

**৯ই ফেব্রুয়ারী, ২০০০ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত  
যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৭০তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী।**

৯ই ফেব্রুয়ারী, ২০০০ইং তারিখে মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী আনোয়ার হোসেনের সভাপতিত্বে যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৭০তম বোর্ড সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাবৃন্দের নামের তালিকা পরিশিষ্ট-ক তে বর্ণিত আছে।

**আলোচ্যসূচী ১ : ৬৯তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী অনুমোদন।**

সভার শুরুতে সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক ৬৯তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী নিশ্চিত করণের জন্য সভায় তা উপস্থাপন করেন। ৬৯তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণীর উপর কোন মন্তব্য আছে কিনা নির্বাহী পরিচালক সে বিষয়ে সভার সকল সদস্যদের দ্বাটি আকর্ষণ করেন। ৬৯তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণীর উপর বোর্ড সদস্যদের কোন মন্তব্য না থাকায় তা সর্বসম্মতিগ্রহে অনুমোদিত হয়।

**আলোচ্যসূচী-২ : ৩ নং চুক্তির অধীনে ২৪৮,৪০৯,৩১৪.০০ টাকা বায় নির্বাহের VO-3 :  
Late Possession of BEF Area etc. অনুমোদন প্রসঙ্গে।**

নির্বাহী পরিচালক VO-3 সভায় তুলে ধরেন। তিনি জানান যে, চুক্তি পত্রের ৪২(১) ধারা অনুযায়ী প্রস্তাবিত এই VO টি অনুমোদনের পূর্ণ ক্ষমতা CSC এর রয়েছে এবং ইতোমধ্যেই CSC কর্তৃক প্রেরিত IPC অনুযায়ী ঠিকাদারকে আংশিক অর্থ পরিশোধ করা হয়েছে। ভবিষ্যতে মতান্বেতত্ত্ব পরিহারের লক্ষ্যে CSC সেতু কর্তৃপক্ষের মতান্বত বা সম্মতির জন্য এই VO দাখিল করে। VO-1 জারীর মাধ্যমে ২ নং চুক্তির অধীন Guidc Bund নির্মানের কর্মসূচী পরিবর্তন করা হয়। ফলশ্রুতিতে মূল কর্মসূচী অনুযায়ী পূর্ব প্রাপ্তের নিকটাইল গ্রামের People's Flood Embankment হতে সেতুর পূর্ব প্রাপ্ত পর্যন্ত প্রায় ৩.৫ কিঃমিঃ স্থান চুক্তি নং-২ এর ঠিকাদার কর্তৃক মাটি ভরাট করে তা চুক্তি নং-৩ এর ঠিকাদারের নিকট হস্তান্তর করা স্বত্ব হয়নি। উক্ত মাটি ভরাট কাজ চুক্তি নং-৩ এর ঠিকাদারও করতে সম্ভব না হওয়ায় পরবর্তীতে ততীয় কার্য মৌসুমে ২নং চুক্তির ঠিকাদার কর্তৃক মাটি ভরাট কাজ সম্পন্ন করে তা ও ৩ নং চুক্তির ঠিকাদারের নিকট হস্তান্তর করতে আতিরিক্ত ১২ মাস সময় লেগে যায়। অন্যদিকে সেতুর পূর্ব প্রাপ্তে সেতুতে নির্মান সামগ্রী উঠানামার জন্য ১নং চুক্তির ঠিকাদার কর্তৃক ব্যবহৃত অস্থায়ী মাটির Ramp সরিয়ে স্থায়ী Ramp নির্মান, Reclaimed এলাকার উভয় ও দক্ষিণ দিকের Outfall Drainage Works এর পরিবর্তন, পরিবর্ধন এবং হরতাল, অসহযোগ ইত্যাদি কারনে ৩নং চুক্তির ঠিকাদার কর্তৃক কাজ সর্বোত্তমে সম্পন্ন করতে চুক্তির অতিরিক্ত মোট ১৪ মাস সময় লেগে।

২। নির্বাহী পরিচালক এ প্রসঙ্গে উল্লেখ করেন যে, এই বর্ধিত সময়ে কাজ করতে ঠিকাদারের বিভিন্ন খাতে আতিরিক্ত খরচ হয় জানিয়ে ৪০০,৯৪৫,৫৩০.০০ টাকা দাবী পোশ করে। ফলে এ VO এর উৎপত্তি হয়। CSC ঠিকাদারের দাবী পরিষ্কা-নিরীক্ষা করে মোট ২৪৮,৪০৯,৩১৪০০ টাকায় VO টির মূল্য নির্ধারণ করেছে এবং CSC কর্তৃক জারীর পূর্বে সেতু কর্তৃপক্ষের মতান্বত বা সম্মতির জন্য প্রেরণ করেছে। উল্লেখ্য যে দাখিলকৃত VO টির উপর সেতু কর্তৃপক্ষের মতান্বত সুনির্দিষ্ট করার জন্য MC এর নিকট মতান্বত চাওয়া হয়। MC এর মতান্বতের সংক্ষিপ্ত সার হলো যে, “উক্ত বর্ধিত সময়ে বিলৈস্থে হস্তান্তরিত স্থানের কাজের (Varied Work) পাশাপাশি ঠিকাদার তার নিজস্ব কারনে বিলৈস্থিত কিছু কাজও (Unvaried Works) সম্পন্ন করেছে। সুতরাং উক্ত Concurrent Delay এর কারনে অতিরিক্ত সময়জনিত খরচের কিছু অংশ ঠিকাদারের বহন করা উচিত”।

MC এর মতান্বত CSC কে জানানো হলে CSC জানায় যে, VO-1 জারীর মাধ্যমে ২নং চুক্তির কাজের কর্মসূচী পুনঃবিন্যাস করা হয়। ফলশ্রুতিতে নির্ধারিত সময়সূচী অনুযায়ী East BEF Area ৩ নং চুক্তির ঠিকাদারকে হস্তান্তর করা স্বত্ব হয়নি এবং কাজের শুরুতেই ৩নং চুক্তির ঠিকাদার বর্ধিত সময় পাওয়ার জন্য entitle ছিল। মূল চুক্তির ৩০% সময়লোকের কাজের

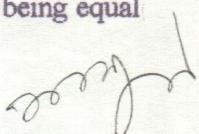
এলাকা ঠিকাদারকে হস্তান্তর করতে প্রদত্ত সময়ের প্রায় ৫০% সময় বিলম্ব হয়। তদুপরি Outfall Drainage Works এর পরিবর্তন, পরিবর্ধন, হুরতাল ইত্যাদি কারনেও বেশ সময় লাগে। ফলশ্রুতিতে এই বিলম্বজনিত কাজের জন্য সদর দপ্তর Overhead, সাইট অফিস Overhead, যন্ত্রপাণি ব্যবহার ইত্যাদি কারনে অতিরিক্ত ব্যয়ের প্রয়োজন হয়। অন্যদিকে পথের ঠিকাদারকে সময় বৃক্ষি প্রদান না করে কাজটি ত্বরান্বিত করার জন্য চুক্তির খাতা ৪৬ মোতাবেক প্রায় ৬ মাস পরই নেটিস দেওয়া হয়। কাজ ত্বরান্বিত করার প্রেক্ষাপটে ঠিকাদারকে অতিরিক্ত ব্যয় করতে হয় এবং এর জন্য যদি ঠিকাদার দাবী উত্থাপন করে তবে DRB, Arbitration এ তারা জয়লোভ করতে পারে। এমতাবস্থায়, MC কর্তৃক উত্থাপিত Concurrent Delay এর বিষয়টি যথাযথ নয় এবং চুক্তি মোতাবেক VO টি যথার্থ।

এ প্রসঙ্গে CSC আরও জানিয়েছে যে, ঠিকাদারের যখন বর্ধিত সময় পাওনা হয়েছিল তখন ঠিকাদারের কাজে বিলম্ব ছিল না এবং এর ভিত্তিতে এ VOটি মূল্যায়ন করা হয়েছে। মূল্যায়নের অন্য কোন পক্ষ অবলম্বন করা হলে তা DRB, Arbitration এ যুক্তিতে টিকবে না বরং কাজ ত্বরান্বিত করার খরচ (ধরা-৪৬) ও Finance Charge বৃক্ষি পাবে যা উক্ত VO তে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। সর্বদিক বিবেচনা করে এ VO এর মূল্যায়ন করা হয়েছে এবং এতে বর্ধিত সময়ে সমাপ্ত ঠিকাদারের দায়বদ্ধ কাজের (Unvaried Work) জন্য কোন খরচ অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি।

CSC আরও জানিয়েছে যে, তাদের কর্তৃক নির্ধারিত এ VOটির মূল্য ঠিকাদারের নিকট গ্রহণ হয়েছে। সেতু কর্তৃপক্ষ এতে সম্মত হলে ঠিকাদার এ পর্যায়েই ৩ টি চুক্তির সমগ্র আর্থিক বিষয় নিষ্পত্তি করে নিবে এবং আর কোন Claim উত্থাপন করবে না বা এ পর্যন্ত উত্থাপিত Claim সমূহের জন্য DRB, Arbitration এ যাবে না।

৩। নির্বাচী পরিচালক আরও উল্লেখ করেন যে, CSC এবং MC এর মধ্যে এই মতান্বৈততা নিরসন কল্পে সেতু কর্তৃপক্ষ, CSC এবং MC এর মধ্যে বেশ কয়েকটি আলোচনা সভা অনুষ্ঠিত হয়। কিন্তু এতে এই মতান্বৈততা নিরসন করা যায়নি। ফলশ্রুতিতে বিষয়টি নিরসন কল্পে একজন নিরপেক্ষ বিশেষজ্ঞ দ্বারা একটি Independent Expert Opinion অন্যান্যের জন্য Halcrow Group Ltd. এর পরিচালক এবং এর MC বিশেষজ্ঞ Mr. Fletcher এর নিকট সহায়তা চাওয়া হয়। Mr. Fletcher এ কাজের জন্য Halcrow Group Ltd. এর অপর একজন পরিচালক Mr. J C Thorn এর নাম প্রস্তাব করেন। Mr. Thorn ১৯৯৬ইং হতে ১৯৯৯ইং পর্যন্ত বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের River Bank Protection প্রকল্পের Team Leader এবং Chief Resident Engineer হিসাবে কর্মরত ছিলেন। তাছাড়া তিনি ১৯৯৬ইং সালের জানুয়ারী হতে এপ্রিল পর্যন্ত MC এর Site Representative হিসাবে সেতু কর্তৃপক্ষের কর্মরত ছিলেন। তিনি এ সংক্রান্ত যাবতীয় কাগজপত্র পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে একটি প্রতিবেদন প্রস্তুত করে সেতু কর্তৃপক্ষের নিকট পেশ করেছেন, যাতে তিনি CSC এর বক্তব্যকে সমর্থন করেছেন এবং কার্যকর করার পক্ষে মত প্রকাশ করেছেন। তার মতামতের পক্ষে তিনি নিম্ন উল্লেখিত বিষয় গুলো মুখ্য বলে উল্লেখ করেন :

- the secondary events that also gave reason for Extensions of Time but whose effects, not separately identified, would reduce the share of Contractor responsibility;
- the late award of Extensions of Time, leading to identification of concurrent delays that would not have been apparent if the awards had been made at the start of the contracts, when they were due.
- the lack of support in the conditions of contract for the MC concept of "lateness" of certain parts of the works when the awarded Extension of time cover the entire works.
- the risk that if the achieved agreement between CSC and the Contractor on all contractual issues were now to be upset, the contractor might raise issues he has been content previously to ignore, such as the clause 46 Notice, for which he might reasonably claim acceleration costs; and
- the fact that CSC bears the ultimate responsibility on behalf of the Employer for administration of the contracts is itself a reason for supporting the CSC approach, all other things being equal and the principle dividing CSC and MC being so incapable of easy resolution.



- ৪। নির্বাচী পরিচালক এ বি.ও অনুমোদন প্রসঙ্গে প্রণিত কার্যপদ্ধের অন্যান্যাদিক ব্যাখ্যা করেন যে, তিনি চুক্তির নির্মান কাজ সম্পন্ন হওয়ার পর গত ৩০-৪-১৯ইং তারিখে রাষ্ট্রপ্রজাবেক্ষণের মেয়াদও উত্তীর্ণ হয়েছে। কিন্তু ঠিকাদারের চূড়ান্ত পাওনা এখনও নিষ্পত্তি করা সম্ভব হয়নি। এ বি.ও এর নিষ্পত্তি না হলে তা Claim এ পর্যবসিত হবে। এরপ ক্ষেত্রে ঠিকাদার পূর্বে এর্ণিং Acceleration Cost, Finance Charge ইত্যাদি নতুন Claim সহ ইতিমধ্যে উত্থাপিত Claim গুলিও DRB, Arbitration এ নিয়ে যেতে পারে। ফলশ্রুতিতে Negotiation বা DRB, Arbitration এর মাধ্যমে এই সকল Claim নিষ্পত্তি করতে অনেক সময় জেপন ও সেতু কর্তৃপক্ষ আর্থিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে। উল্লেখিত কারন সমূহ বিবেচনা করে CSC কর্তৃক ২৪৮,৪০৯,৩১৪০০ টাকার VO -3 জরীর ক্ষেত্রে সেতু কর্তৃপক্ষ সম্মতি প্রদান করতে পারে বলে তিনি মতান্তর প্রকাশ করেন।
- ৫। নির্বাচী পরিচালক কর্তৃক এ বি.ও টি উপস্থাপনের পর সভাপতি VO প্রসঙ্গে বোর্ডের সঠিক করনীয় কি তা জানতে চাইলে নির্বাচী পরিচালক জানান যে, চুক্তি মোতাবেক প্রকৃতপক্ষে VO টি অনুমোদনের পূর্ণ ক্ষমতা CSC এর রয়েছে। কিন্তু CSC VO টি অনুমোদন করার পরও সেতু কর্তৃপক্ষ আপত্তি উত্থাপন করতে পারে এবং এরপ ক্ষেত্রে তা Dispute এ পর্যবসিত হবে। তাই পূর্বাহেই CSC সেতু কর্তৃপক্ষের মতান্তর জানতে চেয়েছে। এমতাবস্থায়, এ বিষয়টি বোর্ডের সম্মতি বা মতান্তরের অন্য পেশ করা হয়েছে। আলোচনাপ্রক্রিয়া বিদ্যুৎ বিভাগের ভারপ্রাপ্ত শচিব এ বিষয়ের উপর POE এর সদস্য ৬ং ওমিলুর ঘোষণা চৌধুরীর মতান্তর গত্তের উপর গুরুত্ব আরোপ করেন।
- ৬। আলোচনাপ্রক্রিয়া সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের ৩২ চুক্তির অধীনে ২৪৮,৪০৯,৩১৪০০ (দুই শত আঢ়চলিশ মিলিয়ন চার শত নয় হাজার তিন শত টাঙ্কা) টাকা ব্যয় সম্বলিত VO -3 : Late Possession of BEF Area etc. নিয়ে উল্লেখিত শর্ত সাপেক্ষে CSC কর্তৃক জরীর বিষয়ে সম্মতি প্রদান করা হয় :

- VO -3 এর উপর POE এর সদস্য ৬ং ওমিলুর ঘোষণা চৌধুরীর মতান্তর গত্তে হতে এবং উক্ত মতান্তরে বোর্ডের সম্মতি প্রাপ্ত বলে গন্য হবে।
- চুক্তি নং-৩ এর ঠিকাদার ভবিষ্যতে কোন Claim উত্থাপন করবেনা মর্যে একটি লিখিত প্রতিশ্রুতি ঠিকাদারের নিকট হতে নিতে হবে।
- এ বি.ও -3 জরীর মাধ্যমে ৩ নং চুক্তির Final Account নিষ্পত্তি করতে হবে।

### আলোচ্যসূচী ৩ : ৩ নং চুক্তির অধীনে ২০,২৭৩,৬১৩.০০ টাকা ব্যয় নির্বাহের VO-5 : Modification to Layout of Bridge End Facilities অনুমোদন প্রসঙ্গে।

৩ নং চুক্তির অধীনে VO-5 অনুমোদন প্রসঙ্গে নির্বাচী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, Bridge End Facilities এলাকার নিকাশন ব্যবস্থাপনা, Box Culvert এর Design পরিবর্তন ইত্যাদি কারনে চুক্তির ৫১ ধারা অনুযায়ী এই VO এর উৎপত্তি হয়েছে এবং ধারা-(১) অনুযায়ী এ বিষয়ে সেতু কর্তৃপক্ষের অনুমোদন প্রয়োজন। CSC কর্তৃক পেশকৃত VOটির মূল্য ছিল ২০,৬৩৫,৬৯৩.৩৮ টাকা।

- ২। নির্বাচী পরিচালক এ প্রসঙ্গে উল্লেখ করেন যে, প্রকল্প বাস্তবায়নকালে BOQ এবং Contract Drawing এ উল্লেখিত ১৭১ মিঃ Single Vent Box Culvert এর স্থলে ১২ মিঃ Single Vent Box Culvert এবং বাকি স্থান গুলিতে Single Vent Box Culvert এর পরিবর্তে Double Vent এবং Triple Vent Box Culvert নির্মান করা হয়। CSC এই Double Vent এবং Triple Vent Box Culvert এর ব্যয় দর বিশ্লেষনের মাধ্যমে নির্ধারণ করতঃ উক্ত VO তে অন্তর্ভুক্ত করেছে। দর বিশ্লেষনীর উপার্যে যে দর ধরা হয়েছে তা BOQ হতেই নেয়া হয়েছে। অন্যদিকে BOQ এবং Contract Drawing এ Main Drain এর কাজ উল্লেখ আছে। কিন্তু নির্মানকালে Design পরিবর্তনের কারনে Depth বৃদ্ধি পায় এবং Block এর নীচে Mortar এর পরিবর্তে Geo-textile ব্যবহার করা হয় যার জন্য এ বি.ও টেক্স খরচ অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

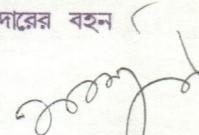
- ৩। নির্বাহী পরিচালক আরও উল্লেখ করেন যে, দাখিলকৃত VOটি যাচাইকালে দেখা যায় যে, Contract Drawing এ "Drain about BEF Building" সুনির্দিষ্টভাবে উল্লেখ আছে। তাই VO এর ১৩ নং আইটেম হতে উক্ত খরচ বাদ দেওয়া হয়েছে। তাছাড়া VO এর ২৪ নং আইটেমে Fire Station এবং Police Station এ Ramp নির্মানের খরচ ধরা হয়েছে। Contract Drawing এ Fire Station Building এ Rampটি দেখানো আছে কিন্তু Ramp এর খরচ VO হতে বাদ দিয়ে Police Station এ Ramp এর জন্য খরচ ধরা হয়েছে অন্যান্য আইটেমগুলো যাচাই করে CSC এর সুপারিশ যথাযথ মনে হয়। বেশীর ভাগ ক্ষেত্রে বর্ধিত কাজের মূল্য BOQ এর Rate এ ধরা হয়েছে। কোন কোন ক্ষেত্রে Day-work এবং Market Rate এর ভিত্তিতে ধরা হয়েছে, যেখানে বাজার দরের সাথে ৩৫% Overhead এবং Profit ধরা হয়েছে। সেগু কর্তৃপক্ষ কর্তৃক যাচাই ও সংশোধনের পর VOটির মূল্য নির্দিষ্ট হয়েছে ২০,২৭৩,৬ ১৩.০০ টাকা যা অনুমোদন করা যেতে পারে।
- ৪। নির্বাহী পরিচালক সর্বশেষে উল্লেখ করেন যে, উল্লেখিত চুক্তির নির্মান ও Maintenance মেয়াদ কালও উত্তীর্ণ হয়েছে, VOটি নিষ্পত্তি না হওয়ায় ঠিকাদারের চূড়ান্ত বিল প্রাপ্ত নয় এবং পরিশোধ সম্বন্ধ হচ্ছে না। তাছাড়া CSC এর মেয়াদকাল এবং খাল চুক্তি গুলির মেয়াদকালও প্রাপ্ত নয়। তাই VOটি দ্রুত নিষ্পত্তি করা প্রয়োজন।
- ৫। আলোচনাত্ত্বে নির্বাকৃত সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের চুক্তি নং ৩ এর অধীনে ২০,২৭৩,৬ ১৩.০০ (কুড়ি মিলিয়ন দুই শত তিয়াত্তর হাজার ছয় শত তের) টাকা ব্যয় সম্বলিত VO-5: Modification to Layout of Bridge End Facilities সভায় অনুমোদিত হয়।

### আলোচ্যসূচী-৪ : ৪ নং চুক্তির অধীনে ১০০,৯৬০,৬৭৯.০০ টাকা ব্যয় নির্বাহের VO-27 : Delayed Contract Completion (Consequential Costs) অনুমোদন প্রসঙ্গে।

চুক্তি নং ৪ এর অধীন VO-27 সভায় তুলে ধরে নির্বাহী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, চুক্তিপত্রের ৫১(১) ধারা অনুযায়ী CSC এ VO অনুমোদনের জন্য দাখিল করেছে। এ VOটি CSC কর্তৃক ইস্যুর পূর্বে JMBA এর অনুমোদনের প্রয়োজন। তিনি উল্লেখ করেন যে, CSC, সেতু কর্তৃপক্ষ এবং দাতা সংস্থাদের মধ্যে আলোচনার ফোকারে ৪ নং চুক্তির সংযোগ সড়ক এবং সিরাজগঞ্জ-ডলাপাড়া রেল লাইনের Crossing স্থানে একটি Level Crossing এর পরিবর্তে একটি Railway Overbridge এবং নিকটস্থ রাস্তার জন্য একটি Under pass নির্মান করা হয়। তাছাড়া প্রয়োজনের তাগিদে একটি Culvert (W10) সংশোধিত Design মোতাবেক নির্মান করা হয়। উল্লেখিত অতিরিক্ত কাজ সমূহ পরবর্তীতে VO এর মাধ্যমে অনুমোদন করা হয়। তাছাড়া VO-1 জারির মাধ্যমে ২ নং চুক্তির কর্মসূচী পরিবর্তিত হওয়ায় ২ নং চুক্তির আওতায় ভর্তাটৃত্ব Cross Dam and BEF Area ৪ নং চুক্তির ঠিকাদারকে হস্তান্তর করতে প্রাপ্ত এবং পশ্চিম Guide Bund প্রাপ্ত ১ কিঃমিঃ পূর্ব দিকে সরে যাওয়ায় West Approach Road এর দৈর্ঘ্য বেড়ে যায়, যার জন্য আরও প্রাপ্ত ২-৩ মাস বেশি সময় লাগে। উপরোক্ত কারনসমূহের জন্য ঠিকাদারের অতিরিক্ত ১০ মাস সময় লাগে যা CSC এর সুপারিশ মোতাবেক চুক্তির ৪৪ ধারায় অনুমোদন দেওয়া হয়। এ বর্ধিত সময়ে কাজ করার জন্য ঠিকাদার বিভিন্ন খাতে খরচ দেখিয়ে অতিরিক্ত ২৫৫,৭৪২,৯০৮.০০ টাকা দাবী করে। CSC ইহার প্রাথমিক মূল্যায় দেওয়ার পর ঠিকাদার উহু সংশোধনকরণ ১১২,৮৩৯,২১৫.০০ টাকার দাবী পেশ করে। এ সংশোধিত দাবী পুনরায় CSC যাচাই করতে ১০০,৯৬০,৬৭৯.০০ টাকার VO টি JMBA বরাবর অনুমোদনের জন্য দাখিল করে। উল্লেখ্য যে CSC ইতোমধ্যে VOটির মূল্য On Account Payment করেছে।

- ২। নির্বাহী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, এ VOটি পরিষ্কারভাবে মতামত প্রদানের জন্য MC এর নিকট প্রেরণ করা হলে MC জানায় যে “উক্ত বর্ধিত সময়ে অতিরিক্ত কাজের পাশাপাশি ঠিকাদার তার নিজস্ব কারনে বিলাস্বত্ত কিছু কাজও (Unvaried Works) সম্পর্ক করেছে। সুতরাং উক্ত Concurrent Delay এর কারনে অতিরিক্ত সময়জনিত খরচের কিছু অংশ ঠিকাদারের বহন করা উচিত।”



MC এর মতামত CSC কে জানানো হলে CSC জানায় যে, চুক্তিবদ্ধ সময়ের শেষের দিকে Railway Overbridge এবং Under Pass নির্মানের জন্য অতিরিক্ত কাজের নির্দেশ দেওয়ায় অতিরিক্ত সময়ের প্রয়োজন হয়েছে। তদুপরি VO-1 জারীর মাধ্যমে ২ নং চুক্তির কাজ পুনর্বিন্যাস করা হয়। ফলশ্রুতিতে ২ নং চুক্তির অধীনে নির্মিত Cross Dam & BEF Area ৪ নং চুক্তির ঠিকাদারকে হস্তান্তরে অতিরিক্ত প্রায় ৩ মাস বিলম্ব হয়। তাছাড়া পশ্চিম Guide Bund এর অবস্থান পরিবর্তনের ফলে সংযোগ সড়কের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পায় যার অতিরিক্ত কাজ করতে আরও প্রায় ২-৩ মাস সময় লাগে। VO-1 জারীর সময়েই ৪ নং চুক্তির ঠিকাদার এই বর্ধিত সময়ের জন্য entitle ছিল। তাই MC কর্তৃক উত্থাপিত Concurrent Delay এর বিষয়টি যথার্থ নয় এবং চুক্তি অনুযায়ী দাখিলকৃত VO টি যথার্থ। বর্ধিত সময়ে কাজের জন্য ঠিকাদারের সদর দপ্তর Overhead, Site Office Overhead, যন্ত্রপাতি ব্যবহার ইত্যাদির জন্য অতিরিক্ত ব্যয় হয়েছে। অন্যদিকে ঠিকাদারকে সময়সত্ত্ব বর্ধিত সময়ের অনুমোদন না দিয়ে বরং কাজ ত্বরান্বিত করার জন্য চুক্তির ধারা ৪৬ অনুযায়ী নোটিশ দেওয়া হয়। কাজ ত্বরান্বিত করার প্রেক্ষাপটে ঠিকাদারকে অতিরিক্ত ব্যয় করতে হয় এবং এজন্য যদি ঠিকাদার দায়ী উত্থাপন করে তবে DRB, Arbitration এ তারা জয় লাভ করতে পারে।

এ পুস্তকে CSC আরও জানিয়েছে যে, ঠিকাদারের যখন বর্ধিত সময় পাওনা ছিল তখন তাঁর কাজে বিলম্ব ছিল না এবং এর ভিত্তিতে VO টি মূল্যায়ন করা হয়েছে। মূল্যায়নের অন্য কোন পক্ষে অবলম্বন করা হলে তা DRB, Arbitration এ যুক্তিতে টিকবে না বরং কাজ ত্বরান্বিত করার খরচ (ধারা-৪৬) ও Finance Charge বৃদ্ধি পাবে যা এ VO তে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। সর্বদিক বিবেচনা করে এ VOটি মূল্যায়ন করা হয়েছে এবং ঠিকাদারের নিজস্ব কারনে বিলম্বিত (Unvaricd) কাজ যা বর্ধিত সময়ে সম্পন্ন করা হয়েছে তার খরচ এতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি।

CSC আরও জানিয়েছে যে, তাদের কর্তৃক নির্ধারিত এ VOটির মূল্য ঠিকাদারের নিকট গ্রহণ্য হয়েছে। সেতু কর্তৃপক্ষ এতে সম্মত হলে ঠিকাদার এ পর্যায়েই ৪ নং চুক্তির সমস্ত আর্থিক বিষয় নিষ্পত্তি করে নিবে এবং আর কোন Claim উত্থাপন করবে না বা এ পর্যন্ত উত্থাপিত Claims সমূহের জন্য DRB, Arbitration এ যাবে না।

৩। CSC এবং MC এর মধ্যে এই মতামতেতে নিরসন কল্পে সেতু কর্তৃপক্ষ, CSC এবং MC এর মধ্যে বেশ কয়েকটি আলোচনা সভা অনুষ্ঠিত হয়। কিন্তু এতে এই মতামতেতে নিরসন করা যায়নি। ফলশ্রুতিতে বিষয়টি নিরসন কল্পে একজন নিরপেক্ষ বিশেষজ্ঞ দ্বারা একটি Independent Expert Opinion প্রনয়নের জন্য Halcrow Group Ltd. এর পরিচালক এবং MC এর বিশেষজ্ঞ Mr. Fletcher এর নিকট সহায়তা চাওয়া হয়। Mr. Fletcher এ কাজের জন্য Halcrow Group Ltd. এর অপর একজন পরিচালক Mr. J C Thorn এর নাম প্রস্তাব করেন। Mr. Thorn ১৯৯৬ইং হতে ১৯৯৯ইং পর্যন্ত বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের River Bank Protection থকল্পের Team Leader এবং Chief Resident Engineer হিসাবে কর্মরত ছিলেন। তাছাড়া তিনি ১৯৯৬ইং সালের জানুয়ারী হতে এপ্রিল পর্যন্ত MC এর Site Representative হিসাবে সেতু কর্তৃপক্ষে কর্মরত ছিলেন। তিনি এ সংক্রান্ত যাবতীয় কাগজপত্র পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে একটি প্রতিবেদন প্রস্তুত করে সেতু কর্তৃপক্ষের নিকট প্রেরণ করেছেন, যাতে তিনি CSC এর বক্তব্যকে সমর্থন করেছেন এবং কার্যকর করার পক্ষে মত প্রকাশ করেছেন। তার মতামতের পক্ষে তিনি নিম্নে উল্লেখিত বিষয় গুলো মুখ্য বলে উল্লেখ করেন :

- the secondary events that also gave reason for Extensions of Time but whose effects, not separately identified, would reduce the share of Contractor responsibility;
- the late award of Extensions of Time, leading to identification of concurrent delays that would not have been apparent if the awards had been made at the start of the contracts, when they were due.
- the lack of support in the conditions of contract for the MC concept of "lateness" of certain parts of the works when the awarded Extension of time cover the entire works.
- the risk that if the achieved agreement between CSC and the Contractor on all contractual issues were now to be upset, the contractor might raise issues he has been content previously to ignore, such as the clause 46 Notice, for which he might reasonably claim acceleration costs; and

- e) the fact that CSC bears the ultimate responsibility on behalf of the Employer for administration of the contracts is itself a reason for supporting the CSC approach, all other things being equal and the principle dividing CSC and MC being so incapable of easy resolution.
- ৪। নির্বাচী পরিচালক এ VO অনুমোদন প্রসঙ্গে প্রণীত কার্যপত্রের অন্যান্যাদিক ব্যাখ্যা করে আরও উল্লেখ করেন যে, ৪নং চুক্তির নির্মান কাজ সম্পর্ক হওয়ার পর গত ৩০ ৪ ১৯ইং তারিখে রক্ষণাবেক্ষণের মেয়াদও উত্তীর্ণ হয়েছে। কিন্তু ঠিকাদারের চূড়ান্ত পাওনা এখনও নিষ্পত্তি করা সম্ভব হয়নি। এ VO এর নিষ্পত্তি না হলে তা Claim এ পর্যবসিত হবে। এরপ ক্ষেত্রে ঠিকাদার পূর্বে বর্ণিত Acceleration Cost, Finance Charge ইতাদি নতুন Claim সহ ইতিমধ্যে উৎপাদিত Claim গুলি ও DRB, Arbitration এ নিয়ে যেতে পারে। ফলশ্রুতিতে Negotiation বা DRB, Arbitration এর মাধ্যমে এ সকল Claim নিষ্পত্তি করতে অনেক সময় ক্ষেপণ ও সেতু কর্তৃপক্ষ আর্থিকভাবে ক্ষতিহ্রাস হতে পারে। উল্লেখিত কারন সমূহ বিবেচনা করে CSC কর্তৃক ১০০,৯৬০,৬৭৯.০০ টাকার VO-27 জারীর ক্ষেত্রে সেতু কর্তৃপক্ষ অনুমোদন প্রদান করতে পারে বলে তিনি মত প্রকাশ করেন।
- ৫। নির্বাচী পরিচালক কর্তৃক এ VO টি উপস্থাপনের পর বিদ্যুৎ বিভাগের ভারপ্রাপ্ত সচিব এ VO টির উপরও POE এর সদস্য ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরীর মতামত গ্রহনের উপর গুরুত্ব আরোপ করেন।
- ৬। আলোচনাপ্রস্তুতি নিষ্পত্তি শুরু হয় :

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের ৪নং চুক্তির অধীনে ১০০,৯৬০,৬৭৯.০০ (এক শত ছিলিয়ান নয় শত ষাট হাজার ছয়শ শত টান আশি) টাকা বায় সম্ভলিত VO-27 : Delayed Contract Completion (Consequential Costs) নিয়ে উল্লেখিত শর্ত সাপেক্ষে অনুমোদিত হয় :

- ক) VO -27 এর উপর POE এর সদস্য ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরীর মতামত গ্রহন করতে হবে এবং উক্ত মতামত প্রকল্পের পক্ষে হলে VO টি যবসেকে বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত বলে গন্য হবে।
- খ) চুক্তি নং-৪ এর ঠিকাদার ভবিষ্যতে কোন Claim উৎপাদন করবে না মর্বে একটি লিখিত প্রতিশ্রুতি ঠিকাদারের নিকট হতে নিতে হবে।
- গ) এ VO -27 জারীর মাধ্যমে ৪ নং চুক্তির Final Account নিষ্পত্তি করতে হবে।

#### আলোচনাপ্রস্তুতি-৫ : যমুনা বহুমুখী সেতু অকল্পের ১ ও ২ নং চুক্তির ঠিকাদার কর্তৃক পেশকৃত দাবী নেগোসিয়েশনের মাধ্যমে নিষ্পত্তি প্রসঙ্গে।

চুক্তি নং-১ ও ২ এর দাবী নিষ্পত্তি সংক্রান্ত সর্বশেষ অঞ্চলিক তুলে ধরে নির্বাচী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, ঠিকাদারগণের উৎপাদিত claim সমূহ negotiation এর মাধ্যমে নিষ্পত্তির লক্ষ্যে ইতিপূর্বে আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি গঠিত গঠিত এবং Joint Facilitators নিয়োগ করা হয়। তিনি জানান যে, চুক্তি নং-১ এর ঠিকাদার কর্তৃক উৎপাদিত ১০টি claim-এর মধ্যে পূর্বে দাখিলকৃত ৯টি claim আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি দ্বারা ২২টি সভায় এমসি, পিওই এবং দেশী ও বিদেশী আইন উপদেষ্টাগণের সহযোগিতায় পুরুষানুপস্থিতাবে পরীক্ষা নিরীক্ষা করার পর একটি 1st interim report প্রস্তুত করে সেতু কর্তৃপক্ষের ৬৮তম বোর্ড সভায় পেশ করা হয়।

- ২। এ প্রসঙ্গে নির্বাচী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, ৬৮তম বোর্ড সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি গত ৩/৯/৯৯ হতে ৫/৯/৯৯ ইং পর্যন্ত Joint Facilitators-দের উপস্থিতিতে ১নং চুক্তির ঠিকাদারের সহিত সরাসরি আলোচনার মাধ্যমে ৯টি claim এর উপর সেতু কর্তৃপক্ষের মনোভাব এবং নিষ্পত্তি প্রসঙ্গে চূড়ান্ত প্রস্তাব জানানো হলে ঠিকাদার এতে অসম্মতি জ্ঞাপন করে। ইতোমধ্যে ঠিকাদার গ্যাস পাইপ লাইন পুনঃস্থাপন সংক্রান্ত অতিরিক্ত একটি claim উৎপাদন করে। অপর পক্ষে সেতু কর্তৃপক্ষে গ্যাস পাইপ লাইন পুনঃস্থাপন সম্পর্কিত একটি counter claim উৎপাদন করে। ঠিকাদার তার লিখিত জবাবে সেতু কর্তৃপক্ষের প্রস্তাবে অসম্মতি জানিয়ে দাখিলকৃত উক্ত নতুন দু'টি claim অন্তর্ভুক্ত করে আরো একটি সভা আহ্বানের প্রস্তাব করে। এ প্রেক্ষিতে ২৪/১১/৯৯ ইং হতে ৬/১১/৯৯ ইং তারিখ পর্যন্ত ঠিকাদারের সাথে Joint Facilitators-গণের উপস্থিতিতে পুনরায় আলোচনা হয় এবং যার প্রেক্ষিতে সেতু কর্তৃপক্ষ

২য় দফায় আরেকটি প্রস্তাৱ পেশ কৰে। আলোচনাৰ সময় এ প্রস্তাৱও ঠিকাদারেৰ নিকট গ্ৰহণযোগ্য নয় বলে জানিয়েছে। গত ১৬/১/২০০০ ইঁ তাৰিখে সেতু কৰ্ত্তৃপক্ষৰ সৰ্বশেষ প্রস্তাৱ ঠিকাদারকে লিখিতভাৱে জানিয়ে দেয়া হয়েছে। এ প্ৰস্তাৱ এখনও লিখিত জৰাৰ পাওয়া যায়নি। তবে মনে হচ্ছে এ প্রস্তাৱও ঠিকাদারেৰ নিকট হয়ত গ্ৰহণযোগ্য হবে না এবং এ বিষয়ে তাৰা contractual procedure অনুসৰণ কৰতে চাচ্ছে বলে মনে হয়। ইতোমধ্যে ঠিকাদার claim-গুলোৰ উপৰ ইঞ্জিনিয়াৱেৰ নিকট clause-67 এৰ decision চেয়েছে। এমতাৰস্থায় ১নং চুক্তিৰ ঠিকাদারেৰ উথাপিত claim সমূহ নিষ্পত্তিৰ লক্ষ্যে আন্তঃমন্ত্ৰণালয় কমিটিৰ সুপারিশ সম্বলিত 2nd interim report প্ৰণয়ন কৰে অৱৰ সভায় উপস্থাপন কৰা হয়েছে।

৩। চুক্তি নং-২ এৰ claim সমূহ নিষ্পত্তিতে অংগতি প্ৰসঙ্গে আন্তঃমন্ত্ৰণালয় কমিটিৰ আহৰায়ক জনাৰ মোঃ ওমৰ হাদী উল্লেখ কৰেন যে, মোট ৯টি claim এৰ মধ্যে ইতিপূৰ্বে DKB-এৰ মাধ্যমে তিনটি নিষ্পত্তি হয়েছে (উল্লেখ্য যে, ইতিপূৰ্বে ঠিকাদার কৰ্ত্তৃক পেশকৃত ১০টি claim এৰ মধ্যে Claim-1 & 2 বাতিল কৰে তাৰ স্থলে Claim-10 দাখিল কৰেছে। এৰ পৰি ঠিকাদার Misc. Claim নামে আৱেকটি Claim দালিল কৰে। ফলে ঠিকাদারেৰ সংশোধিত Claim সংখ্যা দাঁড়িয়েছে ৯ এ)। বাকী ৬টি Claim নেগোশিয়েশনেৰ মাধ্যমে নিষ্পত্তিৰ সিদ্ধান্ত নেয়া হয়েছে। Claim সমূহ পৱৰীক্ষা নিৱৰীক্ষাকালে দেখা যায় যে, পশ্চিম গাইড বাঁধে slope failure এৰ কাৰণে যে ক্ষতি হয়েছে তা ঠিকাদারেৰ মতে unforeseen soil condition এৰ কাৰণে হওয়ায় এ slope failure সংক্রান্ত ক্ষয়ক্ষতি সেতু কৰ্ত্তৃপক্ষকে বহন কৰতে হবে। চুক্তিৰ শৰ্ত এবং Insurance Policy মোতাবেক unforeseen soil condition এৰ কাৰণে কোন ক্ষয়ক্ষতি হলে তা Insurance Company হতে পুনৰ্ভৰণযোগ্য। কিন্তু ঠিকাদার এ বিষয় Insurance Company এৰ নিকট কোন দাবী পেশ কৰেনি। তদোপৰি ঠিকাদারকে বাৰ বাৰ তাগিদ দেওয়াৰ পৰি Insurance Company-এৰ সাথে ঠিকাদারেৰ যোগাযোগ সংক্রান্ত তথ্যেৰ কিছু পত্ৰাদি ঠিকাদার সেতু কৰ্ত্তৃপক্ষেৰ নিকট প্ৰেৰণ কৰলেও কিছু গুৰুত্বপূৰ্ণ কাগজপত্ৰ এখনও প্ৰেৰণ কৰেনি। অপৰ পক্ষে কৰ্ত্তৃপক্ষেৰ মতে design fault বা contractor's working method ও পশ্চিম গাইড বাঁধেৰ slope failure এৰ অন্যতম কাৰণ হতে পাৰে। এই বিষয়ে সেতু কৰ্ত্তৃপক্ষ দেশী ও বিদেশী আইন উপদেষ্টাদেৱ মতামত গ্ৰহণ কৰেছে। আইন বিশেষজ্ঞদেৱ মতে এ slope failure জনিত খৰচ Insurance Company হতে পুনৰ্ভৰণযোগ্য। ঠিকাদারকে Insurance Company এৰ নিকট দাবী পেশ কৰাৰ জন্য নিৰ্দেশ দেয়া সত্ৰেও তাৰা এ প্ৰসঙ্গে Insurance Company এৰ নিকট কোন দাবী পেশ না কৰে সেতু কৰ্ত্তৃপক্ষকে দাবী পেশ কৰাৰ জন্য বলেছে। প্ৰকৃত পক্ষে slope failure এৰ কাৰণ প্ৰসঙ্গে সেতু কৰ্ত্তৃপক্ষ ঠিকাদারেৰ সহিত একমত না হওয়ায় এবং এৰ প্ৰকৃত খৰচ প্ৰসঙ্গে কোন তথ্য না থাকায় সেতু কৰ্ত্তৃপক্ষেৰ পক্ষে এই মুহূৰ্তে কোন claim প্ৰস্তুত বা পেশ কৰা সম্ভব নয়। তাহাড়া প্ৰচলিত নিয়ম অনুসাৱে সৱাসৱি ক্ষতিগ্ৰস্ত ব্যক্তি বা প্ৰতিষ্ঠানই এ জাতীয় ক্ষেত্ৰে Insurance Company থেকে ক্ষয়ক্ষতি আদায়েৰ ব্যবস্থা গ্ৰহণ কৰে থাকে। উল্লেখ্য যে, ঠিকাদারেৰ পক্ষে কথনও মালিক পক্ষ Insurance Company এৰ নিকট ক্ষয়ক্ষতিৰ দাবী পেশ কৰেছে বলে কোন নজীব পাওয়া যায়নি।

৪। এ প্ৰসঙ্গে তিনি আৱে উল্লেখ কৰেন যে, ঠিকাদারেৰ নিকট হতে সম্ভোষজনক সাড়া না পাওয়ায় ২নং চুক্তিৰ নেগোশিয়েশন-এ কোন বাস্তব অংগতি হয়েনি। অপৰ দিকে ঠিকাদার নতুন Misc. Claim প্ৰসঙ্গে ইঞ্জিনিয়াৱেৰ নিকট clause-67 এৰ decision চেয়েছে। এতে মতে হয় ঠিকাদার contractual Method-এ claim সমূহ নিষ্পত্তি কৰতে চাচ্ছে যদিও তাৰা এখনও আনুষ্ঠানিকভাৱে facilitation process বৰ্জন কৰেনি। এ পৰিস্থিতিতে আন্তঃমন্ত্ৰণালয় কমিটি এ বিষয়ে সকল contractual basis, দেশী ও বিদেশী আইন উপদেষ্টাগণেৰ মতামত, এমসি এবং পিওই এৰ সহায়তা নিয়ে কিছু সুপারিশ উপৰোক্ত 2nd interim report এ উপস্থাপন কৰেছে।

৫। নিৰ্বাহী পৰিচালক বোৰ্ডেৰ সদয় অবগতিৰ জন্য 2nd interim report সভায় উপস্থাপন কৰেন।

৬। আলোচনাতে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

**সিদ্ধান্ত :**

- ক) চুক্তি নং-১ এবং চুক্তি নং-২ এর ঠিকাদারগণ কর্তৃক উত্থাপিত claim সমূহ নিম্পত্তিতে সুপারিশ সম্বলিত আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি কর্তৃক প্রদীপ্ত 2nd interim report সভায় অনুমোদিত হয়।
- খ) আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি 2nd interrim report এর সুপারিশমালা অনুযায়ী চুক্তি নং-১ এবং ২ এর claim সমূহ নিম্পত্তিতে নেগোশিয়েশন পদ্ধতি চালিয়ে যাওয়ার বিষয়টি অনুমোদিত হয়।
- গ) চুক্তি নং-১ এবং চুক্তি নং-২ এর ঠিকাদারগণ যদি negotiation এর মাধ্যমে claim সমূহ নিম্পত্তি করার চুক্তি বাতিল করে তবে সেতু কর্তৃপক্ষ ঠিকাদারের সাথে স্বাক্ষরিত চুক্তির বিধান অনুসারে DRB, Arbitration এর মাধ্যমেই claim সমূহ নিম্পত্তির ব্যবস্থা নিবে।

**আলোচনাসূচী-৬ :** যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের নির্মাণ ঠিকাদারগণ কর্তৃক প্রেরিত দাবীসমূহের নিম্পত্তির জন্য DRB পুনঃগঠন, Member পরিবর্তন এবং QC নিয়োগ প্রসঙ্গে।

উল্লেখিত বিষয়ে নির্বাহী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, সেতু কর্তৃপক্ষের ৬৫তম বোর্ড সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের ঠিকাদারগণ কর্তৃক প্রেরিত দাবীসমূহ নিম্পত্তির ব্যবস্থা নেয়া হয়। দীর্ঘ আলোচনার পরও ১ ও ২ নং চুক্তির claim সমূহ নিম্পত্তি ফলপ্রসূ না হওয়ার সম্ভাবনা দেখা দেওয়ায় সেতু কর্তৃপক্ষকে DRB বা Arbitration এর জন্য প্রস্তুত হওয়া প্রয়োজন। এ প্রসঙ্গে তিনি উল্লেখ করেন যে, সেতু কর্তৃপক্ষের পক্ষ হতে নিযুক্ত চুক্তি নং-১ এর DRB চেয়ারম্যান এবং DRB Member FIDIC চুক্তি এবং DRB, Arbitration প্রতিক্রিয়া সম্পর্কে যথেষ্ট অভিজ্ঞ মন বলে প্রতীয়মান হয়। ফলশ্রুতিতে বিভিন্ন দাবীর বিষয়ের উপর সেতু কর্তৃপক্ষের পক্ষে যথেষ্ট যুক্তি প্রমাণ থাকা সত্ত্বেও চুক্তিপত্রে বিধানসমূহের অন্তর্নিহিত ব্যাখ্যা উক্ত ব্যক্তিবর্গ কর্তৃক সঠিকভাবে অনুধাবন করতে না পারায় DRB এর সিদ্ধান্ত সেতু কর্তৃপক্ষের বিরুদ্ধে দিয়েছে। ইতিপূর্বে চুক্তি নং-১ এর অধীনে claim- no. 3 এবং claim no. 5 এর বিষয়ে DRB এর চেয়ারম্যান অস্পষ্ট এবং তুল সিদ্ধান্ত প্রদান করায় সিএসসি উভয় সিদ্ধান্তকে চুক্তির আলোকে যথাযথ নয় বলে মন্তব্য করেছে। কাজেই কর্তৃপক্ষের বক্তব্য ও যুক্তি সঠিকভাবে উপস্থাপনের জন্য একজন বিজ্ঞ এবং DRB ও Arbitration সম্পর্কে অভিজ্ঞতা সম্পন্ন ব্যক্তিকে ১নং ও ২নং চুক্তির জন্য সেতু কর্তৃপক্ষের তরফ হতে DRB Member হিসেবে নিয়োগ করা প্রয়োজন। এমতাবস্থায়, DRB Member পরিবর্তন করে DRB পুনঃগঠন করা প্রয়োজন। চুক্তির শর্তানুযায়ী সেতু কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নিযুক্ত DRB Member পরিবর্তনের মাধ্যমে DRB এর চেয়ারম্যান পরিবর্তন তথা DRB পুনঃগঠন করাও সম্ভব হবে।

২। নির্বাহী পরিচালক আরো উল্লেখ্য করেন যে, ১নং এবং ২নং চুক্তির অধীনে প্রতিষ্ঠিত DRB এর জন্য সেতু কর্তৃপক্ষের সদস্য হিসাবে একজন আন্তর্জাতিক খ্যাতিসম্পন্ন Civil Engineering Disputes-এর সাথে সম্পর্কিত Queens Council (QC)-কে নিয়োগ করা প্রয়োজন। ইতিপূর্বে বিভিন্ন চুক্তির ঠিকাদারগণ তাদের পক্ষে আন্তর্জাতিক খ্যাতিসম্পন্ন QC নিয়োগ করেছে। এ সংক্রান্ত বিষয়ে এমসি'র সাথে যোগাযোগ করা হলে তারা নিম্নে উল্লেখিত তিনি QC-এর নাম প্রেরণ করেছে:

- ১। Mr. Colin Rees QC
- ২। Mr. Nicholas Dennys QC
- ৩। Mr. Robert Gailskell QC

উল্লেখিত তিনজনের মধ্য হতে একজন QC-কে ১নং ও ২ নং চুক্তির DRB Member হিসাবে নিয়োগ করা যেতে পারে। একজন নতুন Member নিয়োগ করা হলে চুক্তি মোতাবেক ১নং চুক্তির চেয়ারম্যানকেও পরিবর্তন করা যাবে। উভয় পক্ষের সম্ভিতে বা ICC কর্তৃক এই নতুন চেয়ারম্যান নিযুক্ত হতে পারে।

### ৩। আলোচনাত্তে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

#### সিদ্ধান্ত :

- ক) যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের দাবীসমূহ নিষ্পত্তিতে সেতু কর্তৃপক্ষের তরফ হতে চুক্তি নং-১ এর DRB Member ও চেয়ারম্যান এবং চুক্তি নং-২ এর DRB-এর Member পরিবর্তনের বিষয়টি অনুমোদিত হয়।
- খ) যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের দাবীসমূহ নিষ্পত্তিতে অনুচ্ছেদ-২ বর্ণিত তিনজন QC এবং আরও একজন বাংলাদেশী expatriate QC-সহ মোট ৪(চার) জনের মধ্য হতে একজন QC-কে ১নং ও ২নং চুক্তির DRB-এর Member নিয়োগের বিষয়টি অনুমোদিত হয়।

### আলোচনাচূটি-১ : Corporatisation of Bangabandhu Bridge, Phase-I : Feasibility Study.

বঙ্গবন্ধু সেতু Corporatisation-এর বিষয়টি তুলে ধরে নির্বাহী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, বঙ্গবন্ধু সেতুকে ব্যাণ্ডিজিক ভিত্তিক করার জন্য একটি কোম্পানী গঠন করে শেয়ার ছাড়ার বিষয়টি অনেকের বিবেচনায় এসেছে। বিশেষ করে পদ্মা সেতু নির্মাণের জন্য নিজস্ব তহবিল আহরণে দেশের জনগণ হতে এ ব্যাপারে সাড়া পাওয়া যাবে বলে আশা করা যায়। যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের আইনে কোম্পানী স্থাপন, শেয়ার বিক্রয়, সেতুর মালীকানা ও ব্যবস্থাপনা কোম্পানীর কাছে হস্তান্তর প্রত্তি বিধান রাখা হয়েছে। Corporatisation-এর বিষয়ে প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ে একটি পূর্ণাঙ্গ প্রত্তাব প্রেরণের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় Feasibility Study পরিচালনা করা প্রয়োজন। তিনি আরো জানান যে, পত্রিকায় বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে এ সংক্রান্ত একটি দরপত্র আহবান করা হয় এবং প্রাপ্ত দরপত্র চার সদস্য বিশিষ্ট একটি মূল্যায়ন কমিটির মাধ্যমে কারিগরী এবং আর্থিক প্রত্তাব মূল্যায়ন করা হয়। কারিগরী মূল্যায়নে আহমেদ আহমেদ ও কোং ৮০.৬২% নম্বর পেয়ে প্রথম হয়েছে, ৭৮.০০% নম্বর পেয়ে এ. কাসেম ও কোং দ্বিতীয় এবং রহমান রহমান হক ৭৭.৫০% নম্বর পেয়ে তৃতীয় স্থান অধিকার করেছে। অপরাদিকে আর্থিক মূল্যায়নেও আহমেদ আহমেদ ও কোং নিম্নতর দরদাতা হয়েছে। তার দাখিলকৃত দর ছিল ১৭,৩৫,৫০০.০০ টাকা। ২য় সর্বনিম্ন দরদাতা এ. কাসেম ও কোং এর দাখিলকৃত দর ১৯,৮৭,৭৫০.০০ টাকা এবং ৩য় সর্বনিম্ন দরদাতা রহমান রহমান হক এর দাখিলকৃত দর ২০,৩৬,৮৮০.০০ টাকা।

২। আলোচনায় অংশগ্রহণ করে সভায় উপস্থিত অন্যান্য সদস্যগণ এটি একটি প্রশংসনীয় উদোগ বলে মন্তব্য করেন এবং Feasibility Study অতিশীত্রই শুরু করার উপর গুরুত্ব আরোপ করেন। সভার সভাপতি সভায় উপস্থিত অন্যান্য সদস্যের সহিত একমত প্রকাশ করেন।

### ৩। আলোচনাত্তে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

#### সিদ্ধান্ত :

বঙ্গবন্ধু সেতু Corporatisation করার লক্ষ্যে Feasibility Study পরিচালনার জন্য কারিগরী মূল্যায়নে ১ম এবং আর্থিক মূল্যায়নে সর্বনিম্ন ১৭,৩৫,৫০০.০০ (সতের লক্ষ পঁয়ত্রিশ হাজার পাঁচশত) টাকা উন্নত দরে ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান আহমেদ আহমেদ ও হক-কে নিয়োগের বিষয়টি সভায় অনুমোদিত হয়।

## আলোচ্যসূচী-৮ : ৩ ও ৪ নং কন্ট্রাক্টের জন্য ডিসপ্ল্যুট রিভিউ বোর্ডের (ডিআরবি) চুক্তি বাতিল প্রসঙ্গে।

এ প্রসঙ্গে নির্বাহী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, চুক্তির condition of contract এর ধারা ৬৭ অনুযায়ী এবং সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৩তম বোর্ড সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী চুক্তি নং-৩ এবং ৪ এর জন্য জনাব বদরগান্দি আহমেদ চৌধুরীকে চেয়ারম্যান এবং জনাব মোজাফফর আহমেদ ও জনাব মোঃ আতাউর রহমানকে সদস্য করে গত অক্টোবর' ৯৬ মাসে Dispute Review Board (DRB) গঠন করা হয়। এর মধ্যে জনাব মোজাফফর আহমেদ সেতু কর্তৃপক্ষের এবং জনাব আতাউর রহমান ঠিকাদারের প্রতিনিধি। উল্লেখ্য যে, গত ৩০/৪/৯৮ ইং তারিখে চুক্তি নং-৩ ও ৪ এর কাজ সম্পন্ন হয়েছে এবং ৩০/৪/৯৯ ইং তারিখে maintenance-এর মেয়াদকালও উন্নীর্ণ হয়েছে। বর্তমানে চুক্তি নং-৩ ও ৪ এর জন্য DRB-এর প্রোজেক্ট নেই। অতএব উক্ত DRB-এর চুক্তি বাতিল করা যেতে পারে।

### ২। আলোচনাতে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

#### **সিদ্ধান্ত :**

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের চুক্তি নং-৩ এবং ৪ এর জন্য গঠিত Dispute Review Board (DRB) সংক্রান্ত চুক্তি বাতিলের বিষয়টি সভায় অনুমোদিত হয়।

## আলোচ্যসূচী-৯ : বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন শ্রমিক ফেডারেশনের সাথে ৯/৮/১৯৯৯ তারিখে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় কর্তৃক সম্পাদিত চুক্তিনামা বাস্তবায়ন প্রসঙ্গে।

নির্বাহী পরিচালক বিষয়টি সভায় উথাপন করলে সভায় সভাপতি বর্ণিত চুক্তিটি বাস্তবায়নে সরকারের কোন পরিকল্পনা না থাকায় বিষয়টি বাতিল করেন।

## আলোচ্যসূচী-১০ : পুনর্বাসন প্রকল্পের বাস্তবায়নকারী এনজিও-এর সময়সীমা বর্ধিতকরণ সংক্রান্ত।

যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের আওতায় পুনর্বাসন প্রকল্পের অধীনে সংশোধিত পুনর্বাসন এ্যাকশন প্লান (আরআরএপি) বাস্তবায়নে সহায়তাকারী এনজিও আরডিএম এর চুক্তির মেয়াদ বৃক্ষির বিষয়টি সভায় তুলে ধরে নির্বাহী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, চুক্তির মেয়াদকালীন আর্থিক ২৩/১/২০০০ ইং পর্যন্ত পুনর্বাসন কার্যক্রমের আওতায় অধিকাংশ প্রাপ্যতা যেমন গৃহ স্থানান্তর অনুদান, গৃহ নির্মাণ অনুদান, বিভিন্ন এককালীন অনুদান প্রদান ইত্যাদিসহ প্রায় ৮৭% কাজ সমাপ্ত হয়েছে। কিন্তু জমি ক্রয়ের সাথে সম্পর্কযুক্ত প্রাপ্যতা যেমন : স্টাম্প ডিউটি ফেরৎ ও মার্জ অনুদান প্রদানের কাজ অবশিষ্ট আছে। জমি ক্রয় নির্ধারিত সময়সীমার মধ্যে ক্রয়কৃত জমির মূল দলিল, নামজারী ইত্যাদি সম্পন্ন হওয়ার পর ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিকে অনুদানের জন্য আবেদন করেছেন। এখানে উল্লেখ্য যে, প্রাপ্যতা প্রদানের জন্য সহকারী কমিশনার/ভূমি/সেটেলম্যান্ট ইত্যাদি অফিসে কাগজ পত্রাদি পরীক্ষাসহ সরজিমিনে ক্রয়কৃত ভূমি তদন্ত করা হয়ে থাকে এবং ইতিপূর্বে জমাকৃত দলিলের মধ্যে প্রায় দুই হাজারটি দলিলের তদন্ত কাজ অসমাপ্ত রয়েছে।

২। এ প্রসঙ্গে নির্বাহী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, জমাকৃত দলিল পত্রাদি যাঁচাই এবং প্রাপ্যতা প্রদানের কাজটি সম্পাদনের জন্য নতুন করে এনজিও নিয়োগ জটিল ও সময়সাপেক্ষ। এতে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের মধ্যে অসন্তোষ দেখা দিতে পারে এবং বাস্তবায়নকাল বৃক্ষি পেতে পারে। তাছাড়া সেতু কর্তৃপক্ষের নিজস্ব জনবল দ্বারা বাস্তবায়নের জন্য সাধারণতঃ যে

ধরণের জনবল প্রয়োজন তা পুনর্বাসন প্রকল্প হকে না থাকায় জনবল নিয়োগে জটিলতার বিষয়টি বিবেচনায় করা হয়েছে। এ সকল কারণ বিবেচনায় আরডিএম হতে একটি প্রস্তাব নেওয়া হয়, যাতে সময় উল্লেখ ছিল ১(এক) বৎসর এবং অর্থের পরিমাণ ছিল ৬০,০০ লক্ষ টাকা। পরবর্তীতে আরডিএম-এর সাথে এ বিষয়ে বিস্তারিত আলোচনাতে অবশিষ্ট কাজের জন্য ৮(আট) মাস সময় বৃদ্ধি এবং এ বাবদ ৩৬.৫৪ লক্ষ টাকা ব্যয় সম্পর্কিত একটি প্রস্তাব উক্ত সংস্থা (RDM) পেশ করে।

### ৩। আলোচনাতে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

#### সিদ্ধান্ত :

যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের আওতায় পুনর্বাসন প্রকল্পের অধীনে আরআরএপি বাস্তবায়নে সহযোগিতা প্রদানকারী সংস্থা আরডিএম-এর মাধ্যমে অবশিষ্ট কাজসমূহ সমাপ্ত করার জন্য চুক্তির মেয়াদ ৮(আট) মাস বৃদ্ধি এবং এ বাবদ ৩৬.৫৪ (হাত্তিশ লক্ষ চুয়ানু হাজার) টাকা ব্যয়ের বিষয়টি সভায় অনুমোদিত হয়।

#### আলোচনাচূটি বিবিধ-১ : যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের পরিবেশ ইউনিটের তত্ত্বাবধানে এনজিও কর্তৃক সামাজিক বনায়নের লক্ষ্যে পাঁচ হাজার ক্ষতিগ্রস্ত পরিবারের মধ্যে বিভিন্ন জাতের গাছের চারা বিতরণ কর্মসূচী অনুমোদন প্রসঙ্গে।

বিষয়টি তুলে ধরে নির্বাহী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, ইতিপূর্বে প্রকল্পে ক্ষতিগ্রস্ত ১৬,৪৪২টি পরিবারের মধ্যে ১০,০০০টি পরিবারের মধ্যে একটি এনজিও'র মাধ্যমে এক লক্ষ গাছের চারা বিতরণ করা হয়েছে। অবশিষ্ট ৬৪৪২টি পরিবারের মধ্যে ৫০০০টি পরিবারকে ২০,০০,০০০.০০ (বিশ লক্ষ) টাকা ব্যয়ে চারা গাছ বিতরণ কার্যক্রম পরিবেশ ইউনিটের নিজস্ব জনবল দ্বারা বাস্তবায়নের বিষয়টি সেতু কর্তৃপক্ষের ৬৬তম বোর্ড সভায় অনুমোদিত হয়। কিন্তু জনবলের স্বল্পতার কারণে পরিবেশ ইউনিটের নিজস্ব জনবল দ্বারা সেতুর উভয় পারের পাঁচ হাজার ক্ষতিগ্রস্ত পরিবারকে চিহ্নিত করা সম্ভব নয়। একটি এনজিও'র মাধ্যমে এ কার্যক্রম বাস্তবায়ন করতে হবে।

### ২। আলোচনাতে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

#### সিদ্ধান্ত :

যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের পরিবেশ কার্যক্রমের আওতায় ২০,০০,০০০.০০ (বিশ লক্ষ) টাকা ব্যয়ে পরিবার প্রতি ১০টি করে ৫০০০ (পাঁচ হাজার) পরিবারের মধ্যে চারাগাছ বিতরণ কার্যক্রম পরিবেশ ইউনিটের নিজস্ব জনবল এর পরিবর্তে একটি এনজিও নিয়োগের মাধ্যমে এ কার্যক্রম বাস্তবায়নের বিষয়টি সভায় অনুমোদিত হয়।

#### আলোচনাচূটি বিবিধ-২ : কর্তৃপক্ষের ঢাকা মেট্রো-ঘ-১১-০৬৮৫ নম্বর গাড়ীর ধাক্কায় আহত ব্যক্তির চিকিৎসা বাবদ অর্থ প্রদান প্রসঙ্গে।

উল্লেখিত বিষয়ে নির্বাহী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, গত ২৭/১১/১৯৯ ইং তারিখে বঙ্গবন্ধু সেতু পূর্ব রেল স্টেশনের নিকট সংযোগ সড়ক পার হওয়ার সময় সেতু কর্তৃপক্ষের প্রকল্প এলাকায় ডিউটিরিত ঢাকা-মেট্রো-ঘ-১১-০৬৮৫ নম্বর জীপ গাড়ীর ধাক্কায় টাঙ্গাইল জেলার কালিহাতী থানার বল্লববাড়ী গ্রামের মাসুম নামের ১১ বৎসর বয়সের একটি ছেলে আহত হয়। পরবর্তীতে তাকে ঢাকা মেডিকেল কলেজ হাসপাতালে স্থানান্তর করা হয়। ইতিপূর্বে মাসুমের দরিদ্র পিতা

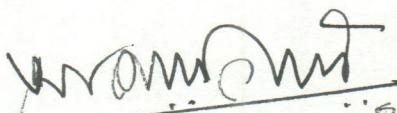
তার ছেলের চিকিৎসা বাবদ ৫,০০০.০০ (পাঁচ হাজার) টাকা খরচ হয়েছে এবং এ বাবদ আরো খরচ হবে বলে জানিয়ে চিকিৎসা বাবদ ২০,০০০.০০ (বিশ হাজার) টাকা অনুদান মন্ত্রীর আবেদন জানিয়েছেন। তার আবেদনের প্রেক্ষিতে কর্তৃপক্ষ ইতোমধ্যে ৮,০০০.০০ (আট হাজার) টাকা প্রদান করেছে। বর্তমানে তাকে আরো ২,০০০.০০ (দুই হাজার) টাকা প্রদানের জন্য নির্বাহী পরিচালক গ্রন্তি করেন।

২। আলোচনাপ্রস্তুতি সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

যমুনা বঙ্গুরু সেতু কর্তৃপক্ষের ঢাকা-মেট্রো-ঘ-১১-০৬৮৫ নম্বর জীপ গাড়ীর ধাক্কায় আহত মাসুমের চিকিৎসা ও অন্যান্য বাবদ ব্যয়িত ৮,০০০.০০ (আট হাজার) টাকা প্রদান ঘটনাভোর অনুমোদন এবং আরো ২,০০০.০০ (দুই হাজার) টাকা প্রদানের বিষয়টি সভায় অনুমোদিত হয়।

পরিশেষে সভাপতি সভায় উপস্থিত সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সভার সমাপ্তি ঘোষণা করেন।

  
8.১০.৮০.  
(আলোয়ার হোসেন)

মন্ত্রী, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়

ও

চেয়ারম্যান  
যমুনা বঙ্গুরু সেতু কর্তৃপক্ষ

পরিষিক্তি-ক

১ই ফেব্রুয়ারী, ২০০০ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের  
৭০তম বোর্ড সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাবল্দের নামের তালিকা।

<u>ক্রমিক নং</u>	<u>নাম ও পদবী</u>	<u>মন্ত্রণালয়/সংস্থা</u>
১।	সৈয়দ রেজাউল হায়াত সচিব	সড়ক ও রেলপথ বিভাগ, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
২।	ডঃ এ, কে, আবদুল মুবিন সচিব	যমুনা সেতু বিভাগ, ঢাকা।
৩।	জনাব এন, কে, চক্রবর্তী সচিব	আইন মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
৪।	জনাব অরবিন্দ কর ভারতীয় সচিব	বিদ্যুৎ বিভাগ, ঢাকা।
৫।	মেজের জেনারেল হাসান মশহুদ চৌধুরী চীফ অব জেনারেল টাফ	বাংলাদেশ সেনাবাহিনী।
৬।	জনাব মোঃ ওমর হাদী আহবায়ক	Claim সংক্রান্ত আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি।
৭।	জনাব এ, কে, এম, খলিলুর রহমান এধান প্রকৌশলী	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
৮।	জনাব এম, এম, আল-ফারুক যুগ্ম সচিব	ভূষি মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
৯।	জনাব মোঃ আবদুল কাদের মিরা যুগ্ম সচিব	যমুনা সেতু বিভাগ, ঢাকা।
১০।	জনাব মোঃ সারওয়ার-ই-আলম পরিচালক (অর্থ ও হিসাব)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১১।	জনাব এ, কে, এম, শামসুজ্জোহা পরিচালক (গোপনীয়)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১২।	জনাব এ, এস, এম, মঙ্গুর একজন পরিচালক	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৩।	জনাব বেনু গোপাল দে অতিরিক্ত পরিচালক (পরিবেশ)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৪।	জনাব রণজিৎ কুমার বিশ্বাস অতিরিক্ত পরিচালক (পরিবেশ)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৫।	জনাব আহসান আবদুল্লাহ অতিরিক্ত পরিচালক (অর্থ ও হিসাব)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৬।	ডঃ এম, ফিরোজ আহমেদ পিওই, যমুনা বহুমুখী সেতু একজন।	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।