फाइल संख्या: 23-सीआईआर/1/2024-क्रू-नौमनि (कम्प्यूटर नंबर: 29100) दिनांक: 03.06.2024

<u>सलाह</u>

विषय: समुद्रकर्मियों हेतु भारतीय रोज़गार और नियोजन कंपनियों के कपटपूर्ण कार्यकलापों के प्रति समुद्रकर्मियों और उनके परिवार के सदस्यों को सलाह – संबंधी ।

नौवहन महानिदेशालय को समुद्रकर्मियों, समुद्रकर्मियों के परिवारों और समुद्रकर्मी यूनियनों से ऐसे कई अभ्यावेदन मिले हैं कि भारतीय समुद्रकर्मियों को विश्व भर के विभिन्न पत्तनों पर लावारिस छोड़ दिए जाने/फंस जाने/गिरफ्तार कर लिए जाने/रोक कर रखे जाने की भारी चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है। इसके अलावा, इन्टरनेशनल ट्रान्सपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन (आईटीएफ) द्वारा हाल की ही अपनी रिपोर्ट में कहा गया है कि भारतीय समुद्रकर्मियों वाले तमाम जलयान और इनमें से बड़ी संख्या में फ्लैग्स ऑफ कन्वीनिएन्स (एफओसी) वाले जलयान, लावारिस छोड़े जा रहे हैं और पता चला है कि इनमें भारी विनियामक अनदेखी की गई है।

2. जबकि, ऐसा पाया गया है कि फ्लैग्स ऑफ कन्वीनिएन्स (एफओसी) का मतलब वाणिज्य पोत को पोत स्वामियों के देश के अलावा किसी और देश में रजिस्टर करवाना होता है, प्राय: यह ऐसा देश होता है जहां नियम-कानून कम सख़्त होते हैं और टैक्स भी अपेक्षाकृत रूप से कम होता है। एफओसी के अंतर्गत रजिस्टर किए गए पोतों पर रजिस्ट्रेशन के देश वाले कानून लागू होते हैं न कि स्वामी के अपने देश के कानून और इससे पोत स्वामियों को आर्थिक लाभ भी होता है लेकिन निम्नस्तरीय कार्य स्थितियों, समुद्रकर्मियों के शोषण हेतु इनकी निरंतर आलोचना भी होती रही है जिससे समुद्रीय जगत में विनियामक कमियां आती हैं।

3. जबकि, निदेशालय के ध्यान में यह बात भी आई है कि भारत में रजिस्टर्ड कुछ ऐसे अभिकरण जो भारतीय समुद्रकर्मियों के रोज़गार और नियोजन कार्य में लगे हैं (आरपीएसएल) वे भारतीय समुद्रकर्मियों को रोज़गार दिलाने की प्रक्रिया के दौरान धोखाधड़ी पूर्ण कृत्य करने में लगे हुए हैं और वे भारतीय समुद्रकर्मियों की भलाई तथा उनके अधिकारों के लिए जोखिम का कारक बन रहे हैं।

4. जबकि, समुद्रकर्मियों के लिए यह अनिवार्य किया गया है कि उनकी भर्ती वाणिज्य पोत परिवहन (समुद्रकर्मियों की भर्ती और नियोजन) नियम, 2016 के अंतर्गत विदेशी पोत स्वामियों की ओर से समुद्रकर्मियों की भर्ती और नियोजन (आरपीएस) का कार्य ऐसे अभिकरणों के माध्यम से हो जो समुद्रकर्मियों हेतु भारत में पंजीकृत और अनुमोदित भर्ती और नियोजन (आरपीएस) अभिकरण हों। उक्त भर्ती प्रकियाओं का पालन करने हेतु आरपीएस अभिकरणों से यह अपेक्षा है कि वे अब निदेशालय के ई-गवर्नेंस सिस्टम के माध्यम से समुद्रकर्मियों को ई-माइग्रेट करें।

5. जबकि, भारतीय समुद्रकर्मियों की भर्ती हेतु ई-माइग्रेट सिस्टम की शुरुआत नौवहन महानिदेशालय ने दिनांक 11.8.2017 की वाणिज्य पोत परिवहन सूचना 07/2017 के माध्यम से इस लक्ष्य के चलते की थी कि लाइसेन्स रहित आरपीएस एजेन्सियों द्वारा विदेशी ध्वज वाले जलयानों पर भर्ती और नियोजित भारतीय समुद्रकर्मियों के समक्ष आने वाली चुनौतियों से निपटा जा सके। उक्त सिस्टम से भर्ती में नियमादि के पालन के साथ-साथ इस पर नजर बनी रहती है साथ ही इससे पारदर्शिता और विनियमों का अनुपालन भी सुनिश्चित होता है।

6. जबकि, इसके आरंभ से ही, निदेशालय ने इसके प्रभावी रूप से कार्य करने को सुनिश्चित करने हेतु, ई-माइग्रेट सिस्टम में समुद्रकर्मियों के डेटा अपलोड करने को आसान करने हेतु भारतीय पोत स्वामियों और आरपीएस प्रदाताओं के साथ कई बार निरंतर समीक्षा और अभिमुखीकरण सत्रों का आयोजन किया है।

7. जबकि, ई-माइग्रेट सिस्टम के भीतर, भर्ती प्रक्रिया के दौरान आरपीएस एजेन्सियों को एक पृष्ठ विशिष्ट पर ले जाया जाता है जहां उन्हें समुद्रकर्मी का डेटा प्रस्तुत करना होता है। अपेक्षित डेटा प्रस्तुत करने के बाद, सिस्टम-जेनरेटेड एसएमएस एलर्ट के अलावा ईमेल भी समुद्रकर्मियों के रजिस्टर्ड ईमेल पर भेजा जाता है और इसे आरपीएस एजेन्सियों के रजिस्टर्ड ईमेल आईडी पर भी भेजा जाता है, जिससे तयशुदा जलयान हेतु आरपीएस एजेन्सी के माध्यम से समुद्रकर्मी की भर्ती की पुष्टि होती है।

8. जबकि, उक्त अपलोड किया गया डेटा ऑनलाइन माध्यम से ब्यूरो ऑफ इमिग्रेशन (बीओआई) को हर तीन (03) घंटे के बैच में भेजा जाता है, इसके अलावा सामान्य इमिग्रेशन क्लीयरेन्स (ईसी) डेटा बैच भेजा जाता है। इमिग्रेशन के चैकप्वाइन्ट पर आने के बाद, जिन समुद्रकर्मियों का डेटा सिस्टम में प्रविष्ट है उनकी जानकारी एयरपोर्टों या बंदरगाहों पर सत्यापन और आसानी से जा पाने हेतु बीओआई कार्मिकों को तत्काल ही उपलब्ध होती है।

9. जबकि, भारत से जब उन्हें जाना होता है और जब कार्य संभालने के पोर्ट पर आना होता है उसके बाद निम्नोक्त बातों का होना बताया गया है:

1. बेईमान/धोखेबाज़ आरपीएस एजेन्सियों द्वारा समुद्रकर्मियों से प्राय: यह कहा जाता है कि वे प्रारंभिक रूप से तय किए गए जलयानों की बजाय अन्य जलयानों पर कार्यभार संभाल लें, उन्हें कई कारण बताए जाते हैं जैसे कि जहां उन्हें कार्यभार संभालना है वहां से जलयान जा रहा है या जहां उन्हें कार्यभार संभालना है उस पत्तन पर जलयान के आने में अभी समय लगेगा।
2. आरपीएस एजेन्सियों द्वारा कही गई किसी और जलयान पर कार्यभार संभालने की बात जो समुद्रकर्मी मान जाते हैं वे अपने आपको ऐसे जलयानों पर पाते हैं जो न्यूनतम सुरक्षा मानकों पर भी खरे नहीं उतरते या जो घटिया क्वालिटी की वजह से लावारिस छोड़ दिए गए हैं।
3. आरपीएस एजेन्टों द्वारा रोज़गार दिए जाने संबंधी जो एग्रीमेन्ट या कॉन्ट्रैक्ट दिए जाते हैं वे या तो अमान्य होते हैं या फिर बिना किसी प्राधिकार के पोत स्वामियों और समुद्रकर्मियों के बीच हस्ताक्षरित होते हैं।

10. जबकि, इस तरह की चिंताजनक गतिविधियों के परिणामस्वरूप, भारतीय समुद्रकर्मियों को प्राय: ऐसी स्थितियों का सामना करना पड़ता है कि उन्हें लावारिस छोड़ दिया गया है या वे कहीं फंस गए हैं और उन्हें उनकी मजदूरी भी नहीं मिली है तथा खाने-पीने का सामान, पीने लायक पानी और जलयान पर रहते जो बुनियादी जरूरतें होती हैं वे भी उनके पास नहीं हैं। किन्हीं और जलयानों पर कार्यभार संभालने संबंधी जो सलाह बेईमान/धोखेबाज आरपीएस एजेन्सियों द्वारा दी जाती है उससे होता यह है कि उन्हें ऐसे पोतों पर लगा दिया जाता है जो न्यूनतम सुरक्षा मानकों पर भी खरे नहीं उतरते या फिर घटिया क्वालिटी की वजह से समुद्रकर्मियों को होने वाले जोखिमों को और बढ़ा देते हैं।

11. इसके अलावा, पोत स्वामियों और समुद्रकर्मियों के बीच अनधिकृत रूप से हस्ताक्षरित अमान्य रोजगार एग्रीमेन्टों या कॉन्ट्रैक्टों के होने की वजह से कई बार समुद्रकर्मियों को और भी चुनौतियों का सामना करना पड़ता है, इससे वे समुद्र में अजीबोगरीब विपत्ति की स्थिति में अपने आपको खड़ा पाते हैं।

12. उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए और इन अप्रत्याशित जोखिमों से समुद्रकर्मियों के हितों की रक्षा के लिए नौवहन महानिदेशालय भारतीय समुद्रकर्मियों और उनके परिवारीजनों के लिए निम्नोक्त परामर्शी जारी करता है:

1. समुद्रकर्मियों को सलाह दी जाती है कि वे सीफेयरर्स एम्प्लोयमेन्ट एग्रीमेन्ट्स (एसईए) पर हस्ताक्षर करने से पहले भर्ती एजेन्सियों की पूरी जांच-पड़ताल कर उनके बारे में पता लगा लें।
2. समुद्रकर्मियों को सलाह है कि वे समस्त उपलब्ध स्रोतों से आरपीएस एजेन्सी से संबंधित प्रामाणिक जानकारी को सत्यापित कर लें और उसकी प्रतिष्ठा का पता लगा लें, प्रतिष्ठित समुद्रीय संगठनों, समुद्रकर्मी यूनियनों या प्राधिकारियों से मार्गदर्शन लें और रोजगार संबंधी कॉन्ट्रैक्ट की शर्तों की ध्यानपूर्वक समीक्षा कर लें।
3. आरपीएस एजेन्सियां जब समुद्रकर्मियों से अन्य जलयानों पर कार्यभार ग्रहण करने की सलाह दें तब, समुद्रकर्मियों को सलाह दी जाती है कि वे तब तक उनका कहा न मानें जब तक कि भारतीय रजिस्टर्ड आरपीएस एजेन्सी के अधिकृत हस्ताक्षरकर्ता द्वारा ही मान्य सीफेयरर्स एम्प्लोयमेन्ट एग्रीमेन्ट्स हस्ताक्षर न किए गए हों।
4. इस परामर्शी के साथ संलग्न अनुलग्नक 1 में दिए अनुसार संपर्क विवरणों पर इन घटनाओं की तत्काल जानकारी प्रदान करें और यह जानकारी डीजी शिपिंग की निम्नोक्त वैबसाइट पर भी उपलब्ध है:

   [https://dgshipping.gov.in/writereaddata/News/20240510013257498482 8ContactPointsforseafarers.pdf]

   घटिया क्वालिटी के निम्नस्तरीय जलयानों या सुरक्षा अपेक्षाओं पर खरे न उतरने संबंधी अपनी शिकायतों के बारे में नौवहन महानिदेशालय या मुंबई स्थित इसके संबद्ध/अधीनस्थ कार्यालयों को भी जानकारी प्रदान करें।

5. समुद्रकर्मी यह नोट कर लें कि यदि पोत स्वामी/आरपीएस एजेन्ट जवाब दे रहे हैं और जलयानों का पीएन्डआई प्रमाणपत्र मान्य है और समुद्रकर्मियों को उनकी मजदूरी, भोजन, आवास, पेय जलापूर्ति, जीवनरक्षा हेतु ईंधन और चिकित्सीय देखरेख उपलब्ध नहीं करवा रहे हैं तो समुद्रकर्मी को चाहिए कि वह सीधे ही जलयान के मास्टर को सूचित करके या समुद्रकर्मी यूनियन के माध्यम से जलयानों के पीएन्डआई बीमाकर्ता से संपर्क कर अपने अधिकारों का प्रवर्तन करवाए जिससे मजदूरी के भुगतान होने और समुद्रकर्मी के नि:शुल्क अपने देश लौटकर आने हेतु एमएलसी के अंतर्गत जलयानों की वित्तीय सुरक्षा प्रणाली को स्थापित किया जा सके (चार मास तक के लिए)।
6. समुद्रकर्मी यह नोट करें कि यदि पोत स्वामी/आरपीएस एजेन्ट जवाब नहीं दे रहे हैं और जलयान पीएन्डआई प्रमाणपत्र मान्य नहीं है और समुद्रकर्मियों को न तो मजदूरी का भुगतान किया गया है, न ही भोजन, आवास, पेय जलापूर्ति ही की जा रही है, न ही जीवन रक्षा हेतु ईंधन और चिकित्सीय देखरेख उपलब्ध है तो समुद्रकर्मी को चाहिए कि वह तत्काल अपनी समुद्रकर्मी ट्रेड यूनियन या भारतीय दूतावास या भारतीय कोन्सूलेट से या कल्याण संगठनों से संपर्क करे ताकि स्थानीय वकील की व्यवस्था की जाए जिससे पोत को बंदी बनाकर इसे न्यायालय के सुपुर्द किया जाए जो मैरीटाइम लिएन को कुर्क करे और मैरीटाइम लिएन के अंतर्गत उनके अधिकारों का प्रवर्तन करवाया जाए, या समुद्रकर्मियों की मजदूरी और उनके अपने देश वापस लौटने हेतु भुगतान के लिए पोत का मूल्य पर्याप्त न हो तो संबंधित पत्तन प्राधिकरण से अनुरोध किया जाए कि पत्तन में उसके सिस्टर शिप/पोत स्वामी के अन्य जलयान को बंदी बनाया जाए।
7. समुद्रकर्मी को जब लावारिस छोड़ दिया जाए तो उन्हें सलाह है कि वे अपने जीवन की रक्षा करने, आवास, भोजन, जल आदि हेतु स्थानीय पत्तन प्राधिकरण, नॉन-प्रॉफिट संगठनों, अपनी स्थानीय ट्रेड यूनियनों, कल्याण संगठनों के माध्यम से और स्थानीय हाईकमीशन इन्डिया (एचसीआई) से तब तक सहायता की मांग करें जब तक कि जलयान को बंदी न बना लिया जाए और इसे नीलाम करके जब तक समुद्रकर्मियों की मजदूरी (अधिकतम 4 मास तक) और अपने देश वापस लौटने संबंधी मामले का निपटान जलयान को नीलाम करके न कर दिया जाए।
8. समुद्रकर्मियों को सलाह है कि यदि समुद्रकर्मियों को इस बात का जोखिम है कि उन्हें रोक कर निर्वासित कर दिया जाएगा तो वे अपने जोखिम पर काबू पाने ओर जल्द अपने देश वापस लौटने हेतु स्थानीय वकील की सहायता लें।

9. सुमुद्रकर्मियों को प्रोत्साहित किया जाता है कि वे इस परामर्शी के साथ संलग्न अनुलग्नक 2 में दिए अनुसार दलालों/एजेन्टों से सतर्क रहें और लावारिस छोड़ दिए जाने संबंधी चेतावनी संकेतों के प्रति सतर्कता बरतें और अपने अधिकारों को प्रबलित रखें न कि हालत में सुधार आने की प्रतीक्षा करते रहें।

13. शोषण को यथासमय रोके जाने और भर्ती क्षेत्र के भीतर जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए यह अनिवार्य है कि समय से जानकारी प्रदान कर सहायता की मांग की जाए। उपर्युक्त को दृष्टिगत रखते हुए, समुद्रकर्मियों को सशक्त रूप से प्रोत्साहित किया जाता है कि धोखाधड़ी की स्थितियों का संदेह या सामना होने पर वे अपने अधिकारों का हनन न होने दें और समस्त संगत प्राधिकारियों या सहयोगी संगठनों से सहायता की तत्काल मांग करें।

14. इसे नौवहन महानिदेशक के अनुमोदन से जारी किया जाता है।

कैप्टन (डॉ.) डेनियल जोसेफ़
उप नौवहन महानिदेशक (क्रू)

अनुलग्नक(एकाधिक): यथोपरि

सेवा में,

1. समस्त समुद्रकर्मी और उनके परिवारीजन
2. भारतीय पोत स्वामी
3. अनुमोदित भारतीय आरपीएस एजेन्सियां
4. अनुमोदित भारतीय नौवहन कंपनियां (डीओसी)
5. समुद्रकर्मी यूनियनें
6. अनुमोदित एमटीआई

(अस्वीकरण: हिंदी या अंग्रेज़ी पाठ में असमानता होने या कानूनी विवाद की स्थिति में मूल अंग्रेज़ी पाठ ही मान्य होगा)