রেজিষ্টার্ড নং ডি এ-১

বাংলাদেশ গেজেট

অতিরিক্ত সংখ্যা

কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকাশিত

রবিবার, সেপ্টেম্বর ২৪, ২০০০

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

শ্রম ও কর্মসংস্থান মন্ত্রণালয়

শাখা-৯

বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।

প্রজ্ঞাপন

তারিখ, ২-৩-২০০০ ইং/১৯-১১-১৪০৬ বাং

এস,আর,ও নং ৬৭-আইন/২০০০—Industrial Relations Ordinance, 1969 (XXIII of 1969) এর section 37 এর sub-section (2) এর বিধান মোতাবেক সরকার শ্রম আদালত, খুলনা এর নিম্নবর্ণিত মামলার রায় ও সিদ্ধান্ত এতদ্‌দ্বারা প্রকাশ করিল, যথা :—

ক্রমিক নং	মামলার নাম ও নম্বর
১।	আই, আর, ও মামলা নং ৩৩৫/৯৯/আরবিট্রেশন মামলা নং ১/৯৯

রাষ্ট্রপতির আদেশক্রমে,
এম, এম, আবদুল মান্নান
উপ-সচিব (শ্রম)।

মূল্য : টাকা ৬.০০

চেয়ারম্যানের কার্যালয়, বিভাগীয় শ্রম আদালত, খুলনা।

আরবিট্রেশন মামলা নং ১/৯৯।

আই, আর, ও মামলা নং ৩৩৫/৯৯।

শিল্প সম্পর্ক অধ্যাদেশ ১৯৬৯-এর ৩২(৩)(৪)(৫) ধারা মতে মামলা।

আরবিট্রেটর/চেয়ারম্যান : জনাব মোঃ আবদুল হান্নান।

সদস্য : ১। জনাব রফিকুল ইসলাম।

২। জনাব শেখ আলাউদ্দিন আল-আজাদ মিলন।

১। মংলা বন্দর শিপিং কর্মচারী সংঘ,
রেজিঃ নং খুলনা-৯৫৫,
পক্ষে-সভাপতি।

২। মংলা বন্দর শিপিং কর্মচারী সংঘ,
রেজিঃ নং খুলনা-৯৫৫,
পক্ষে-সাধারণ সম্পাদক।—প্রথম পক্ষ।

বনাম

১। মংলা বন্দর ষ্টিভেডরস এ্যাসোসিয়েশন,
রেজিঃ নং খুলনা-১৫১,
পক্ষে-সভাপতি।

২। মংলা বন্দর ষ্টিভেডরস এ্যাসোসিয়েশন,
রেজিঃ নং খুলনা-১৫১।—মূল দ্বিতীয় পক্ষ।

৩। মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ,
পক্ষে-চেয়ারম্যান, মংলা বাগেরহাট।

৪। রেজিষ্ট্রার অব ট্রেড ইউনিয়ন ও
যুগ্ম শ্রম পরিচালক, খুলনা বিভাগ,
খয়রা, খুলনা।—মোকাবেলা দ্বিতীয় পক্ষে।

প্রথম পক্ষের বিজ্ঞ আইনজীবির নাম : জনাব আবু মহসিন।

দ্বিতীয় পক্ষের বিজ্ঞ আইনজীবিগণের নাম : ১। জনাব মোঃ রফিকুল ইসলাম।
২। জনাব সৈয়দ শহীদুল ইসলাম।

শুনানীর তারিখ : ২৬-১২-৯৯ হইতে ১১-১-২০০০ ইং।

এওয়ার্ডের তারিখ : ১৮-১-২০০০ ইং।

ভূমিকা

ইহা একটি আরবিট্রেশন মামলা

মংলা বন্দর শিপিং কর্মচারী সংঘ (রেজিঃ নং খুলনা-৯৫৫) একটি রেজিষ্টার্ড ট্রেড ইউনিয়ন। মংলা বন্দরে বিভিন্ন ষ্টিভেডরিং প্রতিষ্ঠানের অধীনে প্রথম পক্ষ ইউনিয়নের সদস্যবৃন্দ নিযুক্ত আছেন। পক্ষান্তরে মংলা বন্দরে ষ্টিভেডরিং কাজে নিযুক্ত ঠিকাদারগণ মংলা বন্দর ষ্টিভেডরস এ্যাসোসিয়েশন নামে একটি সংগঠন সংগঠিত করেন, তাহার রেজিষ্ট্রেশন নং=১৫১। মংলা বন্দর শিপিং কর্মচারী সংঘকে অত্র মামলায় প্রথম পক্ষ হিসাবে এবং ষ্টিভেডরস এ্যাসোসিয়েশনকে ১ ও ২ নম্বর মূল দ্বিতীয় পক্ষ হিসাবে পক্ষভুক্ত করা হয়। প্রথম পক্ষ বিগত ১৪-৪-৯৯ ইং তারিখে শিল্প সম্পর্ক অধ্যাদেশের ১৯৬৯ এর ২৬(১) ধারা মতে ১৫টি দাবীসহ মোট ৭৪টি দাবীনামা সম্বলিত একটি শিল্প বিরোধ উত্থাপন করেন। ঐ শিল্প বিরোধটি আলাপ আলোচনার মাধ্যমে নিষ্পত্তির লক্ষ্যে ১ ও ২ নম্বর দ্বিতীয় পক্ষের নিকট প্রেরিত হয়। কিন্তু প্রথম পক্ষের কথিত মতে দ্বিতীয় পক্ষের অনীহার কারণে আলাপ আলোচনার মাধ্যমে বিরোধটি নিষ্পত্তির প্রচেষ্টা ব্যর্থ হয়। অতঃপর প্রথম পক্ষ বিগত ২৫-৭-৯৯ ইং তারিখে আই, আর, ও ২৭ ধারা অনুযায়ী ত্রিপাক্ষিক আলোচনার মাধ্যমে বিরোধটি নিষ্পত্তির লক্ষ্যে রেজিষ্ট্রার অব ট্রেড ইউনিয়নস, খুলনা বিভাগ, খুলনা অর্থাৎ ৪নং মোকাবেলা প্রতিপক্ষের নিকট প্রেরণ করেন। ৪নং মোকাবেলা প্রতিপক্ষ আলাপ আলোচনার মাধ্যমে বিরোধটি নিষ্পত্তি করিতে ব্যর্থ হইয়া ৩-৮-৯৯ ইং তারিখে প্রদান করেন। অতঃপর প্রথম পক্ষ বিগত ২২-৮-৯৯ ইং তারিখে এক নোটিশ দ্বারা ১৬-৯-৯৯ ইং তারিখ হইতে ১নং প্রতিষ্ঠানের শ্রমিক কর্মচারীদের ধর্মঘট আহ্বান করেন। ইতিমধ্যে দ্বিতীয় পক্ষ আহূত ধর্মঘট বে-আইনী ঘোষণাপূর্বক তাহা স্থগিত করণের দাবীতে অত্র আদালতে আই, আর, ও-৭৬/৯৯ নং মামলা আনায়ন করেন। এই আদালত উভয় পক্ষে শুনানী অন্তে ১৫-৯-৯৯ ইং তারিখে প্রদত্ত আদেশ দ্বারা কথিত ধর্মঘটটি ৪০ (চল্লিশ) দিনের জন্য স্থগিত করেন এবং ইতিমধ্যে প্রথম পক্ষের উত্থাপিত শিল্প বিরোধটি ৪নং মোকাবেল ২য় পক্ষ এবং মূল পক্ষগণের মধ্যে ত্রিপক্ষীয় আলোচনার মাধ্যমে নিষ্পত্তি করার আদেশ দেন। আদালতের আদেশ অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট পক্ষগণের প্রতিনিধিদের উপস্থিতিতে পুনরায় শালিশী বৈঠক অনুষ্ঠিত হয়। পুনঃ পুনঃ শালিশী বৈঠকের মাধ্যমে বেশ কিছু দাবীনামা নিষ্পত্তি হয় এবং কিছু গুরুত্বপূর্ণ বিরোধ অনিষ্পন্ন থাকে। ঐ অবস্থায় আদালত কর্তৃক নির্ধারিত মেয়াদ অতিক্রান্ত হইলে অনিষ্পন্ন দাবীগুলি আদায়ের লক্ষ্যে প্রথম পক্ষ পুনরায় ৯-১১-৯৯ ইং তারিখ হইতে দাবী আদায় না হওয়া পর্যন্ত ধর্মঘট আহ্বান করেন। নির্ধারিত তারিখ হইতে আহূত ধর্মঘট কার্যকর হইলে মংলা বন্দর অচল হইয়া পড়ে। কিছু কিছু বিদেশী জাহাজ মংলা বন্দরে খালাস না করিয়া প্রত্যাবর্তন করিতে বাধ্য হয়। ইহাতে বন্দরের কাজ চালু রাখার স্বার্থে এবং এই বন্দর হইতে আমদানী ও রপ্তানী পণ্য নিবিঘ্নে জাহাজ হইতে খালাস ও বোঝাইয়ের লক্ষ্যে শিল্প সম্পর্ক অধ্যাদেশের ৩২(২) ধারা মতে সরকার বিগত ১৬-১১-৯৯ ইং তারিখে প্রথম পক্ষ কর্তৃক আহূত ধর্মঘট নিষিদ্ধ ঘোষণা-ক্রমে অধ্যাদেশের ৩২(৩), (৪),(৫) ধারা মতে প্রয়োজনীয় কার্যক্রম গ্রহণের জন্য শ্রম আদালত, খুলনাকে বিরোধটি নিষ্পত্তির জন্য আরবিট্রেটর নিযুক্ত করিয়া বিরোধটি শ্রম আদালত খুলনায় ন্যাস্ত করেন। এতদসংক্রান্ত আদেশটি অত্র আদালতে ২১-১১-৯৯ ইং তারিখে পাওয়া যায়।

আদেশটি পাওয়া মাত্রই আইনানুযায়ী কার্যক্রম গ্রহণ করা হয় এবং বিরোধটি "আই আর, ও মামলা নং ৩৩৫/৯৯/আর বিট্রেশন মামলা নং ১/৯৯" হিসাবে রেকর্ড করা হয়। এই মামলায় ২১-১১-৯৯ ইং তারিখের প্রচারিত আদেশ দ্বারা ৪নং প্রতিপক্ষকে ২৩-১১-৯৯ ইং তারিখের মধ্যে আবশ্যকীয় কাগজপত্র অত্র আদালতে প্রেরণের নির্দেশ দেওয়া হয়। ধার্য্য তারিখে ৪নং প্রতিপক্ষ তাহার নিকট রক্ষিত সংশ্লিষ্ট কাগজ পত্র অত্র আদালতে প্রেরণ করেন। ২৩-১১-৯৯ ইং তারিখের আদেশ দ্বারা মংলা বন্দর শিপিং কর্মচারী সংঘের সভাপতি এবং সাধারণ সম্পাদককে যথাক্রমে ১ ও ২ নং প্রথম পক্ষ হিসাবে পক্ষভুক্ত করা হয় এবং মংলা বন্দর ষ্টিভেডরস এ্যাসোসিয়েশনের পক্ষে তদীয় সভাপতি ও সাধারণ সম্পা-

দককে যথাক্রমে ১ ও ২ নং দ্বিতীয় পক্ষ হিসাবে পক্ষভুক্ত করা হয়। মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ পক্ষে চেয়ারম্যান, মংলা বন্দর-কে ৩নং মোকাবেলা দ্বিতীয় পক্ষ এবং যুগ্ম শ্রম পরিচালক খুলনাকে ৪নং মোকাবেলা দ্বিতীয় পক্ষ হিসাবে অন্তভুক্ত করা হয়

উল্লিখিত আছে যে, ত্রিপক্ষীয় আলোচনাকালে বেশ কিছু বিরোধ নিষ্পত্তির পক্ষে একমত হওয়া সম্ভব হয়। অনিষ্পন্ন বিরোধগুলি সম্পর্কে বিরোধীয় পক্ষগণ কোন ছাড় দিতে সম্মত আছেন কিনা এবং সম্মত থাকিলে কি পরিমাণ ছাড় দিতে ইচ্ছুক তৎসম্পর্কে এবং প্রথম পক্ষ তাহাদের দাবীনামা সম্পর্কে কি কি যুক্তি প্রদর্শন করিতে চাহেন এবং কথিত দাবী সম্পর্কে বিরোধীতার কারণসমূহ লিখিতভাবে অত্র আদালতে ১-১২-৯৯ ইং তারিখের মধ্যে দাখিল করার আদেশ হয়। কথিত বিষয়ে উভয় পক্ষ পরবর্তী নির্ধারিত তারিখে তাহাদের লিখিত বক্তব্য প্রদান করেন। তৎপর পক্ষগণ ভিন্ন ভিন্ন তারিখে তাহাদের বক্তব্যের সমর্থনে লিখিত বক্তব্য প্রদান করেন এবং কোন কোন তারিখে কাগজ পত্র দাখিল করেন। বিগত ২৬-১২-৯৯ ইং তারিখ হইতে মালার শুনানী শুরু হয় এবং ৩০-১২-৯৯ ইং তারিখ পর্যন্ত একটানা শুনানী গ্রহণ করা হয়। বিরোধটি যথাযথভাবে অনুধাবন করার লক্ষ্যে সরেজমিনে মংলা বন্দরের কার্যক্রম পর্যালোচনার উদ্দেশ্যে ২-১-২০০০ ইং তারিখে মংলা বন্দর পরিদর্শনের আদেশ হয়। ঐ আদেশ অনুযায়ী ৪-১-২০০০ ইং তারিখে মংলা বন্দর পরিদর্শন করা হয়। বিজ্ঞ সদস্যগন, উভয় পক্ষের প্রতিনিধিগণ এবং তাহাদের নিযুক্ত আইনজীবিগণও পরিদর্শনকালে উপস্থিত থাকেন। মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের ২ জন কর্মকর্তা পরিদর্শন কাজে সহায়তা করেন। ইতিমধ্যে বিগত ২৭-১২-৯২ ইং তারিখে প্রথম পক্ষ এক দরখাস্ত দাখিলক্রমে চেয়ারম্যান, মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষকে সাক্ষী মান্য করিয়া এই মামলায় পরীক্ষা করার আদেশের প্রার্থনা করে। উভয় পক্ষে শুনানী অন্তে দরখাস্তটি না মঞ্জুর হয়। অতঃপর ২-১-২০০০ ইং তারিখে মামলাটির অধিকতর শুনানী গ্রহণ করা হয় এবং ১১-১-২০০০ ইং তারিখে শুনানী গ্রহণ সমাপ্ত হয় এবং ১৮-১-২০০০ ইং তারিখে রায় ঘোষণাক্রমে এওয়ার্ড প্রদানের জন্য নির্ধারিত থাকে।

মংলা বন্দরে ২০ প্রকারের শ্রমিক কর্মচারী ডক ওয়ার্কার হিসাবে কর্মরত আছেন। "ডক ওয়ার্কার্স রেগুলেশন এমপ্লয়মেন্ট এ্যাক্ট ১৯৮০" অনুযায়ী ডক শ্রমিকদের বিভাজন করিয়া ১৩ প্রকারের শ্রমিক ডক লেবার ম্যানেজমেন্ট বোর্ডের আওতায় ন্যাস্ত করা হয়। ঐ ১৩ প্রকারের শ্রমিকগণ ডক লেবার ম্যানেজমেন্ট বোর্ড কর্তৃক নিয়ন্ত্রিত ও পরিচালিত। তাহাদের শৃংখলা এবং নিয়ন্ত্রন বিষয়ে ডক লেবার ম্যানেজমেন্ট বোর্ড দায়িত্ব প্রাপ্ত। অবশ্য ঐ শ্রেনী সমূহের শ্রমিকদেরকেও ষ্টিভেডরদের অধীনে কাজ করিতে হয় এবং ষ্টিভেডরগণই তাহাদের মজুরী পরিশোধ করিয়া থাকেন। উভয় পক্ষের বর্ণিত মতে ডক লেবার ম্যানেজমেন্ট বোর্ডের নিয়ন্ত্রনাধীন শ্রমিকগণ মূলতঃ দৈহিক এবং কায়িক পরিশ্রম এর কাজ করে।

দরখাস্তকারী শ্রমিক কর্মচারীদেরকে The port Chalna, Dock workers (Regulation of employm nt) Sch me, 1986. এর আওতা বহির্ভূত রাখা হয়। যদিও তাহারা ডক ওয়ার্কার হিসাবে কাজ সম্পাদন করেন। প্রথম পক্ষ ঐ সকল শ্রমিক কর্মচারীগণ

সম্পূর্নরূপে মূল দ্বিতীয় পক্ষ ষ্টিভেডরগণের নিয়ন্ত্রনাধীন। তাহারা বিভিন্ন ষ্টিভেডরগণের অধীনে নিয়োগ প্রাপ্ত। স্বীকৃত মতেই প্রথম পক্ষ শ্রমিক কর্মচারীগণ মূলতঃ টেকনিক্যাল এবং করনিক কাজ সম্পাদন করেন। মূল দ্বিতীয় পক্ষে দাবী করা হয় কাজের যথাযথ বিন্যাসের স্বার্থে এবং ষ্টিভেডরিং প্রতিষ্ঠানসমূহের কাজ-কর্ম যথানথভাবে সম্পাদনের লক্ষ্যে এবং ষ্টিভেডরগণ কর্তৃক সঠিকভাবে তাহাদের উপর আরোপিত দায়িত্ব পালনের প্রয়োজনে প্রথম পক্ষ শ্রমিক কর্মচারীগনকে তাহাদের সরাসরি নিয়ন্ত্রনে রাখা হইতেছে। উল্লেখিত ২ (দুই) শ্রেনী ব্যতীত ষ্টিভেডরগণ কর্তৃক নিযুক্ত তাহাদের সার্বক্ষণিক আরেক শ্রেনীর কর্মচারী আছে। ঐ সকল কর্মচারীগণ উপরোল্লেখিত উভয় শ্রেনীর শ্রমিক কর্মচারীদের কার্যের সমন্বয় করেন এবং ষ্টিভেডরগণের অধীনে সরাসরি দায়িত্ব পালন করেন।

১৯৬৯ সালের শিল্প সম্পর্ক অধ্যাদেশের ৩২ ধারা অনুযায়ী যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণপূর্বক বিরোধটি আইনানুগভাবে নিষ্পত্তি করার পদক্ষেপ নেওয়া হয়। বিজ্ঞ সদস্যদের সহিত আলোচনা করা হয় এবং নিম্নলিখিত মতে এওয়ার্ড প্রদানের সিদ্ধান্ত হয়।

শিল্প সম্পর্ক অধ্যাদেশ ১৯৬৯-এর ৩২(৩), (৪) ও (৫) ধারা মতে এওয়ার্ড

দাবী-১ : ১৯৯৪ ইং সাল হইতে নিত্য প্রয়োজনীয় দ্রব্যের মূল্য উর্দ্ধগতির কারণে কর্মচারীগণ সীমাহীন অসহায় অবস্থায় দিনাতিপাত করিতেছে বিধায় বর্তমান মজুরীর সহিত ১০০% ভাগ মজুরী বৃদ্ধি করা হউক।

আলোচনা : প্রথম পক্ষ বর্তমান কথিত দ্রব্যমূল্য বৃদ্ধির কারনে বর্তমান শ্রম মজুরীর সহিত ১০০% ভাগ মজুরী বৃদ্ধি করার দাবী করেন। দ্বিতীয় পক্ষ নিবেদন করেন যে, প্রথম পক্ষ কর্মচারীদের ১২ ঘন্টার মজুরী ৩২২.৩২ টাকা। মজুরী সংক্রান্ত দ্বিতীয় পক্ষের ঐ দাবী সম্পর্কে তাহারা লিখিত প্রতিবেদনের একটি চার্ট প্রদান করেন। চার্টে বর্ণিত মজুরীর পরিমান বিষয়ে প্রথম পক্ষ কোন আপত্তি উত্থাপন করেন নাই। ইহাতে দেখা যায় প্রথম পক্ষ কর্মচারীদের কার্যকালে ১২ ঘন্টায় ৩২২.৩২ টাকা মজুরী পাইয়া থাকেন। প্রসংগত উল্লেখ্য যে, মংলা বন্দর কর্মচারীদের কর্মঘন্টা দৈনিক ১২ ঘন্টা নির্ধারিত আছে। স্বীকৃত মতেই কর্মচারীগণ প্রথম আট ঘন্টার স্বাভাবিক মজুরী প্রাপ্ত হন এবং অবশিষ্ট ৪ ঘন্টায় তাহারা স্বাভাবিক মজুরীর অতিরিক্ত এক গুন ওভার টাইম পাইয়া থাকেন। এই কারণে কর্মদিবসে একজন শ্রমিকের মজুরীর পরিমাণ স্বাভাবিকের তুলনায় বেশী। আরও উল্লেখ্য যে, মংলা বন্দরের জাহাজ বোঝাই ও খালাসের কাজের শতকরা ৯৫ ভাগ জেটির বাহিরে ব্যাচক্রিক ও হারবারিয়ার এলাকায় হইয়া থাকে এবং ৫% ভাগ কাজ জেটিতে হয়। পক্ষান্তরে চট্টগ্রাম বন্দরে ৯৫% ভাগ কাজ জেটিতে এবং অবশিষ্ট কাজ হয় ভাসমান জাহাজে। কর্মচারীগণ দ্বিতীয় পক্ষের/মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের সরবরাহকৃত লঞ্চযোগে ব্যাচক্রিক এবং হারবারিয়ার এলাকায় ভাসমান জাহাজে কাজের উদ্দেশ্যে গমন করেন। এবং তাহা হইতে প্রত্যাবর্তন করেন মংলা বন্দরে জেটির সংখ্যা মোট ৫টি এবং জেটি সংলগ্ন বন্দর এলাকায় বয়া সংখ্যা ৯টি। তাহাতে বন্দর কর্তৃপক্ষ মোট ১৪টি জাহাজ অবস্থানের সুবিধা প্রদান করেন। জেটি এলাকার বাহিরে নির্দিষ্ট সীমানা পর্যন্ত ব্যাচক্রিক এলাকা অবস্থিত। ঐ এলাকায় বন্দরে আগত জাহাজগুলি নিজস্ব নোংগর ফেলিয়া অবস্থান করে। ব্যাচক্রিক এলাকার বাহিরে বহুদূর পর্যন্ত হারবারিয়ার এলাকাও জাহাজগুলি নিজস্ব নোংগর ফেলিয়া অবস্থান করে। তথায়ই বার্জের মাধ্যমে মালামাল আনা-নেওয়া করিয়া খালাস ও বোঝাইয়ের কাজ হইয়া থাকে। সম্পূর্ন এলাকাই মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের নিয়ন্ত্রনাধীন এবং মংলা বন্দর এলাকা বলিয়া স্বীকৃত। বন্দর এলাকা হইতে সমুদ্রের দূরত্ব প্রায় ৫০ মাইল। সমুদ্র পর্যন্ত নদীটি সু-প্রশস্ত এবং নাব্য। তটভূমি হইতে মূল জাহাজে গমন ও প্রত্যাবর্তনের সময়কাল কর্মঘন্টা হিসাবে ধরা হয় এবং ঐ কর্মঘন্টার জন্য কর্মচারীগণ স্বাভাবিক নিয়মে স্বাভাবিক মজুরী এবং ওভারটাইম মজুরী পাইয়া থাকে। উভয় পক্ষই স্বীকার করেন যে, মূল জাহাজে যাতায়াতের জন্য শ্রমিক কর্মচারীদের ৩ হইতে ৪ ঘন্টা সময় এবং কোন কোন ক্ষেত্রে দূরবর্তী হারবারিয়ার এলাকায় যাতায়াতের জন্য অধিক সময় ব্যয়িত হয়। কাজেই কর্মঘন্টা ১২ ঘন্টা নির্ধারিত থাকিলেও প্রকৃত কাজ ৮ হইতে ৯ ঘন্টার বেশী হয় না। মংলা বন্দরের অবস্থানগত বাস্তবতাকে মানিয়া লইয়া উভয় পক্ষই বর্ণিত প্রকারে মাল বোঝাই এবং খালাসের কার্য প্রচলিত নিয়ম অনুযায়ী সম্পন্ন করেন এবং বর্ণিত মতে শ্রমিক কর্মচারীদের মজুরী ভাতা প্রদান করা হয় কিন্তু ইহা অনস্বীকার্য যে, শ্রমিকদের প্রকৃত কাজ না হইলেও কর্মস্থলে যাতায়াত কালেও কর্মঘন্টা এবং ওভারটাইম কর্মঘন্টা হিসাবে ধরিয়া লওয়ার প্রকারান্তরে অবস্থানগত কারনে কর্মঘন্টা অপেক্ষা প্রকৃত কাজ কম হওয়ায় তাহা দ্বিতীয় পক্ষের প্রতিকূলেই যায়। প্রথম পক্ষ লিখিত বক্তব্য দাখিলপূর্বক সর্বনিম্ন মজুরী ৫০% বৃদ্ধি করণে সম্মতি জ্ঞাপন করেন। পক্ষান্তরে দ্বিতীয় পক্ষ তাহাদের লিখিত বক্তব্য মজুরী ১০% বৃদ্ধি করিতে সম্মত আছেন মর্মে নিবেদন করেন।

এ প্রসংগে ব্যাপ্ত থাকা আবশ্যক যে, ডক শ্রমিকদের ১৩টি শ্রেণী সমন্বয়ে গঠীত। মংলা বন্দর শ্রমিক সংঘের উত্থাপিত শিল্প বিরোধ সম্পর্কে ১৬-৮-৯৯ইং তারিখে একটি সমজোতা স্মারক সম্পাদিত হয়। ঐ সমজোতা মতে বর্তমান মজুরীর উপর ১৮% মজুরী বৃদ্ধি অনুমোদিত হয়। উল্লিখিত অবস্থা বিবেচনায় এবং দ্রব্যমুল্য বৃদ্ধি ও দ্বিতীয় পক্ষের আর্থিক সংগতির কথা বিবেচনা করিয়া ১৮% মজুরী বৃদ্ধি বিবেচনা করা যাইতে পারে। ১৮% অপেক্ষা অধিক অথবা কম মজুরী বৃদ্ধি নির্ধারণ করিলে মংলা বন্দরে বৃহত্তম পরিসরে শ্রমিক অসন্তোষ সৃষ্টি হইতে পারে অথবা মালিকগণ ক্ষতিগ্রস্ত হইতে পারেন। সেই কারণে ১৮% মজুরী বৃদ্ধি যথাযথ বলিয়া সাব্যস্ত হয়।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : প্রথম পক্ষের শ্রমিক কর্মচারীদের মজুরী, বর্তমান মজুরীর সহিত যুক্ত করিয়া ১৮% বৃদ্ধি করার আদেশ হইল। ১-১-২০০০ ইং তারিখ হইতে এই মজুরী বৃদ্ধি কার্যকর হইবে এবং ইতিমধ্যে অতিবাহিত সময়কালের জন্য শ্রমিক কর্মচারীগণ বর্ধিত বেতনক্রম অনুযায়ী বকেয়া পাইবেন।

দাবী নং ২(ক): বন্দরে কর্মরত সকল কর্মচারীদের বিভিন্ন কল্যাণমুখী কর্মকাণ্ডের নিমিত্তে ষ্টিভেডরিং এ্যাসোসিয়েশনের নিয়ন্ত্রনে একটি কমন ওয়েলফেয়ার ফাণ্ড যেমন:- রিটায়ার্ড ফাণ্ড, প্রভিডেন্ট ফাণ্ড, কর্মচারী ওয়েলফেয়ার ফাণ্ড, সার্ভিস বহি, গ্রোপ বীমা স্কীম, পরিবার কল্যাণ তহবিল গঠন করা হউক।

আলোচনা : এই দাবী বিষয়ে পক্ষদ্বয় যুগ্ম শ্রম পরিচালক সমন্বয়ে অনুষ্ঠিত ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সমজোতায় উপনীত হন মর্মে যুগ্ম শ্রম পরিচালকের প্রেরিত প্রতিবেদনে দৃষ্ট হয়। প্রথম পক্ষ নিবেদন করেন যে, ১-২-৯৭ ইং তারিখে প্রথম ও দ্বিতীয় পক্ষের মধ্যে সম্পাদিত চুক্তির ভিত্তিতে একটি ফাণ্ড গঠনের সিদ্ধান্ত হয়। চুক্তিনামাটি এই মামলায় দাখিল আছে। ইহাতে দেখা যায় চুক্তিনামার ২(ক) দাবীনামার সিদ্ধান্ত মতে একটি ফাণ্ড গঠন করা সাব্যস্ত হয়। সিদ্ধান্তটি নিম্নরুপ :-

"শুধুমাত্র কর্মচারীদের মৃত্যু ও অক্ষম ভাতা, উৎসব ভাতা এবং অন্ত্যেষ্টি ক্রিয়ার খরচ বহনের লক্ষ্যে এ্যাসোসিয়েশন একটা ফাণ্ড গঠন করার জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিবে, ইহা ১লা জুলাই/৯৭ইং হইতে কার্যকর হইবে।"

প্রথম পক্ষের পক্ষে নিবেদন করা হয় যে, চুক্তির শর্তমতে ফাণ্ডটি গঠিত হইয়াছে এবং তাহা সম্পূর্নরুপে দ্বিতীয় পক্ষের নিয়ন্ত্রনাধীন আছে। প্রথম পক্ষ আরও দাবী করেন ঐ ফাণ্ডে প্রচুর অর্থ জমা আছে এবং বর্ণিত মতে দ্বিতীয় পক্ষ প্রথম পক্ষকে ঐ ফাণ্ডের সুবিধা হইতে বঞ্চিত করার উদ্দেশ্যে প্রচারনামুলক ভাবে ফাণ্ডের অস্তিত্ব সম্পর্কে সঠিক তথ্যাদি পরিবেশন করা হইতে বিরত থাকিতেছেন। পক্ষান্তরে দ্বিতীয় পক্ষ দাবী করেন যে, ফাণ্ড গঠন করার বিষয়ে চুক্তি সম্পাদিত হইলেও এরুপ কোন ফাণ্ডের অস্তিত্ব নাই। শ্রমিকদের বর্ণিত অত্যাবশ্যকীয় দাবীসমূহ পূরণ করার লক্ষ্যে ষ্টিভেডরদের নিকট হইতে চাঁদা সংগ্রহপূর্বক তাৎক্ষনিক ভাবে দাবীসমূহ পূরণ করা হইয়া থাকে। বর্ণিত চুক্তির ২(ক) সিদ্ধান্ত মতে কোন ফাণ্ড গঠিত হইয়া থাকিলে তাহা দ্বিতীয় পক্ষকে অবশ্যই প্রকাশ করিতে হইবে এবং তথ্যাদি সরবরাহ করিতে হইবে।

দ্বিতীয় পক্ষের বিজ্ঞ আইনজীবি গঠিত ফাণ্ড বিষয়ে আইনের বাধ্য বাধকতা সম্পর্কে প্রশ্ন উত্থাপন করেন। "ডক ওয়ার্কার্স রেগুলেশন অব এমপ্লয়মেন্ট এ্যাক্ট' এর ১৭ ধারায় নিম্নরুপ বর্ণিত আছে।

17. Funds to be handed over to the Government, etc- Notwithstanding anything to the contrary contained in any other law or in any memorandum of settlement or award, all funds created for the benefit of the dock workers in any manner shatsoever and under the control or management of any person, board, organisation or committee shall, immediately on the commencement of this Act, be transferred, along with all records and accounts, to the Government or to such other body as the Government may, by notification in the official Gazette, spedify in this behalf.

(2) The person in control or management of any such fund shall not after the commencement of this Act, spend any amount of such fund and shall be personally liable to make good any amount so spent.

(3) Whoever contravenes the provisions of sub-sections (1) or sub-section (2) shall, without prejudice to any action that may be taken against him under this Act, as punishable with imprisoment for a term which may extend to two years, or with fine which may extend to five thousand takas, or with both.

দ্বিতীয় পক্ষের বিজ্ঞ আইনজীবি আরও নিবেদন করেন এরূপ আইনগত বাধ্যবাধকতার কারনে বর্নিত চুক্তিতে ফাণ্ড গঠন বিষয়ে সিদ্ধান্তটি অকার্যকর এবং আইনের পরিপন্থি। কথিত মতে এরূপ কারনে ফাণ্ডের অস্তিত্ব ছিলনা। প্রথম পক্ষের বিজ্ঞ আইনজীবি নিবেদন করেন, যেহেতু দ্বিতীয় পক্ষের শ্রমিক কর্মচারীগণ ডক লেবার ম্যানেজমেন্ট বোর্ডের আওতাভুক্ত নহেন কাজেই অত্র আইন তাহাদের বেলায় প্রযোজ্য নহে। কিন্তু দ্বিতীয় পক্ষ দাবী করেন যেহেতু শ্রমিক কর্মচারীগণ ডক ওয়ার্কার হিসাবে আখ্যায়িত এবং তাহারা ডক শ্রমিক হিসাবে নিযুক্ত কাজেই প্রথম পক্ষ শ্রমিক কর্মচারীদের বেলায়ও আইনটি প্রযোজ্য হইবে। আমার মতে যেহেতু দ্বিতীয় পক্ষ শ্রমিক কর্মচারীগণ ডক ওয়ার্কার্স ম্যানেজমেন্ট বোর্ডের আওতাভুক্ত নহেন কাজেই তাহারা ডক ওয়ার্কার হিসাবে কর্মরত থাকিলেও "ডক ওয়ার্কার্স রেগুলেশন অব এমপ্লয়মেন্ট এ্যাক্ট" ১৯৮০ এর ১৭ ধারার বিধান প্রথম পক্ষ শ্রমিক কর্মচারীদের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না। বন্দর কর্তৃপক্ষ ডক ওয়ার্কার্স ম্যানেজমেন্ট বোর্ডের নিয়ন্ত্রণাধীন শ্রমিক কর্মচারীদের চাকুরীর শর্তাবলী এবং বিধি বিধান এবং প্রাপ্য সুযোগ সুবিধা নিয়ন্ত্রণ করেন। কিন্তু প্রথম পক্ষ শ্রমিকদের চাকুরীর শর্তাবলী এবং প্রাপ্য সুযোগ সুবিধার বিষয়াবলী ডক লেবার ম্যানেজমেন্ট বোর্ডের নিয়ন্ত্রন বহির্ভুত এবং তাহা সম্পূর্নরূপে দ্বিতীয় পক্ষ ষ্টিভেডর এ্যাসোসিয়েশনের নিয়ন্ত্রনাধীন। কাজেই কথিত ফাণ্ড গঠন বিষয়ে বর্নিত আইনের ধারাটি প্রথম পক্ষের ক্ষেত্রে বাধ্যকর নহে। উভয় পক্ষ সম্মত হইলে যুক্তি সংগত শর্তাবলী এবং নীতিমালা প্রনয়ন পূর্বক এরূপ ফাণ্ডের অস্তিত্ব বজায় রাখা যাইতে পারে বা এরূপ ফাণ্ড গঠন করা যাইতে পারে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় গৃহীত সিদ্ধান্ত মতে প্রভিডেন্ট ফান্ড স্কীম ও সার্ভিস বহি ইস্যুর ব্যাপারে নিম্নলিখিত প্রতিনিধিগণের সমন্বয়ে একটি কমিটি গঠিত হবে। উক্ত কমিটি পরীক্ষা নিরীক্ষার মাধ্যমে বাস্তব ভিত্তিক সুপারিশ প্রনয়নের পদক্ষেপ নিবেন। ০১-০১-২০০০ সাল হতে ৬ মাসের মধ্যে অবশ্যই রিপোর্ট প্রনয়ন করিয়া শ্রম আদালতে দাখিল করিতে হইবে। আদালতে দাখিলের তারিখ হইতে অত্র রিপোর্টটি এওয়ার্ডের অংশ বলিয়া গণ্য হইবে।

কমিটি গঠন প্রক্রিয়া:]

(১) সভাপতি-যুগ্ম শ্রম পরিচালক, খুলনা।

(২) সদস্যবৃন্দ-(১) মংলা বন্দর ষ্টিভেডরস এ্যাসোসিয়েশনের প্রতিনিধি-১ জন।

(২) মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রতিনিধি-১ জন।

(৩) মংলা বন্দর শিপিং কর্মচারী সংঘের প্রতিনিধি-১ জন।

(৪) ডক লেবার ম্যানেজমেন্ট বোর্ডের প্রতিনিধি-১ জন।

দাবী নং ২(খ): বন্দরে কর্মরত সকল কর্মচারী যেমন: সহকারী সুপার ভাইজার, ডক ফোরম্যান, পেপার ওয়ার্কার (জুনিয়র এ্যাসিসটেন্ট (পিবিআই (কার্গো ইন্সেপেক্টর), টালী চেকার, টালী ক্লার্ক ও হ্যাচ ফোরম্যানদেরকে প্রতি মাসে ২৬ ডিউটি প্রদান করা হউক।

আলোচনা: স্বীকৃত মতেই দ্বিতীয় পক্ষের শ্রমিক কর্মচারীগণ মংলা বন্দর ডক লেবার ম্যানেজমেন্ট বোর্ডের নিয়ন্ত্রন বহির্ভূত এবং মংলা বন্দর ষ্টিভেডরস এ্যাসোসিয়েশনের নিয়ন্ত্রনাধীন ডক ওয়ার্কার হিসাবে গণ্য। বর্ণিত সাত শ্রেনীর কর্মচারীদের সমন্বয়ে প্রথম পক্ষের এ্যাসোসিয়েশন গঠিত। ইহাও স্বীকৃত যে, প্রথম পক্ষ শ্রমিক কর্মচারীগণ নো-ওয়ার্ক নো-পে ভিত্তিতে দ্বিতীয় পক্ষ ষ্টিভেডরদের অধীনে নিযুক্ত আছেন। ষ্টিভেডরগণ মূলত: বন্দরে আগত এবং বন্দর হইতে প্রত্যাগমনকারী জাহাজকে মালামাল খালাশ ও ধোলাইয়ের কাজে ঠিকাদার হিসাবে দায়িত্ব পালন করেন। বিভিন্ন ষ্টিভেডরদের সমন্বয়ে দ্বিতীয় পক্ষ এ্যাসোসিয়েশন গঠিত। ঐ এ্যাসোসিয়েশনের বহির্ভূত কোন ষ্টিভেডরস নাই পক্ষান্তরে প্রথম পক্ষ এ্যাসোসিয়েশন বহির্ভূত শ্রেনীর কোন শ্রমিক মংলা বন্দরে কর্মরত নাই। স্বীকৃতমতেই ২০টি শ্রেণীর শ্রমিক কর্মচারীগণ মংলা বন্দরে ডক শ্রমিক হিসাবে কর্মরত আছেন। দি পোর্ট চালনা ডক ওয়ার্কশপ রেগুলেশন অব এমপ্লয়মেন্ট স্কীম, ১৯৮৬ এর সিডিউল-১ অনুযায়ী ২০ শ্রেনীর শ্রমিক কর্মচারীগণের মধ্যে হইতে ১৩টি শ্রেনীর শ্রমিক কর্মচারীগণকে ঐ স্কীমের আওতাভুক্ত করা হয়। প্রথম পক্ষ শ্রমিক কর্মচারীগণকে কথিত স্কীম এর আওতা বহির্ভূত রাখা হয়। এতদসত্বেও বন্দরের মালামাল বোঝাই ও খালাসের
কাজে তাদের অংশ গ্রহণ অত্যাবশ্যকীয় এবং অবশ্যম্ভাবী। ইহা অত্যন্ত চমকপ্রদ যে, ২০ শ্রেনীর কর্মচারীগনে প্রত্যেক শ্রেনীর কাজ সম্পূর্ন আলাদা এবং ভিন্ন প্রকৃতির এক শ্রেনীর শ্রমিক কর্মচারীগণের কাজ অপর শ্রেনীর শ্রমিক কোন সময়ই করেন না। বিভিন্ন কাজে দক্ষতা থাকিলেও যে শ্রমিকের জন্য যে কাজটি বরাদ্দ আছে-তিনি ঐ কাজটি ছাড়া অপর শ্রেনীর শ্রমিকের জন্য নির্ধারিত কাজটি কোনক্রমেই করিতে পারেন না। ইহাতে ডিভিশন অব লেবার এর সংখ্যাটি তাৎপর্যপূর্ন ভাবে খাটন করা হয়। তাহাদের দক্ষতা বৃদ্ধি হয়, ইহাই

স্বাভাবিক। মংলা সামুদ্রিক বন্দর একটি আন্তর্জাতিক নৌ-বন্দর। অন্যান্য আন্তর্জাতিক নৌ-বন্দরেও ঐরূপ কাজের শ্রেণী বিভাগ আছে। আন্তর্জাতিক বন্দর সমূহে প্রচলিত নীতিমালা অনুসরনে আমাদের দেশেও ডক শ্রমিকের কাজের বিন্যাস করা হইয়াছে। তবে ইহা প্রনিধানযোগ্য যে উন্নত দেশে আন্তর্জাতিক নৌ-বন্দরে অধিক পরিমাণ মাল বোঝাই এবং খালাসের কাজ হয়। শ্রমিকদের দক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে এবং দ্রুত মালামাল খালাস ও বোঝাইয়ের লক্ষ্যে শ্রমিকদের ঐরূপ বন্যাস করা হইয়াছে। আন্তর্জাতিক বন্দর সমূহ তুলনামূলকভাবে আমাদের অপেক্ষা নিয়োজিত শ্রম শক্তি অনেক কম। কাজেই শ্রমিকগণ অধিক হারে নিয়োজিত না হওয়ার কারনে কোন শ্রমিকই কাজ পাওয়ার জন্য কোন তৎপরতার প্রয়োজন হয় না। এই পেক্ষা-পটে এবং চট্টগ্রাম নৌ-বন্দরের পেক্ষাপটে মংলা বন্দরে প্রথম পক্ষ শ্রমিকদের নিশ্চিত কাজ পাওয়ার দাবীর বিষয়টি পর্যালোচনা করিতে হইবে।

আমাদের দেশে চট্টগ্রাম বৃহত্তম সামুদ্রিক বন্দর। স্বীকৃত মতেই চট্টগ্রাম বন্দরে বার্ষিক প্রায় ১ কোটি ৩০ লক্ষ টন মালামাল উঠা-নামা করে। পক্ষান্তরে মংলা বন্দরে বার্ষিক গড়ে ৩০ লক্ষ টন মালামাল উঠা-নামা করে। চট্টগ্রাম বন্দরে প্রথম পক্ষের অনুরূপ কর্মে নিয়োজিত শ্রমিক সংখ্যা ১৪৫০ জন। পক্ষান্তরে মংলা বন্দরে একই শ্রেনীর শ্রমিক সংখ্যা ১১৫২ জন। কাজেই শ্রমিক সংখ্যা অনুযায়ী চট্টগ্রাম বন্দরে কাজের পরিমাণ অনেক বেশী। অধিকন্তু চট্টগ্রাম বন্দরে ৩ শিফট কাজ হয়। তাহাতে মূল শিফট বা পালার সংখ্যা মাসিক ৯০টি। অপর দিকে মংলা বন্দরে১২ ঘন্টায় শিফট হিসাবে ২ শিফটে কাজ হওয়ার ইহাতে মাসিক পালার সংখ্যা ৬০টি। স্বীকৃত মতে চট্টগ্রাম বন্দরে প্রথম পক্ষ শ্রেনীর শ্রমিকদের দাবীর পরিপেক্ষিতে তাহাদের সর্বনিম্ন কর্ম পালার পরিমাণ নির্ধারিত হয়। যাহা মাসিক ২৩ পালার কম নহে। অনুরূপ ভাবে প্রথম পক্ষ শ্রমিকগণ মংলা বন্দরে সর্বনিম্ন কর্মপালা নির্ধারনের দাবী করেন যাহার পরিমাণ মাসিক ২৬ পালার কম হইবে না মর্মে তাহাদের দাবীনামায় উল্লেখ করেন। দ্বিতীয় পক্ষে নিবেদন করা হয় যে, পালার সংখ্যা নির্ধারনের ক্ষেত্রে মংলা বন্দরে চট্টগ্রাম বন্দরের অনুরূপ নীতিমালা প্রতিপালন করা অসম্ভব। তাহারা উল্লেখ করেন চট্টগ্রাম বন্দরের পালার সংখ্যা অধিক হওয়ায় এবং মালামাল উঠা-নামার পরিমাণ মংলা বন্দর অপেক্ষা প্রায় ৫ গুন হওয়ায় প্রথম পক্ষ শ্রেনীর শ্রমিক সংখ্যা আনুপাতিক হারে মংলা বন্দরে অত্যাধিক হওয়ায় মংলা বন্দরে প্রথম পক্ষ শ্রমিকদের জন্য সুনির্দিষ্ট সর্বনিম্ন পালা নির্ধারণ করা সম্ভব নহে। অধিকন্তু মংলা বন্দরের ২ পালা চট্টগ্রাম ৩ পালার সমান কিন্তু সমসংখ্যক পালার সমান কিন্তু সমসংখ্যক পালার জন্য মংলা বন্দরে শ্রমিক-দেরকে দেওয়া পারিশ্রমিকের পরিমাণ প্রতি পালায় ৪ ঘন্টা ওভার টাইমের কারনে চট্টগ্রাম বন্দরের এক পালার দ্বিগুন। তাহারা আরও উল্লেখ করেন শ্রমিক স্বল্পতার কারনে এবং অধিক মালামাল উঠা নামার কারনে চট্টগ্রাম বন্দরে সর্বনিম্ন নির্ধারিত পালা অপেক্ষা অধিক পালায় চট্টগ্রাম বন্দরে শ্রমিকরা কাজ পাইয়া থাকে। পক্ষান্তরে প্রথম পক্ষ উল্লেখ করেন তাহাদেরকে মাসিক সর্বনিম্ন ২৬টি পালা নির্ধারন করিয়া দিলে ষ্টিভেডরদের ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ার সম্ভাবনা নাই। কিন্তু বাস্তবতা এই যে, মংলা বন্দরে ১০ পালার অধিক শ্রমিকরা কাজ পান না। এই অবস্থায় কথিত অতিরিক্ত প্রার্থিত পালার অর্থ কে পরিশোধ করিবে এবং কোথা হইতে ঐ অর্থ আদায় হইবে তাহা বোধগম্য নহে। প্রথম পক্ষ শ্রমিকগণ নো-ওয়ার্ক নো-পে ভিত্তিতে কাজ করেন এবং ষ্টিভেডরগণ কাজ না পাইলে বেকার থাকেন। মংলা বন্দরে ষ্টিভেডরদের সংখ্যা অধিক হওয়ায় শ্রমিক সংখ্যা প্রয়োজনের তুলনায় অধিক। কাজেই অতিরিক্ত সংখ্যক শ্রমিককে যথাযথ ভাবে ব্যবহার করা বর্ণিত কারণে অসম্ভব হইয়া পড়িয়াছে। শুনানী-কালে প্রথম পক্ষের বিজ্ঞ কৌঁসুলী স্বীকার করেন যে, মংলা বন্দরে বর্তমানে খালাস ও বোঝাইয়ের পরিমাণ বিবেচনায় রাখিয়া এবং শ্রমিকদের সংখ্যার সামঞ্জস্যতা পর্যালোচনা করিয়া নির্দিষ্ট সংখ্যক সর্বনিম্ন পালা নির্ধারণ করা বাস্তব সম্মত হইবে না। তিনি উল্লেখ করেন শ্রমিকদের সর্বনিম্ন পালা নির্ধারণ করিতে হইলে একটি ফান্ড গঠন করিতে হইবে এবং ঐ ফান্ড হইতে কর্মহীন শ্রমিকদের পালার অর্থ আদায় করা সম্ভব হইবে। কথিত ফান্ড গঠন

সম্পর্কে প্রথম পক্ষ কোন সুনির্দিষ্ট প্রস্তাব আনয়নে সক্ষম হন নাই। অবস্থা বিশ্লেষনে মংলা বন্দরে প্রথম পক্ষ শ্রমিক কর্মচারীদের জন্য চট্টগ্রাম বন্দরের ন্যায় কোন সর্বনিম্ন পালা নির্ধারণ করা বাস্তব সম্মত নহে মর্মে সিদ্ধান্ত হইল। তবে ভবিষ্যত মংলা বন্দরে শান্তি শৃংখলা অব্যাহত থাকিলে মংলা বন্দরে অধিক সংখ্যক বিদেশী জাহাজ নোংগর করিতে আকৃষ্ট হইবে। ইতিমধ্যে আমাদের পার্শ্ববর্তী দেশ নেপাল মংলা বন্দরের মাধ্যমে তাহাদের দেশে মালামাল আমদানী-রপ্তানীর পরিকল্পনা নিয়াছেন এবং এই ব্যাপারে সরকারের সহিত আলাপ আলোচনা হইতেছে মর্মে জানা যায়। মংলা বন্দরে মালামাল হ্যাণ্ডলিং এর ক্ষমতা প্রায় ৯ কোটি টন। প্রয়োজনে এই ক্ষমতা বন্দর সম্প্রসারণ করিয়া আরও বৃদ্ধি করা সম্ভব। বন্দরে শান্তি শৃংখলা বজায় থাকিলে কাজের পরিবেশ আরো উন্নত হইলে এবং নিরাপত্তা নিশ্চিত থাকিলে দক্ষিন-পূর্ব এশিয়ায় এই বন্দরটি মালামাল আমদানী- রপ্তানীর ক্ষেত্রে একটি উল্লেখযোগ্য স্থান অধিকার করিতে পারে। এই লক্ষ্যে এবং নিজেদের স্বার্থে বন্দর সংশ্লিষ্ট সকল শ্রেনীর পেশাজীবিদের আন্তরিক হইতে হইবে। তাহাতে বন্দরের কাজ বৃদ্ধি পাইবে। সর্বনিম্ন পালা নির্ধারনের আবশ্যকতা থাকিবে না। কিন্তু বর্তমান অবস্থার আলোকে কোন সর্বনিম্ন পালা নির্ধারণ সম্ভব নহে মর্মে সিদ্ধান্ত হইল।

চুড়ান্ত সিদ্ধান্ত: দাবী প্রথম পক্ষের প্রতিকুলে নির্ধারিত হইল এবং নির্দৃষ্ট সংখ্যক সর্বনিম্ন পালা নির্ধারণের দাবী অগ্রাহ্য হইল।

দাবী নং ২(গ): বন্দরে কর্মরত সকল কর্মচারী যেমন: সহকারী সুপারভাইজার, ডক ফোরম্যান, পেপার ওয়ার্কার (জুনিয়র এসিসটেন্ট (পি), বি আই (কার্গো ইন্সপেক্টর), টালী চেকার, টালী ক্লার্ক ও হ্যাচফোরম্যানদেরকে ১(এক) পুলের মাধ্যমে বুকিং চালু করা হউক

আলোচনা: ষ্টিভেডরগণের অধীনে মংলা বন্দরে প্রথম পক্ষ ইউনিয়নের অন্তর্ভূক্ত ৭ শ্রেনীর কর্মচারীগণ নো-ওয়ার্ক নো-পে ভিত্তিতে নিযুক্ত আছেন। ১ ও ২ নং প্রতিপক্ষ ষ্টিভেডরস এ্যাসোসিয়েশন বিভিন্ন ষ্টিভেডরদের সমন্বয়ে গঠিত একটি ইউনিয়ন। প্রত্যেকটি ষ্টিভেডরস প্রতিষ্ঠানের ব্যবসা, আয়-ব্যয়, হিসাব-নিকাশ, দায়-দায়িত্ব এবং পরিচালক মণ্ডলী সম্পূর্ন আলাদা আলাদা। যৌথভাবে ষ্টিভেডরস এ্যাসোসিয়েশন কোন ব্যবসা পরিচালনা করেন না এ্যাসোসিয়েশনের মাধ্যমে এবং টেণ্ডারের মাধ্যমে প্রতিষ্ঠানগুলি জাহাজ বোঝাই এবং খালাশের কাজ পাইয়া থাকেন। ভিন্ন ভিন্ন প্রতিষ্ঠানের পরিচালক মণ্ডলীর পরিচালনা দক্ষতা, নিষ্ঠা, দায়িত্ববোধ, ব্যবসায়িক সুনাম (গুড উইল) এর কারণে তাহারা ষ্টিভেডরিং এর কাজ পাইয়া থাকেন। ঐ সকল গুনাগুন বিবেচনায় কেহ অধিক কাজ পান আবার কেহ বা কম কাজ পাইয়া থাকেন। পক্ষান্তরে প্রথম পক্ষের শ্রমিক কর্মচারীগণ অনুরূপ ভাবে বিভিন্ন ষ্টিভেডরস প্রতিষ্ঠানের অধীনে নিযুক্তি লাভ করিয়া মংলা বন্দরে ষ্টিভেডরদের অধীনে ডক শ্রমিক হিসাবে গণ্য হন। এবং তদানুযায়ী পরিচিতি লাভ করেন। ঐ সকল শ্রমিক কর্মচারীগণ সমন্বয়ে প্রথম পক্ষ ইউনিয়ন গঠিত হইয়াছে। প্রথম পক্ষ দাবীর করেন ষ্টিভেডরিং প্রতিষ্ঠানসমূহের অধীনে নিযুক্ত সকল শ্রমিক কর্মচারীদেরকে পুলের অন্তর্ভুক্ত করিতে হইবে। ঐ পুলের সকল শ্রমিক কর্মচারীর নাম ক্রমিক নম্বরে অন্তর্ভুক্ত থাকিবে। যে ষ্টিভেডরিং প্রতিষ্ঠানই কাজ পান না কেন ক্রমিক নম্বর অনুযায়ী বা ক্রমানুসারে তাহাদেরকে কাজে নিযুক্ত করিতে হইবে। প্রথম পক্ষ নিবেদন করেন এইরূপ পুল প্রথা চালু হইলে কর্মের সমবন্টন হইবে এবং যে সকল ষ্টিভডরিং প্রতিষ্ঠানের কাজের পরিমাণ স্বল্প ঐ সকল প্রতিষ্ঠানের নিযুক্ত শ্রমিক কর্মচারীগণও কর্মের সমবন্টনের সুবিধা লাভ করিবেন। ইহাতে শ্রমিকদের সমস্যা অনেকাংশে লাঘব হইবে। পক্ষান্তরে মালিকদের অতিরিক্ত শ্রমিক প্রদানের আবশ্যকতা থাকিবে না এবং মালিকদের আর্থিক ভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার কোন সম্ভাবনা নাই। নির্ধারিত পুল হইতে আবশ্যকীয় শ্রমিক সংগ্রহ করিয়া ষ্টিভেডরগণ যথাযথভাবে তাহাদের ঠিকাদারী কাজ সম্পাদন করিতে পারিবেন।

প্রসঙ্গত উল্লেখ্য যে, ষ্টিভেডরদের অধীনে এক ধরণের পুল প্রথা এখনও চালু আছে। যাহা উভয় পক্ষের মধ্যে সম্পাদিত চুক্তিতে অনুমোদিত হয়। ঐ বিধিতে যে প্রতিষ্ঠান কার্যাদেশ পান সেই প্রতিষ্ঠানের মধ্যে ইহতে দুই তৃতীয়াংশ শ্রমিক কর্মচারী নিয়োগ করিতে হয় এবং অবশিষ্ট এক তৃতীয়াংশ শ্রমিক কর্মচারী ক্রমিক নম্বরযুক্ত পুল হইতে নিয়োগ করা বাধ্যতামূলক। দ্বিতীয় পক্ষ দাবী করেন যে, সম্পূর্ন পুল প্রথা চালু করিলে শ্রমিকদের উপর তাহাদের আদৌ কোন নিয়ন্ত্রণ থাকিবে না। দেখা যাবে যে, একটি ষ্টিভেডরিংয়ের কাজে নিযুক্ত ষ্টিভেডরদের নিজস্ব প্রতিষ্ঠানের কোন শ্রমিক কর্মচারীই পুলের ক্রমিকতার কারণে এ নির্দিষ্ট কাজে নিযুক্ত নাই। দ্বিতীয় পক্ষ আরও দাবী করেন যে, ভিন্ন ভিন্ন প্রতিষ্ঠানের শ্রমিক কর্মচারীগণ শুধু মাত্র তাহাদের নিয়োগ কর্তার নিকট দায়বদ্ধ থাকেন নিয়োগ কর্তা ব্যতীত অন্য কেহ তাহাদেরকে সঠিকভাবে নিয়ন্ত্রন করিতে পারে না। দ্বিতীয় পক্ষের আরও বক্তব্য এই যে, সম্পূর্ন পুল প্রথা চালু হইলে শ্রমিকদের উপর নিয়ন্ত্রন না থাকায় ইফিসিয়েন্সি কমিয়া যাইবে। মালামাল উঠা-নামায় বিলম্ব হইবে। মালামাল ড্যামেজ হইতে পারে। ইহাতে ষ্টিভেডরিংয়ের খরচ বৃদ্ধি পাইবে। কাজেই মুনাফা কমিয়া গেলে প্রকারান্তরে শ্রমিক শ্রেণী ক্ষতিগ্রস্থ হবে।

উভয় পক্ষের উল্লিখিত বক্তব্য পর্যালোচনায় উভয় পক্ষের বক্তব্যই কিছু কিছু গ্রহণ-যোগ্যতা থাকা দৃষ্ট হয়। বন্দরে মালামাল উঠা-নামায় কাজের প্রকৃত বাস্তবতা সম্পর্কে এবং শ্রমিক ও ষ্টিভেডরদের মধ্যে কিরুপ বাস্তব সম্পর্ক বিরাজমান এবং ষ্টিভেডরগণ কিভাবে শ্রমিকদের নিয়ন্ত্রন করেন এবং এরুপ নিয়ন্ত্রন অবশ্যম্ভাবী কিনা বা নিয়ন্ত্রন শিথিল হইলে মালামাল বোঝাই এবং খালাসের কাজে অন্তরায় সৃষ্টি হবে কিনা এবং এতদসম্পর্কে অন্যান্য বিষয়াবলী সম্পর্কে বাস্তব জ্ঞান ছাড়া বর্ণিত সঠিক সিদ্ধান্তে উপনীত হওয়া সম্ভব নহে। এই বিষয়ে সিদ্ধান্তে কোরুপ ত্রুটি হইলে বন্দরে কাজে বিপর্যয় নামিয়া আসিতে পারে। ইহাতে সকল পক্ষ ক্ষতিগ্রস্ত হবে এবং দেশ অপুরণীয় ক্ষতির সম্মুখীন হইবে। দেশ ও জাতির স্বার্থে বন্দরটির কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে পরিচালনার লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট পক্ষগণকে নুন্যতম ক্ষতি স্বীকারে প্রস্তুত থাকিতে হবে। মনে রাখিতে হবে জাতীয় স্বার্থকে সর্বাগ্রে স্থান দিয়া ব্যক্তিগত স্বার্থ আদায় করিতে হইবে। এই লক্ষ্যে আমার বিবেচনায় উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ সমন্বয়ে কমিটি গঠনপূর্বক বর্ণিত বিষয়ে নিষ্পত্তি দেওয়ার জরুরী। এই লক্ষ্যে মংলা বন্দরে সর্বোচ্চ দায়িত্বশীল ব্যক্তি এবং বন্দরের কার্যক্রম সম্পর্কে সর্ববিষয়ে ওয়াকেবহাল মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানকে প্রধান করিয়া উভয় পক্ষের একজন করিয়া প্রতিনিধি সমন্বয়ে একটি কমটি গঠন করা আবশ্যক। সংশ্লিষ্ট পক্ষের প্রতিনিধিগণ বিজ্ঞ চেয়ারম্যানের সহিত সিদ্ধান্তের বিষয়ে একমত পোষণ না করলে চেয়ারম্যানের সিদ্ধান্তই চুড়ান্ত বলিয়া গণ্য হইবে এবং নির্দিষ্ট মেয়াদ মধ্যে তিনি সিদ্ধান্ত প্রদান করিবেন এবং এই সিদ্ধান্তটি অত্র এওয়ার্ডের অংশ বলিয়া গণ্য হবে। সিদ্ধান্ত না হওয়া পর্যন্ত বর্তমান ব্যবস্থা অব্যাহত থাকিবে।

চুড়ান্ত সিদ্ধান্ত :- এই দফায় বর্ণিত বিষয়ে চুড়ান্ত সিদ্ধান্ত প্রদানের জন্য নিম্নলিখিত ব্যক্তিগণ সমন্বয়ে কমিটি গঠন করা হইল :-

(১) চেয়ারম্যান, মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ- সভাপতি।

(২) প্রথম পক্ষের একজন প্রতিনিধি- সদস্য।

(৩) দ্বিতীয় পক্ষের একজন প্রতিনিধি- সদস্য।

এই কমিটি ১লা জানুয়ারী, ২০০০ সাল হইতে ৪ (চার) মাসের মধ্যে উল্লিখিত বিষয়ে সিদ্ধান্তটি গ্রহণপূর্বক তাহা অত্র আদালতে বাতিল করিবেন। বাতিল করার তারিখ হইতে সিদ্ধান্তটি কার্যকর হইবে এবং তাহা অত্র এওয়ার্ডের অংশ বলিয়া গণ্য হইবে।

দাবী নং ২(ঘ) : বন্দরে কর্মরত যাহারা মংলা বন্দরে শিপিং কর্মচারী সংঘের সদস্য সকল শ্রেনীর কর্মচারীদের ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ডের অন্তর্ভুক্ত করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত : নৌ-পরিবহন মন্ত্রনালয় কর্তৃক ইতিপূর্বে গঠিত কমিটি ক অনতিবিলম্বে বিষয়টির ব্যাপারে সিদ্ধান্ত গ্রহনের জন্য অনুরোধ জানানোতে উভয়পক্ষ সম্মত হইলেন।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : ঐ সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৩(ক) : কর্মচারীদের পাক্ষিক মজুরী সুষ্টভাবে প্রদান ও গ্রহনের স্বার্থে ১ (এক) ভাচারে ব্যাংকের মাধ্যমে প্রতি মাসের ৫ ও ২০ তারিখে প্রদান করা হউক অনুরুপ ভাবে কর্মচারীদের প্রাপ্যযোগ্য উৎসব ভাতা, পোষাক ভাতাসহ অন্যান্য আর্থিক সুযোগ সুবিদা ব্যাংকের মাধ্যমে প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত : ০১-০২-৯৭ ইং তারিখের চুক্তির সিদ্ধান্ত মোতাবেক সুষ্ট মজুরী পরিশোধের লক্ষ্যে নীতিমালা চূড়ান্ত করনের নিমিত্তে নিম্নলিখিত প্রতিনিধিদের সমন্বয়ে একটি কমিটি গঠন করা যাইতে পারে।

(১) সভাপতি- যুগ্ম শ্রম পরিচালক, খুলনা।

(২) সদস্য- (ক) মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রতিনিধি- ১(এক) জন।

(খ) মংলা বন্দর ষ্টিভেডরস এ্যাসোসিয়েশনের প্রতিনিধি-১(এক)জন।

(গ) মংলা বন্দর শিপিং কর্মচারী সংঘের প্রতিনিধি-১(এক) জন।

নীতিমালা চূড়ান্ত হওয়ার পূর্ব পর্যন্ত বর্তমান পদ্ধতিতে মজুরী পরিশোধ অব্যাহত থাকিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৩(খ): স্থায়ী পোর্ট জেটিতে কন্টেনার বোঝাই- খালাসসহ সকল প্রকার বোঝাই ও খালাস কাজে সকল শ্রেনীর কর্মচারী নিয়োগ করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত : যে সকল ক্ষেত্রে ষ্টিভেডরস শাখার প্যাং বুকিং হইবে শুধুমাত্র সেই সকল ক্ষেত্রে চুক্তি মোতাবেক কর্মচারী নিয়োগ করা হইবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৩(গ): ব্যাচক্রিক ও হারবারিয়ার এলাকায় মালামাল বোঝাই ও খালাস কাজের নীতিমালা প্রণয়ন করা হউক এবং যে হারে ফুডিং এ্যালাউন্স দেওয়া হইতেছে তাহা ৪ গুন বৃদ্ধি করা হউক এবং পোর্ট জেটিতেও প্রতিটি ডিউটিতে ১০০/-(একশত) টাকা হারে ফুডিং এ্যালাওন্স প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: হারবারিয়ার এলাকায় কর্মরত কর্মচারীদের খাওয়ার ভাতা বাবদ প্রতি ২৪ ঘন্টায় ৬৫/- টাকার স্থলে ২০/- টাকা বৃদ্ধি করিয়া জনপ্রতি ৮৫/- টাকা প্রদান করিতে মালিক পক্ষ সম্মত হইলেন।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৩(ঘ): বোঝাই ও খালাস কাজে প্রচলিত নিয়মের চেয়ে অতিরিক্ত কাজ করাইলে শ্রমিকদের ন্যায় কর্মচারীদেরকেও অতিরিক্ত কাজের মজুরীসহ কর্মস্থলের সকল সুযোগ-সুবিধা প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত:—দাবী গ্রহণযোগ্য নয় বিধায় মালিক পক্ষ মানিতে সম্মত নয়।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

দাবী নং ৩(ঙ): শুক্র ও শনিবারকে সাপ্তাহিক ছুটির দিন হিসাবে গণ্য করিয়া ঐ দিন কাজ করাইলে স্বাভাবিক মজুরীর ৩(তিন) গুন প্রদান করিতে হইবে।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৩(চ): প্রত্যেক কর্মচারীকে প্রতি ডিউটিতে বর্তমানের তুলনায় ৩(তিন) গুন ঠাণ্ডা ভাতা, নোংরা ভাতা ও ঘর ভাড়া প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: যে সকল জাহাজে কর্মচারীরা নোংরা ভাতা পাইতেছে সেই সকল জাহাজের সকল শ্রেনীর কর্মচারীগণ ডিউটি প্রতি ১০/- টাকার স্থলে ১২/- টাকা হারে নোংরা ভাতা এবং যে সকল কর্মচারীগণ ঠাণ্ডা ভাতা পাইতেছেন তাহারা ডিউটি প্রতি ১৩/- টাকার স্থলে ১৬/- টাকা হারে ভাতা পাইবেন। ঘর ভাড়া ডিউটি প্রতি প্রত্যেক কর্মচারীকে ১৫/- টাকার স্থলে ৫/-(পাঁচ) টাকা বৃদ্ধি করায় ২০/- টাকা প্রদান করিতে মালিক পক্ষ সম্মত হইলেন।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৩(ছ): প্রত্যেক কর্মচারীকে প্রতি ঈদে ৩০ ডিউটি সমপরিমাণ উৎসব ভাতা প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত:

প্রত্যেক মুসলমান কর্মচারীকে প্রতি ঈদে ১০২৫/- টাকা স্থলে ১২৩০/- টাকা, প্রত্যেক হিন্দু কর্মচারীকে দুর্গা পুজায় ২৪৬০/- টাকা এবং খৃষ্টান কর্মচারীকে বড় দিন উপলক্ষ্যে ২৪৬০/- টাকা প্রদানে মালিক পক্ষ সম্মত হইলেন। পরবর্তী ঈদ উৎসবে কার্যকর হইবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল। সিদ্ধান্তটি ১-১-২০০০ ইং তারিখ হইতে কার্যকর হইবে।

দাবী নং ৩(জ): প্রত্যেক কর্মচারীকে বর্তমানের তুলনায় ৩(তিন) গুন বৃদ্ধি করিয়া বাৎসরিক ২(দুই) বার পোষাক ভাতা প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রত্যেক কর্মচারীকে প্রতি বছর ৬১০/- টাকার স্থলে ২০০/- টাকা বৃদ্ধি করিয়া ৮১০/- টাকা পোষাক ভাতা প্রদানে মালিক পক্ষ সম্মত হইলেন।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৩(ঝ):—দিনের পালায় খাওয়ার ১(এক) ঘন্টা সময়কে কর্মঘন্টা হিসাবে গণ্য করা হউক এবং বুকিং গ্রহণকালীন সময় হইতে কি হারে পৌছানো পর্যন্ত সময়কে কর্মঘন্টা হিসাবে গণ্য করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনার সিদ্ধান্ত: দাবীটি আইন সংগত নয় বিধায় উহা মালিক পক্ষ মানিতে সম্মত নয়।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: দাবীটি বাস্তব সম্মত নয় বিধায় নাকচ হইল।

দাবী নং ৩(ঞ): রমজান মাসে প্রত্যেক কর্মচারীকে দিনের পালায় ৪ ঘন্টা ও রাতের পালায় ৬ ঘন্টা হিসাবে অতিরিক্ত মজুরী প্রদান করা হইল।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনার সিদ্ধান্ত: ১-১-৯৭ ইং তারিখের চুক্তি মোতাবেক প্রদান করা হইবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৪(ক): কোন কর্মচারী স্বাভাবিক কারণে মৃত্যুবরণ করিলে বর্তমানের তুলনায় ৫ (পাঁচ) গুন হারে মৃত্যু ভাতা বৃদ্ধি করা হউক। এবং কর্মস্থলে অথবা স্বাভাবিক কারণে মৃত্যুবরণ করিলে মৃতদেহ দেশের বাড়ীতে পাঠানো ও অন্ত্যেষ্টিক্রিয়ার খরচের জন্য বর্তমানের তুলনায় ৫ (পাঁচ) গুন বৃদ্ধি করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: কোন কর্মচারী স্বাভাবিক কারনে মৃত্যুবরণ করিলে এককালীন ১৭,০০০ টাকার স্থলে ৪,০০০ টাকা বৃদ্ধিকরিয়া ২১,০০০ টাকা এবং অন্ত্যেষ্টিক্রিয়ার জন্য ৬,৫০০ টাকা এবং মৃতদেহ দেশের বাড়ীতে পাঠানোর জন্য ৬,৫০০ টাকা প্রদান করিতে মালিক পক্ষ সম্মত হইলেন।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৪(খ): কোন কর্মচারী কর্মস্থলে মৃত্যুবরণ করিলে তাহার ক্ষতিপূরণ বাবদ ২,০০,০০০ টাকা প্রদান করা হউক এবং যে সকল কর্মচারী কর্মস্থলে আঘাত প্রাপ্ত হইবে সেই সকল কর্মচারীকে সুচিকিৎসার ব্যবস্থাসহ আঘাতপ্রাপ্ত কর্মচারী যতদিন চিকিৎসাধীন থাকিবে ততদিন ও,ট-সহ হাজিরা মজুরী প্রদানসহ যাবতীয় ব্যস্ততার ব্যয়ভার বহন করিতে হইবে।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: ১৯২৩ সালের শ্রমিক ক্ষতিপূরণ আইন মোতাবেক চিকিৎসাসহ ক্ষতিপূরণ সুবিধাদি পাইবেন।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৪(গ): কর্মচারীদের চিকিৎসার কোন সুব্যবস্থা না থাকার কারনে কর্মচারীগণ ও তাহাদের পরিবারবর্গ চিকিৎসার অভাবে মানবেতর অবস্থায় দিন যাপন করিতেছে। ইহা নিরসনকল্পে ৫০ শয্যা বিশিষ্ট আধুনিক হাসপাতাল নির্মাণ করিয়া তাহাদের সু-চিকিৎসার ব্যবস্থা করা হউক। যতদিন পর্যন্ত হাসপাতাল নির্মাণ করা না হইবে ততদিন পর্যন্ত প্রতিদিন ডিউটিতে ১০০ টাকা চিকিৎসা ভাতা প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনার সিদ্ধান্ত: কর্মচারীদের সু-চিকিৎসার জন্য ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ড কর্তৃক পরিচালিত হাসপাতালে শিপিং কর্মচারীদের সংখ্যার চিকিৎসা সুবিধা ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ডের অনুমোদন সাপেক্ষে প্রদান করা হইবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল। অধিকন্তু ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ড কর্তৃক নিয়ন্ত্রিত শ্রমিক কর্মচারীদের ন্যায় প্রথম পক্ষ শ্রমিক কর্মচারীগণকে সু-চিকিৎসা প্রদানের ব্যবস্থা করার জন্য এবং মোকাবেলা প্রতিপক্ষ কর্তৃক হাসপাতাল কমকর্তাদেরকে নির্দেশ দেওয়ার আদেশ হইল।

দাবী নং ৪(ঘ): কর্মচারীগণের ছেলে-মেয়েদের সু-শিক্ষার জন্য একটি প্রাথমিক ও একটি মাধ্যমিক বিদ্যালয় (সম্পূর্ন অবৈতনিক) স্থাপন এবং তাহাদের ছেলে-মেয়েদের জন্য একটি খেলার মাঠ ও একটি অডিটরিয়াম স্থাপন করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনার সিদ্ধান্ত: কর্মচারীগণের ছেলে-মেয়েদের সু-শিক্ষার জন্য ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ড কর্তৃক পরিচালিত বিদ্যালয়ে শিপিং কর্মচারী সংঘের কর্মচারীগণের ছেলে-মেয়েদের পড়ার সুযোগ সুবিধা এবং অডিটরিয়াম ব্যবহারের সুযোগ ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ডের সিদ্ধান্ত সাপেক্ষে প্রদান করা হইবে।

চূড়ান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৪(ঙ): চেক অব পদ্ধতি চালু করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনার সিদ্ধান্ত: মালিকগণ নীতিগতভাবে সম্মত। তবে উহা শ্রম আইনের বিধান মোতাবেক হইতে হইবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৪(চ): কিলিংকারসহ যে সকল পণ্য খালাশ ও বোঝাই কাজে কর্মচারীদের স্বাস্থ্যের ক্ষতি হয় সেই সকল ক্ষেত্রে কর্মচারীগণকে প্রতি ডিউটিতে ১০০ টাকা চিকিৎসা ভাতা দেওয়া হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনার সিদ্ধান্ত: কিলিংকারের জাহাজে কর্মরত শ্রমিকদের মাস্ক সরবরাহ করা হইবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৪(ছ): কর্মচারীগণ কর্মস্থলে আঘাত প্রাপ্ত হইলে বা যে কোন কারনে অসুস্থ হইয়া পড়িলে তড়িৎ গতিতে চিকিৎসা কেন্দ্রে পৌঁছানোর জন্য একটি রিভার অ্যাম্বুলেন্স এর ব্যবস্থা করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনার সিদ্ধান্ত:: কর্মচারীগণ কর্মস্থলে আঘাত প্রাপ্ত হইলে বা কোন কারণে অসুস্থ হইয়া পড়িলে তাহাদেরকে ডক শ্রমিকদের জন্য ৫' রিভার এ্যাম্বুলেন্স ক্রয়ের সুপারিশ করা হইয়াছে উক্ত এ্যাম্বুলেন্স শিপিং কর্মচারী সংঘের সদস্যরা ব্যবহারের সুযোগ পাইবেন। উক্ত এ্যাম্বুলেন্সের জন্য মংলা বন্দর শিপিং কর্মচারী সংঘ ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ডের ডাক্তারের মাধ্যমে চাহিদা প্রদান করিবেন।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

মন্তব্য : ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ডের নিয়ন্ত্রনাধীন শ্রমিক কর্মচারীদের ন্যায় প্রথম পক্ষ শ্রমিক কর্মচারীদের চিকিৎসা এবং চিকিৎসা সংক্রান্ত আনুসাংগিক সুবিধাদি প্রদানে সংশ্লিষ্টদেরকে নির্দেশ দেওয়ার নিমিত্ত ৪ নং মোকাবেলা প্রতিপক্ষকে নির্দশ দেওয়া হইল।

দাবী নং ৫(ক): কর্মচারীদের বসবাসের জন্য ষ্টাফ কলোনীতে যে নামে মাত্র বাসস্থান আছে তাহা বসবাসের জন্য সম্পূর্ন অনুপযোগী বিধায় তাহা সংস্কার, মেরামত ও নুতন বাসভবন নির্মাণসহ ষ্টাফ কলোনীতে চলাচলের জন্য রাস্তা, পায়খানা নির্মাণ এবং কলোনীতে শিলিং ফ্যানের ব্যবস্থা করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: গত ১৯-১০-৯৯ ইং তারিখের বোর্ড সভার সিদ্ধান্ত মোতাবেক রাস্তা মেরামত ও সংস্কার বিষয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য ডক লেবার ম্যানেজমেন্ট বোর্ডকে অনুরোধ করিতে উভয় পক্ষ সম্মত হইলেন।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৫(খ): কর্মচারীদের পরিবার পরিজনসহ বসবাসের জন্য জায়গা বরাদ্দপূর্বক সুস্বাস্থ্যকর বাসস্থান নির্মাণ করা হউক এবং একটি মসজিদ, কবরস্থান ও শশ্মানের ব্যবস্থা করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: পুরাতন মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের আওতাধীন অব্যবহৃত জমি থাকা সাপেক্ষে ম, ব, ক-এর চেয়ারম্যান বাসস্থান নির্মাণের জায়গা বরাদ্দের বিষয়টি বিবেচনার আশ্বাস প্রদান করিয়াছেন। ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ডের মসজিদ, কবরস্থান শিপিং কর্মচারী সংঘের সদস্যরা ব্যবহার করিতে পারিবেন। শশ্মানের বিষয়টি সম্পর্কে মংলা পৌরসভাকে অনুরোধ করা হইবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত বিষয়টি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৫(গ): কর্মচারীদের একমাত্র সি, বি, এ প্রতিষ্ঠান মংলা বন্দর শিপিং কর্মচারী সংঘ, রেজি: নং ৯৫৫-এর দাপ্তরিক কার্য্য সুষ্ঠু ভাবে পরিচালনার লক্ষ্যে একটি অফিস ঘর নির্মাণের যাবতীয় খরচাসহ আসবাব পত্র ও সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষে তড়িৎযোগাযোগের জন্য একটি টেলিফোনের ব্যবস্থা করা একান্ত আবশ্যক, যাহার ব্যয়ভার মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ/ষ্টিভেডরস এ্যাসোসিয়েশন কর্তৃক বহন করিতে হইবে।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: মংলা বন্দর শিপিং কর্মচারী সংঘের অফিস ঘর নির্মানের জন্য মালিক পক্ষ ২৫,০০০ টাকা দিতে সম্মত হইলেন। উক্ত টাকা চুক্তি স্বাক্ষরের ১ (এক) মাসে মধ্যে প্রদান করা হইবে। সমপরিমাণ টাকা বন্দর কর্তৃপক্ষকে প্রদানের জন্য ষ্টিভেডরস এ্যাসোসিয়েশন কর্তৃক সুপারিশ করা হইবে। মালিক পক্ষ টেলিফোন দিতে অসম্মতি জ্ঞাপন করেন।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: নিম্নলিখিত শর্তসাপেক্ষে অনুমোদন করা হইল:

দ্বিতীয় পক্ষ নিবেদন করেন যে, অফিসগৃহ নির্মান করার মত কোন জমি প্রথম পক্ষের মালিকানায় নাই। প্রথম পক্ষ তাহা অস্বীকার পূর্বক দাবী করেন যে, মংলা বন্দর সংলগ্ন এলাকায় বন্দোবস্ত প্রাপ্ত ভূমি আছে। প্রথম পক্ষের অনুকূলে কোন বন্দোবস্ত প্রাপ্ত অথবা স্বত্ব দখলীয় ভূমি থাকিলে এবং তথায় অফিসগৃহ নির্মাণের অনুমোদন থাকিলে সিদ্ধান্তটি কার্যকর করিতে হইবে।

দাবী নং ৫(ঘ): মংলা বন্দর শিপিং কর্মচারী সংঘের যাবতীয় দাপ্তরিক কাজের ব্যয় এবং কর্মচারীদের বেতন ভাতা বাবদ প্রতি মাসে ১০,০০০ টাকা প্রদান করা হউক এবং নিয়োগকারীদের কাজের স্বার্থে সি, বি, এ প্রতিনিধিদের বিভিন্ন স্থানে যাতায়াতের জন্য সার্বক্ষনিক ভাবে একটি মাইক্রো গাড়ী দেওয়া হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদন করা হইল।

দাবী নং ৫(ঙ): প্রত্যেক শ্রেনীর কর্মচারীদের প্রতি বৎসর বেতনসহ ২(দুই) মাসের ছুটি প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: বর্তমান নিয়ম বহাল থাকিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদন করা হইল।

দাবী নং ৬(ক): বন্দর তথা দেশের স্বার্থে মালামাল বোঝাই ও খালাসের কাজ দ্রুত সম্পন্ন করার লক্ষ্যে সকল আমদানী- রপ্তানী পণ্য টনেজ পদ্ধতির অন্তর্ভুক্ত করা হউক।
ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: বিষয়টি বন্দর কর্তৃপক্ষের নীতি নির্ধারনের বিষয় বিধায় এখানে আলোচনায় সিদ্ধান্ত নেওয়ার কোন অবকাশ নাই।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৬(খ): যেহেতু মংলা বন্দরে অধিকাংশ বোঝাই এবং খালাসের কাজ স্থায়ী পোর্ট জেটি, মুরিং বয়া ও নোংগরের সম্পাদন হয়, সেহেতু কর্মস্থলের দুরত্ব অনুযায়ী টন ভিত্তিক কার্যক্রমের নীতিমালা সংশোধন ও সংযোজন করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: বিষয়টি বন্দর কর্তৃপক্ষের নীতি নির্ধারনের বিষয় বিধায় এখানে আলোচনায় সিদ্ধান্ত নেওয়ার কোন অবকাশ নাই।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৬(গ): কর্মচারীদের পদ মর্যাদা অনুসারে মজুরী পুনঃ নির্ধারণ করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৬(ঘ): সকল শ্রেণীর কর্মচারীদের পরিচয় পত্র এককালীন নবায়ন করা হউক।
ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৬(ঙ): রিগিং, ল্যাশিং ও আনল্যাশিং কাজে ডেক ফোরম্যান ও হ্যাচ ফোরম্যানগণকে সকল জাহাজে নোংরা ভাতা প্রদান করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: প্রযোজ্য ক্ষেত্রে (ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ডের নীতিমালা অনুযায়ী) নোংরা ভাতা প্রদান করা হউক।

দাবী নং ৬(চ) : পোর্ট জেটিতে ষ্টাফিং এর কাজে একই ষ্টিভেডরের অধীনে একাধিক ইয়ার্ডে কাজ হইলে আলাদা আলাদাভাবে টালী চেকার নিয়োগ করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত : কেবল মাত্র ৪ গ্যাং এর উর্দ্ধে ১ জন টালী চেকার এর স্থলে ২ জন টালী চেকার নিয়োগ করিতে মালিক পক্ষ সম্মত হইলেন। যাহা অন্য কোথাও প্রযোজ্য হইবে না।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৭(ক) : রিগিং ফোরম্যানদের টনেজ পদ্ধতিতে মজুরী প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত : কনসালটেন্টের মতামত এবং এই দপ্তরের আলোচনা বৈঠকের সিদ্ধান্ত মোতাবেক উক্ত বিষয়টি নিয়ে মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ এবং সংশ্লিষ্ট পক্ষের সহিত ষ্টিভেডরস এ্যাসোসিয়েশনের প্রতিনিধিগণ আলোচনা করিয়া সিদ্ধান্ত গ্রহন করিবেন।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : ত্রিপক্ষীয় বৈঠকে গৃহীত সিদ্ধান্তটি বাস্তবানুগ নহে এবং তাহা বাস্তবায়ন জটিলতাপূর্ন। পক্ষান্তরে দাবীটি যুক্তিযুক্ত। তাহা অনুমোদন করা হইল।

দাবী নং ৭(খ) : সকল প্রকার পন্য বোঝাই ও খালাস কাজে ডবল শিলিং-এ ডবল টালী ক্লার্কসহ সকল শ্রেনীর কর্মচারী ডবল বুকিং দেওয়া হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : দাবীটি বাস্তবানুগ নহে বিধায় তাহা অগ্রাহ্য হইল।

দাবী নং ৭(গ) : টন ভিত্তিক কার্যক্রম চালু হওয়ার পর কাজের উৎপাদনশালতা বৃদ্ধি করার জন্য টালী ক্লার্ক ও হ্যাচ ফোরম্যানদের অতিরিক্ত পরিশ্রম করিতে হয়। এ কারনে টালী ক্লার্ক ও হ্যাচ ফোরম্যানদের মজুরীর সহিত অতিরিক্ত পারিশ্রমিক ভাতা প্রদান করিতে হইবে।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত : নিয়ম বহির্ভূত কোন কাজ করা হইবে না। ইহাতে উভয় পক্ষ সম্মত হইলেন।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

দাবী নং (৭) : যে সকল ক্ষেত্রে খালাস ও বোঝাই কাজে ষ্টিভেডরিং গ্যাং করা হইবে সেই সকল ক্ষেত্রে টালী ক্লার্ক বুকিং করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : প্রচলিত নিয়ম বহাল থাকিবে।

দাবী নং ৭ (ঙ) : টনেজ পদ্ধতির কাজে সহকারী সুপারভাইজার, ডেক ফোরম্যান, পার ওয়ার্কার (জুনিয়র এ্যাসিস্টেন্ট (পি), বি, আই, (কার্গো ইন্সপেক্টর) ও টালী চেকারদেরকে ব্লকের সর্বোচ্চ টনের হাজিরা মজুরী প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত : প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : উল্লেখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ৭ (চ) : পোর্ট জেটিতে কন্টেইনার ষ্টকিং ও আনষ্টকিং কাজে এজেন্ট ওয়াইজ পৃথক ভাবে টালী ক্লার্কসহ সকল শ্রেনীর কর্মচারী নিয়োগ করা হউক।

ত্রিপক্ষিয় আলোচনার সিদ্ধান্ত : দাবীটি যুক্তি সংগত নয় বিধায় মালিকপক্ষ মানিতে সম্মত নয়।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : দাবীটি যুক্তি সংগত নহে। ভিন্ন ভিন্ন এজেন্ট এর জন্য ভিন্ন ভিন্ন শ্রমিক কর্মচারী নিয়োগ করা সম্ভব নহে। এজেন্ট ভিন্ন হইলেও ষ্টিভেডর একই ব্যক্তি। শ্রমিকগণ এজেন্টের অধীনে নহে বরং ষ্টিভেডরগণের অধীন কাজ করেন। কাজেই আলাদা এজেন্টের জন্য আলাদা শ্রমিক কর্মচারী নিয়োগের অবকাশ নাই বিধায় দাবিটি নাকচ হইল।

দাবী নং ৭ (ছ) : সহকারী সুপারভাইজার, ডেক ফোরম্যানগণ পেপার ওয়ার্কার (জুনিয়র এ্যাসিসটেন্ট (পি), বি, আই (কার্গো ইন্সপেক্টর) ও টালী চেকারদেরকে জাহাজ আগমন হইতে নির্গমন পর্যন্ত ও, টিসহ একটানা হাজিরা প্রদান করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : দাবীটি বাস্তবানুগ নহে বিধায় নাকচ করা হইল।

দাবী নং ৭ (জ) বোট টালি কাজে নিয়োগকৃত টালী ক্লার্কদেরকে লঞ্চের মাধ্যমে বোটে উঠানো নামানোর ব্যবস্থা করা হউক।

ত্রিপক্ষিয় আলোচনার সিদ্ধান্ত : প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : উল্লেখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

মন্তব্য : ষ্টিভেডরগণ সংশ্লিষ্ট শ্রমিক কর্মচারীদের নিরাপত্তার স্বার্থে বোটে উঠা-নামার জন্য সিড়ির ব্যবস্থা করিবেন (বন্দর কতৃপক্ষের পরামর্শ অনুযায়ী)।

দাবী নং ৭ (ঝ) : খাদ্যবাহী জাহাজে ওজন টালী করার জন্য প্রতি হুকে ২ (দুই) জন করিয়া টালী ক্লার্ক এবং সারের জাহাজে ওজন টালী করার জন্য প্রতি স্কেলে ২ জন করে টালী ক্লার্ক নিয়োগ করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : একই কাজের জন্য ২ জন টালী ক্লার্ক নিয়োগ করা হইলে জটিলতার সৃষ্টি হইবে। কাজেই দাবীটি যুক্তিপূর্ণ নহে বিধায় নাকচ করা হইল।

দাবী নং ৮(ক) : সকল প্রকার বোঝাই ও খালাসের কাজ সুষ্ঠভাবে সম্পাদনের লক্ষ্যে প্রতি গ্যাং-এ ৩(তিন) জনের স্থলে ৪(চার) জন টালী ক্লার্ক নিয়োগ করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

দাবী নং ৮(খ) : ট্রাক থেকে কন্টেইনারে পণ্য বোঝাই কাজে ট্রাকের পণ্য গননার জন্য গ্যাং প্রতি ১ জন অতিরিক্ত টালী ক্লার্ক ও মেশিনারী (জেনারেল কার্গো) জাহাজে বোঝাই ও খালাস কাজে প্রতি গ্যাং-এ ১ জন করে টালী ক্লার্ক নিয়োগ করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : ইতিপূর্বে দাবীটি নাকচ হইয়াছে। কাজেই ইহা অনুমোদনযোগ্য নহে।

দাবী নং ৮(ঘ) : ক্লিংকারসহ অন্যান্য ঢালাই পণ্যবাহী জাহাজে ষ্টিভেডরিং গ্যাংয়ে সহিত টালী ক্লার্ক ও টালী চেকার নিয়োগ করা হউক এবং কর্মস্থলে সকল জাহাজের শ্রমিকদের ন্যায় কর্মচারীদেরকেও সকল সুবিধা প্রদান করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত : শুধুমাত্র ঢালাই খাদ্যবাহী জাহাজে ষ্টিভেডরিং গ্যাংদের সহিত টালী ক্লার্ক নিয়োগের আদেশ দেওয়া গেল। কিন্তু টালী চেকার নিয়োগের দাবী অগ্রাহ্য হইল।

দাবীর দ্বিতীয় অংশটি সুনির্দিষ্ট ও সুস্পষ্ট নহে। অধিকন্তু দাবীটি যুক্তিযুক্ত বলিয়া মনে হয়না বিধায় নাকচ করা হইল।

দাবী নং ৯(ক): প্রত্যেক আমদানী ও রপ্তানী কারক জাহাজ প্রতি পেপার-এ একজন করে পেপারওয়ার্কার (জুনিয়র এ্যাসিসটেন্ট(পি) নিয়োগ করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

দাবী নং ৯(খ): পোর্ট জেটিতে ষ্টাফিং এর কাজে প্রতি ইয়ার্ডে ১জন বি, আই(কার্গো ইন্সপেক্টর) ফিডার ভেসেলে(জাহাজ)কন্টেইনার বোঝাই ও খালাসের কাজে প্রতিষ্ঠান ভিত্তিক ১ জন বি, আই(কার্গো ইন্সপেক্টর) নিয়োগ করা হউক এবং ইকুইপমেন্ট বুকিং করার জন্য ১ জন বি, আই (কার্গো ইন্সপেক্টর) বুকিং করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধা২: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

দাবী নং ৯(গ): পোর্ট জেটিতে ফিডার ভেসেলে কন্টেইনার শিপমেন্ট ও ডিসচার্জিংয়ে স্ব-স্ব প্রতিষ্ঠান হইতে টালী ক্লার্ক ও টালী চেকার নিয়োগ করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: আবশ্যকতা নাই বিধায় নাচক করা হইল।

দাবী নং ৯(ঘ): কন্টেইনার শিপমেন্ট কাজে ২ জন পেপার ওয়ার্কার (জুনিয়র এ্যাসিস-টেন্ট) (পি) এর স্থলে/৩জন পেপার ওয়ার্কার (জুনিয়র এ্যাসিসটেন্ট (পি) নিয়োগ করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

দাবী নং ১০(ক): প্রতি ক্লিনিং গ্যাংয়ের সাথে ১জন করে হ্যাচ ফোরম্যান ও ১জন রিলিভার হ্যাচ ফোরম্যান বুকিং করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রতি ১ হইতে ২ ক্লিনিং গ্যাংয়ে ১জন, ৩ হইতে ৪ গ্যাংয়ে ২ জন, তদুর্ধে ৩ জন হ্যাচ ফোরম্যান নিয়োগ করা হইবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১০(খ): জাহাজে টালী কাজসহ সকল প্রকার লেখনী কাজ সম্পাদন এর জন্য সংশ্লিষ্ট কর্মচারীদেরকে উন্নতমানের কলম প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনার সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১০(গ): বন্দরে আগমনকারী সকল দেশী ও বিদেশী জাহাজে রিপিং গ্যাং নিয়োগ করিয়া ৮ জনের স্থলে ১২ জন হ্যাচ ফোরম্যান নিয়োগ করা হউক এবং রিগ্রং ডেক ফোরম্যানদেরকে জাহাজ আগমন হইতে প্রত্যাবর্তন পর্যন্ত ও, টিফিন হাকিরা প্রদান করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

দাবী নং ১০(ঘ): প্রত্যেক চেক টালীর জাহাজে ১ জন করিয়া সহকারী সুপার ভাইজার নিয়োগ বাধ্যতামূলক করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: দাবীটি মালিক পক্ষ মানিতে সম্মত হইলেন।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১১(ক): জাহাজ চূড়ান্ত বোঝাই ও খালাসের পর সহকারী সুপার ভাইজার ডেক ফোরম্যান, পেপার ওয়ার্কার (জুনিয়র এ্যাসিসটেন্ট) (পি), বি, আই (কার্গো ইন্সপেক্টর)-দেরকে ১টি ও, টিসহ হাজিরার পরিবর্তে ৩টি ও, টি এবং টালী চেকারদেরকে ১টি স্বাভাবিক হাজিরার পরিবর্তে ২টি ও, টিসহ হাজিরা প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: শুধুমাত্র টালী চেকারদেরকে ১টি স্বাভাবিক হাজিরার পরিবর্তে ১টি ও টিসহ হাজিরা প্রদানে মালিক পক্ষ সম্মত হইল।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১১(খ): প্রতি গ্যাংয়ের সহিত ২জন এবং ডবল গ্যাংয়ের সহিত ৩জন এর স্থলে ৪জন হ্যাচ ফোরম্যান নিয়োগ করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১১(গ): প্রত্যেক ফিডার ও রপ্তানী পণ্যবহনকারী জাহাজে ১ জনের স্থলে ২ জন করিয়া সহকারী সুপার ভাইজার নিয়োগ করা হউক এবং কন্টেইনারে শিপমেন্ট ও ডিসচার্জ কাজের স্ব-স্ব প্রতিষ্ঠান হইতে ১ জন সহকারী সুপার ভাইজার নিয়োগ করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১১(ঘ) ফিডার ভেসেলে জে, আই ি পোর্ট-এ ১ জন পেপার ওয়ার্কার (জুনিয়র এ্যাসিসটেন্ট (প) এ স্থলে ২ জন, বে-প্লানে ২ জনের স্থলে ৪ জন পেপার ওয়ার্কার (জুনিয়র এ্যাসিসটেন্ট) (প) নিয়োগ করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: রেকর্ড সাপেক্ষে বিবেচনা করা হইবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: ত্রিপক্ষীয় বৈঠকের সিদ্ধান্তটি অস্পষ্ট: ইহাতে জটিলতার সৃষ্টি হইতে পারে। বে-প্লানে ২ জনের স্থলে ৩ জন পেপার ওয়ার্কার (জুনিয়র এ্যাসিসটেন্ট) নিয়োগ দানের আদেশ হইল। অন্যান্য দাবী অগ্রাহ্য হইল।

দাবী নং ১১(ঙ): প্রত্যেক জাহাজে একজন রিলিভার ডেক ফোরম্যান নিয়োগ করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১২(ক): খাদ্যবাহী জাহাজের চূড়ান্ত খালাস কাজ শেষ হওয়ার পর সহকারী সুপারভাইজারকে ও, টিসহ ৩টি হাজিরা এবং টালী চেকারদেরকে ১টি স্বাভাবিক ডিউটির পরিবর্তে ২টি ও, টিসহ হাজিরা প্রদান করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

দাবী নং ১২(খ): কর্মরত অবস্থায় প্রতিষ্ঠানের কাজ সুষ্ঠভাবে সম্পাদনের লক্ষ্যে বি, আই (কার্গো ইন্সপেক্টর)-কে ১টি করিয়া হ্যাণ্ড মাইক প্রদান ও পোর্ট জেটিতে সহকারী সুপার ভাইজার বি, আই (কার্গো ইন্সপেক্টর) ও টালী চেকারদেরকে কাজের সুষ্ঠতার লক্ষ্যে কাজ তদারকীর জন্য রিক্সা/ভ্যানের ব্যবস্থা করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১২(গ): বর্ষাকালীন সময়ে জাহাজে কর্মরত স্লিপিং ফোরম্যানদেরকে রেইন কোট ও গামবুট প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১২(ঘ): প্রত্যেক ফিডার জাহাজে ১ জন টালী চেকারের স্থলে ২ জন টালী চেকার নিয়োগ করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১৩(ক): যে সকল কাজে কর্মচারীদের স্বাস্থ্যের ক্ষতি হয় সে সকল কাজ করিবার জন্য হ্যাস, হ্যান্সপ গ্লোব এবং ক্লিংকার ও টালাই জাহাজে হ্যাচ ফোরম্যানদের জন্য গামবুট সরবরাহ করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: শ্রম আইন মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ করা হইবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১৩(খ): স্লিপিং, ওল্যাপিং আনল্যাপিং কাজের জন্য ডেক হ্যাচ ফোরম্যান-দের মোজা প্রদান করা হউক এবং পোর্ট জেটিতে ষ্টাফিংয়ে বুকিংকৃত হ্যাচ ফোরম্যানদের জন্য প্রতি ৫০ টাকা হ্যারিকেন ভাতা দেওয়া হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১৩(গ): বি,আই (কার্গো ইন্সপেক্টর)-দের ন্যায় টালী চেকারদের মজুরীর হার পুনঃ নির্ধারণ করিতে হইবে।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: বৈষম্য দূরীকরণের জন্য টালী চেকারদের ১(এক) টাকা বৃদ্ধি করিতে মালিক পক্ষ সম্মত হইলেন।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১৩(ঘ): পোর্ট জেটিতে কন্টেইনার হ্যান্ডলিংয়ের ক্ষেত্রে সহকারী সুপার-ভাইজার, ডেক চেয়ারম্যান, পেপার ওয়ার্কার (জুনিয়র এ্যাসিসটেন্ট পি), বি,আই (কার্গো ইন্সপেক্টর) ও টালী চেকারদের নন-ওয়ার্ক-এ ২৪ ঘন্টা হাজিরা প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: দাবীটি মালিক পক্ষ মানিতে সম্মত নয়।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: দাবীটি অযৌক্তিক ও অতিরিক্ত কাজেই ইহা অনুমোদনযোগ্য নহে বিধায় নাকচ করা হইল।

দাবী নং ১৩(ঙ): সোর হ্যান্ডলিং, আনহ্যান্ডলিং এবং ডাম্পিং এর কাজে টালী ক্লার্ক হ্যান্ড ফোরম্যানসহ ১(এক) জন সহকারী সুপার ভাইজার, ১ জন ডেক ফোরম্যান, ২জন পেপার ওয়ার্কার (জুনিয়র এ্যাসিসট্যান্ট) (পি)১ জন বি,আই (কার্গো ইন্সপেক্টর) ও এক জন টালী চেকার নিয়োগ করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: যে সকল ক্ষেত্রে ষ্টিভেডরিং গ্যাং বুকিং করা হইবে সে সকল স্থানে চুক্তি মোতাবেক কর্মচারী নিয়োগ করা হইবে। (টালী ক্লার্ক বাদে)

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১৩(চ): টালী ক্লার্কগণ দাঁড়াইয়া দাঁড়াইয়া টালী কার্য করে বিধায় কাজের সুষ্ঠতার লক্ষ্যে কর্মস্থলে তাহাদের বসার সু-ব্যবস্থা করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১৪(ক): ল্যাসিং ও আনল্যাসিং কাজে-৯ জন হ্যাচ ফোরম্যান এর স্থলে ১২ জন হ্যাচ ফোরম্যান এবং ৯ জন ডেক ফোরম্যান নিয়োগ করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: ল্যাসিং ও আনল্যাসিং কাজে ৯ জন হ্যাচ ফোরম্যানের স্থলে ১০ জন হ্যাচ ফোরম্যান নিয়োগের নির্দেশ প্রদান করা হইল। ডেক ফোরম্যান নিয়োগের আবেদন অগ্রাহ্য হইল।

দাবী নং ১৪(খ): টালী ক্লার্ক ও হ্যাচ ফোরম্যানদের বুকিং করার পর বুকিং বাতিল করিলে ও ঘন্টার হাজিরার স্থলে ১টি স্বাভাবিক ডিউটি এবং জাহাজ হইতে গ্যাং কাটা হইলে স্বাভাবিক ডিউটির স্থলে ওভারটাইমসহ হাজিরা প্রদান করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১৪(গ): প্রত্যেক আমদানী ও রপ্তানী কারক জাহাজে ১ জনের স্থলে ২ জন বি, আই (কার্গো ইন্সপেক্টর) নিয়োগ করা হউক।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

দাবী নং ১৪(ঘ): সহকারী সুপার ভাইজার পদ পরিবর্তন করিয়া জয়েন্ট সুপার-ভাইজার করা হউক এবং প্রতি জাহাজে তাহাদের অতিরিক্ত পরিশ্রম করিতে হয় বিধায় শিপ এ্যালাউন্স দেওয়া হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: প্রচলিত নিয়মে চলিবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: উল্লিখিত সিদ্ধান্তটি অনুমোদিত হইল।

দাবী নং ১৪(ঙ): বন্দরের কাজের সুষ্ঠতা বজায় রাখার লক্ষ্যে ষ্টিভেডরসদের প্রতি-নিধিত্বকারী প্রতিষ্ঠান মংলা বন্দর ষ্টিভেডরস এ্যাসোসিয়েশনের রেজ: নং ১৫১, সদর দপ্তর মংলায় স্থানান্তর করা হউক।

ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় সিদ্ধান্ত: দাবীটি গ্রহণযোগ্য নয়।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: প্রথম পক্ষ দাবীটি পরিত্যাগ করায় তাহা নাকচ হইল।

দাবী নং ১৫: গত ১/১/৯৭ তারিখে স্বাক্ষরিত চুক্তিনামার সময় সীমা উত্তীর্ণ তারিখ হইতে অত্র দাবীনামা কার্যকর হইবে।

চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত: ১/১/২০০০ইং তারিখ হইতে অত্র এওয়ার্ড কার্যকর হইবে। যে সকল ক্ষেত্রে কমিটি নিরোগের আদেশ হইয়াছে, ঐ সক। ক্ষেত্র প্রতিবেদন দাখিলের তারিখে সংশ্লিষ্ট দফাগুলি কার্যকর হইবে। অত্র এওয়ার্ডের কার্যকারিতা ১/১/২০০০ইং তারিখ হইতে পরবর্তী ২ বৎসর পর্যন্ত বহাল থাকিবে। এওয়ার্ডের মেয়াদ উত্তীর্ণ হইলে আইনানু-যায়ী চলিবে।

সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষকে অবিলম্বে অনুলিপি সরবরাহ করা হউক।

মো: আবদুল হান্নান
চেয়ারম্যান
এবং
আরবিট্রেটর,

মো: আবদুল করিম সরকার (উপ-সচিব), উপ-নিয়ন্ত্রক, বাংলাদেশ সরকারী মুদ্রণালয়, ঢাকা কর্তৃক মুদ্রিত।
মো: আমিন জুবেরী আলম, উপ-নিয়ন্ত্রক, বাংলাদেশ ফরমস্ ও প্রকাশনী অফিস, তেজগাঁও, ঢাকা কর্তৃক প্রকাশিত।