

यह वर्ष अच्छा बीते

और एक वर्ष खत्म हुआ। पिछले साल भारतीय नाविकों के लिए कोई अच्छी खबर नहीं रही। २०१० में जो नाविक स्वार्थ विरोधी समझौता किए थे जहाज मालिक पक्ष एवं उनके अपने यूनियन, फारवर्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इंडिया उसके खिलाफ मुंबई हाईकोर्ट में आवेदन किए एवं आदालत ट्राइब्यूनल गठन कर सभी ओर देखने का निर्देश दिए। पिछले साल वह ट्राइब्यूनल गठित तो हुआ है, लेकिन मालिक पक्ष व उनके अपने यूनियन सुप्रीम कोर्ट में गया है। फलस्वरूप नाविकों को प्रतीक्षा करना पड़ रहा है। जहाजों में मैनिंग कम कर दिया गया है। इस विषय पर अभी तक कोई निर्णय नहीं हुई है।

पिछले साल नाविकों के ग्रेच्युटी का रूप बेनामी ट्रस्ट में हस्तांतरित होने की खबर प्रकाशित हुई थी, जो कि काफी चिंता का विषय है। एफएसयूआई के महासचिव साधन कांजीलाल सभी घटनाओं को डी जी शिपिंग को लिखकर बताए हैं एवं समस्या का समाधान की मांग किए हैं। अभी तक इस विषय पर क्या-क्या रास्ता निकाला गया है, उसकी जानकारी नहीं है। नाविकों का मेहनत का पैसा सीमेन्स वेलफेयर फंड में जमा नहीं कर एक गैर-कानूनी ट्रस्ट में कैसे गया, इस रहस्य की जानकारी मिली है। जो नाविकों के रूप हस्तांतरित हुआ है वे सभी अफसोर वेसेल के कर्मचारी हैं। मालूम हो कि सरकारी कर्मचारी, एजेन्ट सहित कई स्वघोषित नेता भी इस काम में जुड़े हुए हैं। एफएसयूआई अविलंब सत्य का उद्घाटन कर दोषियों को उचित कार्रवाई की मांग करती है। कई साल पहले प्राविडेन्ट के रूप नौ-छह होने के बाद ग्रेच्युटी के रूप हस्तांतर एक एक उल्लेखनीय घोटाला है।

पिछले साल के अंत में जानकारी मिली है कि जहाज परिचालक नाविकों के उपयुक्त वेतन एवं सुयोग-सुविधा को छीन लेने की कोशिश जारी रखे हैं। साथ ही साथ घूमने के नाम पर लाखों रूपए की भ्रष्टाचार में जुड़े हुए हैं। इस संबंध में हमलोग इस पत्रिका में खबर को प्रकाशित कर चुके हैं।

जहाज में नाविकों के ऊपर काम का दबाव बढ़ रहा है, गैर-कानूनी बढ़ रही है। कई प्रकार के अत्याचार के साथ-साथ यौन उत्पीड़न की खबर भी प्रकाश में आई है। इस तरह ही अविचार का बलि भारतीय डेक कैडेट उमाशंकर महतो हुए हैं। जहाज के चीफ आफिसर का उत्पीड़न सहन नहीं कर पाने के कारण समुद्र के पानी में कूद गए थे। उनका शरीर अभी तक नहीं मिला। यह घटना भारतीय नाविकों के पास जैसे वेदनादायक है, वैसी ही निन्दनीय है।

राजनीतिक ओर से पिछला साल अच्छा नहीं बीता। केन्द्र की यूपीए सरकार की एक के बाद एक भ्रष्टाचार सामने आई है। उन सभी भ्रष्टाचार में मंत्री से अधिकारी जुड़े हुए हैं। आतंकी हमला बढ़ा है। कई लोग मारे गए हैं। पश्चिम बंगाल के शासक दल का तानाशाही सामने आई है। झूठे आश्वासनों का बाढ़ सा आ गया है। लोगों की न्यूनतम मांगों को न मिटा कर प्रत्येक दिन विकास की पंजिका प्रकाशित हो रही है। भूतों की शासन व्यवस्था में पश्चिम बंगाल रह रहा है।

इस अंधकार के बीच ही २०१४ का नया वर्ष का सूर्य उदय हुआ। देश के आम लोगों के साथ नाविक भी आशा करते हैं कि यह साल उनके लिए अच्छा कुछ लाएगा। हमलोग वही आशा करते हैं। सभी नाविक, उनके परिवार एवं सभी को नये साल की शुभकामना देता हूँ। ❖

सम्पादक - अनिलवरन दास

सम्पादक मंडल - साधन कांजीलाल / उपेन्द्र राय / समरेन्द्र मंडल

रेजिस्टर्ड कार्यालय - 14/1F कवितीर्थ सरणी, कोलकाता - 700-023

संपादकीय कार्यालय - 24/1A मोहनचांद रोड, कलकाता - 700-023

दूरभाष : 2459-6018/1870/4868, फैक्स : 91-33-2459-5961

E/mail : samudradarpan@fsui.org / website : www.fsui.org

जहाज में सामान लादना या खाली करना नाविकों का काम नहीं



नाविकों को लेकर जहाज में सामान लादना या बांधने का काम क्रमशः बढ़ रहा है। यह काम काफी खतरनाक है, जोखिमभरा काम है। अनुभवी प्रशिक्षित कर्मियों को छोड़कर इस तरह का काम कराना नियम के खिलाफ है। इसके अलावा इन सभी कामों का दायित्व प्रशिक्षित व अनुभवी डक कर्मियों का है। नाविकों को लेकर जहाज में सामान लादना एवं बांधने का काम अतिरिक्त पैसे का लोभ दिखाकर कराया जाता है। आफिसरों को मोटी रकम देने का प्रलोभन देकर जैसे कि वे नाविकों से ये सभी काम करा सकें। बंदरगाह में जहाज ढुकाते के पहले नाविकों

को कहा जाता है कि सामान बांधने की रस्सी को ढीला कर देना है। इसका मतलब है कि बंदरगाह में सामान ढुलाई का काम शीघ्र करना। लेकिन यह काम कितना खतरनाक है इसकी खबर प्रबंधन नहीं रखता है।

जहाज में सामान लादना, बांधना या ढुलाई करना नाविकों के लिए क्यों खतरनाक है ?

इसके जवाब में कहा जा सकता है कि उपयुक्त प्रशिक्षण नहीं रहने पर जिस किसी नाविक के लिए यह काम जोखिम भरा है। ये काम बंदरगाह के श्रमिकों का है, नाविकों का नहीं। इसके अलावा ये सभी काम करने पर उनके काम का समय बढ़ जाता है। विश्राम का समय नहीं मिलता। फलस्वरूप थकावट आती है। आप शायद नहीं जानते हैं कि आपसे कम रुपए में काम करा लेने पर जहाज मालिक मोटी रकम का रोजगार करा ले रहे हैं। बंदरगाह के कर्मचारी नाविकों के दक्षता की श्रद्धा करते हैं। जवाब में कहते हैं, सामानों में हाथ लगाने के काम को अनुभवी के ऊपर छोड़ देना अच्छा है।

तो फिर नाविकों को सामान संबंधी काम करने को क्यों कहा जाता है ?

नाविकों से सामान संबंधी काम कराना जहाज उद्योग में व्यापक रूप से बढ़ रहा है। जहाज उद्योग में गैर-कानूनी एवं उदारीकरण जो कि बढ़ रहा है यही इसका हिस्सा है। मालिकों के सहमति से ही नाविकों से सामान लादने का काम कराया जाता है। देश की सरकार भी इस काम का समर्थन करती है। जहाज मालिकों का खर्च कम लगे यही लक्ष्य है। वे नाविक व बंदरगाह के श्रमिकों की संख्या कम कर देना चाहते हैं। कम पैसे में अधिक काम करा लेना चाहते हैं। इस तरह नाविक व बंदरगाह श्रमिकों का लंबे समय का कठिन लड़ाई के फलस्वरूप अर्जित अधिकारों को खत्म कर देना चाहते हैं। वे कोशिश कर रहे हैं कि अनुभवी एवं मान्यताप्राप्त बंदरगाह के श्रमिकों को काम नहीं मिले। किसी किसी क्षेत्र में बंदरगाह के अस्थायी, अनुभवहीन एवं मान्यताहीन श्रमिकों को जहाज में सामान लादने एवं ढुलाई का काम कराने के लिए नियुक्त किया जाता है।

आईटीएफ के प्रतिवेदन में कहा है कि जहाज मालिक बंदरगाह के श्रमिकों का ट्रेड यूनियन का कार्यक्रम को दुर्बल कर देना चाह रहे हैं। इसका कारण है कि वह जानते हैं कि बंदरगाह श्रमिक काफी शक्ति के अधिकारी हैं। वह संगठित शक्ति को विभिन्न समय में

व्यवहार भी करते हैं। अपने अधिकार के पक्ष में वे दृढ़ प्रतिज्ञ हैं। नाविक सहित दूसरे श्रमजीवियों के लड़ाई के प्रति वे एकजुट हो जाते हैं। वास्तविक रूप से, बंदरगाह श्रमिकों के प्रति सहमर्मिता दिखाने के लिए नाविकों द्वारा सामान लादना एवं ढुलाई के काम को रद्द करना उचित है। जहाज में नाविकों के उन्नत काम का शर्त एवं परिवेश की लड़ाई को जितने के लिए इस तरह काम को करना जरूरी है। याद रखना होगा कि बंदरगाह श्रमिक नाविकों के स्वाभाविक मित्र हैं।

क्यों सामान लदाई या ढुलाई करना नाविकों के पक्ष में हानिकारक है ?

जहाज में सामान लादना या ढुलाई करना नाविकों का काम नहीं है। क्योंकि ये इसके लिए विशेष प्रशिक्षित नहीं होते। फलस्वरूप नाविकों के जीवन में खतरा आ सकता है। इस प्रसंग में सभी को एक घटना मालूम होना चाहिए। २००७ के जनवरी का महीना था। एक फिलिपीन नाविक आठ टन का कंटेनर के नीचे दबकर मर गया। यह घटना एंटीगुआ एवं बारबूडा पताकावाही जहाज की है। जहाज नीदरलैंड में रटारडम बंदरगाह पर खड़ी थी। जब नाविक सामान बांध रहे थे तभी यह मर्मान्तिक घटना घटी। ठीक तरह से सामान नहीं बांधने के फलस्वरूप समुद्र के रास्ते यह घटना घटी।

दूसरी, सामान लदाई व ढुलाई करने के काम करने के समय श्रम देना पड़ता है। इसके फलस्वरूप उन पर अतिरिक्त मानसिक दबाव पड़ता है। वे थकावट महसूस करते हैं। ऐसे भी लंबे समय तक काम, जहाज आने-जाने में भिन्न प्रकार की अड़चनें, एक बंदरगाह से दूसरे बंदरगाह में द्रुत आने-जाने से नाविक इस बीच थकावट महसूस करते हैं। इसके बावजूद यदि सामान लदाई, बांधना या ढुलाई का काम करना पड़ता है तो नाविकों के जीवन का संशय बढ़ जाता है। अभी के बंदरगाह में ठीक तरह से विश्राम के लिए समय नहीं मिलता। हो सकता है कि कोई नाविक सोच रहे हैं कि बंदरगाह पहुंच कर परिवार के साथ संपर्क कर सकेंगे, खबर लेंगे कि कौन कैसा है, वह नहीं होता है। जहाज छोड़ देता है। नाविक हताश हो जाते हैं। थकावट तकलीफ देती है। कई समय दुर्घटना घट जाती है। बीच समुद्र में या बंदरगाह में नाविक इस तरह से ही दुर्घटना का शिकार होते हैं।

इसलिए यदि किसी नाविक को जहाज में उच्च अधिकारी सामान लादना या ढुलाई करने का काम कहते हैं, तो वह क्या करेंगे ? सामान में हाथ देने के लिए कहने पर ही नहीं कहना पड़ेगा। दुःख है कि यह हमारा काम नहीं है। साथ ही साथ संपर्क करें कोलकाता में आपका यूनियन फारवर्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इंडिया के साथ। अथवा पास के आईटीएफ इंस्पेक्टर के साथ संपर्क कर सकते हैं। बात कह सकते हैं स्थानीय नाविक यूनियन के प्रतिनिधियों के साथ। साथ-साथ फोन : ४४ २० ७४०३ २७३३ नंबर पर आईटीएफ के साथ संपर्क कर सकते हैं। ❖

रद्द जहाज व परित्यक्त नाविक



‘इस आधुनिक युग में यह नहीं माना जा सकता कि जो नाविक दिनों दिन विदेश के बंदरगाह में परित्यक्त पड़े रहेंगे। वे खाना या पानी नहीं पाएंगे। घर लौटने का पैसा नहीं पाएंगे, अथवा उनका कष्टार्जित पैसा।’ यह बात लिखे हैं रियर ऐडमिरल चार्ल्स माइकल। वह अमरीकी उपकुल रक्षावाहिनी कार्यालय में ‘मेरीटाइम एंड इंटरनेशनल लॉ’ विभाग में प्रधान हैं। २००९ में वह एक समीक्षा पत्र प्रकाशित किए। चार्ल्स माइकल के साथ उस समीक्षा पत्र में दूसरे लेखक अम्बर वार्ड थे। वह उसी कार्यालय में ऑपरेशन लॉ ग्रुप के स्टाफ एटर्नी थे। उस पत्र

में उन्होंने और भी लिखा है, ‘परित्यक्त नाविक लगभग नृशंस, अमानुषिक, असम्मानजनक व्यवहार के शिकार होते हैं एवं सबसे खराब अवस्था घटती है जब वह देखते हैं कि खाद्य के अभाव में उनका जीवन कष्टप्रद हो जाता है।’

बातों को इसलिए कहा गया है कि विश्वव्यापी विभिन्न बंदरगाहों में नाविकों को उतार देना या जहाज समेत नाविकों को छोड़ देने की समस्या खड़ी हो गई है। परित्यक्त जीवन नाविकों को एक कठिन अवस्था में ढकेल देती है। अंतर्राष्ट्रीय श्रम संस्था जहाज व नाविकों के परित्याग संबंधी तथ्य संग्रह कर एक तथ्यपंजी तैयार किया गया है। इसमें देखा गया है कि २००१ से २०१० साल के बीच १३६ जहाज एवं १,६१२ लोग नाविक परित्यक्त हुए थे। केवलमात्र २००९ साल में विश्व अर्थनीति के चरम मंदा के समय कुल ५७ जहाजों को रद्द करना या फेंक कर रखा गया। इसके फलस्वरूप ६४७ नाविक क्षतिग्रस्त हुए। और ऐसा भी देखा गया है कि जहाज सरकारी तौर पर घोषणा के पहले ही नाविकों को जहाज से उतार दिया गया है। अधिक समय में नाविकों को उनके घर या देश से बहुत दूर किसी बंदरगाह में छोड़ दिया गया है। खाली हाथ घर वापस आने के लिए उन्हें अकल्पनीय कष्ट झेलना पड़ता है।

परित्याग या रद्द आखिर क्या है ?

जहाज रद्द होने के कई कारण हैं। अधिक समय जहाज मालिक हिसाब निकाल कर अर्थनैतिक निर्णय ग्रहण करते हैं। उधार पूरा नहीं करने पर दिवालिया घोषणा करने के लिए या गिरफ्तारी से बचने के लिए जहाज परित्यक्त या रद्द की घोषणा कर देते हैं। फिर कई समय समुद्र यात्रा के अनुपयोगी होने के नाते नोंगर करने के बंदरगाह में कंट्रोल इंस्पेक्टर जहाज को रोक देते हैं, उस समय जहाज रद्द घोषित होता है। विश्व अर्थनैतिक मंदा भी कुछ क्षेत्रों में जहाज चलाने के हित में कठिन परिस्थिति पैदा करती है, लेकिन इसके कारण नाविकों को चरम अवस्था के सम्मुखीन नहीं होना पड़ता।

जब वाणिज्य जहाज के किसी नाविक का विदेश के बंदरगाह में उतार दिया जाता है या परित्याग किया जाता है, तब वह हताश होकर कई प्रकार के हीन काम करना शुरू करता है। जेनेरेटर का तेल निकाल लेता है, कभी खाना या पानी हटा लेता है। प्रायः देखा जाता है कि जहाज मालिक या प्रबंधन उसके फोन का जवाब नहीं देते। उसका कोई पता भी नहीं मिलता। कई समय जहाज मालिक अंधेरे में रह जाते हैं। कभी नाविकों को धमकी दी जाती है। अधिक समय मिथ्या आश्वासन दिया जाता है, जिसे कि कभी भी मालिक नहीं रखते। फलस्वरूप परित्यक्त नाविक या नाविकों का मानसिक अवस्था खराब होना शुरू होता है, उत्तेजित हो जाते हैं, एक तरह की अवस्था के चलते मिजाज विचलित हो जाता है। जब नाविक महीनों महीनों वेतन नहीं पाते, घर लौट नहीं सकते, इससे उनका परिवार कष्ट झेलता है। दुश्चिन्ताग्रस्त होते हैं। नाविक जहाज में ही पड़े रहते हैं और उनके परिवार को बचने के लिए भीख मांगनी पड़ती है।

इंटरनेशनल ट्रांसपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन (आईटीएफ) के स्पेन के नेशनल को-ऑर्डिनेटर जोस मैनुअल ओरटेगा ने कहा, 'यह हमलोग दिनों दिन देख रहे हैं। लेकिन बंद करने का कोई तैयारी नहीं किया गया।' उन्होंने प्रश्न किया है, 'कैसे एक जहाज मालिक अपने नाविकों को छोड़कर चले जा सकते हैं?'

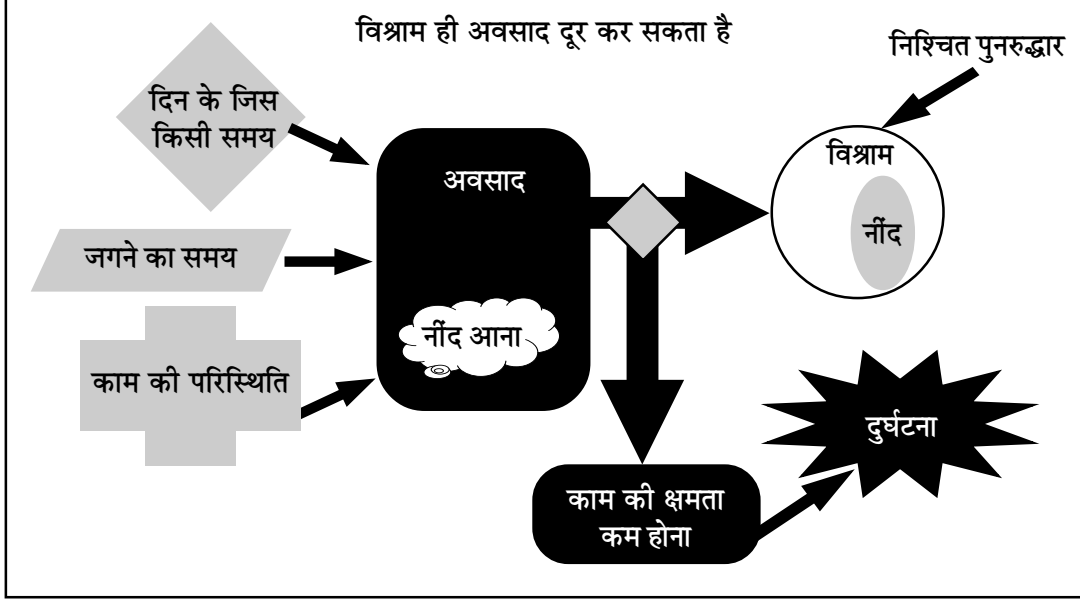
नाविकों को सुरक्षा देने के लिए एवं निर्दिष्ट परिस्थिति में उन्हें सहायता देने के लिए अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर काम शुरू हुआ है। लेकिन दुख की बात है, इस तैयारी की गति काफी धीमी है। आईएलओ २००६ में मेरीटाइम लेबर कन्वेंशन में समुद्र में जो रहकर जो जीविका अर्जन करते हैं, उनके काम के परिवेश के विकास के लिए दीर्घस्थायी परियोजना तैयार किया गया है। लेकिन जहाज रद्द व नाविकों को बंदरगाह में परित्याग को लेकर अविलंब कैसी तैयारी हो रही है, उसे देखना होगा। कार्यतः कन्वेंशन में जब ऐबान्डेन्मेंट या परित्याग को लेकर समाधान के लिए संशोधनी लाया गया है। इसका लक्ष्य है, परित्यक्त नाविकों के लिए एक आर्थिक सुरक्षा का जाल विस्तार करना। लेकिन जब तक उपयुक्त अंतर्राष्ट्रीय समाधान नहीं मिलता है, नाविकों का परित्याग करना चलता ही रहेगा। उनका मूल अधिकार वंचित होगा। उनके परिवार का पारिवारिक जीवन यंत्रणा चलता रहेगा और क्रमशः ध्वंस होता जाएगा। ❖

ट्रेड यूनियन के संपर्क में कॉम. समर मुखर्जी

दिवंगत कम्युनिस्ट नेता समर मुखर्जी जनसंगठनों की भूमिका के संपर्क में आलोचना में ट्रेड यूनियन के शीर्षक लिखे 'हमलोगों के देश के श्रमिक वर्ग के अंश में अभी भी पूंजीपतियों का प्रभाव है। ट्रेड यूनियन आंदोलन जो कि सीआईटीयू द्वारा संचालित हो रहा है वह अर्थनीतिवाद के दुर्बलता से अभी तक निकल नहीं सका है, फिर भी चेतना का मान तुलनामूलक रूप से पहले से विकसित हुआ है। इस अवस्था में श्रमिक वर्ग को एकबद्ध करना व राजनीतिक चेतना के मान को विकसित कर जनतंत्र का व समाजतंत्र के लड़ाई के अग्रणी सैनिक को परिणत करने का दायित्व पार्टी का एवं सीआईटीयू नेतृत्व का है। यह बिल्कुल सहज नहीं है। इसके लिए सीआईटीयू नेतृत्व को राजनीतिक सांगठनिक की ओर से द्रुत शक्तिशाली करना जरूरी है।'

(श्रमिक आंदोलन / नवम्बर २०१३)

विश्राम व नींद के अभाव में नाविकगण अवसाद से भुगत रहे हैं



पिछले संख्या में ही लिखा गया था कि प्रत्येक मनुष्य को जैसे कि विश्राम व नींद की आवश्यकता होती है, प्रत्येक नाविकों को भी नींद की आवश्यकता है। ठीक तरह से नींद व विश्राम नहीं होने पर थकावट आना जरूरी है। मनस्तात्विक के अनुसार नींद व विश्राम के अभाव से काम की क्षति होती है। साधारणतः अतिरिक्त काम का दबाव, यहां तक कि पालक्रमिक या शिफ्ट काम के फलस्वरूप भी थकावट आती है। इसके कारण स्वास्थ्य, खाद्य, उम्र एवं दूसरे विषयों पर भी प्रभाव पड़ता है। एक नाविक जिस थकावट से भुगत रहे हैं, कैसे समझेंगे? नीचे लक्षणों को दिया गया है—

शारीरिक लक्षण :

(१) अधिक समय तक जगा नहीं रह सकता। सिर झुक जाता है। (२) आंख व हाथों का समन्वय तैयार करने में असुविधा होती है। (३) बात कहने पर असुविधा होती है। बात लड़खड़ा जाता है। (४) कुछ उठाना, ठेलना या खींचने की क्षमता कम हो जाती है। (५) हाथ से सामान गिर जाना। (६) शरीर में क्लॉंति अनुभव होना। (७) सिर पकड़ना। (८) सिर झिमझिम करना। (९) हृदयपिंड की गति बढ़ जाना। (१०) द्रुत गति से श्वास आना। (११) हजम नहीं होना। (१२) नींद नहीं आना। (१३) अतिरिक्त पसीना आना। (१४) पैर में दर्द तथा पेशी में तनाव आना। (१५) पेट में गड़बड़ी होना।

मानसिक लक्षण :

(१) दूरी, गति व समय निर्धारण नहीं कर पाना (२) अवस्था का विश्लेषण नहीं कर पाना। जैसे कि खतरा समझने में असुविधा होना इत्यादि।

आवेगजनित लक्षण :

(१) जोखिम लेने में असमर्थ (२) धैर्य खोना व समाजविरोधी कार्यकलाप में युक्त होना (३) अकारण उत्तेजित होना (४) अच्छा काम करने की मानसिकता कम होना (५) मिजाज में परिवर्तन। जैसे कि चिड़चिड़ाहट होना, क्लॉंतिबोध होना, मानसिक दबाव अनुभव इत्यादि। ❖

वर्तमान में जहाज में रहने के समय क्यों एक नाविक अवसादग्रस्त हो जाते हैं ?

इसके जवाब में कहा जाता है, आधुनिक जहाजों का परिवेश में अतिरिक्त काम, अतिरिक्त दबाव। वर्तमान वाणिज्य एवं नौकरी की उन्नत मान में परिवर्तन के फलस्वरूप नाविकों के जहाज में रहने का समय बढ़ गया है। नविकगण छह महीने से एक वर्ष तक घर की ओर नहीं हो सकते। उसके उपरांत काफी समय छुट्टी समाप्त होने के पहले ही नौकरी पर बुला लिया जाता है। फिर, सुरक्षा बढ़ाने के लिए कानून की कार्रवाई बढ़ रही है। जब-तब जहाज का परिदर्शन होता है। नविकों के ऊपर अतिरिक्त दायित्व का बोझ अतिरिक्त समय न देकर लादा जा रहा है। जैसे कि निम्न स्तर का मजाक नाविकों के साथ हो रहा है। ११ सितम्बर, २००६ में अमरीकी आतंकी हमले के बाद बंदरगाह इलाके में सुरक्षा में कार्रवाई हुई है। यहां तक कि जहाज में सुरक्षा अधिकारियों की नई भूमिका भी संयुक्त हो रही है। जैसा कि कोई कंपनी भी इस तरह की पद की सृष्टि नहीं की है। कई सालों से नाविक द्रुत, कठोर, उन्नत काम का वाणिज्यिक दबाव में आबद्ध हुआ है। अतः दिनों दिन जहाज में नाविकों की संख्या कम कर दिया जा रहा है। इस दबाव के फलस्वरूप नाविकों का विश्राम कम हो गया है, दिनों दिन नहीं सोकर काम करना पड़ रहा है। फलस्वरूप वे अवसाद का शिकार हो रहे हैं। इस प्रसंग में हांगकांग शिपआनर्स एसोसिएशन के मैनेजिंग डिरेक्टर ने कहा, 'यह समस्या है कुछ जहाजों में उपयुक्त संख्यक काम के लिए लोग नहीं हैं।' आईटीएफ के एक समीक्षा में देखा गया है कि अधिकांश नाविक कह रहे हैं कि उन्हें १२ घंटे अथवा उससे भी अधिक समय तक काम करना पड़ रहा है। यहां तक कि लगातार १५ घंटे तक काम करना पड़ रहा है। काम का समय सप्ताह में जहाज में ८० घंटे हो गया है। इसके फलस्वरूप स्वास्थ्य की समस्या दिखाई दे रही है। जीवन की सुरक्षा विधित हो रही है। अवसाद सामने आ रही है। काफी समय आत्महत्या की घटनाएं घट रही हैं। अतः नाविकों का उपयुक्त विश्राम व नींद नहीं होने पर अशांति पैदा होगी, समस्या तैयार होगा। आत्महत्या की घटनाएं बढ़ेंगी। नाविकों को तत्काल जागरूकता होना पड़ेगा। ❖

नाविकों को समुद्र में कानूनी सहायता

विभिन्न समय में नाविकों की दिवानी विधि या क्रिमिनल अपराध के कारण दोषी बनना पड़ता है। कुछ सालों से लोगों का अनुमान है कि जहाज उद्योग में दिवानी अपराधों की संख्या बढ़ रही है। कई समय जहाज में इस अपराध के कारण अभियुक्त होने के चलते नाविकों का जीवन कठिन हो गया है। इसके अलावा नाविकों को बंदरगाह से बंदरगाह घुमना पड़ता है। एक-एक देश का एक-एक नियम है। इसके कारण नाविक अपने अनजाने में ही अपराध के दोषी हो जाते हैं। कारण है कि वह कानून नहीं जानते एवं उन्हें बताया भी नहीं जाता है।

कई सालों से अंतर्राष्ट्रीय, राष्ट्रीय एवं आंचलिक स्तर पर जो कानून था, उसे गैर-कानूनी घोषित किया गया है। नाविक वह सभी समाचार जान भी नहीं पाते, फलस्वरूप वह खतरे में पड़ जाते हैं। परिवेशगत, विशेष रूप से समुद्र में तेल दूषण के अपराध में कई समय उन्हें दोषी ठहराया जाता है।

पूरी दुनिया में १५ लाख नाविक प्रत्येक दिन १,००,००० जहाजों में विश्व वाणिज्य का ९० प्रतिशत परिवहन करते हैं। जीवन का अधिकांश समय वह समुद्र में ही बीताते हैं। विश्व के सबसे खतरनाक पेशे के साथ वह जुड़े हैं। भ्राम्यमान ये नाविक सबसे अधिक लांछना, शोषण, दुर्व्यवहार एवं अन्याय के शिकार हैं। जहाज में रहने के समय विभिन्न दुर्घटनाओं का सम्मुखीन होना पड़ता है। अवस्था यह है कि एक नाविक की नियुक्ति एवं रोके रखने के ऊपर भी इसका प्रभाव पड़ता है।

सीफेरर्स राइट इंटरनेशनल (श्री) प्रथम जहाज उद्योग में नाविकों की कानूनी सुरक्षा प्रसंग का उत्थापन किए हैं। वह 'फैक्ट फाइल' तैयार किए हैं। जहां पर नाविकों के नौकरी के क्षेत्र में प्राप्त अधिकार व कानूनी विषय लिपिबद्ध रहेगा। नाविकों को ये सभी बताया जाएगा। फैक्ट फाइल किसी कठिन समस्या में पड़ जाने से किस प्रकार कानूनी सहायता लेकर विपदमुक्त हो सकते हैं इसका परामर्श देगी।

प्रथम फैक्ट फाइल असल में नाविकों को परामर्श देने की 'व्यावहारिक कानूनविद' है। कानूनी परामर्श देने के लिए ही यह संस्था आगे आई है। ❖

विदेश से रुपए पाने के प्रस्ताव के संबंध में सावधान

अचानक अपने मोबाइल फोन अथवा एसएमएस संकेत ध्वनि बता दिया कि आप लाटरी जीते हैं। आपका नाम अंतर्राष्ट्रीय लाटरी के माध्यम से निर्वाचित हुआ है एवं अब आप लखाधिक रुपए के अधिकारी हैं। रुपए का अंक असल में डॉलर में बताया जाता है। आप खुशी से झूम उठते हैं। मोबाइल वार्ता से आप उत्तर दिए। आपको कहा गया कि प्रक्रियाकरण मूल्य या प्रसेसिंग फी बाबद आपको कई हजार रुपए देना होगा। लाखाधिक रुपए के लोभ में आप उनके कहने अनुसार निर्दिष्ट बैंक एकाउंट में रुपए किए। इसके बाद आपके पास से कर-निकाशी मूल्य या टैक्स-डिडक्शन फी मांगा गया। वह भी आप दे दिए। इसके बाद अपेक्षा में बैठे रहे कि डॉलर आपके एकाउंट में जमा पड़ेगा। कारण है कि विदेश से जो आपके साथ संपर्क किए थे, आपका बैंक एकाउंट नंबर ले लिए। दिनों दिनों अपेक्षारत रहे। लाटरी का रुपया आपको नहीं मिला। बैंक के साथ आप संपर्क साधे। बैंक के अधिकारी मुस्करा कर कहे, आपका रुपए पानी में गया। एकदल प्रतारक आपसे कई हजार रुपए लेकर चले गए।

विश्वव्यापी जाल देश-विदेश के पेशादार प्रतारक का दल फैला रखा है। वे साधारणतः मोबाइल फोन में एसएमएस भेजकर या कम्प्यूटर में ई-मेल भेजकर बता देते हैं कि आप लाटरी के माध्यम से लखाधिक रुपए पाए हैं। विदेश से सस्ते में विदेशी मुद्रा में अर्थात डॉलर के रूप में अर्थ प्राप्त की सूचना देखने को मिली। इस प्रतारक का समूह विदेश में काम का अवसर, छात्र-छात्राओं को विदेश में वृत्ति लाभ, पढ़ाई-लिखाई की व्यवस्था विशेष कर विश्व विख्यात विश्वविद्यालय में पढ़ने का अवसर, विदेश यात्रा के लिए वीसा लाभ इत्यादि प्रस्ताव भेजता है। ई-मेल में प्रस्ताव या समाचार लेटर हेड के माध्यम से भेजा जाता है। साथ ही रिजर्व बैंक के लेटर हेड का प्रमाण पत्र या सर्कुलर भी दिखाया जाता है। उसमें रिजर्व बैंक के उच्च निर्वाही अथवा वरिष्ठ अधिकारी का हस्ताक्षर रहता है। यहां तक कि उनका फोन नंबर या ई-मेल आईडी दे दिया जाता है। ये सभी विश्वास में लाने के जिन्हें प्रताड़ना किया जाता है, दिया जाता है। याद रखें यह सब नकली है।

यदि एक बार आप इनके जाल में फंसे तो नाना प्रकार से कर बाबद कई हजार रुपए की हाथ सफाई कर लेंगे। आप समझ ही नहीं सकेंगे। जिस बैंक एकाउंट नंबर वे देते हैं, आप रुपए देने के मात्र से वह रुपए उठा लेते हैं। नये तरीके से और भी रुपए मांगते हैं। आपका लाभ बढ़ा देते हैं। आप उस रुपए को जमा देने पर देखेंगे कि सभी रुपए गायब हो गए हैं। यहां तक कि बैंक एकाउंट का कोई अस्तित्व भी नहीं रह गया है।

रिजर्व बैंक ऑफ इंडिया विज्ञप्ति जारी कर कहा है, इस प्रताड़ना से सावधान रहें। कई समय प्रचार किया जाता है कि आरबीआई के एकाउंट में विदेश से काफी रुपए जमा किए गए हैं। मांग करने पर ही वह रुपए मिलेगा। आरबीआई इस एकत्रित रुपए आपका या आपके संस्था को दे देगी। यह भी नकली है। आरबीआई कह रही है, अर्थ बांटने के लिए किसी व्यक्ति/कंपनी/अच्छि/संस्था इत्यादि के नाम से कोई एकाउंट रिजर्व बैंक नहीं रखती। इसके अलावा रिजर्व बैंक अपना कोई अधिकारी को रुपए देने की क्षमता नहीं देता।

अतः सावधान। विशेष कर जो जहाज में काम करते हैं, वह कई समय इन सब जाल खबरों को नहीं जानते। इस तरह का कोई मैसेज आने से खोलने या उत्तर देने की जरूरत नहीं। मैसेज को मिटा दें। ई-मेल आने से उसे नष्ट कर दें। याद रखिए, भारत में रहने वाले कोई व्यक्ति इस प्रकार का अर्थ संग्रह या विदेश में भेजने या विदेश में भेजने की प्रक्रिया के साथ प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से युक्त रहने पर विदेशी मुद्रा विनिमय कानून १९९९ का लंघन करने के कारण उसके खिलाफ व्यवस्था ग्रहण किया जाएगा। इसके लिए मोटा रुपए जुर्माना, यहां तक कि जेल तक हो सकता है।

अतः प्रतारक के जाल में पड़ने से पहले ही सावधान।

विश्व एड्स दिवस २०१३ का पालन



विश्व को स्वस्थ लोगों के रहने के उपयुक्त करने के लिए एवं विश्वव्यापी मृतो रोग एचआईवी/एड्स के खिलाफ जागरूकता व लड़ाई के तौर पर १९८८ से विश्व स्वास्थ्य संस्था या 'हू' १ दिसम्बर को अंतर्राष्ट्रीय एड्स दिवस पालन करता है। १९९५ में राष्ट्रसंघ इस दिन को 'विश्व एड्स दिवस' के रूप में मान्यता दिया। इस साल इस दिन का मूलमंत्र या थीम 'गेटिंग टू जीरो' था। विश्व के प्रत्येक देशों में विभिन्न संगठन १ दिसम्बर को विश्व एड्स दिवस का पालन करता है। एक ही तरह से अंतर्राष्ट्रीय परिवहन श्रमिक संगठन 'आईटीएफ' भी इस दिन को विभिन्न कार्यक्रम ग्रहण करता है। भारतीय नाविकों का वृहत्तम संगठन फारवर्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इंडिया के सहयोग से पश्चिम बंगाल के नदीया जिले के राणाघाट शहर में आईटीएफ के सौजन्य से विश्व एड्स दिवस का पालन किया



गया। एचआईवी/एड्स एडुकेटर लिटन साहा राणाघाट मिशन गेट के संयोग स्थल पर राष्ट्रीय राजमार्ग के ऊपर शिविर स्थापन कर १ व २ दिसम्बर २०१३ को एड्स विरोधी प्रचार चलाए। इन दो दिन में ७०० परिवहन कर्मचारियों को एचआईवी/एड्स के बारे में जागरूक किया गया। इनमें ४०० ट्रक ड्राइवर व कर्मचारी अपना नाम पंजीकृत कराए। शिविर में आम लोगों की संख्या नजिरविहीन थी। वे एचआईवी/एड्स संबंधी पुस्तिका व प्रचार पत्र, आईईसी सामान ले गए। बहुत से लोगों के प्रश्नों का जवाब दिया गया। शब्द नियंत्रण व्यवस्था को व्यवहार कर आम लोग, परिवहन श्रमिक विशेषकर ट्रक कर्मियों को एचआईवी/एड्स संबंधी जागरूक किया गया। इस कार्यक्रम



में लिटन साहा को राणाघाट नेटवर्क फॉर पिपल्स लिविंग विथ एचआईवी/एड्स सोसाइटी ने सहायता किया। बहुतों ने सोसाइटी के कार्यालय का कार्ड भविष्य में संपर्क करने के लिए ले गए।

दूसरे दिन २ दिसम्बर को दोपहर में ५० लोगों को लेकर पदयात्रा किया गया एवं शिविर से आईटीएफ संबंधी प्रचार पत्र, तास, कंडोम वितरित किया गया। इसके अलावा वीडियो में चित्र दिखाया गया। राणाघाट मिशन गेट पर इस कार्यक्रम को करने का मुख्य कारण था राष्ट्रीय राजमार्ग से काफी संख्या में ट्रकों का आना-जाना। फलस्वरूप टारगेट ग्रुप को पाया जाता है। इसके अलावा लिटन साहा ने कहा कि आम लोगों का भारी पैमाने पर सहयोग मिलता है। ❖