ও দায়িত্ব নির্ধারিত থাকিবে।

(৩৬) '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;

(৩৭) 'নিবন্ধন বন্দর (Port of Registry)' অর্থ এই আইনের অধীন সরকার কর্তৃক নিবন্ধন বন্দর হিসাবে ঘোষিত কোনো বন্দর বা স্থান এবং কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে উহা যে বন্দরে নিবন্ধিত, সেই বন্দর।

(৩৮) 'নৌআদালত' অর্থ এই আইনের ধারা ৩০৮ এর অধীন গঠিত নৌআদালত;

(৩৯) 'নেট টনেজ (Net Tonnage)' অর্থ ধারা ১৫৯ এর উপধারা ২ অনুযায়ী নির্ধারিত নেট টনেজ।

(৪০) 'নোডাল কর্তৃপক্ষ (Nodal Authority)' অর্থ সরকার কর্তৃক এই আইনের উদ্দেশ্যে মনোনীত কোনো মন্ত্রণালয়, অধিদপ্তর, সংস্থা বা কর্তৃপক্ষ, যাহা অনুসন্ধান ও উদ্ধার (Search and Rescue), জরুরি সাড়া প্রদান (Emergency Response), আন্তঃসংস্থা সমন্বয়, তথ্য বিনিময় এবং বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, চুক্তি ও ব্যবস্থার অধীন অর্পিত দায়িত্ব পালনের দায়িত্বপ্রাপ্ত ;

(৪১) 'পরিত্যক্ত নাবিক (Abandoned Seafarer)' অর্থ এমন কোনো নাবিক, যাহাকে জাহাজ মালিক প্রত্যাবর্তনের (Repatriation) ব্যবস্থা করিতে ব্যর্থ হইয়াছে, অথবা বিদেশে বা অন্য কোনো স্থানে প্রয়োজনীয় ভরণপোষণ ও সহায়তা ব্যতীত পরিত্যক্ত অবস্থায় রাখিয়াছে , অথবা অনধিক ২ (দুই) মাস বা তদূর্ধ্ব সময়ের জন্য তাহার প্রাপ্য বেতন বা অন্যান্য চুক্তিভিত্তিক আর্থিক সুবিধা প্রদান করিতে ব্যর্থ হইয়াছে; এবং যিনি Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)-এর অধীন পরিত্যক্ত নাবিক হিসেবে গণ্য।

(৪২) 'পরিত্যক্ত জাহাজ (Abandoned Vessel)' অর্থ এমন কোনো জাহাজ, যাহা—

(ক) জাহাজ-মালিক কর্তৃক পুনরুদ্ধারের যুক্তিসঙ্গত সম্ভাবনা বা পুনরায় দখলে ফিরিয়া আসিবার অভিপ্রায় ব্যতিরেকে পরিত্যক্ত হইয়াছে; অথবা

(খ) যাহার মাস্টারের নিকট জাহাজ পরিচালনা, রক্ষণাবেক্ষণ বা নিরাপদ পরিচালনার জন্য পর্যাপ্ত আর্থিক সামর্থ্য নাই; অথবা

(গ) যাহার মালিক অজ্ঞাত, অথবা সরকার কর্তৃক জাহাজের পতাকাবাহী রাষ্ট্র, নিবন্ধিত মালিকের আবাসস্থল রাষ্ট্রের কূটনৈতিক বা কনস্যুলার কর্তৃপক্ষ, অথবা মাস্টারকে যথাযথভাবে

১৪/০৭/২০২৬

অবহিত করার পরও যুক্তিসঙ্গত সময়ের মধ্যে মালিককে শনাক্ত বা সন্ধান করা সম্ভব হয় নাই; অথবা

(ঘ) যাহার মালিক এই আইনের অধীন জাহাজের নিরাপত্তা, সুরক্ষা, দূষণ প্রতিরোধ বা নাবিক কল্যাণ সম্পর্কিত দায়িত্ব পালন করিতে ব্যর্থ হইয়াছেন এবং সরকারের নির্ধারিত যুক্তিসঙ্গত সময়ের মধ্যে সংশ্লিষ্ট বীমাকারী, উদ্ধারকারী (Salvor) বা চুক্তিভিত্তিক সেবা প্রদানকারীও উক্ত দায়িত্ব পালন করিতে ব্যর্থ হইয়াছে; অথবা

(ঙ) যাহা বাংলাদেশের কোনো আদালত বা সরকারি কর্তৃপক্ষ কর্তৃক আটক, জব্দ বা নিয়ন্ত্রণাধীন এবং যাহার ক্ষেত্রে আদালত বা কর্তৃপক্ষ কর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত ব্যক্তি বা সংস্থা এই আইনের অধীন জাহাজ-মালিকের নিরাপত্তা, সুরক্ষা, দূষণ প্রতিরোধ বা নাবিক কল্যাণ সংক্রান্ত দায়িত্ব পালন করিতে ব্যর্থ হইয়াছে;

(৪৩) '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; অথবা

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

(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;

(৪৪) '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;

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

(৪৬) 'পাইলট' অর্থ এমন কোনো ব্যক্তি, যিনি জাহাজের কর্মকর্তা বা নাবিকদলের সদস্য নন এবং যিনি কোনো বন্দর সীমানার অভ্যন্তরে বা বহির্ভাগে জাহাজের নৌ-পরিচালনা, চালনা বা নিরাপদ গমনাগমনের দায়িত্ব পালন করেন;

(৪৭) 'প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা' অর্থ দুর্ঘটনা বা 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 সমম্বয়ে সংঘটিত কোনো ঘটনার ক্ষেত্রে, প্রথম যে ঘটনাটি ঘটিয়াছিল তাঁহার পর;

(৪৮) 'বন্ধক (Mortgage)' অর্থ কোনো নিবন্ধিত জাহাজ বা উহার অংশবিশেষে স্বার্থ হস্তান্তর, যাহা ঋণ, আর্থিক দায় বা অন্য কোনো মূল্যবান প্রতিদানের নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণের উদ্দেশ্যে সৃষ্টি করা হয় এবং উক্ত নিরাপত্তা সৃষ্টিকারী দলিলকেও অন্তর্ভুক্ত করে।

(৪৯) 'বন্দর (Port)' অর্থ বন্দর এলাকা এবং উহার সহিত সংশ্লিষ্ট সকল অবকাঠামো, সুবিধা ও স্থাপনা; এবং ইহার মধ্যে বন্দর সুবিধা, টার্মিনাল, জাহাজ নির্মাণ ও মেরামত কারখানা, জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বা জাহাজ ভাঙা ইয়ার্ড, অফশোর স্থাপনা এবং সরকার কর্তৃক নির্ধারিত অন্য কোনো সংশ্লিষ্ট স্থাপনা অন্তর্ভুক্ত হইবে।

(৫০) 'বন্দর কর্তৃপক্ষ' অর্থ চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ, মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, পায়রা বন্দর কর্তৃপক্ষ এবং সরকার কর্তৃক, সময় সময়, ঘোষিত অন্য কোনো বন্দর কর্তৃপক্ষ;

(৫১) 'বর্জ্য গ্রহণ সুবিধা (Reception Facilities)' অর্থ কোনো বন্দর, টার্মিনাল, জাহাজ নির্মাণ কারখানা, জাহাজ মেরামত কেন্দ্র বা জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ (Ship Recycling) প্রতিষ্ঠানে আগত বা উহা ব্যবহারকারী জাহাজসমূহের বর্জ্য, অবশিষ্ট পদার্থ, দূষণকারী পদার্থ বা অন্য কোনো পদার্থ নির্গমন, অপসারণ, জমা বা হস্তান্তরের সুবিধার্থে স্থাপিত অবকাঠামো, যন্ত্রপাতি বা ব্যবস্থাকে বুঝাইবে।

(৫২) 'বাংলাদেশ কনস্যুলার অফিস' অর্থ সরকার কর্তৃক নিযুক্ত কোনো কনস্যুলার অফিস এবং নিম্নবর্ণিত কর্মকর্তা 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);

(৫৩) 'বাংলাদেশি জাহাজ' অর্থ এই আইনের ধারা ২৯ এর বিধান অনুযায়ী নিবন্ধিত সকল সমুদ্রগামী অথবা উপকূলীয় কোনো জাহাজ;

(৫৪) 'বাংলাদেশের সমুদ্রসীমা' অর্থ Territorial Waters and Maritime Zones Act, 1974 (Act No. XXVI of 1974) এবং প্রযোজ্য সংশোধনীতে এর অধীনে ঘোষিত Territorial Waters অথবা এতদুদ্দেশ্যে সরকার কর্তৃক গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা নির্ধারিত এলাকা;

(৫৫) 'বাংলাদেশ কনভেনশন অঞ্চল' অর্থ Territorial Waters and Maritime Zones Act, 1974 (Act XXVI of 1974) এবং প্রযোজ্য সংশোধনীতে গৃহীত সংজ্ঞার্থ অনুযায়ী গঠিত সমুদ্র এলাকা;

(৫৬) 'বিপজ্জনক পণ্য' বা 'বিপজ্জনক প্রকৃতির পণ্য' অর্থ সেই সকল পণ্য যাহা সরকার কর্তৃক অথবা আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক বিপজ্জনক পণ্যবাহী বিধিমালা (International Maritime Dangerous Goods Code বা IMDG Code)-এ অন্তর্ভুক্ত ও নিয়ন্ত্রিত যেকোনো পদার্থ, উপাদান, দ্রব্য বা সামগ্রী যা বিপজ্জনক হিসেবে শ্রেণিবদ্ধ করা হইয়াছে বা বিপজ্জনক পণ্য হিসেবে ঘোষণা দেওয়া হইয়াছে;

(৫৭) 'বিশেষজ্ঞ' অর্থ এমন কোনো ব্যক্তি বা সত্তা (Person or Entity), যিনি বা যাহা সংশ্লিষ্ট জাহাজ, কোম্পানি, প্রতিষ্ঠান, সংস্থা বা কার্যক্রমের মালিক, পরিচালনাকারী, কর্মকর্তা, কর্মচারী বা প্রত্যক্ষ স্বার্থসংশ্লিষ্ট নহেন, তবে সামুদ্রিক নিরাপত্তা (Maritime Safety), সামুদ্রিক সুরক্ষা (Maritime Security), সমুদ্র পরিবেশ সংরক্ষণ, নৌ-প্রকৌশল, জাহাজ নির্মাণ, জাহাজ পরিচালনা, নাবিকের প্রশিক্ষণ ও সনদায়ন, জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ, সামুদ্রিক দুর্ঘটনা তদন্ত, সামুদ্রিক আইন, বন্দর পরিচালনা অথবা অন্য কোনো সামুদ্রিক বিষয়ে বিশেষ জ্ঞান, পেশাগত দক্ষতা, প্রযুক্তিগত সক্ষমতা বা পর্যাপ্ত অভিজ্ঞতা রহিয়াছে।

(৫৮) 'বিদেশি জাহাজ' অর্থ বাংলাদেশে নিবন্ধিত নয় এইরূপ জাহাজ;

(৫৯) 'বেয়ারবোট চার্টার' অর্থ কোনো নির্দিষ্ট মেয়াদে এমন শর্তে জাহাজ ভাড়া লওয়া যাহা চার্টারারকে মাস্টার ও নাবিক নিয়োগের অধিকারসহ জাহাজের দখলস্বত্ব ও নিয়ন্ত্রণ প্রদান করিবে যেখানে জাহাজের মালিক, ঋণদাতা, বা সিকিউরিটি এজেন্টের মালিকানা, বন্ধক, লিয়েন ও অন্যান্য নিরাপত্তা স্বার্থ অক্ষুন্ন থাকিবে;

(৬০) 'বিধি' অর্থ এই আইনের অধীন প্রণীত কোন বিধি;

(৬১) 'বিশেষ উত্তোলন অধিকার' (Special Drawing Rights) অর্থ হলো পরিপূরক, সংগৃহীত বৈদেশিক বিনিময় মুদ্রা যা International Monetary Fund (IMF) কর্তৃক নিয়ন্ত্রিত ও বিবৃত যা এই আইনের অধীন জরিমানা, ক্ষতিপূরণ, দায়সীমা, বা অন্য কোনো আর্থিক দায় নির্ধারণের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য;

(৬২) 'মৌলিক রূপান্তর (Major Conversion)' অর্থ কোনো জাহাজের এমন রূপান্তর, পরিবর্তন বা পুনর্নির্মাণ, যাহা—

(ক) জাহাজের মাত্রা (Dimensions), বহনক্ষমতা (Carrying Capacity) অথবা ইঞ্জিনের ক্ষমতা (Engine Power) উল্লেখযোগ্যভাবে পরিবর্তন করে; অথবা

(খ) জাহাজের ধরন (Type of Ship) পরিবর্তন করে; অথবা

(গ) প্রশাসনের (Administration) মতামতে, জাহাজের কার্যকর আয়ুষ্কাল (Service Life) উল্লেখযোগ্যভাবে বৃদ্ধি করিবার উদ্দেশ্যে সম্পাদিত হয়; অথবা

(ঘ) জাহাজকে এমনভাবে পরিবর্তন করে যে, উহা যদি নতুন জাহাজ হইত, তবে প্রচলিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন বা এই আইনের অধীন প্রযোজ্য এমন বিধানের আওতাভুক্ত হইত, যাহা বিদ্যমান জাহাজ হিসেবে উহার ক্ষেত্রে প্রযোজ্য ছিল না; অথবা

(ঙ) জাহাজের জ্বালানি দক্ষতা (Energy Efficiency), নিরাপত্তা (Safety), সুরক্ষা (Security), পরিবেশগত কর্মক্ষমতা (Environmental Performance) অথবা এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি কিংবা বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক কনভেনশনের অধীন প্রযোজ্য কারিগরি বা পরিচালনাগত মানদণ্ড (Technical or Operational Standards) উল্লেখযোগ্যভাবে পরিবর্তন করে বা উহার উপর উল্লেখযোগ্য প্রভাব ফেলে;

(৬৩) 'মালিক' অর্থ কোনো জাহাজের নিবন্ধিত মালিক, যৌথ নিবন্ধিত মালিক, বেয়ারবোট চার্টারার (Bareboat Charterer), অথবা জাহাজটি যাহার আইনগত দখল, নিয়ন্ত্রণ বা মালিকানাধীন রহিয়াছে, সেই ব্যক্তি, ব্যক্তিবর্গ বা প্রতিষ্ঠানকে বুঝাইবে;

(৬৪) 'মাস্টার' অর্থ পাইলট বা হারবার মাস্টার ব্যতীত এমন কোনো ব্যক্তি, যিনি জাহাজের উপর সার্বিক নিয়ন্ত্রণ, কমান্ড বা পরিচালনার দায়িত্বে নিয়োজিত আছেন;

(৬৫) 'মজুরি' (Wages) এর মধ্যে বেতন, ভাতা, পারিশ্রমিক এবং চাকরি বা কর্মসংস্থানের কারণে প্রাপ্য অন্যান্য আর্থিক সুবিধাও অন্তর্ভুক্ত হইবে;

(৬৬) 'মহাপরিচালক' অর্থ নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক;

(৬৭) 'মৎস্য জাহাজ' অর্থ সমুদ্রে মৎস্য আহরণের জন্য স্থানীয় বা বিদেশি নৌযান, যে কোনো ধরনের বাণিজ্যিক ট্রলার, যান্ত্রিক নৌযান, আর্টিসানাল নৌযান, মৎস্য প্রক্রিয়াজাতকরণ, মজুতকরণের জন্য ব্যবহৃত নৌযান বা মৎস্য আহরণে সহায়ক হিসাবে ব্যবহৃত যে কোনো নৌযান;

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

(৬৯) 'যোগ্যতা সনদ' অর্থ এই আইনে অথবা এস.টি.সি.ডাব্লিউ. কনভেনশন এর আলোকে জারিকৃত সনদ;

(৭০) '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;

(৭১) 'যাত্রীবাহী জাহাজ' অর্থ ১২ (বারো) জনের অধিক যাত্রী বহনক্ষম কোনো জাহাজ;

(৭২) 'যাত্রা (Voyage)' অর্থ কোনো জাহাজের যাত্রা শুরুর বন্দর বা স্থান হইতে চূড়ান্ত গন্তব্য বন্দর বা স্থানে পৌঁছানো পর্যন্ত সমগ্র ভ্রমণ, এবং উক্ত যাত্রার সহিত সংশ্লিষ্ট বন্দরস্থ কার্যক্রমও ইহার অন্তর্ভুক্ত হইবে।

(৭৩) 'যৌন হয়রানি (Sexual Harassment)' অর্থ বাংলাদেশ শ্রম আইন, ২০০৬, তদধীন প্রণীত বিধি এবং সময়ে সময়ে উহার সংশোধনের অধীন "যৌন হয়রানি" (Sexual Harassment) অর্থে যাহা বুঝায়, তাহাই বুঝাইবে।

(৭৪) 'যৌথ দর-কষাকষি চুক্তি (Collective Bargaining Agreement—CBA)' অর্থ জাহাজের মালিক, কোম্পানি বা নিয়োগকর্তা এবং নাবিকদের প্রতিনিধিত্বকারী স্বীকৃত ট্রেড ইউনিয়ন, নাবিক সংগঠন, ফেডারেশন, কনফেডারেশন বা অন্য কোনো প্রতিনিধিত্বকারী সংস্থার মধ্যে সম্পাদিত এমন লিখিত চুক্তি, যাহাতে নাবিকদের কর্মসংস্থান, মজুরি, কর্মপরিবেশ, কল্যাণ, অধিকার ও অন্যান্য চাকরির শর্তাবলি নির্ধারিত থাকে;

(৭৫) 'রেক (wreck)' অর্থ কোনো সামুদ্রিক দুর্ঘটনার (Maritime Casualty) ফলে সৃষ্ট নিম্নবর্ণিত যেকোনো অবস্থা বা বস্তু, যথা:—

(ক) ডুবন্ত, ডুবিয়াছে বা চরগ্রস্ত (Stranded) কোনো জাহাজ; অথবা

(খ) ডুবন্ত বা চরগ্রস্ত জাহাজের কোনো অংশ, যাহার মধ্যে উক্ত জাহাজে বিদ্যমান বা পূর্বে বিদ্যমান কোনো বস্তু, দ্রব্য, সরঞ্জাম বা কার্গো অন্তর্ভুক্ত হইবে; অথবা

(গ) ডুবন্ত, চরগ্রস্ত বা সমুদ্রে ভাসমান কোনো জাহাজ হইতে সমুদ্রে হারাইয়া যাওয়া কোনো বস্তু, দ্রব্য বা কার্গো; অথবা

(ঘ) এমন কোনো জাহাজ, যাহা বিপদগ্রস্ত অবস্থায় রহিয়াছে অথবা যাহার ডুবিয়া যাওয়া বা চরগ্রস্ত হইবার আশঙ্কা যুক্তিসঙ্গতভাবে বিদ্যমান, এবং উক্ত জাহাজ বা বিপদাপন্ন সম্পত্তির সহায়তা বা সুরক্ষার জন্য মহাপরিচালকের সন্তুষ্টি অনুযায়ী কার্যকর ব্যবস্থা ইতোমধ্যে গৃহীত হয় নাই;

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

(৭৭) 'শিশু' অর্থ শিশু আইন, ২০১৩ এবং সময়ে সময়ে উহার সংশোধনের অধীন সংজ্ঞায়িত কোনো কোন ব্যক্তি;

(৭৮) 'সরকার' অর্থ নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়;

(৭৯) 'স্যালভেজ' অর্থ নৌ-চলাচলযোগ্য জলসীমা বা অন্য যেকোনো জলসীমায় বিপদাপন্ন কোনো জাহাজ বা সম্পত্তির সহায়তা, উদ্ধার বা সুরক্ষার জন্য বা Salvage Convention এর আওতায় গৃহীত যেকোনো কার্য বা কার্যক্রম ও প্রদত্ত সেবা;

(৮০) 'সার্ভেয়ার' অর্থ এই আইনের ধারা ৩৫০-এর অধীন নিযুক্ত জাহাজ জরিপকারক;

(৮১) 'সরঞ্জাম (Equipment)' অর্থ কোনো জাহাজের সহিত সংশ্লিষ্ট বা জাহাজে ব্যবহারের জন্য সংরক্ষিত সকল যন্ত্রপাতি, উপকরণ, আনুষঙ্গিক সামগ্রী, খুচরা যন্ত্রাংশ, মজুদ সামগ্রী এবং স্থায়ী বা অস্থায়ী ফিটিংস; এবং ইহার মধ্যে নৌকা, নোঙর, প্রপেলার, যন্ত্রপাতি, বয়লার, কার্গো পরিচালন সরঞ্জাম, পাম্প, দড়ি, পাল, মাস্তুল, রিগিং, জীবনরক্ষাকারী সরঞ্জাম, অগ্নি প্রতিরোধ ও নির্বাপণ সরঞ্জাম, নৌ-চলাচল ও যোগাযোগ সরঞ্জাম, চার্ট, রেডিও স্থাপনা, চিকিৎসা সরঞ্জাম ও ঔষধ, সংকেত প্রদানের সরঞ্জাম, লোডিং ও আনলোডিং সরঞ্জাম এবং জাহাজের নৌ-চলাচল, পরিচালনা, প্রপালশন, নিরাপত্তা, সুরক্ষা, দূষণ প্রতিরোধ বা কার্যক্রম পরিচালনার জন্য প্রয়োজনীয় অন্য সকল সামগ্রী অন্তর্ভুক্ত হইবে;

(৮২) 'সৈকতায়ন (Beaching)' অর্থ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের উদ্দেশ্যে কোন ইয়ার্ডের সমুদ্রতটে জাহাজ আনয়ন;

(৮৩) '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;

(৮৪) 'সহিংসতা ও হয়রানি' অর্থ কর্মক্ষেত্রে সকল অগ্রহণযোগ্য আচরণ, চর্চা, রীতি, একক বা দলবদ্ধভাবে উৎপীড়নমূলক কার্যকলাপ বা হুমকি অথবা মৌখিক ও শারীরিক নির্যাতন, যাহা একবার বা একাধিকবার ঘটিতে পারে এবং যার উদ্দেশ্য, ফলাফল বা সম্ভাব্য পরিণাম হলো শারীরিক, মানসিক, যৌন ও অর্থনৈতিক ক্ষতি, ইহার মধ্যে জেন্ডারভিত্তিক সহিংসতা ও হয়রানিও অন্তর্ভুক্ত হইবে।

(৮৫) 'সমুদ্র সীমা' অর্থ Territorial Waters and Maritime Zones Act, 1974 (Act No. XXVI of 1974) এর অধীনে ঘোষিত Territorial Waters অথবা এতদুদ্দেশ্যে সরকার কর্তৃক গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা নির্ধারিত এলাকা;

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

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

(৮৮) 'SOLAS কনভেনশন' বলিতে International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 এবং বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত উহার প্রযোজ্য প্রটোকল (Protocols), সংশোধনী (Amendments), কোড (Codes) বুঝাইবে।

৩ | সংজ্ঞার প্রয়োগ ও সংজ্ঞায়িত নহে এমন শব্দের অর্থ।—

(১) এই আইনের কোনো অধ্যায়ে কোনো শব্দ বা অভিব্যক্তির সংজ্ঞা প্রদান করা হইলে, প্রসঙ্গক্রমে অন্যরূপ কোনো অভিপ্রায় প্রতীয়মান না হইলে, উক্ত সংজ্ঞা কেবল সেই অধ্যায়ের উদ্দেশ্যেই প্রযোজ্য হইবে।

(২) যেসকল শব্দ বা অভিব্যক্তি এই আইনে সংজ্ঞায়িত হয় নাই, সেইসকল শব্দ বা অভিব্যক্তি বাংলাদেশের প্রচলিত আইন, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, কোড বা অন্যান্য আন্তর্জাতিক উপকরণে যে অর্থে ব্যবহৃত হইয়াছে , সেই অর্থে প্রযোজ্য হইবে।

৪ | আইনের প্রাধান্য।—

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

দ্বিতীয় অধ্যায়

নৌ প্রশাসন

৫ | অধিদপ্তরের কার্যালয় ও উহার কার্যাবলি।—

(১) এই আইনের উদ্দেশ্য পূরণকল্পে এবং নৌ প্রশাসন সংক্রান্ত কার্যাবলি সম্পাদনের জন্য "নৌপরিবহন অধিদপ্তর" নামে একটি অধিদপ্তর থাকিবে, যাহার প্রধান কার্যালয় ঢাকায় অবস্থিত থাকিবে উক্ত অধিদপ্তরের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা হইবেন মহাপরিচালক (Director General)। সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে, বাণিজ্যিক নৌপরিবহণ রহিয়াছে এইরূপ স্থানে প্রয়োজনীয় সংখ্যক শাখা কার্যালয় স্থাপন করিতে পারিবে।

(২) এই আইনে অন্যরূপ কোনো বিধান না থাকিলে, এই আইনের অধীন নিয়োজিত কোনো কর্মকর্তা, যাহারা বিচারিক প্রকৃতির কার্যাবলি ব্যতীত অন্য কোনো কার্য বা ক্ষমতা পালন করিবেন, তাহারা উক্ত কার্য বা ক্ষমতা প্রয়োগের ক্ষেত্রে মহাপরিচালকের সার্বিক তত্ত্বাবধান, নির্দেশনা ও প্রশাসনিক নিয়ন্ত্রণাধীন থাকিবেন।

(৩) সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা এবং উহাতে উল্লেখিত শর্তসাপেক্ষে, এই আইনের অধীন সরকারের প্রয়োগযোগ্য যে কোনো ক্ষমতা মহাপরিচালক কর্তৃক প্রয়োগযোগ্য বলিয়া নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে।

১৪/০৭/২০২৬

(৪) মহাপরিচালক, সাধারণ বা বিশেষ আদেশ দ্বারা এবং উহাতে উল্লেখিত শর্তসাপেক্ষে, এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধি অনুসারে তাঁহার উপর অর্পিত বা প্রয়োগযোগ্য কোনো ক্ষমতা বা দায়িত্ব অধিদপ্তরের কোনো কর্মকর্তা বা অন্য কোনো ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষকে অর্পণ করিতে পারিবেন:

তবে শর্ত থাকে যে, উপধারা (৪)-এর অধীন সরকার কর্তৃক মহাপরিচালকের নিকট অর্পিত কোনো ক্ষমতা পুনরায় অন্য কোনো কর্মকর্তা বা কর্তৃপক্ষের নিকট অর্পণ করিবার পূর্বে সরকারের পূর্বানুমোদন গ্রহণ করিতে হইবে।

(৫) অধিদপ্তর, উহার অধীনস্থ নৌবাণিজ্য দপ্তর, সরকারি সমুদ্র পরিবহন অফিস এবং তাদের শাখাসমুহ এবং অন্যান্য অধীনস্থ অফিসসমূহের মাধ্যমে নিম্নবর্ণিত দায়িত্ব ও কার্যাবলি পালন করিবে, যথা:

(ক) বাংলাদেশের উপর প্রযোজ্য এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি, প্রবিধান ও আদেশ, এবং বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত, অনুমোদিত, গৃহীত বা যাহাতে বাংলাদেশ যোগদান করিয়াছে, এইরূপ আন্তর্জাতিক মেরিটাইম কনভেনশন, প্রোটোকল, কোড ও অন্যান্য বাধ্যতামূলক আন্তর্জাতিক দলিল, এবং সামুদ্রিক খাতে বাংলাদেশের দ্বিপাক্ষিক ও বহুপাক্ষিক চুক্তিসমূহ কার্যকরভাবে বাস্তবায়ন, প্রতিপালন, প্রয়োগ, তদারকি এবং প্রশাসন নিশ্চিত করিবে।

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

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

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

(ঙ) টেকসই নৌপরিবহন (Sustainable Shipping), নৌ গবেষণা, সুনীল অর্থনীতি, নৌ বন্দরের নিরাপত্তা ও বিপজ্জনক মালামাল সংরক্ষণাগারের সংশ্লিষ্ট নীতিমালা পর্যালোচনা ও কার্য পরিচালনা করিবে।

(চ) সামুদ্রিক অনুসন্ধান ও উদ্ধার (Search and Rescue) কার্যক্রমের কার্যকর বাস্তবায়নের লক্ষে সংশ্লিষ্ট দপ্তর, সংস্থা ও কর্তৃপক্ষের কার্যক্রমের সমন্বয়;

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

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

৬ | নৌবাণিজ্য দপ্তর ও উহার কার্যাবলি।—

(১) সরকার, এই আইনের উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের জন্য চট্টগ্রাম বন্দরে একটি প্রধান নৌবাণিজ্য দপ্তর (Principal Mercantile Marine Office) প্রতিষ্ঠা ও পরিচালনা করিবে এবং প্রয়োজনবোধে বাংলাদেশের অন্য যে কোনো সমুদ্রবন্দর, নদীবন্দর বা স্থানে এক বা একাধিক শাখা নৌবাণিজ্য দপ্তর (Branch Mercantile Marine Office) প্রতিষ্ঠা ও পরিচালনা করিতে পারিবে।

১৪/০৭/২০২৬

(২) প্রধান নৌবাণিজ্য দপ্তর একজন প্রিন্সিপাল অফিসার (Principal Officer)-এর তত্ত্বাবধানে পরিচালিত হইবে এবং প্রত্যেক শাখা নৌবাণিজ্য দপ্তর একজন ডেপুটি প্রিন্সিপাল অফিসার (Deputy Principal Officer)-এর তত্ত্বাবধানে পরিচালিত হইবে। ডেপুটি প্রিন্সিপাল অফিসার, এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধির অধীন, প্রিন্সিপাল অফিসারের ক্ষমতা ও দায়িত্ব পালন করিতে পারিবেন।

(৩) এই আইনের অধীন নৌবাণিজ্য দপ্তর ও উহার শাখা অফিসসমূহের মাধ্যমে জাহাজ, কোম্পানি এবং অন্যান্য প্রযোজ্য ব্যক্তি বা সত্তার ক্ষেত্রে এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধি, প্রবিধান ও আদেশের বাস্তবায়ন, প্রশাসন ও প্রয়োগ, বাংলাদেশের ফ্ল্যাগ স্টেট (Flag State), পোর্ট স্টেট (Port State) এবং কোস্টাল স্টেট (Coastal State)-এর দায়িত্ব পালন, জাহাজ নিবন্ধন, সার্ভে, সনদায়ন, নিরাপদ নৌচলাচল, সামুদ্রিক সুরক্ষা, সামুদ্রিক পরিবেশ সংরক্ষণ এবং এই আইন দ্বারা বা তদধীন অর্পিত অন্যান্য কার্যাবলি সম্পাদন করা হইবে।

(৪) প্রিন্সিপাল অফিসার, ডেপুটি প্রিন্সিপাল অফিসার এবং নৌবাণিজ্য দপ্তরের অন্যান্য কর্মকর্তা ও কর্মচারী মহাপরিচালকের প্রশাসনিক ও কার্যকর নিয়ন্ত্রণাধীন থাকিবেন।

(৫) প্রিন্সিপাল অফিসার বা ডেপুটি প্রিন্সিপাল অফিসার, তাহাদের নিজ নিজ দায়িত্ব পালনের অতিরিক্ত, এই আইনের অধীন সার্ভেয়ার, নিবন্ধক (Registrar) অথবা সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক অর্পিত অন্য কোনো ক্ষমতা ও দায়িত্ব পালন করিতে পারিবেন।

৭। সরকারি সমুদ্র পরিবহন অফিস।—

(১) সরকার, এই আইনের উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের জন্য চট্টগ্রাম বন্দরে একটি প্রধান সরকারি সমুদ্র পরিবহন অফিস (Principal Shipping Office) প্রতিষ্ঠা ও পরিচালনা করিবে এবং প্রয়োজনবোধে বাংলাদেশের অন্য যে কোনো সমুদ্রবন্দর, নদীবন্দর বা স্থানে এক বা একাধিক শাখা সরকারি সমুদ্র পরিবহন অফিস (Branch Shipping Office) প্রতিষ্ঠা ও পরিচালনা করিতে পারিবে।

(২) প্রত্যেক সরকারি সমুদ্র পরিবহন অফিসের জন্য সরকার একজন শিপিং মাস্টার (Shipping Master) নিয়োগ করিবে এবং প্রয়োজনবোধে এক বা একাধিক ডেপুটি শিপিং মাস্টার (Deputy Shipping Master) এবং সহকারী শিপিং মাস্টার (Assistant Shipping Master) নিয়োগ করিতে পারিবে।

(৩) সরকারি সমুদ্র পরিবহন অফিসসমূহের মাধ্যমে এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধি, প্রবিধান ও আদেশের অধীন নাবিকদের নিবন্ধন, নিয়োগ, চাকরি, অব্যাহতি (Discharge), প্রত্যাবাসন (Repatriation), নাবিকের চাকরি চুক্তি (Seafarer's Employment Agreement), নাবিক কল্যাণ এবং এই আইন দ্বারা বা তদধীন অর্পিত অন্যান্য কার্যাবলি পরিচালনা, বাস্তবায়ন ও তদারকি করা হইবে।

(৪) শিপিং মাস্টার, ডেপুটি শিপিং মাস্টার, সহকারী শিপিং মাস্টার এবং সরকারি সমুদ্র পরিবহন অফিসের অন্যান্য কর্মকর্তা ও কর্মচারী এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধি, প্রবিধান ও আদেশ অনুযায়ী অর্পিত ক্ষমতা ও দায়িত্ব পালন করিবেন এবং উহারা মহাপরিচালকের সার্বিক তত্ত্বাবধান, নির্দেশনা ও প্রশাসনিক নিয়ন্ত্রনাধিন থাকিবেন।

৮। 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।

৯ | 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।

(গ) সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, প্রয়োজনবোধে, নিবন্ধন কার্যক্রম সম্পাদনের উদ্দেশ্যে এক বা একাধিক উপ-নিবন্ধক (Deputy Registrar) অথবা সহকারী নিবন্ধক (Assistant Registrar) নিয়োগ করিতে পারিবে।

১০ | অধিদপ্তরের কারিগরি কর্মকর্তা নিয়োগ, দায়িত্ব ও কার্যাবলি ।—

(১) রকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, নৌপরিবহন অধিদপ্তর, নৌবাণিজ্য দপ্তর (Mercantile Marine Office), শাখা নৌবাণিজ্য দপ্তর (Branch Mercantile Marine Office), সরকারি সমুদ্র পরিবহন অফিস (Shipping Office) অথবা এই আইনের অধীন প্রতিষ্ঠিত অন্য কোনো দপ্তর বা কার্যালয়ের জন্য এই আইনের উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের নিমিত্ত প্রয়োজনীয় সংখ্যক প্রধান নটিক্যাল ইঞ্জিনিয়ার (Chief Nautical Surveyor), প্রধান ইঞ্জিনিয়ার ও শিপ সার্ভেয়ার (Chief Engineer and Ship Surveyor), নৌ

শিক্ষা নিয়ন্ত্রক (Controller of Maritime Education), প্রিন্সিপাল অফিসার (Principal Officer), ডেপুটি প্রিন্সিপাল অফিসার (Deputy Principal Officer), শিপিং মাস্টার (Shipping Master), ডেপুটি শিপিং মাস্টার (Deputy Shipping Master), সহকারী শিপিং মাস্টার (Assistant Shipping Master), নটিক্যাল সার্ভেয়ার (Nautical Surveyor), চীফ নেভাল আর্কিটেক্ট (Chief Naval Architect) নেভাল আর্কিটেক্ট (Naval Architect), ইঞ্জিনিয়ার ও শিপ সার্ভেয়ার (Engineer and Ship Surveyor), চীফ এক্সামিনার (Chief Examiner), নটিক্যাল সার্ভেয়ার এন্ড এক্সামিনার (Nautical Surveyor and Examiner), ইঞ্জিনিয়ার এন্ড শিপ সার্ভেয়ার এন্ড এক্সামিনার (Engineer and Ship Surveyor and Examiner), পরীক্ষক (Examiner), মূল্যায়নকারী (Assessor), রেডিও সার্ভেয়ার (Radio Surveyor), পরিদর্শক (Inspector), নিরীক্ষক (Auditor) অথবা অন্য যে কোনো কারিগরি, পেশাগত, প্রশাসনিক বা সহায়ক কর্মকর্তা ও কর্মচারী নিয়োগ করিতে পারিবে।

চীফ নটিক্যাল সার্ভেয়ার , চীফ ইঞ্জিনিয়ার ও শিপ সার্ভেয়ার , নৌ শিক্ষা নিয়ন্ত্রক , প্রিন্সিপাল অফিসার এবং শিপিং মাস্টার, স্ব-স্ব কার্যক্ষেত্রে, মহাপরিচালককে কারিগরি, পেশাগত, প্রশাসনিক ও নীতিগত বিষয়ে সহায়তা, পরামর্শ ও সুপারিশ প্রদান করিবেন। তাহাদের অধীন নিয়োজিত কর্মকর্তা ও কর্মচারীগণ মহাপরিচালক এবং সংশ্লিষ্ট প্রিন্সিপাল অফিসারকে এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধি, প্রবিধান, নির্দেশনা ও আন্তর্জাতিক বাধ্যবাধকতা বাস্তবায়নে সহায়তা প্রদান করিবেন।

(২) এই আইনের অধীন নিযুক্ত প্রত্যেক কর্মকর্তা, এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি, প্রবিধান বা আদেশ অনুযায়ী তাহার উপর অর্পিত ক্ষমতা, দায়িত্ব ও কার্যাবলি পালন করিবেন।

(৩) যদি কোনো ক্ষেত্রে উপধারা (১)-এর অধীন কোনো কর্মকর্তা নিয়োগপ্রাপ্ত না থাকেন, কোনো পদ শূন্য থাকে অথবা জনস্বার্থে প্রয়োজন হয়, তাহা হইলে সরকার বা মহাপরিচালক, সরকার নির্ধারিত যোগ্যতাসম্পন্ন এবং আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহের সহিত অসংগতিপূর্ণ নহে এমন অন্য কোনো কর্মকর্তাকে, নির্ধারিত শর্তসাপেক্ষে, উক্ত পদের সকল বা যেকোনো ক্ষমতা ও কার্যাবলি সাময়িকভাবে প্রয়োগ ও পালন করিবার জন্য ক্ষমতাপ্রদান বা দায়িত্ব অর্পণ করিতে পারিবেন।

(৪) এই ধারার অধীন কর্মকর্তাগণের যোগ্যতা, অভিজ্ঞতা, নিয়োগ, প্রশিক্ষণ, ক্ষমতা, দায়িত্ব, কার্যপরিধি এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

১১ | 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 নিয়োগকৃত সার্ভেয়র বা প্রয়োগকারী 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।

(২) এই আইনের বিধানাবলি প্রতিপালন নিশ্চিতকরণের জন্য মহাপরিচালক প্রয়োজনীয় তথ্য, দলিল বা রেকর্ড তলব করিতে পারিবেন এবং সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি বা সংস্থা বা জাহাজ উহা প্রদান করিতে বাধ্য থাকিবেন।

(৩) কোনো ব্যক্তি উপধারা (১) এবং (২) -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।

(৪) অধিদপ্তরের বিভিন্ন পরিষেবার গ্রহণের লক্ষ্যে পরিসেবাগ্রহণকারী নির্ধারিত ফর্মে আবেদন করিবেন এবং সরকার কর্তৃক নির্ধারিত হারে ও পদ্ধতিতে পরিষেবার ফি এবং প্রযোজ্য ক্ষেত্রে এতৎসংশ্লিষ্ট যাতায়াতের খরচ প্রদান করিবেন।

১২ | মহাপরিচালক কর্তৃক অব্যাহতি ও নির্দেশনা প্রদানের ক্ষমতা।—

(১) সরকার কর্তৃক লিখিত আদেশের মাধ্যমে নির্দেশিত হইলে, মহাপরিচালক আন্তর্জাতিক কনভেনশন এবং 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 অথবা প্রয়োজনীয় সার্কুলার, বিজ্ঞপ্তি, নোটিশ, বুলেটিন, আদেশ, মেরিটাইম নোটিশ নির্দেশিকা ইত্যাদি প্রস্তুত এবং জারি, সংশোধন বা হালনাগাদ করিতে পারিবে।

(২) যথোপযুক্ত কারণ ব্যতিরেকে উপধারা (১) এর অধীন মহাপরিচালক কর্তৃক জারিকৃত কোনো নির্দেশ, আদেশ, সার্কুলার, বিজ্ঞপ্তি, নোটিশ, বুলেটিন, মেরিটাইম নোটিশ, নির্দেশিকা, মানদণ্ড, কার্যপদ্ধতি অথবা আরোপিত কোনো শর্ত লঙ্ঘন বা প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে উহা একটি অপরাধ বলিয়া গণ্য হইবে এবং তজ্জন্য উক্ত ব্যক্তি, সংস্থা বা জাহাজের দায়িত্বপ্রাপ্ত ব্যক্তি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১,৮০০ (এক হাজার আটশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকার অর্থদণ্ডে অথবা উভয়দণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

(৩) উপধারা (২) এর অধীন শাস্তি আরোপ মহাপরিচালকের অন্য কোনো আইনগত বা প্রশাসনিক ক্ষমতা, যাহার মধ্যে জাহাজ আটক, সনদ, অনুমোদন বা নিবন্ধন স্থগিত বা বাতিল, অথবা অন্য কোনো প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণের ক্ষমতা অন্তর্ভুক্ত, তাহা ক্ষুণ্ণ করিবে না।

১৩ | 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।

১৪ | সমঝোতা-স্মারক।—

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

১৫ | মেরিটাইম কাউন্সিল 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।

১৬ | কাউন্সিলের কার্যাবলি।—

(১) কাউন্সিল, সরকারকে নিম্নবর্ণিত বিষয়ে পরামর্শ প্রদান করিবে, যথা;

(ক) নিরাপদ নৌপরিবহণ , উহার উন্নয়ন-সম্পর্কিত বিষয় পর্যালোচনা, কৌশলগত উদ্দেশ্য অর্জনের জন্য গৃহীত কার্যক্রমসমূহ এবং এ সকল কার্যক্রমের ফলাফল পরিমাপ; 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 টেকসই নৌপরিবহন (Sustainable Shipping) নীতিমালা ও কৌশল (Strategy) 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 ।

১৭ | অনুমোদিত 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 সরকার কর্তৃক অনুমোদিত ও ক্ষমতাপ্রাপ্ত ক্লাসিফিকেশন সোসাইটিকে অর্পণ করিতে পারিবে।

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

(৩) সরকার অনুমোদিত ক্লাসিফিকেশন সোসাইটির গঠন, অনুমোদন, চুক্তি, নিয়োগ, কার্যাবলি, দায়িত্বাবলি, যোগ্যতা, মনিটরিং এবং প্রয়োজনীয় অন্যান্য শর্তাদি বিধি এবং আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার কোড-এর আলোকে নির্ধারণ করিবে এবং পরিচালিত হইবে।

(৪) অর্পণকৃত কার্যাবলি সম্পাদনের জন্য ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি ফি নির্ধারণ এবং আদায় করিতে পারিবে।

(৫) যদি কোনো অনুমোদিত ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি এই আইনে ধারা, তদধীন প্রণীত বিধি, অনুমোদনের কোনো শর্ত, সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক জারিকৃত কোনো আদেশ, নির্দেশনা বা মানদণ্ড লঙ্ঘন করে, অথবা উপধারা (১)-এ বর্ণিত কোনো দায়িত্ব পালনে ব্যর্থ হয়, তাহা হইলে উহা একটি অপরাধ বলিয়া গণ্য হইবে এবং উক্ত প্রতিষ্ঠান অনধিক ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবে; এবং সরকার বা মহাপরিচালক, কারণ দর্শানোর যুক্তিসঙ্গত সুযোগ প্রদানপূর্বক, উক্ত অনুমোদন সাময়িকভাবে স্থগিত, সীমিত বা বাতিল করিতে পারিবেন।

তৃতীয় অধ্যায়

জাহাজ নির্মাণ, জাহাজ নিবন্ধন, জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ

১৮ | যাত্রীবাহী ও কার্গো জাহাজের নির্মাণ, শ্রেণীকরণ, জরিপ ও প্রত্যয়ন।—

(১) প্রত্যেক বাংলাদেশি সমুদ্রগামী যাত্রীবাহী ও কার্গো জাহাজ বিধি দ্বারা নির্ধারিত নির্মাণ, কাঠামো (Hull), যন্ত্রপাতি (Machinery), সরঞ্জাম (Equipment) এবং নিরাপত্তা-সংক্রান্ত শর্ত প্রতিপালন করিয়া নির্মিত হইবে এবং, যেখানে প্রযোজ্য, সরকার কর্তৃক অনুমোদিত ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি (Recognized Classification Society)-এর ক্লাসিফিকেশন রুলস (Classification Rules) অনুযায়ী শ্রেণীকৃত (Classed) হইবে।

(২) প্রত্যেক জাহাজ বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতি, পরিসর ও সময়ান্তরে জরিপ (Survey), পরিদর্শন (Inspection) ও প্রত্যয়নের (Certification) আওতাভুক্ত হইবে এবং, যেখানে প্রযোজ্য, বৈধ শ্রেণী সনদ (Certificate of Class) এবং এই আইন বা প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুযায়ী প্রয়োজনীয় অন্যান্য সনদ ধারণ করিবে।

(৩) উপধারা (১) ও (২)-এর অধীন নির্মিত জাহাজ বাংলাদেশের অনুসমর্থিত প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, আইএমও (IMO) কর্তৃক গৃহীত সংশোধনী, কোড (Codes), কর্মসম্পাদন মানদণ্ড (Performance Standards), নির্দেশিকা (Guidelines) এবং সরকার কর্তৃক অনুমোদিত কোনো ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি (Recognized Classification Society) প্রযোজ্য ক্লাসিফিকেশন রুলস সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ হইবে।

(৪) এই ধারার বিধান বাংলাদেশের কোনো বন্দরে বা স্থানে অবস্থানরত বিদেশি জাহাজের ক্ষেত্রেও প্রযোজ্য হইবে; তবে উক্ত জাহাজের ক্ষেত্রে বৈধ ক্লাসিফিকেশন সনদ (Certificate of Class), প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুযায়ী নিরাপদ নির্মাণ সনদ (Safety Construction Certificate), অব্যাহতি সনদ (Exemption Certificate) অথবা সমমানের অন্য কোনো সনদ উপস্থাপিত হইলে, মহাপরিচালক উহা গ্রহণ করিতে পারিবেন এবং বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন।

১৯ | জাহাজ নির্মাণ ।—

(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) তবে শর্ত থাকে যে, বিদেশে নির্মিত বা নির্মাণাধীন জাহাজ অথবা বিদেশী শিপইয়ার্ডে নির্মিত নতুন অথবা পুরাতন জাহাজ আমদানি করত নিবন্ধন অথবা বেয়ারবোট চার্টার হিসাবে নিবন্ধনের ক্ষেত্রে উপধারা (১) এর অনুমোদন সম্পর্কিত বাধ্যবাধকতা প্রযোজ্য হইবে না, যদি উক্ত জাহাজ অনুমোদিত ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি কর্তৃক তৈরী, শ্রেণীবদ্ধ ও সার্ভে সনদ প্রাপ্ত হয় এবং মহাপরিচালক এ সকল প্রয়োজনীয় সনদ অথবা সমজাতীয় দলিলাদি গ্রহণ করিয়া সন্তুষ্ট হন।

(৫) মহাপরিচালক কর্তৃক নিযুক্ত সার্ভেয়ার বা সার্ভেয়ারগণ নির্মাণাধীন জাহাজ বিভিন্ন পর্যায়ে তদারক করিবেন এবং মহাপরিচালকের নিকট তদারক প্রতিবেদন প্রদান করিবেন।

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

(৭) মহাপরিচালক কর্তৃক নিযুক্ত সার্ভেয়ার বা সার্ভেয়ারগণ অথবা তৎকর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত নৌবাণিজ্য দপ্তর কর্তৃক সার্ভে এবং নিবন্ধন সম্পন্ন হইবার পূর্বে কোনো নৌযান বাণিজ্যিক কার্যক্রম শুরু করিবে না।

(৮) কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান এই ধারার প্রদত্ত কোনো নির্দেশনা মান্য করিতে ব্যর্থ হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে বা অনধিক ৭,৫০০ (সাত হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকার অর্থদণ্ডে বা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২০। জাহাজ নিবন্ধনের বাধ্যবাধকতা।—

(১) ১৫ (পনেরো) জি.টি. (Gross Tonnage) বা তদূর্ধ্ব অথবা ৭ (সাত) মিটার বা তদূর্ধ্ব দৈর্ঘ্যের বাংলাদেশের সমুদ্রসীমায় চলাচলকারী বিদেশী পতাকাবাহী জাহাজ ব্যতিরেখে সকল সমুদ্রগামী এবং উপকূলীয় জাহাজকে এই আইনের অধীন বাংলাদেশে নিবন্ধন করিতে হইবে।

(২) সরকার কর্তৃক প্রদত্ত কোনো অব্যাহতি বা সংশোধনের শর্তসাপেক্ষে, বাংলাদেশ নৌবাহিনী, বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড, শুল্ক কর্তৃপক্ষ, আইন-শৃঙ্খলা রক্ষাকারী বাহিনী এবং পুলিশ বিভাগের জাহাজ ব্যতীত সরকারের মালিকানাধীন সকল জাহাজ এই আইনের অধীনে নিবন্ধিত হইবে।

(৩) সরকার, প্রজ্ঞাপন দ্বারা, এই আইনের উদ্দেশ্যে কোনো বন্দর বা স্থানকে নিবন্ধন বন্দর (Port of Registry) হিসেবে ঘোষণা করিতে পারিবে এবং প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজ এই অংশের বিধান অনুযায়ী নিবন্ধিত হইবে।

(৪) এই আইন কার্যকর হইবার পূর্বে বাংলাদেশের কোনো বন্দরে প্রচলিত আইনের অধীনে নিবন্ধিত কোনো জাহাজ, এই আইন কার্যকর হইবার পর এই আইনের অধীনে নিবন্ধিত বলিয়া গণ্য হইবে এবং বাংলাদেশি জাহাজ হিসেবে স্বীকৃত হইবে।

(৫) সরকার কর্তৃক নির্ধারিত শর্তসাপেক্ষে কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বিদেশের কোনো রাষ্ট্রে নিবন্ধিত হইতে পারিবে।

(৬) 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 আটক করিতে পারিবে।

(৭) 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।

(৮) কোনো ব্যক্তি এই ধারার অধীন কোনো বিধান লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২১ | জাহাজের রূপান্তর, পরিবর্তন বা সংশোধনের উপর বিধিনিষেধ।—

(১) মহাপরিচালকের পূর্বানুমোদিত লিখিত অনুমতি ব্যতীত কোনো বাংলাদেশি জাহাজ এমনভাবে রূপান্তর (Conversion), পরিবর্তন (Modification), পুনর্নির্মাণ (Reconstruction) বা সংশোধন (Alteration) করা যাইবে না, যাহার ফলে জাহাজের ধরন, প্রকৃতি, ব্যবহার, প্রধান মাত্রা, ধারণক্ষমতা, চালনাশক্তি, নিরাপত্তা বৈশিষ্ট্য অথবা নিবন্ধন বা প্রত্যয়নের জন্য প্রযোজ্য মৌলিক বৈশিষ্ট্যের উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন ঘটে।

(২) কোনো নিবন্ধিত জাহাজে এমন কোনো বৃহৎ রূপান্তর (Major Conversion) বা পরিবর্তন সাধিত হইলে, যাহার ফলে জাহাজের বিবরণ নিবন্ধন বহিতে লিপিবদ্ধ তথ্যের সহিত আর সামঞ্জস্যপূর্ণ না থাকে, তাহা হইলে জাহাজের মালিক উক্ত পরিবর্তনের বিবরণ উল্লেখপূর্বক নিবন্ধকের নিকট আবেদন করিবেন এবং—

(ক) পরিবর্তন যদি কোনো নিবন্ধন বন্দরে সংঘটিত হয়, তাহা হইলে সংশ্লিষ্ট নিবন্ধক; অথবা

(খ) পরিবর্তন যদি অন্য কোনো স্থানে সংঘটিত হয়, তাহা হইলে পরিবর্তন সংঘটিত হওয়ার পর জাহাজ যে প্রথম নিবন্ধন বন্দরে আগমন করে, সেই বন্দরের নিবন্ধক,

উক্ত পরিবর্তন নিবন্ধন করিবেন অথবা জাহাজটিকে পুনঃনিবন্ধনের (Re-registration) নির্দেশ প্রদান করিবেন।

তবে শর্ত থাকে যে, পরিবর্তিত জাহাজটি যদি বাংলাদেশের কোনো বন্দরের বাইরে অবস্থান করে, তাহা হইলে নিবন্ধক, সার্ভেয়ার অথবা এই আইনের অধীন সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো ব্যক্তি বা অনুমোদিত ক্লাসিফিকেশন সোসাইটির পরিদর্শন প্রতিবেদনের ভিত্তিতে, জাহাজটিকে বাংলাদেশের কোনো বন্দরে আগমন ব্যতিরেকে পুনঃনিবন্ধন করিতে পারিবেন।

(৩) কোনো ব্যক্তি এই ধারার অধীন কোনো বিধান লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি তজ্জন্য তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

২২ | পুনঃনিবন্ধনের পদ্ধতি।—

(১) কোনো জাহাজ পুনঃনিবন্ধনের প্রয়োজন হইলে, রেজিস্ট্রার প্রাথমিক নিবন্ধনের ক্ষেত্রে অনুসৃত পদ্ধতি অনুযায়ী কার্যক্রম গ্রহণ করিবেন এবং নিবন্ধনের জন্য প্রয়োজনীয় শর্তাবলি বা রেজিস্ট্রার কর্তৃক গুরুত্বপূর্ণ বিবেচিত শর্তাবলি যথাযথভাবে প্রতিপালিত হইলে, জাহাজটির পুনঃনিবন্ধন সম্পন্ন করিবেন এবং একটি নতুন নিবন্ধন সনদ (Certificate of Registry) ইস্যু করিবেন।

(২) উপধারা (১) এর অধীন কোনো জাহাজ পুনঃনিবন্ধিত হইলে, পূর্ববর্তী নিবন্ধন সনদ বাতিলের জন্য রেজিস্ট্রারের নিকট দাখিল করিতে হইবে এবং রেজিস্ট্রার পূর্ববর্তী নিবন্ধন বহিতে উহার বাতিলকরণের এন্ট্রি লিপিবদ্ধ করিবেন।

(৩) কোনো জাহাজ পুনঃনিবন্ধিত হইলে, উহার পূর্ববর্তী নিবন্ধন বহি বন্ধ বলিয়া গণ্য হইবে; তবে পূর্ববর্তী নিবন্ধন বহিতে লিপিবদ্ধ এবং এখনও অবসায়িত নহে এমন বন্ধক (Mortgage) সম্পর্কিত এন্ট্রিসমূহের ক্ষেত্রে উহা প্রযোজ্য হইবে না।

(৪) পুনঃনিবন্ধনের সময় পূর্ববর্তী নিবন্ধন বহিতে জাহাজের মালিক বা বন্ধকগ্রহীতা (Mortgagee) হিসাবে লিপিবদ্ধ সকল ব্যক্তির নাম নতুন নিবন্ধন বহিতে অন্তর্ভুক্ত করিতে হইবে এবং পুনঃনিবন্ধনের ফলে উক্ত ব্যক্তিগণের বিদ্যমান অধিকার, স্বার্থ বা অগ্রাধিকার কোনোভাবেই ক্ষুণ্ন হইবে না।

২৩ | জাহাজে জাতীয় পতাকা, প্রতীক বা চিহ্ন 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) যে কোনো জাহাজের নিবন্ধনের জন্য আবেদন করা হইলে, নিবন্ধনের পূর্বে উহাকে বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে, নিবন্ধকের সন্তুষ্টি অনুযায়ী, স্থায়ীভাবে (Permanent) এবং সুস্পষ্টভাবে (Conspicuous) চিহ্নিত (Marked) করিতে হইবে।

(৩) উপধারা (২)-এর অধীন অঙ্কিত বা সংযোজিত চিহ্নসমূহ স্থায়ীভাবে সংরক্ষণ করিতে হইবে এবং এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধি অনুযায়ী উক্ত চিহ্নে প্রতিফলিত কোনো তথ্যের পরিবর্তন ঘটিলে তাহা ব্যতীত অন্য কোনো কারণে উক্ত চিহ্ন পরিবর্তন, অপসারণ, বিকৃতি বা গোপন করা যাইবে না।

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

(৫) এই ধারা লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য জাহাজের মালিক, মাস্টার এবং সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিগণ অন্যূন ৩০০০ (তিন হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২৪ | বাংলাদেশি জাহাজের জাতীয়তা এবং পরিচয় গোপন করা।—

(১) বাংলাদেশি জাহাজ ব্যতীত অন্য কোনো জাহাজ বাংলাদেশের সমুদ্রসীমায় অবস্থানকালীন সময় ব্যতীত বাংলাদেশি জাতীয় পতাকা এবং প্রতীক বা চিহ্ন ব্যবহার করিতে পারিবে না।

(২) বাংলাদেশি জাহাজের মালিক বা মাস্টার বা দায়িত্বপ্রাপ্ত 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 বা জাহাজের পরিচয় গোপন থাকে বা মিথ্যাভাবে প্রদর্শন বা জাহাজ বিদেশি জাতীয়তা ধারণ করে।

(৩) তবে শর্ত থাকে যে, জাহাজ এবং নাবিকের নিরাপত্তা বা যুদ্ধকালীন অবস্থায় শত্রুপক্ষের কবল হইতে রক্ষা পাওয়ার উদ্দেশ্যে বা আন্তর্জাতিক আইনে স্বীকৃত যুদ্ধকালীন অধিকারের (Belligerent Rights) প্রয়োগের

ক্ষেত্রে, সরকার কর্তৃক অনুমোদিত বা আন্তর্জাতিক আইন অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবর্তন এই উপধারার লঙ্ঘন বলিয়া গণ্য হইবে না।

(৪) এই ধারার কোনো বিধান লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকার অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২৫ | বিদেশি এবং বাংলাদেশি জাহাজের জাতীয় পতাকা পরিচয় ও তথ্য প্রদর্শন। —

(১) প্রত্যেক বিদেশি ও বাংলাদেশি জাহাজ, এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন অথবা সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক জারিকৃত নির্দেশনা অনুযায়ী, প্রযোজ্য ক্ষেত্রে জাতীয় পতাকা যথাযথভাবে উত্তোলন করিবে, জাহাজের পরিচয় প্রদর্শন করিবে এবং প্রয়োজনীয় তথ্য প্রদান করিবে।

(২) উপধারা (১) এর বিধান, বিশেষত নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে, যথা:—

(ক) বাংলাদেশ নৌবাহিনী, কোস্ট গার্ড, বন্দর কর্তৃপক্ষ বা অন্য কোনো আইন প্রয়োগকারী সংস্থার জাহাজ বা কর্তৃপক্ষ কর্তৃক আইনানুগ সংকেত, নির্দেশ বা অনুরোধ প্রদান করা হইলে;

(খ) কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বিদেশি বন্দরে প্রবেশ, অবস্থান বা উক্ত বন্দর হইতে প্রস্থানকালে; এবং

(গ) কোনো বিদেশি পতাকাবাহী জাহাজ বা বাংলাদেশি জাহাজ বাংলাদেশের কোনো বন্দর, পোতাশ্রয়, টার্মিনাল বা জলসীমায় প্রবেশ, অবস্থান বা উহা হইতে প্রস্থানকালে।

(৩) সরকার বা মহাপরিচালক, প্রয়োজনবোধে, জাতীয় পতাকা উত্তোলন, জাহাজের পরিচয়, নিবন্ধন নম্বর, কল সাইন (Call Sign), IMO নম্বর, স্বয়ংক্রিয় শনাক্তকরণ ব্যবস্থা (Automatic Identification System—AIS), ইলেকট্রনিক পরিচিতি অথবা অন্য কোনো পরিচয় বা তথ্য প্রদর্শন ও প্রদানের পদ্ধতি, সময়, স্থান এবং শর্তাবলি বিধি, প্রজ্ঞাপন, মেরিটাইম নোটিশ বা নির্দেশনার মাধ্যমে নির্ধারণ করিতে পারিবেন।

(৪) কোনো জাহাজের মাস্টার উপধারা (১) এবং (২) এর বিধান লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৫০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২৬ | বাংলাদেশের বন্দরে আগমন ও বহির্গমনের পূর্বে ছাড়পত্র গ্রহণ।—

(১) বিদেশি এবং বাংলাদেশি জাহাজকে বাংলাদেশের বন্দর ত্যাগের পূর্বে যথাযথ প্রক্রিয়া অনুসরণপূর্বক নৌবাণিজ্য দপ্তর হইতে নির্ধারিত পদ্ধতিতে 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 এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২৫০০ (দুই হাজার পাঁচ শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২৭ | 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।

২৮ | 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 নৌআদালতের বিচারের আওতায় আনিতে পারিবেন।

২৯ | জাহাজ নিবন্ধন।—

(১) বাংলাদেশি জাহাজ নিবন্ধনের জন্য আবেদন জাহাজের মালিক কর্তৃক করিতে হইবে; তবে একাধিক মালিক থাকিলে, তাহাদের যে কোনো এক বা একাধিক মালিক অথবা তাহাদের লিখিতভাবে ক্ষমতাপ্রাপ্ত এক বা একাধিক প্রতিনিধি (Authorised Agent) আবেদন করিতে পারিবেন।

(২) উপধারা (১)-এর অধীন কোনো প্রতিনিধির নিয়োগ লিখিতভাবে সম্পাদিত হইবে এবং—

(ক) নিয়োগকারী ব্যক্তি (Individual) হইলে, তাহার স্বাক্ষরযুক্ত ক্ষমতাপত্র (Power of Attorney) বা অন্য কোনো বৈধ লিখিত অনুমোদনের মাধ্যমে; এবং

(খ) নিয়োগকারী কোনো কোম্পানি, সংস্থা বা অন্য কোনো আইনগত সত্তা (Legal Entity) হইলে, উহার ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষ কর্তৃক যথাযথভাবে অনুমোদিত লিখিত দলিলের মাধ্যমে সম্পাদিত হইবে।

(৩) কোনো জাহাজ বাংলাদেশে নিবন্ধনের যোগ্য হইবে যদি—

নিম্নবর্ণিত ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের মালিকানাধীন না হলে এবং সরকার কর্তৃক প্রজ্ঞাপন দ্বারা নির্ধারিত মালিকানার অনুপাতে মালিকানাধীন না হলে কোনো জাহাজ বাংলাদেশি জাহাজ হিসেবে নিবন্ধনের যোগ্য গণ্য হইবে না, যথা:—

(ক) বাংলাদেশের কোনো নাগরিক; অথবা

(খ) বাংলাদেশের রেজিস্ট্রার অব জয়েন্ট স্টক কোম্পানিজ অ্যান্ড ফার্মস (RJSC)-এ নিবন্ধিত কোনো প্রতিষ্ঠান বা কোম্পানি অথবা বাংলাদেশের প্রচলিত কোনো আইনের অধীন প্রতিষ্ঠিত কোনো সংবিধিবদ্ধ সংস্থা (Statutory Corporation), যাহার নিবন্ধিত কার্যালয় বা প্রধান ব্যবসায়িক কার্যালয় বাংলাদেশে অবস্থিত এবং কোম্পানির পরিশোধিত শেয়ার মূলধনের (Paid-up Share Capital) পঞ্চাশ শতাংশের অধিক শেয়ার অথবা কোম্পানির মোট ভোটাধিকার (Voting Power)-এর পঞ্চাশ শতাংশের অধিক ভোটাধিকার বাংলাদেশের নাগরিক বা নাগরিকগণের নিকট ন্যস্ত; অথবা

(গ) কোনো বিদেশি নাগরিক বা বিদেশি কোম্পানির মালিকানাধীন এমন কোনো জাহাজ, যাহা সরকার, বাংলাদেশের কোনো নাগরিক বা বাংলাদেশি কোনো কোম্পানির নিকট এই মর্মে ইজারা (Lease), বা অন্য কোনো অনুমোদিত ব্যবস্থার অধীন হস্তান্তর করা হইয়াছে যে, চুক্তির শর্তানুসারে নির্ধারিত সময় অতিবাহিত হইলে জাহাজটির মালিকানা সরকার, উক্ত নাগরিক বা কোম্পানির নিকট হস্তান্তরিত হইবে; অথবা

(ঘ) সরকার কর্তৃক, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা অথবা এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি দ্বারা নির্ধারিত অন্য কোনো ব্যক্তি, প্রতিষ্ঠান বা সংস্থা।

তবে শর্ত থাকে যে,—

(অ) সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, বাংলাদেশি মালিকানার শেয়ার মূলধনের ন্যূনতম অংশ, ভোটাধিকারের হার, নিয়ন্ত্রণ, জাহাজের ধরন, আকার, ব্যবহার, সমুদ্রযাত্রার সীমা (Voyage Limit), মালিকানার অবস্থা (Ownership Status), বয়স, ধারণক্ষমতা (Tonnage), কারিগরি বৈশিষ্ট্য, নিবন্ধনের যোগ্যতা এবং অন্যান্য প্রয়োজনীয় শর্ত নির্ধারণ করিতে পারিবে; এবং উক্ত বিষয়সমূহের ভিত্তিতে জাহাজের জন্য পৃথক নিবন্ধন বহি (Register) বা নিবন্ধন শ্রেণি (Registration Category) নির্ধারণ, পরিবর্তন বা পুনর্বিন্যাস করিতে পারিবে।

(আ) এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধি অনুযায়ী নিবন্ধনের আবেদন, মালিকানার প্রমাণ এবং অন্যান্য নির্ধারিত শর্ত যথাযথভাবে প্রতিপালিত না হইলে কোনো জাহাজ বাংলাদেশি জাহাজ হিসেবে নিবন্ধনের যোগ্য হইবে না।

(৪) তবে শর্ত থাকে যে, এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধির বিধান অনুযায়ী নির্ধারিত কোনো শর্ত পূরণ না হইলে অথবা নির্ধারিত অন্য কোনো কারণে, নিবন্ধক, কারণ লিপিবদ্ধ করিয়া, নিবন্ধনের আবেদন প্রত্যাখ্যান, নিবন্ধন স্থগিত বা নিবন্ধন বাতিল করিতে পারিবেন।

(৫) যে কোনো জাহাজ নিবন্ধনের জন্য আবেদন করা হইলে, জাহাজের মালিকের ব্যয়ে, মহাপরিচালক কর্তৃক নিযুক্ত কোনো সার্ভেয়ার (Surveyor) অথবা সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক অনুমোদিত কোনো ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি (Classification Society)-এর সার্ভেয়ার দ্বারা, নির্ধারিত পদ্ধতিতে উক্ত জাহাজের জরিপ (Survey), পরিমাপ (Measurement), টনেজ (Tonnage) নির্ধারণ, নির্মাণ-সংক্রান্ত বিবরণ (Particulars of Build) এবং নিবন্ধনের জন্য প্রয়োজনীয় অন্যান্য বিষয় যাচাই করিতে হইবে এবং জাহাজের মালিক নিবন্ধনের পূর্বে উক্ত সনদ নিবন্ধকের নিকট দাখিল করিবেন।

(৬) 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। তবে ধারা (২৮) এর অধীন বেয়ারবোট চার্টার হিসাবে জাহাজ নিবন্ধনের ক্ষেত্রে এই উপধারা প্রযোজ্য হইবে না।

(৭) কোনো ব্যক্তি উপধারা (৩)-এর বিধান লঙ্ঘন করিলে এই আইনের বিধান মোতাবেক দণ্ডনীয় হইবে ১০,৫০০ (দশ হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডিত হইবে।

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

(৯) 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।

(১০) সরকার, মহাপরিচালকের সুপারিশক্রমে, বিধি দ্বারা বাংলাদেশি জাহাজ হিসেবে কোনো জাহাজের নিবন্ধনের জন্য প্রয়োজনীয় শর্তাবলি নির্ধারণ করিতে পারিবে।

৩০। অস্থায়ী নিবন্ধন।—

(১) জাহাজ নিবন্ধনের জন্য দাখিলকৃত আবেদনের সহিত মালিকানার দলিল, পূর্ববর্তী বিদেশি নিবন্ধন বাতিলের প্রমাণপত্র, টনেজ সনদ অথবা নিবন্ধক কর্তৃক নির্ধারিত অন্য কোনো প্রয়োজনীয় দলিল দাখিল না করা হইলে বা বাংলাদেশের বাহিরে কোনো জাহাজ বাংলাদেশি জাহাজ হিসেবে নিবন্ধনের যোগ্য হইলে নিবন্ধক জাহাজটির অস্থায়ী নিবন্ধন প্রদান করিতে এবং অস্থায়ী নিবন্ধন সনদ (Provisional Certificate of Registry) ইস্যু করিতে পারিবেন।

(২) উপধারা (১) অধীন অস্থায়ী নিবন্ধন সনদ ইস্যুর তারিখ হইতে অনধিক এক বৎসর পর্যন্ত বলবৎ থাকিবে। তবে শর্ত থাকে যে, ইস্যুকৃত অস্থায়ী নিবন্ধন সনদ নির্ধারিত মেয়াদ পর্যন্ত অথবা জাহাজের স্থায়ী নিবন্ধন সম্পন্ন হওয়া কিংবা নিবন্ধকের নিকট উপস্থিত হওয়া পর্যন্ত, যাহা পূর্বে ঘটে, কার্যকর থাকিবে।

(৩) অস্থায়ীভাবে নিবন্ধিত জাহাজ, উহার মালিক এবং অস্থায়ী নিবন্ধন সনদের ক্ষেত্রে এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধির বিধানাবলি, প্রয়োজনীয় অভিযোজন সাপেক্ষে, নিবন্ধিত বাংলাদেশি জাহাজ, উহার মালিক এবং নিবন্ধন সনদের ক্ষেত্রে যেরূপ প্রযোজ্য, সেইরূপে প্রযোজ্য হইবে।

(৪) বিশেষ পরিস্থিতিতে, সরকার বা মহাপরিচালকের অনুমোদনক্রমে নিবন্ধক, কোনো বাংলাদেশি জাহাজকে পূর্বে নিবন্ধন সম্পন্ন না করিয়াই বাংলাদেশের এক বন্দর হইতে অন্য বন্দরে গমনের উদ্দেশ্যে নির্ধারিত পদ্ধতিতে একটি অস্থায়ী যাত্রাপাস (Temporary Pass) প্রদান করিতে পারিবেন; এবং উক্ত যাত্রাপাসে উল্লিখিত সময় ও শর্তসাপেক্ষে তাহা নিবন্ধন সনদের ন্যায় কার্যকর হইবে।

(৫) বাংলাদেশের প্রচলিত জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ-সংক্রান্ত আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধি অনুযায়ী বাংলাদেশে পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ (Ship Recycling) করিবার উদ্দেশ্যে আন্তর্জাতিক পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কনভেনশনের এর পক্ষভুক্ত নহে আনীত এমন কোনো রাষ্ট্রের পতাকাবাহী জাহাজকে, বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে, নির্ধারিত মেয়াদের জন্য এবং নির্ধারিত শর্তসাপেক্ষে, এই অংশের অধীন অস্থায়ীভাবে নিবন্ধন করিতে হইবে।

(৬) অস্থায়ী নিবন্ধন, অস্থায়ী নিবন্ধন সনদ, অস্থায়ী যাত্রাপাস, উহাদের মেয়াদ, শর্ত, নবায়ন, বাতিল এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

৩১। 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।

৩২ | রপ্তানির উদ্দেশ্যে দেশে তৈরি জাহাজের নিবন্ধন।—

রপ্তানির উদ্দেশ্যে দেশে তৈরি কোন 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।

৩৩ | জাহাজের নাম পরিবর্তন ও ব্যবহার।—

(১) এই আইনের অধীন নিবন্ধিত কোনো বাংলাদেশি জাহাজ নিবন্ধন সনদে (Certificate of Registry) উল্লিখিত নাম ব্যতীত অন্য কোনো নামে পরিচিত, পরিচালিত বা ব্যবহৃত হইবে না এবং বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতি অনুসরণ ব্যতীত উহার নাম পরিবর্তন করা যাইবে না।

(২) যদি কোনো ব্যক্তি উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন অথবা তাহার নিয়ন্ত্রণাধীন কোনো ব্যক্তিকে উক্ত বিধান লঙ্ঘন করিতে দেন, তাহা হইলে তিনি একটি অপরাধ করিয়াছেন বলিয়া গণ্য হইবেন এবং তজ্জন্য অনধিক ৫০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডিত হইবেন; এবং উক্ত বিধান প্রতিপালিত না হওয়া পর্যন্ত নিবন্ধক বা মহাপরিচালক জাহাজটি আটক রাখিতে পারিবেন।

৩৪ | পরিত্যক্ত জাহাজের পুনঃনিবন্ধনের উপর বিধিনিষেধ।—

শত্রুপক্ষ কর্তৃক জাহাজ আটক (Capture by the Enemy) হওয়া ব্যতীত অন্য কোনো কারণে কোনো বাংলাদেশি জাহাজের নিবন্ধন সমাপ্ত (Closed) বলিয়া গণ্য হয়, তবে পুনঃনিবন্ধনের আবেদনকারীর ব্যয়ে, মহাপরিচালক কর্তৃক নিযুক্ত কোনো সার্ভেয়ার (Surveyor) অথবা সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক অনুমোদিত ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি (Classification Society)-এর সার্ভেয়ার দ্বারা জাহাজের জরিপ সম্পন্ন এবং জাহাজটি সমুদ্রযাত্রার উপযোগী (Seaworthy) মর্মে প্রত্যয়িত না হওয়া পর্যন্ত উহা পুনঃনিবন্ধন করা যাইবে না।

৩৫ | 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 ধারা (২৯) অনুযায়ী বাংলাদেশি জাহাজ হিসেবে নিবন্ধিত হইবার যোগ্যতাসম্পন্ন হইবে; এবং

(গ) আবেদনকারী বাংলাদেশি নাগরিক হইবে এবং যার প্রধান ব্যবসায়িক কার্যক্রমের স্থান বাংলাদেশে অবস্থিত। কোম্পানির ক্ষেত্রে, সরাসরি ও সম্পূর্ণভাবে বাংলাদেশের নাগরিকদের মালিকানাধীন এবং নিয়ন্ত্রিত এবং শতভাগ চূড়ান্ত প্রকৃত উপকারভোগী মালিক বাংলাদেশি নাগরিক হইবে; এবং

(ঘ) বেয়ারবোট চার্টার চুক্তির মেয়াদ ন্যূনতম ৩ (তিন) বছর হইবে এবং মালিকের লিখিত অনুরোধ সাপেক্ষে জাহাজ নিবন্ধক উক্ত মেয়াদ ১ (এক) বৎসর করিয়া বৃদ্ধি করিতে পারিবেন।

(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) জাহাজের মূল নিবন্ধকারী রাষ্ট্রের পতাকা এবং প্রতীক বা চিহ্নের পাশাপাশি 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।

(গ) এই ধারার অধীনে বেয়ারবোট চার্টার হিসাবে নিবন্ধিত যে কোনো জাহাজ বাংলাদেশের প্রচলিত আইন অনুযায়ী বাংলাদেশী জাহাজ হিসাবে গণ্য হবে।

(৬) লিয়েন, বন্ধক ও অন্যান্য ব্যক্তিগত অধিকারসমূহ সংশ্লিষ্ট ক্ষেত্রে বাংলাদেশি ও বিদেশি নিবন্ধনকারী রাষ্ট্রের আইনের অধীন পৃথকভাবে নির্ধারিত হইবে। এবং জাহাজের মূল নিবন্ধনকারী রাষ্ট্রে রেজিস্ট্রিকৃত কোনো লিয়েন, বন্ধক বা অন্য অধিকারসমূহ বাংলাদেশও রেজিস্ট্রিকৃত এবং প্রয়োগের যোগ্য হবে।

৩৬। 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 ৩ (তিন) 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।

৩৭ | জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ।—

(১) জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ, বিপজ্জনক উপকরণের তালিকা (Inventory of Hazardous Materials), জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ পরিকল্পনা, অনুমোদিত পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ স্থাপনা, পরিবেশ সুরক্ষা, কর্মক্ষেত্রের নিরাপত্তা এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিষয়ে বাংলাদেশ কর্তৃক তফসিল-১ এ অন্তর্ভুক্ত ও অনুসৃত আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহ এবং এই আইনের অধীন প্রণীত বিধিবিধান অনুসরণ করিতে হইবে।

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

(৩) বাংলাদেশে অনুমোদিত জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ ইয়ার্ডে (Authorised Ship Recycling Facility) পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরনের উদ্দেশ্যে প্রেরণের পূর্বে এতৎসংশ্লিষ্ট প্রচলিত আইন, বিধি এবং আন্তর্জাতিক জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কনভেনশনের আইনের শর্ত প্রতিপালনের জন্য পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরনের প্রস্তুতি সনদ (Ready for Recycling Certificate), প্রয়োজনীয় বিপজ্জনক পদার্থের তালিকা (Inventory of Hazardous Materials) সহ অন্যান্য প্রয়োজনীয় দলিলপত্র এবং সনদ থাকিতে হইবে।

(৪) কোনো বাংলাদেশি জাহাজ অথবা প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কনভেনশনের পক্ষভুক্ত নহে এমন রাষ্ট্রের পতাকাবাহী কোনো জাহাজকে বাংলাদেশে অবস্থিত অনুমোদিত জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ ইয়ার্ডে প্রেরণের পূর্বে অধিদপ্তর অথবা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত নৌবাণিজ্য দপ্তর হইতে এতৎসংশ্লিষ্ট প্রচলিত আইন, বিধি এবং আন্তর্জাতিক জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কনভেনশনের আইনের শর্ত প্রতিপালনের জন্য পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরনের প্রস্তুতি সনদ (Ready for Recycling Certificate), প্রয়োজনীয় বিপজ্জনক পদার্থের তালিকা (Inventory of Hazardous Materials) সহ অন্যান্য প্রয়োজনীয় দলিলপত্র এবং সনদ গ্রহণ করিতে হইবে।

(৫) পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের জন্য অপেক্ষমাণ প্রত্যেকটি জাহাজ সৈকতায়নের (Beaching) পূর্ব পর্যন্ত এই আইনের অধীন সকল জাতীয় ও আন্তর্জাতিক মেরিটাইম আইনের বিধানাবলি অনুসরণ করিবে এবং সৈকতায়নের পূর্বে অধিদপ্তরের পূর্বানুমতি গ্রহণ করিতে হইবে।

(৬) যদি কোন ব্যক্তি বা জাহাজ উপধারা (১) এবং (২) বিধান সংক্রান্ত বিধান লঙ্ঘন করেন বা লঙ্ঘনের চেষ্টা করেন তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি বাংলাদেশ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন ও ধারায় উল্লেখিত দন্ডে দন্ডিত হইবেন।

(৭) যদি কোনো ব্যক্তি বা জাহাজ উপধারা (৩), (৪) এবং (৫) 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 অর্থদন্ডে দন্ডনীয় হইবেন, অধিকন্তু আদালত উক্ত জাহাজের আটকাদেশ প্রদান করিতে পারিবে।

চতুর্থ অধ্যায়

মালিকানা পরিবর্তন ও সঞ্চারণ, বন্ধক, মেরিটাইম লিয়েন

৩৮ | জাহাজের মালিকানা পরিবর্তন।—

(১) 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 এক বা একাধিক সাক্ষীর উপস্থিতিতে সম্পাদিত ও সত্যায়িত হইতে হইবে বাংলাদেশি জাহাজের মালিক হইবার যোগ্য কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের নিকট মালিকানা হস্তান্তর করা যাইবে।

(২) জাতীয় নিরাপত্তা, যুদ্ধ, বৈদেশিক আগ্রাসন, জরুরি অবস্থা অথবা সরকার কর্তৃক ঘোষিত অন্য কোনো বিশেষ পরিস্থিতি বলবৎ থাকাকালে, সরকারের পূর্বানুমোদন ব্যতিরেকে কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বা উহার কোনো অংশ, শেয়ার বা স্বার্থ হস্তান্তর বা অর্জন করা যাইবে না; এবং এই উপধারার বিধান লঙ্ঘন করিয়া সম্পাদিত কোনো হস্তান্তর বা অর্জন বাতিল ও অকার্যকর বলিয়া গণ্য হইবে।

(৩) সরকার, বাংলাদেশি নৌবহরের ধারণক্ষমতা, জাতীয় স্বার্থ অথবা সামুদ্রিক নিরাপত্তা সংরক্ষণের স্বার্থে প্রয়োজনীয় বা সমীচীন বিবেচনা করিলে, উপধারা (১) এর অধীন কোনো হস্তান্তর বা অর্জনের অনুমোদন প্রদান করিতে অস্বীকার করিতে পারিবে।

(৪) নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে নিবন্ধক কোনো জাহাজ বা উহার কোনো অংশ বা শেয়ার হস্তান্তরের নিবন্ধন করিবেন না, যদি—

(ক) জাহাজের নিবন্ধন বহিতে লিপিবদ্ধ কোনো বন্ধক (Mortgage) অবসায়িত না হইয়া থাকে, যদি না বন্ধকগ্রহীতা লিখিতভাবে উক্ত হস্তান্তরে সম্মতি প্রদান করেন;

(খ) কোনো আদালত বা উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ কর্তৃক জাহাজের হস্তান্তর বা অন্য কোনো লেনদেন নিষিদ্ধকরণ সংক্রান্ত কোনো আদেশ কার্যকর থাকে;

(গ) জাহাজের বিপরীতে নির্ধারিত কোনো সরকারি ফি, মাশুল বা অন্যান্য প্রাপ্য বকেয়া থাকে; অথবা

(ঘ) জাহাজে কর্মরত বা কর্মরত ছিলেন এমন কোনো নাবিকের মজুরি বা অন্যান্য পাওনা সম্পর্কিত দাবি মহাপরিচালক বা নিবন্ধকের নিকট অবহিত করা হইয়া থাকে এবং উহা নিষ্পত্তি না হইয়া থাকে।

(৫) উপধারা (৪) এর বিধান কোনো উপযুক্ত আদালতের আদেশক্রমে বাংলাদেশি জাহাজ বা উহার কোনো অংশ বা শেয়ার বিক্রয়ের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না।

৩৯ | জাহাজ বা জাহাজের অংশের মালিকানা হস্তান্তরের পদ্ধতি।—

(১) কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বা উহার কোনো অংশ (Share) হস্তান্তর করিতে হইলে, হস্তান্তরকারী কর্তৃক যথাযথভাবে সম্পাদিত (Executed) হস্তান্তর দলিল (Instrument of Transfer) দ্বারা উহা সম্পাদন করিতে হইবে এবং উক্ত দলিলের সম্পাদন কমপক্ষে ২ (দুই) জন সাক্ষীর উপস্থিতিতে সম্পন্ন ও তাহাদের দ্বারা প্রত্যয়িত (Attested) হইতে হইবে।

(২) হস্তান্তর দলিল বিধি দ্বারা নির্ধারিত ফরমে অথবা পরিস্থিতি অনুসারে উহার নিকটতুল্য (Substantially Similar) ফরমে হইতে হইবে এবং উহাতে সার্ভেয়ারের সনদে (Surveyor's Certificate) উল্লিখিত জাহাজের বিবরণ অথবা নিবন্ধকের সন্তুষ্টির জন্য জাহাজ সনাক্তকরণের উপযোগী পর্যাপ্ত বিবরণ অন্তর্ভুক্ত থাকিবে।

(৩) যথাযথভাবে সম্পাদিত হস্তান্তর দলিল জাহাজের নিবন্ধন বন্দরের নিবন্ধকের নিকট দাখিল করিতে হইবে এবং নিবন্ধক উহাতে বর্ণিত জাহাজের পরিচয় সম্পর্কে সন্তুষ্ট হইলে নিবন্ধন বহিতে (Register Book) হস্তান্তরগ্রহীতার নাম জাহাজ বা জাহাজের অংশের মালিক, ক্ষেত্রমত, হিসাবে লিপিবদ্ধ করিবেন এবং হস্তান্তর দলিলে উক্ত নিবন্ধনের তারিখ ও সময় উল্লেখপূর্বক প্রত্যয়ন করিবেন।

(৪) এই ধারার অধীন প্রত্যেক হস্তান্তরের নিবন্ধন, হস্তান্তর দলিল নিবন্ধকের নিকট যেই ক্রমে দাখিল করা হইবে, সেই ক্রমানুসারে নিবন্ধন বহিতে লিপিবদ্ধ করিতে হইবে।

৪০। মৃত্যু, দেউলিয়াত্ব, ইত্যাদি ক্ষেত্রে মালিকানা স্থানান্তর।—

(১) এই আইনের অধীন নিবন্ধিত কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বা উহার কোনো অংশের (Share) মালিকানা, কোনো মালিকের মৃত্যু, দেউলিয়াত্ব (Insolvency) অথবা এই আইনের অধীন হস্তান্তর (Transfer) ব্যতীত অন্য কোনো আইনানুগ উপায়ে কোনো ব্যক্তির নিকট অর্পিত বা স্থানান্তরিত (Transmission) হইলে, উক্ত ব্যক্তি বিধি দ্বারা নির্ধারিত ফরমে মালিকানা স্থানান্তর ঘোষণা (Declaration of Transmission) সম্পাদন ও স্বাক্ষর করিয়া নিবন্ধকের নিকট দাখিল করিবেন।

(২) উপধারা (১)-এর অধীন ঘোষণাপত্রের সহিত—

(ক) মালিকানা যদি মৃত্যুর কারণে স্থানান্তরিত হয়, তাহা হইলে উত্তরাধিকার সনদ (Succession Certificate), প্রবেট (Probate), প্রশাসনিক পত্র (Letters of Administration) অথবা আদালত কর্তৃক ইস্যুকৃত সমজাতীয় আইনগত দলিলের মূল বা সত্যায়িত অনুলিপি; এবং

(খ) মালিকানা যদি দেউলিয়াত্ব বা অন্য কোনো আইনানুগ কারণে স্থানান্তরিত হয়, তাহা হইলে উক্ত স্থানান্তরের যথাযথ প্রমাণপত্র, দাখিল করিতে হইবে।

(৩) উপধারা (২)-এর অধীন প্রয়োজনীয় দলিলাদি প্রাপ্তির পর নিবন্ধক মালিকানা প্রাপ্ত ব্যক্তির নাম নিবন্ধন বহিতে জাহাজ বা উহার অংশের মালিক হিসেবে লিপিবদ্ধ করিবেন; এবং একাধিক ব্যক্তি মালিকানা প্রাপ্ত হইলে, তাহাদের সকলের নাম নিবন্ধন বহিতে অন্তর্ভুক্ত করিবেন, তবে এই আইনের উদ্দেশ্যে নিবন্ধিত মালিকের সংখ্যা নির্ধারণের ক্ষেত্রে উহারা সম্মিলিতভাবে একজন ব্যক্তি বলিয়া গণ্য হইবেন।

তবে শর্ত থাকে যে, নিবন্ধক যদি এই মর্মে সন্তুষ্ট হন যে, উক্ত মালিকানা স্থানান্তরের ফলে জাহাজটি বাংলাদেশি জাহাজ হিসেবে নিবন্ধিত থাকার যোগ্যতা হারাইয়াছে, তাহা হইলে তিনি কারণ লিপিবদ্ধ করিয়া উক্ত মালিকানা নিবন্ধন করিতে অস্বীকার করিতে পারিবেন।

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

৪১। অযোগ্য ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের নিকট বিক্রয় বা হস্তান্তর।—

(১) কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বা উহার কোনো অংশ (Share) এমন কোনো ব্যক্তি, কোম্পানি বা প্রতিষ্ঠানের নিকট হস্তান্তর করা যাইবে না, যাহা এই আইনের অধীন বাংলাদেশি জাহাজের মালিক হইবার যোগ্য নহে, যদি উক্ত জাহাজের ক্ষেত্রে—

(ক) নিবন্ধিত কোনো বন্ধক (Mortgage) অমীমাংসিত থাকে;

(খ) এই আইনের অধীন জাহাজের হস্তান্তর বা অন্য কোনো লেনদেনের উপর আরোপিত কোনো নিষেধাজ্ঞা কার্যকর থাকে;

(গ) সরকার বা মহাপরিচালকের নিকট প্রদেয় কোনো ফি, চার্জ বা পাওনা বকেয়া থাকে; অথবা

(ঘ) জাহাজের কোনো নাবিকের বকেয়া মজুরি বা অন্য কোনো বৈধ পাওনার দাবি মহাপরিচালক বা নিবন্ধকের নিকট অবহিত করা হইয়া থাকে।

(২) মৃত্যু, দেউলিয়াত্ব, আইনগত উত্তরাধিকার, জোরপূর্বক স্থানান্তর অথবা অন্য কোনো কারণে কোনো জাহাজ বা উহার কোনো অংশ এমন ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের নিকট হস্তান্তরিত হইলে, যাহার ফলে জাহাজটি বাংলাদেশি জাহাজ হিসেবে যোগ্যতা হারায়, রেজিস্ট্রার উহা নিবন্ধন বহিতে লিপিবদ্ধ করিবেন, প্রয়োজনবোধে নিবন্ধন বন্ধ (Registry Closed) ঘোষণা করিবেন এবং বিষয়টি মহাপরিচালকের নিকট প্রতিবেদন আকারে উপস্থাপন করিবেন।

(৩) উপধারা (২) এর অধীন প্রতিবেদন প্রাপ্তির পর মহাপরিচালক, প্রয়োজনবোধে, সুপ্রিম কোর্টের হাইকোর্ট বিভাগে আবেদন করিয়া জাহাজ বা উহার অংশ বাংলাদেশি জাহাজের মালিক হইবার যোগ্য কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের নিকট বিক্রয়ের জন্য প্রয়োজনীয় আদেশ প্রার্থনা করিতে পারিবে।

(৪) হাইকোর্ট বিভাগ প্রয়োজনীয় সাক্ষ্য-প্রমাণ গ্রহণ করিয়া এবং প্রয়োজনীয় শর্ত আরোপ করিয়া —

(ক) আবেদন মঞ্জুর বা প্রত্যাখ্যান করিতে পারিবে;

(খ) জাহাজ বা উহার অংশ বিক্রয়ের আদেশ প্রদান করিতে পারিবে; অথবা

(গ) যদি প্রতিয়মান হয় যে, জাহাজটি এখনও বাংলাদেশি জাহাজ হিসেবে যোগ্য, তাহা হইলে আবেদন খারিজ করিতে পারিবে।

(৫) আদালত বিক্রয়ের আদেশ প্রদান করিলে, বিক্রয় ব্যয় এবং আইনানুগ অগ্রাধিকারপ্রাপ্ত দাবি পরিশোধের পর অবশিষ্ট অর্থ উক্ত জাহাজ বা অংশের বৈধ অধিকারী ব্যক্তিকে প্রদান করিবার আদেশ করিতে পারিবে।

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

(৭) এই ধারার কোনো বিধান আদালতের আদেশ, আইনানুগ নিলাম (Judicial Sale) বা অন্য কোনো আইনগত প্রক্রিয়ায় জাহাজ বিক্রয়ের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না।

ব্যাখ্যা।— এই ধারার উদ্দেশ্যে, "বাংলাদেশি জাহাজের মালিক হইবার জন্য অযোগ্য ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান" অর্থ এই আইনের ধারা ২৯ বা তদধীন প্রণীত বিধির অধীন বাংলাদেশি জাহাজের মালিকানা অর্জনের জন্য নির্ধারিত যোগ্যতা পূরণে ব্যর্থ কোনো ব্যক্তি, কোম্পানি, সংস্থা বা অন্য কোনো সত্তা।

৪২ | 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।

৪৩ | 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।

৪৪ | 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 অংশের মালিকের উপর আরোপযোগ্য সকল আর্থিক দায়, অর্থদন্ড বা অন্যান্য আর্থিক দায়বদ্ধতার জন্য সমভাবে দায়ী থাকিবেন; এবং উক্ত দায় বা অর্থদন্ড আদায়ের জন্য তাহাদের উভয়ের বিরুদ্ধে অথবা যে কোনো একজনের বিরুদ্ধে আইনানুগ কার্যধারা গ্রহণ করা যাইবে।

৪৫ | 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) সরকার, বাংলাদেশ ব্যাংক, বাংলাদেশ বিনিয়োগ উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (BIDA) অথবা প্রযোজ্য অন্য কোনো নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত বৈদেশিক ঋণ, লিজ ফাইন্যান্সিং, বেয়ারবোট চার্টার অথবা জাহাজ অর্থায়ন (Ship Financing) ব্যবস্থার ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট বিদেশি মালিক (Foreign Owner), অর্থায়নকারী (Financier), বন্ধকগ্রহীতা (Mortgagee) অথবা নিরাপত্তা ট্রাস্টি (Security Trustee) কিংবা তাহাদের পক্ষে নিযুক্ত কোনো বাংলাদেশি তফসিলি ব্যাংক বা অর্থায়নকারী এজেন্টের অনুকূলে ঋণচুক্তি বা নিরাপত্তা দলিলের শর্তানুযায়ী বন্ধক (Mortgage), চার্জ (Charge) অথবা নিরাপত্তা স্বার্থ (Security Interest) সৃষ্টি ও নিবন্ধন করা যাইবে।

(৩) 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।

(৪) বন্ধকসমূহ নিবন্ধকের নিকট উপস্থাপনের তারিখ ও সময়ের ক্রমানুসারে নিবন্ধন বহিতে লিপিবদ্ধ হইবে এবং নিবন্ধক প্রত্যেক বন্ধকের উপর স্বাক্ষরসহ একটি স্মারক (Memorandum) লিপিবদ্ধ করিবেন, যাহাতে উক্ত বন্ধক নিবন্ধনের তারিখ ও সময় উল্লেখ থাকিবে।

(৫) বন্ধকী ঋণের জামানত হিসাবে জাহাজ বা উহার অংশকে দায়বদ্ধ রাখিবার জন্য যতটুকু প্রয়োজন, তাহা ব্যতীত কেবল বন্ধক সৃষ্টির কারণে বন্ধকগ্রহীতা জাহাজ বা উহার অংশের মালিক বলিয়া গণ্য হইবেন না এবং বন্ধকদাতা উহার মালিকানা হারাইয়াছেন বলিয়াও গণ্য হইবেন না।

(৬) 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।

৪৬ | বন্ধক সম্পাদন ও নিবন্ধনের পূর্বে বন্ধকদাতার বাধ্যবাধকতা।—

(১) এই আইনের অধীন নিবন্ধনের উদ্দেশ্যে কোনো বন্ধক সম্পাদনের পূর্বে, বন্ধকদাতা বন্ধকগ্রহীতার নিকট লিখিতভাবে জাহাজের উপর বিদ্যমান এবং তাহার জ্ঞাত সকল সামুদ্রিক অগ্রাধিকারমূলক দাবি (Maritime Lien), পূর্ববর্তী বন্ধক (Prior Mortgage) অথবা জাহাজ সম্পর্কিত অন্য কোনো দায় বা দায়ভার সম্পর্কে পূর্ণাঙ্গ তথ্য প্রকাশ করিবেন।

(২) কোনো বন্ধকদাতা উপধারা (১) এর বিধান প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে, বন্ধকগ্রহীতা, বন্ধক দলিলে ভিন্নরূপ কোনো বিধান থাকিলেও, তাহার বিবেচনায় বন্ধকের অধীন সমুদয় পাওনা অবিলম্বে পরিশোধযোগ্য ও আদায়যোগ্য বলিয়া ঘোষণা করিতে পারিবেন।

৪৭ | বন্ধকগ্রহীতার অধিকার।—

(১) জাহাজ বা জাহাজের কোনো অংশের উপর সৃষ্ট বন্ধকের ক্ষেত্রে, বন্ধক দ্বারা সুরক্ষিত ঋণ বা দায় আদায়ের উদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় পরিমাণ ব্যতীত, বন্ধকগ্রহীতা (Mortgagee) জাহাজ বা উহার অংশের মালিক বলিয়া গণ্য হইবেন না এবং বন্ধকদাতা (Mortgagor) উহার মালিকানা হারাইয়াছেন বলিয়াও গণ্য হইবেন না।

(২) প্রত্যেক নিবন্ধিত বন্ধকগ্রহীতা, যেই জাহাজ বা জাহাজের অংশের বিপরীতে নিবন্ধিত রহিয়াছেন, উক্ত জাহাজ বা অংশ বিক্রয়, হস্তান্তর বা অন্য যেকোনো উপায়ে নিষ্পত্তি করিবার ক্ষমতা ভোগ করিবেন এবং বিক্রয়মূল্য গ্রহণের বৈধ রসিদ প্রদান করিতে পারিবেন।

তবে শর্ত থাকে যে, একই জাহাজ বা উহার কোনো অংশের উপর একাধিক নিবন্ধিত বন্ধকগ্রহীতা থাকিলে, পরবর্তী বন্ধকগ্রহীতা, উচ্চ আদালতের আদেশ ব্যতিরেকে অথবা পূর্ববর্তী সকল বন্ধকগ্রহীতার সম্মতি ব্যতিরেকে, উক্ত জাহাজ বা অংশ বিক্রয় বা অন্য কোনোভাবে নিষ্পত্তি করিতে পারিবেন না।

(৩) কোনো নিবন্ধিত বন্ধকগ্রহীতা উপধারা (১) এর অধীন বন্ধকীকৃত জাহাজ বা উহার অংশ বিক্রয়ের মাধ্যমে প্রাপ্য অর্থ আদায় করিতে ইচ্ছুক হইলে, তিনি বিধি দ্বারা নির্ধারিত ফরম ও পদ্ধতিতে নিবন্ধন বন্দরের নিবন্ধককে উক্ত বিক্রয় সম্পর্কে নোটিশ প্রদান করিবেন।

(৪) উপধারা (৩) এর অধীন প্রদত্ত নোটিশের সহিত উক্ত জাহাজে কর্মরত বা কর্মরত ছিলেন এমন নাবিকগণের কর্মসংস্থান-সম্পর্কিত সকল বকেয়া মজুরি, ভাতা ও অন্যান্য প্রাপ্য পরিশোধ করা হইয়াছে মর্মে প্রমাণপত্র দাখিল করিতে হইবে।

(৫) নাবিকগণের বকেয়া মজুরি ও অন্যান্য আইনসিদ্ধ পাওনা পরিশোধ না হওয়া পর্যন্ত নিবন্ধক উক্ত বিক্রয় নিবন্ধন করিবেন না।

৪৮ | বন্ধকগ্রহীতার দায়-দায়িত্ব।—

(১) কোনো জাহাজের উপর সৃষ্ট বন্ধক বলবৎ থাকাকালে, বন্ধকগ্রহীতা যদি বন্ধকীকৃত জাহাজের দখল গ্রহণ করেন অথবা আদালতে উক্ত জাহাজের দখল প্রার্থনা করিয়া কোনো দাবি উত্থাপন করেন, তাহা হইলে তিনি—

(ক) জাহাজটি তাহার নিজস্ব জাহাজের ন্যায় যথাযথ যত্ন, দক্ষতা ও সতর্কতার সহিত পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা করিবেন;

(খ) জাহাজের স্বাভাবিক পরিচালনা, নৌ-যোগ্যতা (Seaworthiness) এবং কার্যকারিতা বজায় রাখার জন্য প্রয়োজনীয় মেরামত, রক্ষণাবেক্ষণ ও সংরক্ষণের ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন;

(গ) জাহাজের ক্ষতি, ধ্বংস, মূল্যহ্রাস বা স্থায়ী অবনতি ঘটায় বা ঘটাইবার সম্ভাবনা সৃষ্টি করে এমন কোনো কার্য করিবেন না এবং অন্য কাউকেও উহা করিতে দিবেন না; এবং

(ঘ) বিধি দ্বারা নির্ধারিত অন্যান্য দায়-দায়িত্ব পালন করিবেন।

(২) উপধারা (১) এর অধীন দায়িত্ব পালনকালে বন্ধকগ্রহীতার কোনো অবহেলা, কার্য বা ব্যর্থতার ফলে জাহাজের ক্ষতি সাধিত হইলে, তিনি উক্ত ক্ষতির জন্য দায়ী থাকিবেন।

৪৯ | বন্ধকের অবসান, বন্ধক গ্রহীতায় অবসান, দেউলিয়াত্ব, হস্তান্তর ইত্যাদি।—

(১)বন্ধকদাতার আবেদন ও বন্ধকগ্রহীতার অনাপত্তি সাপেক্ষে নিবন্ধক বন্ধকীর অবসান ঘটাইতে পারিবেন। কোনো নিবন্ধিত বন্ধক পরিশোধ বা অবসায়িত হইলে, বিধি দ্বারা নির্ধারিত দলিলাদি নিবন্ধকের নিকট দাখিলের পর নিবন্ধক নিবন্ধন বহিতে উক্ত বন্ধক অবসায়িত হইয়াছে মর্মে এন্ট্রি করিবেন; এবং উক্ত এন্ট্রি সম্পন্ন হইলে,

বন্ধকের ফলে বন্ধকগ্রহীতার নিকট ন্যস্ত কোনো স্বার্থ বা অধিকার, মধ্যবর্তী আইনগত কার্যক্রম বা ঘটনা বিবেচনা সাপেক্ষে, এমন ব্যক্তির নিকট প্রত্যাবর্তিত হইবে যাহার নিকট উহা বন্ধক সৃষ্টি না হইলে ন্যস্ত হইত।

(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। যে ব্যক্তির অনুকূলে কোনো নিবন্ধিত বন্ধক হস্তান্তর করা হইবে, তিনি বন্ধক হস্তান্তরকারীর ন্যায় একই অধিকার, অগ্রাধিকার (Priority) এবং প্রতিকার ভোগ করিবেন।

(৫) একই জাহাজ বা উহার কোনো অংশের উপর একাধিক নিবন্ধিত বন্ধক থাকিলে, প্রত্যেক বন্ধকগ্রহীতার দাবি, অন্য কোনো নোটিশ, অবগতি বা জ্ঞাতসারে থাকা সত্ত্বেও, বন্ধক দলিলের তারিখ অনুসারে নহে, বরং নিবন্ধন বহিতে লিপিবদ্ধকরণের তারিখ ও সময়ের ক্রমানুসারে অগ্রাধিকার (Priority) লাভ করিবে।

(৬) 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।

৫০। নির্দিষ্ট ক্ষেত্রে বন্ধকী স্বার্থের উত্তরাধিকারসূত্রে বা অন্যভাবে হস্তান্তর।—

(১) কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বা উহার কোনো অংশের উপর নিবন্ধিত বন্ধকগ্রহীতার স্বার্থ, বন্ধকগ্রহীতার মৃত্যু, দেউলিয়াত্ব বা এই আইনের অধীন হস্তান্তর ব্যতীত অন্য কোনো আইনসম্মত উপায়ে অন্য কোনো ব্যক্তির নিকট ন্যস্ত বা হস্তান্তরিত হইলে, উক্ত হস্তান্তর বা উত্তরাধিকারসূত্রে প্রাপ্ত স্বার্থ সংশ্লিষ্ট ব্যক্তির ঘোষণাপত্র দ্বারা প্রমাণীকৃত হইতে হইবে।

(২) উপধারা (১) এর অধীন প্রদত্ত ঘোষণাপত্রে বন্ধকী স্বার্থ কোন পদ্ধতিতে এবং কোন ব্যক্তির নিকট ন্যস্ত বা হস্তান্তরিত হইয়াছে তাহার বিবরণ উল্লেখ থাকিবে এবং উহার সহিত জাহাজ বা জাহাজের অংশের মালিকানার অনুরূপ হস্তান্তরের ক্ষেত্রে এই আইন অনুযায়ী প্রয়োজনীয় দলিল ও প্রমাণাদি সংযুক্ত করিতে হইবে।

(৩) নিবন্ধক, উপধারা (২) এ উল্লিখিত ঘোষণাপত্র ও প্রয়োজনীয় প্রমাণাদি প্রাপ্তির পর, উক্ত হস্তান্তর বা উত্তরাধিকারের মাধ্যমে স্বত্বপ্রাপ্ত ব্যক্তির নাম জাহাজ বা জাহাজের অংশের বন্ধকগ্রহীতা হিসাবে নিবন্ধন বহিতে লিপিবদ্ধ করিবেন।

(৪) উপধারা (৩) এর অধীন নিবন্ধন সম্পন্ন হইলে, উক্ত ব্যক্তি পূর্ববর্তী বন্ধকগ্রহীতার ন্যায় একই অধিকার, অগ্রাধিকার (Priority), সুবিধা ও প্রতিকার ভোগ করিবেন।

৫১। ট্রাস্টের নোটিশ নিবন্ধনযোগ্য নহে।—

কোনো জাহাজ বা উহার কোনো অংশের (Share) উপর সৃষ্ট প্রত্যক্ষ (Express), পরোক্ষ (Implied) বা আইনানুগভাবে অনুমিত (Constructive) কোনো ট্রাস্টের (Trust) নোটিশ নিবন্ধন বহিতে (Register Book) লিপিবদ্ধ করা যাইবে না এবং নিবন্ধক উহা গ্রহণ করিবেন না। তবে নিবন্ধন বহিতে অন্য কোনো ব্যক্তির অনুকূলে লিপিবদ্ধ অধিকার বা ক্ষমতা সাপেক্ষে, জাহাজ বা উহার অংশের নিবন্ধিত মালিক এই আইন অনুযায়ী উক্ত জাহাজ বা অংশ হস্তান্তর, বিক্রয়, বন্ধক বা অন্য যেকোনোভাবে নিষ্পত্তি (Dispose) করিবার ক্ষমতা রাখিবেন এবং উহার বিনিময়ে প্রদত্ত অর্থ বা প্রতিদানের যথাযথ প্রাপ্তি-স্বীকার (Effectual Receipts) প্রদান করিতে পারিবেন।

৫২। আন্তর্জাতিক মেরিটাইম লিয়েন কনভেনশন অনুসারে দাবি নিষ্পত্তি।—

দাবি নিষ্পত্তি, লিয়েন সংক্রান্ত অগ্রাধিকারক্রম ও অন্যান্য বিষয়াদি এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি এবং আন্তর্জাতিক মেরিটাইম লিয়েন কনভেনশন অনুসারে নিশ্চিত করা হইবে।

৫৩। নাবিকের মজুরির উপর মেরিটাইম লিয়েন।—

(১) প্রত্যেক নাবিক (Seafarer)-এর জাহাজের উপর তাহার মজুরি, ভাতা এবং এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধির অধীন প্রাপ্য অন্যান্য অর্থের জন্য একটি মেরিটাইম লিয়েন (Maritime Lien) থাকিবে এবং কোনো চুক্তির মাধ্যমে—

(ক) উক্ত লিয়েন পরিত্যাগ বা হস্তান্তর করিতে বাধ্য করা যাইবে না;

(খ) মজুরি বা অন্যান্য প্রাপ্য অর্থ আদায়ের জন্য এই আইন বা প্রচলিত আইনের অধীন তাহার প্রাপ্য কোনো প্রতিকার হইতে বঞ্চিত করা যাইবে না;

(গ) জাহাজ হারাইয়া যাওয়া, ধ্বংসপ্রাপ্ত হওয়া বা সম্পূর্ণ ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার ক্ষেত্রে মজুরি প্রাপ্তির অধিকার হইতে বঞ্চিত করা যাইবে না; অথবা

(ঘ) উদ্ধার কার্য (Salvage) হইতে উদ্ভূত বা আইনানুগভাবে অর্জিত কোনো অধিকার বা প্রাপ্য পরিত্যাগ করিতে বাধ্য করা যাইবে না।

এই আইনের কোনো বিধানের সহিত অসামঞ্জস্যপূর্ণ কোনো চুক্তি, শর্ত বা বিধান বাতিল (Void) বলিয়া গণ্য হইবে।

(২) উপধারা (১)-এর কোনো বিধান এমন কোনো জাহাজের নাবিকদের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না, যাহারা চুক্তির শর্তানুযায়ী উদ্ধার কার্য (Salvage Service) পরিচালনার উদ্দেশ্যে নিয়োজিত এবং উক্ত জাহাজ কর্তৃক অন্য কোনো জাহাজকে উদ্ধারসেবা প্রদানের জন্য তাহাদের পারিশ্রমিক বা পুরস্কার (Salvage Remuneration) সম্পর্কিত বিশেষ চুক্তি সম্পাদিত হইয়াছে।

৫৪ | মাস্টারের মেরিটাইম লিয়েন ও অন্যান্য অধিকার।—

(১) জাহাজের মাস্টার, প্রয়োজনানুসারে, তাহার মজুরি, ভাতা এবং এই আইন বা প্রচলিত আইনের অধীন প্রাপ্য অন্যান্য অর্থ আদায়ের ক্ষেত্রে, নাবিকের ন্যায় একই অধিকার, মেরিটাইম লিয়েন এবং আইনগত প্রতিকার ভোগ করিবেন।

(২) জাহাজের মাস্টার এবং মাস্টারের মৃত্যু, অসুস্থতা বা অক্ষমতার কারণে আইনানুগভাবে মাস্টারের দায়িত্ব পালনকারী ব্যক্তি, জাহাজের স্বার্থে যথাযথভাবে ব্যয়কৃত অর্থ (Disbursements) অথবা যথাযথভাবে গৃহীত আর্থিক দায় (Liabilities) আদায়ের ক্ষেত্রে, মাস্টারের মজুরি আদায়ের জন্য বিদ্যমান অধিকার, মেরিটাইম লিয়েন এবং আইনগত প্রতিকারের ন্যায় একই অধিকার, লিয়েন ও প্রতিকার ভোগ করিবেন।

(৩) মাস্টারের মজুরি, ভাতা, ব্যয়কৃত অর্থ বা গৃহীত আর্থিক দায় সম্পর্কিত কোনো দাবির বিষয়ে উপযুক্ত আদালতে বিচারাধীন কার্যধারায়, যদি কোনো প্রতিদাবি (Counter Claim), সমন্বয় (Set-off) বা অন্য কোনো আইনগত দাবি উত্থাপিত হয়, তবে আদালত উক্ত কার্যধারার পক্ষগণের মধ্যে উদ্ভূত সকল সংশ্লিষ্ট বিষয়, হিসাব ও দাবিসমূহ একযোগে নিষ্পত্তি করিতে পারিবেন এবং প্রাপ্য ভারসাম্য (Balance), যদি থাকে, তাহা পরিশোধের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

৫৫ | মেরিটাইম লিয়েনের অগ্রাধিকার।—

(১) আন্তর্জাতিক মেরিটাইম লিয়েন কনভেনশন এবং এই আইনের বিধানাবলি সাপেক্ষে, মেরিটাইম লিয়েন (Maritime Lien)-সংক্রান্ত দাবি নিষ্পত্তি এবং উক্ত লিয়েনের অগ্রাধিকার (Priority) এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধিমালা অনুযায়ী নির্ধারিত হইবে।

(২) এই আইনের অধীন নাবিকের মেরিটাইম লিয়েন জাহাজের উপর বিদ্যমান সকল বন্ধক (Mortgage), চার্জ (Charge), নিরাপত্তা স্বার্থ (Security Interest), লিয়েন (Lien) অথবা অন্য যে কোনো দাবি বা স্বার্থের উপর অগ্রাধিকার লাভ করিবে।

(৩) এই আইনের অধীন মাস্টারের মেরিটাইম লিয়েন, উপ-ধারা (২)-এ উল্লিখিত নাবিকের সামুদ্রিক লিয়েন ব্যতীত, জাহাজের উপর বিদ্যমান সকল বন্ধক, চার্জ, নিরাপত্তা স্বার্থ, লিয়েন অথবা অন্য যে কোনো দাবি বা স্বার্থের উপর অগ্রাধিকার লাভ করিবে।

(৪) তবে শর্ত থাকে যে, এই আইনের অধীন যথাযথভাবে নিবন্ধিত বন্ধক (Mortgage), চার্জ (Charge) অথবা নিরাপত্তা স্বার্থ (Security Interest) আন্তর্জাতিক মেরিটাইম লিয়েন কনভেনশন, এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধিমালার সঙ্গে সামঞ্জস্য রেখে স্বীকৃত ও কার্যকর হইবে।

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

পঞ্চম অধ্যায়

জাহাজ চার্টারকরণ, সমুদ্রযাত্রার লাইসেন্স, উপকূলীয় ব্যবসায়ের লাইসেন্স, উপকূলীয় জাহাজ

৫৬ | জাহাজ চার্টারকরণের উপর বিধিনিষেধ ।—

(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 বিধি দ্বারা নির্ধারিত শর্ত পূরণ সাপেক্ষে লাইসেন্স গ্রহণ করিতে হইবে।

(২) কোনো বাংলাদেশি নাগরিক, কোম্পানি, প্রতিষ্ঠান বা অন্য কোনো ব্যক্তি বা কর্তৃপক্ষ, মহাপরিচালকের পূর্বানুমোদন ব্যতিরেকে, কোনো জাহাজ, বাংলাদেশি জাহাজ হউক বা না হউক, চার্টার (Charter) করিতে বা চার্টারে গ্রহণ করিতে পারিবেন না; এবং কোনো বাংলাদেশি জাহাজের মালিক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত প্রতিনিধি, মহাপরিচালকের পূর্বানুমোদন ব্যতিরেকে উক্ত জাহাজ চার্টারে প্রদান বা প্রদানের প্রস্তাব করিতে পারিবেন না।

(৩) যদি কোনো ব্যক্তি, কোম্পানি, বা প্রতিষ্ঠান উপধারা (২) এবং এই ধারার প্রদত্ত কোনো লাইসেন্সের শর্ত বা সীমাবদ্ধতা অথবা মহাপরিচালক কর্তৃক প্রদত্ত কোনো নির্দেশ লঙ্ঘন করেন বা লঙ্ঘনের চেষ্টা করেন, তাহা হইলে উহা একটি অপরাধ বলিয়া গণ্য হইবে এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (Special Drawing Right-SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ড ১ (এক) বৎসর কারাদণ্ড অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

(৪) উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করিয়া সম্পাদিত কোনো চার্টার চুক্তি (Charter Party) বা লেনদেন বাতিল (Void) বলিয়া গণ্য হইবে।

৫৭ | জাহাজের সমুদ্রযাত্রার লাইসেন্স।—

(১) এই ধারার বিধানাবলি ১৫০ (একশত পঞ্চাশ) গ্রস টন বা তদূর্ধ্ব ধারণক্ষমতাসম্পন্ন যন্ত্রচালিত সমুদ্রগামী জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে; তবে সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, ভিন্ন কোনো গ্রস টনেজ, জাহাজের শ্রেণি বা জাহাজের প্রকার নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(২) কোনো বাংলাদেশি জাহাজ অথবা কোনো বাংলাদেশি নাগরিক, কোম্পানি, প্রতিষ্ঠান বা অন্য কোনো ব্যক্তি বা কর্তৃপক্ষ কর্তৃক চার্টারকৃত কোনো জাহাজ, মহাপরিচালক কর্তৃক প্রদত্ত বৈধ লাইসেন্স ব্যতীত, বাংলাদেশের অভ্যন্তরে বা বাংলাদেশের বাহিরে অবস্থিত কোনো বন্দর বা স্থান হইতে সমুদ্রযাত্রা (Sea Voyage) করিতে পারিবে না।

(৩) উপধারা (২)-এর অধীন প্রদত্ত লাইসেন্স—

(ক) সাধারণ লাইসেন্স (General Licence); অথবা

(খ) নির্দিষ্ট মেয়াদ (Specified Period) অথবা নির্দিষ্ট সমুদ্রযাত্রার (Specified Voyage) জন্য লাইসেন্স হইতে পারিবে।

(৪) মহাপরিচালক লাইসেন্স প্রদানকালে জাহাজের পরিচালিত বাণিজ্য (Trade), সমুদ্রযাত্রা (Voyage), কার্যপরিধি, ভৌগোলিক এলাকা, পরিচালনাগত সীমাবদ্ধতা অথবা জনস্বার্থ, নৌ-নিরাপত্তা, জাতীয় নিরাপত্তা কিংবা আন্তর্জাতিক বাধ্যবাধকতা প্রতিপালনের স্বার্থে প্রয়োজনীয় অন্য যেকোনো শর্ত বা সীমাবদ্ধতা আরোপ করিতে পারিবেন।

(৫) যদি কোনো ব্যক্তি, কোম্পানি, বা প্রতিষ্ঠান উপধারা (২) এবং এই ধারার প্রদত্ত কোনো লাইসেন্সের শর্ত বা সীমাবদ্ধতা অথবা মহাপরিচালক কর্তৃক প্রদত্ত কোনো নির্দেশ লঙ্ঘন করেন, তাহা হইলে উহা একটি অপরাধ বলিয়া গণ্য হইবে এবং প্রত্যেক অপরাধের জন্য তিনি অনধিক ১ (এক) বৎসর কারাদণ্ড অথবা অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ড অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

৫৮ | উপকূলীয় বাণিজ্যে পরিচালনার লাইসেন্স।—

(১) এই ধারার বিধানাবলি ১৫০ (একশত পঞ্চাশ) গ্রস টন বা তদূর্ধ্ব ধারণক্ষমতাসম্পন্ন যন্ত্রচালিত সমুদ্রগামী জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে; তবে সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, ভিন্ন কোনো গ্রস টনেজ, জাহাজের শ্রেণি বা জাহাজের প্রকার নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(২) কোনো বাংলাদেশি জাহাজ নহে অথবা কোনো বাংলাদেশি নাগরিক, কোম্পানি, প্রতিষ্ঠান বা অন্য কোনো ব্যক্তি বা কর্তৃপক্ষ কর্তৃক চার্টারকৃত নহে, এইরূপ কোনো জাহাজ মহাপরিচালক কর্তৃক প্রদত্ত লাইসেন্স ব্যতীত বাংলাদেশের কোস্টাল বাণিজ্যে (Coasting Trade) নিয়োজিত হইতে পারিবে না।

(৩) উপধারা (১)-এর অধীন প্রদত্ত লাইসেন্স সমগ্র কোস্টাল বাণিজ্য অথবা উহার কোনো নির্দিষ্ট অংশের জন্য প্রদান করা যাইতে পারিবে এবং উহাতে মহাপরিচালক প্রয়োজনীয় শর্ত, সীমাবদ্ধতা বা নিয়ন্ত্রণ আরোপ করিতে পারিবেন।

(৪) যদি কোনো ব্যক্তি, কোম্পানি, বা প্রতিষ্ঠান উপধারা (২) এবং এবং এই ধারার প্রদত্ত কোনো লাইসেন্সের শর্ত বা সীমাবদ্ধতা অথবা মহাপরিচালক কর্তৃক প্রদত্ত কোনো নির্দেশ লঙ্ঘন করেন , তাহা হইলে উহা একটি অপরাধ বলিয়া গণ্য হইবে এবং প্রত্যেক অপরাধের জন্য তিনি অনধিক ১ (এক) বৎসর কারাদণ্ড অথবা অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ড অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

৫৯ | লাইসেন্সপ্রাপ্ত জাহাজের ক্ষেত্রে নির্দেশ প্রদান।—

(১) সরকার কর্তৃক নির্দেশিত হইলে অথবা জনস্বার্থে কিংবা নৌপরিবহন খাতের স্বার্থে প্রয়োজনীয় বা সমীচীন বলিয়া মহাপরিচালক সন্তুষ্ট হইলে, তিনি লিখিত আদেশ দ্বারা—

(ক) ধারা (৫৭) -এর অধীন লাইসেন্সপ্রাপ্ত কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে নিম্নবর্ণিত বিষয়ে সাধারণ বা বিশেষ নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন, যথা:—

(অ) জাহাজ কোন বন্দর বা স্থানে, দেশে বা বিদেশে, কোন উদ্দেশ্যে এবং কোন রুটে গমন করিবে;

(আ) নির্দিষ্ট উদ্দেশ্যে জাহাজের রুট পরিবর্তন;

(ই) কোনো বন্দরে বা স্থান হইতে জাহাজের আগমন ও প্রস্থানের সময় বা তারিখ;

(ঈ) জাহাজে বহনযোগ্য যাত্রীর শ্রেণি;

(উ) জাহাজে বহনযোগ্য পণ্যের ধরন ও পরিমাণ;

(ঊ) কোনো বন্দর বা স্থানে যাত্রী বা পণ্য উঠানো বা নামানোর অগ্রাধিকারক্রম; এবং

(ঋ) যেসব ব্যক্তিকে জাহাজে যাত্রার অনুমতি প্রদান করা যাইবে;

(খ) ধারা ৫৮-এর অধীন লাইসেন্সপ্রাপ্ত এবং উপকূলীয় বাণিজ্যে (Coasting Trade) নিয়োজিত কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে দফা (ক)-এর উপদফা (ই), (ঈ), (উ), (ঊ) ও (ঋ)-এ বর্ণিত যে কোনো বিষয়ে সাধারণ বা বিশেষ নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন; এবং

(গ) এই আইনের অধীন লাইসেন্সপ্রাপ্ত নহে, এইরূপ কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে, বাংলাদেশের কোনো বন্দর হইতে বিদেশের কোনো বন্দর বা স্থানে রপ্তানির উদ্দেশ্যে বহনযোগ্য পণ্যের ধরন বা পরিমাণ নিয়ন্ত্রণসংক্রান্ত নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

(২) কোনো ব্যক্তি উপধারা (১)-এর অধীন প্রদত্ত কোনো নির্দেশ প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে, উহা একটি অপরাধ বলিয়া গণ্য হইবে এবং প্রত্যেক অপরাধের জন্য তিনি অনধিক ১ (এক) বৎসর কারাদণ্ড অথবা অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ড অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

৬০। তথ্য প্রদানের নির্দেশ দেওয়ার ক্ষমতা—

(১) মহাপরিচালক, ব্যক্তিগতভাবে অথবা ডাকযোগে নোটিশ প্রদান করিয়া—

(ক) এই অংশের অধীন লাইসেন্সপ্রাপ্ত কোনো জাহাজের মাস্টার বা মালিককে; অথবা

(খ) ধারা ৫৯-এর উপধারা (১)-এর দফা (ক) বা (খ)-এর অধীন নির্দেশপ্রাপ্ত কোনো জাহাজের মাস্টার অথবা বাংলাদেশে অবস্থিত উহার মালিকের প্রতিনিধি (Agent)-কে, নোটিশে উল্লিখিত সময়ের মধ্যে নিম্নবর্ণিত যে কোনো তথ্য বা উপাত্ত প্রদান করিবার জন্য নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন, যথা:—

(অ) জাহাজে পরিবহনযোগ্য বা পরিবহনাধীন অথবা নোটিশে উল্লিখিত কোনো নির্দিষ্ট সময়ে পরিবহনকৃত যাত্রীদের শ্রেণি এবং পণ্যের ধরন ও পরিমাণ;

(আ) জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য যাত্রীভাড়া (Passenger Fare) এবং মালভাড়া (Freight Charge);

(ই) বিধি দ্বারা নির্ধারিত অন্য কোনো তথ্য বা বিষয়।

(২) কোনো ব্যক্তি উপধারা (১)-এর অধীন প্রদত্ত নোটিশে উল্লিখিত সময়ের মধ্যে চাহিত তথ্য বা উপাত্ত প্রদান করিতে ব্যর্থ হইলে অথবা জ্ঞাতসারে কোনো গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ে মিথ্যা, বিভ্রান্তিকর বা অসম্পূর্ণ তথ্য প্রদান করিলে, উহা একটি অপরাধ বলিয়া গণ্য হইবে এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১ (এক) বৎসর কারাদণ্ড অথবা অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ড অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

৬১। লাইসেন্স প্রত্যাহার।—

(১) উপকূলীয় ব্যবসায় বা কার্যক্রম পরিচালনার জন্য প্রদত্ত লাইসেন্স মহাপরিচালক বা অনুমোদিত 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। তবে শর্ত থাকে যে তাৎক্ষণিক ঝুঁকি থাকিলে মহাপরিচালক বা অনুমোদিত কর্তৃপক্ষ জরুরি স্থগিতাদেশ প্রদান করিতে পারিবেন, এবং উক্ত আদেশের কারণ লিখিতভাবে লিপিবদ্ধ করিবেন।

(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 প্রদানের ব্যবস্থা করিবেন।

(৩) কোনো ব্যক্তি উপধারা (২)-এর বিধান লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২,০০০ (দুই হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৬২। লাইসেন্স উপস্থাপন ব্যতীত পোর্ট ক্লিয়ারেন্স প্রদান করা যাইবে না।—

(১) এই অংশের অধীন লাইসেন্স গ্রহণ করা আবশ্যক, এইরূপ কোনো জাহাজের মালিক বা মাস্টার, প্রয়োজনীয় লাইসেন্স এবং মহাপরিচালক কর্তৃক প্রদত্ত এই মর্মে একটি প্রত্যয়নপত্র (Certificate) উপস্থাপন না করা পর্যন্ত যে, লাইসেন্সে আরোপিত সকল শর্ত যথাযথভাবে প্রতিপালিত হইয়াছে, কর্তৃপক্ষ উক্ত জাহাজকে পোর্ট ক্লিয়ারেন্স (Port Clearance) প্রদান করিবেন না।

(২) যদি কোনো জাহাজ উপধারা (১)-এ উল্লিখিত লাইসেন্স ও প্রত্যয়নপত্র ব্যতীত পোর্ট ক্লিয়ারেন্স গ্রহণ না করিয়া সমুদ্রযাত্রার চেষ্টা করে, তাহা হইলে প্রয়োজনীয় লাইসেন্স ও প্রত্যয়নপত্র উপস্থাপন না করা পর্যন্ত মহাপরিচালক অথবা সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত অন্য কোনো কর্তৃপক্ষ উক্ত জাহাজ আটক রাখিতে পারিবেন এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৬৩। আঞ্চলিক সমুদ্রসীমার অভ্যন্তরে কার্যকলাপ সম্পর্কে শর্তাবলি এবং বিধিনিষেধ।—

(১) বিদ্যমান কোনো আন্তর্জাতিক চুক্তি, উপকূলীয় নৌপরিবহন চুক্তি বা সরকার কর্তৃক অনুমোদিত অন্য কোনো ব্যবস্থার অধীন ব্যতীত, কেবল বাংলাদেশি জাহাজ এবং এই আইনের অধীন বাংলাদেশে বেয়ারবোট চার্টার হিসাবে নিবন্ধিত জাহাজই কেবলমাত্র বৈধ পারমিট, লাইসেন্স বা অনুমোদন সাপেক্ষে বাংলাদেশের সমুদ্রসীমা,

১৪/০৭/২০২৬

অভ্যন্তরীণ জলসীমা বা উপকূলীয় নৌবাণিজ্য (Coasting Trade)-এ বাণিজ্যিক কার্যক্রম পরিচালনা করিতে পারিবে।

(২) সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক প্রদত্ত বৈধ পারমিট, লাইসেন্স বা অনুমোদন ব্যতীত কোনো বিদেশি জাহাজ বাংলাদেশের সমুদ্রসীমা, অভ্যন্তরীণ জলসীমা বা উপকূলীয় নৌবাণিজ্যে কোনো বাণিজ্যিক কার্যক্রম পরিচালনা করিতে পারিবে না বা মালামালের ট্রান্সশিপমেন্টের জন্য বাংলাদেশ সমুদ্রসীমার অভ্যন্তরে কোনো স্থানে বাংলাদেশের কোনো গন্তব্যে পরিবহণের জন্য ব্যবহৃত হইবে না।

(৩) উপধারা (২) এর অধীন পরিচালিত প্রত্যেক বিদেশি জাহাজকে সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক নির্ধারিত নিরাপত্তা, সুরক্ষা, দূষণ প্রতিরোধ, বীমা, নাবিক, স্থানীয় প্রতিনিধিত্ব, প্রতিবেদন দাখিল এবং অন্যান্য প্রযোজ্য আইনগত ও কারিগরি শর্ত প্রতিপালন করিতে হইবে।

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

(৬) যদি কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান —

(ক) উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন;

(খ) উপধারা (২), (৩), ও (৪), -এর বিধান লঙ্ঘন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন;

৬৪ | আমদানি-রপ্তানি সমুদ্র-বাণিজ্যে অননুমোদিত চার্জ আরোপের উপর নিষেধাজ্ঞা।—

(১) 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।

(২) যদি কোনো ব্যক্তি উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন বা লঙ্ঘনের চেষ্টা করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা প্রকৃত আদায়কৃত চার্জের দ্বিগুণ পরিমাণ অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৬৫ | বাংলাদেশের কোস্টাল বাণিজ্য সংরক্ষণ ।—

(১) বাংলাদেশের এক বন্দর হইতে অন্য বন্দর, উপকূলীয় এলাকা, অফশোর স্থাপনা, টার্মিনাল অথবা বাংলাদেশের সামুদ্রিক এখতিয়ারাধীন অন্য কোনো স্থানের মধ্যে যাত্রী, পণ্য, কনটেইনার, তরল বা গ্যাসীয় পদার্থ, সামুদ্রিক সরঞ্জাম বা অন্য কোনো দ্রব্য পরিবহন, টোয়িং (Towing), অফশোর সহায়তা (Offshore Support),

ড্রেজিং (Dredging), উদ্ধার (Salvage) অথবা সরকার কর্তৃক নির্ধারিত অন্য কোনো সামুদ্রিক সেবা, এই আইনের বিধান সাপেক্ষে, বাংলাদেশি জাহাজ কর্তৃক পরিচালিত হইবে।

(২) উপধারা (১)-এ উল্লিখিত কার্যক্রমে কোনো বিদেশি জাহাজ নিয়োজিত হইতে পারিবে না; তবে সরকার বা মহাপরিচালক, যদি সন্তুষ্ট হন যে, উক্ত কার্য সম্পাদনের জন্য উপযুক্ত বাংলাদেশি জাহাজ, দক্ষতা বা সক্ষমতা বিদ্যমান নাই অথবা জাতীয় স্বার্থে ইহা প্রয়োজনীয়, তাহা হইলে নির্ধারিত শর্তসাপেক্ষে বিদেশি জাহাজকে অনুমতি প্রদান করিতে পারিবেন।

(৩) উপধারা (২)-এর অধীন অনুমতি প্রদানের পূর্বে সরকার বা মহাপরিচালক বাংলাদেশের জাহাজমালিক, বন্দর, সামুদ্রিক শিল্প, জাতীয় অর্থনীতি এবং সংশ্লিষ্ট অংশীজনের স্বার্থ বিবেচনা করিবেন।

(৪) এই ধারার অধীন কোস্টাল বাণিজ্যের পরিধি, অনুমতি প্রদানের শর্ত, অগ্রাধিকার, অব্যাহতি এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

(৫) সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, এই ধারার অধীন নির্দেশনা, লাইসেন্স, জাহাজ বরাদ্দ, কার্গো বরাদ্দ, উপকূলীয় বাণিজ্য, জাতীয় নৌপরিবহন সক্ষমতা অথবা সরকার কর্তৃক নির্ধারিত অন্যান্য বিষয় সম্পর্কে সরকার বা মহাপরিচালককে পরামর্শ প্রদানের উদ্দেশ্যে একটি শিপিং বরাদ্দ বোর্ড (Shipping Allocation Board) গঠন করিতে পারিবে।

(৬) শিপিং বরাদ্দ বোর্ডের গঠন, কার্যপদ্ধতি, ক্ষমতা, দায়িত্ব এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

৬৬ | উপকূলীয় জাহাজের জন্য বিশেষ বিধান।—

(১) এই আইনের অন্যান্য বিধান সত্ত্বেও, বাংলাদেশের উপকূলীয় জলসীমা, উপকূলীয় বাণিজ্য বা সরকার কর্তৃক প্রজ্ঞাপিত উপকূলীয় যাত্রায় নিয়োজিত জাহাজসমূহের নিবন্ধন, নিরাপদ চলাচল (Safety), সামুদ্রিক নিরাপত্তা (Security), দূষণ প্রতিরোধ (Pollution Prevention), জাহাজ পরিচালনা, জনবল নির্ধারণ (Manning) এবং নাবিকের যোগ্যতা, প্রশিক্ষণ ও সনদায়ন সংক্রান্ত বিষয়াদি সরকার কর্তৃক প্রজ্ঞাপিত বিধি, প্রবিধান, আদেশ, নির্দেশনা বা মানদন্ড অনুযায়ী নির্ধারিত ও পরিচালিত হইবে।

(২) উক্ত বিধি, প্রবিধান, আদেশ, নির্দেশনা বা মানদন্ড বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহের মৌলিক উদ্দেশ্য, নিরাপত্তা মান, পরিবেশগত সুরক্ষা এবং আন্তর্জাতিক বাধ্যবাধকতার পরিপন্থী হইবে না।

(৩) সরকার উপকূলীয় জাহাজের প্রকৃতি, আকার, নির্মাণ, কার্যপরিধি, যাত্রার সীমা, ঝুঁকির মাত্রা এবং পরিচালনাগত প্রয়োজনীয়তা বিবেচনায় লইয়া সমুদ্রগামী জাহাজের জন্য প্রযোজ্য বিধানের পরিবর্তে সমপর্যায়ের বা উপযুক্ত বিকল্প মান (Equivalent Standards) নির্ধারণ করিতে পারিবে অথবা শর্তসমূহ শিথিল (Exemption) , যদি সরকার সন্তুষ্ট হন যে উক্ত মান দ্বারা নিরাপত্তা, সুরক্ষা, দূষণ প্রতিরোধ এবং নাবিকের সক্ষমতার গ্রহণযোগ্য স্তর নিশ্চিত করা সম্ভব।

ষষ্ঠ অধ্যায়

সামুদ্রিক শিক্ষা প্রশিক্ষণ, ন্যূনতম নাবিক সনদ

৬৭ | আন্তর্জাতিক মেরিটাইম কনভেনশনের প্রয়োগ।—

(১) এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধির অধীন নাবিকদের প্রশিক্ষণ, মূল্যায়ন, পরীক্ষা, সনদ প্রদান, সনদের নবায়ন, অনুমোদন, স্বীকৃতি, ওয়াচকিপিং এবং অন্যান্য সংশ্লিষ্ট কার্যক্রম বাংলাদেশ কর্তৃক তফসিল-১ অনুস্বাক্ষরিত এবং অনুসৃত আন্তর্জাতিক কনভেনশন, বাধ্যতামূলক আন্তর্জাতিক দলিল এবং এই আইনের অধীন প্রণীত বিধিবিধান অনুসরণ করিতে হইবে এবং এই ধারার সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ একটি গুণগত মান ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি (Quality Standards System) অনুযায়ী পরিচালিত হইবে।

(২) উপধারা (১) এর অধীন প্রতিষ্ঠিত গুণগত মান ব্যবস্থাপনা পদ্ধতির কার্যকারিতা নিশ্চিতকরণের উদ্দেশ্যে মহাপরিচালক নিয়মিত অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা (Internal Audit), ব্যবস্থাপনা পর্যালোচনা (Management Review), কার্যকারিতা মূল্যায়ন এবং প্রয়োজনীয় সংশোধনমূলক ও প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন।

(৩) সরকার, বিধি দ্বারা, গুণগত মান ব্যবস্থাপনা পদ্ধতির কাঠামো, পরিচালনা, নিরীক্ষা, মূল্যায়ন, প্রতিবেদন এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক বিষয় নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(৪) কোনো ব্যক্তি প্রধান পরীক্ষক (Chief Examiner), পরীক্ষক (Examiner), মূল্যায়নকারী (Assessor), প্রশিক্ষক (Instructor) অথবা সামুদ্রিক প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠানের (Maritime Training Institute) অন্য কোনো প্রশিক্ষণ, পরীক্ষা বা মূল্যায়ন-সংশ্লিষ্ট পদে নিয়োগ বা দায়িত্ব পালন করিতে পারিবেন না, যদি না তিনি প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, বিশেষত STCW Convention এবং STCW Code-এ নির্ধারিত শিক্ষাগত, পেশাগত, সমুদ্র-অভিজ্ঞতা, প্রশিক্ষণ, দক্ষতা ও মূল্যায়ন-সংক্রান্ত যোগ্যতা এবং সরকার কর্তৃক নির্ধারিত অন্যান্য যোগ্যতা পূরণ করেন।

(৫) সরকার বা মহাপরিচালক, প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, আইএমও (IMO) কর্তৃক গৃহীত সংশোধনী, নির্দেশিকা (Guidelines), ব্যাখ্যামূলক পরিপত্র (Circulars) এবং কর্মসম্পাদন মানদন্ড (Performance Standards) বিবেচনায় উপধারা (১)-এ উল্লিখিত কর্মকর্তাগণের যোগ্যতা, অভিজ্ঞতা, প্রশিক্ষণ, অনুমোদন, দায়িত্ব , মূল্যায়ন, ধারাবাহিক দক্ষতা (Continued Professional Competence) এবং আনুষঙ্গিক অন্যান্য বিষয় সম্পর্কে নির্দেশনা, মানদন্ড (Standards) বা গাইডলাইন জারি করিতে পারিবেন।

(৬) 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।

(৭) যদি কোনো ব্যক্তি উপধারা (৬)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার সাতশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডণীয় হইবেন।

(৮) মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত অপরাধ সংঘটনকারী জাহাজ, ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের বিরুদ্ধে উপধারা (২)-এর অধীন আরোপিত দন্ডের 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।

৬৮। 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 অনুমোদন এবং পরিচালনা মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত এর নিয়ন্ত্রণাধীন থাকিবে।

(৩) মহাপরিচালক আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক কনভেনশন, বাধ্যতামূলক আন্তর্জাতিক দলিল এবং তদধীন প্রণীত বিধির সহিত সামঞ্জস্য নিশ্চিত করিবার উদ্দেশ্যে অনুমোদিত সরকারি ও বেসরকারি মেরিটাইম প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউটমূহ এবং অনুমোদিত প্রশিক্ষণ কর্মসূচি, প্রশিক্ষক এবং প্রশিক্ষক সরঞ্জামাদি মহাপরিচালকের সার্বক্ষণিক পর্যবেক্ষণে থাকিবে এবং অনুমোদিত প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠানের কার্যক্রম পরিদর্শন, নিরীক্ষা, মূল্যায়ন ও তদারকি করিতে পারিবেন।

(৪) মেরিটাইম প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট সমুহের শিক্ষার্থী ভর্তি সরকার কর্তৃক প্রণীত বিধি বা সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতি, যোগ্যতা, নির্বাচন প্রক্রিয়া এবং শর্তাবলি অনুযায়ী সম্পন্ন হইবে।

(৫) সরকার, প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, বিশেষত STCW Convention ও STCW Code, এবং জাতীয় প্রয়োজন বিবেচনায় শিক্ষার্থী ভর্তির ন্যূনতম শিক্ষাগত যোগ্যতা, বয়সসীমা, শারীরিক ও চিকিৎসাগত যোগ্যতা, ভর্তি পরীক্ষা, মেধা ও নির্বাচন পদ্ধতি, কোটা, আসনসংখ্যা, ভর্তির শর্ত এবং আনুষঙ্গিক অন্যান্য বিষয় বিধি বা সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা নির্ধারণ করিতে পারিবে।

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

(৭) মেরিটাইম প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউটের প্রতিষ্ঠা, অনুমোদন, পরিচালনা, তদারকি, মান নিয়ন্ত্রণ এবং উহা সম্পর্কিত প্রয়োজনীয় অন্যান্য বিষয়াদি বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

(৮) মহাপরিচালক কোনো সামুদ্রিক প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন, মূল্যায়ন বা নিরীক্ষার উদ্দেশ্যে কোনো সার্ভেয়র, কর্মকর্তা, বিশেষজ্ঞ, ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানকে ক্ষমতা প্রদান করিতে পারিবেন; এবং এইরূপ ক্ষমতাপ্রাপ্ত ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন, মূল্যায়ন বা নিরীক্ষা সম্পন্ন করিয়া মহাপরিচালকের নিকট প্রতিবেদন দাখিল করিবেন।

(৯) উপধারা (৮) এর অধীন প্রাপ্ত প্রতিবেদন বা অন্য কোনো নির্ভরযোগ্য তথ্যের ভিত্তিতে মহাপরিচালক যদি এই মর্মে সন্তুষ্ট হন যে, কোনো সামুদ্রিক প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠান এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি, অনুমোদনের শর্তাবলি অথবা প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশনের কোনো বিধান লঙ্ঘন করিয়াছে, তবে তিনি সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানকে আত্মপক্ষ সমর্থনের যুক্তিসংগত সুযোগ প্রদানপূর্বক উহার অনুমোদন স্থগিত, বাতিল, প্রত্যাহার অথবা প্রয়োজনীয় শর্ত আরোপ করিতে পারিবেন।

(১০) কোনো সামুদ্রিক প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠান মহাপরিচালকের অনুমোদন ব্যতিরেকে পরিচালিত হইতেছে বা পরিচালিত হওয়ার চেষ্টা করিতেছে মর্মে প্রতিমান হইলে, সরকার বা মহাপরিচালক বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে, উক্ত প্রতিষ্ঠানের বিরুদ্ধে প্রয়োজনীয় প্রশাসনিক, দেওয়ানি বা ফৌজদারি ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন।

(১১) কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান-

(ক) মহাপরিচালকের অনুমোদন ব্যতিরেকে কোনো মেরিটাইম প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট প্রতিষ্ঠা, পরিচালনা বা প্রশিক্ষণ কার্যক্রম পরিচালনা করিলে; অথবা

(খ) অনুমোদিত পাঠক্রম, প্রশিক্ষণ পরিকল্পনা, প্রশিক্ষণ পদ্ধতি বা প্রশিক্ষণকাল অনুসরণ না করিলে; অথবা

(গ) এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি, সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক জারিকৃত কোনো আদেশ, নির্দেশনা বা শর্ত লঙ্ঘন করিলে; অথবা

(ঘ) প্রশিক্ষণার্থী, প্রশিক্ষণ, পরীক্ষা, মূল্যায়ন, সনদ প্রদান বা অন্য কোনো কার্যক্রম সংক্রান্ত নির্ধারিত রেকর্ড, নিবন্ধনপত্র, লগবই বা দলিল সংরক্ষণ, রক্ষণাবেক্ষণ বা উপস্থাপন করিতে ব্যর্থ হইলে; অথবা

(ঙ) মিথ্যা, জাল, বিভ্রান্তিকর বা কারসাজিপূর্ণ রেকর্ড, প্রতিবেদন, সনদ, উপস্থিতি তালিকা, মূল্যায়ন প্রতিবেদন বা অন্য কোনো দলিল প্রস্তুত, সংরক্ষণ বা ব্যবহার করিলে; অথবা

(চ) অনুমোদিত গুণগত প্রশিক্ষণ মান (Quality Standards System) প্রতিষ্ঠা, বাস্তবায়ন বা বজায় রাখিতে ব্যর্থ হইলে; অথবা

(ছ) নির্ধারিত যোগ্যতাসম্পন্ন প্রশিক্ষক, পরীক্ষক বা মূল্যায়নকারী নিয়োগ করিতে ব্যর্থ হইলে; অথবা

(জ) অনুমোদিত প্রশিক্ষণ কার্যক্রম পরিচালনার জন্য প্রয়োজনীয় যন্ত্রপাতি, সিমুলেটর, প্রশিক্ষণ সরঞ্জাম, ল্যাবরেটরি, কর্মশালা, শ্রেণিকক্ষ বা অন্যান্য অবকাঠামো সংরক্ষণ বা বজায় রাখিতে ব্যর্থ হইলে; অথবা

(ঝ) অনুমোদন প্রদানের শর্তাবলি বা STCW Convention এবং তদধীন গৃহীত মানদণ্ডের কোনো বিধান লঙ্ঘন করিলে বা লঙ্ঘনের চেষ্টা করেন,

তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন এবং প্রয়োজনে উক্ত ইন্সটিটিউটের অনুমোদন বাতিল করা যাইবে।

৬৯। প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট প্রতিষ্ঠা ও পরিচালনায় আর্থিক সহযোগিতা।—

(১) সামুদ্রিক শিক্ষা, প্রশিক্ষণ, দক্ষতা উন্নয়ন, গবেষণা এবং এই আইনের অধীন নির্ধারিত বিভিন্ন পেশা, বৃত্তি ও কার্যক্রমের জন্য প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠান প্রতিষ্ঠা, পরিচালনা, উন্নয়ন ও সহায়তার উদ্দেশ্যে "সামুদ্রিক প্রশিক্ষণ তহবিল (Maritime Training Fund)" নামে একটি তহবিল থাকিবে।

(২) প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজের মালিক, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, নির্ধারিত হারে এবং নির্ধারিত সময়ে উক্ত তহবিলে প্রশিক্ষণ ফি প্রদান করিবেন; তবে সরকার বিভিন্ন শ্রেণির জাহাজ, গ্রস টনেজ, কার্যক্রমের ধরন বা অন্য কোনো যৌক্তিক ভিত্তিতে ভিন্ন ভিন্ন হারে ফি নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(৩) উক্ত তহবিল মহাপরিচালক কর্তৃক অথবা সরকার কর্তৃক গঠিত ব্যবস্থাপনা কমিটির মাধ্যমে পরিচালিত ও ব্যবস্থাপিত হইবে এবং উক্ত তহবিলের অর্থ কেবল নিম্নবর্ণিত উদ্দেশ্যে ব্যয় করা যাইবে, যথা:—

(ক) সামুদ্রিক শিক্ষা ও প্রশিক্ষণ;

(খ) প্রশিক্ষণের মানোন্নয়ন ও গুণগত নিশ্চয়তা (Quality Assurance);

(গ) সিমুলেটর, পরীক্ষাগার ও অন্যান্য প্রশিক্ষণ অবকাঠামোর উন্নয়ন, ডিজিটালাইজেসন ও আধুনিকীকরণ;

(ঘ) প্রশিক্ষক, পরীক্ষক, মূল্যায়নকারী ও সার্ভেয়ারদের দক্ষতা উন্নয়ন প্রশিক্ষণ;

(ঙ) নাবিক কল্যাণ-সংশ্লিষ্ট প্রশিক্ষণ;

(চ) বাংলাদেশ কর্তৃক অনুস্বাক্ষরিত এবং অনুসৃত নাবিকদের প্রশিক্ষণ, সনদ প্রদান, ওয়াচকিপিং, চাকরি সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক কনভেনশন সমূহ বাস্তবায়ন, সক্ষমতা বৃদ্ধি ও আন্তর্জাতিক বাধ্যবাধকতা প্রতিপালন;

(ছ) সামুদ্রিক প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠান প্রতিষ্ঠা, পরিচালনা, উন্নয়ন, গবেষণা ও উদ্ভাবন; এবং

(জ) বিধি দ্বারা নির্ধারিত অন্য কোনো এই সংশ্লিষ্ট উদ্দেশ্যে।

(৪) প্রশিক্ষণ তহবিলের হিসাব নির্ধারিত পদ্ধতিতে সংরক্ষণ, নিরীক্ষা (Audit) এবং বার্ষিক নিরীক্ষিত আর্থিক বিবরণী ও প্রতিবেদন প্রস্তুত করিতে হইবে।

(৫) কোনো জাহাজের মালিক উপধারা (২)-এর অধীন প্রদেয় প্রশিক্ষণ ফি নির্ধারিত সময়ে প্রদান করিতে ব্যর্থ হইলে বা প্রদান করিতে অস্বীকার করিলে, মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা উক্ত ফি পরিশোধ না হওয়া পর্যন্ত এই আইনের বিধান অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট জাহাজ আটক রাখিতে পারিবেন।

(৬) সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, এই ধারার উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের জন্য বিধি প্রণয়ন করিতে পারিবে এবং উক্ত বিধিতে, অন্যান্য বিষয়ের মধ্যে, প্রশিক্ষণ ফি-এর হার, আদায় ও ব্যবস্থাপনার পদ্ধতি, তহবিল পরিচালনা কমিটির গঠন ও কার্যাবলি, তহবিল ব্যবস্থাপনা, নিরীক্ষা এবং আনুষঙ্গিক অন্যান্য বিষয়ের বিধান করা যাইবে।

৭০। ন্যূনতম নিরাপদ জনবল।—

(১) প্রত্যেক নিবন্ধিত যন্ত্রচালিত বাংলাদেশি জাহাজকে, এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধির বিধান অনুযায়ী নির্ধারিত ন্যূনতম নিরাপদ জনবল (Minimum Safe Manning) দ্বারা পরিচালিত হইতে হইবে এবং মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্তৃক জারিকৃত বৈধ নিরাপদ ন্যূনতম নাবিক সনদ (Minimum Safe Manning Certificate) গ্রহণ ও জাহাজে সংরক্ষণ করিতে হইবে। এইরূপ সনদ ব্যতিরেকে অথবা সনদে নির্ধারিত ন্যূনতম জনবল ব্যতীত কোনো জাহাজ সমুদ্রে যাত্রা করিবে না বা কোনো সমুদ্রযাত্রা আরম্ভ করিবে না।

(২) মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত, বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে, প্রত্যেক জাহাজের ধরন, আকার, পরিচালনার প্রকৃতি, যাত্রার ধরন, যন্ত্রপাতি, স্বয়ংক্রিয়তার মাত্রা, নিরাপত্তা, সামুদ্রিক সুরক্ষা, দূষণ প্রতিরোধ, নাবিকদের কর্মঘণ্টা ও বিশ্রামকাল এবং প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশনের বিধান বিবেচনা করিয়া ন্যূনতম নিরাপদ জনবল সনদ জারি করিবেন এবং যথাসম্ভব বাংলাদেশি ক্যাডেট, রেটিং শিক্ষানবিশ ও অন্যান্য প্রশিক্ষণার্থীদের কর্মস্থলভিত্তিক প্রশিক্ষণ (Sea Service Training) ও কর্মসংস্থানের সুযোগ নিশ্চিতকরণের বিষয়টিও বিবেচনায় লইবেন।

(৩) মহাপরিচালক, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা অথবা বিধি অনুসারে, কোনো জাহাজে বহনযোগ্য ন্যূনতম সংখ্যক মাস্টার, কর্মকর্তা, চিকিৎসক, রাঁধুনি, প্রকৌশলী, রেটিং এবং অন্যান্য নাবিকের সংখ্যা ও যোগ্যতা নির্ধারণ করিতে পারিবেন।

(৪) উপধারা (৩) এর অধীন জনবল নির্ধারণের ক্ষেত্রে মহাপরিচালক জাহাজের নিরাপদ পরিচালনা, জীবনরক্ষা, সামুদ্রিক সুরক্ষা, পরিবেশ সংরক্ষণ এবং বাংলাদেশ কর্তৃক অনুস্বাক্ষরিত এবং অনুসৃত প্রযোজ্য সকল কনভেনশনের হালনাগাদ বিধানাবলি এবং জাহাজের নিরাপত্তার স্বার্থে যতটুকু প্রয়োজন, ততটুকুই জনবল নির্ধারণ করিবেন।

(৫) সরকার, প্রয়োজনবোধে এবং নির্ধারিত শর্তসাপেক্ষে, কোনো জাহাজ বা কোনো শ্রেণির জাহাজকে উপধারা (৩) এর অধীন জারিকৃত কোনো নির্দিষ্ট শর্ত হইতে অব্যাহতি প্রদান করিতে পারিবে।

(৬) উপধারা (৫) এর অধীন প্রদত্ত অব্যাহতি নির্দিষ্ট সময়কাল, নির্দিষ্ট সমুদ্রযাত্রা অথবা নির্ধারিত পরিস্থিতির জন্য প্রযোজ্য হইতে পারিবে।

(৭) যদি কোনো জাহাজ উপধারা (১) 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 ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন, অধিকন্তু উক্ত জাহাজ আটক রাখা যাইবে।

৭১। যোগ্যতা সনদ।—

(১) নিবন্ধিত যন্ত্রচালিত বাংলাদেশি জাহাজে এবং বাংলাদেশী সমুদ্রসীমায় বিদেশী জাহাজের শ্রেণি, আকার, পরিচালনার প্রকৃতি, কার্যপরিধি, সমুদ্রযাত্রার এলাকা এবং কার্যক্রমের ধরন অনুযায়ী নির্ধারিত ন্যূনতম যোগ্যতা কাঠামো অনুসারে নাবিক নিয়োজিত থাকিবেন।

(২) প্রত্যেক নাবিক তাহার পদমর্যাদা, দায়িত্ব ও কর্মপরিধির উপযোগী অথবা তদপেক্ষা উচ্চতর শ্রেণির বৈধ যোগ্যতা সনদ (Certificate of Competency) বা দক্ষতা সনদ (Certificate of Proficiency), এবং প্রযোজ্য ক্ষেত্রে অনুমোদন সনদ (Certificate of Endorsement), ধারণ করিবেন, যাহা এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি এবং প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুযায়ী প্রদানকৃত হইতে হইবে যা মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত প্রদান করিবেন।

(৩) কোনো নাবিক এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি এবং প্রযোজ্য STCW Convention অনুযায়ী নির্ধারিত সমুদ্রসেবা (Sea Service), ন্যূনতম বয়স, চিকিৎসাগত সক্ষমতা (Medical Fitness), অনুমোদিত প্রশিক্ষণ, জাহাজে প্রশিক্ষণ (Onboard Training), যোগ্যতা, পরীক্ষা এবং অন্যান্য শর্ত পূরণ না করিলে, তাহাকে উপধারা (২) এর অধীন কোনো যোগ্যতা সনদ বা দক্ষতা সনদ প্রদান করা যাইবে না।

(৪) উপধারা (১) ও (২)-এ যাহা কিছুই থাকুক না কেন, ইস্যুকারী কর্তৃপক্ষ, আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহের সহিত অসংগতিপূর্ণ নহে, এই আইনের উদ্দেশ্য পূরণকল্পে অন্য যেকোনো শ্রেণির যোগ্যতা সনদ, দক্ষতা সনদ, অনুমোদন সনদ (Certificate of Endorsement) অথবা বিশেষ সনদ (Special Certificate) প্রদান করিতে পারিবেন বা কোনো ব্যক্তির ক্ষেত্রে এই ধারার শর্তসমূহ বিশেষ পরিস্থিতিতে শিথিল করিতে পারিবেন ।

(৫) কোনো নাবিককে বাংলাদেশী বা বিদেশী জাহাজে নিয়োগ বা কর্মে নিযুক্ত করার পূর্বে জাহাজের মালিক, কোম্পানি, মাস্টার অথবা নাবিক নিয়োগ ও কর্মসংস্থান প্রদানকারী সংস্থা সংশ্লিষ্ট নাবিকের যোগ্যতা সনদ, প্রযোজ্য অনুমোদন (Endorsement), চিকিৎসাগত সক্ষমতার সনদ (Medical Fitness Certificate), পরিচয়পত্র এবং এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধি দ্বারা নির্ধারিত অন্যান্য দলিল যথাযথভাবে যাচাই করিবেন।

(৬) জাহাজে কর্মরত কোনো নাবিক, জাহাজ পরিচালনা, নিরাপদ সংরক্ষণ অথবা প্রয়োজনে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের নিকট উপস্থাপনের উদ্দেশ্যে, তাঁহার যোগ্যতা সনদ, পরিচয়পত্র ও অন্যান্য প্রয়োজনীয় মূল দলিল জাহাজের মাস্টারের নিকট গচ্ছিত রাখিতে পারিবেন। মাস্টার উক্ত দলিলসমূহের যথাযথভাবে সত্যায়িত অনুলিপি (Verified Copy) অথবা ইলেকট্রনিক রেকর্ড সংরক্ষণ করিবেন এবং আইন বা সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের নির্দেশ ব্যতীত নাবিকের স্বাধীন চলাচল, চাকরি পরিবর্তন বা আইনানুগ অধিকার প্রয়োগে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি করিবার উদ্দেশ্যে উক্ত মূল দলিল আটক রাখিতে পারিবেন না।

(৭) কোনো ব্যক্তি জাহাজে কর্মরত বা নিযুক্ত থাকিলে, তিনি এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধির অধীন প্রয়োজনীয় যোগ্যতা, প্রশিক্ষণ, চিকিৎসাগত সক্ষমতা, প্রত্যয়ন বা অন্যান্য শর্ত পূরণের প্রমাণস্বরূপ প্রাপ্ত সনদ, অনুমোদন, পরিচয়পত্র, লাইসেন্স বা অন্যান্য দলিল, মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত, জাহাজ সার্ভেয়ার, এই আইনের অধীন ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মচারী অথবা জাহাজের মাস্টার কর্তৃক চাহিবামাত্র পরিদর্শনের জন্য উপস্থাপন করিবেন।

(৮) যদি কোনো ব্যক্তি যুক্তিসংগত কারণ ব্যতীত উপধারা (৭) এর বিধান পালন করিতে ব্যর্থ হন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৬ (ছয়) মাসের কারাদণ্ডে অথবা ৫০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন অধিকন্তু উক্ত জাহাজ আটক রাখা যাইবে। ।

(৯) কোনো ব্যক্তি যদি ইস্যুকারী কর্তৃপক্ষকে সন্তুষ্ট করিতে সক্ষম হন যে, তাহার যোগ্যতা সনদ বা দক্ষতা সনদ হারাইয়া গিয়াছে, নষ্ট হইয়াছে অথবা তাহার দখল হইতে অন্য কোনো কারণে অপসারিত হইয়াছে, তবে নির্ধারিত ফি প্রদান সাপেক্ষে ইস্যুকারী কর্তৃপক্ষ উহার প্রতিলিপি (Duplicate Certificate) প্রদান করিবেন; এবং উক্ত প্রতিলিপি মূল সনদের ন্যায় একই আইনগত কার্যকারিতা বহন করিবে।

(১০) যোগ্যতা সনদ, দক্ষতা সনদ, অনুমোদন সনদ বা বিশেষ সনদের জন্য পরীক্ষা গ্রহণের পদ্ধতি, পাঠ্যসূচি, মূল্যায়ন পদ্ধতি, সনদের নমুনা, পরীক্ষা ফি, পরীক্ষকদের পারিশ্রমিক, কার্যকারিতা-মেয়াদ, নবায়ন, পুনঃপ্রদান এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

৭২। যোগ্যতা ও দক্ষতা সনদের জন্য পরীক্ষা।—

(১) সরকার, গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, নাবিকদের প্রশিক্ষণ, সনদায়ন ও ওয়াচকিপিং সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক এস.টি.সি.ডাব্লিউ কনভেনশন অনুযায়ী নির্ধারিত যোগ্যতাসম্পন্ন ব্যক্তিগণকে যোগ্যতা সনদ (Certificate of Competency) বা দক্ষতা সনদ (Certificate of Proficiency) প্রার্থীদের জ্ঞান, দক্ষতা ও সক্ষমতা মূল্যায়ন এবং পরীক্ষা গ্রহণের উদ্দেশ্যে পরীক্ষক (Examiner) হিসাবে নিয়োগ করিতে পারিবে।

(২) এস.টি.সি.ডাব্লিউ কনভেনশন এবং কোড এর আলোকে সরকার নটিক্যাল শাখার পরীক্ষার্থীদের প্রধান পরীক্ষক (Chief Examiner) এবং মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিং শাখার পরীক্ষার্থীদের প্রধান পরীক্ষক (Chief Examiner) নিয়োগ করিবেন ; তবে, প্রধান পরীক্ষকের অনুপস্থিতিতে সরকার যোগ্যতাসম্পন্ন অন্য কোনো পরীক্ষক বা কর্মকর্তাকে উক্ত দায়িত্ব পালনের জন্য ক্ষমতাপ্রদান করিতে পারিবে।

(৩) পরীক্ষক কর্তৃক উত্তীর্ণ ঘোষিত এবং সংশ্লিষ্ট সনদের জন্য নির্ধারিত দক্ষতার মান অর্জনকারী, প্রয়োজনীয় সি-সার্ভিস, অভিজ্ঞতা, প্রশিক্ষণ, প্রশিক্ষণ সনদ , স্বাস্থ্যগত উপযুক্ততা এবং অন্যান্য নির্ধারিত শর্ত পূরণকারী আবেদনকারীকে ইস্যুকারী কর্তৃপক্ষ যোগ্যতা সনদ বা দক্ষতা সনদ প্রদান করিবেন।

(৪) ইস্যুকারী কর্তৃপক্ষ পরীক্ষকের প্রতিবেদনে সন্তুষ্ট না হইলে, তিনি আবেদনকারীকে পুনঃপরীক্ষায় অংশগ্রহণের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন অথবা আবেদনকারীর প্রশংসাপত্র, যোগ্যতা, অভিজ্ঞতা বা অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বিষয় সম্পর্কে তদন্ত করিতে পারিবেন।

৭৩। বিদেশে প্রদত্ত যোগ্যতার সনদের স্বীকৃতি।—

(১) কোনো বিদেশি রাষ্ট্রের প্রচলিত আইনের অধীন প্রদত্ত কোনো যোগ্যতার সনদ (Certificate of Competency) এই আইনের অধীন প্রদত্ত অনুরূপ যোগ্যতার সনদের সমমানের বলিয়া সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, স্বীকৃতি প্রদান করিতে পারিবে, যদি সরকার এই মর্মে সন্তুষ্ট হন যে—

(ক) উক্ত রাষ্ট্রে যোগ্যতার সনদ প্রদানের জন্য নির্ধারিত মান, প্রশিক্ষণ, পরীক্ষা ও প্রত্যয়নের ব্যবস্থা এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি এবং বাংলাদেশের উপর প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুযায়ী নির্ধারিত মানের সমতুল্য বা তদপেক্ষা নিম্ন নহে; এবং

(খ) উক্ত রাষ্ট্র বাংলাদেশ কর্তৃক প্রদত্ত অনুরূপ যোগ্যতার সনদকে সমমানের স্বীকৃতি প্রদান করে বা পারস্পরিক স্বীকৃতির ব্যবস্থা বিদ্যমান রহিয়াছে ।

(২) উপধারা (১) এর অধীন স্বীকৃত কোনো যোগ্যতার সনদের ধারককে তার আবেদনের প্রেক্ষিতে , বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে, অনুমোদন সনদ (Certificate of Recognition) প্রদান করা যাইতে পারিবে; এবং উক্ত অনুমোদন সনদধারী ব্যক্তি এই আইনের উদ্দেশ্যে যথাযথভাবে প্রত্যয়িত বলিয়া গণ্য হইবেন।

(৩) সরকার বা মহাপরিচালক প্রয়োজনবোধে, এই ধারার অধীন প্রদত্ত স্বীকৃতি বা অনুমোদন সনদের উপর শর্ত আরোপ, স্থগিত, বাতিল বা প্রত্যাহার করিতে পারিবেন, যদি উহার ভিত্তি বা শর্তাবলি আর বিদ্যমান না থাকে অথবা এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি বা প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশনের কোনো বিধান লঙ্ঘিত হয়।

(৪) এই ধারার অধীন বিদেশি যোগ্যতার সনদের স্বীকৃতি, অনুমোদন, নবায়ন, স্থগিতকরণ, বাতিলকরণ এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

৭৪ | অযোগ্য নাবিকের সমুদ্র যাত্রার দণ্ড।—

যদি কোনো ব্যক্তি, এই আইনের অধীন যোগ্যতা 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 ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৭৫ | সনদ, সিডিসি, নাবিক পরিচয়পত্র বাতিল বা স্থগিতকরণের ক্ষমতা।—

(১) মহাপরিচালক, নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে সনদ , সিডিসি বা নাবিক পরিচয়পত্র বাতিল বা স্থগিত করিতে পারিবেন এবং এইরূপ ক্ষেত্রে উক্ত সনদের প্রাসঙ্গিক বিবরণাদি সংশ্লিষ্ট সকলকে অবহিত করিবেন, 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; অথবা

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

অযোগ্য হইয়াছেন; অথবা

(গ) তিনি গুরুতর অসদাচরণ, অদক্ষতা, অবহেলা, নিরাপত্তা, সামুদ্রিক সুরক্ষা, দূষণ প্রতিরোধ বা জীবন, সম্পদ কিংবা সামুদ্রিক পরিবেশের জন্য হুমকিস্বরূপ কোনো কার্য বা অবহেলার সঙ্গে জড়িত; অথবা

(ঘ) যদি কোনো অভিযোগ, সংবাদ, প্রতিবেদন, তথ্য বা অন্য কোনো উপায়ে মহাপরিচালকের নিকট এইরূপ প্রতীয়মান হয় যে, কোনো নাবিক প্রতারণা, জালিয়াতি, মিথ্যা, বিভ্রান্তিকর বা অসম্পূর্ণ তথ্য বা দলিল প্রদান করিয়া কোনো সনদ অর্জন করিয়াছেন বা অর্জনের চেষ্টা করিয়াছেন, অথবা এইরূপে প্রাপ্ত কোনো সনদ ব্যবহার করিতেছেন বা ব্যবহার করিবার চেষ্টা করিতেছেন, কিংবা অন্য কোনো ব্যক্তিকে

এইরূপ প্রতারণা, জালিয়াতি বা সনদের অপব্যবহারে সহায়তা করিয়াছেন বা সহায়তা করিবার চেষ্টা করিয়াছেন;

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

(৪) কোনো ব্যক্তি উপধারা (৩)-এর বিধান লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২০০০ (দুই হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৭৬ | 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। আপিল নির্ধারিত সময়ের মধ্যে নিস্পত্তি করিতে হইবে এবং উক্ত ক্ষেত্রে সরকার প্রদত্ত সিদ্ধান্ত চূড়ান্ত বলিয়া গণ্য হইবে।

৭৭ | আদেশ বাতিল ও প্রত্যাহারের ক্ষমতা।—

সরকার, ধারা ৭৬-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) সনদটি পুনরায় জারি করিবার বা উহার পরিবর্তে নিম্ন গ্রেডের কোনো সনদ জারি করিবার বা অন্য কোন শর্ত আরোপ করা যাইবে।

৭৮ | ভর্ৎসনা করার জন্য সরকারের ক্ষমতা।—

যদি সরকার এই মর্মে সন্তুষ্ট হন যে, মামলার পারিপার্শ্বিক অবস্থা বিবেচনায় ধারা ৭৫ এর অধীন সনদ বাতিল বা স্থগিতকরণ সমীচীন নহে, অথবা ধারা ৭৭ -এর অধীন প্রদত্ত উক্তরূপ কোনো আদেশ প্রত্যাহার বা রহিত করেন, তাহা হইলে সরকার সংশ্লিষ্ট নাবিককে ভর্ৎসনা (Censure) করিয়া আদেশ প্রদান করিতে পারিবে।

৭৯। যোগ্যতা সনদ, সিডিসি ও নাবিক পরিচয়পত্র সংক্রান্ত অপরাধ—

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 প্রতারনার মাধ্যমে অর্জন করেন; অথবা

(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; অথবা

(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; অথবা

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

(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 ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৮০। পরীক্ষায় অসদুপায় অবলম্বন, ফলাফল প্রভাবিতকরণ ও অনিয়ম।—

(১) কোনো ব্যক্তি এই আইনের অধীন পরিচালিত অন্য কোনো পরীক্ষা, মূল্যায়ন, মৌখিক পরীক্ষা, সক্ষমতা যাচাইকরণ বা প্রশিক্ষণ কার্যক্রমে প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে—

(ক) অসদুপায় অবলম্বন করিলে; অথবা

(খ) অন্য কোনো ব্যক্তির ছদ্মবেশ ধারণ করিলে বা অন্য কোনো ব্যক্তিকে নিজের পক্ষে পরীক্ষায় বা প্রশিক্ষণে অংশগ্রহণ করিতে দিলে; অথবা

(গ) আবেদনে বা মূল্যায়নে জাল, মিথ্যা, পরিবর্তিত বা প্রতারণামূলক দলিল, সনদ, তথ্য বা প্রমাণপত্র দাখিল করিলে; অথবা

(ঘ) পরীক্ষক, মূল্যায়নকারী, তত্ত্বাবধায়ক, কর্মকর্তা বা সংশ্লিষ্ট অন্য কোনো ব্যক্তিকে প্রভাবিত, প্ররোচিত, ভয়ভীতি প্রদর্শন বা অবৈধ সুবিধা প্রদানের মাধ্যমে পরীক্ষার ফলাফল বা মূল্যায়ন প্রক্রিয়া প্রভাবিত করিবার চেষ্টা করিলে; অথবা

(ঙ) পরীক্ষার প্রশ্নপত্র, উত্তরপত্র, মূল্যায়ন রেকর্ড, ইলেকট্রনিক তথ্য বা ফলাফল অবৈধভাবে সংগ্রহ, প্রকাশ, পরিবর্তন, বিকৃত বা হস্তক্ষেপ করিলে; অথবা

(চ) পরীক্ষার স্বচ্ছতা, নিরপেক্ষতা ও বিশ্বাসযোগ্যতা ক্ষুণ্ণ করে এমন অন্য কোনো কার্যকলাপে লিপ্ত হইলে;

তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং অপরাধে দোষী সাব্যস্ত হইলে তজ্জন্য তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(২) উপধারা (১)-এর অধীন কোনো অনিয়ম প্রমাণিত হইলে, মহাপরিচালক, শুনানির সুযোগ প্রদান সাপেক্ষে—

(ক) সংশ্লিষ্ট পরীক্ষার ফলাফল বাতিল করিতে পারিবেন;

(খ) প্রদত্ত সনদ বা অন্য কোনো সনদ স্থগিত বা বাতিল করিতে পারিবেন;

(গ) সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিকে নির্দিষ্ট সময়ের জন্য ভবিষ্যৎ পরীক্ষায় অংশগ্রহণের অযোগ্য ঘোষণা করিতে পারিবেন; এবং

(ঘ) প্রয়োজনবোধে বিষয়টি ফৌজদারি কার্যক্রম গ্রহণের জন্য উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের নিকট প্রেরণ করিতে পারিবেন।

৮১। যোগ্যতা সনদ সম্পর্কিত আদেশের রেকর্ড সংরক্ষণ।—

এই আইনের অধীন কোনো যোগ্যতা সনদ (Certificate of Competency)-এর স্থগিতকরণ, বাতিল, সংশোধন, সীমাবদ্ধকরণ, পুনর্বহাল (Reinstatement) অথবা উহাকে অন্য কোনোভাবে প্রভাবিত করিয়া প্রদত্ত প্রত্যেক আদেশের বিবরণ মহাপরিচালক কর্তৃক সংরক্ষিত সংশ্লিষ্ট সনদের নিবন্ধন বহি, ডিজিটাল নিবন্ধন (Electronic Register) বা অন্য কোনো সরকারি রেকর্ডে লিপিবদ্ধ করিতে হইবে।

সপ্তম অধ্যায়

নাবিক, নাবিক নিয়োগ

৮২ | প্রয়োগ।—

এই আইনে অন্যরূপ কোনো বিধান না থাকিলে, এই অধ্যায়ের বিধানাবলি নিম্নবর্ণিত ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে, যথা:—

(ক) প্রত্যেক নাবিক (Seafarer);

(খ) নাবিক নিয়োগ ও কর্মসংস্থান প্রদানকারী সংস্থা (Recruitment and Placement Service); এবং

(গ) প্রত্যেক জাহাজের মালিক, অপারেটর, ব্যবস্থাপক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত প্রতিনিধি।

৮৩ | নাবিককে অত্যাবশ্যকীয় কর্মী হিসেবে স্বীকৃতি।—

নাবিকগণের নিরাপদ ও বাধাহীনভাবে জাহাজে যোগদান (Embarkation), জাহাজ হইতে অবতরণ (Disembarkation), তীর অবকাশ (Shore Leave), দেশে প্রত্যাবর্তন (Repatriation), চিকিৎসা গ্রহণ (Medical Treatment) এবং এই আইন বা বাংলাদেশের উপর প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশনের অধীন অন্যান্য সুবিধা নিশ্চিতকরণের উদ্দেশ্যে অত্যাবশ্যকীয় কর্মী (Key Worker) বলিয়া গণ্য হইবেন।

৮৪ | নাবিক ও জাহাজের ক্ষেত্রে সামুদ্রিক শ্রমমানের প্রয়োগ ।—

(১) এই অধ্যায়, তদধীন প্রণীত বিধি, প্রবিধান এবং বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)-এর সামুদ্রিক শ্রমমান (Maritime Labour Standards) সংক্রান্ত বিধানাবলি, তদধীন গৃহীত সংশোধনী এবং বাধ্যতামূলক আন্তর্জাতিক উপকরণ (Mandatory Instruments), এই আইনের অধীন নিবন্ধিত সকল বাংলাদেশি জাহাজ এবং উহাতে কর্মরত সকল নাবিকের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে; তবে নিম্নবর্ণিত জাহাজের ক্ষেত্রে উহা প্রযোজ্য হইবে না, যথা;

(ক) যেসব জাহাজ কেবল অভ্যন্তরীণ জলসীমা, সংরক্ষিত (Sheltered) জলসীমা অথবা বাংলাদেশের বন্দর-সংশ্লিষ্ট জলসীমার মধ্যে চলাচল করে;

(খ) মৎস্য আহরণে নিয়োজিত জাহাজ;

(গ) ঐতিহ্যগত পদ্ধতিতে নির্মিত জাহাজ; এবং

(ঘ) যুদ্ধজাহাজ (Warship), নৌবাহিনীর সহায়ক জাহাজ (Naval Auxiliary) অথবা অন্য কোনো রাষ্ট্রের মালিকানাধীন ও কেবলমাত্র অ-বাণিজ্যিক সরকারি কাজে নিয়োজিত জাহাজ।

(ঙ) সমুদ্রতলের (Sea-bed) উপর বা তলদেশের নিচে অবস্থিত প্রাকৃতিক সম্পদের অনুসন্ধান (Exploration), আহরণ (Exploitation) বা উৎপাদন (Production)-সংক্রান্ত কার্যক্রমে প্রধানত নিয়োজিত এবং সাধারণত নৌচলাচল বা আন্তর্জাতিক সমুদ্রযাত্রায় নিয়োজিত নহে, এইরূপ

অফশোর ইউনিট (Offshore Unit), যেমন— মোবাইল অফশোর ড্রিলিং ইউনিট (Mobile Offshore Drilling Unit-MODU), ড্রিলশিপ (Drill Ship), জ্যাক-আপ প্ল্যাটফর্ম (Jack-up Platform), আবাসন প্ল্যাটফর্ম (Accommodation Platform), ফ্লোটিং প্রোডাকশন, স্টোরেজ অ্যান্ড অফলোডিং ইউনিট (Floating Production, Storage and Offloading Unit-FPSO), ফ্লোটিং স্টোরেজ অ্যান্ড অফলোডিং ইউনিট (Floating Storage and Offloading Unit-FSO), ফ্লোটিং স্টোরেজ ইউনিট (Floating Storage Unit-FSU), ফ্লোটিং স্টোরেজ অ্যান্ড রিগ্যাসিফিকেশন ইউনিট (Floating Storage and Regasification Unit-FSRU) এবং অনুরূপ অন্যান্য অফশোর স্থাপনা;

(চ) টোয়িং (Tow)-এর মাধ্যমে পরিচালিত ভাসমান বস্তু (Object under Tow);

(ছ) অ-স্বচালিত বার্জ (Non-propelled Barge);

(জ) দৈর্ঘ্যে ২৪ (চব্বিশ) মিটারের কম বাণিজ্যিক চার্টার ইয়ট (Commercial Charter Yacht); এবং

(ঝ) যে কোনো দৈর্ঘ্যের ব্যক্তিগত বা অবাণিজ্যিক ইয়ট (Private or Non-commercial Yacht)।

(২) এই আইনের অধীন নিবন্ধিত প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজ এবং বাংলাদেশের সামুদ্রিক এখতিয়ারাধীন এলাকায় অবস্থানকারী প্রত্যেক বিদেশি জাহাজ, নির্ধারিত শর্তসাপেক্ষে, Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) অনুযায়ী ইস্যুকৃত বৈধ কনভেনশন সনদ বহন করিবে, যাহা প্রয়োজনবোধে পরিদর্শনের জন্য উপস্থাপন করিতে হইবে।

(৩) নিম্নবর্ণিত জাহাজসমূহের ক্ষেত্রে Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) প্রযোজ্য, কিন্তু উক্ত কনভেনশন Maritime Labour Certificate ধারণ করা বাধ্যতামূলক নহে, সেই সকল জাহাজও এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধি অনুযায়ী, যুক্তিসঙ্গত ও বাস্তবসম্মত সীমার মধ্যে, সনদপ্রাপ্ত জাহাজের ন্যায় সামুদ্রিক শ্রমমান (Maritime Labour Standards) প্রতিপালনের উদ্দেশ্যে পরিদর্শনের আওতাভুক্ত হইবে যথা:—

(ক) ৫০০ (পাঁচশত) গ্রস টনেজের কম ধারণক্ষমতাসম্পন্ন জাহাজ;

(খ) আন্তর্জাতিক সমুদ্রযাত্রায় নিয়োজিত নহে, এইরূপ জাহাজ;

(গ) অন্য কোনো রাষ্ট্রের বন্দর হইতে বা অন্য কোনো রাষ্ট্রের বন্দরের মধ্যে পরিচালিত নহে, এইরূপ জাহাজ;

(ঘ) স্থাপনা (Installation) হিসেবে বিবেচিত কোনো ভাসমান স্থাপনা বা ইউনিট।

(৪) উপধারা (২)-এ উল্লিখিত প্রয়োজনীয় সনদ বা দলিল ব্যতিরেকে কোনো বাংলাদেশি জাহাজ এবং বিদেশি জাহাজ সমুদ্রযাত্রা আরম্ভ করিতে পারিবে না।

(৫) যদি কোনো জাহাজ উপধারা (৪) 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 ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন, অধিকন্তু উক্ত জাহাজ আটক রাখা যাইবে।

(৬) জাহাজের মালিক এবং নাবিক নিয়োগ ও কর্মসংস্থান প্রদানকারী সংস্থা (Recruitment and Placement Service) এই অংশের অধীন তাহাদের উপর অর্পিত দায়িত্ব পালনের জন্য যৌথভাবে এবং পৃথকভাবে (Jointly and Severally) দায়ী থাকিবেন; এবং এই আইনের অধীন নির্ধারিত অপরাধ ও দণ্ডের ক্ষেত্রে, প্রযোজ্য অবস্থায়, নাবিক নিয়োগ ও কর্মসংস্থান প্রদানকারী সংস্থাকেও জাহাজের মালিক বলিয়া গণ্য করা যাইবে।

৮৫ | 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 এবং প্রযোজ্য সংশোধনী 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 বৈধ দলিলপত্র (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।

(৬) ষোলো (১৬) বৎসরের কম বয়সের কোনো ব্যক্তি কোনো জাহাজে কোনো পদে নিযুক্ত হইবেন না, কর্মে নিয়োজিত হইবেন না বা সমুদ্রযাত্রায় অংশগ্রহণ করিবেন না।

(৭) আঠারো (১৮) বৎসরের কম বয়সের কোনো নাবিককে—

(ক) এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধি দ্বারা নির্ধারিত কোনো ঝুঁকিপূর্ণ (Hazardous) কাজে নিয়োজিত করা যাইবে না;

(খ) জাহাজের রাঁধুনি (Ship's Cook) হিসেবে নিযুক্ত করা যাইবে না;

(গ) জাহাজ যে সময় অঞ্চলে (Time Zone) অবস্থান করিতেছে সেই সময় অনুযায়ী রাত ৯.০০টা হইতে পরদিন সকাল ৬.০০টার মধ্যবর্তী সময়ে (Night Work) কাজ করিতে বাধ্য করা যাইবে না; এবং

(ঘ) কোনো দিন ৮ (আট) ঘণ্টার অধিক অথবা কোনো সপ্তাহে ৪০ (চল্লিশ) ঘণ্টার অধিক সময় কাজ করিতে বাধ্য করা যাইবে না, যদি না বিধি বা বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুযায়ী অনুমোদিত কোনো ব্যতিক্রম প্রযোজ্য হয়।

(৮) অধিদপ্তর কর্তৃক অনুমোদিত চিকিৎসক বা চিকিৎসা কর্তৃপক্ষ (Approved Medical Practitioner or Medical Authority) কর্তৃক বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন, এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধি অনুযায়ী প্রদত্ত বৈধ চিকিৎসাগত যোগ্যতা সনদ (Medical Fitness Certificate) এবং চক্ষু পরীক্ষা ব্যতীত কোনো ব্যক্তি জাহাজে নাবিক হিসেবে নিয়োজিত হইতে বা কর্মরত থাকিতে পারিবেন না। উক্ত সনদের মেয়াদ , শর্ত, সীমাবদ্ধতা, নবায়ন, পুনঃপরীক্ষা, স্থগিতকরণ, বাতিলকরণ এবং আপিলের পদ্ধতি বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

(৯) যদি কোনো ব্যক্তি এই ধারার প্রযোজ্য 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 ৫০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

ব্যাখ্যা।— এই ধারার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, "ঝুঁকিপূর্ণ কাজ (Hazardous Work)" এর মধ্যে

বিশেষত নিম্নবর্ণিত কাজসমূহ অন্তর্ভুক্ত হইবে, যথা:—

(ক) ভারী মালামাল বা বস্তু উত্তোলন, স্থানান্তর বা বহন করা;

(খ) বয়লার (Boiler), ট্যাংক (Tank), কফারড্যাম (Cofferdam) বা অন্য কোনো আবদ্ধ স্থানে (Confined Space) প্রবেশ;

(গ) ক্ষতিকর মাত্রার শব্দ (Noise) বা কম্পনের (Vibration) সংস্পর্শে কাজ করা;

(ঘ) হোইস্টিং (Hoisting) বা অন্যান্য শক্তিচালিত যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জাম পরিচালনা করা অথবা উহাদের পরিচালকের সংকেতদাতা (Signaller) হিসেবে দায়িত্ব পালন করা;

(ঙ) মুরিং (Mooring), টোয়িং (Towing) বা নোঙর (Ground Tackle) সংক্রান্ত লাইন ও সরঞ্জাম পরিচালনা করা;

(চ) রিগিং (Rigging) কার্য পরিচালনা করা;

(ছ) প্রতিকূল আবহাওয়ায় জাহাজের উঁচু স্থানে (Work Aloft) অথবা খোলা ডেকে (Open Deck) কাজ করা;

(জ) বৈদ্যুতিক যন্ত্রপাতি বা বৈদ্যুতিক স্থাপনার রক্ষণাবেক্ষণ, মেরামত বা সার্ভিসিং করা;

(ঝ) বিপজ্জনক বা বিষাক্ত পদার্থ, ক্ষতিকর রাসায়নিক, আয়নকারী বিকিরণ (Ionising Radiation) অথবা অন্য কোনো ক্ষতিকর ভৌত উপাদানের সংস্পর্শে কাজ করা;

(ঞ) গ্যালি (Galley) বা ক্যাটারিং-সংক্রান্ত যন্ত্রপাতি পরিষ্কার বা রক্ষণাবেক্ষণ করা;

(ট) সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক, এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধি অথবা বাংলাদেশের উপর প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, কোড বা নির্দেশিকার আলোকে, ঝুঁকিপূর্ণ কাজ হিসেবে ঘোষিত অন্য কোনো কাজ।

৮৬ | 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 উপধারা (২) বিধান লঙ্ঘন করেন তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৫০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৮৭ | ধারাবাহিক নিষ্কৃতি সনদ।—

(১) এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি অনুযায়ী, কোনো বাংলাদেশি নাবিক, মহাপরিচালক কর্তৃক অনুমোদিত ফরমে শিপিং মাস্টার কর্তৃক ইস্যুকৃত ধারাবাহিক নিষ্কৃতি সনদ (Continuous Discharge Certificate) অথবা সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক নির্ধারিত সমমানের অন্য কোনো পরিচয় বা নাবিকত্ব-সংক্রান্ত দলিলের অধিকারী না হইলে, তাহাকে বাংলাদেশের কোনো বন্দর বা স্থানে কোনো জাহাজে নিয়োজিত করা যাইবে না কিংবা বাংলাদেশের কোনো বন্দর বা স্থান হইতে সমুদ্রযাত্রার উদ্দেশ্যে কোনো জাহাজে বহন বা প্রেরণ করা যাইবে না; তবে এই বিধান ৫০০ (পাঁচশত) গ্রস টনেজের নিম্নের এবং কেবল বাংলাদেশের অভ্যন্তরে বিভিন্ন বন্দর বা স্থানের মধ্যে চলাচলকারী উপকূলীয় জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না।

(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 ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৩,০০০ (তিন হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৮৮ | জাহাজের দায়িত্ব পালনের অত্যাবশ্যকীয় প্রশিক্ষণ এবং এনডোর্সমেন্ট গ্রহণ ।—

প্রত্যেক নাবিক তাঁহার পদ, দায়িত্ব ও কার্যাবলির প্রকৃতি অনুযায়ী বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন, এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধি অনুসারে নির্ধারিত নিরাপত্তা, সুরক্ষা এবং অন্যান্য বিশেষায়িত অত্যাবশ্যকীয় প্রশিক্ষণ সম্পন্ন করিবেন এবং এবং উহার প্রমাণস্বরূপ নির্ধারিত সনদ বা প্রত্যয়ন ধারণ করিবেন।

৮৯। নাবিক নিয়োগ ও কর্মসংস্থান।—

(১) কোনো নাবিক কেবল নিম্নবর্ণিত উপায়ে নিয়োজিত হইতে পারিবেন, যথা:—

(ক) এই অংশের অধীন অধিদপ্তর কর্তৃক প্রদত্ত বৈধ লাইসেন্সধারী নাবিক নিয়োগ ও কর্মসংস্থান প্রদানকারী এজেন্সির মাধ্যমে; অথবা

(খ) বাংলাদেশি জাহাজের ক্ষেত্রে, উক্ত জাহাজের মালিক কর্তৃক তাহার নিজস্ব জাহাজে।

(২) কোনো ব্যক্তি—

(ক) বাংলাদেশি জাহাজের মালিক ব্যতীত, এই অংশের অধীন প্রদত্ত বৈধ লাইসেন্স ব্যতিরেকে নাবিক নিয়োগ ও কর্মসংস্থান প্রদানের ব্যবসা পরিচালনা করিতে পারিবেন না;

(খ) এই আইনের অধীন কোনো নাবিককে কোনো জাহাজে নিয়োজিত করিতে পারিবেন না, যদি না উক্ত নাবিকের নিকট বৈধ সিডিসি , নাবিকের পরিচয়পত্র এবং বিধি দ্বারা নির্ধারিত অন্যান্য যোগ্যতা সনদ, প্রশিক্ষণ সনদ বা পরিচয়পত্র বিদ্যমান থাকে;

(গ) কোনো নাবিক, নাবিক হইতে ইচ্ছুক ব্যক্তি বা তাহার পক্ষে অন্য কোনো ব্যক্তির নিকট হইতে নাবিক নিয়োগ, কর্মসংস্থান, অনবোর্ড প্রশিক্ষণ বা চাকরি প্রদানের জন্য প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে কোনো ফি, কমিশন, পারিশ্রমিক বা অন্য কোনো অর্থ আদায় বা গ্রহণ করিতে পারিবেন না;

তবে শর্ত থাকে যে, স্বাস্থ্য সনদ, সিডিসি , নাবিকের পরিচয়পত্র , পাসপোর্ট বা অনুরূপ ব্যক্তিগত ভ্রমণ দলিল প্রাপ্তির ব্যয় নাবিক বা তাহার পক্ষে অন্য কোনো ব্যক্তি বহন করিতে পারিবেন; তবে ভিসা প্রাপ্তির ব্যয় জাহাজ-মালিক বহন করিবেন;

(ঘ) কোনো নাবিকের নিয়োগ বা কর্মসংস্থানের ক্ষেত্রে কোনো ট্রেড ইউনিয়নের সদস্যপদ থাকা বা না থাকার কারণে সেই কারণে, কোনো প্রকার বৈষম্য করিতে পারিবেন না।

(৩) সরকার বা সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মকর্তা, যদি জাতীয় স্বার্থে বা নাবিকের স্বার্থে প্রয়োজনীয় বলিয়া সন্তুষ্ট হন, তাহা হইলে লিখিত আদেশ দ্বারা আদেশে উল্লিখিত কোনো বিদেশি জাহাজের মাস্টার, জাহাজ-মালিক বা তাহার প্রতিনিধিকে উক্ত জাহাজে নাবিক নিয়োগ প্রদান হইতে বিরত রাখিতে পারিবেন।

(৪) বাংলাদেশি পতাকাবাহী জাহাজে ক্যাডেট (Cadet) এবং রেটিং প্রশিক্ষণার্থী (Rating Trainee) নিয়োগের ক্ষেত্রে সরকারি মেরিটাইম প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট হইতে প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত নাবিকদের নিয়োগ করিতে হইবে। তবে শর্ত থাকে যে সরকারি মেরিটাইম প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট হইতে প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত নাবিক পাওয়া না গেলে মহাপরিচালকের অনুমোদনক্রমে নির্দিষ্ট সময়ের জন্য অনুমোদিত বেসরকারি প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠানের প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত ক্যাডেট (Cadet) এবং রেটিং প্রশিক্ষণার্থী নাবিক নিয়োগ করা যাইবে।

(৫) উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করিয়া নিয়োজিত কোনো নাবিকের চাকরিকাল বা সমুদ্রসেবা এই আইনের অধীন সনদায়নের উদ্দেশ্যে গণ্য হইবে না।

(৬) যদি কোনো ব্যক্তি বা নাবিক উপধারা (১) অথবা উপধারা (২)-এর ধারার বিধান লঙ্ঘন করেন , তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার

) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন অথবা সনদ বা লাইসেন্স বাতিল করা যাইবে । তবে শর্ত থাকে যে, সংশ্লিষ্ট নাবিককে আত্মপক্ষ সমর্থনের যুক্তিসঙ্গত সুযোগ প্রদান ব্যতিরেকে কোনো সনদ স্থগিত বা বাতিল করা যাইবে না।

৯০। নাবিক নিয়োগ ও কর্মসংস্থান প্রদানকারী এজেন্সি ।—

(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) 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।

(৩) যদি কোনো ব্যক্তি উপধারা (১) বা (২)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৪) এই অংশের অধীন লাইসেন্সপ্রাপ্ত প্রত্যেক নাবিক নিয়োগ ও কর্মসংস্থান প্রদানকারী এজেন্সি—

(ক) নিশ্চিত করিবে যে, জাহাজ-মালিক পরিত্যক্ত নাবিকদের স্বদেশে প্রত্যাবর্তনের ব্যয়ভার বহনে আর্থিকভাবে সক্ষম;

(খ) নিশ্চিত করিবে যে, জাহাজ-মালিক পরিত্যক্ত নাবিকদের ভরণ-পোষণ, প্রয়োজনীয় চিকিৎসা সহায়তা এবং স্বদেশে প্রত্যাবর্তনের ব্যবস্থা করিয়াছেন;

(গ) কোনো নাবিকের মৃত্যু ঘটিলে মৃতদেহ বা মরদেহ স্বদেশে প্রেরণের ব্যবস্থা করিবে;

(ঘ) নিশ্চিত করিবে যে, যে জাহাজে নাবিক নিয়োগ বা কর্মসংস্থানের জন্য প্রেরিত হইয়াছেন, উক্ত জাহাজের শ্রম ও কর্মপরিবেশ নাবিকের নিয়োগ চুক্তির সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ;

(ঙ) জাহাজে সংঘটিত কোনো দুর্ঘটনা, যাহার ফলে কোনো নাবিক আহত, নিখোঁজ বা মৃত হন, সেই সম্পর্কিত তথ্য প্রাপ্তির চব্বিশ ঘণ্টার মধ্যে বিধি দ্বারা নির্ধারিত কর্তৃপক্ষকে অবহিত করিবে;

(চ) এজেন্সির মাধ্যমে নিয়োগপ্রাপ্ত বা কর্মসংস্থানপ্রাপ্ত নাবিকদের সম্পর্কিত প্রতিবেদন এবং নিয়োগ ও কর্মসংস্থানের শর্তাবলির কোনো পরিবর্তনের তথ্য বিধি দ্বারা নির্ধারিত কর্তৃপক্ষের নিকট নির্ধারিত পদ্ধতিতে ও নির্ধারিত সময়ের মধ্যে দাখিল করিবে; এবং

(ছ) বিধি দ্বারা নির্ধারিত অন্যান্য দায়িত্ব পালন করিবে।

(৫) যদি কোনো নাবিক নিয়োগ ও কর্মসংস্থান প্রদানকারী এজেন্সি , ব্যক্তি এই আইনে ধারা, তদধীন প্রণীত বিধি, লাইসেন্সের কোনো শর্ত, সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক জারিকৃত কোনো আদেশ, নির্দেশনা বা মানদণ্ড লঙ্ঘন করে, অথবা উপধারা (৪)-এ বর্ণিত কোনো দায়িত্ব পালনে ব্যর্থ হয়, তাহা হইলে উহা একটি অপরাধ বলিয়া গণ্য হইবে এবং উক্ত এজেন্সি অনধিক ৫,৫০০ (পাঁচ হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য

বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবে; এবং মহাপরিচালক, কারণ দর্শানোর যুক্তিসঙ্গত সুযোগ প্রদানপূর্বক, উক্ত এজেন্সির লাইসেন্স সাময়িকভাবে স্থগিত, সীমিত বা বাতিল করিতে পারিবেন।

(৬) 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।

(৭) নাবিক নিয়োগ ও কর্মসংস্থান প্রদানকারী এজেন্সির লাইসেন্স প্রদান, নিয়োগ ও কর্মসংস্থান কার্যক্রমের অনুমোদন, পরিচালনা, তদারকি, পরিদর্শন, নিয়ন্ত্রণ এবং উহা সম্পর্কিত প্রয়োজনীয় অন্যান্য বিষয়াদি মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তার তত্ত্বাবধান ও নিয়ন্ত্রণে থাকিবে এবং বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

৯১ | 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 যাহাতে চাকুরীর সকল শর্তাবলী থাকিবে এবং উক্ত চুক্তি নাবিক ও জাহাজ মালিক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত প্রতিনিধি কর্তৃক স্বাক্ষরিত হইবে। কোনো স্বীকৃত বা অনুমোদিত সম্মিলিত দরকষাকষি চুক্তি (Collective Bargaining Agreement-CBA) থাকিলে, সেখানে উক্ত CBA-এর সংশ্লিষ্ট বিধানাবলি নাবিক-নিয়োগ চুক্তির অবিচ্ছেদ্য অংশ বলিয়া গণ্য হইবে এবং উহা নাবিক-নিয়োগ চুক্তিতে স্পষ্টভাবে উল্লেখ বা সংযুক্ত (Incorporated by Reference) করিতে হইবে এবং উহার একটি কপি জাহাজে বহন করিতে হইবে।

(২) কোনো নাবিক কর্মসংস্থান চুক্তিতে স্বাক্ষর করিবার পূর্বে তাহাকে চুক্তির শর্তাবলি পরীক্ষা, বুঝিবার এবং প্রয়োজনবোধে পরামর্শ গ্রহণের যুক্তিসঙ্গত সুযোগ প্রদান করিতে হইবে, যাহাতে তিনি তাহার অধিকার ও দায়িত্ব সম্পর্কে পর্যাপ্ত জ্ঞানসহ স্বেচ্ছায় উক্ত চুক্তিতে আবদ্ধ হইতে পারেন।

(৩) প্রত্যেক নাবিককে স্বাক্ষরিত কর্মসংস্থান চুক্তির একটি অনুলিপি প্রদান করিতে হইবে এবং উক্ত চুক্তির একটি অনুলিপি জাহাজে সংরক্ষণ করিতে হইবে।

(৪) কোনো ব্যক্তি নিয়োগ চুক্তি ব্যতীত কোনো নাবিককে জাহাজে নিয়োগ করিবেন না বা নিয়োগ করিবার অনুমতি প্রদান করিবেন না।

(৫) মহাপরিচালক, সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে, মেরিটাইম শ্রম কনভেনশনের আলোকে এতদুদ্দেশ্যে বিভিন্ন শ্রেণির জাহাজের নাবিক কর্মসংস্থান চুক্তি এবং সম্মিলিত দরকষাকষি চুক্তির (CBA) বিষয়বস্তু, মেয়াদ, নবায়ন, সংশোধন, সংরক্ষণ এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিষয়ে প্রয়োজনীয় বিধান প্রণয়ন করিবেন।

(৬) 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 ৫০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৭) কোনো ব্যক্তি দ্বিতীয় বা তৎপরবর্তী প্রতিবার অপরাধ সংঘটনের জন্য অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১০,৫০০ (দশ হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৯২ | নাবিক পরিবর্তন।—

(১) প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার, যে জাহাজের নাবিকের নিয়োগ শিপিং মাস্টারের অনুমোদনে হইয়াছে, চূড়ান্তভাবে বাংলাদেশ বন্দর বা বিদেশী বন্দর 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 ২০০০ (দুই হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৯৩ | বিদেশগামী জাহাজের নাবিকের চুক্তি 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।

১৪/০৭/২০২৬

(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 ৩০০০ (তিন হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৯৪ | নাবিকের সহিত সম্পাদিত চুক্তির পরিবর্তন।—

নাবিকের সহিত সম্পাদিত নাবিক-নিয়োগ চুক্তি কোনো পরিবর্তন, উক্ত পরিবর্তনে স্বার্থসংশ্লিষ্ট সকল পক্ষের লিখিত সম্মতিক্রমে এবং শিপিং মাস্টারকে অবহিত করিয়া সম্পাদন করা যাইবে। তবে, কোনো পরিবর্তন নাবিকের লিখিত সম্মতি ব্যতীত কার্যকর হইবে না এবং উহা বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রযোজ্য যৌথ দরকষাকষি চুক্তি (Collective Bargaining Agreement—CBA), এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধির অধীন নির্ধারিত ন্যূনতম মান বা সুবিধা অপেক্ষা কম সুবিধাজনক হইতে পারিবে না।

৯৫ | 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 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 ২০০০ (দুই হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৯৬ | 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 ৫০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৯৭। 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 আইন অনুযায়ী প্রয়োজনীয় কর্মচুক্তি (Seafarer Employment Agreement) সম্পাদন বা স্বাক্ষর করিতে অস্বীকার করিতে পারিবেন না; তবে উক্ত চুক্তি বা নিবন্ধনকারী রাষ্ট্রের আইন অনুসারে নির্ধারিত নাবিকের কর্মসংস্থানের শর্ত, অধিকার বা সুবিধা বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন, এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি অথবা বাংলাদেশে প্রযোজ্য ন্যূনতম কর্মসংস্থান মান (Minimum Employment Standards) অপেক্ষা কম সুবিধাজনক হইতে পারিবে 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।তদরূপ, অন্য কোনো নতুন চুক্তির ভিত্তিতে বিদেশি জাহাজের মাস্টার, মালিক বা প্রতিনিধির নিকট কোনো নাবিককে বেতন বা অন্যান্য ভাতা দিতে পারিবেন না, যদি তাহা পূর্ববর্তী চুক্তি হইতে কম হয়।

(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 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 ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৭) কোনো ব্যক্তি বা নাবিক উপধারা (২)-এর অধীন চুক্তি স্বাক্ষরে অস্বীকার করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৫০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৮) কোনো নাবিক বা মাস্টার বা মালিক উপধারা (৪) লঙ্ঘন করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য অনধিক ৫০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৯৮ | নাবিকদের মজুরি।—

(১) প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজের মালিক নিশ্চিত করিবেন যে, নাবিকদের প্রাপ্য মজুরি, ভাতা এবং অন্যান্যআর্থিক সুবিধা অন্তত মাসে একবার পরিশোধ করা হয় এবং তাহাদের প্রাপ্য ও পরিশোধিত অর্থের বিবরণী সরবরাহ করা হয়।

(২) কোনো নাবিকের প্রাপ্য মজুরি বা অন্য কোনো আর্থিক পাওনা নির্ধারিত সময়ে পরিশোধ করা না হইলে, নাবিক উক্ত অর্থ আদায় না হওয়া পর্যন্ত তাহার কর্মসংস্থান চুক্তিতে নির্ধারিত হারে মজুরি এবং বিধি দ্বারা নির্ধারিত হারে জরিমানা প্রাপ্য হইবেন:

তবে শর্ত থাকে যে, বিলম্ব যদি যুক্তিসঙ্গত ভুল, প্রকৃত বিরোধ, নাবিকের কার্য বা অবহেলা অথবা পরিশোধে দায়ী ব্যক্তির নিয়ন্ত্রণের বাহিরে অন্য কোনো কারণে সংঘটিত হয়, তাহা হইলে জরিমানা প্রযোজ্য হইবে না।

(৩) জাহাজের মাস্টার বা নাবিককে নিয়োগকারী ব্যক্তি, প্রত্যেক নাবিককে তাহার কর্মসংস্থান চুক্তির অধীন প্রাপ্য মজুরি, ভাতা, অন্যান্য আর্থিক সুবিধা এবং উহা হইতে কর্তনকৃত অর্থের বিবরণ সম্বলিত একটি হিসাব বিবরণী প্রদান করিবেন।

(৪) উক্ত হিসাব বিবরণীতে উল্লেখ থাকিবে যে, প্রদত্ত হিসাব পরবর্তী সমন্বয়ের অধীন হইতে পারে এবং নাবিকের অব্যাহতির অনধিক ২৪ (চব্বিশ) ঘণ্টা পূর্বে অথবা অব্যাহতির পূর্বে নোটিশ প্রদান সম্ভব না হইলে, অব্যাহতির সময় উহা প্রদান করিতে হইবে।

(৫) পরবর্তীতে কোনো সমন্বয় প্রয়োজন হইলে, নাবিককে নিয়োগকারী ব্যক্তি সংশোধিত হিসাব বিবরণী প্রদান করিবেন এবং মজুরির চূড়ান্ত পাওনা পরিশোধের পূর্বে বা একই সময়ে উহা নাবিককে সরবরাহ করিতে হইবে।

(৬) কোনো নাবিক যদি একাধিক জাহাজের জন্য প্রযোজ্য একক কর্মসংস্থান চুক্তির অধীন নিয়োজিত থাকেন, তাহা হইলে এই ধারার অধীন প্রদেয় হিসাব বিবরণী জাহাজের মাস্টারের পরিবর্তে নাবিককে নিয়োগকারী ব্যক্তি প্রদান করিবেন এবং উহা কর্মসংস্থান চুক্তির অবসানের পূর্বে বা অবসানের সময় প্রদান করিতে হইবে।

(৭) কোনো নাবিক নির্ধারিত পদ্ধতিতে একটি মজুরি বরাদ্দপত্র (Allotment Note)-এর মাধ্যমে তাহার অর্জিত বা অর্জনযোগ্য মজুরির সম্পূর্ণ বা আংশিক অংশ মনোনীত কোনো ব্যক্তি বা ব্যক্তিবর্গের অনুকূলে ব্যাংক হস্তান্তর (Bank Transfer) বা অন্য কোনো অনুমোদিত মাধ্যমে প্রদান করিবার নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

তবে শর্ত থাকে যে,

(ক) মজুরি বরাদ্দ-সংক্রান্ত সেবা প্রদানের জন্য আরোপিত কোনো ফি যুক্তিসঙ্গত হইতে হইবে এবং বৈদেশিক মুদ্রা বিনিময়ের ক্ষেত্রে বাজারদর অথবা প্রযোজ্য সম্মিলিত দরকষাকষি চুক্তি (Collective Bargaining Agreement)-এ নির্ধারিত এমন বিনিময় হার প্রযোজ্য হইবে, যাহা নাবিকের জন্য প্রতিকূল নহে।

(খ) মজুরি বরাদ্দপত্রের ফরম, পদ্ধতি, কার্যকারিতা, পরিবর্তন, বাতিলকরণ এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

(৮) কোনো নাবিক মজুরি প্রাপ্তির অধিকার জাহাজ কর্তৃক মালভাড়া (Freight) অর্জনের উপর নির্ভরশীল হইবে না। এই আইন এবং প্রযোজ্য অন্য কোনো আইন, বিধি বা চুক্তির শর্ত সাপেক্ষে, কোনো নাবিক যে জাহাজে কর্মরত ছিলেন, উক্ত জাহাজ মালভাড়া অর্জন করিলে তিনি যে মজুরি দাবি ও আদায় করিতে অধিকারী হইতেন, জাহাজ মালভাড়া অর্জন না করিলেও তিনি সেই মজুরি দাবি ও আদায় করিবার অধিকারী হইবেন।

তবে শর্ত থাকে যে, জাহাজ ধ্বংস (Wreck) বা সম্পূর্ণরূপে নষ্ট (Loss of Ship) হইবার ক্ষেত্রে যদি প্রমাণিত হয় যে, নাবিক কার্গো বা জাহাজে বিদ্যমান সরঞ্জাম (Stores) রক্ষার জন্য সর্বোচ্চ প্রচেষ্টা (Utmost Effort) গ্রহণ করেন নাই, তাহা হইলে তিনি উক্ত মজুরি দাবি করিবার অধিকারী হইবেন না।

(৯) এই ধারার অধীন কোনো নাবিক মজুরি দাবি ও আদায়ের অধিকারী থাকিয়া উক্ত মজুরি পরিশোধের পূর্বে মৃত্যুবরণ করিলে, তাহার প্রাপ্য মজুরি এই আইনে সমুদ্রযাত্রাকালে মৃত্যুবরণকারী নাবিকের মজুরি পরিশোধ ও নিষ্পত্তি সম্পর্কিত বিধান অনুযায়ী পরিশোধ ও নিষ্পত্তি করা হইবে।

(১০) কোনো নাবিক আইনানুগ নির্দেশ মোতাবেক দায়িত্ব পালন করিতে বেআইনিভাবে অস্বীকৃতি জ্ঞাপন করিলে বা অবহেলা করিলে, উক্ত সময়ের জন্য তিনি কোনো মজুরি প্রাপ্তির অধিকারী হইবেন না। কোনো অপরাধের জন্য আইনানুগভাবে কারাদণ্ড বা কারাবাস ভোগকালে, আদালত অন্যথা নির্দেশ প্রদান না করিলে, উক্ত সময়ের জন্যও তিনি মজুরি প্রাপ্তির অধিকারী হইবেন না।

(১১) কোনো ব্যক্তি যুক্তিসঙ্গত কারণ ব্যতিরেকে এই ধারার কোনো বিধান লঙ্ঘন করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৫০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(১২) সরকার বিধি দ্বারা, এই ধারার অধীন প্রদেয় মজুরির হিসাব বিবরণীর ফরম, প্রস্তুত প্রণালী এবং উহাতে অন্তর্ভুক্তব্য তথ্য ও বিবরণ নির্ধারণ করিতে পারিবে, যাহার মধ্যে আনুমানিক অর্থের হিসাবও অন্তর্ভুক্ত থাকিতে পারিবে।

৯৯। শৃঙ্খলাভঙ্গের জন্য আরোপিত অর্থদণ্ড কর্তন ও ব্যবহার।—

(১) নাবিক-নিয়োগ চুক্তির অধীন কোনো নাবিকের অসদাচরণ বা শৃঙ্খলাভঙ্গের কারণে আরোপিত অর্থদণ্ড, বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে তাহার প্রাপ্য মজুরি হইতে কর্তন করিয়া শিপিং মাস্টারের নিকট জমা প্রদান করিতে হইবে।

(২) বাংলাদেশের বাহিরে কোনো বন্দরে নাবিককে অব্যাহতি প্রদান করা হইলে এবং অর্থদণ্ড মজুরি হইতে কর্তন করিয়া অফিসিয়াল লগবইয়ে (Official Log Book) লিপিবদ্ধ করিতে হইবে এবং জাহাজ বাংলাদেশে প্রত্যাবর্তনের পর উক্ত অর্থ শিপিং মাস্টারের নিকট জমা প্রদান করিতে হইবে।

(৩) যে অসদাচরণ বা শৃঙ্খলাভঙ্গের জন্য এই ধারার অধীন অর্থদণ্ড আরোপ ও আদায় করা হইয়াছে, সেই একই কার্যের জন্য এই আইনের অধীন পুনরায় কোনো দণ্ড প্রদান করা যাইবে না।

(৪) এই ধারার অধীন শিপিং মাস্টারের নিকট জমাকৃত অর্থদন্ডের সমুদয় অর্থ সরকার কর্তৃক নির্ধারিত পদ্ধতিতে নাবিক কল্যাণমূলক কার্যক্রমে ব্যায় করা হইবে।

১০০ | ভবিষ্য তহবিল, পেনশন ও অন্যান্য অনুমোদিত তহবিলের জন্য মজুরি হইতে কর্তন।—

(১) এই আইন বা আপাতত বলবৎ অন্য কোনো আইনে যাহা কিছুই থাকুক না কেন, সরকার কর্তৃক অনুমোদিত ভবিষ্য তহবিল (Provident Fund), পেনশন (Pension), সামাজিক বীমা (Social Insurance), গ্র্যাচুইটি (Gratuity) অথবা অন্য কোনো অনুমোদিত তহবিলের উদ্দেশ্যে, প্রত্যেক ক্ষেত্রে প্রযোজ্য বিধি অনুযায়ী, কোনো নাবিকের মজুরি হইতে মাসিক ভিত্তিতে অথবা সমুদ্রযাত্রা সমাপ্তির পর কর্তন করা যাইবে।

(২) সরকার বিধি দ্বারা, উপধারা (১)-এ উল্লিখিত তহবিলসমূহের উদ্দেশ্যে মজুরি হইতে কর্তনের পদ্ধতি, কর্তনের পরিমাণ এবং উক্ত অর্থের সংগ্রহ, জমা, সংরক্ষণ, বিনিয়োগ, উত্তোলন, প্রশাসন, বিতরণ, ব্যয় এবং আনুষঙ্গিক অন্যান্য বিষয় নির্ধারণ করিতে পারিবে।

১০১ | নাবিকের পদাবনতি ।—

(১) কোনো জাহাজের মাস্টার যদি কোনো নাবিককে পদাবনতি (Disrating) প্রদান করেন, তাহা হইলে তিনি অবিলম্বে উক্ত পদাবনতির কারণ ও বিবরণ অফিসিয়াল লগবইয়ে (Official Logbook) লিপিবদ্ধ করিবেন বা লিপিবদ্ধ করাইবেন এবং উক্ত নাবিককে উহার একটি অনুলিপি প্রদান করিবেন। উক্ত পদাবনতির ফলে মজুরি হ্রাস পাইলে, অফিসিয়াল লগবইয়ে উক্ত লিপিবদ্ধকরণ এবং নাবিককে অনুলিপি প্রদান না করা পর্যন্ত উক্ত মজুরি হ্রাস কার্যকর হইবে না।

(২) কোনো নাবিকের পদাবনতির ফলে মজুরির যে কোনো হ্রাস, ধারা ৯৯ -এর উদ্দেশ্যে মজুরি হইতে কর্তন (Deduction from Wages) বলিয়া গণ্য হইবে।

১০২ | নাবিকের ক্ষতিপূরণের অধিকার।—

কোনো নাবিক নাবিক-নিয়োগ চুক্তি স্বাক্ষর করার পর, তাহার কোনো দোষ, অসদাচরণ বা চুক্তিভঙ্গ ব্যতীত এবং তাহার সম্মতি ব্যতীত, চুক্তির শর্ত লঙ্ঘন করিয়া সমুদ্রযাত্রা শুরু হওয়ার পূর্বে অথবা এক মাসের মজুরি অর্জনের পূর্বে চাকরি হইতে অব্যাহতি প্রদান করা হইলে, তিনি অর্জিত মজুরির অতিরিক্ত, অন্যায়ভাবে চাকরিচ্যুতির ফলে সৃষ্ট ক্ষতির জন্য বিধি অনুযায়ী ক্ষতিপূরণ প্রাপ্তির অধিকারী হইবেন এবং উক্ত ক্ষতিপূরণ প্রাপ্য মজুরির ন্যায় আদায়যোগ্য হইবে।

১০৩ | মজুরির উপর দায়ভার সৃষ্টি ও হস্তান্তরের উপর বিধিনিষেধ।—

(১) কোনো নাবিক বা শিক্ষানবিশের প্রাপ্য বা অর্জনাধীন মজুরির ক্ষেত্রে—

(ক) কোনো আদালতের আদেশে উহা আটক (Attachment) করা যাইবে না;

(খ) মজুরি অর্জনের পূর্বে উহার হস্তান্তর (Assignment) বা বিক্রয় (Sale) করা হইলে, উহা নাবিক বা শিক্ষানবিশের জন্য বাধ্যতামূলক হইবে না;

(গ) উক্ত মজুরি গ্রহণের জন্য প্রদত্ত কোনো আমমোক্তারনামা (Power of Attorney) বা ক্ষমতাপত্র (Authority) অপরিবর্তনীয় (Irrevocable) হইবে না; এবং

(ঘ) মজুরি হস্তান্তর, বিক্রয়, আটক বা অন্য কোনো দায়ভার (Encumbrance) পূর্বে সৃষ্টি হইয়া থাকিলেও, নাবিক বা শিক্ষানবিশকে প্রদত্ত মজুরি আইনগতভাবে বৈধ বলিয়া গণ্য হইবে।

(২) উপধারা (১)-এর দফা (খ) ও (গ)-এর বিধান সরকার কর্তৃক অনুমোদিত এমন কোনো তহবিলের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না, যাহার প্রধান উদ্দেশ্য নাবিকদের কল্যাণমূলক সুবিধা প্রদান এবং যাহাতে নাবিক কর্তৃক মজুরির কোনো অংশ চাঁদা (Contribution) হিসাবে হস্তান্তর করা হইয়াছে বা ভবিষ্যতে হস্তান্তর করা হইবে। অনুরূপভাবে, উক্ত হস্তান্তর কার্যকর করিবার উদ্দেশ্যে গৃহীত কোনো কার্যক্রমের ক্ষেত্রে উপধারা (১)-এর দফা (ক) ও (ঘ)-এর বিধানও প্রযোজ্য হইবে না।

(৩) এই ধারার কোনো বিধান নাবিকের মজুরি বরাদ্দপত্র (Allotment Note) সম্পর্কিত এই আইন বা আপাতত বলবৎ অন্য কোনো আইনের বিধানকে প্রভাবিত করিবে না।

১০৪ | মজুরি আদায়ের জন্য দেওয়ানি মামলা দায়েরের সীমাবদ্ধতা।—

কোনো নাবিক বা শিক্ষানবিশ, অথবা তাহার পক্ষে অন্য কোনো ব্যক্তি, প্রাপ্য মজুরি আদায়ের জন্য কোনো দেওয়ানি আদালতে মামলা দায়ের করিতে পারিবেন না; তবে এই আইন বা শ্রম আইন অনুযায়ী শ্রম আদালতের এখতিয়ার অক্ষুণ্ণ থাকিবে।তবে নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে এই বিধান প্রযোজ্য হইবে না, যথা:—

(ক) জাহাজের মালিক দেউলিয়া (Bankrupt) বা দায়মুক্ত (Insolvent) ঘোষিত হইলে;

(খ) কোনো আদালতের আদেশে জাহাজ আটক (Arrest) হইলে অথবা আদালতের কর্তৃত্বে বিক্রয় করা হইলে; অথবা

(গ) এই আইনের অধীন ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো ম্যাজিস্ট্রেট মজুরি-সংক্রান্ত দাবি নিষ্পত্তির জন্য বিষয়টি উপযুক্ত দেওয়ানি আদালতে প্রেরণ করিলে।

১০৫ | বিশ্রামের সময়।—

প্রত্যেক জাহাজ-মালিক নিশ্চিত করিবেন যে, জাহাজে কর্মরত প্রত্যেক নাবিক মেরিটাইম শ্রম কনভেনশন এবং বিধি দ্বারা নির্ধারিত ন্যূনতম বিশ্রামের সময় ভোগ করিতে পারেন।

১০৬ | ছুটির অধিকার।—

প্রত্যেক নাবিক বিধি এবং মেরিটাইম শ্রম কনভেনশন দ্বারা নির্ধারিত শর্ত সাপেক্ষে বেতনসহ বার্ষিক ছুটি ভোগের অধিকারী হইবেন।

১০৭ | প্রত্যাবর্তনের অধিকার।—

(১) প্রত্যেক নাবিক বিধি দ্বারা নির্ধারিত পরিস্থিতি ও শর্ত সাপেক্ষে নিজ ব্যয় ব্যতিরেকে প্রত্যাবর্তনের (Repatriation) অধিকারী হইবেন।

(২) প্রত্যেক জাহাজ-মালিক নাবিকদের প্রত্যাবর্তন নিশ্চিতকরণের জন্য বিধি দ্বারা নির্ধারিত আর্থিক নিরাপত্তা

(Financial Security) বজায় রাখিবেন।

(৩) কোনো নাবিকের কর্মসংস্থান বিদেশি বন্দরে তাহার সম্মতি ব্যতিরেকে সমাপ্ত হইলে, জাহাজ-মালিক, মাস্টার বা তাহার এজেন্ট উক্ত নাবিকের ভরণপোষণ এবং যথাযথ প্রত্যাবর্তনের ব্যবস্থা করিবেন।

(৪) জাহাজ-মালিক, মাস্টার বা এজেন্ট উক্ত দায়িত্ব পালনে ব্যর্থ হইলে, প্রত্যাবর্তন ও ভরণপোষণ বাবদ ব্যয় নাবিকের প্রাপ্য মজুরি বা সরকারের পাওনা হিসাবে আদায়যোগ্য হইবে।

১০৮। জাহাজ ধ্বংস, পরিত্যাগ বা নাবিকের অক্ষমতার ক্ষেত্রে মজুরি ও ক্ষতিপূরণ।—

(১) এই আইনের অধীন নিয়োগপ্রাপ্ত কোনো নাবিকের চাকরি, নাবিক-নিয়োগ চুক্তিতে নির্ধারিত সময়ের পূর্বে নিম্নবর্ণিত যে কোনো কারণে সমাপ্ত হইলে, তিনি নিম্নরূপ ন্যূনতম প্রাপ্য সুবিধা লাভের অধিকারী হইবেন, যথা:—

(ক) জাহাজ ধ্বংস (Wreck), সম্পূর্ণরূপে বিনষ্ট (Loss) বা পরিত্যক্ত (Abandonment) হইলে—

(অ) চাকরি সমাপ্তির তারিখ হইতে যথাযথ প্রত্যাবর্তন বন্দরে (Proper Return Port) প্রত্যাবর্তন ও পৌঁছানো পর্যন্ত, অথবা ২ (দুই) মাস, যাহা অধিক, সেই সময়ের জন্য চাকরি সমাপ্তির তারিখে প্রাপ্য হারে মজুরি; এবং

(আ) ব্যক্তিগত মালামাল বা দ্রব্যসামগ্রীর ক্ষতির জন্য অন্যূন ২ (দুই) মাসের মজুরির সমপরিমাণ ক্ষতিপূরণ।

এই ধারার অধীন প্রদেয় মজুরি, ক্ষতিপূরণ, দেশে প্রত্যাবর্তনের ব্যয় এবং অন্যান্য প্রাপ্য সুবিধা জাহাজমালিক বহন করিবেন এবং উহা কোনো অবস্থাতেই নাবিকের উপর আরোপ করা যাইবে না।

(খ) সমুদ্রযাত্রা অব্যাহত রাখিবার জন্য চিকিৎসাগতভাবে অযোগ্যতা (Unfitness) বা অন্য কোনো কারণে অক্ষমতার (Inability) জন্য চাকরি সমাপ্ত হইলে, চাকরি সমাপ্তির তারিখ হইতে যথাযথ প্রত্যাবর্তন বন্দরে প্রত্যাবর্তন ও পৌঁছানো পর্যন্ত সময়ের জন্য বিধি দ্বারা নির্ধারিত সীমার মধ্যে মজুরি।

(২) কোনো নাবিক জাহাজমালিক বা তাহার পক্ষে গৃহীত বা শিপিং মাস্টার কর্তৃক অনুমোদিত দেশে প্রত্যাবর্তনের (Repatriation) ব্যবস্থা গ্রহণে অস্বীকৃতি জানাইলে, তিনি উপধারা (১)-এর দফা (ক)-এর উপদফা (অ)-এর অধীন মজুরি প্রাপ্তির অধিকারী হইবেন না।

তাছারাও, নিম্নবর্ণিত কোনো সময়ের জন্য তিনি উক্ত মজুরি দাবি করিতে পারিবেন না, যদি—

(ক) তিনি উপযুক্ত কোনো কর্মে নিয়োজিত ছিলেন বা নিয়োজিত হইতে পারিতেন; অথবা

(খ) নিজ অবহেলার কারণে অসহায় বা নিঃস্ব নাবিক (Distressed or Destitute Seafarer) হিসাবে সহায়তা লাভের জন্য যথাযথ কর্তৃপক্ষের নিকট আবেদন করিতে ব্যর্থ হন।

(৩) এই ধারা জাহাজে যে কোনো পদে কর্মরত এবং জাহাজের নাবিক-নিয়োগ চুক্তি বা নাবিক তালিকায় অন্তর্ভুক্ত প্রত্যেক ব্যক্তি, মাস্টার (Master) এবং শিক্ষানবিশ (Apprentice)-এর ক্ষেত্রে, নাবিকের ন্যায় সমভাবে প্রযোজ্য হইবে।

১০৯। আবাসন ও বিনোদন সুবিধা।—

প্রত্যেক জাহাজ-মালিক নাবিকদের স্বাস্থ্য, কল্যাণ ও কর্মপরিবেশের উন্নয়নের জন্য বিধি এবং মেরিটাইম শ্রম কনভেনশন দ্বারা নির্ধারিত আবাসন ও বিনোদন সুবিধা প্রদান ও সংরক্ষণ করিবেন।

১১০। খাদ্য ও ক্যাটারিং।—

(১) প্রত্যেক জাহাজ-মালিক নাবিকদের জন্য পর্যাপ্ত, পুষ্টিকর ও নিরাপদ খাদ্য এবং বিশুদ্ধ পানীয় জল সরবরাহ করিবেন।

(২) কর্মকালীন সময়ে নাবিকগণ বিনামূল্যে খাদ্য ও পানীয় জল প্রাপ্ত হইবেন।

(৩) জাহাজে নিয়োজিত রন্ধনকর্মী (Cook) মহাপরিচালক কর্তৃক নির্ধারিত প্রশিক্ষণ, যোগ্যতা ও দক্ষতা অর্জন করিয়াছেন মর্মে নিশ্চিত করিতে হইবে।

১১১। মাস্টার কর্তৃক পরিদর্শন।—

প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার (Master), জাহাজ সমুদ্রে অবস্থানকালে, অন্তত প্রতি সপ্তাহে একবার নাবিক ও শিক্ষানবিশদের জন্য সরবরাহকৃত খাদ্য, পানীয় জল, গ্যালি (Galley), খাদ্য সংরক্ষণাগার (Food Storage Spaces) এবং নাবিক আবাসনের (Crew Accommodation) পরিদর্শনের ব্যবস্থা করিবেন, যাহাতে নিশ্চিত হওয়া যায় যে, উহাসমূহ এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি এবং প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশনের বিধান অনুযায়ী সংরক্ষিত, পরিচ্ছন্ন ও স্বাস্থ্যসম্মত অবস্থায় রক্ষিত হইতেছে। পরিদর্শনের ফলাফল নির্ধারিত নিবন্ধন বহি বা ইলেকট্রনিক রেকর্ডে লিপিবদ্ধ করিতে হইবে।

১১২। স্বাস্থ্য সুরক্ষা ও চিকিৎসা সেবা।—

প্রত্যেক জাহাজ-মালিক নিশ্চিত করিবেন যে, জাহাজে নিয়োজিত নাবিকগণ বিনামূল্যে বিধি মেরিটাইম শ্রম কনভেনশন দ্বারা নির্ধারিত স্বাস্থ্য সুরক্ষা ও চিকিৎসা সুবিধা প্রাপ্ত হন।

১১৩। জাহাজ-মালিকের দায়।—

(১) জাহাজ-মালিক নিশ্চিত করিবেন যে, কর্মসংস্থান চুক্তির অধীন কর্মরত অবস্থায় কোনো নাবিক অসুস্থতা, আঘাত বা মৃত্যুর শিকার হইলে, উহার ফলে সৃষ্ট আর্থিক পরিণতির ক্ষেত্রে তিনি বা তাহার উত্তরাধিকারীগণ প্রয়োজনীয় সহায়তা, ক্ষতিপূরণ ও আর্থিক সুবিধা প্রাপ্ত হন।

(২) উপধারা (১) এর কোনো বিধান, প্রচলিত অন্য কোনো আইনের অধীন নাবিক বা তাহার উত্তরাধিকারীদের প্রাপ্য অন্য কোনো আইনগত অধিকার বা প্রতিকারকে ক্ষুণ্ণ করিবে না।

১১৪। জাহাজে আরোহণ ও নাবিকদের জমায়েত করিবার ক্ষমতা।—

(১) এই আইন অমান্য করিয়া বাংলাদেশের কোনো বন্দরে অবস্থানরত কোনো জাহাজে নাবিক উত্তোলন রোধকল্পে, শিপিং মাস্টার অধিদপ্তরের অনুমোদিত কর্মকর্তা বা সার্ভেয়র 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 বা অধিদপ্তরের অনুমোদিত কর্মকর্তা বা সার্ভেয়র নাবিকগণকে একত্রিত করিতে এবং জিজ্ঞাসাবাদ 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 ৫০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১১৫ | নাবিকের অব্যাহতি।—

(১) যখন বিদেশগামী কোনো জাহাজে কর্মরত কোনো নাবিকের নিয়োগের অবসান ঘটে এবং তিনি বাংলাদেশে অব্যাহতি (Discharge) গ্রহণ করেন, তখন তিনি নির্ধারিত পদ্ধতিতে শিপিং মাস্টারের অনুমোদনক্রমে অব্যাহতি প্রাপ্ত হইবেন। অব্যাহতি প্রদানের পূর্বে উক্ত নাবিকের প্রাপ্য মজুরি, ছুটির অর্থ, অতিরিক্ত কর্মঘণ্টার পারিশ্রমিক, প্রত্যাবর্তন (Repatriation) সংক্রান্ত অধিকার, প্রযোজ্য চিকিৎসা সুবিধা, সি-সার্ভিস রেকর্ড (Sea Service Record) এবং ব্যক্তিগত দলিলসহ এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধি অনুযায়ী প্রাপ্য অন্যান্য সুবিধা ও পাওনা যথাযথভাবে নিষ্পত্তি করিতে হইবে।

(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 ৫০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১১৬ | অব্যাহতির পর সনদ/নাবিক বহিতে লিপিবদ্ধকরণ ও যোগ্যতা সনদ প্রত্যর্পণ।—

(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) নাবিকের অব্যাহতি রেকর্ড (Discharge Record) কেবল নাবিকের প্রকৃত সি-সার্ভিস রেকর্ড (Sea Service) সংক্রান্ত তথ্য, কর্মকাল, পদমর্যাদা ও এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধি দ্বারা নির্ধারিত অন্যান্য তথ্যের মধ্যে সীমাবদ্ধ থাকিবে এবং উহাতে নাবিকের ভবিষ্যৎ কর্মসংস্থানের সম্ভাবনা ক্ষুণ্ন করিতে পারে এইরূপ কোনো মন্তব্য, মূল্যায়ন বা প্রতিকূল অভিমত অন্তর্ভুক্ত করা যাইবে না।

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

(৪) কোনো নাবিককে তাহার নাবিক-নিয়োগ চুক্তি অনুযায়ী এক জাহাজ হইতে অন্য জাহাজে বদলি (Transfer) করা হইলে, যে জাহাজ হইতে নাবিককে বদলি করা হইয়াছে, উক্ত জাহাজের মাস্টার (Master) যথাশীঘ্র সম্ভব তাহার হেফাজতে থাকা নাবিক-সম্পর্কিত সকল দলিল ও রেকর্ড অপর জাহাজের মাস্টারের নিকট প্রেরণ করিবেন।

(৫) যদি কোনো মাস্টার উপধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করেন অথবা যুক্তিসংগত কারণ ব্যতিরেকে উপধারা (৩) এবং (৪) 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 ৪০০০ (চার হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা, এবং দ্বিতীয় বা তৎপরবর্তী ক্ষেত্রে অনধিক ৬,০০০ (ছয় হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা, অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১১৭ | 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 কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৫০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১১৮ | মালিকানা বা নিবন্ধন পরিবর্তনে নাবিকের অব্যহতি।—

(১) যখন কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বাংলাদেশের বাহিরে কোনো বন্দর বা স্থানে মালিকানা, পতাকা (Flag), কোম্পানি (Company), ব্যবস্থাপক (Manager) অথবা নিয়োগকর্তার (Employer) 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) তবে, নাবিক উক্ত জাহাজে কর্মরত থাকিতে লিখিত সম্মতি প্রদান করিলে, তাহার কর্মসংস্থানের শর্তাবলি পূর্বের তুলনায় মৌলিকভাবে কম সুবিধাজনক বা প্রতিকূল করা যাইবে না এবং, প্রযোজ্য ক্ষেত্রে, পূর্ববর্তী কর্মচুক্তির সমপর্যায়ের শর্ত ও সুবিধার ভিত্তিতে কর্মসংস্থান অব্যাহত রাখিবার সুযোগ প্রদান করিতে হইবে।

(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।

১১৯ | জিম্মি নাবিকের নাবিক-নিয়োগ চুক্তির কার্যকারিতা।—

(১) জলদস্যুতা (Piracy) বা জাহাজের বিরুদ্ধে সংঘটিত সশস্ত্র ডাকাতি (Armed Robbery against Ships)-এর ফলে কোনো নাবিক জাহাজে বা জাহাজের বাইরে জিম্মি (Captive) হইলে, জিম্মি থাকাকালীন সমগ্র সময়ে তাহার নাবিক-নিয়োগ চুক্তি বলবৎ থাকিবে এবং উক্ত সময়ে তিনি এই আইন, নাবিক-নিয়োগ চুক্তি

এবং প্রযোজ্য সম্মিলিত দরকষাকষি চুক্তি (CBA)-এর অধীন প্রাপ্য মজুরি, ভাতা, ক্ষতিপূরণ এবং অন্যান্য সুবিধা ও অধিকার ভোগ করিতে থাকিবেন, যদিও—

(ক) নাবিক-নিয়োগ চুক্তির নির্ধারিত মেয়াদ ইতোমধ্যে শেষ হইয়া যায়; অথবা

(খ) নাবিক-নিয়োগ চুক্তির কোনো পক্ষ উহা স্থগিত (Suspend) বা বাতিল (Terminate) করিবার নোটিশ প্রদান করিয়া থাকে।

১২০। নাবিক কর্তৃক অভিযোগ দায়ের।—

১) বাংলাদেশি জাহাজে কর্মরত কোনো নাবিক এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি, অনুসৃত আন্তর্জাতিক কনভেনশন সমূহ, তাহার নিয়োগ চুক্তি, কর্ম ও জীবনযাপনের অবস্থা অথবা তাহার অধিকার ও কল্যাণ সম্পর্কিত কোনো বিষয়ে সংক্ষুব্ধ হইলে, নির্ধারিত পদ্ধতিতে অভিযোগ দায়ের করিতে পারিবেন।

(২) প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজে নাবিকদের অভিযোগ গ্রহণ, তদন্ত এবং দ্রুত ও ন্যায়সঙ্গত নিষ্পত্তির জন্য নির্ধারিত পদ্ধতি অনুসারে একটি অভিযোগ নিষ্পত্তি ব্যবস্থা (On-board Complaint Procedure) থাকিবে।

(৩) কোনো নাবিককে অভিযোগ দায়ের করা হইতে নিবৃত্ত করা যাইবে না এবং অভিযোগ দায়েরের কারণে তাহার বিরুদ্ধে কোনো বৈষম্যমূলক, প্রতিহিংসামূলক বা প্রতিকূল ব্যবস্থা গ্রহণ করা যাইবে না।

(৪) অভিযোগ প্রথমে নাবিকের প্রত্যক্ষ তত্ত্বাবধায়ক বা নির্ধারিত কর্মকর্তার নিকট উপস্থাপন করিতে হইবে; তবে অভিযোগের প্রকৃতি অনুযায়ী নাবিক সরাসরি মাস্টার, জাহাজ-মালিক, মহাপরিচালক বা সরকার কর্তৃক মনোনীত উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের নিকট অভিযোগ দায়ের করিতে পারিবেন।

(৫) অভিযোগ গ্রহণের পর নির্ধারিত সময়সীমার মধ্যে উহার তদন্ত ও নিষ্পত্তি করিতে হইবে এবং অভিযোগকারীর নিকট সিদ্ধান্ত লিখিতভাবে অবহিত করিতে হইবে।

(৬) জাহাজে দায়েরকৃত অভিযোগ নির্ধারিত সময়সীমার মধ্যে নিষ্পত্তি না হইলে অথবা অভিযোগকারী সিদ্ধান্তে সন্তুষ্ট না হইলে, তিনি মহাপরিচালক, নৌপরিবহন অধিদপ্তর অথবা সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত অন্য কোনো কর্তৃপক্ষের নিকট আপিল বা অভিযোগ দায়ের করিতে পারিবেন।

(৭) কোনো নাবিক যদি মাস্টার, অন্য কোনো নাবিক, জাহাজ-মালিক বা জাহাজ পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠানের বিরুদ্ধে অভিযোগ দায়ের করিতে ইচ্ছুক বলিয়া মাস্টারকে অবহিত করেন, তাহা হইলে মাস্টার অভিযোগ দায়েরের জন্য প্রয়োজনীয় সকল যুক্তিসঙ্গত সহায়তা প্রদান করিবেন এবং জাহাজ কোনো বন্দর বা স্থানে অবস্থান করিলে অভিযোগকারীকে যথাযথ কর্তৃপক্ষের নিকট অভিযোগ দাখিলের সুযোগ প্রদান করিবেন।

(৮) জাহাজে অভিযোগ দায়ের ও নিষ্পত্তি সংক্রান্ত এই ধারার বিধান কোনো নাবিকের অন্য কোনো আইনগত অধিকার, প্রতিকার বা বিচারিক কার্যক্রম গ্রহণের অধিকারকে ক্ষুণ্ন করিবে না।

(৯) যদি কোনো জাহাজের মাস্টার যুক্তিসঙ্গত কারণ ব্যতিরেকে এই ধারার কোনো বিধান প্রতিপালনে ব্যর্থ হন, তাহা হইলে উহা একটি অপরাধ বলিয়া গণ্য হইবে এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৫০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

(১০) অভিযোগ গ্রহণ, তদন্ত, নিষ্পত্তি, আপিল এবং নিষ্পত্তির সময়সীমা সম্পর্কিত অন্যান্য বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

১২১ | নাবিক সংক্রান্ত বিরোধ নিষ্পত্তি।—

(১) নাবিক কর্মসংস্থান চুক্তির অধীন কোনো জাহাজের মাস্টার, জাহাজ-মালিক বা তাহার এজেন্ট এবং কোনো নাবিকের মধ্যে কোনো বিরোধের উদ্ভব হইলে, উহা নিষ্পত্তির জন্য শিপিং মাস্টার বা মহাপরিচালক মহাপরিচালক বা মহাপরিচালক কর্তৃক মনোনীত কর্মকর্তা বা নাবিক ও প্রবাসী কল্যান পরিদপ্তর এর নিকট উপস্থাপন করা যাইবে।

(২) কোনো বাংলাদেশি নাবিকের সঙ্গে বিদেশে নিবন্ধিত জাহাজের মাস্টার, জাহাজ-মালিক বা তাহার এজেন্টের বিরোধ উদ্ভূত হইলে বা উত্থাপিত হইলে, উহাও শিপিং মাস্টার বা মহাপরিচালক কর্তৃক মনোনীত কর্মকর্তার নিকট উপস্থাপন করা যাইবে।

(৩) শিপিং মাস্টার বা মনোনীত কর্মকর্তা উভয় পক্ষকে শুনানির যুক্তিসঙ্গত সুযোগ প্রদানপূর্বক বিরোধ নিষ্পত্তি করিবেন এবং অভিযোগ প্রাপ্তির তারিখ হইতে ৩০ (ত্রিশ) দিনের মধ্যে কারণ-উল্লেখপূর্বক লিখিত সিদ্ধান্ত প্রদান করিবেন: তবে শর্ত থাকে যে, যুক্তিসঙ্গত কারণে উক্ত সময়ের মধ্যে সিদ্ধান্ত প্রদান সম্ভব না হইলে, কারণ লিপিবদ্ধ করিয়া অতিরিক্ত অনধিক ৩০ (ত্রিশ) দিনের মধ্যে সিদ্ধান্ত প্রদান করা যাইবে।

(৪) উপধারা (৩) এর অধীন প্রদত্ত সিদ্ধান্ত পক্ষগণের অধিকার ও দায়-দায়িত্ব সম্পর্কে প্রাথমিকভাবে বলবৎ থাকিবে এবং উক্ত সিদ্ধান্ত ও সংশ্লিষ্ট দলিলাদি উহার বিষয়বস্তুর প্রাথমিক সাক্ষ্য (Prima Facie Evidence) হিসাবে গণ্য হইবে।

(৫) কোনো শ্রেণির নাবিক বা নাবিকদের কোনো সংগঠন এবং জাহাজের মালিক, অপারেটর বা তাহাদের সংগঠনের মধ্যে কর্মসংস্থান, চাকরির শর্ত, মজুরি, সুবিধা বা উহার সহিত সংশ্লিষ্ট কোনো বিরোধের ক্ষেত্রে মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা আপস-মীমাংসার উদ্যোগ গ্রহণ করিতে পারিবেন। আপস-মীমাংসা ব্যর্থ হইলে, বিরোধটি নিষ্পত্তির জন্য নৌআদালত বা বাংলাদেশ শ্রম আইন, ২০০৬ অনুযায়ী শ্রম আপীল ট্রাইব্যুনাল বা শ্রম আদালতে উপস্থাপন বা প্রেরণ করা যাইবে।

(৬) কোনো জাহাজের মাস্টার (Master), মালিক (Owner) বা প্রতিনিধির (Agent) সহিত কোনো নাবিক (Seafarer) বা শিক্ষানবিশের (Apprentice) পারস্পরিক সম্পর্ক হইতে উদ্ভূত বা আনুষঙ্গিক কোনো বিরোধ নিষ্পত্তির জন্য, অথবা এই ধারার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, কোনো আদালতে কার্যধারা শুরু হইলে, আদালত মামলার সকল পরিস্থিতি বিবেচনায় ন্যায়সঙ্গত বলিয়া মনে করিলে, উক্ত মাস্টার, মালিক বা প্রতিনিধির সহিত নাবিক বা শিক্ষানবিশের সম্পাদিত কোনো চুক্তি আদালত যেরূপ শর্ত উপযুক্ত মনে করেন, সেইরূপ শর্তে বাতিল (Rescind) বা সংশোধন (Modify) করিতে পারিবেন; এবং এই ক্ষমতা আদালতের অন্য কোনো আইনের অধীন বিদ্যমান ক্ষমতার অতিরিক্ত হইবে।

১২২ | দলিলপত্র উপস্থাপনের নির্দেশ প্রদানের ক্ষমতা।—

এই আইনের অধীন নাবিকের মজুরি, পাওনা, কর্মসংস্থান, অব্যাহতি বা অন্য কোনো সংশ্লিষ্ট বিষয়ে শিপিং মাস্টার বা মহাপরিচালক বা মহাপরিচালক কর্তৃক মনোনীত কর্মকর্তার নিকট কোনো কার্যধারা বিচারাধীন থাকিলে, তিনি জাহাজ-মালিক, তাহার এজেন্ট, মাস্টার বা সংশ্লিষ্ট নাবিককে উক্ত কার্যধারার সহিত সংশ্লিষ্ট

কোনো লগবুক, রেকর্ড, দলিল, হিসাবপত্র বা অন্য কোনো প্রাসঙ্গিক তথ্য বা নথি, যাহা তাহার দখলে বা নিয়ন্ত্রণে রহিয়াছে, উপস্থাপনের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন এবং উক্ত ব্যক্তিগণের উপস্থিতি নিশ্চিত করিতে ও তাহাদিগকে জিজ্ঞাসাবাদ বা সাক্ষ্য গ্রহণ করিতে পারিবেন।

১২৩ | মেরিটাইম শ্রম উপদেষ্টা কমিটি কমিটি।—

(১)সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, সামুদ্রিক শ্রম-সংক্রান্ত বিষয়াবলিতে ত্রিপক্ষীয় পরামর্শ (Tripartite Consultation) নিশ্চিত করার উদ্দেশ্যে সরকার, সর্বাধিক প্রতিনিধিত্বশীল জাহাজ-মালিকদের সংগঠন এবং সর্বাধিক প্রতিনিধিত্বশীল নাবিকদের সংগঠনের প্রতিনিধিদের সমন্বয়ে একটি মেরিটাইম শ্রম উপদেষ্টা কমিটি (Maritime Labour Consultation Committee) গঠন করিবে।

(২) উক্ত কমিটি সরকারকে মেরিটাইম শ্রম, নাবিক নিয়োগ , কর্মসংস্থান, কর্মপরিবেশ, মজুরি, কর্মঘণ্টা, জনবল নির্ধারণ (Manning Scale), নাবিকের কল্যাণ, দক্ষতা উন্নয়ন , বেকারত্ব নিরসন, শ্রম-সংক্রান্ত বিরোধ প্রতিরোধ ও নিষ্পত্তি, প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক শ্রম কনভেনশন এবং সামুদ্রিক শ্রম-সংক্রান্ত অন্য যে কোনো বিষয়ে পরামর্শ ও সুপারিশ প্রদান করিবে।

(৩) সরকার বা মহাপরিচালক, মেরিটাইম শ্রম-সংক্রান্ত যে কোনো বিষয় উক্ত কমিটির নিকট মতামত বা সুপারিশের জন্য প্রেরণ করিতে পারিবেন।

১২৪ | জাহাজে জন্ম, মৃত্যু, নিখোঁজ, দুর্ঘটনা, জখম ও রোগব্যাধি ।—

(১) কোনো জাহাজের যাত্রাকালে কোনো ব্যক্তির জন্ম বা মৃত্যু ঘটিলে, জাহাজের মাস্টার জাহাজের পরবর্তী বন্দর বা গন্তব্যস্থলে আগমনের পর, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, উক্ত জন্ম বা মৃত্যুর তারিখ, মৃত্যুর কারণ এবং সরকার কর্তৃক নির্ধারিত অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বিবরণ সংশ্লিষ্ট উপযুক্ত কর্মকর্তার নিকট দাখিল বা অবহিত করিবেন।

(২) মহাপরিচালক, কোনো বাংলাদেশি বা বিদেশি জাহাজের চাকরি হইতে উদ্ভূত কোনো পেশাগত দুর্ঘটনা,মৃত্যু, জখম, নিখোঁজ বা রোগব্যাধি সম্পর্কে অবহিত হইলে, তাহা অনুসন্ধান করিবার জন্য তদন্ত করিতে পারিবেন। 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 বা অধিদপ্তর কর্তৃক 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।

(৩) 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 এবং তদন্তে প্রাপ্ত সুপারিশের ভিত্তিতে আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন ।

১২৫ | জাহাজ, ব্যক্তি ও পরিবেশ বিপন্ন করে এইরূপ অসদাচারণ।—

(১) কোনো বাংলাদেশি বা বিদেশি জাহাজে নিয়োজিত কোনো নাবিক, বাংলাদেশের বা বিদেশের জলসীমা, সমুদ্রসীমা বা সমুদ্রে অবস্থানকালে, জাহাজ, জাহাজে অবস্থানরত কোনো ব্যক্তি, সম্পত্তি, সামুদ্রিক পরিবেশ, নৌ-

নিরাপত্তা, সুরক্ষা বা জনস্বার্থের জন্য ক্ষতিকর, বিপজ্জনক, অবহেলাজনিত, বেআইনি বা শৃঙ্খলাভঙ্গমূলক কোনো কার্য সংঘটন করিলে অথবা এইরূপ কার্য সংঘটনে সহায়তা , প্ররোচনা বা ইচ্ছাকৃতভাবে সহায়ক ভূমিকা পালন করিলে, তিনি এই আইনের অধীন অসদাচরণ (Misconduct) করিয়াছেন বলিয়া গণ্য হইবেন।

(২) বিশেষত, কোনো নাবিক যদি—

(ক) জাহাজের যন্ত্রপাতি, চলাচল বা নিরাপত্তা বিষয়ক উপকরণের ক্ষয় বা ধ্বংস বা মারাত্মক ক্ষতিসাধন; অথবা

(খ) অন্য কোনো জাহাজ বা কাঠামোর ক্ষয় বা ধ্বংস বা মারাত্মক ক্ষতিসাধন; অথবা

(গ) কোনো ব্যক্তির মৃত্যু বা গুরুতর জখম; অথবা

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

(ঙ) পরিবেশের গুরুতর ক্ষতিসাধন; অথবা

(চ) মাদকদ্রব্য, নিষিদ্ধ দ্রব্য, অস্ত্র, গোলাবারুদ বা প্রচলিত আইন দ্বারা নিষিদ্ধ অন্য কোনো বস্তু অবৈধভাবে ব্যবহার, আমদানি, রপ্তানি, পরিবহন, গোপন সরবরাহ বা চোরাচালান; অথবা

(ছ) জাহাজে অবস্থানরত কোনো ব্যক্তির প্রতি যৌন হয়রানি, যৌন নিপীড়ন, জেন্ডারভিত্তিক সহিংসতা ও হয়রানি, ভীতি প্রদর্শন, বৈষম্যমূলক আচরণ বা কর্মস্থলে সহিংসতা ও হয়রানিমূলক আচরণে লিপ্ত হন; অথবা

(জ) জাল, মিথ্যা বা বিভ্রান্তিকর সনদ, প্রত্যয়নপত্র, পরিচয়পত্র, রেকর্ড, লগবই বা অন্য কোনো দলিল বহন, ব্যবহার, প্রস্তুত বা সরবরাহ করেন; অথবা

(ঝ) বাংলাদেশের ভাবমূর্তি, সুনাম, আন্তর্জাতিক বাধ্যবাধকতা বা সামুদ্রিক খাতের স্বার্থ মারাত্মকভাবে ক্ষুণ্ণ করে বা ক্ষুণ্ণ হইবার সম্ভাবনা সৃষ্টি করে, এমন কোনো বেআইনি, অসদাচরণমূলক বা অশোভন কার্যকলাপে জড়িত হন; অথবা

(ঞ) উপর্যুক্ত ক্ষয়ক্ষতি এবং অপরাধসমূহ সংঘটন প্রতিরোধ, প্রতিবেদন বা বাধাদানের জন্য আইন, বিধি বা দায়িত্ব অনুসারে যাহা করা আবশ্যক, তাহা করিতে ইচ্ছাকৃতভাবে বিরত থাকেন; অথবা

(ট) জাহাজে মাতাল, মাদকদ্রব্য গ্রহণ অথবা উচ্ছৃঙ্খল আচরণ;

তাহা হইলে উহা এই আইনের অধীন গুরুতর অসদাচরণ (Serious Misconduct) বলিয়া গণ্য হইবে এবং তিনি এই আইন অনুযায়ী দন্ডনীয় হইবেন।

(৩) কোনো ব্যক্তি উপধারা (২)-এ বর্ণিত কোনো কার্য সংঘটন করিলে, তিনি একটি অপরাধ করিয়াছেন বলিয়া গণ্য হইবেন এবং তজ্জন্য অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদন্ড অথবা অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ড অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডিত হইবেন; এবং এই আইনের অধীন তাহার সনদ, সিডিসি বাতিল বা স্থগিত বা অন্য কোনো আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করা যাইবে।

১২৬ | 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 সৃষ্টিকরেন,

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 ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন এবং এই আইনের অধীন তাহার সনদ, সিডিসি বাতিল বা স্থগিত বা অন্য কোনো আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করা যাইবে।

১২৭ | বাংলাদেশি এবং বিদেশি জাহাজ হইতে পলায়ন ও ছুটিবিহীন অনুপস্থিতি।—

(১) এই আইনের অধীন আইনসম্মতভাবে নিয়োজিত বাংলাদেশী বা বিদেশী জাহাজে কর্মরত কোনো নাবিক, বা মাস্টার—

(ক) কোনো বিদেশি বন্দরে জাহাজ হইতে পলায়ন করিবেন না;

(খ) যুক্তিসঙ্গত কারণ ব্যতিরেকে জাহাজে যোগদান করিতে বা জাহাজসহ সমুদ্রে যাত্রা করিতে অবহেলা বা অস্বীকৃতি জ্ঞাপন করিবেন না;

(গ) যাত্রার প্রারম্ভে বা যাত্রাকালে কোনো বন্দরে জাহাজের নির্ধারিত প্রস্থানের পূর্ববর্তী চব্বিশ ঘণ্টার মধ্যে অনুমতি ব্যতিরেকে অনুপস্থিত থাকিবেন না; অথবা

(ঘ) পর্যাপ্ত কারণ ব্যতিরেকে এবং অনুমতি ব্যতিরেকে কোনো সময়ে জাহাজ বা তাহার দায়িত্বস্থল হইতে অনুপস্থিত থাকিবেন না।

(২) উপধারা (১) এর বিধান লঙ্ঘন করিলে, Code of Criminal Procedure, 1898-এ যাহা কিছুই থাকুক না কেন, সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি জাহাজ হইতে পলায়নের অপরাধে অপরাধী বলিয়া গণ্য হইবেন।

(৩) কোনো ব্যক্তি উপধারা (১) এর এর অধীন অপরাধ সংঘটন করিলে, তিনি অনধিক ৫ (পাঁচ) বৎসরের কারাদণ্ডে এবং অনধিক ৩০,০০০ (তিরিশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৪) উপধারা (১) এর এর অধীন অপরাধ সংঘটনকারী কর্তৃক জাহাজে রাখিয়া যাওয়া তাহার মালামাল এবং অর্জিত বেতনাদি, আদালতের আদেশক্রমে, বাজেয়াপ্তযোগ্য হইবে।

(৫) উপধারা (১)-এর উদ্দেশ্যে, যে জাহাজে কোনো নাবিক, শিক্ষানবিশ বা মাস্টার নিয়োজিত আছেন, সেই জাহাজ সমুদ্রযাত্রার উপযোগী নহে (Unseaworthy) বলিয়া যুক্তিসঙ্গতভাবে প্রতীয়মান হইলে, তাহা জাহাজে

যোগদান না করা, সমুদ্রে যাত্রা করিতে অস্বীকৃতি জ্ঞাপন করা বা অনুমতি ব্যতিরেকে অনুপস্থিত থাকার যথার্থ কারণ বলিয়া গণ্য হইবে।

তবে শর্ত থাকে যে, সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি জাহাজে যোগদান করিতে ব্যর্থ বা অস্বীকৃত হইবার পূর্বে, অথবা জাহাজসহ সমুদ্রে যাত্রা করিতে অস্বীকৃতি জ্ঞাপন করিবার পূর্বে, অথবা জাহাজ হইতে অনুপস্থিত হইবার পূর্বে, জাহাজটি সমুদ্রযাত্রার অনুপযোগী মর্মে মাস্টার, শিপিং মাস্টার, বাংলাদেশের কূটনৈতিক বা কনস্যুলার প্রতিনিধি, মহাপরিচালক অথবা সরকার কর্তৃক এ উদ্দেশ্যে ক্ষমতাপ্রাপ্ত অন্য কোনো কর্মকর্তার নিকট অভিযোগ বা প্রতিবেদন দাখিল করিয়া থাকে।

১২৮। বাংলাদেশি এবং বিদেশি জাহাজ হইতে পলায়ন প্রতিরোধে গৃহীতব্য ব্যবস্থাসমূহ।—

(১) যখন প্রয়োজন হইবে, তখন মহাপরিচালক ধারা ১২৭ এর অধীনে আরোপিত দণ্ডের অতিরিক্ত নিম্নবর্ণিত ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে। যথা—

(ক) জাহাজ হইতে পলায়ন (Desertion) প্রতিরোধের উদ্দেশ্যে, নাবিক বা মাস্টারের ক্ষেত্রে, মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা তাহার পরিবারের কোনো সদস্য, নিকটাত্মীয়, পৃষ্ঠপোষক (Sponsor) বা অন্য কোনো উপযুক্ত ব্যক্তির নিকট হইতে নির্ধারিত পদ্ধতিতে একটি মুচলেকা (Bond) গ্রহণ করিতে এবং মুচলেকার পরিমান নির্ধারণ করিতে পারিবেন;

(খ) উপধারা (ক)-এর অধীন মুচলেকাদাতা, নাবিক বা মাস্টার জাহাজ হইতে পলায়ন করিলে এবং উহার ফলে কোনো ব্যক্তি, জাহাজের মালিক, অপারেটর বা অন্য কোনো কর্তৃপক্ষ আর্থিক ক্ষতির সম্মুখীন হইলে, নির্ধারিত মুচলেকার সমপরিমান বাংলাদেশি টাকা ক্ষতিপূরণ প্রদান করিতে বাধ্য থাকিবেন এবং উক্ত ক্ষতিপূরণ ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি বা কর্তৃপক্ষকে পরিশোধযোগ্য হইবে;

(গ) কোনো জাহাজ হইতে পলায়নকারীর ধারাবাহিক নিষ্কৃতি সনদ, যোগ্যতা সনদ বাতিল করিতে পারিবেন;

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

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

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

১২৯। জাহাজ হইতে পলায়ন এবং ছুটিবিহীন অনুপস্থিতি অবহিতকরণ ইত্যাদি।—

(১) যদি কোনো নাবিক 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, মহাপরিচালক 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 অফিসার ও ১ (এক) জন নাবিক স্বাক্ষর করিবেন, এবং বন্দর ত্যাগের পূর্বে উক্ত বিষয়টি 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।

১৩০। 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 অর্থদণ্ড, 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।

১৩১। পলাতক বা অনুমতি ব্যতীত অনুপস্থিত নাবিক বা শিক্ষানবিশকে জাহাজে প্রত্যাবর্তন।—

(১) কোনো নাবিক জাহাজ হইতে পলায়ন (Desertion) করিলে, অনুমতি ব্যতীত অনুপস্থিত (Absence Without Leave) থাকিলে অথবা অন্য কোনোভাবে অনুমতি ব্যতীত জাহাজ ত্যাগ করিলে, জাহাজের মাস্টার অথবা মালিক তাহাকে পুনরায় জাহাজে ফিরাইয়া আনিতে পারিবেন এবং এই উদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় বলপ্রয়োগ, আইন প্রয়োগকারী বা অন্যান্য কর্তৃপক্ষের সহায়তা ব্যবহার করিতে পারিবেন।

(২) কোনো নাবিক দাবি করিলে, তাহাকে জাহাজে ফিরাইয়া নেওয়ার পূর্বে আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য উপযুক্ত এখতিয়ারসম্পন্ন আদালতের সম্মুখে উপস্থিত করিতে হইবে।

(৩) যদি আদালতের নিকট প্রতীয়মান হয় যে, নাবিক অযৌক্তিক বা অপর্যাপ্ত কারণে জাহাজে ফিরাইয়া নেওয়া হইয়াছে অথবা আদালতের সম্মুখে উপস্থিত করা হইয়াছে, তাহা হইলে আদালত, প্রয়োজনমতো, মাস্টার বা মালিককে অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডিত করিতে পারিবে; এবং উক্ত দণ্ডাদেশ মাস্টার, মেট বা মালিকের বিরুদ্ধে মিথ্যা আটক (False Imprisonment)-এর অভিযোগে অন্য কোনো মামলা বা কার্যধারা গ্রহণের প্রতিবন্ধক হইবে।

(৪) কোনো নাবিক পলায়ন, অনুমতি ব্যতীত অনুপস্থিতি অথবা অন্য কোনো শৃঙ্খলাভঙ্গের অপরাধে কারাদণ্ড ভোগ করিতেছেন এবং তাহার নিয়োগের মেয়াদ শেষ হওয়ার পূর্বে জাহাজে তাহার সেবার প্রয়োজন হইলে, জাহাজের মাস্টার, মালিক বা তাহার প্রতিনিধির আবেদনের ভিত্তিতে কোনো ম্যাজিস্ট্রেট, কারাদণ্ডের মেয়াদ পূর্ণ

না হইলেও, সমুদ্রযাত্রা অব্যাহত রাখিবার উদ্দেশ্যে উক্ত নাবিক বা শিক্ষানবিশকে জাহাজে পৌঁছাইয়া দেওয়ার অথবা জাহাজের মাস্টার, কোনো মেট, মালিক বা তাহার প্রতিনিধির নিকট হস্তান্তরের আদেশ প্রদান করিতে পারিবেন, যাহাতে তাহাকে জাহাজে ফিরাইয়া লইয়া যাওয়া যায়।

১৩২ | নাবিককে জাহাজে প্রত্যাবর্তনের আদেশ।—

যদি কোনো নাবিক জাহাজ হইতে পলায়ন (Desertion), অনুমতি ব্যতীত অনুপস্থিতি (Absence Without Leave) অথবা অন্য কোনোভাবে অনুমতি ব্যতীত জাহাজে অনুপস্থিত থাকার অভিযোগে কোনো আদালতের সম্মুখে উপস্থিত করা হয় এবং জাহাজের মাস্টার , মালিক বা তাহার প্রতিনিধি এই মর্মে আবেদন করেন, তাহা হইলে আদালত উক্ত নাবিক বা শিক্ষানবিশকে কারাগারে প্রেরণের পরিবর্তে সমুদ্রযাত্রা অব্যাহত রাখিবার উদ্দেশ্যে তাহাকে জাহাজে পৌঁছাইয়া দেওয়ার অথবা জাহাজের মাস্টার, মালিক বা তাহার প্রতিনিধির নিকট হস্তান্তরের আদেশ প্রদান করিতে পারিবে, যাহাতে তাহাকে জাহাজে ফিরাইয়া লইয়া যাওয়া যায়।

আদালত, প্রয়োজনবোধে, উক্ত প্রত্যাবর্তনের কারণে মাস্টার, মালিক বা তাহার প্রতিনিধির যথাযথভাবে ব্যয়িত খরচ অপরাধী কর্তৃক পরিশোধের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে এবং উক্ত অর্থ তাহার ইতোমধ্যে অর্জিত অথবা বিদ্যমান নাবিক-নিয়োগ চুক্তি এর অধীন ভবিষ্যতে অর্জনযোগ্য মজুরি হইতে কর্তন করার আদেশ প্রদান করিতে পারিবে।

১৩৩ | বিদেশি জাহাজ হইতে পলাতক নাবিক বা শিক্ষানবিশকে আটক ও প্রত্যাবর্তন।—

(১) সরকার যদি এই মর্মে সন্তুষ্ট হন যে, বাংলাদেশী বা বিদেশী জাহাজ হইতে পলাতক নাবিক আটক ও প্রত্যাবর্তনের জন্য বাংলাদেশের বাহিরে কোনো রাষ্ট্রের সরকার সমপর্যায়ের সুবিধা প্রদান করে বা প্রদান করিবে, তাহা হইলে সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা এবং উক্ত সুবিধার উল্লেখপূর্বক, ঘোষণা করিতে পারিবে যে, এই ধারা উক্ত রাষ্ট্রের জাহাজে নিয়োজিত নাবিক বা শিক্ষানবিশের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে; তবে প্রজ্ঞাপনে উল্লিখিত শর্ত বা সীমাবদ্ধতা সাপেক্ষে।

(২) কোনো রাষ্ট্রের জাহাজে নিয়োজিত কোনো নাবিক বাংলাদেশে অবস্থানকালে জাহাজ হইতে পলায়ন (Desertion) করিলে, বাংলাদেশি জাহাজ হইতে পলায়নের ক্ষেত্রে যে আদালতের বিচারিক ক্ষমতা থাকিত, সেই আদালত সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্রের কনস্যুলার কর্মকর্তা (Consular Officer)-এর আবেদনের ভিত্তিতে পলাতক নাবিক বা শিক্ষানবিশকে আটক করিতে সহায়তা করিবে এবং এই উদ্দেশ্যে শপথপূর্বক প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে গ্রেফতারি পরোয়ানা জারি করিতে পারিবে। পলায়নের বিষয়টি প্রমাণিত হইলে, আদালত উক্ত নাবিক বা শিক্ষানবিশকে তাহার জাহাজে প্রেরণ অথবা জাহাজের মাস্টার, মালিক বা তাহার প্রতিনিধির নিকট হস্তান্তরের আদেশ প্রদান করিতে পারিবে, যাহাতে তাহাকে জাহাজে ফিরাইয়া লইয়া যাওয়া যায়; এবং উক্ত পরোয়ানা বা আদেশ আইনানুগভাবে কার্যকর করা যাইবে।

১৩৪ | পরিত্যক্ত নাবিকের প্রত্যাবর্তন, সহায়তা ও আর্থিক নিরাপত্তা।—

(১) কোনো নাবিক পরিত্যক্ত (Abandoned Seafarer) হইলে, তিনি বা তাহার পক্ষে কোনো ব্যক্তি সংশ্লিষ্ট বাংলাদেশ দূতাবাস, হাইকমিশন, কনস্যুলেট, মহাপরিচালক অথবা সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত অন্য কোনো কর্তৃপক্ষের নিকট আবেদন করিতে পারিবেন।

(২) জাহাজ-মালিক প্রত্যেক নাবিকের প্রত্যাবর্তন, ভরণপোষণ, চিকিৎসা, প্রাপ্য বেতন এবং অন্যান্য আইনসঙ্গত পাওনা পরিশোধ নিশ্চিতকরণের জন্য বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে পর্যাপ্ত আর্থিক নিরাপত্তা (Financial Security) বজায় রাখিবেন।

(৩) কোনো নাবিক পরিত্যক্ত হইলে, জাহাজ-মালিক বা আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী প্রতিষ্ঠান উক্ত নাবিকের যথাযথ প্রত্যাবর্তন, খাদ্য, বাসস্থান, চিকিৎসা, প্রয়োজনীয় ভরণপোষণ এবং আইনানুগ পাওনা পরিশোধ করিতে বাধ্য থাকিবে।

(৪) জাহাজ-মালিক বা আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী প্রতিষ্ঠান উপধারা (৩) অনুযায়ী ব্যবস্থা গ্রহণে ব্যর্থ হইলে, সরকার বা মহাপরিচালক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন এবং তজ্জন্য ব্যয়িত অর্থ জাহাজ-মালিক, তাহার প্রতিনিধি, আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী প্রতিষ্ঠান অথবা সংশ্লিষ্ট জাহাজ হইতে আদায়যোগ্য ঋণ (Debt Due) বলিয়া গণ্য হইবে।

(৫) কোনো নাবিকের প্রত্যাবর্তনের জন্য প্রতিস্থাপন নাবিক (Replacement Crew) নিয়োগের প্রয়োজন হইলে এবং জাহাজ-মালিক উহার ব্যবস্থা গ্রহণে ব্যর্থ হইলে, সরকার বা মহাপরিচালক উহার ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন এবং সংশ্লিষ্ট ব্যয় উপধারা (৪) অনুযায়ী আদায়যোগ্য হইবে।

(৬) এই ধারার অধীন সরকারের ব্যয়ের হিসাব ও পরিশোধের প্রমাণপত্র উক্ত ব্যয়ের প্রাথমিক সাক্ষ্য (Prima Facie Evidence) বলিয়া গণ্য হইবে।

(৭) সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক প্রদত্ত কোনো প্রত্যয়নপত্রে কোনো নাবিককে পরিত্যক্ত নাবিক বলিয়া উল্লেখ করা হইলে, উহা এই আইনের উদ্দেশ্যে উক্ত নাবিকের পরিত্যক্ত অবস্থার চূড়ান্ত ও অকাট্য প্রমাণ (Conclusive Evidence) বলিয়া গণ্য হইবে।

(৮) এই ধারার অধীন সরকারের নিকট প্রদেয় কোনো অর্থ সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা নির্ধারিত পদ্ধতিতে আদায় করিতে পারিবেন।

(৯) আর্থিক নিরাপত্তার ধরন, পরিমাণ, প্রদানকারী প্রতিষ্ঠান, দাবি উত্থাপন ও নিষ্পত্তির পদ্ধতি এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে। ।

১৩৫ | বিদেশে নাবিক রেখে যাওয়ার উপর বিধিনিষেধ।—

(১) বাংলাদেশের বাহিরে নাবিক-নিয়োগ চুক্তি -এর অধীন নিয়োগপ্রাপ্ত কোনো নাবিককে, শিপিং মাস্টারের পূর্বানুমোদনক্রমে লিখিত অনুমতি ব্যতীত, কোনো জাহাজের মাস্টার বাংলাদেশের কোনো বন্দর বা স্থানে অব্যাহতি প্রদান করিতে পারিবেন না; তবে নাবিক-নিয়োগ চুক্তি বা শিক্ষানবিশত্বের নির্ধারিত মেয়াদ পূর্ণ হওয়ার কারণে অব্যাহতি প্রদান করা হইলে, শিপিং মাস্টার উক্ত অনুমতি অযৌক্তিকভাবে প্রত্যাখ্যান করিতে পারিবেন না।

(২) এই আইনের বিধান অনুযায়ী অব্যাহতি প্রদান করা ব্যতীত, কোনো বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার, বাংলাদেশের বাহিরে কোনো বন্দর বা স্থানে কোনো নাবিককে পিছনে (Left Behind) রাখিতে পারিবেন না; তবে তিনি যদি পূর্বে বাংলাদেশের কনস্যুলার কর্মকর্তা এর নিকট বা শিপিং মাস্টারের হইতে এই মর্মে একটি

প্রত্যয়নপত্র গ্রহণ করেন যে, নাবিক বা শিক্ষানবিশকে পিছনে রাখিবার কারণ উহাতে উল্লেখ করা হইয়াছে, তাহা হইলে এই বিধান প্রযোজ্য হইবে না।

(৩) উপধারা (২)-এর অধীন প্রত্যয়নপত্রের জন্য আবেদন প্রাপ্ত হইলে, সংশ্লিষ্ট বাংলাদেশের কনস্যুলার কর্মকর্তা নাবিককে পিছনে রাখিবার কারণ পরীক্ষা করিবেন এবং ন্যায়সঙ্গত বিবেচনায় উক্ত প্রত্যয়নপত্র প্রদান বা প্রত্যাখ্যান করিতে পারিবেন; তবে যুক্তিসঙ্গত কারণ ব্যতীত তিনি উক্ত প্রত্যয়নপত্র প্রদান প্রত্যাখ্যান করিতে পারিবেন না।

(৪) কোনো নাবিক বা শিক্ষানবিশকে উপধারা (১)-এর অধীন পিছনে রাখা হইলে, মাস্টার যথাশীঘ্র সম্ভব সরকার কর্তৃক অনুমোদিত নির্ধারিত ফরমে উক্ত নাবিকের পূর্ণাঙ্গ ও সঠিক বিবরণ প্রস্তুত করিয়া, যে শিপিং মাস্টারের সম্মুখে তাহার নিয়োগ সম্পন্ন হইয়াছিল, তাহার নিকট প্রেরণ করিবেন।

(৫) কোনো মাস্টার এই ধারার কোনো বিধান লঙ্ঘন করিলে, তিনি একটি অপরাধ করিয়াছেন বলিয়া গণ্য হইবেন এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১ (এক) বৎসর কারাদণ্ড অথবা অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ড অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

১৩৬ | মৃত, সমুদ্রে নিখোঁজ বা বিদেশে অবশিষ্ট নাবিকের মজুরি ও সম্পত্তি।—

কোনো নাবিক বিদেশে অবশিষ্ট (Left Behind) থাকিলে, সমুদ্রে নিখোঁজ (Lost Overboard) হইলে অথবা মৃত্যুবরণ করিলে, মাস্টার উক্ত নাবিকের প্রাপ্য মজুরি, ব্যক্তিগত সম্পত্তি ও অন্যান্য প্রাপ্য সুবিধার বিবরণ অফিসিয়াল লগবইয়ে (Official Logbook) লিপিবদ্ধ করিবেন। মাস্টার উক্ত সম্পত্তি ও নথিপত্র নিরাপদ হেফাজতে রাখিবেন এবং বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে সংশ্লিষ্ট নাবিক, তাহার আইনানুগ উত্তরাধিকারী, মনোনীত ব্যক্তি বা উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের নিকট হস্তান্তর বা নিষ্পত্তির ব্যবস্থা করিবেন।

১৩৭ | অননুমোদিতভাবে জাহাজে অবস্থানকারী ব্যক্তি (Stowaway) এবং বাধ্যতামূলকভাবে পরিবহনকৃত ব্যক্তির শাস্তি ও শৃঙ্খলা।—

(১) কোনো ব্যক্তি জাহাজের মাস্টার (Master) অথবা জাহাজের দায়িত্বপ্রাপ্ত ব্যক্তির সম্মতি ব্যতীত গোপনে জাহাজে অবস্থান করিয়া সমুদ্রযাত্রা করিলে, তিনি একটি অপরাধ করিয়াছেন বলিয়া গণ্য হইবেন এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৬ (ছয়) মাস কারাদণ্ড অথবা অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (Special Drawing Right-SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ড অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

(২) উপধারা (১)-এ উল্লিখিত সম্মতি ব্যতীত জাহাজে সমুদ্রযাত্রাকারী প্রত্যেক ব্যক্তি এবং এই আইন বা আপাতত বলবৎ অন্য কোনো আইনের অধীন যাহাকে জাহাজের মাস্টার বাধ্যতামূলকভাবে জাহাজে গ্রহণ ও পরিবহন করিতে বাধ্য, তিনি জাহাজে অবস্থানকালীন শৃঙ্খলা রক্ষা সম্পর্কিত একই আইন, বিধি এবং নিয়মের অধীন থাকিবেন এবং শৃঙ্খলাভঙ্গ বা শৃঙ্খলাভঙ্গের প্রবণতাসম্পন্ন অপরাধের জন্য জাহাজের ক্রু সদস্যের ন্যায় একই দণ্ড ও শাস্তির অধীন হইবেন, যেন তিনি জাহাজের ক্রু সদস্য এবং নাবিক-নিয়োগ চুক্তি (Seafarer Employment Agreement)-এ স্বাক্ষরকারী ব্যক্তি।

(৩) কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বাংলাদেশের অভ্যন্তরে বা বাহিরে কোনো বন্দর বা স্থানে পৌঁছিলে অথবা কোনো বিদেশি জাহাজ বাংলাদেশের কোনো বন্দর বা স্থানে পৌঁছিলে, এবং উক্ত জাহাজে উপধারা (১)-এ বর্ণিতরূপে

অনুমতি ব্যতীত কোনো ব্যক্তি সমুদ্রযাত্রা করিয়া থাকিলে, জাহাজের মাস্টার যথাশীঘ্র সম্ভব বিষয়টি লিখিতভাবে শিপিং মাস্টার অথবা বাংলাদেশের কনস্যুলার কর্মকর্তা (Bangladesh Consular Officer)-এর নিকট অবহিত করিবেন।

১৩৮। ইউনিফর্ম।—

(১) বাংলাদেশি জাহাজে নিযুক্ত প্রত্যেক নাবিক প্রচলিত এবং কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত আন্তর্জাতিক মার্চেন্ট নেভি (Merchant Marine) 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।

(৪) ইউনিফর্ম পরিধান করিবার বাধ্যবাধকতা থাকা সত্ত্বেও কোনো ব্যক্তি উহা পরিধান না করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৫০০ (পাঁচ শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৫) 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 ৫০০ (পাঁচ শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

অষ্টম অধ্যায়

কর্মরত নাবিকের বিরুদ্ধে মামলা ও বিচার কার্যক্রম।

১৩৯ | সংজ্ঞা।—

(১) এই অধ্যায়ে, বিষয় বা প্রসঙ্গের সহিত অসামঞ্জস্যপূর্ণ কিছু না থাকিলে—

(ক) 'আদালত (Court)' অর্থ নৌআদালত (Marine Court);

(খ) 'কার্যধারা (Proceeding)' অর্থ মামলা, আপিল, আবেদন বা অন্য যে কোনো বিচারিক কার্যধারা; এবং

(গ) 'শিপিং মাস্টার (Shipping Master)' অর্থ সেই বন্দরের শিপিং মাস্টার, যেখানে কর্মরত নাবিক নাবিক-নিয়োগ চুক্তি সম্পাদন করিয়াছেন বা করিয়াছেন বলিয়া যুক্তিসঙ্গতভাবে বিশ্বাস করা হয়; অথবা যদি এইরূপ কোনো চুক্তি না থাকে, তাহা হইলে নাবিক তাহার সর্বশেষ সমুদ্রযাত্রা সমাপ্তির পর যে বন্দরে প্রত্যাবর্তন করিয়াছেন বা প্রত্যাবর্তনের সম্ভাবনা রহিয়াছে, সেই বন্দরের শিপিং মাস্টার।

(২) এই অধ্যায়ের উদ্দেশ্যে, কোনো নাবিক নাবিক-নিয়োগ চুক্তি যোগদানের তারিখ হইতে উক্ত চুক্তি হইতে চূড়ান্তভাবে অব্যাহতি (Final Discharge) প্রাপ্তির তারিখের পরবর্তী ৩০ (ত্রিশ) দিন পর্যন্ত সময়ের জন্য কর্মরত নাবিক (Serving Seafarer) বলিয়া গণ্য হইবেন।

(৩) উপধারা (৪)-এর বিধান সাপেক্ষে, শিপিং মাস্টার, সরকার কর্তৃক এই উদ্দেশ্যে ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মকর্তা অথবা পুলিশ পরিদর্শক (Inspector of Police)-এর নিম্নতর নহেন এমন কোনো পুলিশ কর্মকর্তা, এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধির অধীন সংঘটিত কোনো অপরাধ সম্পর্কে বিচারিক এখতিয়ারসম্পন্ন আদালতের নিকট অভিযোগ বা প্রতিবেদন দাখিল করিতে পারিবেন; এবং উক্ত প্রতিবেদন প্রাপ্তির পর আদালত উক্ত অপরাধ আমলে (Take Cognizance) লইতে পারিবে।

(৪) কোনো নাবিক-নিয়োগ চুক্তি (Seafarer Employment Agreement) সম্পর্কিত বা উহা হইতে উদ্ভূত কোনো অপরাধের ক্ষেত্রে, সংশ্লিষ্ট জাহাজের মাস্টার , মালিক অথবা তাহার দ্বারা যথাযথভাবে ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো ব্যক্তি উপধারা (৩)-এর অধীন অভিযোগ বা প্রতিবেদন দাখিল করিতে পারিবেন।

১৪০ | অপরাধের বিচারস্থল।—

এই আইন বা আপাতত বলবৎ অন্য কোনো আইনে যাহা কিছুই থাকুক না কেন, কোনো নাবিক এই আইনের অধীন সম্পাদিত নাবিক-নিয়োগ চুক্তির কোনো বিধান লঙ্ঘন করিলে অথবা উহা সম্পর্কিত কোনো অপরাধ সংঘটন করিলে, উক্ত অপরাধের বিচার সেই স্থানের উপযুক্ত আদালতে অনুষ্ঠিত হইবে, যেখানে সংশ্লিষ্ট নাবিক-নিয়োগ চুক্তি সম্পাদিত হইয়াছিল।

১৪১ | মামলা, আবেদন বা আপিলে কর্মরত নাবিকের তথ্য উল্লেখ।—

কোনো ব্যক্তি কোনো আদালতে মামলা, আবেদন বা আপিল দায়েরকালে যদি যুক্তিসঙ্গতভাবে বিশ্বাস করেন যে, উক্ত কার্যধারার প্রতিপক্ষ একজন কর্মরত নাবিক (Serving Seafarer), তাহা হইলে তিনি মামলা, আবেদন বা আপিলে সেই মর্মে ঘোষণা বা বিবৃতি প্রদান করিবেন।

১৪২ | কর্মরত বা আদালতে উপস্থিত হইতে অসমর্থ নাবিকের ক্ষেত্রে নোটিশ প্রদান।—

যদি কোনো ম্যাজিস্ট্রেট বা বিচারকের এইরূপ বিশ্বাস করার যুক্তিসঙ্গত কারণ থাকে যে, কোনো আদালতে বিচারাধীন কার্যধারার পক্ষভুক্ত কোনো নাবিক (Seafarer) উক্ত কার্যধারায় ব্যক্তিগতভাবে উপস্থিত হইতে অসমর্থ অথবা একজন কর্মরত নাবিক (Serving Seafarer), তাহা হইলে তিনি বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে উক্ত বিষয়ে সংশ্লিষ্ট আদালতের নিকট একটি প্রত্যয়নপত্র (Certificate) প্রদান করিতে পারিবেন।

১৪৩ | কর্মরত বা অসমর্থ নাবিকের ক্ষেত্রে আদালতের ক্ষমতা ।—

যদি কোনো আদালতের এইরূপ বিশ্বাস করার যুক্তিসঙ্গত কারণ থাকে যে, বিচারাধীন কোনো কার্যধারার পক্ষভুক্ত কোনো নাবিক উক্ত কার্যধারায় ব্যক্তিগতভাবে উপস্থিত হইতে অসমর্থ অথবা কর্মরত নাবিক, তাহা হইলে আদালত কার্যধারা স্থগিত রাখিবে এবং বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে শিপিং মাস্টারের নিকট নোটিশ প্রেরণ করিবে।

১৪৪ | কর্মরত নাবিক সম্পর্কিত সন্দেহের ক্ষেত্রে শিপিং মাস্টারের প্রত্যয়ন।—

কোনো আদালতের নিকট এই মর্মে কোনো সন্দেহের উদ্ভব হইলে যে, কোনো নাবিক নির্দিষ্ট কোনো সময়ে বা সময়কালে কর্মরত নাবিক (Serving Seafarer) ছিলেন বা নহেন, তাহা হইলে আদালত উক্ত বিষয়ে শিপিং মাস্টারের প্রত্যয়ন গ্রহণ করিতে পারিবে; এবং শিপিং মাস্টার কর্তৃক প্রদত্ত প্রত্যয়নপত্র উক্ত বিষয়ে চূড়ান্ত সাক্ষ্য (Conclusive Evidence) হইবে।

১৪৫ | অন্যান্য ।—

সরকার, সুপ্রিম কোর্টের সহিত পরামর্শক্রমে, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, এই অধ্যায়ের উদ্দেশ্য পূরণকল্পে বিধি প্রণয়ন করিতে পারিবে এবং উক্ত বিধিতে, বিশেষত, নোটিশ প্রদানের পদ্ধতি, কার্যধারা স্থগিত বা মুলতবি রাখার সময়সীমা এবং এই অধ্যায়ের অধীন বিধি দ্বারা নির্ধারণযোগ্য অন্যান্য বিষয় সম্পর্কে বিধান করা যাইবে।

নবম অধ্যায়

নিরাপদ নৌচলাচল, লোডলাইন, সমুদ্রগামীতা, যাত্রীবাহী জাহাজ, ইত্যাদি

১৪৬ | অগ্নিনির্বাপন, জীবনরক্ষাকারী এবং রেডিও যন্ত্রপাতি ব্যবস্থা।—

(১) প্রত্যেক সমুদ্রগামী বাংলাদেশি জাহাজে সরকার কর্তৃক প্রণীত বিধি, তফসিল-১, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত নিরাপদ নৌচলাচল, জীবনরক্ষা, অগ্নি-নিরাপত্তা, রেডিও যোগাযোগ সংক্রান্ত SOLAS কনভেনশন , কোড, অন্যান্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, কর্মসম্পাদন মানদন্ড (Performance Standards) ও প্রযোজ্য সংশোধনীর আলোকে নির্ধারিত অগ্নিনির্বাপন ব্যবস্থা, জীবনরক্ষাকারী সরঞ্জাম, নৌ-পরিচালনা (Navigation) সরঞ্জাম, রেডিও যোগাযোগ ব্যবস্থা, গ্লোবাল মেরিটাইম ডিস্ট্রেস অ্যান্ড সেফটি সিস্টেম (GMDSS) সংক্রান্ত সরঞ্জাম, বিপদ সংকেত ও নিরাপত্তা সরঞ্জাম স্থাপন, সংরক্ষণ, রক্ষণাবেক্ষণ এবং কার্যকর অবস্থায় রাখিতে হইবে।

(২) প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজে উপধারা (১)-এ উল্লিখিত যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জাম পরিচালনা, পরীক্ষা, রক্ষণাবেক্ষণ ও ব্যবহার নিশ্চিত করার জন্য প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, কোড এবং বিধি অনুযায়ী নির্ধারিত যোগ্যতা, প্রশিক্ষণ ও সনদধারী নাবিক বা ব্যক্তিকে নিয়োজিত রাখিতে হইবে।

(৩) যদি কোনো জাহাজ উপধারা (১) এবং (২) 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 ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন এবং উক্ত লঙ্ঘনের অবসান না হওয়া পর্যন্ত জাহাজটি আটক রাখা যাইবে।

১৪৭ | লোডলাইন।—

(১) প্রত্যেক সমুদ্রগামী বাংলাদেশি জাহাজে সরকার কর্তৃক প্রণীত বিধি, তফসিল-১, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত লোডলাইন কনভেনশন, তৎসংক্রান্ত প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, কোড , কর্মসম্পাদন মানদণ্ড (Performance Standards) ও প্রযোজ্য সংশোধনীর আলোকে নির্মাণ ও পরিচালনার শর্ত প্রতিপালন করিতে হইবে এবং প্রয়োজনীয় লোডলাইন চিহ্ন, সনদ ও সংশ্লিষ্ট যন্ত্রপাতি কার্যকর অবস্থায় সংরক্ষণ ও রক্ষণাবেক্ষণ করিতে হইবে।

(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 ।

(৩) এই অংশের অধীন লোড লাইন সংক্রান্ত বিধান হইতে অব্যাহতিপ্রাপ্ত জাহাজ ব্যতীত অন্য কোনো জাহাজ এমনভাবে লোড করা যাইবে না, যাহাতে জাহাজের উভয় পার্শ্বে অঙ্কিত প্রযোজ্য লোড লাইন নিমজ্জিত হয় বা নিমজ্জিত হইবার সম্ভাবনা সৃষ্টি হয়।

(৪) এই আইনের অন্য কোনো বিধানের অধীন গৃহীতব্য কার্যধারার অতিরিক্ত, কোনো জাহাজ উপধারা (৩) এর বিধান লঙ্ঘন করিয়া লোড করা হইলে, উক্ত লঙ্ঘনের অবসান না হওয়া পর্যন্ত জাহাজটি আটক রাখা যাইবে।

(৫) প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজে জাহাজের স্থিতিশীলতা (Stability), ক্ষতিগ্রস্ত অবস্থায় জাহাজের স্থিতিশীলতার উপর প্রভাব, ক্ষয়ক্ষতি নিয়ন্ত্রণ (Damage Control), জাহাজের জলরোধী অখণ্ডতা (Watertight Integrity) বজায় রাখার জন্য প্রয়োজনীয় সতর্কতামূলক ব্যবস্থা এবং ক্ষয়ক্ষতি মোকাবিলা সংক্রান্ত অনুমোদিত তথ্য ও নির্দেশনা সংরক্ষিত থাকিতে হইবে; এবং উক্ত তথ্য SOLAS কনভেনশন, লোডলাইন কনভেনশন এবং এই অংশের অধীন নিরাপত্তা ও সুরক্ষা সংক্রান্ত বিধানের সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ হইতে হইবে।

(৬) যদি কোনো জাহাজ এই ধারা 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 ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন এবং এবং আদালত প্রয়োজনে অতিরিক্ত লোডের ফলে জাহাজের উপার্জন ক্ষমতা যতটুকু বৃদ্ধি পাইয়াছে বলিয়া প্রতীয়মান হয়, তদনুযায়ী অতিরিক্ত অর্থদণ্ড আরোপ করিতে পারিবে।

(৭) এই ধারার অধীন অন্য কোনো কার্যধারা গ্রহণের ক্ষমতা ক্ষুণ্ন না করিয়া, অতিরিক্ত লোডযুক্ত কোনো জাহাজ উক্ত অবস্থা দূর না হওয়া পর্যন্ত আটক রাখা যাইবে।

(৮) এই ধারার উদ্দেশ্যে, কোনো সময়ে জাহাজে প্রযোজ্য লোড লাইন বা সাবডিভিশন লোড লাইন কোনটি হইবে, তাহা এই অংশের অধীন প্রণীত বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

ব্যাখ্যা।— এই ধারার উদ্দেশ্যে,

(ক) "লোডলাইন কনভেনশন (Load Line Convention)" অর্থ International Convention on Load Lines, 1966 এবং তদধীন 1988 সালের Protocol, উহার প্রযোজ্য সংশোধনী, Code, Resolution এবং বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত বা গৃহীত।

(খ) "প্রযোজ্য লোড লাইন" অর্থ জাহাজটি লোড লাইন সংক্রান্ত বিধি বা আন্তর্জাতিক লোডলাইন কনভেনশন অনুযায়ী যে সর্বোচ্চ গভীরতা পর্যন্ত লোড হইবার অধিকারী, সেই সীমা নির্দেশকারী বা নির্দেশ করিবার উদ্দেশ্যে অঙ্কিত লোড লাইন।

১৪৮। সমুদ্রে চলাচলের ক্ষেত্রে অনুপযোগী জাহাজ সমুদ্রে প্রেরণ না করা।—

(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 ১০,০০০ (দশ হাজার) 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।

১৪৯ | জাহাজের নিরাপদ পরিচালনা নিশ্চিতকরণে মালিকের দায়িত্ব।—

(১) প্রত্যেক জাহাজের মালিককে জাহাজটি সর্বদা নিরাপদ, সুরক্ষিত, সমুদ্রযাত্রার উপযোগী এবং এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি ও বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, কোড, কর্মসম্পাদন মানদণ্ড এবং অন্যান্য প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক মানদণ্ড অনুযায়ী পরিচালিত ও রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিতকল্পে সকল যুক্তিসঙ্গত ও প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে হইবে।

(২) এই ধারা নিম্নবর্ণিত জাহাজসমূহের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে, যথা:—

(ক) প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজ; এবং

(খ) যেকোনো বিদেশি জাহাজ, যাহা—

(অ) কোনো বিদেশি রাষ্ট্রের আইনের অধীন নিবন্ধিত; এবং

(আ) বাংলাদেশের কোনো বন্দরে গমন বা বন্দর হইতে প্রত্যাবর্তনের উদ্দেশ্যে বাংলাদেশের সমুদ্রসীমা, উপকূলীয় জলসীমা বা অন্যান্য সামুদ্রিক এলাকায় অবস্থান করে বা অতিক্রম করে:

তবে শর্ত থাকে যে, কেবলমাত্র প্রতিকূল আবহাওয়া বা অন্য কোনো অনিবার্য কারণে বাংলাদেশের সমুদ্রসীমায় প্রবেশ করিলে উক্ত জাহাজের ক্ষেত্রে এই উপধারার বিধান প্রযোজ্য হইবে না।

(৩) কোনো মালিক উপধারা (১) এর অধীন আরোপিত দায়িত্ব পালনে ব্যর্থ হইলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে, অথবা অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে, অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন এবং উক্ত লঙ্ঘনের অবসান না হওয়া পর্যন্ত জাহাজটি আটক রাখা যাইবে।

ব্যাখ্যাঃ এই ধারার উদ্দেশ্যে "নিরাপদ পরিচালনা" (Safe Operation) বলিতে জাহাজ, জাহাজে অবস্থানরত ব্যক্তি, সম্পত্তি এবং সামুদ্রিক পরিবেশের নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণ, দূষণ প্রতিরোধ, ঝুঁকি ব্যবস্থাপনা এবং প্রযোজ্য নিরাপত্তা ও সুরক্ষা ব্যবস্থার যথাযথ বাস্তবায়নকে বুঝাইবে।

১৫০। জাহাজ বা জাহাজের সরঞ্জামের ত্রুটি বা ঘাটতি।—

(১) কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বা উহার সরঞ্জামাদিতে নিরাপত্তার উপর প্রভাব ফেলিতে পারে এমন কোনো গুরুতর ত্রুটি বা ঘাটতি বা বস্তুগত এবং ভৌত ক্ষতি আবিষ্কৃত হইলে, উহা স্বাভাবিক ক্ষয়ক্ষতি, দুর্ঘটনা বা অন্য যেকোনো কারণে সংঘটিত হউক না কেন, জাহাজের মালিক বা মাস্টার উক্ত ত্রুটি বা ঘাটতির প্রকৃতি, পরিমাণ এবং সম্ভাব্য কারণ আবিষ্কারের তারিখ হইতে ৭ (সাত) দিনের মধ্যে মহাপরিচালককে অবহিত করিবেন;

তবে শর্ত থাকে যে, উক্ত ত্রুটি বা ঘাটতি যদি এই আইনের অন্য কোনো ধারার অধীন ইতোমধ্যে মহাপরিচালককে অবহিত করা হইয়া থাকে, তাহা হইলে পুনরায় অবহিত করিবার প্রয়োজন হইবে না।

(২) কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বা উহার সরঞ্জামাদিতে কোনো গুরুত্বপূর্ণ পরিবর্তন (Material Alteration) সাধিত হইলে অথবা জাহাজের ব্যবহারের উদ্দেশ্য পরিবর্তন করা হইলে, জাহাজের মালিক বা মাস্টার উক্ত পরিবর্তনের প্রকৃতি ও পরিমাণ পরিবর্তন সংঘটিত হইবার ৭ (সাত) দিনের মধ্যে মহাপরিচালককে অবহিত করিবেন।

(৩) কোনো মালিক বা মাস্টার উপধারা (১) বা (২) এর বিধান লঙ্ঘন করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২,০০০ (দুই হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৪) কোনো ব্যক্তি জাহাজ বা উহার সরঞ্জামাদির কোনো গুরুতর ত্রুটি বা ঘাটতি গোপন করিলে, গোপন করার চেষ্টা করিলে অথবা উহা গোপন করিতে সহায়তা বা অনুমোদন প্রদান করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৫) উপধারা (৪) এর অধীন অপরাধের ফলে যদি জাহাজ, ব্যক্তি, সম্পত্তি বা পরিবেশের নিরাপত্তা মারাত্মকভাবে বিপন্ন হয়, তাহা হইলে অপরাধী ব্যক্তি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা, অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৫১। যাত্রীবাহী, বিশেষ বাণিজ্যযাত্রীবাহী ও তীর্থযাত্রীবাহী জাহাজের জন্য প্রযোজ্য মানদণ্ড।—

প্রত্যেক বাংলাদেশি যাত্রীবাহী জাহাজ, বিশেষ বাণিজ্যযাত্রীবাহী জাহাজ, তীর্থযাত্রীবাহী জাহাজ এবং এই অংশের আওতাভুক্ত অন্য কোনো জাহাজ বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রোটোকল, কোড ও মানদণ্ড প্রতিপালন করিবে। সরকার, বিধি বা সাধারণ বা বিশেষ আদেশ দ্বারা, যাত্রী ও নাবিকের আবাসন, কল্যাণ, খাদ্য, চিকিৎসা, নিরাপত্তা, পণ্য পরিবহন এবং এই অংশের উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের জন্য প্রয়োজনীয় অন্যান্য বিষয় সম্পর্কিত শর্ত, মানদণ্ড ও প্রয়োজনীয়তা নির্ধারণ করিতে পারিবে।

১৫২। যাত্রীবাহী জাহাজের নিরাপত্তা সনদ।—

(১) সকল যাত্রীবাহী জাহাজে এই আইনের অধীন যাত্রীবাহী জাহাজ নিরাপত্তা সনদ (Passenger Ship Safety Certificate) রাখিতে হইবে।

(২) 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 ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন উক্তরূপ সনদ প্রাপ্তি পর্যন্ত উহাকে আটক করিতে পারিবেন।

১৫৩ | অনুমোদিত সংখ্যার অধিক যাত্রী বহনের দণ্ড।—

(১) কোনো যাত্রীবাহী জাহাজের মালিক বা মাস্টার, যাত্রীবাহী জাহাজের নিরাপত্তা সনদে (Passenger Ship Safety Certificate) অনুমোদিত সংখ্যার অধিক যাত্রী, সময়, পরিস্থিতি ও প্রাসঙ্গিক অবস্থা বিবেচনায়, জাহাজে গ্রহণ বা বহন করিতে পারিবেন না।

(২) কোনো মালিক বা মাস্টার অপারেটর বা চার্টারার উপধারা (১) এর বিধান লঙ্ঘন করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে, অথবা অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে, অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন এবং উক্ত লঙ্ঘনের অবসান না হওয়া পর্যন্ত জাহাজটি আটক রাখা যাইবে।

১৫৪ | যাত্রীবাহী জাহাজ সম্পর্কিত অপরাধসমূহ।—

(১) যাত্রীবাহী জাহাজের যদি কোন যাত্রী বা কোনো ব্যক্তি—

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

(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; অথবা

(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 জাহাজের চালনা বা ব্যবস্থাপনায় কোনো নাবিকের উপর বাধা বা অন্তরায় হয় অথবা অন্য কোনোভাবে নাবিকের দায়িত্ব পালন বাধাগ্রস্ত হয়; অথবা

(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; অথবা

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

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

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

(জ) জাহাজের যন্ত্রপাতি, চলাচল বা নিরাপত্তা বিষয়ক উপকরণের ক্ষয় বা ধ্বংস বা মারাত্মক ক্ষতিসাধন বা যন্ত্রপাতি চালনায় হস্তক্ষেপ বা বাধাদান করেন অথবা

(ঝ) অন্য জাহাজ বা কাঠামোর ক্ষয় বা ধ্বংস বা মারাত্মক ক্ষতিসাধন; অথবা

(ঞ) কোনো ব্যক্তির মৃত্যু বা গুরুতর জখম; অথবা

(ট) ডেজার্টার (Deserter) বা স্টোএওয়ে (Stowaway) এর প্ররোচনা বা প্রলুব্ধকরণ; অথবা

(ঠ) পরিবেশের গুরুতর ক্ষতিসাধন; অথবা

(দ) মাদকদ্রব্য, নিষিদ্ধ দ্রব্য, অস্ত্র, গোলাবারুদ বা প্রচলিত আইন দ্বারা নিষিদ্ধ অন্য কোনো বস্তু অবৈধভাবে ব্যবহার, আমদানি, রপ্তানি, পরিবহন, গোপন সরবরাহ বা চোরাচালান; অথবা

(ঢ) জাহাজে অবস্থানরত কোনো ব্যক্তির প্রতি যৌন হয়রানি, যৌন নিপীড়ন, লিঙ্গভিত্তিক সহিংসতা, ভীতি প্রদর্শন, বৈষম্যমূলক আচরণ বা কর্মস্থলে হয়রানিমূলক আচরণে লিপ্ত হন; অথবা

(ণ) জাল, মিথ্যা বা বিভ্রান্তিকর সনদ, প্রত্যয়নপত্র, পরিচয়পত্র, রেকর্ড, লগবই বা অন্য কোনো দলিল বহন, ব্যবহার, প্রস্তুত বা সরবরাহ করেন; অথবা

তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তিনি এই আইন অনুযায়ী দন্ডনীয় হইবেন।

(২) কোনো ব্যক্তি উপধারা (১)-এ বর্ণিত কোনো কার্য সংঘটন করিলে, তিনি একটি অপরাধ করিয়াছেন বলিয়া গণ্য হইবেন এবং তজ্জন্য

(ক) 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 করা যাইবে;

(খ) অনধিক ৬ (ছয়) মাসের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন এবং তদতিরিক্ত অসদাচরণের কারণে সংঘটিত লোকসান বা ব্যয়ের ক্ষতিপূরণ আদায় করা যাইবে এবং উক্ত ব্যক্তি তৎকর্তৃক প্রদত্ত ভাড়া ফেরত পাইবার যোগ্য হইবেন না।

১৫৫ | 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 ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR) এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৫৬। 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 ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে বা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৫৭। 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।

(৫) যদি উপধারা (১), (২) এবং (৩)-এর লঙ্ঘিত হয় সেইক্ষেত্রে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য মাস্টার ও মালিক উভয়েই অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৫৮। 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 ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

দশম অধ্যায়

টনেজ, সংঘর্ষ বিধি পরিপালন, মালামাল পরিবহন, অনুসন্ধান, উদ্ধার, মেরিটাইম নিরাপত্তা

১৫৯। জাহাজের টনেজ নির্ধারন।—

(১) এই আইন আন্তর্জাতিক টনেজ পরিমাপন সংক্রান্ত কনভেনশন প্রযোজ্য হয় এইরূপ জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে।

(২) জাহাজের গ্রস টনেজ (Gross Tonnage) এবং নেট টনেজ (Net Tonnage) এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি এবং আন্তর্জাতিক টনেজ কনভেনশন এবং প্রযোজ্য সংশোধনী মোতাবেক নির্ধারিত হইবে।

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

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

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

১৬০ | আন্তর্জাতিক সংঘর্ষ নিরোধ বিধি পরিপালন।—

(১) প্রত্যেক জাহাজের মালিক, মাস্টার এবং জাহাজ পরিচালনার দায়িত্বে নিয়োজিত ব্যক্তি প্রযোজ্য জাহাজ এই আইন, এই আইনে অধীন প্রণীত বিধি, আন্তর্জাতিক সংঘর্ষ নিরোধ বিধি বিষয়ক কনভেনশন এবং এতদ্‌বিষয়ে অধিদপ্তর কর্তৃক জারিকৃত নির্দেশনা যথাযথভাবে প্রতিপালন করিবেন।

(২) প্রত্যেক জাহাজের সংঘর্ষ-বিধিতে নির্ধারিত বাতি, আকৃতি, চিহ্ন বা সংকেত ব্যতীত অন্য কোনো বাতি, আকৃতি, চিহ্ন বা সংকেত বহন, প্রদর্শন বা ব্যবহার করিতে পারিবেন না এবং এ সংক্রান্ত সরঞ্জাম স্থাপন, সংরক্ষণ, রক্ষণাবেক্ষণ এবং কার্যকর অবস্থায় রাখিতে হইবে।

(৩) বাংলাদেশের সমুদ্রসীমা, বন্দর বা সামুদ্রিক অঞ্চলে সংঘটিত জাহাজ সংঘর্ষ নিরোধ বিধিমালা লঙ্ঘন সংক্রান্ত কোনো বিচারিক বা প্রশাসনিক কার্যধারায় বিদেশি জাহাজকে এই ধারার উদ্দেশ্যে বাংলাদেশি জাহাজের ন্যায় গণ্য করা হইবে।

(৪) কোনো মালিক বা মাস্টার বা অপারেটর উপধারা (১) এবং (২) এর বিধান লঙ্ঘন করিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে, অথবা অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে, অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন এবং উক্ত লঙ্ঘনের অবসান না হওয়া পর্যন্ত জাহাজটি আটক রাখা যাইবে।

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

১৬১ | 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 এবং নির্ধারিত কর্তৃপক্ষকে অবহিত করিবেন;

(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 ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন, এবং তাঁহার আচরণ বিষয়ে তদন্ত এবং তদনুযায়ী সনদ বাতিল বা স্থগিত করা যাইবে।

১৬২ | সংঘর্ষের ক্ষেত্রে ক্ষতির বিভাজন।—

(১) কোনো জাহাজ দুর্ঘটনা সম্পূর্ণরূপে আকস্মিক কারণে সংঘটিত হইলে অথবা দুর্ঘটনার কারণ নির্ধারণ করা সম্ভব না হইলে, সংশ্লিষ্ট প্রত্যেক জাহাজ নিজ নিজ ক্ষতি ও ক্ষয়ক্ষতির দায়ভার বহন করিবে।

(২) কোনো জাহাজ দুর্ঘটনা যদি এককভাবে কোনো একটি জাহাজের দোষ, অবহেলা বা ত্রুটির কারণে সংঘটিত হয়, তাহা হইলে উক্ত জাহাজ অন্য জাহাজ, কার্গো, নাবিক, যাত্রী বা জাহাজে অবস্থানরত অন্য কোনো ব্যক্তির সম্পত্তির ক্ষতি, ক্ষয়ক্ষতি, প্রাণহানি বা ব্যক্তিগত আঘাতজনিত ক্ষতির জন্য দায়ী থাকিবে।

(৩) কোনো জাহাজ দুর্ঘটনা যদি দুই বা ততোধিক জাহাজের দোষ, অবহেলা বা ত্রুটির ফলে সংঘটিত হয়, তাহা হইলে প্রত্যেক জাহাজের দায়-দায়িত্ব তাহার নিজ নিজ দোষ বা অবহেলার মাত্রার অনুপাতে নির্ধারিত হইবে এবং সেই অনুপাতে ক্ষতিপূরণ প্রদান করিতে হইবে:

তবে শর্ত থাকে যে, মামলার সকল পরিস্থিতি বিবেচনায় বিভিন্ন জাহাজের দোষ বা অবহেলার মাত্রা নির্ধারণ করা সম্ভব না হইলে, সংশ্লিষ্ট জাহাজসমূহের মধ্যে দায়-দায়িত্ব সমানভাবে বণ্টিত হইবে।

(৪) এই ধারার উদ্দেশ্যে, কোনো জাহাজ দুর্ঘটনা হইতে উদ্ভূত সামুদ্রিক দাবির ক্ষেত্রে আদালত, কার্যধারা চলাকালে, এক বা একাধিক সামুদ্রিক মূল্যায়নকারী (Marine Assessor) বা বিশেষজ্ঞকে নিম্নবর্ণিত কার্য সম্পাদনের জন্য নিয়োগ বা সহায়তা গ্রহণ করিতে পারিবে, যথা:—

(ক) দুর্ঘটনার কারণ, দোষ বা অবহেলা এবং প্রত্যেক জাহাজের দায়ের মাত্রা নির্ধারণ;

(খ) আদালতে উপস্থিত হইয়া লিখিত মতামত বা প্রতিবেদন দাখিল;

(গ) আদালত কর্তৃক অর্পিত অন্য কোনো কারিগরি বা বিশেষায়িত দায়িত্ব পালন।

(৫) এই ধারার অধীন দায়-দায়িত্ব নির্ধারণের ক্ষেত্রে আদালত দুর্ঘটনার প্রকৃতি, নৌ-চলাচল বিধি লঙ্ঘন, জাহাজ পরিচালনায় অবহেলা, আবহাওয়া, প্রযুক্তিগত ত্রুটি এবং অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বিষয় বিবেচনায় লইতে পারিবে।

১৬৩ | আবহাওয়া পর্যবেক্ষণ ও প্রতিবেদন।—

(১) প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজ বিধি দ্বারা নির্ধারিত সময়ান্তরে আবহাওয়াগত (Meteorological) পর্যবেক্ষণ সম্পন্ন করিবে এবং উক্ত পর্যবেক্ষণের তথ্য বিধি দ্বারা নির্ধারিত লগবই (Logbook) বা ইলেকট্রনিক রেকর্ডে লিপিবদ্ধ করিবে।

(২) সরকার কর্তৃক নির্ধারিত কোনো বাংলাদেশি জাহাজ নির্ধারিত সময়ে এবং সরকার কর্তৃক মনোনীত কর্তৃপক্ষের নিকট আবহাওয়াগত প্রতিবেদন (Meteorological Report) প্রেরণ করিবে।

(৩) কোনো মাস্টার উপধারা (১) বা (২)-এর বিধান লঙ্ঘন করিলে, উহা একটি অপরাধ হইবে এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২,০০০ (দুই হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

১৬৪। 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, সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার কনভেনশন, 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 (Grain, INF, IMDG, IMBC এবং IBC কোড) ফোকাল পয়েন্ট এবং কম্পিটেন্ট অথোরিটি হিসেবে কাজ করিবে এবং তৎসংক্রান্ত সরকারি দপ্তর বা সংস্থাসমূহের মধ্যে সমন্বয়ের দায়িত্ব পালন করিবেন।

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

(৪) অন্য কোনো ব্যক্তি মালামাল বা প্রাণিসম্পদ প্যাকিং, ঘোষণাকরণ, গুদামজাতকরণ, প্রেরণ, বোঝাই, খালাস, স্টোয়িং (Stowing), সুরক্ষাকরণ (Cargo Securing), সংরক্ষণ বা পরিবহনের ক্ষেত্রে এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কোড এবং সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক নির্ধারিত শর্ত, মান ও পদ্ধতি অনুসরণ করিবেন এবং এমনভাবে কার্য সম্পাদন করিবেন, যাহাতে জাহাজ, ব্যক্তি, সম্পদ বা সামুদ্রিক পরিবেশের কোনো ক্ষতি, বিপদ বা ঝুঁকির সৃষ্টি না হয়।

(৫) উপধারা (১), (৩) ও (৪) এর লঙ্ঘন হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য দায়ী ব্যক্তি অনধিক ১ (এক) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) 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।

১৪/০৭/২০২৬

১৬৫। অনুসন্ধান ও উদ্ধার।—

(১) বাংলাদেশি সমুদ্রসীমায় বা বাংলাদেশ সমুদ্রসীমার 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 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 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।

(৪) যখন বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার সমুদ্রে কোনো বিপদ সংকেত পান অথবা কোনো উৎস হইতে এইরূপ তথ্য পান যে-কোনো জাহাজ বা উড়োজাহাজ বা কোনো ব্যক্তি সমুদ্রে বিপদগ্রস্ত অবস্থায় রহিয়াছে, তবে বিপদগ্রস্ত জাহাজ বা 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 উড়োজাহাজ বা ব্যক্তির সহায়তায় না যাওয়ার কারণ উল্লেখপূর্বক একটি বিবৃতি লিপিবদ্ধ করিবেন।

(৫) বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার কোনো জাহাজ বা উড়োজাহাজ বা ব্যক্তি কর্তৃক প্রেরিত সকল বিপদসংকেত দাপ্তরিক লগবুকে লিপিবদ্ধ না করিলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২০০০ (দুই হাজার) 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।

১৬৬। সামুদ্রিক দুর্ঘটনা ও জরুরি প্রতিক্রিয়া ব্যবস্থাপনার জন্য নোডাল কর্তৃপক্ষ নিয়োগ।—

(১) সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, সামুদ্রিক দুর্ঘটনা, সামুদ্রিক দূষণ ঘটনা, অনুসন্ধান ও উদ্ধার (Search and Rescue) এবং উহা-সংশ্লিষ্ট সামুদ্রিক জরুরি প্রতিক্রিয়া কার্যক্রমের প্রশাসন, সমন্বয়, নিয়ন্ত্রণ, তত্ত্বাবধান ও ব্যবস্থাপনার উদ্দেশ্যে এক বা একাধিক নোডাল কর্তৃপক্ষ নিয়োগ, মনোনীত বা স্বীকৃতি প্রদান করিতে পারিবে এবং প্রয়োজনবোধে এক বা একাধিক মেরিটাইম রেসকিউ কো-অর্ডিনেশন সেন্টার (Maritime Rescue Coordination Centre—MRCC), যৌথ মেরিটাইম রেসকিউ কো-অর্ডিনেশন সেন্টার (Joint Maritime Rescue Coordination Centre—JMRCC), মেরিটাইম রেসকিউ সাব-সেন্টার (Maritime Rescue Sub-Centre—MRSC), এয়ার রেসকিউ কো-অর্ডিনেশন সেন্টার

১৪/০৭/২০২৬

(Aeronautical Rescue Coordination Centre—ARCC) অথবা অন্যান্য অনুসন্ধান ও উদ্ধার সমন্বয় কেন্দ্র প্রতিষ্ঠা, মনোনীত বা স্বীকৃতি প্রদান করিতে পারিবে ।

(২) নোডাল কর্তৃপক্ষ সরকার কর্তৃক নির্ধারিত নীতি, নির্দেশনা ও শর্ত সাপেক্ষে সরকারের তত্ত্বাবধান ও নিয়ন্ত্রণাধীন থাকিয়া তাহার দায়িত্ব পালন করিবে।

(৩) অধিদপ্তর, বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড, বাংলাদেশ নৌবাহিনী, বন্দর কর্তৃপক্ষ, সামুদ্রিক যোগাযোগ কেন্দ্র, সরকারি সংস্থা এবং সরকার কর্তৃক নির্ধারিত অন্যান্য কর্তৃপক্ষ বা সংস্থাসমূহ , জাতীয় অনুসন্ধান ও উদ্ধার পরিকল্পনা (National Search and Rescue Plan), বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন, আন্তর্জাতিক অনুসন্ধান ও উদ্ধার নির্দেশিকা (IAMSAR Manual) এবং এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধির বিধান অনুযায়ী পরস্পর সহযোগিতা, সমন্বয় ও প্রয়োজনীয় সহায়তা প্রদান করিবে।

১৬৭ | প্রাথমিক প্রতিক্রিয়াকারী পক্ষ।—

(১) সংশ্লিষ্ট জাহাজের মালিক, মাস্টার, নাবিকগণ এবং সরকার কর্তৃক প্রজ্ঞাপন দ্বারা নির্ধারিত অন্য কোনো ব্যক্তি বা সংস্থা সামুদ্রিক জরুরি পরিস্থিতি মোকাবিলার ক্ষেত্রে প্রাথমিক প্রতিক্রিয়াকারী পক্ষ (Primary Response Party) হিসাবে গণ্য হইবেন এবং দূষণ প্রতিরোধ, জীবনরক্ষা, সম্পদ সুরক্ষা এবং সামুদ্রিক জরুরি প্রতিক্রিয়া কার্যক্রমে অংশগ্রহণ ও প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের করিবেন।

(২) প্রাথমিক প্রতিক্রিয়াকারী পক্ষ সংশ্লিষ্ট সামুদ্রিক দুর্ঘটনা বা ঘটনার ক্ষেত্রে দায়িত্বপ্রাপ্ত নোডাল কর্তৃপক্ষ কর্তৃক জারিকৃত সকল নির্দেশ, পরামর্শ, সতর্কতা, আদেশ বা নির্দেশনা যথাযথভাবে প্রতিপালন করিবেন।

(৩) কোনো প্রাথমিক প্রতিক্রিয়াকারী পক্ষ যুক্তিসঙ্গত কারণ ব্যতিরেকে উপধারা (১) এবং (২) এর অধীন প্রদত্ত নির্দেশনা প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে, উহা এই আইনের অধীন একটি অপরাধ বলিয়া গণ্য হইবে এবং তাহার বিরুদ্ধে আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করা যাইবে।

১৬৮ | সামুদ্রিক দুর্ঘটনা প্রতিরোধ ও জরুরি প্রতিক্রিয়া পরিকল্পনা।—

(১) সরকার, প্রজ্ঞাপন দ্বারা, সামুদ্রিক দুর্ঘটনা প্রতিরোধ, প্রস্তুতি, মোকাবিলা এবং সামুদ্রিক জরুরি প্রতিক্রিয়া কার্যক্রম পরিচালনার জন্য জাতীয়, আঞ্চলিক বা স্থানীয় পর্যায়ে পরিকল্পনা, পদ্ধতি, নির্দেশিকা ও কার্যপ্রণালী প্রণয়ন ও প্রকাশ করিতে পারিবে।

(২) উপধারা (১) এর অধীন প্রণীত পরিকল্পনা ও পদ্ধতিতে সামুদ্রিক দুর্ঘটনা, দূষণ ঘটনা, অনুসন্ধান ও উদ্ধার কার্যক্রম (Salvage Operations), জীবন ও সম্পত্তি সুরক্ষা, পরিবেশ সংরক্ষণ এবং সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষসমূহের মধ্যে সমন্বয় সম্পর্কিত বিষয় অন্তর্ভুক্ত থাকিবে।

(৩) এই অংশের অধীন দায়িত্বপ্রাপ্ত সকল ব্যক্তি, জাহাজ, কোম্পানি, বন্দর, কর্তৃপক্ষ ও সংস্থা উক্ত পরিকল্পনা, পদ্ধতি ও নির্দেশনা প্রতিপালন করিতে বাধ্য থাকিবে।

(৪) প্রযোজ্য ক্ষেত্রে প্রত্যেক জাহাজে সরকার বা মহাপরিচালক কর্তৃক নির্ধারিত নৌ-পরিচালনা, নৌ-সংযোগ, অবস্থান নির্ণয়, তথ্য রেকর্ডিং, ইলেকট্রনিক নৌ-পরিচালনা, নৌ-মানচিত্র, প্রকাশনা, সমুদ্রযাত্রা পরিকল্পনা (Voyage Plan) এবং অন্যান্য প্রয়োজনীয় যন্ত্রপাতি, নথি ও রেকর্ড সংরক্ষণ ও হালনাগাদ রাখিতে হইবে। কোনো সামুদ্রিক দুর্ঘটনা, সংঘর্ষ, নিকট-দুর্ঘটনা (Near Miss) বা অন্য কোনো নৌ-ঘটনা সংঘটিত হইলে,

সংশ্লিষ্ট নৌ-পরিচালনা, যোগাযোগ ও তথ্য-রেকর্ড যথাযথভাবে সংরক্ষণ করিয়া নির্ধারিত কর্তৃপক্ষের নিকট দাখিল করিতে হইবে।

(৫) সরকার সময়ে সময়ে উক্ত পরিকল্পনা, পদ্ধতি ও নির্দেশিকা পর্যালোচনা, সংশোধন বা হালনাগাদ করিতে পারিবে।

১৬৯ | নোডাল কর্তৃপক্ষের ক্ষমতা।—

(১) আপাতত বলবৎ অন্য কোনো আইনে যাহা কিছুই থাকুক না কেন, এই অংশের উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের লক্ষ্যে নোডাল কর্তৃপক্ষ সরকার, মন্ত্রণালয়, বিভাগ, অধিদপ্তর, সংবিধিবদ্ধ কর্তৃপক্ষ, স্থানীয় কর্তৃপক্ষ বা অন্য কোনো সরকারি সংস্থাকে লিখিত নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে এবং সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ উক্ত নির্দেশ প্রতিপালন করিতে বাধ্য থাকিবে।

(২) নোডাল কর্তৃপক্ষ এই অংশের উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের জন্য কোনো সরকারি কর্মকর্তা, আইন-শৃঙ্খলা রক্ষাকারী বাহিনীর সদস্য, বন্দর কর্তৃপক্ষ, সরকারি সংস্থা বা অন্য কোনো কর্তৃপক্ষের সেবা বা সহায়তা তলব করিতে পারিবে এবং উক্ত ব্যক্তি বা কর্তৃপক্ষের জন্য উহা প্রদান করা বাধ্যতামূলক হইবে।

(৩) নোডাল কর্তৃপক্ষ এই অংশের উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের জন্য সরকার, সরকারি সংস্থা, বন্দর, প্রতিষ্ঠান বা অন্য কোনো সংস্থার নিকট বিদ্যমান জনবল, যানবাহন, জাহাজ, বিমান, সরঞ্জাম, দূষণ প্রতিরোধ উপকরণ বা অন্য কোনো সম্পদ ব্যবহারের জন্য তলব করিতে পারিবে এবং সংশ্লিষ্ট সংস্থা বা প্রতিষ্ঠানের জন্য উহা সরবরাহ করা বাধ্যতামূলক হইবে।

(৪) কোনো সামুদ্রিক দুর্ঘটনা, দূষণ ঘটনা, বিপদগ্রস্ত জাহাজ, অনুসন্ধান ও উদ্ধার কার্যক্রম অথবা অন্য কোনো সামুদ্রিক জরুরি পরিস্থিতির ক্ষেত্রে নোডাল কর্তৃপক্ষ নির্ধারিত পদ্ধতিতে সামুদ্রিক জরুরি প্রতিক্রিয়া কার্যক্রম পরিচালনা, সমন্বয় ও তত্ত্বাবধান করিবে।

(৫) নোডাল কর্তৃপক্ষের ক্ষমতা, দায়িত্ব, কার্যপদ্ধতি, সম্পদ ব্যবহারের শর্তাবলি এবং সামুদ্রিক জরুরি প্রতিক্রিয়া কার্যক্রম পরিচালনার পরিস্থিতি ও পদ্ধতি বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

১৭০ | বাধ্যতামূলক বীমা বা অন্যান্য আর্থিক নিরাপত্তা বজায় রাখা।—

(১) অনুসন্ধান ও উদ্ধার কার্যক্রমের অধীন উদ্ভূত দায়-দায়িত্বের আওতা নিশ্চিতকরণের উদ্দেশ্যে প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজের নিবন্ধিত মালিক এবং বাংলাদেশের কোনো বন্দর, জাহাজ নির্মাণশালা, জাহাজ মেরামতশালা, অফশোর টার্মিনাল বা স্থাপনা, অথবা বাংলাদেশের সমুদ্রসীমায় প্রবেশকারী অন্য কোনো জাহাজের নিবন্ধিত মালিক বিধি দ্বারা নির্ধারিত পরিমাণ ও শর্তে পর্যাপ্ত বীমা (Insurance) বা অন্য কোনো আর্থিক নিরাপত্তা (Financial Security) বজায় রাখিবেন।

(২) উপধারা (১) এর অধীন প্রয়োজনীয় বীমা বা আর্থিক নিরাপত্তার প্রমাণস্বরূপ নির্ধারিত সনদপত্র, বীমা দলিল বা অন্য কোনো প্রাসঙ্গিক দলিল জাহাজে সংরক্ষিত রাখিতে হইবে এবং যথাযথ কর্মকর্তার দাবিমাত্র প্রদর্শন করিতে হইবে।

(৩) উপধারা (১) এর বিধান প্রতিপালন না করিয়া কোনো জাহাজ বাংলাদেশের বন্দর, জাহাজ নির্মাণশালা, জাহাজ মেরামতশালা, অফশোর টার্মিনাল বা সমুদ্রসীমায় প্রবেশ, অবস্থান বা কার্যক্রম পরিচালনা করিতে পারিবে না।

(৪) মহাপরিচালক বা ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মকর্তা এই ধারার বিধান প্রতিপালন নিশ্চিতকরণের উদ্দেশ্যে বীমা বা আর্থিক নিরাপত্তা সম্পর্কিত সনদ, দলিল বা তথ্য যাচাই করিতে পারিবেন এবং প্রয়োজনবোধে জাহাজ আটক, প্রবেশে নিষেধাজ্ঞা আরোপ অথবা আইনানুগ অন্য কোনো ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন।

(৫) এই ধারার অধীন বীমা বা আর্থিক নিরাপত্তার ধরন, পরিমাণ, শর্তাবলি, সনদের নমুনা, বহন ও প্রদর্শনের পদ্ধতি এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

১৭১ | মেরিটাইম নিরাপত্তা ।—

(১) বাংলাদেশের প্রচলিত আইন, বিধিবিধান ও ISPS কোড এবং তার প্রযোজ্য সংশোধনী প্রতিপালন সাপেক্ষে এবং, এতদ্‌বিষয়ে অধিদপ্তর কর্তৃক জারিকৃত নির্দেশনার আলোকে বাংলাদেশ মেরিটাইম নিরাপত্তা (Maritime Security) নির্ধারিত হইবে এবং নিম্নরূপভাবে তাহা বাস্তবায়ন করা হইবে যথা;

(ক) প্রত্যেক জাহাজ, এবং বন্দর সুবিধা (Port Facility) বিধি এবং ISPS কোড দ্বারা নির্ধারিত নিরাপত্তা (Security) ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত শর্তাবলি প্রতিপালন করিবে।

(খ) উপধারা (ক) এর বিধান প্রতিপালন নিশ্চিতকরণের উদ্দেশ্যে সরকার বা সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো ব্যক্তি জাহাজ বা বন্দর সুবিধার পরিদর্শন, যাচাই বা মূল্যায়নের ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন।

(গ) সরকার বা সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো ব্যক্তি আন্তর্জাতিক ও জাতীয় নিরাপত্তা পরিস্থিতি বিবেচনায় বিভিন্ন স্তরের নিরাপত্তা (Security Level) নির্ধারণ করিতে পারিবেন এবং উক্ত নিরাপত্তা স্তর সম্পর্কিত প্রয়োজনীয় তথ্য সকল বন্দর সুবিধা এবং উহাতে প্রবেশকারী সকল জাহাজকে অবহিত করিবেন।

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

(ঙ) মহাপরিচালক 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;

(চ) জাহাজ ও বন্দর সুবিধার নিরাপত্তা (Maritime Security) সম্পর্কিত বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন, এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধির বাস্তবায়নের জন্য অধিদপ্তর মনোনীত কর্তৃপক্ষ (Designated Authority) এবং জাতীয় ফোকাল পয়েন্ট (National Focal Point) হিসেবে কার্যসম্পাদন করিবে এবং এ-সংক্রান্ত সরকারি মন্ত্রণালয়, বিভাগ, দপ্তর, সংস্থা ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের মধ্যে সমন্বয় সাধন করিবে। সরকার বা মনোনীত কর্তৃপক্ষ নিরাপত্তা

মূল্যায়ন, নিরাপত্তা পরিকল্পনা, নিরাপত্তার স্তর (Security Level), নিরাপত্তা ঘোষণা (Declaration of Security), নিরাপত্তা কর্মকর্তা নিয়োগ, সামুদ্রিক সাইবার নিরাপত্তা ঝুঁকি ব্যবস্থাপনা (Maritime Cyber Security Risk Management) এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিষয়ের মান, পদ্ধতি, শর্ত ও প্রয়োজনীয়তা বিধি দ্বারা নির্ধারণ, বাস্তবায়ন ও তদারকি করিতে পারিবে।

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

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

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

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

(ঘ) বন্দর বা 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; অথবা

(ঙ) সরকারি দায়িত্ব পালনরত বা আইন দ্বারা ক্ষমতাপ্রাপ্ত ব্যক্তি ব্যতীত, মাস্টারের অনুমতি ব্যতিরেকে জাহাজে প্রবেশ করিলে বা জাহাজে অবস্থান করিলে;

(চ) কোনো হুমকি প্রদর্শন যাহা নিরাপদ জাহাজ চালনাকে বিপন্ন করিবার সম্ভাবনা তৈরি করে,

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

এইরূপ কোনো কর্ম বাংলাদেশেই সম্পাদিত হউক বা বিদেশে এবং অপরাধীর জাতীয়তা যাহাই হউক না কেন, ইহা হইবে একটি অপরাধ তখন কোনো বাংলাদেশি জাহাজের মাস্টার, উক্ত জাহাজ যেখানেই থাকুক না কেন এবং বাংলাদেশ সমুদ্রসীমায় অবস্থিত বিদেশি জাহাজের মাস্টার উহা যে রাষ্ট্রেই নিবন্ধিত হউক না কেন তখন তিনি উক্ত ব্যক্তিকে বাংলাদেশে বা অন্য কোনো কনভেনশন রাষ্ট্রের উপযুক্ত আদালতের নিকট বিচারের জন্য সোপর্দ করিতে পারিবেন।

(৩) কোনো ব্যক্তি উপধারা (২)-এ বর্ণিত কোনো কার্য সংঘটন করিলে, তিনি একটি অপরাধ করিয়াছেন বলিয়া গণ্য হইবেন , 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 সংশোধনী সমূহকে বুঝাইবে।

১৭২ | আন্তর্জাতিক নিরাপদ ব্যবস্থাপনা কোড প্রতিপালন ।—

(১) প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধি অনুযায়ী, প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজ এবং উহার পরিচালনাকারী কোম্পানি আন্তর্জাতিক নিরাপদ ব্যবস্থাপনা কোডের ((International Safety Management Code—ISM Code) বিধানাবলি প্রতিপালন করিবে।

(২) মহাপরিচালক অথবা মহাপরিচালক কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো ব্যক্তি বা অনুমোদিত ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি (Recognized Organization) ISM Code-এর বিধান প্রতিপালন যাচাইয়ের উদ্দেশ্যে নিরাপদ ব্যবস্থাপনা নিরীক্ষা (Safety Audit), পরিদর্শন (Inspection), যাচাইকরণ (Verification) ও মূল্যায়ন (Assessment) কার্যক্রম পরিচালনা করিতে পারিবে এবং প্রয়োজনীয় সনদ (Certificate) ইস্যু, নবায়ন, স্থগিত বা বাতিল করিতে পারিবে।

(৩) প্রত্যেক কোম্পানি একটি নিরাপদ ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি (Safety Management System—SMS) প্রণয়ন, বাস্তবায়ন, সংরক্ষণ এবং কার্যকর রাখিবে, যাহা ISM Code-এর বিধানের সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ হইবে।

(৪) কোনো জাহাজ বা কোম্পানি ISM Code-এর বিধান প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে, মহাপরিচালক উক্ত জাহাজের নিরাপদ ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত সনদ স্থগিত, বাতিল বা উহার উপর শর্ত আরোপ করিতে পারিবেন এবং প্রয়োজনবোধে জাহাজের চলাচল সীমিত বা নিষিদ্ধ করিতে পারিবেন।

(৫) মহাপরিচালক, প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, আইএমও (IMO) কর্তৃক গৃহীত সংশোধনী, নির্দেশিকা (Guidelines), ব্যাখ্যামূলক সার্কুলার (Circulars) এবং কর্মসম্পাদন মানদণ্ড (Performance Standards) বিবেচনায় ISM Code বাস্তবায়নের জন্য প্রয়োজনীয় নির্দেশনা (Instructions), মানদণ্ড (Standards) বা গাইডলাইন জারি করিতে পারিবেন।

(৬) ISM Code কার্যকরভাবে বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে সরকার বিধি প্রণয়ন করিতে পারিবে।

ব্যাখ্যাঃ ISM Code" অর্থ International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, যাহা SOLAS কনভেনশনের Chapter IX-এর অধীন গৃহীত এবং বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত উহার প্রযোজ্য সংশোধনী।

১৭৩ | মাস্টারের সার্বিক নিয়ন্ত্রণ ।—

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

(৩) যদি কোনো মাস্টার বা ব্যক্তি এই ধারার বিধান লঙ্ঘন 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।

১৭৪। অফিসিয়াল লগবই।—

(১) বিধি দ্বারা নির্ধারিত শ্রেণির প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজে নির্ধারিত ফরমে একটি অফিসিয়াল লগবই (Official Logbook) সংরক্ষণ করিতে হইবে, যাহা জাহাজের সাধারণ লগবই হইতে পৃথক হইবে।

(২) অফিসিয়াল লগবইয়ে বিধি দ্বারা নির্ধারিত সকল ঘটনা, দুর্ঘটনা, অনুসন্ধান, নাবিক ও ক্রু-সংক্রান্ত তথ্য, মজুরি, শৃঙ্খলামূলক ব্যবস্থা, নিরাপত্তা, স্বাস্থ্য, অগ্নিকান্ড, সংঘর্ষ, দূষণ, মহড়া, পরিদর্শন, বিপদ সংকেত, সরকারি আদেশ এবং অন্যান্য নির্ধারিত বিষয় যথাসময়ে, নির্ধারিত পদ্ধতিতে লিপিবদ্ধ করিতে হইবে এবং প্রয়োজনীয় ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিগণের স্বাক্ষর গ্রহণ করিতে হইবে।

(৩) অফিসিয়াল লগবইয়ে যথাযথভাবে লিপিবদ্ধ প্রত্যেক এন্ট্রি আদালত বা অন্য কোনো আইনগত কার্যধারায় সাক্ষ্য (Evidence) হিসাবে গ্রহণযোগ্য হইবে।

(৪) মাস্টার বা মালিক, বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতি, সময় ও কর্তৃপক্ষের নিকট সরকারি লগবই দাখিল, সংরক্ষণ বা হস্তান্তর করিবেন এবং সরকার, মহাপরিচালক বা সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মকর্তা লিখিত আদেশে যে কোনো সময় উহা পরিদর্শনের জন্য তলব করিতে পারিবেন।

(৫) কোনো ব্যক্তি এই ধারার বিধান লঙ্ঘন করিলে অথবা সরকারি লগবইয়ে মিথ্যা, প্রতারণামূলক বা বিভ্রান্তিকর তথ্য লিপিবদ্ধ করিলে, ইচ্ছাকৃতভাবে কোনো তথ্য গোপন করিলে, কোনো এন্ট্রি ধ্বংস, বিকৃত বা অপাঠ্য করিলে অথবা লগবই দাখিল বা উপস্থাপনে ব্যর্থ হইলে, উহা একটি অপরাধ বলিয়া গণ্য হইবে এবং তজ্জন্য তিনি—

(ক) সাধারণ লঙ্ঘনের ক্ষেত্রে অনধিক ১,০০০ (এক হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে; এবং

(খ) জালিয়াতি, মিথ্যা বা প্রতারণামূলক এন্ট্রি, তথ্য গোপন বা রেকর্ড নষ্ট করার ক্ষেত্রে অনধিক ১ (এক) বৎসর কারাদন্ড অথবা অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদন্ড অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

(৬) সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, অফিসিয়াল লগবইয়ের ফরম, সংরক্ষণ, ইলেকট্রনিক লগবই (Electronic Official Logbook), লিপিবদ্ধযোগ্য বিষয়, দাখিল, সংরক্ষণ, পরিদর্শন, প্রত্যয়ন, হেফাজত এবং এই ধারার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে প্রয়োজনীয় অন্যান্য বিষয় সম্পর্কে বিধি প্রণয়ন করিতে পারিবে।

একাদশ অধ্যায়

তদন্ত

১৭৫। সামুদ্রিক দুর্ঘটনা, নিরাপত্তা ও সুরক্ষা-সংক্রান্ত ঘটনা অবহিতকরন এবং প্রতিবেদন প্রদান।—

(১) কোনো বাংলাদেশি জাহাজ অথবা বাংলাদেশের সমুদ্রসীমায় অবস্থানরত কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে নিম্নবর্ণিত কোনো ঘটনা সংঘটিত হইলে, জাহাজের মালিক, মাস্টার, ব্যবস্থাপক বা এজেন্ট উক্ত ঘটনা সংঘটনের পর যথাশীঘ্র সম্ভব, তবে কোনো অবস্থাতেই ২৪ (চব্বিশ) ঘণ্টার অধিক বিলম্ব না করিয়া, নির্ধারিত পদ্ধতিতে মহাপরিচালককে প্রতিবেদন প্রদান করিবেন, যথা:—

(ক) কোনো ব্যক্তির মৃত্যু, নিখোঁজ হওয়া বা গুরুতর আহত হওয়া;

(খ) জাহাজের সংঘর্ষ, অগ্নিকান্ড, বিস্ফোরণ, চরগ্রস্ততা (Stranding), ডুবি, বিধ্বস্ততা (Wreck), কাঠামোগত ক্ষতি অথবা অন্য কোনো সামুদ্রিক দুর্ঘটনা সংঘটিত হওয়া;

(গ) জাহাজ বা উহার সরঞ্জামাদিতে এমন কোনো ক্ষতি, ত্রুটি বা ঘাটতি আবিষ্কৃত হওয়া, যাহা জাহাজের নৌ-যোগ্যতা (Seaworthiness), নিরাপদ পরিচালনা অথবা জীবনরক্ষাকারী ও অন্যান্য নিরাপত্তা সরঞ্জামের কার্যকারিতাকে প্রভাবিত করে বা করিবার সম্ভাবনা রাখে;

(ঘ) অন্য কোনো জাহাজের কার্যকলাপ, সংঘর্ষ, ডুবির আশঙ্কা, নৌ-দুর্ঘটনা বা অন্য কোনো কারণে জাহাজ গুরুতর বিপদের সম্মুখীন হওয়া;

(ঙ) জাহাজের নিরাপদ নৌচলাচল (Safety) বা নিরাপত্তা (Security) সম্পর্কিত কোনো ঘটনা, হুমকি বা লঙ্ঘন সংঘটিত হওয়া;

(চ) বিপজ্জনক পণ্য (Dangerous Goods), দূষণকারী পদার্থ বা সামুদ্রিক পরিবেশের জন্য ক্ষতিকর কোনো বস্তু সমুদ্রে পতিত হওয়া, পতিত হওয়ার সম্ভাবনা সৃষ্টি হওয়া অথবা উহা সম্পর্কিত অন্য কোনো ঘটনা সংঘটিত হওয়া;

(ছ) নিরাপদ নৌ-চলাচলে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি করে বা করিবার সম্ভাবনা রাখে এমন কোনো ঘটনা সংঘটিত হওয়া;

(জ) জাহাজ সম্পূর্ণরূপে হারাইয়া যাওয়া (Total Loss) অথবা হারাইয়া গিয়াছে বলিয়া বিশ্বাস করার যুক্তিসঙ্গত কারণ উদ্ভূত হওয়া; অথবা

(ঝ) বিধি দ্বারা নির্ধারিত অন্য কোনো সামুদ্রিক দুর্ঘটনা, ঘটনা বা জরুরি পরিস্থিতির উদ্ভব হওয়া।

(২) উপধারা (১) (জ) এর অধীন প্রতিবেদন প্রদানের ক্ষেত্রে, মালিক, ব্যবস্থাপক বা এজেন্ট বিজ্ঞপ্তিতে জাহাজের নাম, প্রকার বা বিবরণ, সরকারি নম্বর (Official Number), নিবন্ধন বন্দর এবং তাহার জ্ঞান ও বিশ্বাস অনুযায়ী জাহাজ হারাইয়া যাওয়ার সম্ভাব্য কারণ উল্লেখ করিবেন।

(৩) এই ধারার বিধান এমন কোনো ঘটনার ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না, যাহা এই আইনের অন্য কোনো ধারার অধীন পৃথকভাবে প্রতিবেদন করিবার বাধ্যবাধকতা রহিয়াছে।

(৪) উপধারা (১) সামুদ্রিক দুর্ঘটনা, নিরাপত্তা ও সুরক্ষা-সংক্রান্ত ঘটনা সংঘটিত হইলে এবং উহা করা বাস্তবিকভাবে সম্ভব হইলে, জাহাজের মাস্টার অবিলম্বে উক্ত দুর্ঘটনা এবং দুর্ঘটনা সংঘটনের পরিস্থিতির বিবরণ অফিসিয়াল লগবইয়ে লিপিবদ্ধ করিবার ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন; এবং উক্ত লিপিতে মাস্টার ও দায়িত্বে নিয়োজিত কর্মকর্তা (Officer on Watch) অথবা একজন নাবিক স্বাক্ষর করিবেন।

(৫) কোনো জাহাজ পরিত্যক্ত (Abandoned) হইয়া থাকিলে অথবা উক্ত জাহাজ হইতে প্রাপ্ত প্রতিবেদন অসম্পূর্ণ, বিভ্রান্তিকর বা অযথার্থ হইলে, মহাপরিচালক ঘটনার জন্য দায়ী ব্যক্তি নির্ধারণ করিতে এবং প্রয়োজনবোধে জাহাজের মাস্টার, মালিক, ব্যবস্থাপক, এজেন্ট বা অন্য কোনো সংশ্লিষ্ট ব্যক্তির উপর দায় আরোপ করিতে পারিবেন।

(৬) কোনো মালিক, মাস্টার, ব্যবস্থাপক বা এজেন্ট যুক্তিসঙ্গত কারণ ব্যতিরেকে এই ধারার বিধান প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৭) মহাপরিচালক, এই ধারার অধীন প্রাপ্ত প্রতিবেদন বা অন্য কোনো উৎস হইতে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে তদন্ত, পরিদর্শন, অনুসন্ধান, নিরাপত্তামূলক ব্যবস্থা গ্রহণ, জাহাজ আটক, যাত্রা স্থগিতকরণ, নিবন্ধন সংশোধন, উদ্ধার কার্যক্রম সমন্বয় অথবা আইনানুগ অন্য কোনো ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন।

১৭৬ | তদন্ত। —

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

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

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

(ঘ) বাংলাদেশি জাহাজ বাংলাদেশের সমুদ্রসীমার 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 প্রিন্সিপাল অফিসার স্বয়ং না হয়, সেই উক্তরূপ নৌ দুর্ঘটনা সম্পর্কে নিকটবর্তী প্রিন্সিপাল অফিসারকে 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 প্রিন্সিপাল অফিসারকে 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 দণ্ডনীয় হইবেন;

(ঝ) যখন কোনো প্রিন্সিপাল অফিসার 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।

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।

১৭৭ | তদন্ত কর্তৃপক্ষ ।—

(১) বাংলাদেশের প্রচলিত আইন ও বিধিবিধান , প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, কোড ও মানদণ্ড অনুযায়ী, এক বা একাধিক ব্যক্তি বা সংস্থা বা ন্যূনতম ৩ (তিন) জন সদস্যবিশিষ্ট একটি স্বাধীন ও নিরপেক্ষ তদন্ত কমিটি বা তদন্তকারী কর্তৃপক্ষ (Marine Safety Investigation Body) হিসেবে নিয়োগ বা মনোনীত করিতে পারিবেন।

(২) তদন্ত কমিটির সদস্যগণ সংশ্লিষ্ট বিষয়ে প্রয়োজনীয় কারিগরি জ্ঞান, পেশাগত দক্ষতা, প্রশিক্ষণ ও অভিজ্ঞতাসম্পন্ন হইবেন এবং তদন্তের প্রকৃতি অনুসারে সার্ভেয়র, মাস্টার মেরিনার, মেরিন ইঞ্জিনিয়ার, নৌ-স্থপতি (Naval Architect), সামুদ্রিক নিরাপত্তা তদন্তকারী, মানবীয় বিষয়ক (Human Factors), দূষণ বা অন্য কোনো প্রাসঙ্গিক বিষয়ে বিশেষজ্ঞ সদস্য অন্তর্ভুক্ত করা যাইবে।

(৩) যাহার তদন্তাধীন দুর্ঘটনা বা ঘটনার সহিত প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষ স্বার্থের সংঘাত (Conflict of Interest) রহিয়াছে, তিনি উক্ত তদন্ত কমিটির সদস্য বা তদন্তকারী হিসেবে নিয়োজিত হইতে বা তদন্ত কার্যক্রমে অংশগ্রহণ করিতে পারিবেন না।

(৪) 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।

(৫) 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।

(৬) কোনো নৌ-নিরাপত্তা তদন্তের প্রতিবেদন প্রাপ্তির পর অথবা অন্য কোনো নির্ভরযোগ্য তথ্যের ভিত্তিতে যদি সরকারের নিকট প্রাথমিকভাবে (Prima Facie) প্রতীয়মান হয় যে, কোনো ব্যক্তির অযোগ্যতা, অসদাচরণ, কর্তব্যে অবহেলা, এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধি অথবা অন্য কোনো প্রচলিত আইনের লঙ্ঘন সংঘটিত হইয়াছে, তাহা হইলে সরকার—

(ক) উক্ত ব্যক্তির বিরুদ্ধে প্রযোজ্য আইন অনুযায়ী প্রশাসনিক ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে; এবং

(খ) প্রয়োজনবোধে, বিষয়টি তদন্ত, প্রসিকিউশন, শাস্তিমূলক ব্যবস্থা বা অন্যান্য আইনগত কার্যধারা গ্রহণের জন্য সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ, সংস্থা বা এখতিয়ারসম্পন্ন কর্মকর্তাকে নির্দেশ প্রদান বা নিকট প্রেরণ করিতে পারিবে।

(৭) সরকার বা মহাপরিচালক ঘটনার পুনরাবৃত্তি প্রতিরোধ, উহার ক্ষয়ক্ষতি হ্রাস, নিরাপত্তা সংস্কৃতি (Safety Culture) উন্নয়ন এবং নৌ-নিরাপত্তা, নাবিকদের নিরাপত্তা ও সামুদ্রিক পরিবেশ সংরক্ষণ নিশ্চিতকরণের উদ্দেশ্যে নিরাপত্তা সুপারিশ (Safety Recommendations), নির্দেশনা (Guidelines), নিরাপত্তা সতর্কতা (Safety Alerts), মানদণ্ড (Standards), প্রশিক্ষণ, সচেতনতামূলক কার্যক্রম, গবেষণা, তথ্য বিশ্লেষণ, পর্যবেক্ষণ, আন্তঃসংস্থা সমন্বয় এবং অন্যান্য প্রয়োজনীয় প্রতিরোধমূলক, সংশোধনমূলক বা উন্নয়নমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন।

(৮) মহাপরিচালক, অতীব গুরুতর নৌ দুর্ঘটনা (Very Serious Marine Casualty) সংক্রান্ত প্রত্যেক নিরাপত্তা তদন্তের (Marine Safety Investigation) চূড়ান্ত প্রতিবেদন এবং ভবিষ্যতে নৌ দুর্ঘটনা বা ঘটনার পুনরাবৃত্তি প্রতিরোধ বা উহার ক্ষয়ক্ষতি হ্রাসে সহায়ক নিরাপত্তা-সংক্রান্ত অনুসন্ধান প্রতিবেদন, প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন ও কোড অনুযায়ী, আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা (IMO) অথবা আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থার নিকট প্রেরণ করিতে পারিবেন এবং উহা সর্বসাধারণের অবগতির জন্য প্রকাশ করিতে পারিবেন।

(৯) মহাপরিচালক উক্ত ঘটনাসমূহের তদন্ত, রেকর্ড সংরক্ষণ, পরিসংখ্যান প্রণয়ন, বিশ্লেষণ ও প্রকাশের ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন; তবে সংশ্লিষ্ট ব্যক্তির ব্যক্তিগত তথ্যের গোপনীয়তা (Protection of Personal Data) যথাযথভাবে সংরক্ষণ করিতে হইবে।

(১০) উপধারা (২)-এর অধীন প্রস্তুতকৃত পরিসংখ্যানে, প্রযোজ্য ক্ষেত্রে, দুর্ঘটনা, আঘাত, রোগ বা মৃত্যুর সংখ্যা, প্রকৃতি, কারণ, ফলাফল, জাহাজের বিভাগ, দুর্ঘটনার ধরন, ঘটনাস্থল, জাহাজের ধরন, গ্রস টনেজ এবং সংশ্লিষ্ট নাবিকের বয়স, লিঙ্গ, পদমর্যাদা ও অন্যান্য নির্ধারিত তথ্য অন্তর্ভুক্ত থাকিবে।

(১১) যদি তদন্ত বা অনুসন্ধান এমন কোনো বিদেশি পতাকাবাহী জাহাজের এর সহিত সম্পর্কিত হয়, তাহা হইলে সরকার উক্ত প্রতিবেদন এবং সংশ্লিষ্ট সাক্ষ্য-প্রমাণের একটি অনুলিপি সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্রের উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের নিকট প্রেরণ করিতে পারিবে।

(১২) এই অংশের অধীন কোনো তদন্ত (Inquiry) বা আনুষ্ঠানিক অনুসন্ধান (Formal Investigation) সম্পন্ন হইলে, সরকার সম্পূর্ণ বা আংশিক বিষয়ে পুনঃশুনানির আদেশ প্রদান করিতে পারিবে এবং নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে পুনঃশুনানির আদেশ প্রদান করিবে, যথা:—

(ক) এমন কোনো নতুন ও গুরুত্বপূর্ণ সাক্ষ্য-প্রমাণ আবিষ্কৃত হইলে, যাহা যুক্তিসঙ্গত কারণে পূর্ববর্তী তদন্ত বা অনুসন্ধানের সময় উপস্থাপন করা সম্ভব হয় নাই; অথবা

(খ) সরকারের নিকট এইরূপ প্রতীয়মান হইলে যে, তদন্তে ঘাটতি ঘটিয়াছে বলিয়া সন্দেহের যথেষ্ট কারণ রহিয়াছে।

১৭৮ | তদন্ত পরিচালনার জন্য অন্য রাষ্ট্রের সহিত সমঝোতা ।—

(১) কোনো সামুদ্রিক দুর্ঘটনা বা সামুদ্রিক নিরাপত্তা-সংক্রান্ত ঘটনা সংঘটিত হইলে এবং উহাতে বাংলাদেশ একটি পতাকা রাষ্ট্র (Flag State), উপকূলীয় রাষ্ট্র (Coastal State) অথবা উল্লেখযোগ্য স্বার্থসম্পন্ন রাষ্ট্র (Substantially Interested State) হিসাবে সংশ্লিষ্ট থাকিলে, সরকার বা মহাপরিচালক, প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, সামুদ্রিক দুর্ঘটনা তদন্তবিষয়ক আন্তর্জাতিক কোড (Casualty Investigation Code) এবং আন্তর্জাতিক আইনের বিধান অনুযায়ী, সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্র বা রাষ্ট্রসমূহের সহিত পরামর্শক্রমে তদন্ত পরিচালনাকারী রাষ্ট্র (Marine Safety Investigating State) নির্ধারণের উদ্দেশ্যে চুক্তি বা সমঝোতায় উপনীত হইতে পারিবে।

(২) উপধারা (১) অনুযায়ী সম্পাদিত চুক্তি বা সমঝোতার ভিত্তিতে, সরকার বা মহাপরিচালক অন্য কোনো উল্লেখযোগ্য স্বার্থসম্পন্ন রাষ্ট্রকে (Substantially Interested State) সম্পূর্ণ বা আংশিকভাবে সামুদ্রিক নিরাপত্তা তদন্ত পরিচালনার দায়িত্ব অর্পণ করিতে অথবা উক্ত রাষ্ট্রের সহিত যৌথ তদন্ত পরিচালনা করিতে পারিবে।

(৩) উপধারা (১) বা (২)-এর অধীন কোনো চুক্তি বা সমঝোতা সম্পাদিত না হওয়া পর্যন্ত, অথবা চুক্তি সম্পাদনে ব্যর্থ হইলে, বাংলাদেশের এই আইন, প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন এবং আন্তর্জাতিক আইনের অধীন সামুদ্রিক নিরাপত্তা তদন্ত পরিচালনার অধিকার ও দায়িত্ব অব্যাহত থাকিবে।

(৪) অন্য কোনো রাষ্ট্র কর্তৃক পরিচালিত সামুদ্রিক নিরাপত্তা তদন্তে বাংলাদেশ পূর্ণাঙ্গভাবে অংশগ্রহণ করিলে, প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন ও আন্তর্জাতিক আইনের অধীন বাংলাদেশের তদন্ত-সংক্রান্ত বাধ্যবাধকতা যথাযথভাবে প্রতিপালিত হইয়াছে বলিয়া গণ্য করা যাইবে ।

(৫) এই আইনের অধীন বাংলাদেশ কর্তৃক কোনো সামুদ্রিক নিরাপত্তা তদন্ত পরিচালিত হইতেছে বলিয়া , কোনো উল্লেখযোগ্য স্বার্থসম্পন্ন রাষ্ট্রের (Substantially Interested State) নিজস্ব আইন ও প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশনের অধীন পৃথক সামুদ্রিক নিরাপত্তা তদন্ত পরিচালনার অধিকার ক্ষুণ্ন হইবে না; তবে সম্ভবপর ক্ষেত্রে তদন্তসমূহের কার্যক্রম সমন্বয়ের মাধ্যমে সাক্ষ্য-প্রমাণ সংরক্ষণ, সাক্ষীর উপস্থিতি এবং তদন্ত কার্যক্রমে অপ্রয়োজনীয় প্রতিবন্ধকতা পরিহার করিতে হইবে।

১৭৯ | নৌ দুর্ঘটনা , নাবিকের অযোগ্যতা, অসদাচরণ বা শৃঙ্খলাভঙ্গ সংক্রান্ত বিচারিক অনুসন্ধান।—

(১) কোনো নৌ দুর্ঘটনার বিষয়ে, সরকার যদি এই মর্মে সন্তুষ্ট হন যে, উক্ত নৌ দুর্ঘটনা সম্পর্কে বিচারিক অনুসন্ধান (Judicial Inquiry) অনুষ্ঠিত হওয়া প্রয়োজন, তাহা হইলে সরকার একজন কর্মকর্তাকে এই ধারার অধীন ক্ষমতাপ্রাপ্ত আদালতে বিচারিক অনুসন্ধানের জন্য আবেদন করিবার নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন; এবং উক্ত আবেদন প্রাপ্তির পর আদালত উক্ত নৌ দুর্ঘটনা সম্পর্কে বিচারিক অনুসন্ধান পরিচালনা করিবে।

(২) সরকার কর্তৃক বিশেষভাবে ক্ষমতাপ্রাপ্ত প্রথম শ্রেণির জুডিসিয়াল ম্যাজিস্ট্রেট (Judicial Magistrate of the First Class) এই অধ্যায়ের অধীন নৌ দুর্ঘটনা সম্পর্কিত বিচারিক অনুসন্ধান পরিচালনা করিবার এখতিয়ারসম্পন্ন হইবেন।

(৩) সরকার বা মহাপরিচালক যদি এইরূপ বিশ্বাস করার যুক্তিসঙ্গত কারণ পান যে, কোনো নাবিক অযোগ্যতা, অসদাচরণ, শৃঙ্খলাভঙ্গ, অবহেলা বা অন্য কোনো বেআইনি কার্য দ্বারা কোনো সামুদ্রিক দুর্ঘটনা ঘটাইয়াছেন অথবা উহার জন্য দায়ী, তাহা হইলে সরকার বিষয়টি তদন্তের জন্য উপযুক্ত আদালত অথবা সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো ব্যক্তির নিকট প্রেরণ করিতে পারিবে।

(৪) তদন্ত আরম্ভের পূর্বে অভিযুক্ত নাবিককে অভিযোগের বিবরণ লিখিতভাবে প্রদান করিতে হইবে এবং তাহাকে আত্মপক্ষ সমর্থনের যুক্তিসঙ্গত সুযোগ প্রদান করিতে হইবে।

(৫) এই ধারার অধীন তদন্ত পরিচালনাকালে আদালত বা সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত ব্যক্তি সাক্ষী তলব, সাক্ষ্য গ্রহণ, দলিল বা অন্যান্য প্রমাণ উপস্থাপনের নির্দেশ প্রদান এবং তদন্ত পরিচালনার জন্য ফৌজদারি কার্যধারায় আদালতের ন্যায় প্রয়োজনীয় সকল ক্ষমতা প্রয়োগ করিতে পারিবেন।

(৬) তদন্ত শেষে আদালত বা সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত ব্যক্তি অনুসন্ধানে গৃহীত সাক্ষ্য-প্রমাণসহ তাহার সিদ্ধান্তসমূহের পূর্ণাঙ্গ প্রতিবেদন সরকারের নিকট প্রেরণ করিবে এবং অনুসন্ধানকৃত বিষয়সমূহ সম্পর্কে প্রয়োজনীয় মনে করিলে সুপারিশ প্রদান করিতে পারিবে।

১৮০ | নির্দিষ্ট অন্যান্য জলযানের ক্ষেত্রে এই অধ্যায়ের বিধানের প্রযোজ্যতা।—

এই অধ্যায়ের অনুসন্ধান-সংক্রান্ত বিধানাবলি, প্রয়োজনীয় অভিযোজন সাপেক্ষে, অন্যান্য জাহাজের ক্ষেত্রে যেরূপ প্রযোজ্য, সেইরূপে অন্যান্য জাহাজের ক্ষেত্রেও প্রযোজ্য হইবে।

দ্বাদশ অধ্যায়

দূষণ, দূষণ প্রতিরোধ

১৮১ | দূষণ প্রতিরোধ।—

(১) সামুদ্রিক পরিবেশ সংরক্ষণ এবং দূষণ প্রতিরোধের উদ্দেশ্যে, জাহাজ পরিচালনা, ব্যবস্থাপনা বা উহার কার্যক্রম হইতে সৃষ্ট বা নির্গত তৈল, ক্ষতিকর তরল রাসায়নিক পদার্থ, প্যাকেটজাত ক্ষতিকর পদার্থ, পয়ঃনিষ্কাশিত বর্জ্য, আবর্জনা, প্লাস্টিক, ব্যালাস্ট পানি, বায়ুদূষণকারী গ্যাস, শব্দ, এন্টি-ফাউলিং সিস্টেম, জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াকরণজনিত বর্জ্য এবং অন্যান্য ক্ষতিকর পদার্থ দ্বারা দূষণ প্রতিরোধ বাংলাদেশের প্রচলিত আইন, তদধীন প্রণীত বিধি-বিধান এবং বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত তফসিল-১ এ উল্লিখিত আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহের বিধান এবং সময় সময়, এতদ্‌বিষয়ে মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক নিযুক্ত উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের নির্দেশনার আলোকে ও শর্তাধীনে বাস্তবায়িত হইবে।

(২) প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজ, বিদেশি জাহাজ, ভাসমান স্থাপনা, অফশোর স্থাপনা, প্ল্যাটফর্ম, টার্মিনাল এবং বন্দর কর্তৃক—

(ক) বাংলাদেশের বন্দর, উপকূল, সামুদ্রিক অঞ্চল, উপকূলীয় জলসীমা এবং সামুদ্রিক পরিবেশে দূষণ প্রতিরোধ করিতে হইবে;

(খ) ক্ষতিকর পদার্থ বা উহা-সম্বলিত কোনো মিশ্রণের নিঃসরণ (Discharge), নির্গমন (Emission) অথবা সমুদ্রে নিক্ষেপ (Dumping) প্রতিরোধে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে হইবে;

(গ) পরিবেশ দূষণ বা সামুদ্রিক পরিবেশের ক্ষতি সাধন করে বা করিবার সম্ভাবনা সৃষ্টি করে এমন কোনো কার্যক্রম পরিচালনা করা যাইবে না;

(ঘ) কোনো জাহাজের মালিক, মাস্টার বা দায়িত্বপ্রাপ্ত ব্যক্তি দূষণ প্রতিরোধ সংক্রান্ত প্রযোজ্য সকল শর্ত, সনদপত্র, অনুমোদিত পরিকল্পনা (Plans), রেকর্ড বহি, লগবুক, তথ্য, বিজ্ঞপ্তি, কার্যকর দূষণ-নিয়ন্ত্রণ সংক্রান্ত জাহাজের নির্মাণ, কাঠামো, যন্ত্রপাতি ও জরিপ সরঞ্জাম এবং অন্যান্য নির্ধারিত ব্যবস্থা নিশ্চিত না করিয়া জাহাজ সমুদ্রে প্রেরণ করিবেন না বা পরিচালনা করিবেন না;

(ঙ) কোনো বাংলাদেশি জাহাজ বাংলাদেশের সমুদ্রসীমার অভ্যন্তরে বা বাহিরে এমনভাবে পরিচালিত হইবে না, যাহাতে সামুদ্রিক পরিবেশ দূষিত হয় বা পরিবেশের ক্ষতিসাধন ঘটে;

(চ) সরকারের বা ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষের পূর্বানুমতি ব্যতিরেকে কোনো জাহাজ, বন্দর, টার্মিনাল, অফশোর প্ল্যাটফর্ম বা সমুদ্রে স্থাপিত অন্য কোনো কৃত্রিম স্থাপনা উপকূলীয় জলসীমায় কোনো বর্জ্য, পদার্থ বা বস্তু নিক্ষেপ (Dumping) করিতে পারিবে না;

(৩) এই অংশের অধীন প্রয়োজনীয় শর্ত পূরণ না হইলে কোনো দূষণ প্রতিরোধ সনদ বা সংশ্লিষ্ট সনদ প্রদান বা নবায়ন করা যাইবে না।

(৪) সরকার, প্রজ্ঞাপন দ্বারা, বিশেষ সুরক্ষিত সামুদ্রিক এলাকা (Special Area), সংবেদনশীল সামুদ্রিক এলাকা বা দূষণ-নিয়ন্ত্রণ এলাকা ঘোষণা করিতে পারিবে এবং উক্ত এলাকাসমূহের জন্য অধিকতর কঠোর পরিবেশগত মানদন্ড নির্ধারণ করিতে পারিবে।

৫) সরকার মানবস্বাস্থ্য, সামুদ্রিক জীববৈচিত্র্য, জীবন্ত সম্পদ, উপকূলীয় পরিবেশ বা সমুদ্রের বৈধ ব্যবহার ক্ষতিগ্রস্ত হইতে পারে এমন বর্জ্য, পদার্থ বা অন্যান্য বস্তু সমুদ্রে নিক্ষেপ (Dumping) নিয়ন্ত্রণ, সীমিতকরণ বা নিষিদ্ধকরণের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে।

(৬) সরকার, প্রজ্ঞাপন দ্বারা, উপকূলীয় জলসীমায় কোন কোন পদার্থ বা বস্তু নির্দিষ্ট শর্তসাপেক্ষে নিক্ষেপ করা যাইবে এবং উহা সম্পর্কিত অনুমতি গ্রহণের পদ্ধতি নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(৭) জাহাজের নিরাপত্তা, মানবজীবন রক্ষা অথবা সমুদ্রে জীবনরক্ষামূলক কার্যক্রম পরিচালনার স্বার্থে অনিবার্যভাবে সংঘটিত নিঃসরণ বা নির্গমনের ক্ষেত্রে, বিধি দ্বারা নির্ধারিত শর্ত সাপেক্ষে, উপধারা (২) এর বিধান প্রযোজ্য হইবে না।

(৮) সরকার বা মহাপরিচালক, এই ধারার উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের জন্য প্রয়োজনীয় নির্দেশনা, মানদণ্ড, প্রযুক্তিগত শর্ত, জরিপ, পরিদর্শন, প্রতিবেদন, সনদায়ন এবং অন্যান্য ব্যবস্থা নির্ধারণ করিতে পারিবেন।

(৯) কোনো জাহাজ উপধারা (২)-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 ১৫,০০০ (পনের 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 ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(১০) কোনো জাহাজ উপধারা (২)-এর কোনো শর্ত ভঙ্গ করিলে, মহাপরিচালক, উপধারা (৯)-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।

১৮২ | বন্দর বর্জ্য গ্রহণ সুবিধা ।—

(১) প্রত্যেক বন্দর, টার্মিনাল, জাহাজ নির্মাণাগার, জাহাজ মেরামত কেন্দ্র, জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াকরণ কেন্দ্র এবং অন্যান্য নির্ধারিত স্থাপনায়, প্রযোজ্য দূষণ প্রতিরোধ সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক কনভেনশন ও এই আইনের বিধান অনুসারে, পর্যাপ্ত বর্জ্য গ্রহণ সুবিধা (Reception Facilities) স্থাপন, পরিচালনা এবং উহার তত্ত্বাবধান, পর্যবেক্ষণ ও নির্দেশনা নিশ্চিত করিতে হইবে।

(২) সরকার, বন্দর কর্তৃপক্ষ, টার্মিনাল অপারেটর, জাহাজ নির্মাণাগার, জাহাজ মেরামত কেন্দ্র, জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াকরণ কেন্দ্র বা অন্য কোনো সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে এই মর্মে নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে যে, জাহাজের পরিচালনা, রক্ষণাবেক্ষণ, মেরামত, পুনঃপ্রক্রিয়াকরণ বা অন্যান্য কার্যক্রম হইতে উৎপন্ন বর্জ্য, অবশিষ্টাংশ (Residue), দূষণকারী পদার্থ বা ক্ষতিকর সামগ্রী নিরাপদ ও পরিবেশসম্মত উপায়ে সংগ্রহ, সংরক্ষণ, পরিবহন, প্রক্রিয়াজাতকরণ এবং অপসারণের ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে হইবে।

(৩) বর্জ্য গ্রহণ সুবিধা প্রদানকারী কোনো বন্দর কর্তৃপক্ষ বা বন্দর কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে উক্ত সুবিধা প্রদানকারী কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান, সরকার কর্তৃক নির্ধারিত বা অনুমোদিত হারে উক্ত সুবিধা ব্যবহারের জন্য ফি, চার্জ বা মাশুল আরোপ করিতে পারিবে এবং উহার ব্যবহার সম্পর্কিত শর্ত নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(৪) সরকার যদি এই মর্মে সন্তুষ্ট হন যে, কোনো বন্দর, টার্মিনাল বা স্থানে পর্যাপ্ত বর্জ্য গ্রহণ সুবিধা বিদ্যমান নাই অথবা বিদ্যমান সুবিধা জাহাজসমূহকে দূষণ প্রতিরোধ সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক কনভেনশন বা এই আইনের বিধান প্রতিপালনে সক্ষম করিবার জন্য যথেষ্ট নহে, তাহা হইলে সরকার লিখিত আদেশ দ্বারা সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে নির্ধারিত সময়ের মধ্যে উক্ত সুবিধা স্থাপন বা স্থাপনের ব্যবস্থা গ্রহণের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে।

(৫) কোনো বন্দর, টার্মিনাল, জাহাজ নির্মাণাগার, জাহাজ মেরামত কেন্দ্র, জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াকরণ কেন্দ্র বা অন্য কোনো কর্তৃপক্ষ উপধারা (৪) এর অধীন প্রদত্ত নির্দেশ প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য উহা এই আইনের অধীন নির্ধারিত দণ্ড, প্রশাসনিক ব্যবস্থা বা অন্যান্য আইনানুগ প্রতিকারের আওতাভুক্ত হইবে।

(৬) সরকার বা মহাপরিচালক বর্জ্য গ্রহণ সুবিধার মান, সক্ষমতা, পরিচালনা পদ্ধতি, রেকর্ড সংরক্ষণ, প্রতিবেদন প্রদান, পরিদর্শন এবং পরিবেশগত মানদণ্ড সম্পর্কিত বিধান প্রণয়ন বা নির্দেশনা জারি করিতে পারিবেন।

১৮৩ | দূষণ নিয়ন্ত্রণ, প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ এবং ঘটনা প্রতিবেদন।—

(১) কোনো জাহাজ হইতে কার্গো, তৈল, ক্ষতিকর পদার্থ, বিষাক্ত তরল পদার্থ অথবা অন্য কোনো দূষণকারী পদার্থ নির্গত, নিঃসৃত বা সমুদ্রে পতিত হইলে, অথবা উহা ঘটিবার সম্ভাবনা থাকিলে এবং তাহার ফলে বায়ুমণ্ডল, সামুদ্রিক পরিবেশ, উপকূল, উপকূলীয় জলসীমা বা সংশ্লিষ্ট স্বার্থের ক্ষতি বা দূষণের আশঙ্কা সৃষ্টি হইলে, জাহাজের মাস্টার অবিলম্বে নির্ধারিত পদ্ধতিতে মহাপরিচালক বা সরকার কর্তৃক নির্ধারিত কর্তৃপক্ষকে উক্ত ঘটনার বিবরণ প্রদান করিবেন।

(২) উপধারা (১) এর অধীন কোনো দূষণ ঘটনা সম্পর্কে অবহিত হইলে, সরকার বা মহাপরিচালক অবিলম্বে বিষয়টি বিবেচনায় লইবেন এবং জাহাজের মালিক, মাস্টার, এজেন্ট, চার্টারার, অপারেটর, লিজগ্রহীতা বা লাইসেন্সধারীকে লিখিত নোটিশ দ্বারা নিম্নবর্ণিত এক বা একাধিক ব্যবস্থা গ্রহণের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন, যথা:—

(ক) ক্ষতিকর পদার্থের নির্গমন বা নিঃসরণ প্রতিরোধ, সীমিতকরণ বা বন্ধ করা;

(খ) কার্গো, তৈল, ক্ষতিকর তরল পদার্থ বা অন্যান্য দূষণকারী পদার্থ নিরাপদ পদ্ধতিতে অপসারণ বা স্থানান্তর করা;

(গ) জাহাজকে নির্ধারিত নিরাপদ স্থানে সরাইয়া লইয়া যাওয়া;

(ঘ) সমুদ্রপৃষ্ঠে ভাসমান তৈল, রাসায়নিক পদার্থ বা অন্যান্য দূষণকারী পদার্থ অপসারণ, সংগ্রহ বা নিয়ন্ত্রণ করা;

(ঙ) জাহাজ, কার্গো বা জাহাজে রক্ষিত সামগ্রী নির্ধারিত স্থান হইতে অপসারণে নিষেধাজ্ঞা আরোপ করা; অথবা

(চ) দূষণ প্রতিরোধ, প্রশমন বা ক্ষতি হ্রাসের জন্য প্রয়োজনীয় অন্য কোনো ব্যবস্থা গ্রহণ করা।

(৩) কোনো জাহাজ পরিত্যক্ত (Abandoned) হইয়া থাকিলে অথবা উক্ত জাহাজ হইতে প্রাপ্ত প্রতিবেদন অসম্পূর্ণ, বিভ্রান্তিকর বা অযথার্থ হইলে, সরকার বা মহাপরিচালক উক্ত ঘটনার জন্য জাহাজের মালিক, মাস্টার বা অন্য কোনো দায়ী ব্যক্তির দায় নির্ধারণ করিতে পারিবেন।

(৪) ক্ষতিকর পদার্থের নির্গমন বা নিঃসরণের ফলে যদি উপকূল, উপকূলীয় জলসীমা, সামুদ্রিক পরিবেশ বা সংশ্লিষ্ট স্বার্থের প্রতি গুরুতর ও আসন্ন বিপদের (Grave and Imminent Danger) সৃষ্টি হয়, তাহা হইলে সরকার বা মহাপরিচালক উক্ত বিপদ প্রতিরোধ, প্রশমন বা অপসারণের জন্য প্রয়োজনীয় সকল ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন।

(৫) কোনো ব্যক্তি উপধারা (২) এর অধীন প্রদত্ত নির্দেশ প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে, সরকার বা মহাপরিচালক, উক্ত ব্যক্তির বিরুদ্ধে অন্য কোনো আইনগত ব্যবস্থা গ্রহণের ক্ষমতা অক্ষুণ্ণ রাখিয়া, নিজ উদ্যোগে বা অন্য কোনো সংস্থার মাধ্যমে—

(ক) নির্দেশিত কার্যক্রম বাস্তবায়ন করিতে; এবং

(খ) দূষণ নিয়ন্ত্রণ, প্রশমন, অপসারণ বা প্রতিরোধের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন।

(৬) উপধারা (৫) এর অধীন গৃহীত ব্যবস্থার ফলে সরকার বা কোনো সরকারি সংস্থা কর্তৃক ব্যয়িত সকল অর্থ, খরচ, ক্ষতিপূরণ, উদ্ধার ব্যয়, পরিষ্কারকরণ ব্যয় ও আনুষঙ্গিক ব্যয় সংশ্লিষ্ট দায়ী ব্যক্তির নিকট হইতে সরকারি পাওনা (Government Dues) হিসাবে আদায়যোগ্য হইবে।

(৭) উপধারা (৬) এর অধীন আদায়যোগ্য অর্থ সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি নির্ধারিত সময়ের মধ্যে পরিশোধ না করিলে, উক্ত অর্থ সংশ্লিষ্ট জাহাজ, কার্গো বা দায়ী ব্যক্তির মালিকানাধীন অন্য কোনো জাহাজের উপর চার্জ (Charge) হিসাবে গণ্য হইবে এবং সরকার উহা আটক, জব্দ বা বিক্রয় করিয়া উক্ত অর্থ ও প্রযোজ্য সুদ আদায় করিতে পারিবে।

(৮) সরকার, মহাসাগর, বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চল, উপকূলীয় জলসীমা বা বাংলাদেশের সামুদ্রিক স্বার্থের প্রতি দূষণজনিত গুরুতর ও আসন্ন বিপদ প্রতিরোধ, প্রশমন বা অপসারণের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে, যদিও উক্ত ঘটনা বাংলাদেশের সমুদ্রসীমার বাহিরে সংঘটিত হইয়া থাকে।

(৯) সরকার এবং মহাপরিচালক উপকূলীয় জলসীমায় সংঘটিত দূষণ ঘটনার দ্রুত ও কার্যকর মোকাবিলার জন্য জাতীয় জরুরি প্রতিক্রিয়া ব্যবস্থা (National Oil Spill Contingency Plan) বা আঞ্চলিক জরুরি পরিকল্পনায় অর্পিত দায়িত্বাবলী পালন করিবে।

(১০) এই ধারার অধীন গৃহীত কোনো ব্যবস্থা দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি বা সংস্থা প্রযোজ্য আইনের অধীন ক্ষতিপূরণ দাবি করিবার অধিকার হইতে বঞ্চিত হইবেন না।

১৮৪। দূষণ প্রতিরোধ ও প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য নির্দেশ প্রদানের ক্ষমতা।—

(১) ধারা ১৮৩ এর অধীন কোনো দূষণ ঘটনা প্রতিরোধ, নিয়ন্ত্রণ, প্রশমন বা অপসারণের উদ্দেশ্যে, সরকার বা সরকার কর্তৃক এই উদ্দেশ্যে ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মকর্তা, লিখিত আদেশ দ্বারা কোনো বাংলাদেশি জাহাজ, ভাসমান স্থাপনা, সরঞ্জাম বা সহায়ক যানের মালিক, অপারেটর বা দায়িত্বপ্রাপ্ত ব্যক্তিকে উক্ত আদেশে উল্লেখিত সেবা, সহায়তা, সরঞ্জাম বা সম্পদ প্রদান করিবার নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

(২) উপধারা (১) এর অধীন প্রদত্ত নির্দেশ অনুসারে সেবা, সহায়তা, জাহাজ, সরঞ্জাম বা অন্যান্য সম্পদ প্রদানকারী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের ন্যায্য ভাড়া, চার্টার হায়ার, সেবা মূল্য বা অন্যান্য প্রাপ্য অর্থ বর্তমান বাজারদর বিবেচনায় প্রদান করা হইবে:

তবে শর্ত থাকে যে, ভাড়া, চার্টার হায়ার বা সেবা মূল্যের হার নির্ধারিত না থাকিলে অথবা উহা লইয়া কোনো বিরোধ দেখা দিলে, সরকার সাক্ষ্য, দলিল, হিসাবপত্র এবং অন্যান্য প্রাসঙ্গিক তথ্য বিবেচনা করিয়া লিখিত আদেশের মাধ্যমে উক্ত হার নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(৩) এই অংশের উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের জন্য মহাপরিচালক—

(ক) সরকারের কোনো কর্মকর্তা, স্থানীয় কর্তৃপক্ষের কর্মকর্তা, আইন-শৃঙ্খলা রক্ষাকারী বাহিনীর সদস্য অথবা অন্য কোনো উপযুক্ত ব্যক্তির সেবা প্রত্যাশা বা তলব করিতে পারিবেন; এবং

(খ) সরকার, বন্দর কর্তৃপক্ষ, স্থানীয় কর্তৃপক্ষ, সরকারি বা বেসরকারি সংস্থা অথবা অন্য কোনো প্রতিষ্ঠানের নিকট বিদ্যমান দূষণ প্রতিরোধ, দূষণ নিয়ন্ত্রণ, উদ্ধার বা জরুরি প্রতিক্রিয়া সংক্রান্ত সরঞ্জাম, যন্ত্রপাতি, যানবাহন, জাহাজ বা অন্যান্য সম্পদ ব্যবহারের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

(৪) উপধারা (৩) এর অধীন সেবা, সহায়তা বা সম্পদ প্রদানের জন্য নির্দেশপ্রাপ্ত প্রত্যেক ব্যক্তি, কর্তৃপক্ষ, সংস্থা বা প্রতিষ্ঠান উক্ত নির্দেশ যথাযথভাবে প্রতিপালন করিতে বাধ্য থাকিবে।

(৫) কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান যুক্তিসঙ্গত কারণ ব্যতিরেকে এই ধারার অধীন প্রদত্ত নির্দেশ প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি এই আইনের অধীন নির্ধারিত দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৬) এই ধারার অধীন গৃহীত কার্যক্রমের ফলে ব্যয়িত অর্থ, প্রদত্ত সেবা, ব্যবহৃত সরঞ্জাম বা অন্যান্য সম্পদের জন্য প্রদেয় অর্থ ধারা ১৮৩ এর বিধান অনুযায়ী দূষণের জন্য দায়ী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের নিকট হইতে সরকারি পাওনা হিসাবে আদায়যোগ্য হইবে।

১৮৫ | দূষণ পর্যবেক্ষণ, সনাক্তকরণ ও নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থা।—

(১) সরকার, এই অংশের বিধান বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে সামুদ্রিক পরিবেশ দূষণের পর্যবেক্ষণ, সনাক্তকরণ, মূল্যায়ন, প্রতিরোধ, নিয়ন্ত্রণ ও প্রশমনের জন্য প্রয়োজনীয় এবং বাস্তবসম্মত ব্যবস্থা, পদ্ধতি, মানদন্ড ও প্রোটোকল নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(২) উপধারা (১) এর অধীন সরকার, প্রয়োজনে জাহাজ, বন্দর, টার্মিনাল, অফশোর স্থাপনা, উপকূলীয় এলাকা বা অন্য কোনো উৎস হইতে সৃষ্ট দূষণ পর্যবেক্ষণের জন্য পরিদর্শন, নমুনা সংগ্রহ, পরীক্ষণ, নজরদারি, তথ্য সংগ্রহ, দূর-অনুধাবন (Remote Sensing), স্যাটেলাইট পর্যবেক্ষণ অথবা অন্য কোনো প্রযুক্তিগত ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে।

(৩) এই ধারার অধীন সংগৃহীত তথ্য, নমুনা, প্রতিবেদন বা পরীক্ষার ফলাফল দূষণ-সংক্রান্ত তদন্ত, প্রশাসনিক কার্যক্রম বা বিচারিক কার্যধারায় প্রমাণ হিসাবে ব্যবহারযোগ্য হইবে।

১৮৬ | বিশ্লেষক নিয়োগ।—

(১) সরকার, এই অংশের অধীন সংঘটিত দূষণ-সংক্রান্ত ঘটনা, নমুনা, পদার্থ বা বর্জ্যের পরীক্ষণ, বিশ্লেষণ ও মূল্যায়নের উদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় সংখ্যক বিশ্লেষক (Analyst) নিয়োগ করিতে পারিবে।

(২) সরকার, প্রজ্ঞাপন দ্বারা বা আদেশক্রমে, কোনো বিশ্লেষকের ক্ষমতা, কার্যপরিধি, দায়িত্ব এবং কার্যসম্পাদনের শর্তাবলি নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(৩) কোনো বিশ্লেষক কর্তৃক প্রস্তুতকৃত পরীক্ষণ প্রতিবেদন, বিশ্লেষণ প্রতিবেদন বা প্রত্যয়নপত্র, বিপরীত প্রমাণিত না হওয়া পর্যন্ত, উহাতে বর্ণিত বিষয়সমূহের প্রাথমিক সাক্ষ্য (Prima Facie Evidence) হিসাবে গণ্য হইবে।

(৪) কোনো বিশ্লেষক এই অংশের উদ্দেশ্য পূরণকল্পে নির্ধারিত পদ্ধতিতে নমুনা গ্রহণ, পরীক্ষা, বিশ্লেষণ এবং প্রতিবেদন প্রস্তুত করিতে পারিবেন।

১৮৭ | টেকসই নৌপরিবহন, সবুজ সামুদ্রিক উন্নয়ন এবং গ্রিনহাউস গ্যাস নির্গমন হ্রাস।—

(১) সরকার, বাংলাদেশের উপর প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, জাতীয় নীতি এবং দেশের সামাজিক, অর্থনৈতিক ও পরিবেশগত বাস্তবতা বিবেচনায় লইয়া, জাহাজ হইতে গ্রিনহাউস গ্যাস (Greenhouse Gas-GHG) নির্গমন হ্রাস, জ্বালানি দক্ষতা (Energy Efficiency) বৃদ্ধি, বিকল্প ও নিম্ন-কার্বন জ্বালানির ব্যবহার, সবুজ নৌপরিবহন (Green Shipping), সবুজ বন্দর (Green Port), পরিবেশবান্ধব সামুদ্রিক অবকাঠামো (Green Maritime Infrastructure) এবং টেকসই সামুদ্রিক পরিবহন (Sustainable Maritime Transport) উন্নয়নের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় নীতি, পরিকল্পনা, মানদন্ড, নির্দেশিকা ও অন্যান্য ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে।

(২) সরকার বা মহাপরিচালক, নতুন জাহাজ, বন্দর, টার্মিনাল, শিপইয়ার্ড, জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ স্থাপনা, বাংকারিং সুবিধা, অফশোর স্থাপনা, সামুদ্রিক শিল্পপ্রতিষ্ঠান অথবা অন্য কোনো নৌপরিবহন-সংশ্লিষ্ট প্রকল্প, অবকাঠামো বা স্থাপনা পরিকল্পনা, অনুমোদন, নির্মাণ, সম্প্রসারণ বা আধুনিকায়নের ক্ষেত্রে, প্রযোজ্য অবস্থায়,

জ্বালানি দক্ষতা, গ্রিনহাউস গ্যাস নির্গমন হ্রাস, জলবায়ু সহনশীলতা (Climate Resilience), পরিবেশগত স্থায়িত্ব (Environmental Sustainability), পরিচ্ছন্ন জ্বালানির ব্যবহার এবং সবুজ প্রযুক্তি (Green Technology) অন্তর্ভুক্তির বিষয়টি বিবেচনা করিবে।

(৩) উপধারা (১) ও (২)-এর অধীন কোনো নীতি, প্রকল্প, কর্মসূচি বা বাধ্যবাধকতা গ্রহণের পূর্বে সরকার, প্রয়োজনবোধে, অর্থনৈতিক, সামাজিক, পরিবেশগত, প্রযুক্তিগত ও বাণিজ্যিক প্রভাব মূল্যায়ন (Impact Assessment) করিবে এবং বাংলাদেশের জাতীয় স্বার্থ, উন্নয়ন অগ্রাধিকার, বাণিজ্যিক প্রতিযোগিতা, জাহাজমালিক, বন্দর, নাবিক, বিনিয়োগ এবং সামুদ্রিক শিল্পের উপর সম্ভাব্য প্রভাব বিবেচনা করিবে।

(৪) এই ধারার অধীন গৃহীত কোনো ব্যবস্থা বাংলাদেশের অর্থনীতি, বৈদেশিক বাণিজ্য, সামুদ্রিক পরিবহন, বন্দর কার্যক্রম অথবা জাতীয় উন্নয়নের উপর অযৌক্তিক বা অসামঞ্জস্যপূর্ণ বিরূপ প্রভাব সৃষ্টি (No disproportionate Economic Impact) না করিয়া ধাপে ধাপে (Phased), ন্যায্য (Just), বাস্তবসম্মত (Practical) এবং বাংলাদেশের জাতীয় পরিস্থিতির (National Circumstances) সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণভাবে বাস্তবায়িত হইবে।

(৫) এই ধারার উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের জন্য সরকার বা মহাপরিচালক গবেষণা, সক্ষমতা বৃদ্ধি, নির্গমন পর্যবেক্ষণ, তথ্য সংগ্রহ, পাইলট প্রকল্প, অংশীজনের সহিত পরামর্শ, আর্থিক ও প্রযুক্তিগত প্রণোদনা এবং অন্যান্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন।

ত্রয়োদশ অধ্যায়

তৈল দূষণের দায়, বাধ্যতামূলক বিমা

১৮৮| এই অধ্যায়ের প্রয়োগ।—

এই অধ্যায়ের বিধান নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে, যথা:—

(ক) বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত 'তৈল দূষণের দায় কনভেনশন' এবং 'বাঙ্কার কনভেনশন' এর আওতাভুক্ত কোনো জাহাজ কর্তৃক সংঘটিত তৈল দূষণজনিত ক্ষতির ক্ষেত্রে, যাহা—

(অ) বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত উক্ত কনভেনশনসমূহের কোনো পক্ষভুক্ত রাষ্ট্রের এখতিয়ারাধীন এলাকায় কোনো বাংলাদেশি জাহাজ কর্তৃক সংঘটিত; অথবা

(আ) বাংলাদেশের জলসীমা, আঞ্চলিক সমুদ্র, একচেটিয়া অর্থনৈতিক অঞ্চল (Exclusive Economic Zone) অথবা আন্তর্জাতিক আইন অনুযায়ী বাংলাদেশের অধিকার বা এখতিয়ারাধীন সমুদ্রাঞ্চলে কোনো বাংলাদেশি বা বিদেশি জাহাজ কর্তৃক সংঘটিত;

১৪/০৭/২০২৬

(খ) উপধারা (ক)-এ উল্লিখিত তৈল দূষণজনিত ক্ষতি প্রতিরোধ, নিয়ন্ত্রণ, প্রশমন (Mitigation) বা হ্রাসকরণের উদ্দেশ্যে, যেখানেই গৃহীত হউক না কেন, গৃহীত সকল প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা (Preventive Measures)-এর ক্ষেত্রে।

ব্যাখ্যাঃ 'তৈল দূষণের দায় কনভেনশন' বলিতে আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

'বাঙ্কার কনভেনশন ' বলিতে আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

১৮৯ | সংজ্ঞা।—

এই অধ্যায়ে , বিষয় বা প্রসঙ্গের পরিপন্থী কোনো কিছু না থাকিলে,

(১) 'তৈলবাহী জাহাজ (Oil Tanker)' অর্থ এমন কোনো সমুদ্রগামী জাহাজ বা সমুদ্রে চলাচলকারী জলযান, যাহা পণ্য হিসেবে বাল্ক আকারে (In Bulk) তেল পরিবহনের উদ্দেশ্যে নির্মিত বা অভিযোজিত (Constructed or Adapted); তবে বাল্ক আকারে তেল ও অন্যান্য পণ্য উভয়ই পরিবহনে সক্ষম কোনো জাহাজ কেবল তখনই বাল্ক তৈলবাহী জাহাজ বলিয়া গণ্য হইবে, যখন উহা প্রকৃতপক্ষে বাল্ক আকারে তেল পরিবহন করিতেছে অথবা উক্ত পরিবহনের অব্যবহিত পরবর্তী সমুদ্রযাত্রায় রহিয়াছে, যদি না প্রমাণিত হয় যে, জাহাজে পূর্ববর্তী বাল্ক তেল পরিবহনের কোনো অবশিষ্টাংশ (Oil Residues) বিদ্যমান নাই।

(২) 'তৈল' অর্থ স্থায়ী প্রকৃতির (Persistent) হাইড্রোকার্বনজাত খনিজ তেল (Hydrocarbon Mineral Oil), যাহার মধ্যে অপরিশোধিত তেল (Crude Oil), জ্বালানি তেল (Fuel Oil), ভারী ডিজেল তেল (Heavy Diesel Oil) এবং লুব্রিকেটিং তেল (Lubricating Oil) অন্তর্ভুক্ত; এবং উহা জাহাজে পণ্য (Cargo) অথবা বাঙ্কার জ্বালানি (Bunker Fuel) হিসেবে বহন করা হউক না কেন।

(৩) 'বাঙ্কার তেল (Bunker Oil)' অর্থ জাহাজের চালনা, পরিচালনা বা সহায়ক যন্ত্রপাতি পরিচালনার উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত বা ব্যবহারের জন্য নির্ধারিত যে কোনো হাইড্রোকার্বনজাত খনিজ তেল (Hydrocarbon Mineral Oil), যাহার মধ্যে লুব্রিকেটিং তেল (Lubricating Oil) এবং উক্ত তেলের অবশিষ্টাংশ (Oil Residues) অন্তর্ভুক্ত থাকিবে।

(৪) "তৈল দূষণজনিত ক্ষতি (Pollution Damage)" অর্থ—

(ক) জাহাজ হইতে তৈল নিঃসরণ (Escape) বা নির্গমন (Discharge)-এর ফলে, উক্ত নিঃসরণ বা নির্গমন যেখানেই সংঘটিত হউক না কেন, জাহাজের বাহিরে সৃষ্ট দূষণের কারণে সংঘটিত যেকোনো ক্ষতি বা লোকসান;

তবে শর্ত থাকে যে, পরিবেশের অবক্ষয় বা ক্ষতির জন্য ক্ষতিপূরণ, উক্ত অবক্ষয় বা ক্ষতির ফলে সৃষ্ট লাভের ক্ষতি (Loss of Profit) ব্যতীত, কেবলমাত্র পরিবেশ পুনর্বহাল (Reinstatement)-এর উদ্দেশ্যে গৃহীত অথবা গৃহীত হইবে এইরূপ যুক্তিসঙ্গত ব্যবস্থার প্রকৃত ব্যয়ের মধ্যে সীমাবদ্ধ থাকিবে; এবং

(খ) উক্ত তৈল দূষণ প্রতিরোধ, নিয়ন্ত্রণ, প্রশমন বা হ্রাসকরণের উদ্দেশ্যে গৃহীত প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা (Preventive Measures)-এর ব্যয় এবং এইরূপ প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থার ফলে সৃষ্ট পরবর্তী ক্ষতি বা লোকসান।

(৫) "প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা (Preventive Measures)" অর্থ কোনো দুর্ঘটনা বা ঘটনা সংঘটিত হওয়ার পর, তৈল দূষণজনিত ক্ষতি প্রতিরোধ বা হ্রাসকরণের উদ্দেশ্যে কোনো ব্যক্তি বা কর্তৃপক্ষ কর্তৃক গৃহীত যেকোনো যুক্তিসঙ্গত ব্যবস্থা।

(৬) "জাহাজ (Ship)" অর্থ যে কোনো প্রকার সমুদ্রগামী জাহাজ বা সমুদ্রে চলাচলকারী জলযান, উহার আকার, প্রকৃতি, নির্মাণ, ব্যবহার বা উদ্দেশ্য যাহাই হউক না কেন।

(৭) "জাহাজের মালিক" অর্থ—

(ক) তৈল দূষণের দায় কনভেনশন -এর ক্ষেত্রে, জাহাজের নিবন্ধিত মালিক অথবা, জাহাজ নিবন্ধিত না হইলে, উহার প্রকৃত মালিক; এবং

(খ) বাঙ্কার কনভেনশন-এর ক্ষেত্রে, জাহাজের নিবন্ধিত মালিক, বেয়ারবোট চার্টারার (Bareboat Charterer), ব্যবস্থাপক (Manager) অথবা অপারেটর (Operator)।

এই অধ্যায়ে কোনো বিষয়ে বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত তৈল দূষণের দায় কনভেনশন অথবা বাঙ্কার কনভেনশন এর কোনো বিধানের সহিত অসামঞ্জস্য দেখা দিলে, উক্ত কনভেনশনে শব্দের যে অর্থ নির্ধারিত আছে, সেই অর্থ প্রযোজ্য হইবে।

১৯০ | তৈল দূষণের দায় এবং বাধ্যতামূলক বিমা সংক্রান্ত বিষয়াদি ।—

তৈল দূষণজনিত দায়বদ্ধতা, ক্ষতিপূরণের দাবি, দায়ের সীমা, বাধ্যতামূলক বিমা, আর্থিক নিরাপত্তা (Financial Security), ক্ষতিপূরণ তহবিল (Compensation Fund), এখতিয়ার, দাবি নিষ্পত্তি, সনদ প্রদান এবং এই-সংক্রান্ত অন্যান্য বিষয় এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত তফসিল-১-এ উল্লিখিত প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক তৈল দূষণের দায় কনভেনশন, বাঙ্কার কনভেনশন এবং অন্যান্য প্রযোজ্য কনভেনশনের বিধান অনুযায়ী এবং মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষ কর্তৃক জারিকৃত আদেশ, নির্দেশনা বা শর্তসাপেক্ষে পরিচালিত ও বাস্তবায়িত হইবে।

১৯১ | তৈল নির্গমন বা নিঃসরণের দায়।—

যখন, কোনো ঘটনার ফলে, এই আইনের অধীন বাংলাদেশি , বিদেশি কিংবা উপকূলীয় জাহাজ হইতে তৈল নির্গত বা নিঃসৃত হয় কিংবা দূষণজনিত ক্ষতির গুরুতর ও আসন্ন হুমকি (Grave and Imminent) হুমকির উদ্ভব হয় তখন তফসিল-১ এ উল্লিখিত বাংলাদেশ কর্তৃক স্বাক্ষরিত তৈল দূষণের দায় কনভেনশন এবং বাঙ্কার কনভেনশন এর আলোকে কোনো দোষ বা অবহেলা প্রমাণ ব্যতিরেকেই (Strict Liability) জাহাজের নিবন্ধিত মালিক দায়ী হইবে—

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

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

১৯২ | দায় হইতে অব্যাহতি।—

(১) কোনো জাহাজ হইতে তৈল 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 ।

১৯৩ | তৈল নিঃসরণের দায় সীমিতকরণ।—

(১) জাহাজের মালিক এবং বাধ্যতামূলক বিমা বা অন্যান্য আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান, এই অধ্যায়ের অধীন সংঘটিত কোনো ঘটনার জন্য তাহাদের দায়বদ্ধতা বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন এবং এই আইনের 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 উপধারা ১ এর দফা (ক) এবং (খ)-তে উল্লেখিত বিশেষ উত্তোলন অধিকারের (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 ১৯১-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।

ব্যাখ্যাঃ 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।

১৯৪ | 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 ১৯১-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।

১৯৫ | দাবির অবসান।—

ধারা ১৯১ এর অধীন সৃষ্ট কোনো দায় সম্পর্কিত দাবির বলবৎকরণের জন্য কোনো মামলা বা আইনগত কার্যধারা গ্রহণযোগ্য হইবে না, যদি না উহা—

(ক) দাবি উদ্ভবের তারিখ হইতে ৩ (তিন) বৎসরের মধ্যে; এবং

(খ) যে ঘটনা বা ঘটনাসমূহের ফলে তৈল নিঃসরণ, নির্গমন অথবা দূষণের সংশ্লিষ্ট হুমকির সৃষ্টি হইয়াছে এবং যাহার কারণে উক্ত দায়ের উদ্ভব হইয়াছে, সেই ঘটনা বা ঘটনাসমূহের প্রথম সংঘটনের তারিখ হইতে ৬ (ছয়) বৎসরের মধ্যে, দায়ের করা না হয়।

১৯৬ | বাল্ক হিসেবে পরিবহণরত তৈল দূষণের দায়ের বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা।—

(১) সরকারি জাহাজ সংক্রান্ত বিধান সাপেক্ষে , পণ্য (Cargo) হিসেবে বাল্ক আকারে ২,০০০ (দুই হাজার) টনের অধিক পরিমাণ তৈল পরিবহনকারী প্রত্যেক বাল্ক তৈলবাহী জাহাজের মালিককে, এই অধ্যায়ের অধীন তৈল দূষণজনিত ক্ষতির জন্য তাহার দায়বদ্ধতা আচ্ছাদনের উদ্দেশ্যে, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত তৈল দূষণের দায় কনভেনশন এবং তদধীন প্রযোজ্য সংশোধনী অনুযায়ী নির্ধারিত পরিমাণের বাধ্যতামূলক বিমা (Insurance) অথবা অন্যান্য আর্থিক নিরাপত্তা (Financial Security) গ্রহণ ও কার্যকর রাখিতে হইবে।

(২) কোনো তৈলবাহী 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 সমুদ্রসীমার 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 তৈলবাহী জাহাজ হয়, উহা সরকার কর্তৃক বা সরকারি কর্তৃত্বে জারিকৃত হইতে হইবে;

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

(৪) কোনো তৈলবাহী 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 অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন এবং জাহাজটি আটক করা যাইবে।

(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 ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন এবং জাহাজটি আটক করা যাইবে।

১৯৭। বাঙ্কার তৈলের দূষণের দায়ের বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা।—

(১) প্রত্যেক ১,০০০ (এক হাজার) গ্রস টনেজের অধিক ধারণক্ষমতাসম্পন্ন জাহাজের নিবন্ধিত মালিককে, এই অধ্যায়ের অধীন তৈল দূষণজনিত ক্ষতির জন্য তাহার দায়বদ্ধতা আচ্ছাদনের উদ্দেশ্যে, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত বাঙ্কার কনভেনশন এবং তৎসংক্রান্ত প্রযোজ্য সংশোধনী অনুযায়ী নির্ধারিত সীমা পর্যন্ত বাধ্যতামূলক বিমা (Insurance) অথবা অন্যান্য আর্থিক নিরাপত্তা (Financial Security) গ্রহণ ও সর্বদা কার্যকর রাখিতে হইবে।

(২) কোনো জাহাজ বাংলাদেশের কোনো বন্দরে বা বাংলাদেশের আঞ্চলিক সমুদ্রসীমার 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 সমুদ্রসীমার 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।

১৪/০৭/২০২৬

(৩) উক্তরূপ সনদ—

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

(খ) যদি জাহাজখানি বাংলাদেশ ব্যতীত অন্য কোনো রাষ্ট্রে নিবন্ধিত হয়, উহা উক্ত বাংকার কনভেনশনভুক্ত রাষ্ট্রের সরকার কর্তৃক বা সরকারের কর্তৃত্বে 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 এবং জাহাজটি আটক করা যাইবে।

(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 ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন এবং জাহাজটি আটক করা যাইবে।

১৯৮। মহাপরিচালক কর্তৃক সনদ জারি, সনদ স্থগিত, বাতিল বা প্রত্যাহারের ক্ষমতা।—

(১) কোনো বাংলাদেশি জাহাজের জন্য বা দায় সংক্রান্ত কনভেনশন বহির্ভূত কোনো রাষ্ট্রের নিবন্ধিত কোনো জাহাজের জন্য ধারা ১৯৬ এবং ধারা ১৯৭ এ উল্লিখিত কোনো সনদ প্রাপ্তির নিমিত্ত আবেদনের পরিপরিপ্রেক্ষিতে মহাপরিচালক, আন্তর্জাতিক দায়বদ্ধতা কনভেনশন অনুযায়ী বাধ্যতামূলক বিমা বা অন্যান্য আর্থিক নিরাপত্তা বজায় রাখিবার সন্তোষজনক প্রমাণ উপস্থাপন করা সাপেক্ষে বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে, সনদ জারি করিতে পারিবেন।

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

(৩) মহাপরিচালক, নিম্নবর্ণিত যেকোনো ক্ষেত্রে ধারা ১৯৬ এবং ১৯৭ এর অধীন জারিকৃত কোনো সনদ স্থগিত, বাতিল বা প্রত্যাহার করিতে পারিবেন, যথা:—

(ক) উক্ত সনদের ভিত্তিস্বরূপ বিমা চুক্তি বা আর্থিক জামানত আর কার্যকর না থাকিলে বা মেয়াদ উত্তীর্ণ, বাতিল বা অবসান ঘটিলে;

(খ) সনদটি প্রতারণা, মিথ্যা তথ্য প্রদান, গুরুত্বপূর্ণ তথ্য গোপনকরণ বা ভ্রান্ত উপস্থাপনের মাধ্যমে প্রাপ্ত হইয়াছে বলিয়া প্রতীয়মান হইলে; অথবা

(গ) এই অধ্যায়ের অধীন নির্ধারিত কোনো শর্ত বা বিধান লঙ্ঘিত হইলে।

(৪) উপধারা (১) এর অধীন কোনো সনদ স্থগিত, বাতিল বা প্রত্যাহারের পূর্বে মহাপরিচালক সংশ্লিষ্ট জাহাজের নিবন্ধিত মালিক বা তাহার প্রতিনিধিকে কারণ দর্শানোর যুক্তিসংগত সুযোগ প্রদান করিবেন।

তবে শর্ত থাকে যে, জনস্বার্থে বা সামুদ্রিক নিরাপত্তা, পরিবেশ সংরক্ষণ বা দূষণজনিত দায়ের ঝুঁকি প্রতিরোধের স্বার্থে জরুরি ব্যবস্থা গ্রহণের প্রয়োজন হইলে মহাপরিচালক তাৎক্ষণিকভাবে সনদ স্থগিত করিতে পারিবেন এবং পরবর্তীতে কারণ দর্শানোর সুযোগ প্রদান করিবেন।

(৫) কোনো সনদ স্থগিত, বাতিল বা প্রত্যাহার করা হইলে সংশ্লিষ্ট জাহাজ উক্ত সনদের প্রয়োজনীয়তা বিদ্যমান থাকা সত্ত্বেও বৈধ সনদ ব্যতিরেকে কোনো বন্দর, টার্মিনাল বা সমুদ্রসীমায় প্রবেশ, অবস্থান বা প্রস্থান করিতে পারিবে না।

(৬) এই ধারার অধীন কোনো সনদ স্থগিত, বাতিল বা প্রত্যাহার করা হইলে মহাপরিচালক উহার বিষয়ে নিবন্ধককে অবহিত করিবেন এবং নিবন্ধক প্রয়োজনীয় রেকর্ড সংরক্ষণ করিবেন।

(৭) মহাপরিচালক, এই অধ্যায়ের অধীন কোনো বিদেশি রাষ্ট্র, সরকার, কর্তৃপক্ষ, সংস্থা বা তাহাদের অনুমোদিত প্রতিনিধির দ্বারা জারিকৃত কোনো সনদের সত্যতা, বৈধতা, কার্যকারিতা বা বলবৎ অবস্থা সম্পর্কে সন্তুষ্ট হইবার উদ্দেশ্যে উহার যাচাই, প্রত্যয়ন বা অতিরিক্ত তথ্যাদি দাখিলের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

যদি মহাপরিচালকের নিকট উক্ত সনদের সত্যতা, বৈধতা, কার্যকারিতা বা বলবৎ অবস্থা সন্তোষজনকভাবে প্রতীয়মান না হয়, তাহা হইলে তিনি উক্ত সনদ গ্রহণে অস্বীকৃতি জ্ঞাপন করিতে পারিবেন এবং এই আইনের উদ্দেশ্যে উহাকে বৈধ সনদ বলিয়া গণ্য করা হইবে না।

(৮) এই আইনের অধীন বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত বা গৃহীত অন্য কোনো বাধ্যতামূলক আন্তর্জাতিক দায়বদ্ধতা-সংক্রান্ত কনভেনশনের কোনো সনদের ভিত্তিস্বরূপ বিমা চুক্তি বা আর্থিক জামানত কার্যকর থাকা বন্ধ হইবে বা বাতিল করা হইবে মর্মে কোনো সিদ্ধান্ত গৃহীত হইলে, বিমাকারী বা জামানত প্রদানকারী ব্যক্তি উক্ত অবসান বা বাতিল কার্যকর হইবার অন্যূন ৩ (তিন) মাস পূর্বে মহাপরিচালককে লিখিতভাবে অবহিত করিবে।

(৯) কোনো বিমাকারী বা জামানত প্রদানকারী উপধারা (৮) এর বিধান পরিপালনে ব্যর্থ হইলে উহা একটি অপরাধ হইবে এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৯৯। বিমাকারীর বিরুদ্ধে তৃতীয় পক্ষের অধিকার।—

(১) জাহাজের মালিকের তৈল দূষণজনিত দায়বদ্ধতার বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা বা অন্যান্য আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান, এই অধ্যায়ের অধীন উত্থাপিত তৈল দূষণজনিত ক্ষতিপূরণের দাবির জন্য জাহাজের মালিকের সহিত যৌথভাবে এবং পৃথকভাবে দায়ী এবং উক্তরূপ বিমাকারী বা অন্যরূপ জামানত প্রদানকারীর বিরুদ্ধে উক্ত দায়ের বিপরীতে উত্থাপিত দাবি আদায়ের জন্য কার্যধারা রুজু করা যাইবে।

(২) নিবন্ধিত জাহাজ-মালিকের তৈল দূষণজনিত দায়বদ্ধতার বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা বা অন্যান্য আর্থিক নিরাপত্তা (Financial Security) প্রদানকারী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের বিরুদ্ধে তৈল দূষণজনিত ক্ষতির জন্য ক্ষতিপূরণের দাবি প্রত্যক্ষভাবে (Directly) উত্থাপন করা যাইবে। এইরূপ ক্ষেত্রে, উক্ত বীমাকারী বা আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান, জাহাজের মালিক যেসব আইনগত প্রতিরক্ষা গ্রহণ করিতে

পারিতেন, দেউলিয়াত্ব (Bankruptcy) বা অবসায়ন (Winding-up) ব্যতীত, এই আইনের ধারা ১৯৩ অনুযায়ী দায়সীমা নির্ধারণের অধিকারসহ, সেসব প্রতিরক্ষা গ্রহণ করিতে পারিবেন।

(৩) কোনো নিবন্ধিত মালিক যেরূপে ধারা ১৯৩-এর অধীন তাঁহার দায় সীমিত করিতে পারেন ঠিক সেইরূপে এবং ততদূর পর্যন্ত একজন বিমাকারীও ধারা ১৯১-এর অধীন তাঁহার দায়ের বিপরীতে এই ধারার অধীন উত্থাপিত দাবি সম্পর্কে তাঁহার দায় সীমিত করিতে পারিবেন।

(৪) 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।

(৫)বীমাকারী বা আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের অধিকার থাকিবে যে, তিনি জাহাজের মালিককে সংশ্লিষ্ট কার্যধারার (Proceedings) পক্ষভুক্ত করিবার আবেদন করিতে পারিবেন।

২০০। বাংলাদেশি আদালতের এখতিয়ার এবং বিদেশি রায়ের নিবন্ধন।—

(১) বাংলাদেশের ভূখন্ড, আঞ্চলিক সমুদ্র, একচেটিয়া অর্থনৈতিক অঞ্চল (Exclusive Economic Zone) অথবা বাংলাদেশ কর্তৃক দাবি বা প্রয়োগযোগ্য অন্যান্য সামুদ্রিক এলাকায় সংঘটিত দূষণজনিত ক্ষতি, দূষণ প্রতিরোধ বা হ্রাসের উদ্দেশ্যে গৃহীত প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থার (Preventive Measures) ব্যয় এবং উক্ত ব্যবস্থার ফলে উদ্ভূত পরবর্তী ক্ষতিসংক্রান্ত যে কোনো দাবি, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, এই আইন এবং তদধীন প্রণীত বিধির বিধান অনুযায়ী বাংলাদেশের উপযুক্ত নৌআদালত বা পরিবেশ আদালতের এখতিয়ারের অধীন হইবে।

(২) যখন—

(ক) ধারা ১৯১ 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 ১৯১-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) ধারা ১৯১-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।

(৪) উপধারা (৪)-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;বা

(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।

২০১ | বাঙ্কার কনভেনশন বা তৈল দূষণের দায় কনভেনশন পক্ষভুক্ত নয় এমন রাষ্ট্রের আদালতের রায় কার্যকরকরণের সীমাবদ্ধতা।—

পারস্পরিকভাবে বিদেশি আদালতের রায় কার্যকরকরণ সম্পর্কিত বিদ্যমান কোনো আইন, বিধান বা প্রচলিত আইনের অন্য কোনো নীতি সত্ত্বেও, বাঙ্কার বা দায় কনভেনশনের পক্ষভুক্ত নয় এমন কোনো রাষ্ট্রের আদালত কর্তৃক জাহাজমালিকের বিরুদ্ধে তৈল দূষণের দায় বা বাঙ্কার তৈল দূষণজনিত দায় সম্পর্কিত প্রদত্ত কোনো রায় বাংলাদেশে স্বীকৃত বা কার্যকর করা যাইতে পারিবে; তবে উক্ত রায় এই আইনের ধারা ১৯৩ এর অধীন নির্ধারিত দায়সীমার অধিক পরিমাণে কার্যকর করা যাইবে না।

২০২ | 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 ১৯৬-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 ১৯৩ ধারা নির্ধারিত সীমা পর্যন্ত পূরণ করা হইবে; এবং

(খ) ধারা ১৯৭ 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 ১৯৩ ধারা এর নির্ধারিত সীমা পর্যন্ত পূরণ করা হইবে।

(৩) প্রত্যেক দায় কনভেনশন রাষ্ট্র বা বাংকার কনভেনশন রাষ্ট্র ধারা ১৯১-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।

(৪) উপধারা (৩) এর কোনো বিধান এমনভাবে ব্যাখ্যা করা যাইবে না যাহাতে কোনো বিদেশি রাষ্ট্রের সম্পত্তি, সম্পদ বা সরকারি মালামালের বিরুদ্ধে জবরদস্তিমূলক কার্যকরকরণ, জব্দকরণ, আটকাদেশ বা অন্য কোনো নির্বাহী আদেশ জারি করা যায়।

২০৩ | প্রতিকারমূলক দাবির অধিকার সংরক্ষণ।—

এই অংশের কোনো বিধান এমনভাবে ব্যাখ্যা করা যাইবে না যাহাতে এই অংশের অধীন কোনো দায় বহনকারী ব্যক্তি উক্ত দায়ের সম্পূর্ণ বা আংশিক অংশের জন্য অন্য কোনো ব্যক্তির বিরুদ্ধে যেই দাবি, প্রতিকার বা ক্ষতিপূরণ আদায়ের অধিকার রাখেন, তাহা ক্ষুণ্ন, সীমিত বা রহিত হয়; এবং তিনি প্রচলিত আইন অনুযায়ী উক্ত দাবি উত্থাপন ও বলবৎ করিতে পারিবেন।

২০৪ | জাহাজ আটক রাখিবার ক্ষমতা।—

(১) মহাপরিচালক বা ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মকর্তা যদি যুক্তিসঙ্গত কারণে বিশ্বাস করেন যে, কোনো জাহাজ হইতে তৈল নিঃসৃত, নির্গত বা পলায়ন করিয়াছে, অথবা দূষণের কোনো প্রত্যক্ষ ও গুরুতর আশঙ্কা সৃষ্টি হইয়াছে এবং উক্ত জাহাজের মালিক এই অংশের অধীন কোনো দায়ে দায়বদ্ধ হইয়াছেন বা হইবার সম্ভাবনা রহিয়াছে, তাহা হইলে মহাপরিচালক উক্ত জাহাজ আটক রাখিতে পারিবেন।

(২) উপধারা (১) এর অধীন আটককৃত জাহাজ ততক্ষণ পর্যন্ত আটক থাকিবে, যতক্ষণ না জাহাজের মালিক—

(ক) সম্ভাব্য দায় বা ক্ষতিপূরণের অর্থ পরিশোধের জন্য মহাপরিচালকের নিকট সন্তোষজনক পরিমাণ অর্থ জমা প্রদান করেন; অথবা

(খ) মহাপরিচালকের নিকট গ্রহণযোগ্য এইরূপ ব্যাংক গ্যারান্টি, পি অ্যান্ড আই ক্লাবের লেটার অব আন্ডারটেকিং, বীমা নিরাপত্তা বা অন্য কোনো আর্থিক জামানত প্রদান করেন, যাহা সম্ভাব্য দায় বা ক্ষতিপূরণ পরিশোধের জন্য পর্যাপ্ত বলিয়া বিবেচিত হয়।

(৩) এই ধারার অধীন আটককৃত কোনো জাহাজ মহাপরিচালকের লিখিত অবমুক্তি ব্যতিরেকে সমুদ্রে যাত্রা করিলে বা যাত্রা করিবার চেষ্টা করিলে, জাহাজের মাস্টার, মালিক এবং উক্ত যাত্রার সহিত প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে জড়িত অন্য কোনো ব্যক্তি একটি অপরাধ করিয়াছেন বলিয়া গণ্য হইবেন।

(৪) উপধারা (৩) এর অধীন অপরাধের জন্য দোষী ব্যক্তি অনধিক ১৫,০০০ (পনের হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

(৫) এই ধারার অধীন জাহাজ আটক, জামানত গ্রহণ, অবমুক্তি প্রদান এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

২০৫ | গ্রেফতার করার ক্ষমতা।—

এই অধ্যায়ের অধীন কোনো অপরাধ সংঘটন করিয়াছে অথবা সংঘটন করিয়াছে বলিয়া যুক্তিসঙ্গতভাবে বিশ্বাস করার কারণ রহিয়াছে, এইরূপ কোনো ব্যক্তিকে মহাপরিচালক কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মকর্তা বা কোনো পুলিশ কর্মকর্তা পরোয়ানা ব্যতিরেকে গ্রেফতার করিতে পারিবেন এবং প্রচলিত আইন অনুযায়ী বিচারার্থে যথাযথ আদালতে প্রেরণ করিতে পারিবেন।

২০৬ | জাহাজ বিক্রয়ের ক্ষমতা।—

(১) এই অংশের কোনো বিধান লঙ্ঘনের কারণে জাহাজের মালিক বা মাস্টার দোষী সাব্যস্ত হইলে এবং আদালত কর্তৃক আরোপিত অর্থদণ্ড নির্ধারিত সময়ের মধ্যে পরিশোধ না করা হইলে, আদালত অর্থদণ্ড আদায়ের জন্য বিদ্যমান অন্য কোনো ক্ষমতার অতিরিক্ত, উক্ত জাহাজ, উহার যন্ত্রপাতি (Tackle), আসবাবপত্র, সরঞ্জাম ও আনুষঙ্গিক সামগ্রী জব্দ ও বিক্রয়ের মাধ্যমে বকেয়া অর্থ আদায়ের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে।

(২) উপধারা (১) এর অধীন জব্দ ও বিক্রয় হইতে প্রাপ্ত অর্থ হইতে প্রথমে জব্দ, সংরক্ষণ ও বিক্রয় সংক্রান্ত ব্যয় পরিশোধ করা হইবে এবং অবশিষ্ট অর্থ আদালতের আদেশ অনুযায়ী অর্থদণ্ড ও অন্যান্য প্রাপ্য পরিশোধে ব্যবহৃত হইবে।

(৩) সকল প্রাপ্য পরিশোধের পর কোনো অর্থ অবশিষ্ট থাকিলে, উহা আইনানুগভাবে দাবিদার ব্যক্তির নিকট প্রদান করা হইবে।

২০৭ | আদায়কৃত অর্থ সরকারের নিকট জমা প্রদান।—

(১) বাধ্যতামূলক বিমা বা অন্যান্য আর্থিক নিরাপত্তার আওতাভুক্ত অর্থ কেবল এই অধ্যায়ের অধীন উত্থাপিত ক্ষতিপূরণের দাবি পরিশোধের উদ্দেশ্যেই ব্যবহার করা যাইবে।

(২) এই আইনের অধীন আদায়কৃত সকল অর্থ, চার্জ, ফি, অর্থদণ্ড, সমঝোতা অর্থ (Composition Money) বা অন্য যেকোনো প্রকার প্রাপ্য অর্থ সরকার কর্তৃক নির্ধারিত হিসাবে জমা হইবে এবং উহা সরকারি তহবিলের অংশ বলিয়া গণ্য হইবে।

২০৮ | বীমাকারী, আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী বা পি অ্যান্ড আই ক্লাবের অনুমোদন।—

(১) এই আইনের অধীন বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত বা গৃহীত অন্য কোনো বাধ্যতামূলক আন্তর্জাতিক দায়বদ্ধতা-সংক্রান্ত কনভেনশনের অধীন ইস্যুকৃত আর্থিক নিরাপত্তা সংক্রান্ত সনদ বা ব্লু কার্ড (Blue Card) বা অনুরূপ আর্থিক নিরাপত্তা দলিল গ্রহণের উদ্দেশ্যে সরকার বা মহাপরিচালক, নির্ধারিত শর্ত ও মানদণ্ড অনুযায়ী, বীমাকারী , আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী (Financial Security Provider) অথবা প্রোটেকশন অ্যান্ড ইনডেমনিটি ক্লাব (Protection and Indemnity Club)-এর অনুমোদন প্রদান করিতে পারিবেন।

(২) উপধারা (১)-এর অধীন কোনো বীমাকারী, আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী বা প্রোটেকশন অ্যান্ড ইনডেমনিটি ক্লাবকে অনুমোদন প্রদান করিবার পূর্বে সরকার বা মহাপরিচালক উহার আর্থিক স্থিতিশীলতা, পরিশোধক্ষমতা (Solvency), পুনর্বীমা ব্যবস্থা, আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত রেটিং, সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্রে বীমা ব্যবসা পরিচালনার বৈধ অনুমোদন এবং প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশনের অধীন দায়বদ্ধতা বহনের সক্ষমতা সম্পর্কে সন্তুষ্ট হইবেন।

(৩) সরকার বা মহাপরিচালক, প্রয়োজনবোধে, অনুমোদিত বীমাকারী, আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী বা প্রোটেকশন অ্যান্ড ইনডেমনিটি ক্লাবের আর্থিক সক্ষমতা, কার্যসম্পাদন, পুনর্বীমা ব্যবস্থা এবং এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি ও অনুমোদনের শর্তাবলির প্রতিপালন পর্যালোচনা করিতে পারিবেন এবং আত্মপক্ষ সমর্থনের যুক্তিসঙ্গত সুযোগ প্রদানপূর্বক নির্ধারিত পদ্ধতিতে উহার অনুমোদন স্থগিত, বাতিল, প্রত্যাহার বা নবায়ন করিতে পারিবেন।

(৪) এই আইনের অধীন বাধ্যতামূলক বীমা বা আর্থিক নিরাপত্তা সংক্রান্ত সনদ (Certificate) প্রদানের ক্ষেত্রে কেবল উপধারা (১)-এর অধীন অনুমোদিত বীমাকারী, আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী বা প্রোটেকশন অ্যান্ড ইনডেমনিটি ক্লাব কর্তৃক ইস্যুকৃত ব্লু কার্ড (Blue Card) বা সমজাতীয় দলিল গ্রহণযোগ্য হইবে।

(৫) বীমাকারী, আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী বা প্রোটেকশন অ্যান্ড ইনডেমনিটি ক্লাবের যোগ্যতা, অনুমোদন, তালিকাভুক্তি, নবায়ন, স্থগিতকরণ, বাতিলকরণ, প্রত্যাহার এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

২০৯ | তৈল দূষণের দায় সংক্রান্ত অন্যান্য বিষয়াদি ।—

(১) এই অধ্যায়ের কোনো বিধান বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত তৈল দূষণের দায় বা বাঙ্কার কনভেনশন -এর বাধ্যতামূলক বিধানের সহিত অসামঞ্জস্যপূর্ণ বলিয়া ব্যাখ্যা করা যাইবে না। অসামঞ্জস্যের ক্ষেত্রে উক্ত কনভেনশনসমূহের বিধান প্রাধান্য পাইবে।

(২) বাঙ্কার কনভেনশন এবং তৈল দূষণের দায় কনভেনশনের অধীনে তেল দূষণের দায়বদ্ধতা সম্পর্কিত দায়িত্ব, দাবি, সীমাবদ্ধতার পরিমাণ, বীমা, তহবিল প্রক্রিয়া, দায় সীমিতকরণ ফান্ড, ক্ষতিপূরণ তহবিল, এখতিয়ার এবং বাস্তবায়ন এই আইনের অধীনে প্রণীত বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

চতুর্দশ অধ্যায়

রেক (Wreck)

২১০ | এই অধ্যায়ের প্রয়োগ ।—

এই অধ্যায়ের বিধান বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত রেক অপসারন কনভেনশন অনুযায়ী বাংলাদেশের কনভেনশন অঞ্চল (Convention Area)-এ অবস্থিত সকল রেকের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে।

ব্যাখ্যা: 'রেক অপসারন কনভেনশন' বলিতে Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks,2007 এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

"কনভেনশন অঞ্চল (Convention Area)" বলিতে বাংলাদেশের ভূখণ্ড, আঞ্চলিক সমুদ্র (Territorial Sea), একচ্ছত্র অর্থনৈতিক অঞ্চল (Exclusive Economic Zone) এবং আন্তর্জাতিক আইন অনুযায়ী বাংলাদেশের অধিকার বা এখতিয়ারাধীন অন্যান্য সমুদ্রাঞ্চল অন্তর্ভুক্ত হইবে।

২১১ | সংজ্ঞা ।—

এই অধ্যায়ের উদ্দেশ্যে, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত রেক অপসারন কনভেনশন এ ব্যবহৃত সংজ্ঞাসমূহ, প্রসঙ্গক্রমে অন্যরূপ কোনো অভিপ্রায় প্রতীয়মান না হইলে, এই অধ্যায়ের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে; এবং এই অধ্যায়ের কোনো বিধান বা সংজ্ঞার সহিত উক্ত কনভেনশনের সংজ্ঞা বা ব্যাখ্যার অসামঞ্জস্য দেখা দিলে, উক্ত কনভেনশনের সংজ্ঞা ও ব্যাখ্যাই প্রাধান্য পাইবে।

২১২ | রেক , রেক অপসারন এবং বাধ্যতামূলক বিমা সংক্রান্ত বিষয়াদি ।—

(১) রেকের অবস্থান নির্ণয়, প্রতিবেদন, চিহ্নিতকরণ, বিপদ নির্ধারণ, অপসারণ, জাহাজ-মালিকের দায়বদ্ধতা, ব্যয় পুনরুদ্ধার, বাধ্যতামূলক বিমা, আর্থিক নিরাপত্তা (Financial Security), সনদ প্রদান, প্রত্যক্ষ দাবি (Direct Action), এখতিয়ার , ক্ষতিপূরণ এবং এই-সংক্রান্ত অন্যান্য বিষয় এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত তফসিল-১-এ উল্লিখিত Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 এবং উহার প্রযোজ্য সংশোধনী অনুযায়ী পরিচালিত ও বাস্তবায়িত হইবে।

(২) এই অধ্যায়ের কোনো বিধান বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত রেক অপসারন কনভেনশন কনভেনশন -এর বাধ্যতামূলক বিধানের সহিত অসামঞ্জস্যপূর্ণ বলিয়া ব্যাখ্যা করা যাইবে না। অসামঞ্জস্যের ক্ষেত্রে উক্ত কনভেনশনসমূহের বিধান প্রাধান্য পাইবে।

২১৩ | রেক রিসিভার।—

(১) বাংলাদেশে রেকসংক্রান্ত যাবতীয় বিষয় 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 মেরিটাইম, আইনি এবং পরিবেশগত দক্ষতা থাকিতে হইবে ।

২১৪ | রেক রিসিভারের দায়িত্ব।—

(১) রেক রিসিভার, এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি এবং বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক রেক অপসারন কনভেনশন অনুযায়ী, মহাপরিচালক ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ বা সংস্থার সহিত সমন্বয়পূর্বক মানবজীবন, সম্পদ, নৌ-চলাচল ও সামুদ্রিক পরিবেশের সুরক্ষা, ধ্বংসাবশেষের নিরাপত্তা, দূষণ প্রতিরোধ, নৌ-চলাচলের প্রতিবন্ধকতা চিহ্নিতকরণ, প্রাসঙ্গিক আলামত সংরক্ষণ এবং ধ্বংসাবশেষ অপসারণসহ অন্যান্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন; যাহার পদ্ধতি ও কার্যাবলি বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

(২) যদি বাংলাদেশের কনভেনশন অঞ্চলে 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।

(৩) 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।

২১৫ | 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।

২১৬ | 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 ২৩৮-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 ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২১৭। 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 বা আইন প্রয়োগকারী সংস্থাকে সহায়তা করিবার নির্দেশ দিতে পারিবেন।

২১৮। 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 এবং সরকার 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 ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) 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।

২১৯। মালামাল ইত্যাদি সংক্রান্ত বিধান।—

(১) যখন বাংলাদেশের উপকূলে বা উপকূলের সন্নিকটে কোনো স্থানে বা বাংলাদেশ সমুদ্রসীমায় 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 ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR) এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২২০। 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।

২২১। 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।

২২২। 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।

২২৩। বন্দর বা সংরক্ষণ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক রেক অপসারণ।—

যখন কোনো জাহাজ কোনো বন্দর কর্তৃপক্ষ বা সংরক্ষণ কর্তৃপক্ষের নিয়ন্ত্রণাধীন কোনো বন্দর বা জোয়ার-ভাটা বিশিষ্ট সমুদ্রসীমায় 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।

২২৪ | 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।

২২৫ | দাবির পরিপ্রেক্ষিতে 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 যথাশীঘ্র সম্ভব দাবিদারের নিকট উহা হস্তান্তর করিবে।

২২৬ | 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।

২২৭ | 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 পুনরুদ্ধার সংক্রান্ত 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।

২২৮ | বৈদেশিক বন্দরে রেক নেওয়া।—

যদি কোনো ব্যক্তি বাংলাদেশের উপকূলে বা উহার সন্নিকটে বাংলাদেশের আঞ্চলিক সমুদ্রসীমায় 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।

২২৯ | 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 সমুদ্রসীমায়, 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 সমুদ্রসীমায় 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 ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২৩০। 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।

২৩১। রেক রিসিভারের ব্যয় ও ফি।—

রেক রিসিভারের কার্যাবলি সম্পাদনে ব্যয়িত খরচ এবং অন্যান্য ফি, বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

২৩২। 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।

২৩৩। বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের মধ্যে ক্ষমতার প্রশ্নে সুপারিশ।—

নৌ বাণিজ্যিক দপ্তর বা বন্দর কর্তৃপক্ষ এবং কোস্টগার্ডের মধ্যে আঞ্চলিক সমুদ্রসীমায় কোনো বন্দর বা সমুদ্রসীমায় 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। এই বিষয়ে মহাপরিচালকের সিদ্ধান্ত পক্ষগণের জন্য বাধ্যতামূলক হইবে, যদি না সরকার, স্বপ্রণোদিত হইয়া অথবা কোনো সংক্ষুব্ধ পক্ষের আবেদনের প্রেক্ষিতে, উক্ত সিদ্ধান্ত পুনর্বিবেচনা, সংশোধন বা বাতিল করেন।

২৩৪। 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 ৪,৫০০ (চার হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২৩৫ | রেকের অবস্থান নির্ণয়, চিহ্নিতকরণ ও ঝুঁকি নির্ধারণ।—

(১) মহাপরিচালক, কোনো রেকের বিষয়ে অবগত হইবার পর, সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক কনভেনশন এবং এই আইনের বিধান অনুসারে উক্ত রেকের অবস্থান নির্ণয়, যাচাই ও চিহ্নিতকরণের জন্য সকল যুক্তিসংগত পদক্ষেপ গ্রহণ করিবেন।

(২) রেকের অবস্থান নির্ণয় ও চিহ্নিতকরণের পর মহাপরিচালক, প্রয়োজনীয় জরিপ, মূল্যায়ন ও সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের মতামতের ভিত্তিতে, সরকারকে একটি প্রতিবেদন প্রদান করিবেন যে উক্ত রেক নৌচলাচলের নিরাপত্তা বা সামুদ্রিক পরিবেশের জন্য ঝুঁকি সৃষ্টি করে কি না।

(৩) সরকার কোনো রেককে ঝুঁকিপূর্ণ বা ঝুঁকির সম্ভাবনা রহিয়াছে বলিয়া নির্ধারণ করিলে, তাহা হইলে উক্ত ঝুঁকি প্রতিরোধ, হ্রাস বা নিয়ন্ত্রণের উদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় জরুরি নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে।

(৪) উপধারা (৩) এর অধীন প্রদত্ত নির্দেশের মধ্যে নিম্নবর্ণিত বিষয় অন্তর্ভুক্ত থাকিতে পারিবে, যথা:—

(ক) রেকের অবস্থান চিহ্নিতকরণ, আলোকায়ন, বয়া স্থাপন বা সতর্কীকরণ ব্যবস্থা গ্রহণ;

(খ) নির্দিষ্ট জলসীমায় নৌযান চলাচল সীমিত, নিয়ন্ত্রিত বা নিষিদ্ধকরণ;

(গ) অস্থায়ী নিরাপত্তা বা নিষিদ্ধ এলাকা ঘোষণা;

(ঘ) রেক, মালামাল, জ্বালানি বা অন্য কোনো বিপজ্জনক পদার্থ অপসারণ, নিয়ন্ত্রণ বা নিরাপদকরণ;

(ঙ) দূষণ প্রতিরোধ, নিয়ন্ত্রণ বা প্রশমনমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ; এবং

(চ) সরকার কর্তৃক প্রয়োজনীয় বিবেচিত অন্য কোনো ব্যবস্থা গ্রহণ।

(৫) নিবন্ধিত মালিক, মাস্টার, অপারেটর, বিমাকারী অথবা সংশ্লিষ্ট অন্য কোনো ব্যক্তি সরকার কর্তৃক প্রদত্ত নির্দেশ যথাযথভাবে পালন করিতে বাধ্য থাকিবেন।

(৬) কোনো ব্যক্তি উপধারা (৫) এর অধীন প্রদত্ত কোনো নির্দেশ অমান্য বা লঙ্ঘন করিলে উহা একটি অপরাধ হইবে এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৭) কোনো জরুরি পরিস্থিতিতে সরকার বা ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষ সরাসরি প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে এবং উক্ত ব্যবস্থার ফলে ব্যয়িত সকল যুক্তিসংগত ব্যয় নিবন্ধিত মালিকের নিকট হইতে আদায়যোগ্য হইবে।

২৩৬ | নিবন্ধিত মালিক কর্তৃক রেক অপসারণ।—

(১) 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।

(২) উপধারা (১) এর অধীন জারিকৃত কোনো রেক অপসারণ নোটিশে সংক্ষুব্ধ কোনো নিবন্ধিত মালিক, অপারেটর, বিমাকারী বা অন্য কোনো স্বার্থসংশ্লিষ্ট ব্যক্তি, নোটিশ প্রাপ্তির তারিখ হইতে ৩০ (ত্রিশ) দিনের মধ্যে সরকারের নিকট অথবা সরকার কর্তৃক এতদুদ্দেশ্যে মনোনীত কর্তৃপক্ষের নিকট আপিল দায়ের করিতে পারিবেন।

(৩) উপধারা (২) এর অধীন দায়েরকৃত আপিলে সরকার বা মনোনীত কর্তৃপক্ষ প্রয়োজনীয় অনুসন্ধান, শুনানি বা তথ্য-উপাত্ত পর্যালোচনার পর উক্ত নোটিশ বহাল, সংশোধন বা বাতিল করিতে পারিবে।

(৪) আপিল দায়েরমাত্র রেক অপসারণ নোটিশের কার্যকারিতা স্থগিত হইবে না;

তবে শর্ত থাকে যে, সরকার বা মনোনীত কর্তৃপক্ষ যথাযথ কারণ দর্শাইয়া লিখিত আদেশের মাধ্যমে নোটিশের কার্যকারিতা সম্পূর্ণ বা আংশিকভাবে স্থগিত করিতে পারিবে।

(৫) সরকার বা মনোনীত কর্তৃপক্ষের সিদ্ধান্ত চূড়ান্ত হইবে।

(৬) এই ধারার অধীন আপিল দায়েরের পদ্ধতি, সময়সীমা, শুনানি এবং আনুষঙ্গিক বিষয়াদি বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

২৩৭ | অপসারণসংক্রান্ত শর্ত আরোপ ও রেক অপসারণে ব্যর্থতা।—

(১)সরকার, প্রযুক্তিগত সম্ভাব্যতা এবং প্রাসঙ্গিক পরিবেশগত সুরক্ষা ব্যবস্থা সাপেক্ষে রেক অপসারণ বিষয়ে এই আইনের অধীনে অথবা সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক রেক অপসারন 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।

২৩৮ | রেক অপসারণ সংক্রান্ত ব্যয়।—

(১) কোনো জাহাজ বা উহার কোনো অংশবিশেষ বাংলাদেশ কনভেনশন অঞ্চলে রেকে পরিণত হইলে, এই ধারার অধীন আদায়যোগ্য ব্যয়ের মধ্যে রেকের অবস্থান নির্ণয়, যাচাই, জরিপ, মূল্যায়ন, চিহ্নিতকরণ, পর্যবেক্ষণ, অপসারণ, ধ্বংস, সংরক্ষণ, নিরাপত্তা ব্যবস্থা গ্রহণ, দূষণ প্রতিরোধ বা প্রশমন, প্রশাসনিক ব্যয়, আইনগত ব্যয়, বিশেষজ্ঞ মতামত গ্রহণের ব্যয় এবং উহাসংশ্লিষ্ট অন্যান্য সকল যুক্তিসংগত ব্যয় অন্তর্ভুক্ত হইবে এবং ব্যয়ের অর্থ উহার মালিক অথবা জাহাজের নিবন্ধিত মালিকের বিমাকারী বা আর্থিক জামানত প্রদানকারী বা অন্য কোনো আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারীর নিকট হইতে সরাসরি আদায় করিতে পারিবে।

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।

২৩৯ | তামাদি।—

ধারা ২৩৮-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।

২৪০ | কর্তৃপক্ষের ব্যয়।—

রেক এর স্থান নির্ণয় বা চিহ্নিতকরণ বা অপসারণসংক্রান্ত নির্দেশনা পরিচালনায় নৌ বাণিজ্যিক দপ্তর বা বন্দর কর্তৃপক্ষের ব্যয় ধারা ২৩৮-এর অধীনে আদায় না হইলে, মালিকের নিকট হইতে প্রতিদানসাপেক্ষে 'বাতি কর সংগ্রহ তহবিল' বা 'বন্দর পাওনা সংগ্রহ তহবিল' হইতে পরিশোধিত হইবে।

২৪১ | 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 কনভেনশনভুক্ত রাষ্ট্রের সরকার কর্তৃক বা সরকারের কর্তৃত্বাধীনে।

(৫) মহাপরিচালক, এই অধ্যায়ের অধীন কোনো বিদেশি রাষ্ট্র, সরকার, কর্তৃপক্ষ, সংস্থা বা তাহাদের অনুমোদিত প্রতিনিধির দ্বারা জারিকৃত কোনো সনদের সত্যতা, বৈধতা, কার্যকারিতা বা বলবৎ অবস্থা সম্পর্কে সন্তুষ্ট হইবার উদ্দেশ্যে উহার যাচাই, প্রত্যয়ন বা অতিরিক্ত তথ্যাদি দাখিলের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

(৬) যদি মহাপরিচালকের নিকট উক্ত সনদের সত্যতা, বৈধতা, কার্যকারিতা বা বলবৎ অবস্থা সন্তোষজনকভাবে প্রতীয়মান না হয়, তাহা হইলে তিনি উক্ত সনদ গ্রহণে অস্বীকৃতি জ্ঞাপন করিতে পারিবেন এবং এই আইনের উদ্দেশ্যে উহাকে বৈধ সনদ বলিয়া গণ্য করা হইবে না।

(৭) কোনো জাহাজের মাস্টার ও অপারেটর যদি এই ধারার বিধান লঙ্ঘন করে, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তাহারা অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৮) উপধারা (১) বা (২)-এর বিধান লঙ্ঘনপূর্বক কোনো জাহাজ বন্দর ত্যাগের উদ্যোগ গ্রহণ করিলে উহা আটক করা যাইবে।

২৪২ | সনদ উপস্থাপন।—

(১) কর্তৃপক্ষ চাহিবামাত্র, জাহাজের মাস্টার ধারা ২৪১-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।

২৪৩ | সনদ জারিকরণ।—

(১) সরকার, মালিকের আবেদনের পরিপ্রেক্ষিতে বাংলাদেশি জাহাজ বা বিদেশে নিবন্ধিত জাহাজকে রেক অপসারণ বিমা সনদ প্রদান করিতে পারিবে।

(২) ধারা ২৪১ এর অধীন প্রয়োজনীয় রেক অপসারণ বিমা বা অন্য কোনো আর্থিক জামানত সর্বদা কার্যকর ও বলবৎ থাকিতে হইবে।

(৩) কোনো জাহাজের মালিক, মাস্টার বা অপারেটর নিশ্চিত করিবেন যে, রেক অপসারণ সংক্রান্ত দায় বহাল থাকা পর্যন্ত উক্ত বিমা বা আর্থিক জামানতের কার্যকারিতা বজায় থাকে।

(৪) ধারা ২৪১ এর অধীন প্রয়োজনীয় বিমা বা আর্থিক জামানত কার্যকর না থাকিলে উক্ত জাহাজের রেক অপসারণ সনদ অবৈধ বলিয়া গণ্য হইবে এবং জাহাজটি এই আইনের অধীন পরিচালিত হইতে পারিবে না।

(৫) এতৎসংক্রান্ত আনুষঙ্গিক বিষয়াদি বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

২৪৪ | 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।

২৪৫ | বিমাকারীর বিরুদ্ধে তৃতীয় পক্ষের অধিকার।—

(১) এই অধ্যায়ের অধীন ব্যয় পুনরুদ্ধারের (Recovery of Costs) উদ্দেশ্যে নিবন্ধিত জাহাজ-মালিকের দায়বদ্ধতার বিপরীতে বাধ্যতামূলক বিমা (Insurance) বা অন্যান্য আর্থিক নিরাপত্তা (Financial Security) প্রদানকারী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের বিরুদ্ধে প্রত্যক্ষভাবে দাবি উত্থাপন করা যাইবে। এইরূপ ক্ষেত্রে, উক্ত বীমাকারী বা আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান, দেউলিয়াত্ব (Bankruptcy) বা অবসায়ন (Winding-up) ব্যতীত, নিবন্ধিত জাহাজ-মালিক যেসব আইনগত প্রতিরক্ষা গ্রহণ করিতে পারিতেন, এই আইন অনুযায়ী দায়সীমা নির্ধারণের অধিকারসহ, সেসব প্রতিরক্ষা গ্রহণ করিতে পারিবেন।

তবে শর্ত থাকে যে, নিবন্ধিত জাহাজ-মালিক এই আইন অনুযায়ী দায়সীমা নির্ধারণের অধিকারী না হইলেও, উক্ত বীমাকারী বা আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান উপধারা (১)-এর অধীন সংরক্ষিত বাধ্যতামূলক বিমা বা অন্যান্য আর্থিক নিরাপত্তার পরিমাণ পর্যন্ত তাহার দায় সীমাবদ্ধ করিতে পারিবেন।

(২) উক্ত বীমাকারী বা আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান এই মর্মে প্রতিরক্ষা গ্রহণ করিতে পারিবেন যে, সামুদ্রিক দুর্ঘটনাটি (Maritime Casualty) নিবন্ধিত জাহাজ-মালিকের ইচ্ছাকৃত অসদাচরণের (Wilful Misconduct) ফলে সংঘটিত হইয়াছে; তবে তাহা ব্যতীত অন্য কোনো প্রতিরক্ষা গ্রহণ করিতে পারিবেন না।

(৩) বীমাকারী বা আর্থিক নিরাপত্তা প্রদানকারী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের অধিকার থাকিবে যে, তিনি জাহাজের মালিককে সংশ্লিষ্ট কার্যধারার (Proceedings) পক্ষভুক্ত করিবার আবেদন করিতে পারিবেন।

২৪৬ | 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 ২৩৮-এর অধীন দায়ভার রেক অপসারণ কনভেনশনে বর্ণিত সীমা পর্যন্ত বহন করা হইবে।

(৪) ধারা ২৪১-এর বিধান এইরূপ 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 ২৩৮-এর অধীনে ব্যয় আদায়ের কার্যধারায় উক্ত রাষ্ট্র যে আদালতে কার্যধারা রুজু হইয়াছে সেই আদালতের এখতিয়ার সমর্পণ করিয়াছে বলিয়া বিবেচিত হইবে।

পঞ্চদশ অধ্যায়

স্যালভেজ

২৪৭। এই অধ্যায়ের প্রয়োগ।—

(১) এই অধ্যায়ের বিধান নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে, যথা:—

(ক) বাংলাদেশের ভূখন্ড, অভ্যন্তরীণ জলসীমা, আঞ্চলিক সমুদ্র (Territorial Sea) এবং বাংলাদেশের এখতিয়ারাধীন অন্যান্য সমুদ্রাঞ্চলে পরিচালিত সালভেজ কার্যক্রমের ক্ষেত্রে; এবং

(খ) জাহাজ বা অন্য কোনো সম্পত্তি সম্পর্কিত সালভেজ কার্যক্রম হইতে উদ্ভূত কোনো বিচারিক (Judicial) বা সালিশি (Arbitral) কার্যধারা, যাহা বাংলাদেশে দায়ের বা পরিচালিত হয়।

(২) এই অধ্যায়ের বিধান নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না, যথা:—

(ক) সমুদ্রতলদেশের খনিজ সম্পদ অনুসন্ধান, আহরণ বা উৎপাদন কার্যক্রমে নিয়োজিত অবস্থায় স্থির (Fixed) বা ভাসমান (Floating) প্ল্যাটফর্ম অথবা চলমান অফশোর ড্রিলিং ইউনিট (Mobile Offshore Drilling Unit);

(খ) উদ্ধার কার্যক্রমের সময় সার্বভৌম দায়মুক্তি (Sovereign Immunity) ভোগকারী সরকার-মালিকানাধীন বা সরকার পরিচালিত যুদ্ধজাহাজ (Warship) অথবা অন্য কোনো অ-বাণিজ্যিক জাহাজ; এবং

(গ) সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, এই অধ্যায়ের বিধান হইতে অব্যাহতি প্রদান করিয়াছে এইরূপ অন্য কোনো জাহাজ।

(৩) উদ্ধারকারী জাহাজ এবং উদ্ধারকৃত জাহাজ একই মালিকানাধীন হইলেও, এই অধ্যায়ের বিধান প্রযোজ্য হইবে।

(৪) এই আইন কার্যকর হইবার পূর্বে শুরু হওয়া কোনো স্যালভেজ কার্য বা অন্য কোনো কার্য হইতে উদ্ভূত কোনো অধিকার বা দায়কে প্রভাবিত করিবে না অথবা পূর্বে শুরু হওয়া কোনো সম্পদ উদ্ধারকার্য বা অন্য কোনো স্যালভেজ কার্য হইতে উদ্ভূত কোনো অধিকার বা দায়-এর ব্যত্যয় হইবে না।

২৪৮ | আন্তর্জাতিক স্যালভেজ কনভেনশন এর প্রয়োগ।—

বাংলাদেশ কর্তৃক আন্তর্জাতিক স্যালভেজ কনভেনশন অনুসমর্থনের পর, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা উক্ত কনভেনশন এবং সংশোধনী কার্যকর ঘোষণা করিতে পারিবে; এবং উক্ত প্রজ্ঞাপনের তারিখ হইতে কনভেনশনের বিধান, নীতি, সংজ্ঞা ও প্রযোজ্য সংশোধনী এই অধ্যায়ের ক্ষেত্রে কার্যকর ও বাধ্যতামূলক হইবে।

ব্যাখ্যা: 'স্যালভেজ কনভেনশন' বলিতে International Convention on Salvage, 1989 এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

২৪৯ | সংজ্ঞা ।—

এই অধ্যায়ের উদ্দেশ্যে, আন্তর্জাতিক স্যালভেজ কনভেনশনের সংজ্ঞা, নীতি ও ব্যাখ্যা প্রয়োগ করা যাইবে।

২৫০ | জাহাজ ও মালামাল এর স্যালভেজ।—

(১) এই আইন, বলবৎ আন্তর্জাতিক স্যালভেজ কনভেনশন এবং অন্য কোনো প্রযোজ্য আইনের বিধান সাপেক্ষে, সম্পদ উদ্ধার কার্য সম্পর্কিত কোনো চুক্তি আইনত বৈধ ও কার্যকর বলিয়া গণ্য হইবে এবং উহা আদালত, সালিশি ট্রাইব্যুনাল বা অন্য কোনো আইনানুগ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক বলবৎযোগ্য হইবে।

(২) উপধারা (১)-এর উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত সম্পদ উদ্ধার (Salvage) চুক্তি, আদর্শ ফরম বা চুক্তির শর্তাবলি, যাহা আন্তর্জাতিক নৌপরিবহন ও সম্পদ উদ্ধার কার্যক্রমে প্রচলিত ও স্বীকৃত, এই আইন, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন এবং বাংলাদেশের প্রচলিত আইনের সহিত অসামঞ্জস্যপূর্ণ না হইলে বৈধ ও বলবৎযোগ্য বলিয়া গণ্য হইবে। তবে, কোনো সম্পদ উদ্ধার চুক্তি বলপ্রয়োগ, অযথা প্রভাব (Undue Influence), প্রতারণা, মিথ্যা উপস্থাপন (Misrepresentation) অথবা স্পষ্টতই অন্যায্য বা অযৌক্তিক শর্তে সম্পাদিত হইয়াছে বলিয়া প্রতীয়মান হইলে, উপযুক্ত আদালত বা কর্তৃপক্ষ উহা সংশোধন বা বাতিল করিতে পারিবে; তবে শর্ত থাকে যে, সফল সম্পদ উদ্ধার কার্যক্রম এবং পরিবেশ সুরক্ষায় সহায়কভাবে সম্পাদিত সম্পদ উদ্ধার সেবার ন্যায্য পারিশ্রমিক (Fair Remuneration) যথাসম্ভব সংরক্ষিত থাকিবে।

(৩) এই ধারার কোনো কিছুই উপধারা (১) এর অধীন আদালত বা সালিশি ট্রাইব্যুনালের কোনো সম্পদ উদ্ধার চুক্তি বাতিল, সংশোধন বা পুনর্বিবেচনার ক্ষমতাকে খর্ব করিবে না।

(৪) জাহাজ বা উহার মালামাল-এর স্যালভেজ একটি স্যালভেজ কার্য বলিয়া বিবেচিত হইবে এবং উক্ত কার্যসম্পাদনকারী আন্তর্জাতিক রীতি ও পদ্ধতি অনুযায়ী পারিশ্রমিক প্রাপ্য হইবে।

(৫) মহাপরিচালক, কোনো ব্যক্তি, সংস্থা বা সরকারি সংস্থা কর্তৃক কোনো জাহাজ বা উহার মালামাল রক্ষা বা উদ্ধার সেবার বিপরীতে পারিশ্রমিক সংক্রান্ত বিষয়ে প্রয়োজনীয় সিদ্ধান্ত গ্রহণ করিতে পারিবেন। তবে এ সংক্রান্ত বিরোধের ক্ষেত্রে আদালত, সালিশ বা আইনানুগ কর্তৃপক্ষ সিদ্ধান্ত গ্রহণ করিবে।

(৬) 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।

(৭) 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।

(৮) 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 ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে বা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২৫১ | 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।

২৫২ | উদ্ধারকারীর, জাহাজমালিকের ও মাস্টারের কর্তব্য ।—

(১) বিপদাপন্ন জাহাজ বা অন্য কোনো সম্পত্তির মালিকের প্রতি উদ্ধারকারীর (Salvor) নিম্নবর্ণিত কর্তব্য থাকিবে, যথা:—

(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;

(ঘ) মহাপরিচালকের সহিত সমন্বয় সাধন করা এবং তাহার প্রদত্ত নির্দেশনা প্রতিপালন করা; 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।

২) বিপদাপন্ন জাহাজের মালিক বা মাস্টার অথবা অন্য কোনো বিপদাপন্ন সম্পত্তির মালিকের প্রতি উদ্ধারকারীর

নিম্নবর্ণিত অধিকার নিশ্চিতকরণার্থে উক্ত মালিক বা মাস্টারের নিম্নবর্ণিত কর্তব্য থাকিবে, যথা:-

(ক) উদ্ধার কার্যক্রম চলাকালে উদ্ধারকারীর সহিত পূর্ণ সহযোগিতা করা;

১৪/০৭/২০২৬

(খ) উদ্ধার কার্যক্রমের সময় পরিবেশগত ক্ষতি প্রতিরোধ বা হ্রাসের জন্য যথাযথ সতর্কতা ও ব্যবস্থা গ্রহণ করা;

(গ) জাহাজ বা সম্পত্তি নিরাপদ স্থানে পৌঁছানোর পর উদ্ধারকারীর যুক্তিসঙ্গত অনুরোধে উহা পুনরায় গ্রহণ (Redelivery) করা; এবং

(ঘ) উদ্ধার কার্যক্রমের জন্য উদ্ধারকারীর দাবি, সুদ, ব্যয় ও অন্যান্য প্রাপ্য অর্থের নিরাপত্তা (Security) প্রদানের অনুরোধ করা হইলে সন্তোষজনক জামানত বা আর্থিক নিরাপত্তা প্রদান করা।

(৩) এই ধারার অধীন বর্ণিত কর্তব্য পালনে ব্যর্থতা, আদালত বা সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ কর্তৃক উদ্ধার পুরস্কার, বিশেষ ক্ষতিপূরণ, ব্যয় বা দায়-দায়িত্ব নির্ধারণের ক্ষেত্রে বিবেচনায় গ্রহণ করা যাইবে।

২৫৩ | 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 নিবন্ধিত দেশের 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।

২৫৪ | সরকার, বন্দর কর্তৃপক্ষ বা সরকারি কর্তৃপক্ষ কর্তৃক পরিচালিত উদ্ধার কার্যক্রম।—

যেখানে সরকার, সরকারের পক্ষে কার্যরত কোনো কর্তৃপক্ষ, বাংলাদেশ নৌবাহিনীর কোনো জাহাজ, বাংলাদেশ কোস্ট গার্ডের কোনো জাহাজ, উক্ত জাহাজসমূহের অধিনায়ক বা ক্রু, বন্দর কর্তৃপক্ষ অথবা অন্য কোনো সরকারি কর্তৃপক্ষ কর্তৃক বা তাহাদের পক্ষে কোনো উদ্ধার কার্যক্রম (Salvage Operation) পরিচালিত হয়, সেখানে সরকার বা সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ এই অধ্যায়ের বিধান অনুযায়ী উদ্ধার পুরস্কার (Salvage Award), পারিশ্রমিক এবং উক্ত সেবার জন্য প্রাপ্য অন্য সকল অর্থ গ্রহণের অধিকারী হইবে এবং উক্ত সেবার ক্ষেত্রে অন্য যে কোনো উদ্ধারকারীর (Salvor) ন্যায় সমুদয় অধিকার, অগ্রাধিকার, প্রতিকার ও আইনগত সুবিধা ভোগ করিবে।

২৫৫ | 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 ২৫৩-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।

(৭) এই আইনের অধীন কোনো সম্পদ উদ্ধার (Salvage) দাবির ক্ষেত্রে, উদ্ধারকারী বা অন্য কোনো দাবিদার ব্যক্তির আবেদনের পরিপ্রেক্ষিতে, উপযুক্ত আদালত সন্তুষ্ট হইলে আদেশ প্রদান করিতে পারিবে যে, সংশ্লিষ্ট জাহাজ, মালামাল, ফ্রেইট বা অন্য কোনো উদ্ধারকৃত সম্পত্তি দাবির বিপরীতে পর্যাপ্ত জামানত প্রদান না করা পর্যন্ত আটক, গ্রেফতার বা মুক্তি স্থগিত থাকিবে।

(৮) আদালত, মামলার সকল পরিস্থিতি বিবেচনা করিয়া, দাবির পরিমাণ, সুদ, ব্যয় এবং সম্ভাব্য আইনগত খরচের জন্য পর্যাপ্ত বলিয়া বিবেচিত জামানতের পরিমাণ নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(৯) এই ধারার অধীন প্রদত্ত জামানত কোনো পক্ষের দায় স্বীকার বলিয়া গণ্য হইবে না এবং উহা সংশ্লিষ্ট পক্ষসমূহের আইনগত অধিকার, প্রতিরক্ষা বা প্রতিকারকে ক্ষুণ্ন করিবে না।

(১০) এই আইনের অধীন অথবা প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক স্যালভেজ কনভেনশনের অধীন কোনো সম্পদ উদ্ধার (Salvage) দাবির ক্ষেত্রে, দাবির কারণ উদ্ভবের তারিখ হইতে ২ (দুই) বৎসরের মধ্যে মামলা, সালিশি কার্যধারা বা অন্য কোনো আইনানুগ কার্যধারা শুরু করা না হইলে উক্ত দাবি তামাদি হইয়া যাইবে এবং কার্যকরযোগ্য থাকিবে না।

তবে শর্ত থাকে যে, সংশ্লিষ্ট পক্ষগণ লিখিত চুক্তির মাধ্যমে উক্ত সময়সীমা বৃদ্ধি করিতে পারিবে।

২৫৬। উদ্ধারকারীর অধিকার।—

(১) কোনো উদ্ধারকারী (Salvor) কর্তৃক পরিচালিত উদ্ধার কার্যক্রমের (Salvage Operation) জন্য তিনি পারিশ্রমিক বা উদ্ধার পুরস্কার (Salvage Reward) প্রাপ্তির অধিকারী হইবেন;

তবে শর্ত থাকে যে, বিপদাপন্ন জাহাজের মালিক বা মাস্টার, অথবা জাহাজে অবস্থিত নহে এমন বিপদাপন্ন অন্য কোনো সম্পত্তির মালিক যদি উক্ত সেবা প্রদানের বিরুদ্ধে স্পষ্ট ও যুক্তিসঙ্গত নিষেধাজ্ঞা প্রদান করেন, তাহা হইলে উক্ত সেবার জন্য কোনো পারিশ্রমিক বা উদ্ধার পুরস্কার প্রদেয় হইবে না।

(২) উদ্ধার পুরস্কার দাবি করিবার যোগ্যতা, পুরস্কারের পরিমাণ নির্ধারণের পদ্ধতি, আন্তর্জাতিক স্যালভেজ কনভেনশনের অনুসারে বিশেষ ক্ষতিপূরণ (Special Compensation) প্রদান, একাধিক উদ্ধারকারীর মধ্যে পুরস্কার বণ্টন, মানবজীবন উদ্ধারের ক্ষেত্রে প্রাপ্য অর্থ, চুক্তিভিত্তিক উদ্ধার কার্যক্রমের অর্থপ্রদান, চুক্তির আওতাবহির্ভূত অতিরিক্ত সেবার পারিশ্রমিক এবং উদ্ধারকারীর অসদাচরণ বা অবহেলার ফলে পুরস্কার বা অর্থপ্রদানের উপর প্রভাব সম্পর্কিত বিষয়াবলি বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

(৩) উদ্ধার কার্যক্রমের জন্য প্রদেয় দাবি, সুদ ও ব্যয়ের বিপরীতে সন্তোষজনক জামানত বা আর্থিক নিরাপত্তা প্রদান করা না হইলে, উদ্ধারকারী জাহাজের মালিক, মাস্টার অথবা বিপদাপন্ন অন্য কোনো সম্পত্তির মালিকের বিরুদ্ধে তাহার সামুদ্রিক লিয়েন (Maritime Lien) বলবৎ করিবার অধিকারী হইবেন।

(৪) উদ্ধারকারী এই আইন ও প্রচলিত অন্যান্য আইনের বিধান সাপেক্ষে, তাহার প্রাপ্য উদ্ধার পুরস্কার, বিশেষ ক্ষতিপূরণ, ব্যয়, সুদ এবং অন্যান্য অর্থ আদায়ের জন্য সংশ্লিষ্ট জাহাজ, সম্পত্তি বা দায়ী ব্যক্তির বিরুদ্ধে আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন।

(৫) কোনো উদ্ধারকারীর অসদাচরণ, প্রতারণা, গুরুতর অবহেলা বা এই অধ্যায়ের বিধান লঙ্ঘনের প্রমাণ পাওয়া গেলে, আদালত বা উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ উদ্ধার পুরস্কার বা পারিশ্রমিক সম্পূর্ণ বা আংশিকভাবে হ্রাস, স্থগিত বা বাতিল করিতে পারিবে।

২৫৭। উদ্ধার কার্যক্রম সম্পর্কিত সরকারের ক্ষমতা ও দায়িত্ব।—

(১) কোনো সামুদ্রিক দুর্ঘটনা (Maritime Casualty) বা উহা-সংশ্লিষ্ট ঘটনার ফলে সামুদ্রিক পরিবেশ, উপকূল, উপকূলীয় জলসীমা অথবা বাংলাদেশের সংশ্লিষ্ট স্বার্থের প্রতি দূষণ বা দূষণের গুরুতর হুমকি সৃষ্টি হইলে, সরকার উহা প্রতিরোধ, নিয়ন্ত্রণ, প্রশমন বা অপসারণের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিবে।

(২) সরকার উদ্ধার কার্যক্রম (Salvage Operations) সম্পর্কিত বিষয়ে জাহাজের মালিক, মাস্টার, উদ্ধারকারী (Salvor), বন্দর কর্তৃপক্ষ, সরকারি কর্তৃপক্ষ অথবা অন্য কোনো ব্যক্তিকে প্রয়োজনীয় নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে এবং সংশ্লিষ্ট সকল ব্যক্তি উক্ত নির্দেশ প্রতিপালন করিতে বাধ্য থাকিবেন।

(৩) কার্যকর ও দক্ষ উদ্ধার কার্যক্রম পরিচালনা, বিপদাপন্ন জীবন ও সম্পত্তি রক্ষা এবং পরিবেশগত ক্ষতি প্রতিরোধের উদ্দেশ্যে সরকার জাহাজের মালিক, মাস্টার, উদ্ধারকারী, বন্দর কর্তৃপক্ষ, সরকারি কর্তৃপক্ষ বা অন্য কোনো ব্যক্তির সহযোগিতা কামনা করিতে পারিবে এবং তাহাদিগকে—

(ক) বিপদাপন্ন বা সহায়তা-প্রয়োজনীয় জাহাজকে সহায়তা প্রদান;

(খ) বিপদগ্রস্ত বা সহায়তা-প্রয়োজনীয় জাহাজকে বন্দর, আশ্রয়স্থল (Place of Refuge) বা অন্য কোনো নিরাপদ স্থানে প্রবেশের অনুমতি প্রদান;

(গ) উদ্ধারকারীকে প্রয়োজনীয় সুবিধা, সরঞ্জাম, তথ্য, অবকাঠামো বা সহায়তা প্রদান;এবং

(ঘ) উদ্ধার কার্যক্রমের সফল বাস্তবায়নের জন্য প্রয়োজনীয় অন্য কোনো ব্যবস্থা গ্রহণের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে।

(৪) সরকার, জনস্বার্থ, নৌ-নিরাপত্তা, সামুদ্রিক পরিবেশ সংরক্ষণ অথবা জীবন ও সম্পত্তি রক্ষার স্বার্থে, প্রয়োজনে সরাসরি উদ্ধার কার্যক্রম পরিচালনা করিতে বা পরিচালনার ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে।

(৫) এই ধারার অধীন সরকার কর্তৃক গৃহীত কোনো ব্যবস্থা, নির্দেশনা বা হস্তক্ষেপের ফলে ব্যয়িত অর্থ, উদ্ধার ব্যয়, দূষণ প্রতিরোধ ব্যয় অথবা সংশ্লিষ্ট অন্যান্য ব্যয়, আইন অনুযায়ী দায়ী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের নিকট হইতে সরকারি পাওনা হিসাবে আদায়যোগ্য হইবে।

(৬) এই ধারার অধীন গৃহীত উদ্ধার কার্যক্রম, নির্দেশনা, সহযোগিতা প্রদান, আশ্রয়স্থল নির্ধারণ এবং অন্যান্য ব্যবস্থা গ্রহণের পদ্ধতি, শর্ত ও পরিস্থিতি বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

২৫৮ | জাহাজমালিক ও উদ্ধারকারীর মধ্যে বিরোধ নিষ্পত্তি।—

(১) এই অংশের অধীন কোনো বিষয়, দাবি, পারিশ্রমিক, উদ্ধার পুরস্কার, বিশেষ ক্ষতিপূরণ, ব্যয়, নিরাপত্তা প্রদান বা উদ্ধার কার্যক্রম সম্পর্কিত অন্য কোনো বিষয়ে জাহাজের মালিক ও উদ্ধারকারীর (Salvor) মধ্যে বিরোধের উদ্ভব হইলে, তাহারা বিরোধের সৌহার্দ্যপূর্ণ নিষ্পত্তির উদ্দেশ্যে মহাপরিচালকের নিকট আবেদন করিতে পারিবেন।

(২) উপধারা (১) এর অধীন আবেদন প্রাপ্ত হইলে, মহাপরিচালক নিরপেক্ষ ও স্বাধীনভাবে পক্ষদ্বয়ের মধ্যে সমঝোতা, মধ্যস্থতা বা সৌহার্দ্যপূর্ণ নিষ্পত্তির ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন এবং বিরোধ নিষ্পত্তির লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় সহায়তা প্রদান করিবেন।

(৩) মহাপরিচালকের সহায়তায় সম্পাদিত কোনো সমঝোতা বা নিষ্পত্তি লিখিত আকারে লিপিবদ্ধ হইবে এবং উহাতে সংশ্লিষ্ট পক্ষগণের স্বাক্ষর থাকিবে।

(৪) মহাপরিচালকের সহায়তায় কোনো বিরোধ নিষ্পত্তি না হইলে, উদ্ধার কার্যক্রম-সংক্রান্ত চুক্তির (Salvage Contract) যে কোনো পক্ষ উক্ত বিরোধ নিষ্পত্তির জন্য সালিসি কার্যক্রম (Arbitration) আরম্ভ করিতে পারিবে;

তবে শর্ত থাকে যে, উদ্ধার কার্যক্রম-সংক্রান্ত চুক্তিতে সালিসির মাধ্যমে বিরোধ নিষ্পত্তির বিধান না থাকিলে, উক্ত বিরোধ চুক্তির শর্তাবলি এবং প্রচলিত আইন অনুযায়ী নিষ্পত্তি হইবে।

(৫) সালিসি ট্রাইব্যুনাল কর্তৃক প্রদত্ত রায় বা সিদ্ধান্তে (Arbitral Award) কোনো পক্ষ সংক্ষুব্ধ হইলে, প্রচলিত আইন অনুসারে সংশ্লিষ্ট উচ্চ আদালতে আপিল বা আবেদন করিতে পারিবে।

(৬) উদ্ধার পুরস্কার (Salvage Award), পারিশ্রমিক বা ক্ষতিপূরণের অর্থের উপর একাধিক দাবিদার থাকিলে অথবা দাবিদারগণের মধ্যে উক্ত অর্থ বণ্টন সম্পর্কিত কোনো বিরোধের উদ্ভব হইলে, উহা উচ্চ আদালত কর্তৃক নিষ্পত্তি হইবে।

(৭) উচ্চ আদালত, মামলার পরিস্থিতি বিবেচনা করিয়া এবং ন্যায়বিচারের স্বার্থে, অন্তর্বর্তীকালীন আদেশ (Interim Order) দ্বারা উদ্ধারকারীকে (Salvor) ন্যায্য ও যুক্তিসঙ্গত বিবেচিত অর্থ প্রদান করিবার নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে।

(৮) এই ধারার অধীন গৃহীত বা পরিচালিত কোনো কার্যক্রম কোনো পক্ষের আদালত বা অন্য কোনো আইনানুগ কর্তৃপক্ষের নিকট প্রতিকার প্রার্থনার অধিকার, আদালতের অধিক্ষেত্র অথবা প্রচলিত আইনের অধীন বিদ্যমান অন্য কোনো অধিকার, প্রতিকার বা কার্যধারাকে ক্ষুণ্ন করিবে না।

১৪/০৭/২০২৬

২৫৯। 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।

২৬০। বীমা বা অন্যান্য আর্থিক নিরাপত্তা বজায় রাখার বাধ্যবাধকতা।—

এই আইনের অন্যান্য বিধান, বিশেষত দূষণজনিত দায়, ধ্বংসাবশেষ অপসারণ, নাবিক কল্যাণ বা অন্য কোনো বিষয়ে বীমা বা আর্থিক নিরাপত্তা সংরক্ষণের বাধ্যবাধকতার অতিরিক্ত, প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজের নিবন্ধিত মালিক এই আইনের অধীন উদ্ভূত তাহার দায়-দায়িত্ব পরিশোধ নিশ্চিতকরণের উদ্দেশ্যে বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে পর্যাপ্ত বীমা (Insurance) অথবা অন্য কোনো আর্থিক নিরাপত্তা (Financial Security) সর্বদা বহাল রাখিবেন।

২৬১। উদ্ধারকারীদের তালিকাভুক্তকরণ।—

(১) এই অধ্যায়ের উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের জন্য সরকার, প্রজ্ঞাপন দ্বারা, নির্ধারিত যোগ্যতা, দক্ষতা, অভিজ্ঞতা, কারিগরি সক্ষমতা এবং আর্থিক সামর্থ্যসম্পন্ন উদ্ধারকারী (Salvor) ব্যক্তি, প্রতিষ্ঠান বা সংস্থার একটি তালিকা প্রণয়ন ও প্রকাশ করিতে পারিবে।

(২) উপধারা (১) এর অধীন তালিকাভুক্ত কোনো উদ্ধারকারী নির্ধারিত শর্ত, মানদন্ড ও বিধি অনুসারে উদ্ধার কার্যক্রম পরিচালনা করিবেন।

(৩) সরকার বা মহাপরিচালক, প্রয়োজনবোধে, তালিকাভুক্ত উদ্ধারকারীর যোগ্যতা, সক্ষমতা, সরঞ্জাম, কার্যসম্পাদন এবং এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধির প্রতিপালন পর্যালোচনা করিতে পারিবেন এবং নির্ধারিত পদ্ধতিতে তাহার তালিকাভুক্তি স্থগিত, বাতিল বা নবায়ন করিতে পারিবেন।

(৪) কোনো সামুদ্রিক দুর্ঘটনা, বিপদগ্রস্ত জাহাজ, দূষণ ঘটনা বা উদ্ধার কার্যক্রমের ক্ষেত্রে সরকার বা মহাপরিচালক তালিকাভুক্ত উদ্ধারকারীদের মধ্য হইতে উপযুক্ত উদ্ধারকারীকে নিয়োজিত বা মনোনীত করিতে পারিবেন।

(৫) তালিকাভুক্ত উদ্ধারকারীর যোগ্যতা, অভিজ্ঞতা, নিবন্ধন, তালিকাভুক্তি, নবায়ন, স্থগিতকরণ, বাতিলকরণ, দায়িত্ব, কর্তব্য এবং অন্যান্য বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

২৬২। আন্তর্জাতিক চুক্তি ও অন্যান্য আইনের বিধানের সংরক্ষণ।—

এই অংশের কোনো কিছুই—

(১) বাংলাদেশ যে সকল আন্তর্জাতিক চুক্তি, কনভেনশন বা ব্যবস্থার পক্ষভুক্ত, উপকূলে উদ্ধারকৃত রেক (Wreck)-এর বিক্রয়লব্ধ অর্থ বা সম্পত্তি নিষ্পত্তি সংক্রান্ত উহাদের কোনো বিধানকে প্রভাবিত করিবে না; অথবা

(২) বন্দর সম্পর্কিত আপাতত বলবৎ কোনো আইনের অধীন ক্রিপিং (Creeping) বা সুইপিং (Sweeping) পদ্ধতিতে সম্পত্তি উদ্ধার সংক্রান্ত বিধানকে প্রভাবিত করিবে না কিংবা উক্ত বিধানের লঙ্ঘনে উদ্ধারকৃত কোনো সম্পত্তির ক্ষেত্রে কোনো ব্যক্তিকে উদ্ধার পারিশ্রমিক (Salvage) দাবি করার অধিকার প্রদান করিবে না।

ষোড়শ অধ্যায়

মেরিটাইম দায় সীমিতকরণ

২৬৩ | সামুদ্রিক দাবির দায়সীমা সংক্রান্ত বিষয়াদি।—

সামুদ্রিক দাবির ক্ষেত্রে দায়সীমা (Limitation of Liability for Maritime Claims) নির্ধারণ, দায়সীমা প্রয়োগের অধিকার, দায়সীমার পরিমাণ, দায়সীমা তহবিল (Limitation Fund) গঠন, দায়সীমা হইতে বঞ্চিত হওয়ার পরিস্থিতি, দাবি নিষ্পত্তি, তহবিল বণ্টন, এখতিয়ার, আদালতের ক্ষমতা এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিষয় এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি, মেরিটাইম দাবির দায় সীমিতকরণ কনভেনশন, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত তফসিল-১ এ উল্লিখিত আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহের বিধান এবং সময় সময় মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষ কর্তৃক জারিকৃত নির্দেশনা, আদেশ ও শর্তাবলি অনুযায়ী নির্ধারিত ও বাস্তবায়িত হইবে।

ব্যাখ্যা।— "দায় সীমিতকরণ কনভেনশন" (Limitation Convention) বলিতে আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC 1976), উহার Protocol of 1996, এবং বাংলাদেশ কর্তৃক গৃহীত বা অনুসমর্থিত উহার পরবর্তী সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

২৬৪ | আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক দাবির দায়সীমা কনভেনশনের প্রয়োগ।—

(১) বাংলাদেশ কর্তৃক Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, তৎসহ 1996 Protocol এবং উহার প্রযোজ্য সংশোধনী অনুসমর্থনের পর, সরকার সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা উক্ত কনভেনশন, প্রোটোকল ও সংশোধনী কার্যকর ঘোষণা করিতে পারিবে; এবং উক্ত প্রজ্ঞাপনের তারিখ হইতে কনভেনশন, প্রোটোকল ও প্রযোজ্য সংশোধনীর বিধান, নীতি, সংজ্ঞা, দায়সীমা এবং অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বিধান এই অধ্যায়ের ক্ষেত্রে কার্যকর ও বাধ্যতামূলক হইবে।

(২) এই অধ্যায়ের কোনো বিধানের সহিত উপধারা (১)-এ উল্লিখিত কনভেনশন, প্রোটোকল বা সংশোধনীর কোনো অসঙ্গতি দেখা দিলে, উক্ত কনভেনশন, প্রোটোকল বা সংশোধনীর বিধান প্রাধান্য পাইবে।

২৬৫ | নির্দিষ্ট দাবির ক্ষেত্রে ক্ষতিপূরণ সংক্রান্ত দায়সীমা।—

(১) এই অধ্যায়ের বিধান সাপেক্ষে, জাহাজমালিক, উদ্ধারকারী (Salvor), অথবা যাহাদের কার্য, অবহেলা বা ত্রুটির জন্য জাহাজমালিক বা উদ্ধারকারী দায়ী, এবং উক্ত দাবিসমূহের দায় বীমাকারী (Liability Insurer), নিম্নবর্ণিত দাবিসমূহের ক্ষেত্রে তাহাদের দায় সীমাবদ্ধ করিতে পারিবেন, যথা:—

(ক) জাহাজ পরিচালনা বা উদ্ধার কার্যক্রমের সহিত প্রত্যক্ষভাবে সম্পর্কিত অবস্থায় সংঘটিত মৃত্যু, শারীরিক আঘাত, সম্পত্তির ক্ষতি বা বিনষ্ট হওয়া, বন্দর অবকাঠামো, ডক, নৌপথ ও নৌ-চলাচল সহায়ক ব্যবস্থার ক্ষতিসহ তৎসংশ্লিষ্ট পরিণতিজনিত ক্ষতি;

(খ) সমুদ্রপথে পণ্য, যাত্রী বা তাহাদের মালামাল পরিবহনে বিলম্বজনিত ক্ষতি;

(গ) চুক্তিভিত্তিক অধিকার ব্যতীত অন্য কোনো অধিকারের লঙ্ঘনের ফলে জাহাজ পরিচালনা বা উদ্ধার কার্যক্রমের সহিত প্রত্যক্ষভাবে সম্পর্কিত ক্ষতি;

(ঘ) ডুবন্ত, বিধ্বস্ত, চরগ্রস্ত বা পরিত্যক্ত জাহাজ অথবা উহার মধ্যে বা উপর অবস্থিত কোনো বস্তু উত্তোলন, অপসারণ, ধ্বংস অথবা নিরাপদকরণ সংক্রান্ত দাবি;

(ঙ) জাহাজে বহনকৃত পণ্যসামগ্রী অপসারণ, ধ্বংস অথবা নিরাপদকরণ সংক্রান্ত দাবি; এবং

(চ) ক্ষতি প্রতিরোধ বা হ্রাস করিবার উদ্দেশ্যে গৃহীত ব্যবস্থার জন্য দায়ী ব্যক্তি ব্যতীত অন্য কোনো ব্যক্তির দাবি এবং উক্ত ব্যবস্থার ফলে সৃষ্ট পরবর্তী ক্ষতি।

(২) উপধারা (১) এ উল্লিখিত দাবিসমূহ প্রত্যাবর্তনমূলক দাবি (Recourse Claim), ক্ষতিপূরণ দাবি (Indemnity Claim), চুক্তিভিত্তিক দাবি বা অন্য যেকোনো রূপে উত্থাপিত হইলেও দায়সীমার অধীন হইবে;

তবে শর্ত থাকে যে, উপধারা (১) এর দফা (ঘ), (ঙ) ও (চ) এ উল্লিখিত দাবিসমূহ কোনো চুক্তির অধীন দায়ী ব্যক্তির প্রদেয় পারিশ্রমিক বা প্রতিদানের সহিত সম্পর্কিত হইলে, উহা দায়সীমার আওতাভুক্ত হইবে না।

(৩) এই ধারার কোনো কিছু নিম্নবর্ণিত দাবির ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না, যথা:—

(ক) উদ্ধার কার্যক্রম (Salvage) সংক্রান্ত দাবি, Salvage Convention-এর অধীন বিশেষ ক্ষতিপূরণের দাবি অথবা General Average Contribution;

(খ) তৈল দূষণজনিত ক্ষতির জন্য দেওয়ানি দায় সংক্রান্ত এই আইনের প্রযোজ্য অধ্যায়ের অধীন দাবি;

(গ) পারমাণবিক ক্ষতি সংক্রান্ত এমন কোনো দাবি, যাহা প্রচলিত আইন বা আন্তর্জাতিক কনভেনশনের অধীন দায়সীমা নিয়ন্ত্রিত বা নিষিদ্ধ;

(ঘ) পারমাণবিক জাহাজের মালিকের বিরুদ্ধে পারমাণবিক ক্ষতির দাবি; এবং

(ঙ) জাহাজমালিক বা উদ্ধারকারীর কর্মচারী, নাবিক বা সেবাকর্মীর দাবি, যাহাদের দায়িত্ব জাহাজ বা উদ্ধার কার্যক্রমের সহিত সম্পর্কিত, যদি প্রযোজ্য আইন অনুসারে জাহাজমালিক বা উদ্ধারকারী উক্ত দাবির ক্ষেত্রে দায়সীমা প্রয়োগ করিবার অধিকারী না হন অথবা অধিকতর পরিমাণে দায়সীমা প্রযোজ্য হয়।

(চ) কোনো জাহাজমালিক বা সম্পদ উদ্ধারকারীর কর্মচারী, নাবিক বা অন্য কোনো ব্যক্তির দাবির ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না, যাহার দায়িত্ব জাহাজ বা উদ্ধার কার্যক্রমের সহিত সম্পর্কিত, যদি—

(অ) জাহাজমালিক বা উদ্ধারকারী এবং উক্ত ব্যক্তির মধ্যকার নিয়োগ চুক্তি বাংলাদেশের আইন বা অন্য কোনো প্রযোজ্য আইনের অধীন পরিচালিত হয়; এবং

(আ) উক্ত আইন অনুসারে জাহাজমালিক বা উদ্ধারকারী উক্ত দাবির ক্ষেত্রে দায় সীমিত করিবার অধিকারী নহেন অথবা কনভেনশনে নির্ধারিত সীমার চেয়ে অধিক পরিমাণে দায় সীমিত করিবার অনুমতি প্রাপ্ত হন।

ব্যাখ্যা।— এই অধ্যায়ের অধীন দায়সীমা প্রয়োগের অধিকার দাবি করা হইলেই উহা দায় স্বীকার (Admission of Liability) বলিয়া গণ্য হইবে না;

২৬৬ | দায়সীমা প্রয়োগের অধিকার হইতে বঞ্চিত হওয়া।—

(১) ধারা ২৬৫ এর অধীন কোনো ব্যক্তি তাহার দায় সীমিত করিবার অধিকারী হইবেন না, যদি প্রমাণিত হয় যে, ক্ষতি বা লোকসান উক্ত ব্যক্তির ব্যক্তিগত কার্য, অবহেলা বা নিষ্ক্রিয়তার ফলে সংঘটিত হইয়াছে এবং উহা—

(ক) উক্ত ক্ষতি বা লোকসান ঘটাইবার উদ্দেশ্যে সংঘটিত হইয়াছে; অথবা

(খ) বেপরোয়াভাবে (Recklessly) এবং এই জ্ঞানসহ সংঘটিত হইয়াছে যে, উক্ত কার্য বা অবহেলার ফলে ক্ষতি বা লোকসান সংঘটিত হওয়ার সম্ভাবনা রহিয়াছে।

ব্যাখ্যা।—এই ধারার অধীন দায়সীমা প্রয়োগের অধিকার রহিত করিবার দায়িত্ব উক্ত বিষয় দাবি করিয়া প্রমাণকারী পক্ষের উপর বর্তাইবে।

২৬৭ | দায় হইতে অব্যাহতি।—

(১) এই আইনের অন্য কোনো বিধানে যাহা কিছুই থাকুক না কেন, উপধারা (৪)-এর বিধান সাপেক্ষে, বাংলাদেশি জাহাজের মালিক নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে কোনো ক্ষতি বা লোকসানের জন্য দায়ী হইবেন না, যথা:—

(ক) জাহাজে সংঘটিত অগ্নিকাণ্ডের ফলে কোনো সম্পদ হারাইয়া গেলে বা ক্ষতিগ্রস্ত হইলে, যদি না উক্ত অগ্নিকাণ্ড জাহাজের মালিকের ব্যক্তিগত কার্য, অবহেলা বা ইচ্ছাকৃত অসদাচরণের (Wilful Misconduct) ফলে সংঘটিত হয়; অথবা

(খ) জাহাজে পরিবহনের জন্য গৃহীত কোনো সোনা, রূপা, ঘড়ি, অলংকার, মূল্যবান পাথর, অর্থ বা অন্যান্য মূল্যবান দ্রব্য চুরি, ডাকাতি বা অন্য কোনো অসদাচরণের ফলে হারাইয়া গেলে বা ক্ষতিগ্রস্ত হইলে, যদি উক্ত দ্রব্যের প্রকৃতি ও মূল্য জাহাজে উত্তোলনের পূর্বে বিল অব লেডিং (Bill of Lading) বা অন্য কোনো লিখিত দলিলে জাহাজের মালিক, মাস্টার বা তাহাদের ক্ষমতাপ্রাপ্ত প্রতিনিধিকে অবহিত না করা হয়।

(২) উপধারা (১)-এ বর্ণিত দায়মুক্তি, উক্ত ক্ষতি বা লোকসান মাস্টার, নাবিক বা জাহাজের মালিকের কোনো কর্মচারীর কার্য বা অবহেলার ফলে সংঘটিত হইলেও প্রযোজ্য হইবে, যদি না উহা জাহাজের মালিকের ব্যক্তিগত কার্য, অবহেলা বা ইচ্ছাকৃত অসদাচরণের ফল হয়।

(৩) উপধারা (১)-এ প্রদত্ত দায়মুক্তি মাস্টার, নাবিক, কর্মচারী এবং তাহাদের নিয়োগকর্তার ক্ষেত্রেও সমভাবে প্রযোজ্য হইবে।

(৪) এই ধারার কোনো বিধান জাহাজের মালিক, মাস্টার, নাবিক বা অন্য কোনো ব্যক্তির ব্যক্তিগত কার্য, ইচ্ছাকৃত অসদাচরণ (Wilful Misconduct) অথবা জ্ঞাতসারে ও বেপরোয়াভাবে (Recklessly and with Knowledge) সংঘটিত এমন কোনো কার্য বা অবহেলা, যাহা দ্বারা ক্ষতি সংঘটিত হইবার সম্ভাবনা ছিল, তাহা হইতে উদ্ভূত দায় হইতে অব্যাহতি প্রদান করিবে না; এবং এই ক্ষেত্রে দায় সীমিতকরণ কনভেনশন এবং উহার প্রযোজ্য সংশোধনীর বিধান প্রযোজ্য হইবে।

২৬৮। পারস্পরিক দাবির সমন্বয়।—

এই অধ্যায়ের অধীন দায়সীমা প্রয়োগের অধিকারী কোনো ব্যক্তির যদি একই ঘটনা বা ঘটনার ধারাবাহিকতা হইতে উদ্ভূত বিষয়ে দাবিদারের বিরুদ্ধে কোনো প্রতিদাবি (Counter Claim) থাকে, তাহা হইলে উভয় পক্ষের দাবির পরিমাণ পরস্পরের সহিত সমন্বয় করা হইবে এবং সমন্বয়ের পর অবশিষ্ট অর্থের ক্ষেত্রেই কেবল এই অধ্যায়ের বিধান প্রযোজ্য হইবে।

২৬৯। দায়সীমার পরিমাণ।—

(১) ধারা ২৭০ এ উল্লিখিত যাত্রী-সংক্রান্ত দাবি ব্যতীত অন্য সকল দাবির ক্ষেত্রে, কোনো নির্দিষ্ট ঘটনা হইতে উদ্ভূত দায়ের সীমা সামুদ্রিক দাবির দায়সীমা কনভেনশন উহার প্রোটোকল এবং পরবর্তী গৃহীত সংশোধনীসমূহের বিধান অনুযায়ী নির্ধারিত হইবে;

তবে শর্ত থাকে যে, যেসব ক্ষেত্রে উক্ত কনভেনশনের বিধান প্রযোজ্য নহে, সেসব ক্ষেত্রে দায়সীমা বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

(২) মৃত্যু বা শারীরিক জখম সংক্রান্ত দাবিসমূহ পূর্ণাঙ্গভাবে পরিশোধের জন্য নির্ধারিত দায়সীমা পর্যাপ্ত না হইলে, অন্যান্য দাবির জন্য নির্ধারিত তহবিলের অর্থ হইতে উক্ত দাবির অপরিশোধিত অংশ পরিশোধ করা যাইবে এবং উক্ত অপরিশোধিত অংশ অন্যান্য দাবির সহিত সমানুপাতিক ভিত্তিতে অংশীদার হইবে।

(৩) উপধারা (২) এ বর্ণিত মৃত্যু বা শারীরিক জখম সংক্রান্ত দাবির অধিকার অক্ষুণ্ণ রাখিয়া, বন্দর স্থাপনা, ডক, অববাহিকা, নৌপথ এবং নৌ-চলাচল সহায়ক ব্যবস্থার ক্ষতিসংক্রান্ত দাবিসমূহ অন্যান্য দাবির উপর অগ্রাধিকার পাইবে।

(৪) কোনো জাহাজ হইতে পরিচালিত নহে এইরূপ উদ্ধারকারী (Salvor), অথবা যে জাহাজের জন্য বা যাহার ক্ষেত্রে উদ্ধার কার্যক্রম পরিচালিত হইতেছে কেবল সেই জাহাজে অবস্থান করিয়া উদ্ধার কার্যক্রম পরিচালনাকারী উদ্ধারকারীর দায়সীমা, সামুদ্রিক দাবির দায়সীমা কনভেনশন অনুযায়ী জাহাজের গ্রস টনেজ (Gross Tonnage) ভিত্তিতে নির্ধারিত হইবে।

২৭০। যাত্রী-সংক্রান্ত দাবির দায়সীমা।—

কোনো নির্দিষ্ট ঘটনা হইতে উদ্ভূত জাহাজের যাত্রীদের মৃত্যু বা শারীরিক জখম সংক্রান্ত দাবির ক্ষেত্রে, জাহাজ মালিকের দায়সীমা বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

ব্যাখ্যা।— এই ধারার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, "জাহাজের যাত্রীর মৃত্যু বা শারীরিক জখম সংক্রান্ত দাবি" বলিতে এমন কোনো দাবি বুঝাইবে, যাহা নিম্নবর্ণিত ব্যক্তির দ্বারা বা তাহার পক্ষে উত্থাপিত হয়, যথা:—

(ক) যাত্রী পরিবহন চুক্তির (Contract of Passenger Carriage) অধীনে জাহাজে পরিবহনকৃত কোনো ব্যক্তি; অথবা

(খ) পণ্য পরিবহন চুক্তির আওতাভুক্ত কোনো যানবাহন বা জীবিত প্রাণীর সহিত, পরিবহনকারীর সম্মতিক্রমে জাহাজে ভ্রমণরত কোনো ব্যক্তি।

১৪/০৭/২০২৬

২৭১ | 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।

২৭২ | 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 বিধান ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি বা তাহার আইনগত প্রতিনিধির ক্ষতিপূরণ দাবি করিবার অধিকার, অথবা এই আইন বা অন্য কোনো প্রচলিত আইনের অধীন কোনো ব্যক্তির আত্মপক্ষ সমর্থন বা দায়সীমা নির্ধারণের অধিকারকে সীমিত বা খর্ব করিবে না।

২৭৩ | প্রাণহানি বা শারীরিক জখম, 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।

২৭৪। দাবিসমূহের সমষ্টিকরণ।—

(১) ধারা ২৬৯ এর অধীন নির্ধারিত দায়সীমা কোনো নির্দিষ্ট ঘটনা হইতে উদ্ভূত সকল দাবির মোট সমষ্টির ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে, যদি দাবিসমূহ উত্থাপিত হয়—

(ক) দায়সীমা প্রয়োগের অধিকারী ব্যক্তির বিরুদ্ধে অথবা এমন কোনো ব্যক্তির বিরুদ্ধে, যাহার কার্য, অবহেলা বা ত্রুটির জন্য তিনি দায়ী;

(খ) কোনো জাহাজ হইতে উদ্ধার কার্যক্রম পরিচালনাকারী জাহাজমালিক, উক্ত জাহাজ হইতে কার্যরত উদ্ধারকারী (Salvor), অথবা তাহাদের কার্য, অবহেলা বা ত্রুটির জন্য দায়ী অন্য কোনো ব্যক্তির বিরুদ্ধে; অথবা

(গ) কোনো জাহাজ হইতে কার্যরত নহেন অথবা যে জাহাজের ক্ষেত্রে উদ্ধার কার্যক্রম পরিচালিত হইতেছে কেবল সেই জাহাজে কার্যরত উদ্ধারকারী এবং তাহার কার্য, অবহেলা বা ত্রুটির জন্য দায়ী অন্য কোনো ব্যক্তির বিরুদ্ধে।

(২) ধারা ২৬৯ এর অধীন নির্ধারিত দায়সীমা, উক্ত ধারায় উল্লিখিত জাহাজ সম্পর্কিত কোনো নির্দিষ্ট ঘটনা হইতে উদ্ভূত এবং দায়সীমার আওতাভুক্ত সকল দাবির মোট সমষ্টির ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে, যাহা জাহাজমালিক বা তাহার কার্য, অবহেলা বা ত্রুটির জন্য দায়ী অন্য কোনো ব্যক্তির বিরুদ্ধে উত্থাপিত হইতে পারে।

ব্যাখ্যা।— এই ধারার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, "দাবির মোট সমষ্টি" বলিতে একই ঘটনা বা ঘটনাপ্রবাহ হইতে উদ্ভূত সকল দাবির সম্মিলিত পরিমাণকে বুঝাইবে।

২৭৫। দায়সীমা তহবিল গঠন।—

(১) এই অধ্যায়ের অধীন দায়সীমা প্রয়োগযোগ্য কোনো দাবির জন্য দায়ী বলিয়া অভিযোগকৃত কোনো ব্যক্তি, সরকার বা যে আদালতে উক্ত দাবি সংক্রান্ত মামলা বা আইনগত কার্যধারা দায়ের করা হইয়াছে অথবা দায়ের হইবার সম্ভাবনা রহিয়াছে, সেই আদালতের নিকট একটি দায়সীমা তহবিল (Limitation Fund) গঠন করিতে পারিবেন।

(২) দায়সীমা তহবিলের পরিমাণ ধারা ২৬৯, ধারা ২৭০ এবং ধারা ২৭৪ এর বিধান অনুযায়ী নির্ধারিত হইবে এবং একই ঘটনা হইতে উদ্ভূত যেসব দাবির ক্ষেত্রে দায়সীমা প্রয়োগ করা হইতেছে, উহাদের জন্য প্রযোজ্য মোট দায়সীমার সহিত সরকার কর্তৃক নির্ধারিত হারে উক্ত ঘটনার তারিখ হইতে তহবিল গঠনের তারিখ পর্যন্ত প্রাপ্য সুদ অন্তর্ভুক্ত থাকিবে।

(৩) উপধারা (২) এর অধীন নির্ধারিত অথবা আদালত বা সরকার কর্তৃক নির্ধারিত পরিমাণের দায়সীমা তহবিল নিম্নোক্ত যেকোনো উপায়ে গঠন করা যাইবে, যথা:—

(ক) নির্ধারিত অর্থ জমা প্রদানের মাধ্যমে; অথবা

(খ) প্রচলিত আইনের অধীন গ্রহণযোগ্য এবং আদালত বা সরকারের নিকট পর্যাপ্ত বলিয়া বিবেচিত কোনো ব্যাংক গ্যারান্টি, বীমা নিশ্চয়তা, পি অ্যান্ড আই ক্লাবের লেটার অব আন্ডারটেকিং (Letter of Undertaking) বা অন্য কোনো আর্থিক জামানত প্রদান করিয়া।

(৪) এই ধারার অধীন গঠিত তহবিল কেবল সেই সকল দাবির পরিশোধের জন্য ব্যবহৃত হইবে, যাহার ক্ষেত্রে এই অধ্যায়ের অধীন দায়সীমা প্রয়োগ করা যাইতে পারে।

(৫) ধারা ২৭৪ এ উল্লিখিত কোনো ব্যক্তি, জাহাজমালিক, উদ্ধারকারী (Salvor) বা তাহার বীমাকারী কর্তৃক গঠিত দায়সীমা তহবিল, উক্ত সকল ব্যক্তি, জাহাজমালিক, উদ্ধারকারী বা তাহাদের বীমাকারীগণের পক্ষ হইতে গঠিত বলিয়া গণ্য হইবে।

ব্যাখ্যা।— এই ধারায় "দায়সীমা তহবিল" (Limitation Fund) বলিতে এই অধ্যায়ের অধীন দায়সীমা প্রয়োগযোগ্য দাবিসমূহ নিষ্পত্তির উদ্দেশ্যে গঠিত তহবিলকে বুঝাইবে।

২৭৬ | দায়সীমা তহবিল গঠন ব্যতিরেকে দায়সীমা প্রয়োগ।—

(১) ধারা ২৭৫ এর অধীন দায়সীমা তহবিল (Limitation Fund) গঠন করা না হইলেও, এই অধ্যায়ের অধীন দায়সীমা প্রয়োগের অধিকার দাবি করা যাইবে।

(২) ধারা ২৭৫ এর অধীন দায়সীমা তহবিল গঠন ব্যতিরেকে দায়সীমা প্রয়োগের অধিকার দাবি করা হইলে—

(ক) আদালত প্রত্যেক দাবি তাহার প্রমাণিত পূর্ণ পরিমাণে নির্ধারণ করিবেন এবং দায়ী ব্যক্তির দায়সীমা প্রয়োগের অধিকার আছে কি না তাহা ঘোষণা করিবেন; এবং রায় বা আদেশ কার্যকর করার ক্ষেত্রে প্রযোজ্য দায়সীমা অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট দাবিসমূহ নিষ্পত্তি করা হইবে;

(খ) দাবিদার উক্ত দাবির বিষয়ে প্রচলিত আইন অনুযায়ী অন্য কোনো আইনগত প্রতিকার বা কার্যধারা গ্রহণ হইতে বিরত থাকিবেন না।

(৩) ধারা ২৭৮ এর বিধান কেবলমাত্র ধারা ২৭৫ এর অধীন দায়সীমা তহবিল গঠিত হইলে প্রযোজ্য হইবে।

ব্যাখ্যা।— এই ধারার অধীন দায়সীমা প্রয়োগের অধিকার দাবি করা হইলেই উহা দায় স্বীকার (Admission of Liability) বলিয়া গণ্য হইবে না।

২৭৭ | দায়সীমা তহবিলের বণ্টন।—

(১) ধারা ২৬৯ এবং ধারা ২৭০ এ নির্ধারিত দায়সীমা সাপেক্ষে, দায়সীমা তহবিল (Limitation Fund) দাবিদারগণের প্রতিষ্ঠিত দাবির পরিমাণের আনুপাতিক হারে (Pro Rata Basis) বণ্টন করা হইবে।

(২) কোনো জাহাজ বা সম্পত্তির উপর বিদ্যমান কোনো সামুদ্রিক লিয়েন (Maritime Lien), বন্ধক, চার্জ বা অন্য কোনো অধিকার, এই ধারার অধীন দাবিদারগণের মধ্যে তহবিল বণ্টনের অনুপাতকে প্রভাবিত করিবে না।

(৩) তহবিল বণ্টনের পূর্বে, দায়ী ব্যক্তি বা তাহার বীমাকারী যদি তহবিলের বিপরীতে কোনো দাবি পরিশোধ করিয়া থাকেন, তাহা হইলে তিনি পরিশোধিত অর্থের পরিমাণ পর্যন্ত এই অধ্যায়ের অধীন ক্ষতিপূরণপ্রাপ্ত ব্যক্তির অধিকারসমূহের স্থলাভিষিক্ত (Subrogated) হইবেন।

(৪) উপধারা (৩) এ বর্ণিত স্থলাভিষিক্ত হওয়ার অধিকার (Right of Subrogation), দায়ী ব্যক্তি বা তাহার বীমাকারী ব্যতীত অন্য কোনো ব্যক্তির ক্ষেত্রেও প্রযোজ্য হইবে, যদি তিনি ক্ষতিপূরণ বাবদ কোনো অর্থ পরিশোধ করিয়া থাকেন।

(৫) যদি দায়ী ব্যক্তি, তাহার বীমাকারী অথবা অন্য কোনো ব্যক্তি আদালত বা সরকারের নিকট সন্তোষজনকভাবে প্রমাণ করেন যে, ভবিষ্যতে তাহাকে সম্পূর্ণ বা আংশিকভাবে এমন কোনো ক্ষতিপূরণ পরিশোধ করিতে হইতে পারে, যাহার জন্য তিনি ক্ষতিপূরণ পূর্বে পরিশোধ করা হইলে এই ধারার অধীন স্থলাভিষিক্ত হওয়ার অধিকার লাভ করিতেন, তাহা হইলে যে আদালত বা কর্তৃপক্ষের নিকট তহবিল গঠিত হইয়াছে, তাহারা উক্ত ব্যক্তির ভবিষ্যৎ দাবি সংরক্ষণের উদ্দেশ্যে তহবিলের একটি উপযুক্ত অংশ সাময়িকভাবে সংরক্ষণের আদেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

ব্যাখ্যা।—এই ধারায় "স্থলাভিষিক্ত হওয়া (Subrogation)" বলিতে এমন অধিকারকে বুঝাইবে, যাহার মাধ্যমে ক্ষতিপূরণ প্রদানকারী ব্যক্তি ক্ষতিপূরণপ্রাপ্ত ব্যক্তির দাবিসংক্রান্ত অধিকার ও প্রতিকারের স্থলাভিষিক্ত হন।

২৭৮ | অন্যান্য কার্যধারার উপর নিষেধাজ্ঞা।—

(১) ধারা ২৬৯ এর অধীন কোনো দায়সীমা তহবিল (Limitation Fund) গঠিত হইলে এবং কোনো দাবিদার উক্ত তহবিলের বিরুদ্ধে দাবি উত্থাপন করিলে, তিনি উক্ত দাবির বিষয়ে তহবিল গঠনকারী ব্যক্তি বা তাহার পক্ষে তহবিল গঠনকারী ব্যক্তির অন্য কোনো জাহাজ, সম্পত্তি বা সম্পদের বিরুদ্ধে পৃথকভাবে কোনো অধিকার প্রয়োগ বা কার্যধারা গ্রহণ করিতে পারিবেন না।

(২) ধারা ২৬৯ এর অধীন দায়সীমা তহবিল গঠনের পর, তহবিলের আওতাভুক্ত কোনো দাবির কারণে যদি তহবিল গঠনকারী ব্যক্তির মালিকানাধীন কোনো জাহাজ বা অন্য কোনো সম্পত্তি আটক, জব্দ বা ক্রোক করা হয়, অথবা উক্ত দাবির বিপরীতে কোনো জামানত প্রদান করা হইয়া থাকে, তাহা হইলে আদালত উহা অবমুক্ত করার আদেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

(৩) উপধারা (২) এর অধীন অবমুক্তির আদেশ প্রদান করা যাইবে, উহা নির্বিশেষে যে, দায়সীমা তহবিল একই আদালতে, অন্য কোনো আদালতে অথবা সরকারের নিকট গঠিত হইয়াছে।

(৪) উপধারা (১), (২) ও (৩) এর বিধান কেবল তখনই প্রযোজ্য হইবে, যখন—

(ক) দাবিদার উক্ত তহবিল পরিচালনাকারী আদালত বা কর্তৃপক্ষের নিকট তহবিলের বিরুদ্ধে দাবি উত্থাপন করিয়াছেন; এবং

(খ) উক্ত তহবিল প্রকৃতপক্ষে বিদ্যমান, দাবির জন্য উপলব্ধ এবং উক্ত দাবির নিষ্পত্তির উদ্দেশ্যে অবাধে ব্যবহার বা হস্তান্তরযোগ্য।

ব্যাখ্যা।— এই ধারার উদ্দেশ্যে "অবমুক্তি" (Release) বলিতে জাহাজ, সম্পত্তি বা প্রদত্ত জামানতের উপর আরোপিত আটক, জব্দ, ক্রোক বা অন্য কোনো প্রতিবন্ধকতা অপসারণকে বুঝাইবে।

২৭৯ | 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 ২৭১ হইতে ২৭৩-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 এখতিয়ারসম্পন্ন 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 সমুদ্রসীমার অভ্যন্তরে; এবং

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

২৮০ | পোতাশ্রয়, বন্দর ও ডক কর্তৃপক্ষের দায় সীমিতকরণ।—

(১) এই ধারা বন্দর কর্তৃপক্ষ (Harbour Authority) এবং যে কোনো ডকের (Dock) মালিকের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে।

(২) 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।

(৩) 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।

(৪) এই ধারা প্রযোজ্য হয় এইরূপ কর্তৃপক্ষ বা ব্যক্তির সামুদ্রিক দাবির দায়সীমা কনভেনশন এর সংশ্লিষ্ট অনুচ্ছেদে উল্লিখিত ব্যক্তিগত কিছু করা বা না করা হইতে উদ্ভূত কোনো হানি বা ক্ষতির দায় মওকুফ হইবে না।

(৫) 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।

ব্যাখ্যাঃ এই ধারায় ডক (Dock) বলিতে ভেজা ডক (Wet Dock), বেসিন (Basin), জোয়ার-ভাটানির্ভর ডক ও বেসিন (Tidal Dock and Basin), লক (Lock), কাট বা সংযোগ খাল (Cut), প্রবেশপথ (Entrance), ড্রাই ডক (Dry Dock), গ্রেভিং ডক (Graving Dock), গ্রিডআয়রন (Gridiron), স্লিপওয়ে (Slip), কুইয়ে (Quay), ঘাট (Wharf), পিয়ার (Pier), স্টেজ (Stage), অবতরণস্থান (Landing Place), জেটি (Jetty) এবং অনুরূপ অন্য কোনো জাহাজ ভিড়ানো , মেরামত, নির্মাণ, উত্তোলন, রক্ষণাবেক্ষণ, লোডিং, আনলোডিং বা নৌ-কার্যক্রম পরিচালনার জন্য ব্যবহৃত স্থাপনা বা সুবিধা অন্তর্ভুক্ত হইবে।

সপ্তদশ অধ্যায়

মেরিটাইম লিয়েন

২৮১ | মেরিটাইম লিয়েন ।—

দাবি নিষ্পত্তি, লিয়েন সংক্রান্ত অগ্রাধিকারক্রম ও অন্যান্য বিষয়াদি এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি এবং আন্তর্জাতিক মেরিটাইম লিয়েন কনভেনশন অনুসারে নিশ্চিত করা হইবে।

২৮২ | আন্তর্জাতিক মেরিটাইম লিয়েন ও মর্টগেজ কনভেনশনের প্রয়োগ ।—

(১) বাংলাদেশ কর্তৃক আন্তর্জাতিক মেরিটাইম লিয়েন কনভেনশন এবং উহার প্রযোজ্য সংশোধনী অনুসমর্থনের পর, সরকার সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা উক্ত কনভেনশন ও সংশোধনী কার্যকর ঘোষণা করিতে পারিবে; এবং উক্ত প্রজ্ঞাপনের তারিখ হইতে কনভেনশনের বিধান, নীতি, সংজ্ঞা, অগ্রাধিকার (Priority), স্বীকৃতি (Recognition), কার্যকারিতা (Enforcement) এবং প্রযোজ্য সংশোধনী এই অধ্যায়ের ক্ষেত্রে কার্যকর ও বাধ্যতামূলক হইবে।

ব্যাখ্যা।— "সামুদ্রিক লিয়েন ও মর্টগেজ কনভেনশন (Maritime Liens and Mortgages Convention)" বলিতে International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 এবং উহার প্রযোজ্য প্রোটোকল ও সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

২৮৩ | নাবিকের মজুরির উপর সামুদ্রিক লিয়েন ।—

(১) প্রত্যেক নাবিক (Seafarer) এর জাহাজের উপর তাহার মজুরি, ভাতা এবং এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধির অধীন প্রাপ্য অন্যান্য অর্থের জন্য একটি সামুদ্রিক লিয়েন (Maritime Lien) থাকিবে এবং কোনো চুক্তির মাধ্যমে—

(ক) উক্ত লিয়েন পরিত্যাগ বা হস্তান্তর করিতে বাধ্য করা যাইবে না;

(খ) মজুরি বা অন্যান্য প্রাপ্য অর্থ আদায়ের জন্য এই আইন বা প্রচলিত আইনের অধীন তাহার প্রাপ্য কোনো প্রতিকার হইতে বঞ্চিত করা যাইবে না;

(গ) জাহাজ হারাইয়া যাওয়া, ধ্বংসপ্রাপ্ত হওয়া বা সম্পূর্ণ ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার ক্ষেত্রে মজুরি প্রাপ্তির অধিকার হইতে বঞ্চিত করা যাইবে না;

(ঘ) উদ্ধার কার্য (Salvage) হইতে উদ্ভূত বা আইনানুগভাবে অর্জিত কোনো অধিকার বা প্রাপ্য পরিত্যাগ করিতে বাধ্য করা যাইবে না;

এই আইনের কোনো বিধানের সহিত অসামঞ্জস্যপূর্ণ কোনো চুক্তি, শর্ত বা বিধান বাতিল (Void) বলিয়া গণ্য হইবে।

(২) উপধারা (১)-এর কোনো বিধান এমন কোনো জাহাজের নাবিকদের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না, যাহারা চুক্তির শর্তানুযায়ী উদ্ধার কার্য (Salvage Service) পরিচালনার উদ্দেশ্যে নিয়োজিত এবং উক্ত জাহাজ কর্তৃক অন্য কোনো জাহাজকে উদ্ধারসেবা প্রদানের জন্য তাহাদের পারিশ্রমিক বা পুরস্কার (Salvage Remuneration) সম্পর্কিত বিশেষ চুক্তি সম্পাদিত হইয়াছে।

২৮৪ | মাস্টারের সামুদ্রিক লিয়েন ও অন্যান্য অধিকার।—

(১) জাহাজের মাস্টার, প্রয়োজনানুসারে, তাহার মজুরি, ভাতা এবং এই আইন বা প্রচলিত আইনের অধীন প্রাপ্য অন্যান্য অর্থ আদায়ের ক্ষেত্রে, নাবিকের ন্যায় একই অধিকার, সামুদ্রিক লিয়েন (Maritime Lien) এবং আইনগত প্রতিকার ভোগ করিবেন।

(২) জাহাজের মাস্টার এবং মাস্টারের মৃত্যু, অসুস্থতা বা অক্ষমতার কারণে আইনানুগভাবে মাস্টারের দায়িত্ব পালনকারী ব্যক্তি, জাহাজের স্বার্থে যথাযথভাবে ব্যয়কৃত অর্থ (Disbursements) অথবা যথাযথভাবে গৃহীত আর্থিক দায় (Liabilities) আদায়ের ক্ষেত্রে, মাস্টারের মজুরি আদায়ের জন্য বিদ্যমান অধিকার, সামুদ্রিক লিয়েন (Maritime Lien) এবং আইনগত প্রতিকারের ন্যায় একই অধিকার, লিয়েন ও প্রতিকার ভোগ করিবেন।

(৩) মাস্টারের মজুরি, ভাতা, ব্যয়কৃত অর্থ বা গৃহীত আর্থিক দায় সম্পর্কিত কোনো দাবির বিষয়ে উপযুক্ত আদালতে বিচারাধীন কার্যধারায়, যদি কোনো প্রতিদাবি (Counter Claim), সমন্বয় (Set-off) বা অন্য কোনো আইনগত দাবি উত্থাপিত হয়, তবে আদালত উক্ত কার্যধারার পক্ষগণের মধ্যে উদ্ভূত সকল সংশ্লিষ্ট বিষয়, হিসাব ও দাবিসমূহ একযোগে নিষ্পত্তি করিতে পারিবেন এবং প্রাপ্য ভারসাম্য (Balance), যদি থাকে, তাহা পরিশোধের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

২৮৫ | সামুদ্রিক লিয়েনের অগ্রাধিকার।—

(১) এই ধারার অধীন নাবিকের সামুদ্রিক লিয়েন (Maritime Lien) জাহাজের উপর বিদ্যমান সকল বন্ধক (Mortgage), লিয়েন (Lien), চার্জ (Charge) বা অন্য যে কোনো দাবি বা স্বার্থের উপর সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার লাভ করিবে এবং মাস্টারের সামুদ্রিক লিয়েন (Maritime Lien) কেবল নাবিকের সামুদ্রিক লিয়েনের পরবর্তী স্থানে থাকিয়া উক্ত সকল বন্ধক, লিয়েন, চার্জ বা অন্য যে কোনো দাবি বা স্বার্থের উপর অগ্রাধিকার লাভ করিবে।

অষ্টাদশ অধ্যায়

মৎস্য জাহাজ

২৮৬ | অধ্যায়ের প্রয়োগ।—

এই অধ্যায় বাংলাদেশের কোনো নাগরিকের মালিকানাধীন অথবা ধারা ২৯ -এর উপ-ধারা (৩)-এর দফা (খ)-এ বর্ণিত শর্তাবলি পূরণকারী কোনো কোম্পানির মালিকানাধীন কেবলমাত্র যান্ত্রিক শক্তিচালিত সমুদ্রগামী মৎস্য আহরণকারী জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হবে।

২৮৭ | টনেজ নির্ধারণ।—

টনেজ নির্ধারণের জন্য প্রণীত বিধিমালা অনুযায়ী মৎস্য আহরণকারী জাহাজের টনেজ নির্ধারিত হবে।

২৮৮ | মৎস্য জাহাজ জাহাজের নিবন্ধন।—

(১) প্রত্যেক মৎস্য জাহাজ মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত নিবন্ধক কর্তৃক নিবন্ধিত হইবে।

(২) আপাতত বলবৎ অন্য কোনো আইনে যাহা কিছুই থাকুক না কেন, জাহাজের নিবন্ধন, পরিদর্শন এবং সনদায়নের ক্ষেত্রে এই আইনের বিধানাবলি প্রাধান্য পাইবে। কোনো জাহাজ এই ধারার আওতাভুক্ত কি না, সে বিষয়ে কোনো প্রশ্ন বা বিরোধের উদ্ভব হইলে, মহাপরিচালক উহা নির্ধারণ করিবেন এবং এই বিষয়ে তাহার সিদ্ধান্ত চূড়ান্ত বলিয়া গণ্য হইবে।

(৩) প্রত্যেক মৎস্য জাহাজের মালিক জাহাজটির নিবন্ধন সনদ (Certificate of Registry) প্রাপ্তির জন্য নির্ধারিত ফরমে নিবন্ধকের নিকট আবেদন করিবেন এবং নির্ধারিত পদ্ধতিতে জাহাজটির টনেজ নির্ধারণের ব্যবস্থা করিবেন।

(৪) নিবন্ধক আবেদনপত্রে উল্লিখিত তথ্যাবলি সম্পর্কে প্রয়োজনীয় মনে করিলে তদন্ত বা অনুসন্ধান করিতে পারিবেন এবং মৎস্য জাহাজ নিবন্ধন রেকর্ড (Fishing Vessel Register) তে নির্ধারিত পদ্ধতিতে তথ্যসমূহ লিপিবদ্ধ করিবেন।

(৫) উপ-ধারা (৪)-এর অধীন তথ্য নিবন্ধন বহিতে লিপিবদ্ধ হওয়ার পর, নিবন্ধক নির্ধারিত ফরমে আবেদনকারীকে জাহাজের নিবন্ধন সনদ (Certificate of Registry) প্রদান করিবেন এবং জাহাজের টনেজ বিবেচনায় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হারে ফি আদায় করিবেন।

(৬) কোনো নিবন্ধিত মৎস্য জাহাজের কাঠামো, মাত্রা, ধারণক্ষমতা, যন্ত্রপাতি, ব্যবহার, মালিকানা বা নিবন্ধন সনদে অন্তর্ভুক্ত অন্য কোনো বিবরণে এমন কোনো পরিবর্তন সংঘটিত হইলে, যাহার ফলে নিবন্ধন সনদে লিপিবদ্ধ তথ্যের সহিত উহার অসামঞ্জস্য সৃষ্টি হয়, তাহা হইলে জাহাজের মালিক নির্ধারিত সময় ও পদ্ধতিতে নিবন্ধককে অবহিত করিবেন।

(৭) নিবন্ধক, উপ-ধারা (৬)-এর অধীন প্রাপ্ত তথ্য বা অন্য কোনো নির্ভরযোগ্য তথ্যের ভিত্তিতে প্রয়োজনীয় তদন্ত বা পরিদর্শন করিয়া পরিবর্তনটি নিবন্ধন করিতে, নিবন্ধন সনদ সংশোধন করিতে অথবা জাহাজটির পুনঃনিবন্ধনের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

(৮) মৎস্য জাহাজের মালিকের আবেদনের ভিত্তিতে এবং বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে বাংলাদেশের এক বন্দর হইতে অন্য বন্দরে উক্ত জাহাজের নিবন্ধন স্থানান্তর করা যাইবে।

(৯) কোনো নিবন্ধিত মৎস্য জাহাজ হারাইয়া গেলে, ধ্বংসপ্রাপ্ত হইলে, স্থায়ীভাবে সমুদ্রযাত্রা বা ব্যবহারের অনুপযোগী হইয়া পরিলে অথবা অন্য কোনো কারণে নিবন্ধন বাতিলযোগ্য হইলে, জাহাজের মালিক যথাশীঘ্র নিবন্ধককে অবহিত করিবেন এবং নিবন্ধন সনদ নিবন্ধকের নিকট দাখিল করিবেন।

(১০) উপ-ধারা (৯)-এর অধীন প্রতিবেদন প্রাপ্তির পর অথবা নিবন্ধক অন্য কোনো উপায়ে সন্তুষ্ট হইলে যে জাহাজটি হারাইয়া গিয়াছে, ধ্বংসপ্রাপ্ত হইয়াছে অথবা স্থায়ীভাবে ব্যবহারের অনুপযোগী হইয়াছে, তাহা হইলে নিবন্ধক মৎস্য জাহাজ নিবন্ধন বহিতে উক্ত মর্মে এন্ট্রি করিবেন এবং, নিবন্ধিত কোনো বন্ধক (Mortgage), চার্জ (Charge) বা নিরাপত্তা স্বার্থ (Security Interest) বলবৎ থাকিলে তাহা ব্যতীত, জাহাজের নিবন্ধন সমাপ্ত (Closed) বলিয়া গণ্য হইবে।

(১১) এইরূপ 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।

(১২) কোনো মৎস্য জাহাজ এই আইনের অধীনে নিবন্ধিত না হইলে বা এই ধারার কোন বিধান লঙ্ঘন করিলে মাস্টার বা মালিক বা উভয়কেই অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা পর্যন্ত জরিমানা আরোপ করা যাইবে।

২৮৯ | মৎস্য আহরণকারী জাহাজে নির্ধারিত বিবরণ অঙ্কিতকরণ।—

(১) নিবন্ধিত প্রত্যেক মৎস্য আহরণকারী জাহাজের মালিক নির্ধারিত পদ্ধতিতে জাহাজের সহজে দৃশ্যমান (conspicuous) কোনো স্থানে স্থায়ীভাবে জাহাজের নিবন্ধিত নাম, নিবন্ধক কর্তৃক নির্ধারিত অক্ষর ও নম্বর এবং যে বন্দরের সঙ্গে জাহাজটি সম্পর্কিত সেই বন্দরের নাম অঙ্কিত করবেন বা অঙ্কিত করাবেন এবং তা সর্বদা অক্ষুণ্ণ ও স্পষ্টভাবে অঙ্কিত আছে তা নিশ্চিত করবেন।

(২) কোনো মালিক উপ-ধারা (১)-এর বিধান লঙ্ঘন করলে তিনি অনধিক ২৫০ (দুইশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা পর্যন্ত জরিমানা আরোপ করা যাইবে।

২৯০ | নাম এবং মালিকানা পরিবর্তন ।—

(১) নিবন্ধিত কোনো মৎস্য আহরণকারী জাহাজের নাম প্রণীত বিধিমালা অনুযায়ী পরিবর্তন করা যাবে; এবং এভাবে নাম পরিবর্তন করা হলে, তা মৎস্য আহরণকারী জাহাজ নিবন্ধন বহিতে (Fishing Vessels Register) লিপিবদ্ধ করতে হবে।

(২) সরকার কর্তৃক এ উদ্দেশ্যে ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মকর্তার পূর্বানুমোদনক্রমে লিখিত সম্মতি ব্যতীত, এই আইনের অধীন নিবন্ধিত কোনো মৎস্য জাহাজ অথবা উহাতে বিদ্যমান কোনো মালিকানা, অংশীদারিত্ব বা স্বার্থ

(Interest) হস্তান্তর, বিক্রয়, হস্তান্তরের জন্য চুক্তি বা অন্য কোনো উপায়ে হস্তান্তর করা যাইবে না এবং এই বিধান লঙ্ঘন করিয়া সম্পাদিত কোনো হস্তান্তর বা লেনদেন বাতিল (Void) বলিয়া গণ্য হইবে।

(৩) মৎস্য জাহাজের মালিকানার কোনো পরিবর্তন ঘটিলে নিবন্ধিত মালিক এবং নতুন মালিক যৌথভাবে নির্ধারিত ফরমে নিবন্ধকের নিকট আবেদন করিবেন। নিবন্ধক প্রয়োজনবোধে তদন্ত বা অনুসন্ধান করিতে পারিবেন এবং সন্তুষ্ট হইলে মৎস্য জাহাজ নিবন্ধন বহি-তে নতুন মালিকের নাম লিপিবদ্ধ করিবেন এবং নিবন্ধন সনদে (Certificate of Registry) প্রয়োজনীয় সংশোধন বা অনুমোদন (Endorsement) প্রদান করিবেন।

(৪) কোনো ব্যক্তি এই ধারার কোনো বিধান লঙ্ঘন করিলে তিনি অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (Special Drawing Rights-SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা অনধিক ১ (এক) বছর কারাদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

২৯১। পরিদর্শন ও পরিদর্শন সনদ।—

(১) প্রত্যেক মৎস্য জাহাজ মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা কর্তৃক নির্ধারিত পদ্ধতিতে পরিদর্শিত হইবে এবং এই আইন ও বিধির অধীন নির্ধারিত শর্ত পূরণ সাপেক্ষে পরিদর্শন সনদ (Certificate of Inspection) প্রদান করা হইবে। বৈধ পরিদর্শন সনদ ব্যতীত কোনো মৎস্য জাহাজ সমুদ্রে গমন করিতে পারিবে না।

(২) পরিদর্শন সনদে, অন্যান্য বিষয়ের পাশাপাশি, জাহাজের পরিচিতি, টনেজ, মালিক, স্কিপার, ইঞ্জিনিয়ার, ন্যূনতম ক্রু, কার্যপরিধি এবং জাহাজে বিদ্যমান জীবনরক্ষাকারী সরঞ্জাম (Life-saving Appliances), অগ্নিনির্বাপণ সরঞ্জাম (Fire Appliances),নির্ধারিত বাতি (Lights), নৌ-চিহ্ন (Shapes), কুয়াশা ও বিপদ সংকেত (Fog and Distress Signals)-এর বিবরণ উল্লেখ থাকিবে এবং এই মর্মে প্রত্যয়ন থাকিবে যে, জাহাজের হাল (Hull), যন্ত্রপাতি (Machinery) ও সরঞ্জামাদি (Equipment) সমুদ্রযাত্রার জন্য নিরাপদ ও উপযোগী।

(৩) পরিদর্শন সনদের বৈধতার মেয়াদ বিধি অনুযায়ী নির্ধারিত হইবে।

(৪) বৈধ পরিদর্শন সনদ প্রদর্শন ব্যতীত কোনো মৎস্য জাহাজের অনুকূলে বন্দর ত্যাগের ছাড়পত্র (Port Clearance) প্রদান করা যাইবে না।

(৫) পরিদর্শন সনদ ইস্যুর পর যদি মহাপরিচালকের নিকট প্রতীয়মান হয় যে, জাহাজটি সমুদ্রযাত্রার উপযোগী নহে অথবা জাহাজে উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন সাধিত হইয়াছে কিংবা জাহাজটি কোনো দুর্ঘটনার সম্মুখীন হইয়াছে, তাহা হইলে তিনি জাহাজের মালিককে বক্তব্য উপস্থাপনের সুযোগ প্রদান করিয়া পরিদর্শন সনদ স্থগিত বা বাতিল করিতে পারিবেন।

(৬) জাহাজের কাঠামো, যন্ত্রপাতি বা নিবন্ধন-সংক্রান্ত কোনো পরিবর্তন সংঘটিত হইলে এবং এই আইনের সংশ্লিষ্ট বিধান প্রতিপালিত না হইলে অথবা পুনঃপরিদর্শনের পর ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা জাহাজটিকে সমুদ্রযাত্রার উপযোগী বলিয়া সন্তুষ্ট না হইলে, উক্ত জাহাজের জন্য নতুন বা নবায়নকৃত পরিদর্শন সনদ প্রদান করা যাইবে না।

(৭) উপধারা (৫) এবং (৬) এর দ্বারা সংক্ষুব্ধ ব্যক্তি, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, সরকারের নিকট আপিল করিতে পারিবে।

(৮) কোনো ব্যক্তি এই ধারার কোনো বিধান লঙ্ঘন করিলে অথবা বৈধ পরিদর্শন সনদ ব্যতীত মৎস্য জাহাজ সমুদ্রে পরিচালনা করিলে, জাহাজের মালিক, মাস্টার বা স্কিপার অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (Special Drawing Rights-SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

(৯) যদি বিদেশে নিবন্ধিত কোনো মৎস্য জাহাজ বাংলাদেশের কোনো বন্দরে বা স্থানে 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।

২৯২। মৎস্য জাহাজের স্কিপার ও নাবিকদের সনদ।—

(১) আইনের এই ধারার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, জাহাজের স্কিপার ও নাবিকদের জাহাজে চাকরি করিবার নিমিত্ত প্রয়োজনীয় যোগ্যতা সনদ যোগ্যতার সনদ (Certificate of Competency), দক্ষতার সনদ (Certificate of Proficiency), 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 তফসিল ১ অনুস্বাক্ষরিত এবং অনুসৃত আন্তর্জাতিক কনভেনশন সমূহ এবং এই আইনের অধীন প্রণীত বিধিবিধান অনুসরণ করিতে হইবে।

(২) মহাপরিচালক, সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে, উপধারা (১) উদ্দেশ্য পূরণকল্পে অনুস্বাক্ষরিত এবং অনুসৃত আন্তর্জাতিক কনভেনশনের আলোকে এতদুদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় বিধান প্রণয়ন করিবেন এবং এই সংক্রান্ত যাবতীয় কার্যাবলি প্রতিপালন করিবেন।

(৩) মৎস্য জাহাজে 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 প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠান হইতে আইনের এই ধারার 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 অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৪/০৭/২০২৬

২৯৩। মৎস্য জাহাজের নিরাপদ চলাচল ও ন্যূনতম নিরাপদ নাবিক সংখ্যা সনদ।—

(১) প্রত্যেক জাহাজে নির্ধারিত সংখ্যক ও যোগ্যতাসম্পন্ন জনবল (Manning) নিয়োজিত থাকিবে এবং জীবনরক্ষাকারী (Life-saving) ও অগ্নিনির্বাপণ (Fire-fighting) সরঞ্জাম থাকতে হবে এবং সংঘর্ষ প্রতিরোধ বিধিমালা (Collision Regulations) অনুযায়ী নির্ধারিত VHF, AIS , নির্ধারিত বাতি (Lights), চিহ্ন (Shapes) এবং কুয়াশা সংকেত (Fog Signals) উদ্দেশ্যে বিধি দ্বারা নির্ধারিত সরঞ্জাম, উপকরণ , যন্ত্রপাতি , ফিটিংস এবং অন্যান্য প্রয়োজনীয় সামগ্রী বহন করিতে হইবে।

(২) মৎস্য জাহাজের ক্ষেত্রে উক্ত বিধিসমূহ প্রনয়নের সময় সরকার প্রয়োজনীয় বিবেচনা করিলে Cape Town Agreement, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995 ILO Work in Fishing Convention, 2007 (Convention No. 188)-সহ প্রাসঙ্গিক আন্তর্জাতিক কনভেনশন, মানদণ্ড, গাইডলাইন বা উহার প্রযোজ্য অংশসমূহ যথাযথভাবে বিবেচনায় লইবে।

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

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

(৫) 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 অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২৯৪। নাবিক সংক্রান্ত বিবরণী সংরক্ষণ ।—

(১) প্রত্যেক সমুদ্রগামী মৎস্য আহরণকারী জাহাজের মালিক বা স্কিপার নির্ধারিত ফরমে জাহাজের ক্রু-সংক্রান্ত একটি বিবরণী (Crew Statement) সংরক্ষণ করবেন বা সংরক্ষণের ব্যবস্থা করবেন।

(২) জাহাজের ক্রু-সংক্রান্ত যেকোনো পরিবর্তন উপ-ধারা (১)-এর অধীন সংরক্ষিত বিবরণীতে লিপিবদ্ধ করতে হবে।

(৩) উক্ত বিবরণীর একটি অনুলিপি এবং তাতে সংঘটিত প্রত্যেক পরিবর্তনের অনুলিপি যথাশীঘ্র সম্ভব যে বন্দরে জাহাজটি নিবন্ধিত রয়েছে সেই বন্দরের নিবন্ধকের (Registrar) নিকট প্রেরণ করতে হবে।

(৪) যদি মালিক বা স্কিপার এই ধারার বিধানাবলি পরিপালনে ব্যর্থ হয়, তাহা হইলে উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ২৫০ (দুইশত পঞ্চাশ) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

২৯৫ | মৎস্য জাহাজের আইনগত প্রয়োগ ।—

(১) এই আইনের অধীন মৎস্য আহরণকারী জাহাজ নিবন্ধন বহি (Fishing Vessels Register)-এ অন্তর্ভুক্ত কোনো জাহাজের মালিক, স্কিপার বা জাহাজ-সংশ্লিষ্ট অন্য কোনো ব্যক্তির বিরুদ্ধে পরিচালিত যে কোনো কার্যধারা অথবা উক্ত জাহাজের দ্বারা সংঘটিত ক্ষতির জন্য ক্ষতিপূরণ আদায় সংক্রান্ত যে কোনো কার্যধারায়, উক্ত নিবন্ধন বহি এই বিষয়ে চূড়ান্ত প্রমাণ (conclusive evidence) হিসেবে গণ্য হবে যে, নিবন্ধন বহিতে যে ব্যক্তি নির্দিষ্ট তারিখে জাহাজের মালিক হিসেবে লিপিবদ্ধ আছেন, তিনি উক্ত তারিখে জাহাজটির মালিক ছিলেন এবং জাহাজটি বাংলাদেশের একটি সমুদ্রগামী মৎস্য জাহাজ।

(২) এই ধারার কোনো কিছুই নিবন্ধন বহিতে মালিক হিসেবে লিপিবদ্ধ নন, কিন্তু জাহাজে প্রকৃত উপকারী স্বার্থ (beneficial interest) রয়েছে এমন কোনো ব্যক্তির বিরুদ্ধে কার্যধারা গ্রহণে বাধা সৃষ্টি করবে না। তদুপরি, একাধিক মালিক থাকলে তাদের পারস্পরিক অধিকার কিংবা নিবন্ধন বহিতে লিপিবদ্ধ কোনো মালিকের, নিবন্ধন বহিতে লিপিবদ্ধ নন কিন্তু জাহাজে প্রকৃত উপকারী স্বার্থসম্পন্ন কোনো ব্যক্তির বিরুদ্ধে অধিকারও এর দ্বারা ক্ষুণ্ন হবে না।

(৩) পূর্বোক্ত বিধান ব্যতীত, মৎস্য আহরণকারী জাহাজ নিবন্ধন বহিতে কোনো জাহাজের অন্তর্ভুক্তি দ্বারা উক্ত জাহাজের ওপর কারও মালিকানা, স্বত্ব বা অন্য কোনো স্বার্থ সৃষ্টি, বিলোপ বা পরিবর্তিত হবে না।

২৯৬ | মৎস্য জাহাজের বন্ধক ।—

(১) এই আইনের অধীন নিবন্ধিত কোনো মৎস্য জাহাজ অথবা উহাতে বিদ্যমান কোনো স্বার্থের উপর সৃষ্ট প্রত্যেক বন্ধক (Mortgage) নির্ধারিত পদ্ধতিতে নিবন্ধকের নিকট নিবন্ধিত হইবে।

(২) নিবন্ধক নিবন্ধনের ক্রমানুসারে প্রত্যেক বন্ধকের বিবরণ মৎস্য জাহাজ নিবন্ধন বহি (Fishing Vessel Register)-তে লিপিবদ্ধ করিবেন।

(৩) একই মৎস্য জাহাজ অথবা উহাতে বিদ্যমান কোনো স্বার্থের উপর একাধিক বন্ধক নিবন্ধিত থাকিলে, প্রত্যক্ষ (Express), পরোক্ষ (Implied) অথবা আইনগত অনুমিত (Constructive) অবগতি (Notice) থাকুক বা না থাকুক, প্রত্যেক বন্ধকের অগ্রাধিকার নিবন্ধকের নিকট নিবন্ধনের তারিখ ও ক্রমানুসারে নির্ধারিত হইবে; বন্ধক সৃষ্টির তারিখ অনুযায়ী নহে।

২৯৭ | পরিদর্শন, শিথিল (Exemption) অথবা সমতুল্য (Equivalent) সনদ।—

মহাপরিচালক, এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি মোতাবেক যৌক্তিক কারণে আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহের সহিত সংগতিপূর্ণভাবে মৎস্য জাহাজের ক্ষেত্রে এই অধ্যায়ের শর্তসমূহ শিথিল (Exemption) অথবা সমতুল্য (Equivalent) সনদ জারি করিতে পারিবেন।

২৯৮ | জাহাজ সম্পর্কিত কতিপয় বিধান মৎস্য জাহাজের ক্ষেত্রে প্রয়োগ ।—

সরকার নির্দেশ দিতে পারবে যে, এই আইনের এমন কোনো অন্যান্য বিধান, যা অধ্যায়ের জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য নয়, তা-ও প্রযোজ্য হবে; তবে নির্দেশনার উল্লিখিত শর্ত, ব্যতিক্রম এবং প্রযোজ্য কোন প্রয়োজনীয় সংশোধন সাপেক্ষে।

উনবিংশ অধ্যায়

প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজ

২৯৯ | অধ্যায়ের প্রয়োগ ।—

এই অধ্যায় বাংলাদেশের কোনো নাগরিকের মালিকানাধীন অথবা ধারা ২৯ -এর উপ-ধারা (৩)-এর দফা (খ)-এ বর্ণিত শর্তাবলি পূরণকারী কোনো কোম্পানির মালিকানাধীন প্রত্যেক সমুদ্রগামী পালতোলা জাহাজের (Sea-going Sailing Vessel) ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হবে।

৩০০ | প্রমোদতরি, ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজের নিবন্ধন সনদ।—

(১) প্রত্যেক জাহাজ মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত প্রিন্সিপাল অফিসার বা নিবন্ধক কর্তৃক নিবন্ধিত হইবে।

(২) আপাতত বলবৎ অন্য কোনো আইনে যাহা কিছুই থাকুক না কেন, জাহাজের নিবন্ধন, পরিদর্শন এবং সনদায়নের ক্ষেত্রে এই আইনের বিধানাবলি প্রাধান্য পাইবে। কোনো জাহাজ এই ধারার আওতাভুক্ত কি না, সে বিষয়ে কোনো প্রশ্ন বা বিরোধের উদ্ভব হইলে, মহাপরিচালক উহা নির্ধারণ করিবেন এবং এই বিষয়ে তাহার সিদ্ধান্ত চূড়ান্ত বলিয়া গণ্য হইবে।

(৩) প্রত্যেক জাহাজের মালিক জাহাজটির নিবন্ধন সনদ (Certificate of Registry) প্রাপ্তির জন্য নির্ধারিত নিয়মে নিবন্ধকের নিকট আবেদন করিবেন এবং নির্ধারিত পদ্ধতিতে জাহাজটির টনেজ নির্ধারণের ব্যবস্থা করিবেন।

(৪) নিবন্ধক আবেদনপত্রে উল্লিখিত তথ্যাবলি সম্পর্কে প্রয়োজনীয় মনে করিলে তদন্ত বা অনুসন্ধান করিতে পারিবেন এবং নিবন্ধন রেকর্ড (Fishing Vessel Register) তে নির্ধারিত পদ্ধতিতে তথ্যসমূহ লিপিবদ্ধ করিবেন।

(৫) উপ-ধারা (৪)-এর অধীন তথ্য নিবন্ধন বহিতে লিপিবদ্ধ হওয়ার পর, নিবন্ধক নির্ধারিত ফরমে আবেদনকারীকে জাহাজের নিবন্ধন সনদ (Certificate of Registry) প্রদান করিবেন এবং নির্ধারিত হারে ফি আদায় করিবেন।

(৬) কোনো জাহাজের কাঠামো, মাত্রা, ধারণক্ষমতা, যন্ত্রপাতি, ব্যবহার, মালিকানা বা নিবন্ধন সনদে অন্তর্ভুক্ত অন্য কোনো বিবরণে এমন কোনো পরিবর্তন সংঘটিত হইলে, যাহার ফলে নিবন্ধন সনদে লিপিবদ্ধ তথ্যের সহিত উহার অসামঞ্জস্য সৃষ্টি হয়, তাহা হইলে জাহাজের মালিক নির্ধারিত সময় ও পদ্ধতিতে নিবন্ধককে অবহিত করিবেন।

(৭) নিবন্ধক, উপ-ধারা (৬)-এর অধীন প্রাপ্ত তথ্য বা অন্য কোনো নির্ভরযোগ্য তথ্যের ভিত্তিতে প্রয়োজনীয় তদন্ত বা পরিদর্শন করিয়া পরিবর্তনটি নিবন্ধন করিতে, নিবন্ধন সনদ সংশোধন করিতে অথবা জাহাজটির পুনঃনিবন্ধনের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

(৮) কোনো নিবন্ধিত জাহাজ হারাইয়া গেলে, ধ্বংসপ্রাপ্ত হইলে, স্থায়ীভাবে সমুদ্রযাত্রা বা ব্যবহারের অনুপযোগী হইয়া পরিলে অথবা অন্য কোনো কারণে নিবন্ধন বাতিলযোগ্য হইলে, জাহাজের মালিক যথাশীঘ্র নিবন্ধককে অবহিত করিবেন এবং নিবন্ধন সনদ নিবন্ধকের নিকট দাখিল করিবেন।

(৯) উপ-ধারা (৮)-এর অধীন প্রতিবেদন প্রাপ্তির পর অথবা নিবন্ধক অন্য কোনো উপায়ে সন্তুষ্ট হইলে যে জাহাজটি হারাইয়া গিয়াছে , ধ্বংসপ্রাপ্ত হইয়াছে অথবা স্থায়ীভাবে ব্যবহারের অনুপযোগী হইয়াছে , তাহা হইলে নিবন্ধক জাহাজ নিবন্ধন বহিতে উক্ত মর্মে এন্ট্রি করিবেন এবং, নিবন্ধিত কোনো বন্ধক (Mortgage), চার্জ (Charge) বা নিরাপত্তা স্বার্থ (Security Interest) বলবৎ থাকিলে তাহা ব্যতীত, জাহাজের নিবন্ধন সমাপ্ত (Closed) বলিয়া গণ্য হইবে।

(১১) এইরুপ কোনো 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।

(১২) কোনো জাহাজ এই আইনের অধীনে নিবন্ধিত না হইলে বা এই ধারার কোন বিধান লঙ্ঘন করিলে মাস্টার বা মালিক বা উভয়কেই অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা পর্যন্ত জরিমানা আরোপ করা যাইবে।

৩০১ | পরিদর্শন ও পরিদর্শন সনদ ।—

(১) প্রত্যেক জাহাজ মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা কর্তৃক নির্ধারিত পদ্ধতিতে পরিদর্শিত হইবে এবং এই আইন ও বিধির অধীন নির্ধারিত শর্ত পূরণ সাপেক্ষে পরিদর্শন সনদ (Certificate of Inspection) প্রদান করা হইবে। বৈধ পরিদর্শন সনদ ব্যতীত কোনো জাহাজ সমুদ্রে গমন করিতে পারিবে না।

(২) পরিদর্শন সনদে, অন্যান্য বিষয়ের পাশাপাশি, জাহাজের পরিচিতি, টনেজ, মালিক, স্কিপার, ইঞ্জিনচালক, ন্যূনতম ক্রু, কার্যপরিধি এবং জাহাজে বিদ্যমান জীবনরক্ষাকারী সরঞ্জাম (Life-saving Appliances), অগ্নিনির্বাপণ সরঞ্জাম (Fire Appliances), নির্ধারিত বাতি (Lights), চিহ্ন (Shapes), কুয়াশা ও বিপদ সংকেত (Fog and Distress Signals)-এর বিবরণ উল্লেখ থাকিবে এবং এই মর্মে প্রত্যয়ন থাকিবে যে, জাহাজের হাল (Hull), রিগিং (Rigging), যন্ত্রপাতি (Machinery) ও সরঞ্জামাদি (Equipment) সমুদ্রযাত্রার জন্য নিরাপদ ও উপযোগী।

(৩) পরিদর্শন সনদ বৈধতার মেয়াদ বিধি অনুযায়ী নির্ধারিত হইবে ।

(৪) বৈধ পরিদর্শন সনদ প্রদর্শন ব্যতীত কোনো জাহাজের অনুকূলে বন্দর ত্যাগের ছাড়পত্র (Port Clearance) প্রদান করা যাইবে না।

(৫) পরিদর্শন সনদ ইস্যুর পর যদি মহাপরিচালকের নিকট প্রতীয়মান হয় যে, জাহাজটি সমুদ্রযাত্রার উপযোগী নহে অথবা জাহাজে উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন সাধিত হইয়াছে কিংবা জাহাজটি কোনো দুর্ঘটনার সম্মুখীন হইয়াছে, তাহা হইলে তিনি জাহাজের মালিককে বক্তব্য উপস্থাপনের সুযোগ প্রদান করিয়া পরিদর্শন সনদ স্থগিত বা বাতিল করিতে পারিবেন।

(৬) জাহাজের কাঠামো, যন্ত্রপাতি বা নিবন্ধন-সংক্রান্ত কোনো পরিবর্তন সংঘটিত হইলে এবং এই আইনের সংশ্লিষ্ট বিধান প্রতিপালিত না হইলে অথবা পুনঃপরিদর্শনের পর ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা জাহাজটিকে সমুদ্রযাত্রার উপযোগী বলিয়া সন্তুষ্ট না হইলে, উক্ত জাহাজের জন্য নতুন বা নবায়নকৃত পরিদর্শন সনদ প্রদান করা যাইবে না।

(৭) উপধারা (৫) এবং (৬) এর দ্বারা সংক্ষুব্ধ ব্যক্তি, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, সরকারের নিকট আপিল করিতে পারিবে।

(৮) কোনো ব্যক্তি এই ধারার কোনো বিধান লঙ্ঘন করিলে অথবা বৈধ পরিদর্শন সনদ ব্যতীত জাহাজ সমুদ্রে পরিচালনা করিলে, জাহাজের মালিক, মাস্টার বা স্কিপার অনধিক ৯০০ (নয়শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

(৯) যদি বিদেশে নিবন্ধিত কোনো জাহাজ বাংলাদেশের কোনো বন্দরে বা স্থানে 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।

৩০২ | অতিরিক্ত মাল বা যাত্রী বোঝাই নিবারণ।—

(১) সরকার, বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে, জাহাজে যাত্রী ও মালামাল পরিবহণ সংক্রান্ত বিষয়াবলি নিয়ন্ত্রণ করিবে।

(২) কোনো জাহাজ নির্ধারিত ধারণক্ষমতার অতিরিক্ত যাত্রী বা মালামাল বহন করিয়া বা জাহাজ ফ্রিবোর্ড চিহ্নিতকরণ ব্যতীত বা ফ্রিবোর্ডের চিহ্ন ডুবন্ত অবস্থায় সমুদ্রযাত্রা করিলে, যাত্রার প্রস্তুতি গ্রহণ করিলে অথবা যাত্রারত অবস্থায় থাকিলে, প্রিন্সিপাল অফিসার বা সার্ভেয়ার উক্ত জাহাজ আটক রাখিতে পারিবেন এবং অতিরিক্ত যাত্রী বা মালামাল অপসারণ করিয়া জাহাজকে নিরাপদ অবস্থায় আনা না পর্যন্ত উহাকে যাত্রার অনুমতি প্রদান করিবেন না ।

(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 অর্থদণ্ডে দন্ডনীয় হইবেন।

৩০৩ | পণ্য সমুদ্রে নিক্ষেপ (Jettison) সংক্রান্ত তদন্ত ।—

(১) কোনো পালতোলা জাহাজের মালিক বা স্কিপার, জাহাজের সমুদ্রযাত্রাকালে অস্বাভাবিক আবহাওয়াজনিত কারণে বা অন্য কোনো কারণে জাহাজে বহনকৃত পণ্যের সম্পূর্ণ বা আংশিক অংশ সমুদ্রে নিক্ষেপ (Jettison) করে থাকলে অথবা এমন দাবি করলে, তিনি জাহাজটি বাংলাদেশে কোনো বন্দর বা স্থানে পৌঁছার সঙ্গে সঙ্গে উক্ত পণ্য সমুদ্রে নিক্ষেপের বিষয়ে সেই বন্দরের প্রিন্সিপাল অফিসারকে অবহিত করবেন; এবং যদি সেখানে কোনো প্রিন্সিপাল অফিসার না থাকেন, তবে এ উদ্দেশ্যে সরকার কর্তৃক নিযুক্ত অন্য কোনো দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তাকে অবহিত করবেন।

উক্ত নোটিশে সমুদ্রে নিক্ষিপ্ত পণ্যের পূর্ণ বিবরণ এবং যে পরিস্থিতিতে উক্ত পণ্য সমুদ্রে নিক্ষেপ করা হয়েছে তার সম্পূর্ণ বিবরণ উল্লেখ করতে হবে।

(২) কোনো দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা উপ-ধারা (১)-এর অধীন নোটিশ প্রাপ্ত হলে অথবা তাঁর বিশ্বাস করার যুক্তিসংগত কারণ থাকলে যে, তাঁর অধিক্ষেত্রাধীন বন্দরে অবস্থানরত কোনো পালতোলা জাহাজের পণ্য সমুদ্রে নিক্ষেপ করা হয়েছে, তিনি অবিলম্বে প্রাপ্ত তথ্য লিখিতভাবে সরকারকে অবহিত করবেন এবং বিষয়টি সম্পর্কে তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনা করতে পারবেন।

৩০৪ | পরিদর্শন, শিথিল (Exemption) অথবা সমতুল্য (Equivalent) সনদ।—

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

২৬৭। সরকারের অনুমতি ব্যতীত বিদেশি পালতোলা জাহাজের উপকূলীয় বাণিজ্যে অংশগ্রহণ নিষিদ্ধ ।— (১) বাংলাদেশের কোনো নাগরিকের মালিকানাধীন নয় অথবা ধারা ২-এর উপ-ধারা (৩)-এর দফা (খ)-এ বর্ণিত শর্ত পূরণকারী কোনো কোম্পানির মালিকানাধীন নয় এমন কোনো জাহাজ সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে লিখিত অনুমতি ব্যতীত বাংলাদেশের উপকূলীয় বাণিজ্যে (Coasting Trade) নিয়োজিত হতে পারবে না।

(২) সরকার উক্ত অনুমতি প্রদানকালে প্রয়োজনীয় মনে করলে যেকোনো শর্ত আরোপ করতে পারবে এবং উক্ত শর্তাবলি যথাযথভাবে প্রতিপালনের নিশ্চয়তা (Security) হিসেবে জাহাজের মালিক বা দায়িত্বপ্রাপ্ত অন্য কোনো ব্যক্তির নিকট থেকে সরকার প্রয়োজনীয় বিবেচনা করবে এমন পরিমাণ অর্থ জামানত হিসেবে জমা দিতে বলতে পারবে।

(৩) এই অধ্যায়ের অধীন নিবন্ধিত নয় এমন কোনো জাহাজ, যা বাংলাদেশের উপকূলীয় বাণিজ্যে নিয়োজিত হয় বা নিয়োজিত হওয়ার চেষ্টা করে, তার মালিক বা দায়িত্বপ্রাপ্ত ব্যক্তি উপ-ধারা (১)-এর অধীন প্রদত্ত লিখিত অনুমতি প্রদর্শন না করা পর্যন্ত শুল্ক আদায়কারী (Collector of Customs) উক্ত জাহাজের জন্য বন্দর ত্যাগের ছাড়পত্র (Port Clearance) প্রদান করিবেন না।

৩০৫ | বিদেশি প্রমোদতরি বা ক্ষুদ্র তরি, পালের জাহাজ আটক ইত্যাদি।—

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

৩০৬ | জাহাজ ও মৎস্য আহরণকারী জাহাজ সম্পর্কিত কতিপয় বিধানের পালতোলা জাহাজের ক্ষেত্রে প্রয়োগ ।—

(১) ধারা ২৯৩, ২৯৪ ,২৯৫ এবং ২৯৬ -এর বিধানাবলি, প্রয়োজনীয় পরিবর্তন (Mutatis Mutandis) সাপেক্ষে, যেভাবে মৎস্য আহরণকারী জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য, একইভাবে পালতোলা জাহাজের ক্ষেত্রেও প্রযোজ্য হবে।

(২) সরকার নির্দেশ দিতে পারবে যে, এই আইনের এমন কোনো অন্যান্য বিধান, যা অধ্যায়ের জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য নয়, তা-ও প্রযোজ্য হবে; তবে নির্দেশনার উল্লিখিত শর্ত, ব্যতিক্রম এবং প্রয়োজনীয় সংশোধন (যদি থাকে) সাপেক্ষে।

বিংশ অধ্যায়

আইনগত কার্যধারা

৩০৭। সার্ভে 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; অথবা

(খ) এই ধারার অধীনে জাহাজের কোনো ত্রুটির নোটিশ প্রদান করে; অথবা

(গ) এই আইনের অধীনে কোনো সনদ প্রদান করিতে অস্বীকার করে; অথবা

(ঘ) এই আইনের অধীন জাহাজ আটক করে;

তাহা হইলে, ক্ষেত্রমতো, মালিক, মাস্টার বা এজেন্ট বিধান মোতাবেক, মহাপরিচালকের নিকট ৩০ দিনের মধ্যে 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 কোনো আপিল করা যাইবে না।

(৩) সার্ভেয়ারের কোনো আদেশের বিরুদ্ধে আপিল দায়ের করা হইলে, কেবলমাত্র উক্ত কারণে জাহাজের সমুদ্রে যাত্রা নিষিদ্ধকরণ, জাহাজ আটক, সনদ স্থগিতকরণ বা নিরাপত্তাসংশ্লিষ্ট অন্য কোনো আদেশের কার্যকারিতা স্থগিত হইবে না; তবে ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষ, নৌ-নিরাপত্তা, সুরক্ষা এবং দূষণ প্রতিরোধের বিষয় বিবেচনা করিয়া অন্যরূপ নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে।

(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।

(৫) এই ধারার অধীন ক্ষতিপূরণ দাবি, নির্ধারণ, পরিশোধ, আপিল এবং আনুষঙ্গিক অন্যান্য বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

৩০৮ | নৌআদালতের গঠন।—

(১) এই আইনের উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, নৌআদালত ১ (এক) জন বিচারক যিনি যুগ্ম জেলা ও দায়রা জজ হইবেন এবং ৩ (তিন) জন মূল্যায়ক সহায়তা করিবেন বা মতামত প্রদান করিবেন ।

(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 দুই 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।

৩০৯ | নৌআদালতের ক্ষমতা ও কার্যপদ্ধতি।—

(১) আদালত, কোনো সরকারের বা মহাপরিচালকের নিকট হইতে অভিযোগ প্রাপ্ত হইবার পর, অবিলম্বে, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, বিচার কার্য সম্পাদনে নিয়োজিত হইবেন।

(২) আদালত যে-কোনো উপযুক্ত ব্যক্তিকে জাহাজ সার্ভে করিবার এবং সার্ভে প্রতিবেদন পেশ করিবার জন্য নিযুক্ত করিতে পারিবে।

(৩) জাহাজ চূড়ান্তরূপে আটকের বা মুক্তকরণের আদেশ প্রদানের ক্ষেত্রে সরকারের যেরূপ ক্ষমতা রহিয়াছে আদালতেরও সেইরূপ ক্ষমতা থাকিবে।

(৪) 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।

(৫) আদালত, নির্ধারিত পদ্ধতিতে, উহার প্রত্যেক মামলার কার্যধারা সম্পর্কে সরকারকে প্রতিবেদন প্রেরণ করিবে।

৩১০ | 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; তবে শর্ত থাকে যে, এইরূপ কোনো মূল্যায়নকারী বা বিশেষজ্ঞ নিয়োগ গ্রহণের পূর্বে তাহার স্বার্থের সংঘাত (Conflict of Interest), যদি থাকে, তাহা লিখিতভাবে আদালতের নিকট প্রকাশ করিবেন।

৩১১ | তদন্ত, অনুসন্ধান বা অনুসন্ধান কমিশনে নিযুক্ত ব্যক্তির পারিশ্রমিক।—

কোনো তদন্ত (Inquiry) বা অনুসন্ধান (Investigation) পরিচালনার জন্য এই অংশের অধীন নিযুক্ত কোনো ব্যক্তি এবং উক্ত কার্যক্রমে সহায়তাকারী কোনো মূল্যায়নকারী (Assessor)-কে প্রদেয় পারিশ্রমিক,

ভাতা বা অন্যান্য ব্যয় সরকার নির্ধারণ করিতে পারিবে এবং উহা সরকার নির্ধারিত তহবিল হইতে পরিশোধ করা যাইবে।

৩১২ | 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 ৩৫০-এর অধীনে অনুমোদিত কোনো কর্মচারীর প্রতিবেদন ব্যতীত এই আইনের অধীন সংঘটিত কোনো অপরাধ আমলে লইবে না।

৩১৩ | 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।

(৪) তদন্ত পরিচালনাকালে যদি আদালতের নিকট প্রতীয়মান হয় যে, কোনো ব্যক্তি আপাতত বলবৎ অন্য কোনো আইনের অধীন শাস্তিযোগ্য অপরাধ সংঘটন করিয়াছেন , তাহা হইলে আদালত, সুপ্রিম কোর্ট কর্তৃক প্রণীত বিধির অধীন, উক্ত ব্যক্তিকে গ্রেফতার, বিচারার্থে উপযুক্ত আদালতে প্রেরণ, জামিনে মুক্তি বা আটক রাখিবার আদেশ প্রদান করিতে এবং সাক্ষী তলব করিতে পারিবে; এবং এই উদ্দেশ্যে ফৌজদারি আদালতের সকল প্রয়োজনীয় ক্ষমতা প্রয়োগ করিতে পারিবে।

৩১৪ | 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।

৩১৫ | পরিত্যক্ত জাহাজের ক্ষেত্রে সরকারের ক্ষমতা।—

(১) বাংলাদেশের উপকূল, উপকূলীয় জলসীমা, সমুদ্রাঞ্চল, বন্দর বা তৎসংলগ্ন এলাকায় কোনো পরিত্যক্ত জাহাজ (Abandoned Vessel) অবস্থান করিলে, সরকার জননিরাপত্তা, নৌ-নিরাপত্তা, পরিবেশ সংরক্ষণ এবং সম্পদের সুরক্ষার স্বার্থে কোনো বন্দর কর্তৃপক্ষ, নৌ কর্তৃপক্ষ, সরকারি সংস্থা, স্থানীয় কর্তৃপক্ষ বা অন্য কোনো সংস্থাকে উক্ত জাহাজের ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় সেবা, সহায়তা বা ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য লিখিত নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে।

(২) উপধারা (১) এর অধীন গৃহীত ব্যবস্থা পরিত্যক্ত জাহাজ হইতে উদ্ভূত জীবন, সম্পদ, নৌ-চলাচল, পরিবেশ, উপকূলীয় এলাকা অথবা বাংলাদেশের অন্য কোনো স্বার্থের প্রতি বিদ্যমান বা সম্ভাব্য ঝুঁকি প্রতিরোধ, অপসারণ বা হ্রাস করিবার উদ্দেশ্যে গ্রহণ করা যাইবে।

(৩) উপধারা (১) এর অধীন গৃহীত কোনো ব্যবস্থা বাস্তবায়নের জন্য সরকার বা কোনো কর্তৃপক্ষ বা সংস্থা কর্তৃক ব্যয়িত অর্থ সরকারের অনুকূলে প্রদেয় ঋণ বলিয়া গণ্য হইবে এবং উহা জাহাজ, উহার মালিক, অপারেটর, প্রতিনিধি অথবা জাহাজ বা উহার মালামাল বিক্রয়লব্ধ অর্থ হইতে আদায় করা যাইবে।

(৪) উপধারা (৩) এর অধীন প্রদেয় অর্থ জাহাজের উপর একটি বৈধ দায় বলিয়া গণ্য হইবে এবং নাবিক ও মাস্টারের বেতন, প্রত্যাবর্তন ব্যয়, জীবনহানি বা ব্যক্তিগত আঘাতজনিত সামুদ্রিক দাবির পর অগ্রাধিকার ভিত্তিতে আদায়যোগ্য হইবে।

(৫) ব্যয় নির্ধারণ, ব্যয় পুনরুদ্ধার, সেবা প্রদানের হার এবং এই ধারার অধীন প্রয়োজনীয় অন্যান্য বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

৩১৬ | 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, 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 এখতিয়ার সম্পন্ন নৌআদালতের এখতিয়ারাধীনে রহিয়াছে যাহা উক্তরূপ অপরাধ আমলে লইবার এখতিয়ারসম্পন্ন, তাহা হইলে উক্ত অপরাধ আমলে গ্রহণ করিতে পারিবেন
।

৩১৭ | বিচারের স্থান।—

(১) কোনো ব্যক্তি এই আইনের অধীন অপরাধ সংঘটন করিলে তাহাকে 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।

(৩) বিশ্বের যে কোনো স্থানে অবস্থিত বাংলাদেশি জাহাজে সংঘটিত অপরাধের বিচার ও আইনগত কার্যধারা বাংলাদেশে গ্রহণ করা যাইবে; এবং

(খ) বাংলাদেশের বন্দর, অভ্যন্তরীণ জলসীমা, আঞ্চলিক সমুদ্র, একচ্ছত্র অর্থনৈতিক অঞ্চল (Exclusive Economic Zone) অথবা আন্তর্জাতিক আইন ও এই আইন দ্বারা অনুমোদিত বাংলাদেশের অন্য কোনো সামুদ্রিক এলাকায় অবস্থানরত বিদেশি জাহাজে সংঘটিত অপরাধের বিচার ও আইনগত কার্যধারা বাংলাদেশে গ্রহণ করা যাইবে।

৩১৮। কতিপয় ক্ষেত্রে দণ্ড কার্যকরকরণ।—

তীর্থ-যাত্রী বহনকারী বিশেষ বাণিজ্য জাহাজের মাস্টার এবং মালিক যেরূপ দণ্ডে দণ্ডনীয় 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 যাইবে।

৩১৯। 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; অথবা

(খ) যদি বিবাদী বা অভিযুক্ত ব্যক্তি উক্ত সাক্ষীকে নিজে বা আইনি প্রতিনিধি দ্বারা জেরা করিবার সুযোগপ্রাপ্ত হয়; এবং

(গ) ফৌজদারি বিধির 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।

৩২০। 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 উর্ধ্বে 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।

৩২১ | 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 সমুদ্রসীমায় আবিষ্কৃত হয়, নৌআদালত, উক্ত জাহাজের মাস্টার বা কোনো নাবিকের অসদাচরণ বা নৈপুণ্যের অভাব বা কোনো বিধান লঙ্ঘনের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হইয়াছে এইরূপ অভিযোগকারী ব্যক্তির আবেদনের পরিপ্রেক্ষিতে প্রিন্সিপাল অফিসার, 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।

(৩) যদি এই ধারার অধীন কোনো আবেদন করিবার পূর্বে ইহা প্রতীয়মান হয় যে, যে জাহাজের বিষয়ে অভিযোগের আবেদন করা হইবে, উহা বাংলাদেশ বা ইহার আঞ্চলিক সমুদ্রসীমা ত্যাগ করিতে পারে, তাহা হইলে

অধিদপ্তরের নিয়ন্ত্রনাধীন সার্ভেয়ার বা এতদুদ্দেশ্যে নিযুক্ত পরিদর্শক অথবা স্থানীয় প্রশাসন অথবা আইন প্রয়োগকারী সংস্থা 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।

৩২২ | 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।

৩২৩ | জাহাজ ক্রোকের মাধ্যমে মজুরি, অর্থদন্ড ইত্যাদি সংগ্রহ।—

যেক্ষেত্রে নৌআদালত , 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, অর্থদন্ড বা অন্য কোনো প্রকার অর্থ পরিশোধ না করে, সেইক্ষেত্রে উক্ত আদালত বা ম্যাজিস্ট্রেট বা কর্মচারী বা কর্তৃপক্ষ, যাহা প্রযোজ্য হয়, মজুরি, অর্থদন্ড বা অন্য কোনো প্রকার অর্থ পরিশোধে বাধ্য করিবার লক্ষ্যে তাঁহার অন্যান্য ক্ষমতার অতিরিক্ত হিসেবে, পরোয়ানা দ্বারা অপরিশোধিত মজুরি, অর্থদন্ড বা অন্য কোনো প্রকার অর্থ জাহাজ ও উহার সরঞ্জামাদি ক্রোক ও বিক্রয়ের মাধ্যমে আদায় করিবার আদেশ দিতে পারিবে।

৩২৪ | 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।

তবে শর্ত থাকে যে, নৌ-নিরাপত্তা, সামুদ্রিক সুরক্ষা, দূষণ প্রতিরোধ, নাবিকদের কল্যাণ, অথবা এই আইনের বিধান প্রতিপালন নিশ্চিতকরণের স্বার্থে জরুরি ভিত্তিতে গৃহীত কোনো ব্যবস্থা কেবলমাত্র উক্ত অবহিতকরণ প্রদান না করা, অথবা অবহিতকরণে বিলম্ব হওয়ার কারণে অবৈধ বা অকার্যকর বলিয়া গণ্য হইবে না।

৩২৫। দলিলাদি জারি।—

কোনো ব্যক্তির উপর নিম্নবর্ণিত পদ্ধতিতে দলিল জারি করিতে হইবে, যথা:

(১) দলিল যে ব্যক্তির উপর জারি হইবে তাঁহার নিকট ব্যক্তিগতভাবে কপি পৌঁছানোর মাধ্যমে বা তাঁহার সর্বশেষ বাসস্থানে কপি রাখিয়া যাওয়ার মাধ্যমে;

(২) 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;

(৩) 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

(৪) যদি উপধারা (১), (২) ও (৩)-তে উল্লিখিত ব্যক্তি বা মাস্টারের ই-মেইল ঠিকানা জানা থাকে তাহা হইলে দলিলের একটি স্ক্যানকৃত কপি উক্ত ই-মেইল ঠিকানায় প্রেরণের মাধ্যমে।

৩২৬। উন্মুক্ত সমুদ্রে বিদেশি জাহাজ অনুসরণ ও আটক করার ক্ষমতা।—

(১) সরকার যদি এই মর্মে যুক্তিসঙ্গতভাবে বিশ্বাস করে যে, কোনো বিদেশি জাহাজ বাংলাদেশের সমুদ্রসীমা, উপকূলীয় জলসীমা বা এই আইনের অধীন প্রযোজ্য অন্য কোনো সামুদ্রিক এলাকায় প্রচলিত কোনো আইন লঙ্ঘন করিয়াছে, তাহা হইলে সরকার তাহার নিয়ন্ত্রণাধীন কোনো জাহাজ বা কর্তৃপক্ষকে উক্ত বিদেশি জাহাজকে উন্মুক্ত সমুদ্র পর্যন্ত অনুসরণ, তদন্ত এবং প্রয়োজনে পরবর্তী আইনানুগ কার্যক্রমের জন্য আটক করিবার ক্ষমতা প্রদান করিতে পারিবে।

(২) উপধারা (১) এর অধীন অনুসরণ কার্যক্রম আরম্ভের পূর্বে, যথাসম্ভব, বিদেশি জাহাজটিকে থামিবার জন্য উপযুক্ত সংকেত প্রদান করিতে হইবে।

(৩) এই ধারার অধীন অনুসরণ, তদন্ত ও আটক কার্যক্রম আন্তর্জাতিক আইন এবং বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত প্রাসঙ্গিক আন্তর্জাতিক কনভেনশনের বিধান অনুযায়ী পরিচালিত হইবে।

৩২৭। 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।

৩২৮। 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।

৩২৯। কতিপয় ব্যক্তি সরকারি কর্মচারী হিসেবে বিবেচিত হইবে।—

এই আইনের কোনো উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের জন্য নিযুক্ত, অনুমোদিত বা ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো ব্যক্তি, উক্ত উদ্দেশ্যে তাহার দায়িত্ব বা ক্ষমতা পালনকালে, দণ্ডবিধির অর্থে একজন সরকারি কর্মচারী (Public Servant) বলিয়া গণ্য হইবেন।

৩৩০। স্বতন্ত্র জাহাজ সার্ভেয়ারের যোগ্যতা ও সনদায়ন।—

(১) কোনো ব্যক্তি, এই ধারার অধীন প্রদত্ত বৈধ সার্ভেয়ার সনদ ব্যতীত বাংলাদেশের বন্দরে বা সমুদ্রসীমায় স্বতন্ত্র জাহাজ সার্ভেয়ারের পেশায় নিয়োজিত হইতে পারিবে না।

(২) বাংলাদেশের বন্দর বা সমুদ্রসীমায় স্বতন্ত্র জাহাজ সার্ভেয়ারের পেশায় নিয়োজিত হইতে ইচ্ছুক ব্যক্তিদের বিধি মোতাবেক সনদায়ন থাকিতে হইবে।

(৩) সরকার, বিধি দ্বারা, স্বতন্ত্র সার্ভেয়ার নিয়োগ, যোগ্যতা, অভিজ্ঞতা, স্বীকৃতি, কার্যাবলি, দায়িত্ব, ক্ষমতা, আচরণবিধি, সনদায়ন, জবাবদিহিতা, তদারকি, স্থগিতকরণ বা বাতিলকরণ এবং আনুষঙ্গিক অন্যান্য বিষয় নির্ধারণ করিবে।

(৪) কোনো ব্যক্তি, বৈধ সার্ভেয়ার সনদ ব্যতীত তৎকর্তৃক সম্পাদিত কোনো কর্মের জন্য ফি বা পারিশ্রমিক দাবি করিয়া মামলা দায়ের করিবার অধিকারী হইবেন না ।

(৫) কোনো ব্যক্তি এই ধারার বিধানাবলি লঙ্ঘন করিয়া স্বতন্ত্র জাহাজ সার্ভেয়ারের পেশায় নিয়োজিত হইলে তিনি অনধিক ৮,৫০০ (আট হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৩৩১। 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 ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৩৩২। এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধি বা আদেশ বা আন্তর্জাতিক কনভেনশন বা প্রোটোকল বা চুক্তিসমূহ ভঙ্গের ক্ষেত্রে দণ্ড ও কার্যক্রম।—

(১) এই আইনের অধীন বা আন্তর্জাতিক কনভেনশন বা প্রোটোকল বা চুক্তিসমূহ যাহা বাংলাদেশ স্বাক্ষর করিয়াছে কোনো অপরাধের জন্য পৃথকভাবে দণ্ডের বিধান না থাকিলে উক্ত অপরাধে দোষী ব্যক্তি অনধিক ১৫,০০০ (পনের হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ড, অথবা অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ড, অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(২) এই আইনের কোনো বিধান, আন্তর্জাতিক কনভেনশন বা প্রোটোকল বা চুক্তিসমূহ বা তদধীন প্রণীত বিধি, প্রবিধান, আদেশ, নির্দেশনা, সনদের শর্ত বা আইনানুগ নির্দেশ প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে, অথবা উহার পরিপন্থী কোনো কার্য করিলে বা করিতে অনুমতি প্রদান করিলে, এবং উক্ত কার্য বা অবহেলার জন্য এই আইনে পৃথক কোনো দণ্ডের বিধান না থাকিলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি অনধিক অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৩) এই আইনের অধীন কোনো অপরাধ বা লঙ্ঘনের জন্য দণ্ড নির্ধারণকালে অপরাধ বা লঙ্ঘনের প্রকৃতি, গুরুত্ব, স্থায়িত্বকাল, পরিণতি এবং সংশ্লিষ্ট সকল পরিস্থিতি বিবেচনায় লইতে হইবে; বিশেষত উহা সামান্য না গুরুতর, পুনঃপুন সংঘটিত, ইচ্ছাকৃত, প্রতারণামূলক, পরিবেশ দূষণ ঘটাইয়াছে কি না, মানবজীবনকে বিপন্ন করিয়াছে কি না, অথবা কোনো সামুদ্রিক দুর্ঘটনা (Marine Casualty) সংঘটনের কারণ হইয়াছে কি না, তাহা বিবেচনা করিয়া দণ্ড নির্ধারণ করা হইবে।

(৪) এই আইনের আওতায় যেকোনো ধারা বা উপধারা লঙ্ঘন ক্রমাগত হইতে থাকিলে প্রথম দিনের পরবর্তী লঙ্ঘন চলাকালীন প্রত্যেক দিনের জন্য অতিরিক্ত অনধিক ১০০ (এক শত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৫) যেখানে এই আইনের কোনো ধারায় অর্থের পরিমাণ স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR) দ্বারা নির্ধারিত হইয়াছে, সেখানে উক্ত পরিমাণ আন্তর্জাতিক মুদ্রা তহবিল (International Monetary Fund—IMF) কর্তৃক প্রকাশিত প্রযোজ্য এসডিআর বিনিময় মূল্য (SDR Valuation) অনুসারে বাংলাদেশি টাকায় রূপান্তরিত হইবে।

(৬) উপধারা (৫) এই ধারার উদ্দেশ্যে স্পেশাল ড্রয়িং রাইট -এর বাংলাদেশি টাকায়, রূপান্তরের তারিখ, ক্ষেত্রমত, আদালতের রায় বা আদেশের তারিখ, অর্থ পরিশোধের তারিখ অথবা সরকার বা মহাপরিচালক দ্বারা নির্ধারিত অন্য কোনো তারিখ হইবে।

৩৩৩। কোম্পানি কর্তৃক অপরাধ সংঘটন।—

(১) কোনো কোম্পানি কর্তৃক এই আইনের অধীন কোনো অপরাধ সংঘটিত হইলে, উক্ত অপরাধের সহিত প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষ 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 অর্থদণ্ড 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।

৩৩৪। আইন লঙ্ঘনকারী জাহাজ-মালিকের ক্ষেত্রে বিশেষ ব্যবস্থা গ্রহণ।—

(১) কোনো জাহাজ-মালিক এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধির কোনো বিধান প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে, অথবা তাহার মালিকানাধীন কোনো জাহাজ হইতে জীবন, সম্পদ, নৌ-নিরাপত্তা বা পরিবেশের ক্ষতির আশঙ্কা থাকা সত্ত্বেও প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণে ব্যর্থ হইলে, মহাপরিচালক, লিখিত আদেশ দ্বারা, নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

তবে শর্ত থাকে যে, জাহাজ-মালিক উক্ত নির্দেশ প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে, মহাপরিচালক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন এবং প্রয়োজনে জাহাজ, মালামাল অথবা উভয় জব্দ, বাজেয়াপ্ত, বিক্রয় বা অন্য কোনো উপযুক্ত উপায়ে নিষ্পত্তি করিতে পারিবেন।

(২) উপধারা (১) এর অধীন জীবন, সম্পদ, নৌ-নিরাপত্তা বা পরিবেশের ক্ষতি প্রতিরোধ বা প্রশমনের জন্য মহাপরিচালক কর্তৃক ব্যয়িত সকল অর্থ সংশ্লিষ্ট জাহাজ-মালিকের নিকট হইতে সরকারি পাওনা (Public Demand) হিসাবে আদায়যোগ্য হইবে।

(৩) উপধারা (২) এর অধীন আদায়যোগ্য ব্যয় জাহাজ, মালামাল অথবা উভয়ের বিক্রয়লব্ধ অর্থ হইতে সমন্বয় বা আদায় করা যাইবে।

(৪) এই ধারার অধীন জাহাজ, মালামাল বা অন্য কোনো সম্পত্তি জব্দ, বাজেয়াপ্ত, বিক্রয়, নিষ্পত্তি এবং ব্যয় আদায়ের পদ্ধতি বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

৩৩৫। অপরাধের তদন্ত, বিচার ইত্যাদি।—

এই আইনের অধীন কৃত অপরাধের তদন্ত, বিচার, ইত্যাদির ক্ষেত্রে Code of Criminal Procedure, 1898 (Act No. V of 1898)-এর বিধানাবলি যতদূর সম্ভব প্রযোজ্য হইবে। সরকার এই আইনের অধীন শাস্তিযোগ্য অপরাধ বিচারের লক্ষ্যে নৌআদালতে প্রেরণ করিতে পারিবে ।

৩৩৬। অব্যাহতি প্রদানের ক্ষমতা।—

(১) এই আইনের অন্য কোনো বিধানে যাহা কিছুই থাকুক না কেন, যদি মহাপরিচালকের নিকট প্রতীয়মান হয় যে, কোনো জাহাজ, ব্যক্তি, কোম্পানি বা সংস্থার ক্ষেত্রে এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধি, প্রবিধান, আদেশ অথবা প্রযোজ্য কোনো আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক কনভেনশনের অধীন কোনো নির্দিষ্ট শর্ত বা বিধান যথেষ্ট পরিমাণে প্রতিপালিত হইয়াছে , অথবা সংশ্লিষ্ট ঘটনার প্রকৃতি ও পরিস্থিতি বিবেচনায় উহার প্রতিপালন অপ্রয়োজনীয় বা

অযৌক্তিক, তবে তিনি সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে এবং নির্ধারিত পদ্ধতিতে, প্রয়োজনীয় শর্তসাপেক্ষে উক্ত শর্ত বা বিধানের প্রতিপালন হইতে অব্যাহতি প্রদান বা উহার প্রতিপালনের বাধ্যবাধকতা শিথিল করিতে পারিবেন।

(২) এই ধারার অধীন প্রদত্ত প্রত্যেক অব্যাহতি লিখিত কারণ-উল্লেখপূর্বক প্রদান করিতে হইবে, উহার নির্দিষ্ট কার্যকারিতা-মেয়াদ থাকিবে এবং নৌ-নিরাপত্তা, সামুদ্রিক সুরক্ষা, সামুদ্রিক পরিবেশ সংরক্ষণ, নাবিকদের কল্যাণ এবং জনস্বার্থ নিশ্চিতকরণের জন্য প্রয়োজনীয় শর্তসাপেক্ষ হইবে।

(৩) এই ধারার অধীন প্রদত্ত কোনো অব্যাহতি এই আইন অথবা বাংলাদেশের উপর প্রযোজ্য কোনো বাধ্যতামূলক আন্তর্জাতিক কনভেনশন, চুক্তি বা আন্তর্জাতিক বাধ্যবাধকতার সহিত অসামঞ্জস্যপূর্ণ হইবে না।

৩৩৭ | 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।

৩৩৮ | মোবাইল কোর্ট এর এখতিয়ার।—

এই আইনের অধীন অপরাধসমূহ মোবাইল কোর্ট আইন, ২০০৯ এর তফসিলভুক্ত করিয়া নির্বাহী ম্যাজিস্ট্রেট কর্তৃক বিচার করা যাইবে।

৩৩৯ | প্রশাসনিক জরিমানা।—

(১) মহাপরিচালক, এই আইনের অধীন অপরাধজনক কাজ হিসেবে বিবেচিত হয় এইরূপ কোনো বিধান ব্যতীত, অন্য কোনো বিধান লঙ্ঘনকারীর বিরুদ্ধে সর্বোচ্চ ১০,৫০০ (দশ হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রইং রাইট (SDR) নির্ধারিত পদ্ধতিতে ও পরিমাণে, প্রশাসনিক জরিমানা আরোপ করিতে পারিবেন।

(২) ধারা (১) এর অধীন কোনো প্রশাসনিক অর্থদন্ড আরোপের পূর্বে মহাপরিচালক সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিকে কারণ দর্শানোর নোটিশ প্রদান করিবেন, তাহাকে আত্মপক্ষ সমর্থনের যুক্তিসঙ্গত সুযোগ প্রদান করিবেন এবং অপরাধ বা লঙ্ঘনের প্রকৃতি, গুরুত্ব, পুনরাবৃত্তি ও সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিষয় বিবেচনা করিয়া কারণ-উল্লেখপূর্বক লিখিত আদেশ প্রদান করিবেন।

(৩) কোনো ব্যক্তি প্রশাসনিক জরিমানা আরোপ দ্বারা সংক্ষুব্ধ হইলে, বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে, মহাপরিচালকের নিকট পুনর্বিবেচনার আবেদন দাখিল করিতে পারিবেন।

(৪) কোনো ব্যক্তি উপধারা (৩)-এর অধীন প্রতিকার পান নাই মর্মে বিবেচনা করিলে তিনি সরকারের নিকট আপিল করিতে পারিবেন এবং এইরূপ ক্ষেত্রে আপিলের সিদ্ধান্তই চূড়ান্ত বলিয়া গণ্য হইবে।

৩৪০ | জাল, বিকৃত বা মিথ্যা সনদ ও দলিলের ব্যবহার।—

(১) কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান যদি জ্ঞাতসারে—

(ক) এই আইনের অধীন জারিকৃত বা জারিকৃত বলিয়া উপস্থাপিত কোনো সনদ, লাইসেন্স, অনুমতিপত্র, অনুমোদন, প্রত্যয়নপত্র, ঘোষণাপত্র, নিবন্ধন দলিল, রেকর্ড বা অন্য কোনো দলিল জাল করেন, বিকৃত করেন বা পরিবর্তন করেন; অথবা

(খ) জাল, বিকৃত, পরিবর্তিত বা মিথ্যা কোনো সনদ, লাইসেন্স, অনুমতিপত্র, অনুমোদন, প্রত্যয়নপত্র, ঘোষণাপত্র, নিবন্ধন দলিল, রেকর্ড বা অন্য কোনো দলিল ব্যবহার করেন, উপস্থাপন করেন, দাখিল করেন বা ব্যবহার করিবার চেষ্টা করেন; অথবা

(গ) কোনো সনদ, লাইসেন্স, অনুমতিপত্র, অনুমোদন, প্রত্যয়নপত্র, ঘোষণাপত্র, নিবন্ধন দলিল, রেকর্ড বা অন্য কোনো দলিল প্রাপ্তির উদ্দেশ্যে মিথ্যা, বিভ্রান্তিকর বা গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ে অসম্পূর্ণ তথ্য প্রদান করেন; অথবা

(ঘ) অন্য কোনো ব্যক্তিকে উল্লিখিত কার্য সম্পাদনে সহায়তা, প্ররোচনা বা সহযোগিতা করেন; অথবা

(ঙ) এই আইনের অধীন প্রদত্ত নোটিশে নির্ধারিত সময়ের মধ্যে চাহিত তথ্য, উপাত্ত বা দলিল প্রদান করিতে ব্যর্থ হন অথবা জ্ঞাতসারে কোনো গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ে মিথ্যা, বিভ্রান্তিকর বা অসম্পূর্ণ তথ্য, উপাত্ত বা দলিল প্রদান করেন;

তাহা হইলে উহা একটি অপরাধ হইবে।

(২) উপধারা (১) এর অধীন কোনো অপরাধে দোষী সাব্যস্ত হইলে, তিনি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১০,৫০০ (দশ হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

(৩) এই ধারার অধীন কোনো অপরাধ সংঘটিত হইলে, উক্ত সনদ, লাইসেন্স, অনুমতিপত্র, অনুমোদন, প্রত্যয়নপত্র, ঘোষণাপত্র, নিবন্ধন দলিল, রেকর্ড বা অন্য কোনো দলিল বাতিলযোগ্য হইবে এবং মহাপরিচালক বা ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষ উহা জব্দ, স্থগিত বা প্রত্যাহার করিতে পারিবেন।

(৪) এই ধারার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, "সনদ", "দলিল" বা "রেকর্ড" বলিতে কাগজভিত্তিক ও ইলেকট্রনিক উভয় প্রকার সনদ, দলিল, তথ্য, ডাটা, রেকর্ড বা উহাদের প্রতিলিপি অন্তর্ভুক্ত হইবে।

একবিংশ অধ্যায়

আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রোটোকল ও চুক্তি প্রয়োগ

৩৪১। বাংলাদেশ কর্তৃক বলবৎযোগ্য কনভেনশন, প্রোটোকল ও চুক্তি প্রয়োগ।—

(১)তফসিল-১-এ উল্লিখিত আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রোটোকল ও চুক্তিসমূহ যাহা বাংলাদেশ স্বাক্ষর করিয়াছে এবং যাহা এই আইনে উল্লিখিত বিষয়সমূহের সহিত সম্পৃক্ত তাহা এই আইন কার্যকর হইবার তারিখ হইতে এই আইনের সহায়ক ও আওতাভুক্ত হিসেবে গণ্য হইবে। এইরূপ আন্তর্জাতিক কনভেনশন বা প্রোটোকল প্রতিপালনের ক্ষেত্রে উহার সহিত সংযুক্ত বাধ্যতামূলক কোড, উহাদের বাধ্যতামূলক সংশোধনী এবং প্রযোজ্য গাইডলাইনসমূহ অনুসরণ করিতে হইবে।

(২) সরকার কর্তৃক অনুসমর্থিত (Ratified), গৃহীত (Accepted), অনুমোদিত (Approved) অথবা যাহাতে বাংলাদেশ যোগদান (Acceded) করিয়াছে, এইরূপ কোনো আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক ও শ্রম কনভেনশন, প্রটোকল, কোড, বাধ্যতামূলক দলিল (Mandatory Instrument), উহার সংশোধনী বা সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক মানদন্ড কার্যকর, বাস্তবায়নের ও প্রতিপালনের লক্ষ্যে, সরকার বা, ক্ষেত্রমত, মহাপরিচালক এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধির সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণভাবে বিধি, প্রবিধান, প্রজ্ঞাপন, আদেশ, মেরিন নোটিশ, পরিপত্র, নির্দেশনা, নোটিফিকেশান বা অন্যান্য প্রশাসনিক দলিল জারি করিতে পারিবেন।

(৩) উপধারা (২) এর অধীন জারিকৃত প্রবিধান, আদেশ, মেরিন নোটিশ, পরিপত্র, নির্দেশনা বা অন্যান্য প্রশাসনিক দলিল এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধির পরিপন্থী না হওয়া পর্যন্ত এই আইনের অধীন জারিকৃত বলিয়া গণ্য হইবে এবং সংশোধিত বা বাতিল না হওয়া পর্যন্ত কার্যকর থাকিবে এবং সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি, প্রতিষ্ঠান ও জাহাজের জন্য বাধ্যতামূলক হইবে।

(৪) আন্তর্জাতিক কোড, বাধ্যতামূলক দলিল (Mandatory Instrument), উহার সংশোধনী বা সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক মানদন্ড কার্যকর বা সরকার কর্তৃক চুক্তি বাস্তবায়ন, প্রতিপালনকল্পে এই আইনের অধীন চাঁদা/ ফি আরোপ, নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(৫) সরকার কর্তৃক অনুসমর্থিত (Ratified), গৃহীত (Accepted), অনুমোদিত (Approved) অথবা যাহাতে বাংলাদেশ যোগদান (Acceded) করিয়াছে, এইরূপ কোনো আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক কনভেনশন, প্রোটোকল, কোড, বাধ্যতামূলক উপকরণ (Mandatory Instrument) এর সংশোধন বাংলাদেশে প্রয়োগযোগ্য ও বলবৎযোগ্য হইবে, যদি বাংলাদেশ উহাতে অসম্মতি জ্ঞাপন না করে (Tacit acceptance)।

(৬) এই আইন কার্যকর পরবর্তী বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত, অনুমোদিত, গৃহীত বা যাহাতে বাংলাদেশ যোগদান করিয়াছে, এইরূপ কোনো আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রোটোকল, কোড, বাধ্যতামূলক উপকরণ বা উহার কোনো সংশোধনী, যাহা এই আইনের বিষয়বস্তুর সহিত সম্পর্কিত, সরকার সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা নির্ধারিত তারিখ হইতে এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধির মাধ্যমে সম্পূর্ণ বা আংশিকভাবে কার্যকর করিতে পারিবে।

(৭) উপধারা (১) ও (২) এর অধীন কোনো আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রোটোকল, কোড, বাধ্যতামূলক উপকরণ বা সংশোধনী কার্যকর করার ক্ষেত্রে সরকার প্রজ্ঞাপন দ্বারা প্রয়োজনীয় অভিযোজন (Adaptation), ব্যতিক্রম, সংরক্ষণ (Reservation), সীমাবদ্ধতা, শর্ত অথবা বাস্তবায়ন পদ্ধতি নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(ক) উপধারা (১) ও (২) এর অধীন প্রজ্ঞাপিত কোনো কনভেনশন, প্রোটোকল, কোড, বাধ্যতামূলক উপকরণ বা সংশোধনীর বিধানাবলি, এই আইন ও তদধীন প্রণীত বিধির সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ পরিমাণে, কার্যকর হইবে এবং সংশ্লিষ্ট সকল ব্যক্তি, জাহাজ, কোম্পানি, বন্দর, স্থাপনা ও কর্তৃপক্ষের জন্য বাধ্যতামূলক হইবে।

(খ) এই আইনের কোনো বিধান এবং উপধারা (১) ও (২) এর অধীন কার্যকর কোনো আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রোটোকল, কোড বা সংশোধনীর বিধানের মধ্যে অসামঞ্জস্য দেখা দিলে, আন্তর্জাতিক বাধ্যবাধকতা বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে সরকার কর্তৃক প্রজ্ঞাপনে অন্যরূপ নির্ধারণ না করা থাকিলে, উক্ত কনভেনশন, প্রোটোকল, কোড বা সংশোধনীর বিধান প্রাধান্য পাইবে।

(৮) এই ধারার অধীন প্রজ্ঞাপিত কোনো আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রোটোকল, কোড, বাধ্যতামূলক উপকরণ বা সংশোধনী বাস্তবায়নের জন্য সরকার বিধি প্রণয়ন করিতে পারিবে।

(৯) এই আইনের অধীনে প্রণীত বিধিমালা সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক সংস্থা, দেশি-বিদেশি কোনো সরকারি সংস্থা প্রতিষ্ঠিত মানদন্ড নির্ণায়ক কোনো সংস্থা বা কোনো শিল্প ও বাণিজ্যিক সংগঠনের কনভেনশন, বিধি, কোড বা এতৎসংক্রান্ত সূত্র নির্দেশের মাধ্যমে অন্তর্ভুক্ত করিতে পারিবে।

(১০) বাংলাদেশ সমুদ্রসীমায় বিদেশি পতাকাবাহী সকল জাহাজ এই আইনে বিধৃত বাংলাদেশ কর্তৃক স্বাক্ষরিত আন্তর্জাতিক মেরিটাইম কনভেনশন বা অন্য কোনো আইনে বা প্রযোজ্য কনভেনশনে শর্তাদির অধীন হইবে।

(১১) অধিদপ্তর বিভিন্ন আন্তর্জাতিক মেরিটাইম কনভেনশন কোড, প্রোটোকল এবং আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার ফোকাল পয়েন্ট (Focal Point) অথবা কম্পিটেন্ট অথোরিটি (Competent Authority) অথবা ডেজিগনেটেড অথোরিটি (Designated Authority) হিসেবে দ্বায়িত্ব পালন করিবে।

(১২) 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।

(১৩) যথোপযুক্ত কারণ ব্যতিরেকে এই ধারার অধীন বাধ্যতামূলক কোড, গাইডলাইনসমূহ বা এ সংক্রান্ত মহাপরিচালক কর্তৃক জারিকৃত কোনো নির্দেশ, আদেশ, সার্কুলার, বিজ্ঞপ্তি, নোটিশ, বুলেটিন, মেরিটাইম নোটিশ, নির্দেশিকা, মানদন্ড, কার্যপদ্ধতি অথবা আরোপিত কোনো শর্ত লঙ্ঘন বা প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে উহা একটি অপরাধ বলিয়া গণ্য হইবে এবং তজ্জন্য উক্ত ব্যক্তি, সংস্থা বা জাহাজের দায়িত্বপ্রাপ্ত ব্যক্তি অনধিক ২ (দুই) বৎসরের কারাদণ্ডে অথবা অনধিক ১৫,০০০ (পনের হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকার অর্থদণ্ডে অথবা উভয়দণ্ডে দণ্ডিত হইবেন।

(১৪) সরকার, আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক সংস্থা (IMO) কর্তৃক গৃহীত আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক কনভেনশন, কোড, বাধ্যতামূলক আন্তর্জাতিক দলিল এবং উহাদের সংশোধনীসমূহ নিয়মিত পর্যালোচনা করিবে এবং প্রয়োজনীয়

সুপারিশ সরকারকে প্রদান করিবেন এবং উহা বাস্তবায়নের প্রয়োজনীয় আইনগত, প্রশাসনিক ও প্রাতিষ্ঠানিক ব্যবস্থা গ্রহণ করিবে।

(১৫) এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি এবং বাংলাদেশের জন্য প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক কনভেনশন ও বাধ্যতামূলক আন্তর্জাতিক দলিলসমূহের কার্যকর বাস্তবায়ন নিশ্চিতকরণের উদ্দেশ্যে মহাপরিচালক উপযুক্ত তদারকি, পরিদর্শন, নিরীক্ষা, মূল্যায়ন এবং কর্মসম্পাদন পর্যবেক্ষণের ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন।

৩৪২। আন্তর্জাতিক নিরীক্ষা।—

(১) বাংলাদেশ সরকার কর্তৃক অনুসমর্থিত বা গৃহীত আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক কনভেনশন, বাধ্যতামূলক আন্তর্জাতিক দলিল এবং সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক বা আঞ্চলিক সংস্থার নির্ধারিত বাধ্যবাধকতা কার্যকরভাবে বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে সরকার, আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা (IMO) সদস্য রাষ্ট্রের নিরীক্ষা স্কীমের কাঠামো ও পদ্ধতি (III কোড) অনুসারে এবং অন্যান্য সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক বা আঞ্চলিক সংস্থা কর্তৃক পরিচালিত নিরীক্ষা (Audit), মূল্যায়ন (Evaluation), পর্যালোচনা (Review), যাচাইকরণ (Verification) বা অনুরূপ কার্যক্রমে অংশগ্রহণ, সমন্বয় এবং উহার সফল পরিপালনের জন্য প্রয়োজনীয় সকল ব্যবস্থা গ্রহণ করিবে এবং উক্ত নিরীক্ষা, মূল্যায়ন, পর্যালোচনা বা যাচাইকরণের পর্যবেক্ষণ, সুপারিশ ও ফলাফলের ভিত্তিতে প্রয়োজনীয় আইনগত, প্রশাসনিক ও প্রাতিষ্ঠানিক ব্যবস্থা গ্রহণ করিবে এবং অন্যান্য প্রাসঙ্গিক তথ্য যথাযথভাবে সংরক্ষণ করিবে ।

(২) উপধারা (১)-এ উল্লিখিত নিরীক্ষা, মূল্যায়ন, পর্যালোচনা বা যাচাইকরণ কার্যক্রম সম্পাদন এবং উহাতে প্রাপ্ত পর্যবেক্ষণ, অসঙ্গতি, সুপারিশ বা অন্যান্য বিষয়ের নিষ্পত্তি ও বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে সকল মন্ত্রণালয়, বিভাগ, অধিদপ্তর, সংবিধিবদ্ধ সংস্থা, স্বায়ত্তশাসিত প্রতিষ্ঠান, স্থানীয় কর্তৃপক্ষ, বন্দর কর্তৃপক্ষ, প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠান এবং সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান, সরকার বা মহাপরিচালকের অনুরোধক্রমে প্রয়োজনীয় তথ্য, উপাত্ত, নথি, কারিগরি সহায়তা, সমন্বয় এবং অন্যান্য প্রয়োজনীয় সহযোগিতা প্রদান করিবে।

ব্যাখ্যা: 'III কোড' বলিতে আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার IMO Instruments Implementation Code (III Code) এবং প্রযোজ্য সংশোধনীসমূহকে বুঝাইবে।

৩৪৩। তথ্য প্রেরণ।—

(১) 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 দায়িত্ব অধিদপ্তরের উপর ন্যস্ত থাকিবে।

(২) উপধারা (১)-এর উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের জন্য, সকল মন্ত্রণালয়, বিভাগ, অধিদপ্তর, সংবিধিবদ্ধ কর্তৃপক্ষ, বন্দর কর্তৃপক্ষ, স্বায়ত্তশাসিত বা আধা-স্বায়ত্তশাসিত প্রতিষ্ঠান, স্থানীয় কর্তৃপক্ষ এবং এই আইনের অধীন কার্যক্রম পরিচালনাকারী অন্য কোনো ব্যক্তি, সংস্থা বা প্রতিষ্ঠান, সরকার বা মহাপরিচালকের চাহিদা অনুযায়ী নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রয়োজনীয় তথ্য, উপাত্ত, প্রতিবেদন, দলিল বা সহায়তা প্রদান করিতে বাধ্য থাকিবে।

৩৪৪। জাহাজসমূহ কনভেনশনের বাধ্যবাধকতা ও শর্তাদি।—

(১) ভিন্নরূপ কোনো কিছু ব্যক্ত না হইলে, এই আইনের অধীনে নিবন্ধিত সকল বাংলাদেশি জাহাজ এবং বাংলাদেশ সমুদ্রসীমায় বিদেশি পতাকাবাহী সকল জাহাজ আর্ন্তজাতিক মেরিটাইম এবং শ্রম 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 , ম্যানুয়াল 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 এবং 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) প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজ এবং বাংলাদেশের সমুদ্রসীমায় পরিচালিত প্রত্যেক বিদেশি পতাকাবাহী জাহাজে এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি, প্রবিধান, আদেশ, নির্দেশনা, মেরিন নোটিশ (Marine Notice) এবং বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক মেরিটাইম কনভেনশন, কোড ও আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক সংস্থা (IMO) কর্তৃক জারিকৃত প্রযোজ্য সর্বশেষ রেজুলেশন, সার্কুলার, নির্দেশিকা ও অন্যান্য বাধ্যতামূলক প্রকাশনার হালনাগাদ অনুলিপি সংরক্ষণ করিতে হইবে।

(৪) কোনো জাহাজের মালিক বা মাস্টার উপধারা (২) এবং (৩)-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 ১৫,০০০ (পনের 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 ১০,০০০ (দশ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

১৪/০৭/২০২৬

(৫) 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 ।

৩৪৫ | জাহাজ, কোম্পানি ও বন্দরের সার্ভে , নিরীক্ষা এবং সনদায়ন।—

(১) সরকার কর্তৃক অব্যাহতি প্রদান করা না হইলে, প্রত্যেক বাংলাদেশি জাহাজ, কোম্পানি বা বন্দর কর্তৃপক্ষ, টার্মিনাল অপারেটর এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি এবং তফসিল-১ এ উল্লিখিত প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহের শর্তাবলি পরিপালন যাচাইয়ের উদ্দেশ্যে নির্ধারিত পদ্ধতিতে সার্ভে , নিরীক্ষা (Audit) অথবা সনদায়নের (Certification) আওতাভুক্ত হইতে হইবে।

(২) এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি এবং প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহের শর্তাবলি সন্তোষজনকভাবে প্রতিপালিত হইয়াছে মর্মে প্রতীয়মান হইলে, মহাপরিচালক অথবা তৎকর্তৃক অনুমোদিত ব্যক্তি, সংস্থা বা স্বীকৃত প্রতিষ্ঠান (Recognized Organization) সংশ্লিষ্ট জাহাজ, কোম্পানি বা বন্দরের অনুকূলে নির্ধারিত সনদ, প্রত্যয়নপত্র বা অন্যান্য দলিল জারি করিতে পারিবেন।

(৩) এই অংশের অধীন কোনো জরিপ বা নিরীক্ষা সম্পন্ন হওয়ার পর, সরকারের পূর্বানুমতি ব্যতিরেকে সংশ্লিষ্ট জাহাজ, কোম্পানি বা বন্দর বা টার্মিনাল অপারেটর কাঠামো, যন্ত্রপাতি, সরঞ্জাম, ফিটিংস, বিন্যাস, উপকরণ, নিরাপত্তা ব্যবস্থা বা ব্যবস্থাপনা পদ্ধতিতে এমন কোনো পরিবর্তন করা যাইবে না, যাহা প্রদত্ত সনদ বা জরিপের ভিত্তিকে প্রভাবিত করিতে পারে।

(৪) কোনো সনদ বা দলিল জারির পর সরকার, মহাপরিচালক বা ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো ব্যক্তির নিকট প্রতীয়মান হয় যে, জাহাজ, কোম্পানি বা বন্দরের অবস্থা, কাঠামো, সরঞ্জাম, নিরাপত্তা ব্যবস্থা বা ব্যবস্থাপনা পদ্ধতিতে পরিবর্তন সাধিত হইয়াছে, অথবা উহা ক্ষতিগ্রস্ত, ত্রুটিপূর্ণ বা নির্ধারিত মানদণ্ডের সহিত অসামঞ্জস্যপূর্ণ হইয়া পড়িয়াছে, তাহা হইলে সংশ্লিষ্ট পক্ষকে আত্মপক্ষ সমর্থনের সুযোগ প্রদানপূর্বক পুনঃজরিপ বা পুনঃনিরীক্ষার নির্দেশ প্রদান করা যাইবে এবং প্রয়োজনে উক্ত সনদ বা দলিল সংশোধন, স্থগিত, বাতিল, প্রত্যাহার বা সমর্পণের নির্দেশ প্রদান করা যাইবে।

(৫) কোনো জাহাজের মালিক বা মাস্টার এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি অথবা প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুসারে আবশ্যকীয় সনদ, প্রত্যয়নপত্র বা দলিল জাহাজে বহন না করিলে বা উহা কার্যকর না থাকিলে, উক্ত জাহাজ সমুদ্রে যাত্রা করিতে পারিবে না।

(৬) সরকার, অধিদপ্তরের সহিত পরামর্শক্রমে, এই আইনের অধীন প্রয়োজনীয় সনদ, জরিপ, নিরীক্ষা, সনদের মেয়াদ, নবায়ন, স্থগিতকরণ, বাতিলকরণ, স্বীকৃত সংস্থার অনুমোদন এবং আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহ বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে বিধি প্রণয়ন করিতে পারিবে।

(৮) কোনো জাহাজের মালিক বা মাস্টার উপধারা (৩) বা উপধারা (৫)-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 ১৫,০০০ (পনের 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 ১০,৫০০ (দশ হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি অর্থদণ্ডে অথবা উভয় দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

ব্যাখ্যা।— এই ধারায় "কোম্পানি" বলিতে এই আইনের সংশ্লিষ্ট ধারায় সংজ্ঞায়িত কোম্পানিকে বুঝাইবে।

৩৪৬ | শিথিল (Exemption) অথবা সমতুল্য (Equivalent) সনদ জারি।—

(১) 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।

(২) মহাপরিচালক যদি এই মর্মে বিশ্বাস করিবার যুক্তিসঙ্গত কারণ পান যে, কোনো জাহাজ, উহার সরঞ্জামাদি অথবা যে বিষয়ের প্রেক্ষিতে কোনো সনদ বা অব্যাহতি সনদ (Exemption Certificate) ইস্যু করা হইয়াছিল, তাহা আর সংশ্লিষ্ট বিধি বা অব্যাহতি সনদ প্রদানের শর্তাবলির সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ নহে, তাহা হইলে তিনি উক্ত সনদ বা অব্যাহতি সনদ বাতিল করিতে পারিবেন।

(৩) উপধারা (১) এর অধীন কোনো সনদ বা অব্যাহতি সনদ বাতিল করা হইলে, মহাপরিচালক কর্তৃক অবহিত হওয়ার তারিখ হইতে ১৪ (চৌদ্দ) দিনের মধ্যে জাহাজের মালিক বা মাস্টার উক্ত সনদ বা অব্যাহতি সনদ মহাপরিচালকের নিকট দাখিল করিবেন।

(৪) কোনো মালিক বা মাস্টার যুক্তিসঙ্গত কারণ ব্যতিরেকে উপধারা (৩) এর বিধান প্রতিপালনে ব্যর্থ হইলে, উহা হইবে একটি অপরাধ এবং তজ্জন্য তিনি অনধিক ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমপরিমাণ বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৩৪৭ | বিকল্প ব্যবস্থা বা সমমানের বিধান অনুমোদনের ক্ষমতা।—

(১) এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধিতে কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে কোনো আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রোটোকল বা অন্যান্য নির্ধারিত বাধ্যবাধকতা পূরণের জন্য কোনো নির্দিষ্ট ব্যবস্থা, উপকরণ, সরঞ্জাম, পদ্ধতি বা বিন্যাস অনুসরণের বিধান থাকিলে, সরকার পরীক্ষণ, ব্যবহারিক মূল্যায়ন, আন্তর্জাতিক কনভেনশন, উহার প্রোটোকল বা সংশোধনী, অথবা অন্য কোনো গ্রহণযোগ্য ভিত্তির আলোকে এই মর্মে সন্তুষ্ট হইলে যে, প্রস্তাবিত বিকল্প ব্যবস্থা

বা বিন্যাস নির্ধারিত ব্যবস্থার সমপর্যায়ের বা অধিক কার্যকর, তাহা হইলে আদেশ দ্বারা উক্ত বিকল্প ব্যবস্থা বা বিন্যাস ব্যবহার বা বাস্তবায়নের অনুমতি প্রদান করিতে পারিবে।

(২) উপধারা (১) এর অধীন প্রদত্ত অনুমতি নির্দিষ্ট শর্ত, সীমাবদ্ধতা বা সময়সীমা সাপেক্ষে প্রদান করা যাইতে পারিবে।

(৩) সরকার যদি পরবর্তীকালে এই মর্মে সন্তুষ্ট হন যে, অনুমোদিত বিকল্প ব্যবস্থা বা বিন্যাস আর নির্ধারিত কার্যকারিতা বজায় রাখিতেছে না বা প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক মানদণ্ডের সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ নহে, তাহা হইলে সরকার উক্ত অনুমতি সংশোধন, স্থগিত বা বাতিল করিতে পারিবে।

(৪) এই ধারার অধীন প্রদত্ত কোনো অনুমতি আন্তর্জাতিক কনভেনশন, এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধির মৌলিক নিরাপত্তা, সুরক্ষা বা দূষণ প্রতিরোধ সংক্রান্ত বাধ্যবাধকতা হইতে অব্যাহতি প্রদান করিবে না।

৩৪৮ | বিদেশী সনদের স্বীকৃতি।—

(১) কোনো বাংলাদেশি জাহাজ ব্যতীত অন্য কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে, প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশনের অধীন উক্ত জাহাজ যে রাষ্ট্রে নিবন্ধিত, সেই রাষ্ট্রের সরকার বা উহার পক্ষে যথাযথভাবে ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রদত্ত বৈধ সনদ, সরকার কর্তৃক প্রণীত বিধি সাপেক্ষে, বাংলাদেশি জাহাজের জন্য প্রদত্ত অনুরূপ সনদের সমতুল্য কার্যকারিতা ও আইনগত বৈধতা লাভ করিবে।

(২) মহাপরিচালক বা ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মকর্তা, প্রয়োজনে, উক্ত সনদের সত্যতা, বৈধতা, মেয়াদ, শর্তাবলি অথবা সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক কনভেনশনের সহিত সামঞ্জস্যতা যাচাই করিতে পারিবেন।

(৩) মহাপরিচালক বা ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মকর্তা যদি সন্তুষ্ট হন যে উক্ত সনদ প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধি অনুযায়ী নির্ধারিত সনদের সমতুল্য নয় অথবা উহার সত্যতা, বৈধতা, কার্যকারিতা বা শর্তাবলি সন্তোষজনকভাবে প্রতিষ্ঠিত হয় নাই, তাহা হইলে তিনি উক্ত সনদের স্বীকৃতি প্রদান করিতে অস্বীকার করিতে পারিবেন এবং এই আইন অনুযায়ী প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন।

৩৪৯ | বিদেশি জাহাজকে বাংলাদেশে সনদ প্রদান এবং বাংলাদেশি জাহাজের জন্য বিদেশে সনদ প্রাপ্তি।—

(১) কোনো আন্তর্জাতিক কনভেনশনের পক্ষভুক্ত রাষ্ট্রের সরকারের অনুরোধক্রমে, সরকার যদি এই মর্মে সন্তুষ্ট হন যে, উক্ত রাষ্ট্রে নিবন্ধিত বা নিবন্ধনের জন্য নির্ধারিত কোনো জাহাজ, বাংলাদেশি জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য পদ্ধতি ও মানদণ্ড অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট কনভেনশনের শর্তাবলি পূরণ করিয়াছে, তাহা হইলে সরকার বা মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষ উক্ত জাহাজের অনুকূলে উপযুক্ত কনভেনশন সনদ (Convention Certificate) প্রদান করিতে পারিবে।

(২) উপধারা (১) এর অধীন প্রদত্ত প্রত্যেক সনদে এই মর্মে একটি বিবৃতি অন্তর্ভুক্ত থাকিবে যে, উহা সংশ্লিষ্ট বিদেশি রাষ্ট্রের সরকারের অনুরোধক্রমে প্রদান করা হইয়াছে।

(৩) সরকার, কোনো আন্তর্জাতিক কনভেনশনের পক্ষভুক্ত রাষ্ট্রের সরকারকে, বাংলাদেশে নিবন্ধিত বা নিবন্ধনের জন্য নির্ধারিত কোনো জাহাজের অনুকূলে উপযুক্ত কনভেনশন সনদ প্রদান করিবার জন্য অনুরোধ করিতে পারিবে।

(৪) উপধারা (৩) এর অধীন প্রদত্ত অনুরোধের পরিপ্রেক্ষিতে কোনো বিদেশি রাষ্ট্রের সরকার বা উহার ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষ কর্তৃক বাংলাদেশি জাহাজের অনুকূলে প্রদত্ত কনভেনশন সনদ, এই আইনের উদ্দেশ্যে সরকার কর্তৃক প্রদত্ত সনদের ন্যায় একই বৈধতা, কার্যকারিতা ও আইনগত প্রভাব বহন করিবে।

(৫) সরকার, এই ধারার অধীন প্রদত্ত বা প্রাপ্ত কোনো কনভেনশন সনদের সত্যতা, বৈধতা, মেয়াদ, শর্তাবলি এবং আন্তর্জাতিক কনভেনশনের সহিত সামঞ্জস্যতা যাচাই করিবার ক্ষমতা সংরক্ষণ করিবে।

ব্যাখ্যা।— এই ধারার উদ্দেশ্যে "কনভেনশন সনদ (Convention Certificate)" বলিতে কোনো আন্তর্জাতিক কনভেনশনের বিধান অনুযায়ী প্রদত্ত সনদ, প্রত্যয়নপত্র বা অনুরূপ দলিলকে বুঝাইবে।

৩৫০ | সার্ভেয়ার এবং 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 সার্ভেয়ার (Surveyor), পরীক্ষক (Examiner), মূল্যায়নকারী (Assessor), পরিদর্শক (Inspector) এবং এই আইনের অধীন নির্ধারিত অন্যান্য কারিগরি বা পেশাগত দায়িত্বে নিয়োজিত ব্যক্তিগণ প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, আইএমও (IMO) কর্তৃক বাধ্যতামূলক কোড (Codes), কর্মসম্পাদন মানদণ্ড (Performance Standards), নির্দেশিকা (Guidelines) এবং সরকার কর্তৃক নির্ধারিত ন্যূনতম শিক্ষাগত, পেশাগত ও অভিজ্ঞতাগত যোগ্যতা শর্ত পূরণ করিবেন এবং এই আইনের উদ্দেশ্যে প্রয়োগকারী কর্মচারী (Enforcement Officer) নামে অভিহিত হইবেন।

(২) উপধারা (১) -এ যাহা কিছুই থাকুক না কেন, সরকার, আদেশ দ্বারা অন্যান্য দপ্তর বা সংস্থা হইতে, তদ্‌বিবেচনায় আন্তর্জাতিক কনভেনশনসমূহের সহিত অসংগতিপূর্ণ নহে, বাণিজ্যিক নৌযান বিষয়ক যোগ্যতা ও অভিজ্ঞতা সম্পন্ন এইরূপ সার্ভেয়ার, পরীক্ষক, পরিদর্শক এবং মূল্যায়নকারী (Assessor) শর্তসাপেক্ষে, প্রয়োগকারী কর্মচারী হিসেবে নিয়োগ প্রদান করিতে পারিবে।

৩৫১ | সার্ভেয়ার এবং 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 সমুদ্রসীমায় 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, কোম্পানি, এজেন্ট এবং জাহাজে কর্মরত প্রত্যেক ব্যক্তি সার্ভেয়ার, নিরীক্ষক, মহাপরিচালক বা এই উদ্দেশ্যে ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মকর্তাকে তাহার দায়িত্ব পালনে সকল যুক্তিসঙ্গত সহায়তা ও সুবিধা প্রদান করিবেন এবং জাহাজ, উহার কাঠামো, যন্ত্রপাতি, সরঞ্জাম, পরিচালনা, নিরাপত্তা, সুরক্ষা, দূষণ প্রতিরোধ ব্যবস্থা, রেকর্ড, লগবই, সনদপত্র, পরিকল্পনা, ইলেকট্রনিক তথ্য ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট বিষয় সম্পর্কে চাহিত সকল তথ্য, দলিল ও নথিপত্র উপস্থাপন বা সরবরাহ করিবেন।

(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 সমুদ্রসীমায় 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 more 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 ৫,০০০ (পাঁচ হাজার) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবেন।

৩৫২। জাহাজের আটক কার্যকরকরণ।—

(১) এই আইনের অধীন কোনো বাংলাদেশী বা বিদেশী জাহাজ অনিরাপদ, এই আইনের বিধান লঙ্ঘনকারী অথবা অন্য কোনো কারণে আটকযোগ্য বলিয়া প্রতীয়মান হইলে, সরকার, মহাপরিচালক, অধিদপ্তরের প্রয়োগকারী কর্মচারী (Enforcement Officer) অথবা সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত অন্য কোনো কর্মকর্তা, উক্ত জাহাজ সাময়িকভাবে (Provisionally) আটক করিতে, পরিদর্শন বা সার্ভের ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে এবং প্রয়োজনীয় তদন্ত পরিচালনা করিতে পারিবেন।

(২) সাময়িক আটকাদেশের কারণ লিখিতভাবে জাহাজের মাস্টারকে অবহিত করিতে হইবে এবং পরিদর্শন বা সার্ভের প্রতিবেদনের ভিত্তিতে সরকার বা ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা জাহাজকে—

(ক) মুক্ত করিতে; অথবা

(খ) নিঃশর্তভাবে চূড়ান্তভাবে আটক করিতে; অথবা

(গ) এক বা একাধিক নিয়ন্ত্রণমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন; যাহার মধ্যে বন্দরে প্রবেশে অস্বীকৃতি, বর্ধিত পরিদর্শন, জাহাজের যাত্রা বা প্রস্থান বিলম্বিতকরণ, জাহাজের কার্যক্রম স্থগিতকরণ বা সীমাবদ্ধকরণ, বন্দরের অভ্যন্তরে চলাচলে সীমাবদ্ধতা আরোপ, নির্ধারিত সময়ের মধ্যে ঘাটতি (Deficiency) সংশোধনের নির্দেশ প্রদান, জাহাজ আটক, বন্দর বা স্থান হইতে বহিষ্কার অথবা বিধি দ্বারা নির্ধারিত অন্য কোনো উপযুক্ত ব্যবস্থা অন্তর্ভুক্ত হইবে। প্রয়োজনবোধে তিনি জাহাজটিকে মেরামত, পরিবর্তন, কার্গো খালাস বা পুনঃলোডিং, জনবল পূরণ অথবা মানবজীবন, সম্পদ, জাহাজ ও সামুদ্রিক পরিবেশের নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণের জন্য আরোপিত শর্ত পূরণ না হওয়া পর্যন্ত আটক রাখিবার আদেশ প্রদান করিতে পারিবেন।

(৩) চূড়ান্ত আটকাদেশ প্রদানের পূর্বে পরিদর্শন প্রতিবেদনের একটি অনুলিপি জাহাজের মালিক বা মাস্টারকে প্রদান করিতে হইবে এবং তিনি বিধি দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে নির্ধারিত সময়ের মধ্যে আপিল করিতে পারিবেন।

(৪) 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 ১০,৫০০ (দশ হাজার পাঁচশত) স্পেশাল ড্রয়িং রাইট (SDR)-এর সমতুল্য বাংলাদেশি টাকা অর্থদণ্ডে দণ্ডনীয় হইবে।

(৫) এই ধারার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে প্রয়োগকারী কর্মচারী, নৌবাহিনী বা কোস্টগার্ডের কমিশনপ্রাপ্ত কর্মকর্তা, প্রিন্সিপাল অফিসার, সার্ভেয়ার অথবা সরকার কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত অন্য কোনো কর্মকর্তা জাহাজে প্রবেশ, পরিদর্শন, সার্ভে পরিচালনা, নথি পরীক্ষা, কার্গো বা সরঞ্জাম পরিদর্শন এবং প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবেন।

(৬) 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 ১৫,৫০০ (পনের 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।

(৭) অস্থায়ী বা চূড়ান্তভাবে আটক কোনো জাহাজ আটককালের সময় অ-নিরাপদ (Unsafe) ছিল বলিয়া প্রতীয়মান হইলে, অথবা এই অংশের কোনো বিধান অনুসারে কোনো নির্দিষ্ট কার্যক্রম না গ্রহন করা পর্যন্ত জাহাজ আটক রাখা হইলে, উক্ত জাহাজের মালিক জাহাজের আটক, পরিদর্শন (Survey) এবং উহা-সংক্রান্ত আনুষঙ্গিক সকল ব্যয় সরকারকে পরিশোধ করিতে বাধ্য থাকিবেন; এবং উক্ত ব্যয় পরিশোধ না করা পর্যন্ত জাহাজ মুক্ত (Release) করা যাইবে না।

(৮) কোনো অভিযোগের ভিত্তিতে কোনো জাহাজ আটক করা হইলে এবং এই অধ্যায়ের অধীন সরকার উক্ত জাহাজের মালিককে আটক, পরিদর্শন (Survey) বা তৎসংশ্লিষ্ট কারণে কোনো ব্যয় বা ক্ষতিপূরণ প্রদান করিতে বাধ্য হইলে, অভিযোগকারী সরকার কর্তৃক বহনকৃত বা পরিশোধযোগ্য উক্ত সকল ব্যয় ও ক্ষতিপূরণের অর্থ সরকারকে পরিশোধ করিতে বাধ্য থাকিবেন।

(৯) এই আইনের অধীন কোনো বিদেশি জাহাজ আটক করা হইলে, মহাপরিচালক বা ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা যথাশীঘ্র সম্ভব উক্ত জাহাজের পতাকাবাহী রাষ্ট্রের (Flag State) প্রশাসন অথবা তাহার বাংলাদেশে অবস্থিত কূটনৈতিক বা কনস্যুলার প্রতিনিধিকে আটকাদেশ, উহার কারণ এবং প্রয়োজনীয় অন্যান্য তথ্য অবহিত করিবেন।

(১০) এই আইনের অধীন বিদেশি জাহাজ আটক, পরিদর্শন, প্রতিবেদন, আপিল, মুক্তি, পতাকাবাহী রাষ্ট্রকে অবহিতকরণ এবং আনুষঙ্গিক অন্যান্য বিষয় বিধি দ্বারা নির্ধারিত হইবে।

দ্বাবিংশ অধ্যায়

বিবিধ

৩৫৩। ক্ষমতা অর্পণ।—

(১)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।

(২) এই ধারার অধীন কোনো ক্ষমতা অর্পণ করা হইলে, উক্ত অর্পণাদেশে ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষ, অর্পিত ক্ষমতার পরিধি, কার্যকারিতা বা মেয়াদ এবং উক্ত ক্ষমতা প্রয়োগের শর্তাবলি সুস্পষ্টভাবে উল্লেখ থাকিবে।

৩৫৪। বিদেশে কনস্যুলার অফিসসমূহের সহায়তা।—

(১) সরকার প্রয়োজনবোধে, এই আইনের উদ্দেশ্য বাস্তবায়ন, এবং এই আইনের অধীন অর্পিত অন্য কোনো কার্য সম্পাদনের উদ্দেশ্যে বাংলাদেশের যে কোনো বন্দর, উপকূলীয় এলাকা বা অন্য কোনো স্থানে এবং বিদেশে অবস্থিত বাংলাদেশ মিশনে, প্রজ্ঞাপন বা আদেশ দ্বারা, এক বা একাধিক কার্যালয়, শাখা কার্যালয়, আঞ্চলিক কার্যালয়, মেরিটাইম সেবা কেন্দ্র (Maritime Service Centre), মেরিটাইম সেবা ডেস্ক (Maritime Service Desk), জরুরি সাড়া সমন্বয় কেন্দ্র (Emergency Response Coordination Unit) অথবা অন্য কোনো প্রশাসনিক, কারিগরি বা সহায়ক ইউনিট স্থাপন , পরিচালনা, পুনর্গঠন বা বিলুপ্ত করিতে পারিবে।

(২) গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার কর্তৃক বিদেশে প্রতিষ্ঠিত বাংলাদেশ মিশন, দূতাবাস, হাইকমিশন, কনস্যুলার অফিস অথবা উপধারা (১) এর অধীন প্রতিষ্ঠিত যে কোনো মেরিটাইম কার্যালয় বা ইউনিট, তাহাদের নিজ নিজ এখতিয়ারভুক্ত অঞ্চলে সরকার ও মহাপরিচালককে এই আইন বাস্তবায়নে সহায়তা, সমন্বয় ও সহযোগিতা প্রদান করিবে।

(৩) উপধারা (২) এর অধীন প্রদত্ত সহায়তার মধ্যে বাংলাদেশে নিবন্ধিত জাহাজ, নাবিক, পোর্ট স্টেট কন্ট্রোল, ফ্ল্যাগ স্টেট বাস্তবায়ন, নিবন্ধন, সনদায়ন, প্রশিক্ষণ, পরিদর্শন, নিরীক্ষা, তদন্ত, ডিজিটাল সেবা, জরুরি সাড়া প্রদান এবং বাংলাদেশের অন্যান্য সামুদ্রিক স্বার্থসংশ্লিষ্ট কার্যাবলি অন্তর্ভুক্ত থাকিবে অথবা সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়, বিভাগ বা সংস্থার সহিত পরামর্শক্রমে যেরূপ নির্ধারণ করিবে।

৩৫৫ | অন্যান্য রাষ্ট্র বা সংস্থার সহিত চুক্তি সম্পাদনের ক্ষমতা।—

এই আইনের বিধানসমূহ কার্যকরভাবে বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে সরকার, প্রয়োজনবোধে , অন্যান্য রাষ্ট্র, আন্তর্জাতিক সংস্থা, আঞ্চলিক সংস্থা অথবা উপযুক্ত অন্য কোনো প্রতিষ্ঠানের সহিত চুক্তি, সমঝোতা স্মারক (Memorandum of Understanding), সমঝোতা বা সহযোগিতামূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে।

৩৫৬ | বাংলাদেশের নৌপরিবহনের স্বার্থ সংরক্ষণে সরকারের ক্ষমতা।—

(১) সরকার যদি এই মর্মে সন্তুষ্ট হয় যে, কোনো বিদেশি রাষ্ট্র, সরকার, আদালত, ট্রাইব্যুনাল, নিয়ন্ত্রক সংস্থা বা অন্য কোনো কর্তৃপক্ষ কর্তৃক সমুদ্রপথে পণ্য বা যাত্রী পরিবহন, জাহাজ পরিচালনা বা নৌপরিবহন-সংক্রান্ত এমন কোনো আইন, আদেশ, নির্দেশ, নিষেধাজ্ঞা, শর্ত বা ব্যবস্থা গ্রহণ করা হইয়াছে বা গ্রহণের সম্ভাবনা রহিয়াছে, যাহা বাংলাদেশের সার্বভৌমত্ব, এখতিয়ার , আন্তর্জাতিক বাধ্যবাধকতা অথবা বাংলাদেশের নৌপরিবহন, বাণিজ্য বা অর্থনৈতিক স্বার্থের পরিপন্থী, তাহা হইলে সরকার লিখিত আদেশ দ্বারা, উক্ত পরিস্থিতি মোকাবিলার জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে।

(২) উপধারা (১)-এর অধীন ঘোষিত কোনো ব্যবস্থা দ্বারা প্রভাবিত কোনো ব্যক্তি, জাহাজ-মালিক, অপারেটর, এজেন্ট, চার্টারার বা অন্য কোনো সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি, উক্ত ব্যবস্থার অধীন তাহার উপর আরোপিত বা আরোপের প্রস্তাবকৃত কোনো শর্ত, বাধ্যবাধকতা, নির্দেশ বা নিষেধাজ্ঞা সম্পর্কে সরকারকে নির্ধারিত পদ্ধতিতে, অবহিত করিবেন।

(৩) উপধারা (২)-এর অধীন প্রাপ্ত তথ্য বা অন্য কোনো প্রাসঙ্গিক তথ্যের ভিত্তিতে সরকার, লিখিত আদেশ দ্বারা, কোনো ব্যক্তিকে উক্ত বিদেশি ব্যবস্থা সম্পূর্ণ বা আংশিকভাবে প্রতিপালন, কার্যকর বা সহযোগিতা করা হইতে বিরত থাকার নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে অথবা বাংলাদেশের স্বার্থ সংরক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় অন্য কোনো ব্যবস্থা গ্রহণের নির্দেশ প্রদান করিতে পারিবে।

(৪) সরকার যদি এই মর্মে সন্তুষ্ট হয় যে, কোনো বাণিজ্যিক, আর্থিক, কারিগরি বা পরিচালন-সংক্রান্ত দলিল, তথ্য, উপাত্ত বা রেকর্ড অন্য কোনো রাষ্ট্রের আদালত, ট্রাইব্যুনাল বা কর্তৃপক্ষের নিকট দাখিল করিবার দাবি বাংলাদেশের সার্বভৌমত্ব, এখতিয়ার বা বাংলাদেশের নৌপরিবহন, বাণিজ্য বা অর্থনৈতিক স্বার্থের পরিপন্থী, তাহা হইলে সরকার, লিখিত আদেশ দ্বারা, উক্ত দলিল, তথ্য, উপাত্ত বা রেকর্ড দাখিলের উপর নিষেধাজ্ঞা, সীমাবদ্ধতা বা শর্ত আরোপ করিতে পারিবে।

ব্যাখ্যা।— এই ধারার উদ্দেশ্যে, দলিল বা তথ্য বলিতে চুক্তি, বাণিজ্যিক রেকর্ড, হিসাবপত্র এবং উহা হইতে সংগৃহীত তথ্যও অন্তর্ভুক্ত হইবে।

৩৫৭ | কমিটি গঠনের ক্ষমতা।—

(১) সরকার, এই আইনের অধীন বিধি, ফি, চার্জ বা মাশুলের হার, নীতিমালা বা এই আইনের সহিত সংশ্লিষ্ট অন্য কোনো বিষয়ে পরামর্শ প্রদানের উদ্দেশ্যে, সংশ্লিষ্ট বিষয়ে বিশেষ জ্ঞান বা অভিজ্ঞতাসম্পন্ন অথবা সংশ্লিষ্ট স্বার্থের প্রতিনিধিত্বকারী ব্যক্তিদের সমন্বয়ে এক বা একাধিক কমিটি গঠন করিতে পারিবে।

(২) উক্ত কমিটির সদস্যগণ সরকার কর্তৃক নির্ধারিত হারে ভ্রমণ ভাতা এবং অন্যান্য ভাতা প্রাপ্য হইবেন।

(৩) উপধারা (১) এর অধীন গঠিত কমিটি সাধারণভাবে এই আইনের অধীন প্রণীত বিধি, ফি, চার্জ বা মাশুলের হার বা উহার কোনো নির্দিষ্ট শ্রেণি সম্পর্কে অথবা এই আইনের সহিত সংশ্লিষ্ট অন্য কোনো বিষয়ে সরকারকে পরামর্শ প্রদান করিবে।

৩৫৮ | আদেশ জারির ক্ষমতা।—

(১)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 ৩৩২ এর বিধান মোতাবেক দন্ডনীয় হইবেন।

(২) মহাপরিচালক কর্তৃক এই আইনের অধীন জারিকৃত সকল আদেশ, পরিপত্র (Circular) এবং কারিগরি নির্দেশনা (Technical Instructions) নির্ধারিত পদ্ধতিতে প্রকাশ বা সংশ্লিষ্ট ব্যক্তির জন্য সহজলভ্য করিতে হইবে।

তবে শর্ত থাকে যে, জাতীয় নিরাপত্তা, সামুদ্রিক সুরক্ষা (Maritime Security) অথবা অন্য কোনো নিরাপত্তাজনিত কারণে যাহার প্রকাশ সীমিত বা নিষিদ্ধ করা প্রয়োজন , সেই ক্ষেত্রে উক্ত আদেশ, পরিপত্র বা কারিগরি নির্দেশনা সম্পূর্ণ বা আংশিকভাবে প্রকাশ না করা যাইতে পারিবে।

৩৫৯ | 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।

৩৬০ | বিধানসমূহের মধ্যে অসামঞ্জস্যের ক্ষেত্রে অধিক কঠোর বিধানের প্রাধান্য ।—

এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি, প্রবিধান, প্রজ্ঞাপন, পরিপত্র, নির্দেশনা, আদেশ, কোড, মানদন্ড বা আন্তর্জাতিক কনভেনশনের বাস্তবায়নসংক্রান্ত কোনো প্রয়োজনীয়তার মধ্যে কোনো অসামঞ্জস্য, দ্ব্যর্থতা বা বিরোধ দেখা দিলে, জননিরাপত্তা, নৌ-নিরাপত্তা, জাহাজের নিরাপত্তা, সামুদ্রিক সুরক্ষা, পরিবেশ সংরক্ষণ, দূষণ প্রতিরোধ, নাবিক কল্যাণ বা জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের ক্ষেত্রে যেই বিধান অধিক কঠোর, অধিক সুরক্ষামূলক বা উচ্চতর মান নিশ্চিত করে, সেই বিধান প্রাধান্য পাইবে এবং কার্যকর হইবে।

ব্যাখ্যা।— এই ধারার উদ্দেশ্যে "অধিক কঠোর" বা "অধিক সুরক্ষামূলক" বিধান বলিতে এমন বিধানকে বুঝাইবে যাহা নিরাপত্তা, সুরক্ষা, পরিবেশ সংরক্ষণ, দূষণ প্রতিরোধ, নাবিক কল্যাণ বা জনস্বার্থের জন্য অধিকতর উচ্চ মান, অতিরিক্ত সুরক্ষা বা অধিকতর বাধ্যবাধকতা আরোপ করে।

৩৬১ | তফসিল সংশোধন।—

সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, তফসিল সংশোধন করিতে পারিবে।

৩৬২ | তথ্য, উপাত্ত ও দলিলাদি তলব করিবার ক্ষমতা।—

মহাপরিচালক, এই আইন, তদধীন প্রণীত বিধি, বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত প্রযোজ্য আন্তর্জাতিক কনভেনশন, কোড, প্রোটোকল ও অন্যান্য বাধ্যতামূলক আন্তর্জাতিক দলিলের প্রতিপালন নিশ্চিতকরণের উদ্দেশ্যে, প্রয়োজনীয় তথ্য, উপাত্ত, প্রতিবেদন, রেকর্ড, লগবই, সনদ, দলিল বা অন্য কোনো তথ্য-প্রমাণ তলব করিতে পারিবেন; এবং সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান উহা নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রদান করিতে বাধ্য থাকিবে।

৩৬৩ | রেকর্ড সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা ।—

(১) এই আইনের অধীন পরিচালিত সকল কার্যক্রম, সিদ্ধান্ত, নিবন্ধন, অনুমোদন, লাইসেন্স, সনদ, প্রত্যয়ন, পরীক্ষা, মূল্যায়ন, প্রশিক্ষণ, পরিদর্শন, নিরীক্ষা, তদন্ত, প্রতিবেদন, আদেশ এবং অন্যান্য প্রাসঙ্গিক নথি, তথ্য ও রেকর্ড সরকার বা, ক্ষেত্রমত মহাপরিচালক কর্তৃক নির্ধারিত পদ্ধতিতে সংরক্ষণ, রক্ষণাবেক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা করিতে হইবে।

(২) উপধারা (১)-এ উল্লিখিত রেকর্ড সরকার কর্তৃক বিধি দ্বারা নির্ধারিত মেয়াদ, পদ্ধতি ও শর্ত অনুসারে মুদ্রিত, ইলেকট্রনিক অথবা অন্য কোনো উপযুক্ত মাধ্যমে সংরক্ষণ করা যাইবে।

(৩) সরকার, বিধি দ্বারা, রেকর্ডের শ্রেণিবিন্যাস, সংরক্ষণকাল, সংরক্ষণ পদ্ধতি, ডিজিটাল সংরক্ষণ, তথ্য নিরাপত্তা, গোপনীয়তা, তথ্যের সত্যতা যাচাই, প্রবেশাধিকার, সংরক্ষণাগার ব্যবস্থাপনা এবং রেকর্ড ধ্বংস বা অপসারণ সম্পর্কিত বিষয় নির্ধারণ করিতে পারিবে।

৩৬৪ | ইলেকট্রনিক রেকর্ডের ব্যবহার ও সংরক্ষণ।—

(১) এই আইন বা এর অধীন প্রণীত বিধিমালার কোনো বিধানে যদি নিম্নরূপ কোনো বিষয়ে বিধান থাকে,

যথা:—

(ক) সরকার মালিকানাধীন বা সরকার কর্তৃক নিয়ন্ত্রিত কোনো দপ্তর, কর্তৃপক্ষ, সংস্থা বা এজেন্সির নিকট নির্ধারিত পদ্ধতিতে কোনো ফরম, আবেদন বা অন্য কোনো দলিল দাখিল করা; অথবা

(খ) নির্ধারিত পদ্ধতিতে কোনো সনদ, লাইসেন্স, পারমিট, অনুমোদন, সম্মতি, প্রত্যয়ন বা যে নামেই অভিহিত হউক না কেন, ইস্যু বা প্রদান করা; অথবা

(গ) নির্ধারিত পদ্ধতিতে অর্থ গ্রহণ বা পরিশোধ করা; অথবা

তাহা হইলে, উক্ত বিধানে যাহাই থাকুক না কেন, যদি উক্ত দাখিল, ইস্যু, প্রদান, গ্রহণ বা পরিশোধ ইলেকট্রনিক পদ্ধতিতে সম্পন্ন করা হয়, তবে এই উপধারার উদ্দেশ্যে উক্ত বিধানের শর্ত পূরণ হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে।

(২) উপধারা (১)-এর উদ্দেশ্য পূরণকল্পে সরকার, বিধি দ্বারা—

(ক) ইলেকট্রনিক ফরম ও দলিল দাখিল, প্রস্তুত, সৃষ্টি বা ইস্যুর পদ্ধতি ও বিন্যাস নির্ধারণ করিবে; এবং

(খ) উপধারা (ক) অনুযায়ী কোনো ইলেকট্রনিক দলিল দাখিল, প্রস্তুত, সৃষ্টি বা ইস্যুর জন্য নির্ধারিত ফি বা চার্জ পরিশোধের পদ্ধতি নির্ধারণ করিবে।

(৩) এই আইন বা এর অধীন প্রণীত বিধিমালার অধীনে সংরক্ষণ, রক্ষণাবেক্ষণ বা হালনাগাদকরণ আবশ্যক এমন কোনো চুক্তি, রেকর্ড, ডাটাবেইস, লগবই, রেকর্ড বই অথবা অনুরূপ অন্য কোনো দলিল ইলেকট্রনিক আকারে সংরক্ষণ, রক্ষণাবেক্ষণ বা হালনাগাদ করা যাইবে।

৩৬৫ | ইলেকট্রনিক রেকর্ডের গ্রহণযোগ্যতা।—

এই আইনের অধীন পরিচালিত কোনো তদন্ত, প্রশাসনিক কার্যধারা বা বিচারিক কার্যধারায়, জাহাজ, বন্দর, কোম্পানি বা অন্য কোনো সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের সংরক্ষিত লগবই, রেকর্ড, তথ্য, যোগাযোগ, সনদ, প্রতিবেদন, ইলেকট্রনিক বা ডিজিটাল রেকর্ড, অডিও বা ভিডিও ধারণ, স্থিরচিত্র (Photograph), স্যাটেলাইট চিত্র, নজরদারি ব্যবস্থা বা অন্য কোনো ইলেকট্রনিক মাধ্যম হইতে প্রাপ্ত তথ্য, অথবা বিধি দ্বারা নির্ধারিত অন্য কোনো তথ্য বা দলিল, যাহা এই আইনের অধীন কোনো অপরাধ সংঘটন, অপরাধ সংঘটনের প্রস্তুতি, অপরাধে সহায়তা বা অপরাধ সম্পর্কিত কোনো ঘটনার সহিত সংশ্লিষ্ট, উহার সত্যতা (Authenticity) ও অখন্ডতা (Integrity) সন্তোষজনকভাবে প্রতিপন্ন হইলে, সাক্ষ্য বা প্রমাণ (Evidence) হিসাবে গ্রহণযোগ্য হইবে।

৩৬৬ | ফি নির্ধারণ, ফি আদায় এবং প্রাপ্ত অর্থের ব্যবহার।—

(১) সরকার, প্রজ্ঞাপন দ্বারা, এই আইনের অধীন কোনো সনদ, লাইসেন্স, অনুমতিপত্র, নিবন্ধন, অনুমোদন বা অন্য কোনো দলিল ইস্যু, রেকর্ড, নবায়ন, সংশোধন বা অন্য কোনো কার্য সম্পাদনের জন্য প্রদেয় ফি নির্ধারণ করিতে পারিবে।

(২) এই আইনের অধীন নির্ধারিত সকল ফি মহাপরিচালক বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তার নিকট পরিশোধ করিতে হইবে।

(৩) এই আইনের অধীন মহাপরিচালকের নিকট প্রদেয় বা আদায়যোগ্য কোনো ফি, অন্য কোনো প্রতিকারের প্রতি হস্তক্ষেপ না করিয়া, সরকারি পাওনা (Public Demand) হিসাবে আদায়যোগ্য হইবে।

(৪) এই ধারায় "ফি" বলিতে নিম্নবর্ণিত অর্থও অন্তর্ভুক্ত হইবে, যথা:—

(ক) এই আইনের অধীন নিবন্ধন, লাইসেন্স, সনদ, অনুমোদন বা অন্য কোনো কার্যক্রমের জন্য নির্ধারিত ফি;

(খ) নাবিক বা জাহাজকর্মীর বিরুদ্ধে শৃঙ্খলাভঙ্গজনিত অপরাধের জন্য আরোপিত এবং মহাপরিচালকের নিকট পরিশোধযোগ্য অর্থদণ্ড;

(গ) জাহাজ, জাহাজের সরঞ্জাম বা উপকরণের সার্ভে, পরিদর্শন, নিরীক্ষা, পরীক্ষা বা প্রত্যয়নের জন্য প্রদেয় ফি;

(ঘ) মহাপরিচালক, সার্ভেয়ার, পরিদর্শক বা ক্ষমতাপ্রাপ্ত অন্য কোনো ব্যক্তি কর্তৃক জাহাজ বা জাহাজ-সম্পর্কিত বিষয়ে প্রদত্ত সেবা, সহায়তা বা কার্যসম্পাদনের জন্য প্রদেয় ফি; এবং

(ঙ) বিধি দ্বারা নির্ধারিত অন্য কোনো ফি বা চার্জ।

(চ) আন্তর্জাতিক কনভেনশন বা প্রোটোকল বা চুক্তি বাস্তবায়ন ও প্রতিপালনকল্পে চাঁদা (লেভি);

(৫) এই আইনের অধীন আদায়কৃত বা প্রাপ্ত সকল অর্থ সরকার কর্তৃক নির্ধারিত খাতে জমা হইবে এবং আইন বা বিধি দ্বারা অন্যরূপ বিধান না থাকিলে উহা সরকারি কোষাগারে (Consolidated Fund) জমা প্রদান করিতে হইবে।

(৬) সরকার, প্রজ্ঞাপন দ্বারা, এই আইনের অধীন বিভিন্ন ধারায় উল্লিখিত বিশেষ উত্তোলন অধিকারের Special Drawing Rights (SDR) পরিমাণ নির্ধারণ করিতে পারিবে ।

৩৬৭ | 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 ক্ষুণ্ণ না করিয়া নিম্নরূপ বিষয়ে বিধি প্রণয় 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) আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক সংস্থা, আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থা অথবা অন্য কোনো আন্তর্জাতিক সংস্থার গৃহীত এবং বাংলাদেশ কর্তৃক অনুসমর্থিত, অনুমোদিত, গৃহীত বা যাহাতে বাংলাদেশ যোগদান করিয়াছে, এইরূপ কোনো আন্তর্জাতিক কনভেনশন, প্রোটোকল, কোড, বাধ্যতামূলক দলিল (Mandatory Instrument) বা উহার সংশোধনী কার্যকর করার উদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় বিধি প্রণয়ন;

(৩) এই ধারার অধীন প্রণীত সকল বিধি এই আইনের বিধানাবলির সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ হইবে এবং সরকারি গেজেটে প্রকাশিত হওয়ার পর এই আইনের অংশ বলিয়া গণ্য হইবে এবং তদনুযায়ী কার্যকর হইবে।

৩৬৮ | রহিতকরণ ও হেফাজত।—

(১) Bangladesh Merchant Shipping Ordinance, 1983 (Ordinance No XXVI of 1983), অতঃপর উক্ত Ordinance বলিয়া উল্লিখিত, এতদ্দারা 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 অধীন প্রতিষ্ঠিত বা সৃষ্ট কোনো দপ্তর, নিযুক্ত কোনো কর্মকর্তা বা ব্যক্তি এবং গঠিত বা নির্বাচিত কোনো সংস্থা বা কর্তৃপক্ষ, এই আইনের অধীন প্রতিষ্ঠিত, সৃষ্ট, নিযুক্ত, গঠিত বা নির্বাচিত হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে এবং কার্যক্রম অব্যাহত রাখিবে;

(গ)উক্ত Ordinance-এর অধীনকৃত কোনো কাজ কর্ম, গৃহীত ব্যবস্থা, আইনি ব্যবস্থা, আরোপিত কোনো দণ্ড, অর্থদণ্ড এই আইনের অধীন কৃত বা গৃহীত হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে;

(ঘ) উক্ত Ordinance-এর অধীন সংঘটিত কোনো অপরাধ, এই আইনের অধীন সংঘটিত হইয়াছে মর্মে গণ্য করিয়া বিচার ও দণ্ড প্রদান করা যাইবে;

(ঙ) উক্ত Ordinance-এর অধীন গৃহীত কোনো পরিদর্শন, তদন্ত, অনুসন্ধান, কার্য বা ব্যবস্থা অনিষ্পন্ন বা চলমান থাকিলে, উহা উক্ত Ordinance-এর বিধান অনুসারে নিষ্পত্তি করিতে হইবে;

(চ) উক্ত Ordinance-এর অধীন কোনো আদালতে বিচারাধীন কার্যধারা, এই আইনের সংশ্লিষ্ট বিধান অনুযায়ী বিচার বা নিষ্পত্তি করা যাইবে;

(ছ) 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;

(জ) উক্ত Ordinance-এর অধীন বৈধভাবে জারিকৃত, প্রদত্ত, নিবন্ধিত, প্রণীত, প্রস্তুতকৃত বা গৃহীত কোনো লাইসেন্স, সনদ, নিবন্ধন, অনুমোদন, বিধি, প্রবিধান, আদেশ, পরিপত্র, কারিগরি নির্দেশনা, কার্যধারা, দলিল বা অন্য কোনো কার্যক্রম, যাহা এই আইন বা উহার কোনো বিধান কার্যকর হইবার সময় বলবৎ ছিল, এবং যাহা এই আইনের সহিত অসামঞ্জস্যপূর্ণ নহে, তাহা এই আইনের অধীন জারিকৃত, প্রদত্ত, নিবন্ধিত, প্রণীত, প্রস্তুতকৃত বা গৃহীত হইয়াছে বলিয়া গণ্য হইবে এবং সংশোধিত, প্রতিস্থাপিত, মেয়াদোত্তীর্ণ, বাতিল বা প্রত্যাহৃত না হওয়া পর্যন্ত বলবৎ থাকিবে।

(ঝ) উক্ত Ordinance-এর অধীন বৈধভাবে গৃহীত কোনো কার্য, সিদ্ধান্ত, অনুমোদন, আদেশ বা ব্যবস্থা কেবলমাত্র এই কারণে অকার্যকর বলিয়া গণ্য হইবে না যে, পরবর্তীকালে এই আইন কার্যকর হইয়াছে।

(ঞ) সরকার, প্রয়োজনবোধে , এই আইনের কার্যকর বাস্তবায়ন এবং পূর্ববর্তী আইন হইতে এই আইনের অধীন রূপান্তর (Transition) সম্পন্ন করার উদ্দেশ্যে, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, প্রয়োজনীয় অন্তর্বর্তীকালীন ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে।

(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।

৩৬৯ | ইংরেজিতে অনূদিত পাঠ প্রকাশ।—

(১) এই আইন কার্যকর হইবার পর সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, এই আইনের 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);

উদ্দেশ্য ও কারণ সংবলিত বিবৃতি

ভারপ্রাপ্ত মন্ত্রী।