

এবছরটা ভাল কাটুক

আ

রও একটা বছর শেষ হল। বিগত বছর ভারতীয় নাবিকদের জন্য কোন সুখবর বহন করেনি। ২০১০ সালে যে আঁ নাবিক স্বার্থ বিরোধী চুক্তি করেছিল জাহাজ মালিক পক্ষ এবং তাদের তাঁবেদার ইউনিয়ন, ফরোয়ার্ড সীমেন'স ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া তার বিরুদ্ধে মুম্বাই হাইকোর্টে আবেদন জানায় এবং আদালত ট্রাইবুনাল গঠন করে সব দিক খতিয়ে দেখার নির্দেশ দিয়েছিলেন। গত বছর সেই ট্রাইবুনাল গঠিত হয়েছে বটে, কিন্তু মালিক পক্ষ ও তার তাঁবেদার ইউনিয়ন সুপ্রিম কোর্টে গিয়েছে। ফলে নাবিকদের অপেক্ষা করতেই হচ্ছে। জাহাজে জাহাজে ম্যানিং কমিয়ে দেওয়া হয়েছে। এবিষয়ে এখনও নিষ্পত্তি হয়নি।

বিগত বছরে নাবিকদের গ্র্যাচুয়িটির টাকা বেনামী ট্রাস্টে হস্তান্তরিত হওয়ার খবর প্রকাশিত হয়েছিল, যা খুবই উদ্দিগ্নের। এফ এস ইউ আইয়ের সাধারণ সম্পাদক সাধন কাঞ্জিলাল সমস্ত ঘটনা ডি জি শিপিংকে লিখে জানিয়েছিলেন এবং সমস্যার আশু সমাধান দাবি করেছিলেন। এখনও পর্যন্ত এ বিষয়ে কি কি পদক্ষেপ করা হয়েছে, তা জানা যায়নি। নাবিকদের কষ্টার্জিত টাকা সীমেন'স ওয়েলফেয়ার ফান্ডে জমা না পড়ে একটা ভুঁইফোড় ট্রাস্টের তহবিলে কি করে গেল, সেই রহস্য জানা গেছে। যে নাবিকদের টাকা হস্তান্তরিত হয়েছে তারা সকলেই অফশোর ভেসেলসের কর্মী। জানা গেছে সরকারি কর্মী, ম্যানিং এজেন্ট সহ কয়েকজন স্বঘোষিত নেতাও এই কাজে জড়িত। এফ এস ইউ আই অবিলম্বে সত্য উদ্ঘাটন করে দোষীদের দৃষ্টান্ত মূলক শাস্তির দাবি করছে। বেশ কয়েকবছর আগে প্রভিডেন্ট ফান্ডের টাকা তহরুপ হওয়ার পর গ্র্যাচুয়িটির টাকা হস্তান্তর নি:সন্দেহে একটি উল্লেখযোগ্য কেলেঙ্কারি।

বিগত বছরের শেষের দিকে জানা গিয়েছিল, জাহাজ পরিচালকরা নাবিকদের উপযুক্ত বেতন এবং সুযোগ সুবিধা কেড়ে নেওয়ার চেষ্টা অব্যাহত রেখেছেন। পাশাপাশি তারা বেড়ানোর নামে লক্ষ টাকার দুর্নীতিতে জড়িয়ে পড়েছেন। এসম্পর্কে বিস্তারিত খবর আমরা এই পত্রিকায় প্রকাশ করেছিলাম।

জাহাজে নাবিকদের উপর কাজের চাপ বাড়ছে, অনিয়ম বাড়ছে। নানা ধরনের অত্যাচারের পাশাপাশি যৌন হেনস্তার খবরও প্রকাশ হয়ে পড়ছে। অবিচারের বলি হয়েছিলেন ভারতীয় ডেক ক্যাডেট উমাশঙ্কর মাহাতো। জাহাজের চিফ অফিসারের নির্যাতন সহ্য করতে না পেরে তিনি সমুদ্রের জলে ঝাঁপ দেন। তার দেহ খুঁজে পাওয়া যায়নি। এঘটনা ভারতীয় নাবিকদের কাছে যেমন বেদনার, তেমনি নিন্দার।

রাজনৈতিক দিক থেকেও বিগত বছর ভালো কাটেনি। কেন্দ্রের ইউপিএ সরকারের একের পর এক দুর্নীতি প্রকাশ্যে এসেছে। সেইসব দুর্নীতিতে মন্ত্রী থেকে আমলা জড়িয়ে আছেন। জঙ্গী হানা বেড়েছে। নিহত হয়েছেন বহু মানুষ। পশ্চিমবঙ্গের শাসকদলের স্বৈরাচারী রূপ প্রকাশ্যে এসেছে। মিথ্যা প্রতিশ্রুতির বন্যা বইছে। মানুষের ন্যূনতম চাহিদাগুলি না মিটিয়ে প্রতিদিন উন্নয়নের পঞ্জিকা প্রকাশ করা হচ্ছে। এক ভুতুরে শাসন ব্যবস্থার মধ্যে বাস করছে পশ্চিমবঙ্গবাসী।

এই অন্ধকারের মধ্যে দিয়েই ২০১৪ সালের ভোরের সূর্য উঠল। দেশের জনসাধারণের সঙ্গে নাবিকরাও আশা করছেন, এবছর নিশ্চয় তাদের জন্য ভাল খবর আসবে।

আমরাও সেই আশা করি। সকল নাবিক, তাদের পরিবার এবং সংশ্লিষ্ট সকলকে নতুন বছরের প্রীতি ও শুভেচ্ছা জানাই। ❖

সম্পাদক: অনিলবরন দাস

সম্পাদক মন্ডলী: সাধন কাঞ্জিলাল / উপেন্দ্র রায় / সমরেন্দ্র মন্ডল

রেজিস্টার্ড কার্যালয়: ১৪/১এফ কবিতীর্থ সরণী, কলকাতা — ৭০০ ০২৩

সম্পাদকীয় কার্যালয়: ২২/১এ মোহনচাঁদ রোড, কলকাতা — ৭০০ ০২৩

দূরভাষ: ২৪৫৯ ৬০১৮/১৮০৭/৪৮৬৮, ফ্যাক্স: ৯১-৩৩-২৪৫৯৫৯৬১

ইমেল: samudradarpan@fsui.org ওয়েব সাইট: www.fsui.org

জাহাজে পণ্য বোঝাই বা খালাস করা নাবিকদের কাজ নয়



নাবিকদের দিয়ে জাহাজে পণ্য বোঝাই বা বাঁধার কাজ করানো ক্রমশ বাড়ছে। এ কাজ প্রচণ্ড বিপদের, ঝুঁকির কাজ। অভিজ্ঞ প্রশিক্ষিত কর্মী ছাড়া এই ধরনের কাজ করানো নিয়মবিরুদ্ধ। তা ছাড়া এই সব কাজ করার দায়িত্ব প্রশিক্ষিত ও অভিজ্ঞ ডককর্মীদের। নাবিকদের দিয়ে জাহাজে পণ্য বোঝাই অথবা বাঁধার কাজ করানো হয় অতিরিক্ত অর্থের লোভ দেখিয়ে। অফিসারদেরও মোটা টাকার ভাতা দেওয়ার প্রলোভন দেখায় যেন তারা নাবিকদের দিয়ে এই ধরনের কাজ করিয়ে নেয়। বন্দরে জাহাজ ঢোকানোর আগে নাবিকদের বলা হয় পণ্য বাঁধার দড়ি আলাগা করে দিতে। এর কারণ বন্দরে পণ্য

খালাসের কাজ দ্রুত করা। কিন্তু এই ধরনের কাজ কতটা বিপজ্জনক তা সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ মনে রাখেন না।

জাহাজে পণ্য বোঝাই, বাঁধা বা খালাস করা নাবিকদের পক্ষে বিপজ্জনক কেন ?

এর উত্তরে বলা যায়, উপযুক্ত প্রশিক্ষণ না থাকলে যে কোন নাবিকের পক্ষেই এই ধরনের কাজ করা ঝুঁকির বিষয়। এগুলি বন্দর শ্রমিকদের কাজ, নাবিকদের নয়। তাছাড়া এই সব কাজ করার ফলে কাজের সময় বেড়ে যায়, বিশ্রামের সময় পাওয়া যায় না। ফলে অবসাদ আসে। আপনি হয়তো জানেন না যে, আপনাকে কম টাকায় কাজ করিয়ে নিয়ে জাহাজ মালিকরা অনেক টাকা রোজগার করে নিচ্ছে। বন্দর কর্মীরা নাবিকদের দক্ষতাকে শ্রদ্ধা জানায়। পরিবর্তে তারা বলেন, পণ্যতে হাত লাগানোর কাজটা অভিজ্ঞদের উপরেই ছেড়ে দেওয়া ভাল।

তাহলে নাবিকদের পণ্য সংক্রান্ত কাজ করতে বলা হয় কেন ?

নাবিকদের দিয়ে পণ্যসংক্রান্ত কাজ করানো জাহাজ শিল্পে ব্যাপকভাবে বাড়ছে। জাহাজ শিল্পে বেনিয়ম এবং উদারীকরণের যে বিস্তৃতি ঘটছে এটা তারই অংশ। মালিকদের সম্মতিতেই জাহাজে নাবিকদের দিয়ে পণ্য বোঝাই করা, বাঁধার কাজ করানো হয়। দেশের সরকারও এই বেআইনি কাজ সমর্থন করছে। জাহাজ মালিকদের লক্ষ্য খরচ কমানো। তারা নাবিক ও বন্দর শ্রমিক আরও কমিয়ে দিতে চাইছে। কম পয়সায় বেশি কাজ করিয়ে নিতে চাইছে। এইভাবে নাবিক ও বন্দর শ্রমিকদের দীর্ঘদিনের কষ্টকর লড়াইয়ের ফলে অর্জিত অধিকারগুলি খর্ব করে দেওয়া হচ্ছে। তারা চেপ্টা চালাচ্ছে প্রশিক্ষিত, অভিজ্ঞ এবং নথিভুক্ত বন্দর শ্রমিকদের কর্মচ্যুত করতে। কোন কোন ক্ষেত্রে বন্দরে অস্থায়ী, অনভিজ্ঞ এবং অনথিভুক্ত শ্রমিক নিয়োগ করা হচ্ছে জাহাজে পণ্য বোঝাই ও খালাসের কাজ করার জন্য।

আইটিএফ এক প্রতিবেদনে বলেছে, জাহাজ মালিকরা চাইছে বন্দর শ্রমিকদের ট্রেড ইউনিয়ন কার্যক্রম দুর্বল করে দিতে। আসলে ইউনিয়ন ভেঙে দিতে চাইছে। কারণ তারা জানে সংগঠিত বন্দর শ্রমিকরা যথেষ্ট শক্তির অধিকারী। তারা সেই সংগঠিত শক্তি বিভিন্ন সময়ে প্রয়োগও করে। নিজেদের অধিকারের সপক্ষে তারা দৃঢ় প্রতিজ্ঞ। নাবিক সহ অন্যান্য শ্রমজীবীদের লড়াইয়ের প্রতি তারা সংহতি জানায়। বাস্তবিক পক্ষে, বন্দর শ্রমিকদের প্রতি সহমর্মিতা দেখানোর জন্য নাবিকদের পণ্য বোঝাই বা খালাসের কাজ প্রত্যাখ্যান করা উচিত। জাহাজে নাবিকদের উন্নত কাজের শর্ত এবং পরিবেশের লড়াইয়ে জেতার জন্য এই প্রত্যাখ্যান খুবই দরকার। মনে রাখতে হবে বন্দর শ্রমিকরা হলেন নাবিকদের স্বাভাবিক মিত্র।

কেন পণ্য বোঝাই বা খালাস করা নাবিকদের পক্ষে ক্ষতিকর ?

জাহাজে পণ্য বোঝাই করা বা খালাস করা নাবিকদের কাজ নয়। কেননা তারা এজন্য বিশেষ প্রশিক্ষণ পাননি। ফলে নাবিকদের জীবনে বিপদ আসতে পারে। এ প্রসঙ্গে একটি ঘটনা হয়তো সকলের মনে আছে। ২০০৭ সালের জানুয়ারি মাস। একজন ফিলিপিনীয় নাবিক আট টন কন্টেনারের নীচে চাপা পড়ে মারা যান। ঘটনাটি ঘটেছিল অ্যান্টিগুয়া এবং বারবুডা পতাকাবাহী জাহাজে। জাহাজটি নেদারল্যান্ডসে রটারডাম বন্দরে দাঁড়িয়েছিল। যখন জাহাজের নাবিকরা পণ্য বাঁধাছিলেন তখনই এই দুঃখ জনক ঘটনা ঘটে। ঠিক মতো পণ্য না বাঁধতে পারার ফলে সমুদ্র পথেই তো কত দুর্ঘটনা ঘটে যায়।

দ্বিতীয়ত, পণ্য বোঝাই ও খালাস করার কাজ করতে গিয়ে প্রচুর সময় ও শ্রম দিতে হয়। এর ফলে তাদের অতিরিক্ত মানসিক চাপ বাড়ে। তারা অবসাদগ্রস্ত হয়ে পড়ে। এমনিতেই দীর্ঘসময় কাজ, জাহাজ যাতায়াতের আটোসাঁটো নির্ঘন্ট, এক বন্দর থেকে অন্য বন্দরে দ্রুত ঘোরাফেরা করার ফলে নাবিকরা ইতিমধ্যেই অবসাদে ভুগছেন। তার উপর যদি পণ্য বোঝাই, বাঁধা বা খালাসের কাজ করতে হয়, তাহলে নাবিকের জীবন সংশয় হতে পারে। ইদানিং বন্দরে ঠিকমত বিশ্রামের সময়ও পাওয়া যায় না। হয়তো কোন নাবিক ভাবছেন বন্দরে পৌঁছে পরিবারের সঙ্গে যোগাযোগ করবেন, খবর নেবেন কে কেমন আছে, তা আর হয়ে ওঠে না। জাহাজ ছেড়ে দেয়। হতাশ হয়ে পড়েন নাবিক। অবসাদ কুরে কুরে খায়। অনেক সময় দুর্ঘটনা ঘটে যায়। মাঝ সমুদ্রে কিংবা বন্দরে এভাবেই দুর্ঘটনার শিকার হন নাবিকরা।

তাহলে, যদি কোন নাবিককে জাহাজের উদ্ভ্রতন কর্তৃপক্ষ পণ্য বোঝাই বা খালাস ইত্যাদি কাজ করতে বলে, কি করবেন তিনি ? পণ্যতে হাত দিতে বললেই বলে দিতে হবে— না, দুঃখিত এটা আমার কাজ নয়। সঙ্গে সঙ্গে যোগাযোগ করুন কলকাতায় আপনার ইউনিয়ন ‘ফরওয়ার্ড সীমেন্স ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়ান’ সঙ্গে। অথবা কাছাকাছি আই টি এফ ইনসপেক্টরের সঙ্গেও যোগাযোগ করতে পারেন। কথা বলতে পারেন স্থানীয় নাবিক ইউনিয়নের প্রতিনিধির সঙ্গে। সরাসরি ☎+৪৪ ২০ ৭৪০৩ ২৭৩৩ নম্বরে যোগাযোগ করতে পারেন আইটিএফের সঙ্গে। ❖

বাতিল জাহাজ ও পরিত্যক্ত নাবিক



‘এই আধুনিক যুগে এটা মেনে নেওয়া যায় না যে নাবিকরা দিনের পর দিন বিদেশের বন্দরে পরিত্যক্ত হয়ে থাকবেন। তারা খাবার কিংবা জল পাবেন না। বাড়ি ফেরার টাকা পাবেন না, অথবা তাদের কষ্টার্জিত অর্থ।’ একথা লিখেছিলেন রিয়ার অ্যাডমিরাল চার্লস মাইকেল। তিনি মার্কিন যুক্তরাষ্ট্রের উপকূল রক্ষীবাহিনীর অফিসে ‘মেরিটাইম অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল ল’ বিভাগের প্রধান ছিলেন। ২০০৯ সালে তিনি একটি সমীক্ষাপত্র প্রকাশ করেন। চার্লস মাইকেলের সঙ্গে ওই সমীক্ষা-পত্রের অন্য লেখক ছিলেন আন্সার ওয়ার্ড।

তিনি ওই একই অফিসের অপারেশনস ল গ্রুপের স্টাফ অ্যাটর্নি ছিলেন। ওই পত্রে তারা আরও লিখেছিলেন, ‘পরিত্যক্ত নাবিকরা প্রায়শ নৃশংস, অমানুষিক, অসম্মানজনক ব্যবহারের শিকার হন এবং সবচেয়ে খারাপ অবস্থা ঘটে, যখন তারা দেখে খাদ্যের অভাবে তাদের জীবন বিপন্ন হয়ে পড়েছে।’

কথাগুলি এই কারণেই বলা হয়েছে যে, পৃথিবী জুড়ে বিভিন্ন বন্দরে নাবিকদের নামিয়ে দেওয়া বা জাহাজ সমেত নাবিকদের ফেলে রেখে দেওয়া সমস্যা হয়ে দাঁড়িয়েছে। পরিত্যক্ত জীবন নাবিকদের এক কঠিন অবস্থার মধ্যে ছুঁড়ে দেয়। আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থা জাহাজ ও নাবিকদের পরিত্যাগ সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ করে একটি তথ্যপঞ্জী তৈরি করেছে। তাতে দেখা গেছে ২০০১ থেকে ২০১০ সালের মধ্যে ১৩৬টি জাহাজ এবং ১,৬১২ জন নাবিক পরিত্যক্ত হয়েছিল। কেবলমাত্র ২০০৯ সালে, বিশ্ব অর্থনীতির চরম মন্দার সময় মোট ৫৭টি জাহাজ বাতিল করা বা ফেলে রাখা হয়। এর ফলে ৬৪৭ নাবিক ক্ষতিগ্রস্ত হয়। আবার এমনও দেখা

গেছে, জাহাজ সরকারিভাবে বাতিল ঘোষণার আগেই নাবিকদের জাহাজ থেকে নামিয়ে দেওয়া হয়েছে। বেশির ভাগ ক্ষেত্রেই নাবিকদের তাদের বাড়ি বা দেশ থেকে বহুদূরের কোন বন্দরে ছেড়ে দেওয়া হয়েছে। কপর্দকশূন্য অবস্থায় বাড়ি ফিরে আসার জন্য তাদের অকল্পনীয় কষ্ট করতে হয়।

পরিত্যাগ বা বাতিল আসলে কী ?

জাহাজ বাতিল হওয়ার বিভিন্ন কারণ আছে। বেশির ভাগ সময় জাহাজ মালিকরা হিসাব কষে এই অর্থনৈতিক সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেন। খার শোধ করতে না পেরে দেউলিয়া ঘোষণা করার জন্য কিংবা গ্রেপ্তার এড়ানোর জন্য জাহাজ পরিত্যক্ত বা বাতিল ঘোষণা করে দেন। আবার অনেক সময় সমুদ্র যাত্রার অনুপযোগী হওয়ার ফলে নোঙর করা বন্দরে কন্ট্রোল ইনসপেক্টর জাহাজ আটকে দেন, সেই সময় জাহাজ বাতিল ঘোষিত হয়। বিশ্ব অর্থনৈতিক মন্দাও কিছু ক্ষেত্রে জাহাজ চালানোর পক্ষে কঠিন পরিস্থিতি সৃষ্টি করে, কিন্তু তার ফলে নাবিকদের চরম অবস্থার মুখোমুখি হতে হয়নি।

যখন বাণিজ্য জাহাজের কোন নাবিককে বিদেশের বন্দরে নামিয়ে দেওয়া হয় বা পরিত্যাগ করা হয়, তখন সে হতাশ হয়ে নানা রকম হীন কাজ করতে শুরু করে। জেনারেটরের তেল বের করে নেয়, কখনো খাবার ও জল সরিয়ে নেয়। প্রায়ই দেখা যায় জাহাজ মালিক বা কর্তৃপক্ষ তার ফোনের উত্তর দিচ্ছেন না। তার কোনো খোঁজও পাওয়া যাচ্ছে না। অনেক ক্ষেত্রে জাহাজ মালিক সম্পূর্ণ নেপথ্যে থেকে যান। কখনো হয়তো নাবিকদের হুমকি দেওয়া হয়। বেশিরভাগ ক্ষেত্রে মিথ্যা প্রতিশ্রুতি দেওয়া হয়, যা কোনদিনই মালিক রাখেন না। ফলে পরিত্যক্ত নাবিক বা নাবিকদের মানসিক অবস্থা খারাপ হতে শুরু করে, উত্তেজিত হয়ে ওঠে, একঘেয়েমী বিরক্তিকর অবস্থায় মেজাজ তিতো হয়ে যায়। যখন নাবিকরা মাসের পর মাস মাইনে পায় না, বাড়ি ফিরতে পারে না, তাদের পরিবারও কষ্টের মধ্যে পড়ে। দুশ্চিন্তাগ্রস্ত হয়। নাবিকরা জাহাজেই পড়ে থাকে, আর তাদের পরিবারকে বেঁচে থাকার জন্য ভিক্ষা করতে হয়।

ইন্টারন্যাশনাল ট্রান্সপোর্ট ওয়াকার্স ফেডারেশন (আইটিএফ)-এর স্পেনের ন্যাশনাল কো-অর্ডিনেটর জোস ম্যানুয়েল ওরটেগা বলেছেন, ‘এটা আমরা দিনের পর দিন দেখছি। কিন্তু বন্ধ করার কোন পদক্ষেপ করা হয়নি।’ তিনি প্রশ্ন তুলেছেন, ‘কি করে একজন জাহাজ মালিক তার নাবিকদের ফেলে চলে যেতে পারেন?’

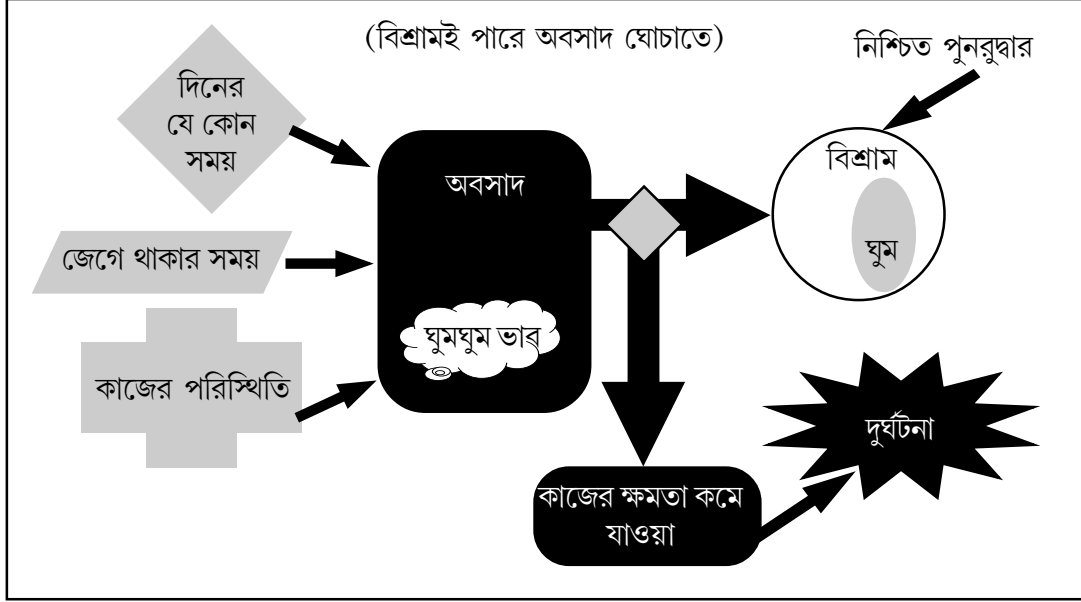
নাবিকদের রক্ষা করার জন্য এবং নির্দিষ্ট পরিস্থিতিতে তাদের সাহায্য করার জন্য আন্তর্জাতিক স্তরে কাজ শুরু হয়েছে। কিন্তু দুঃখের বিষয়, এই পদক্ষেপের গতি বড় শ্লথ। আইএলও ২০০৬ সালে মেরিটাইম লেবার কনভেনশনে সমুদ্রে বাস করে যারা জীবিকা অর্জন করে, তাদের কাজের পরিবেশের উন্নয়নের জন্য দীর্ঘস্থায়ী পরিকল্পনা গ্রহণ করেছে। কিন্তু জাহাজ বাতিল ও নাবিকদের বন্দরে পরিত্যাগ করা নিয়ে অবিলম্বে কি পদক্ষেপ করছে তা দেখতে হবে। কার্যত কনভেনশনে যখন অ্যাবানডেনমেন্ট বা পরিত্যাগ নিয়ে সংশোধনী আনা হয়েছে বিষয়টি সমাধান করার জন্য। এর লক্ষ্য হল, পরিত্যক্ত নাবিকদের জন্য একটি আর্থিক নিরাপত্তার জাল তৈরি করা। কিন্তু যতক্ষণ উপযুক্ত আন্তর্জাতিক সমাধান পাওয়া না যাবে, নাবিকদের পরিত্যাগ করা চলতেই থাকবে। তাদের মূল অধিকার লঙ্ঘিত হবে। তাদের পারিবারিক জীবন যন্ত্রণা বাড়বে, আর ক্রমশ ধ্বংস হবে। ❖

ট্রেড ইউনিয়ন সম্পর্কে কম. সমর মুখার্জি

প্রয়াত কমিউনিস্ট নেতা সমর মুখার্জি গণসংগঠনগুলির ভূমিকা সম্পর্কে আলোচনায় ট্রেড ইউনিয়ন শিরোনামায় লেখেন ‘আমাদের দেশের শ্রমিক শ্রেণীর ব্যাপক অংশে এখনও বুর্জোয়া প্রভাব আছে। ট্রেড ইউনিয়ন আন্দোলন যা এমন কি সি আই টি ইউ দ্বারা পরিচালিত হচ্ছে তা অর্থনীতিবাদের দুর্বলতা থেকে এখনও বেরিয়ে আসতে পারেনি, যদিও চেতনার মান তুলনামূলকভাবে আগের চেয়ে উন্নত হয়েছে। এই অবস্থায় শ্রমিক শ্রেণীকে ঐক্যবদ্ধ করা ও রাজনৈতিক চেতনার মানকে উন্নীত করে গণতন্ত্রের ও সমাজতন্ত্রের লড়াইয়ের অগ্রণী সৈনিকে পরিণত করার দায়িত্ব পার্টির এবং সিআইটি ইউ-র নেতৃত্বের। এটা মোটেই সহজ নয়। এর জন্য সি আই টি ইউ নেতৃত্বকে রাজনৈতিক সাংগঠনিক দিক থেকে দ্রুত শক্তিশালী করা প্রয়োজন।’

(শ্রমিক আন্দোলন / নভেম্বর ২০১৩)

বিশ্রাম ও ঘুমের অভাবেই নাবিকরা অবসাদে ভুগছে



গত সংখ্যাতেই লিখেছিলাম প্রতিটি মানুষের যেমন বিশ্রাম ও ঘুমের প্রয়োজন, প্রতিটি নাবিকেরও ঘুমের প্রয়োজন। ঠিকমত ঘুম বা বিশ্রাম না হলে অবসাদ আসতে বাধ্য। মনস্তাত্ত্বিকদের মতে, ঘুম ও বিশ্রামের অভাবে কাজের ক্ষতি হয়। সাধারণত অতিরিক্ত কাজের চাপ, এমনকি পালাক্রমিক বা শিফট কাজের ফলেও অবসাদ আসে। এর ফলে স্বাস্থ্য, খাদ্য, বয়স এবং অন্যান্য বিষয়গুলির ওপর প্রভাব পড়ে। একজন নাবিক যে অবসাদে ভুগছেন, কিভাবে বুঝবেন? নীচে লক্ষণগুলি দেওয়া হল—

শারীরিক লক্ষণ :

১) বেশিক্ষণ জেগে থাকতে পারে না। মাথা ঝুঁকে পড়ে। (২) চোখ ও হাতের সমন্বয় গড়ে তুলতে অসুবিধা হয়। (৩) কথা বলতে অসুবিধা হয়। কথা জড়িয়ে যায়। (৪) কোন কিছু তোলা, ঠেলা বা টানার ক্ষমতা কমে যাওয়া। (৫) হাত থেকে বস্তু ফেলে দেওয়া। (৬) শরীরে অস্বস্তি বোধ করা। (৭) মাথা ধরা। (৮) মাথা ঝিমঝিম করা। (৯) হৃৎপিণ্ডের গতি বেড়ে যাওয়া। (১০) দ্রুত শ্বাস পড়া। (১১) হজম না হওয়া। (১২) ঘুম না আসা। (১৩) অতিরিক্ত ঘাম হওয়া। (১৪) পায়ে ব্যথা কিংবা পেশিতে টান ধরা। (১৫) পেটের গোলমাল হওয়া।

মানসিক লক্ষণ :

১) দূরত্ব, গতি ও সময় নির্ধারণ করতে না পারা (২) অবস্থা বিশ্লেষণ করতে না পারা। যেমন, বিপদ বুঝতে অপারগ হওয়া ইত্যাদি।

আবেগজনিত লক্ষণ :

১) ঝুঁকি নিতে অসমর্থ (২) ধৈর্য চ্যুতি ও সমাজবিরোধী কার্যকলাপে যুক্ত হওয়া (৩) অকারণে উদ্ভিন্ন হওয়া (৪) ভাল কাজ করার মানসিকতা কমে যাওয়া (৫) মেজাজ পরিবর্তন। যেমন, খিটখিটে হয়ে যাওয়া, ক্রান্তিবোধ হওয়া, মানসিক চাপ অনুভব প্রভৃতি।

জাহাজে থাকাকালীন কেন একজন নাবিক অবসাদগ্রস্ত হয়ে পড়ে?

এর উত্তরে বলা যায়, আধুনিক জাহাজগুলির পরিবেশ হচ্ছে অতিরিক্ত কাজ, অতিরিক্ত চাপ। বর্তমান বাণিজ্য এবং চাকরির গুণগত মানের পরিবর্তনের ফলে নাবিকদের জাহাজে থাকার সময় বেড়ে গেছে। নাবিকরা ছমাস থেকে এক বছর বাড়িমুখো হতে পারে না। তার উপর অনেক সময় ছুটি শেষ হওয়ার আগেই চাকরিতে ডেকে নেওয়া হয়। আবার, নিরাপত্তা বাড়ানোর জন্য আইনের কড়াকড়ি বাড়ছে। যখন তখন জাহাজ পরিদর্শন হচ্ছে। নাবিকদের উপর অতিরিক্ত দায়িত্বের বোঝা চাপিয়ে দেওয়া হচ্ছে অতিরিক্ত সময় না দিয়ে। যেন নিম্নমানের রসিকতা করা হচ্ছে নাবিকদের সঙ্গে। ২০০৬ সালে ১১ সেপ্টেম্বর মার্কিন যুক্তরাষ্ট্রে জঙ্গী হানার পর বন্দর এলাকায় নিরাপত্তার কড়াকড়ি করা হয়েছে। এমনকি জাহাজে নিরাপত্তা অফিসারের নতুন ভূমিকাও যুক্ত করা হয়েছে। যদিও কোন কোম্পানিই জাহাজে এরকম কোন পদ সৃষ্টি করেনি। কয়েক বছর ধরেই নাবিকরা দ্রুত, কঠোর, উন্নত কাজের বাণিজ্যিক চাপের সাঁড়াশিতে আবদ্ধ হয়ে আছে। অথচ দিনের পর দিন জাহাজে নাবিককর্মীর সংখ্যা কমিয়ে দেওয়া হচ্ছে। এই চাপের ফলে নাবিকদের বিশ্রাম কমে গেছে, দিনের পর দিন না ঘুমিয়ে কাজ করতে হচ্ছে। ফলে অবসাদের শিকার হচ্ছে তারা। এ প্রসঙ্গে হংকং শিপওনার্স অ্যাসোসিয়েশনের ম্যানেজিং ডিরেক্টর বলেছিলেন, ‘এই সমস্যা হল কিছু জাহাজে উপযুক্ত সংখ্যক কাজের লোক নেই।’ আইটি এফের এক সমীক্ষায় দেখা গেছে, অধিকাংশ নাবিকই বলেছেন তাদের ১২ ঘণ্টা অথবা তারও বেশি সময় কাজ করতে হয়। এমনকি টানা ১৫ ঘণ্টাও কাজ করতে হয়। কাজের সময় সপ্তাহে ৮০ঘণ্টা হয়ে গিয়েছে অনেক জাহাজে। এরফলে স্বাস্থ্য সমস্যা দেখা দিচ্ছে। জীবনের নিরাপত্তা বিঘ্নিত হচ্ছে। নেমে আসছে অবসাদ। অনেক সময় আত্মহত্যার ঘটনাও ঘটছে। সুতরাং নাবিকদের উপযুক্ত বিশ্রাম ও ঘুম না হলে জাহাজে অশান্তি দেখা দেবে, সমস্যা তৈরি হবে। আত্মহত্যার ঘটনা বাড়বে। নাবিকদের এখনই সচেতন হওয়া দরকার। ❖

নাবিকদের সমুদ্রে আইনি সাহায্য

বিভিন্ন সময়ে নাবিকদের দেওয়ানি বিধি বা ক্রিমিনাল অপরাধের দায়ে দোষী হতে হয়। বেশ কয়েক বছর ধরে জাহাজ শিল্পে দেওয়ানি অপরাধের সংখ্যা বাড়ছে বলে অনেকে মনে করছেন। অনেক সময় জাহাজে এই অপরাধের দায়ে অভিযুক্ত হওয়ার ফলে নাবিকদের জীবন অতিষ্ঠ হয়ে ওঠে। তাছাড়া নাবিকদের বন্দর থেকে বন্দরে ঘুরতে হয়। এক এক দেশের এক এক নিয়ম। তার ফলে নাবিকরা তাদের অজান্তেই অপরাধের ভাগী হয়ে যায়। কারণ তারা আইন জানেন না, এবং তাদের জানানোও হয় না।

বেশ কয়েকবছর ধরে আন্তর্জাতিক, জাতীয় এবং আঞ্চলিকস্তরে আগে যা আইনি ছিল, তাকে বেআইনি ঘোষণা করা হয়েছে। নাবিকরা সেসব খবর জানতেও পারেন না, ফলে তারা বিপদের মুখে পড়েন। পরিবেশগত, বিশেষ করে সমুদ্রে তেল দূষণের অপরাধে অনেক সময়েই তাদের দোষী সাব্যস্ত করা হয়।

সারা পৃথিবীতে ১৫ লক্ষ নাবিক প্রতিদিন ১,০০,০০০ জাহাজে বিশ্ববাণিজ্যের ৯০ শতাংশ পরিবহন করেন। জীবনের অনেকটাই তারা সমুদ্রে কাটিয়ে দেন। বিশ্বের সবচেয়ে বিপদসংকুল পেশার সঙ্গে তারা যুক্ত। ভ্রাম্যমাণ এই নাবিকরা সবচেয়ে বেশি লাঞ্ছনা, শোষণ, দুর্ব্যবহার এবং অন্যায়ে শিকার। জাহাজে থাকাকালীন বিভিন্ন দুর্ঘটনায় তাদের পড়তে হয়। অবস্থা এমন যে একজন নাবিকের নিয়োগ এবং আটকে থাকার উপরেও তার প্রভাব পড়ে।

সীফেরারস রাইট ইন্টারন্যাশনাল (শ্রী) প্রথম জাহাজ শিল্পে নাবিকদের আইনি নিরাপত্তার প্রসঙ্গ উত্থাপন করেছে। তারা ‘ফ্যাক্ট ফাইল’ তৈরি করেছে। যেখানে নাবিকদের চাকরির ক্ষেত্রে প্রাপ্য অধিকার ও আইনি বিষয়গুলি লিপিবদ্ধ থাকবে। নাবিকদের এসব জানানো হবে। ফ্যাক্ট ফাইল পরামর্শ দেবে কোনো কঠিন সমস্যায় পড়লে কিভাবে আইনি সাহায্য নিয়ে বিপদ মুক্ত হতে পারবে।

প্রথম ফ্যাক্ট ফাইল আসলে নাবিকদের পরামর্শ দেওয়ার ‘ব্যবহারিক আইনজীবী।’ আইনি পরামর্শ দিতেই এই সংস্থা এগিয়ে এসেছে। ❖

বিদেশ থেকে টাকা পাওয়ার প্রস্তাব সম্পর্কে সাবধান

হঠাৎ আপনার মোবাইল ফোন অথবা এসএমএস সংকেত ধ্বনি জানিয়ে দিল আপনি লটারি জিতেছেন। আপনার নাম আন্তর্জাতিক লটারির মাধ্যমে নির্বাচিত হয়েছে এবং এখন আপনি লক্ষাধিক টাকার অধিকারী। টাকার অঙ্কটা অবশ্য ডলারে বলা থাকে। আপনি আনন্দে আত্মহারা। মোবাইল বার্তায় আপনি সাড়া দিলেন। আপনাকে বলা হল প্রক্রিয়াকরণ মূল্য বা প্রসেসিং ফী বাবদ আপনাকে কয়েক হাজার টাকা দিতে হবে। লক্ষাধিক টাকার লোভে আপনি ওদের বলা নির্দিষ্ট ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে টাকা জমা দিলেন। এরপর আপনার কাছ থেকে কর-নিকাশ মূল্য বা ট্যাক্স-ডিডাকশন ফী চাওয়া হল। সেটাও আপনি দিয়ে দিলেন। তারপর অপেক্ষায় বসে রইলেন ডলার আপনার অ্যাকাউন্টে জমা পড়বে। কারণ বিদেশ থেকে যারা আপনার সঙ্গে যোগাযোগ করছিল তারা আপনার অ্যাকাউন্ট নম্বরও নিয়ে নিয়েছে। দিনের পর দিন অপেক্ষায় থাকলেন। লটারির টাকা আর পেলেন না। ব্যাঙ্কের সঙ্গে যোগাযোগ করলেন। ব্যাঙ্কের অফিসার মুচকি হেসে জানালেন, আপনার টাকা জলে গেছে। একদল প্রতারক আপনার কাছ থেকে কয়েক হাজার টাকা হাতিয়ে নিয়ে সরে পড়েছে।

বিশ্বজোড়া ফাঁদ পেতেছে দেশ বিদেশের পেশাদার প্রতারকদের দল। তারা সাধারণত মোবাইল ফোনে এসএমএস পাঠিয়ে কিংবা কম্পিউটারে ই-মেল পাঠিয়ে জানিয়ে দেয় আপনি লটারিতে লক্ষাধিক টাকা পেয়েছেন। বিদেশ থেকে সস্তায় বৈদেশিক মুদ্রায় অর্থাৎ ডলারে অর্থ প্রাপ্তির সংবাদ ভেসে আসে। এই প্রতারকদের দল বিদেশে কাজের সুযোগ, ছাত্র-ছাত্রীদের বিদেশে বৃত্তি লাভ, পড়াশুনোর সুযোগ, বিশেষ করে বিশ্ব বিখ্যাত বিশ্ববিদ্যালয়ে পড়ার সুযোগ, বিদেশ যাত্রার জন্য ভিসা লাভ ইত্যাদি প্রস্তাব পাঠায়। ই-মেলে প্রস্তাব বা সংবাদ পাঠান হয় লেটার হেডে। সঙ্গে রিজার্ভ ব্যাঙ্কের লেটার হেডে প্রমাণপত্র বা সাকুলারও দেখানো হয়। তাতে রিজার্ভ ব্যাঙ্কের উচ্চ নির্বাহী অথবা বরিস্ট আধিকারিকের সই থাকে। এমন কি তাদের ফোন নম্বর বা ই-মেল আইডি দিয়ে দেওয়া হয়। এগুলো দেওয়া হয় যাকে প্রতারণা করা হয় তার আস্থা অর্জনের জন্য। মনে রাখবেন এসবই ভূয়ো।

যদি একবার এদের ফাঁদে পা দেন তাহলে নানা রকম মাশুল বাবদ কয়েক হাজার টাকা হাত সাফাই করে নেবে। আপনি বুঝতেই পারবেন না। যে ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট নম্বর তারা দেয়, আপনি টাকা জমা দেওয়া মাত্র সেই টাকা তারা তুলে নেয়। নতুন করে আরও বড় অঙ্কের টাকা চাওয়া হয়। আপনার লোভ বাড়িয়ে দেয়। আপনি সেই টাকা জমা দেওয়ার পর দেখবেন সব টাকাই উধাও হয়ে গেছে। এমন কি ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টের অস্তিত্বও আর নেই।

রিজার্ভ ব্যাঙ্ক অফ ইন্ডিয়া বিজ্ঞপ্তি জারি করে বলেছে, এই প্রতারণা থেকে সাবধান। অনেক সময় প্রচার করা হয় আর বি আইয়ের অ্যাকাউন্টে বিদেশের বড় দাতা টাকা জমা রেখেছে। দাবি করা টাকা জমা পড়লেই সেই টাকা পাওয়া যাবে। আর বি আই এই গচ্ছিত টাকা আপনাকে অথবা আপনার সংস্থাকে দিয়ে দেবে। এটাও ভূয়ো। আরবিআই বলেছে, অর্থ বিলি করার জন্য কোনও ব্যক্তি/কোম্পানি/অছি/সংস্থা ইত্যাদির নামে কোনও অ্যাকাউন্ট রিজার্ভ ব্যাঙ্ক রাখে না। তা ছাড়া রিজার্ভ ব্যাঙ্ক তার কোনও আধিকারিককে টাকা দেওয়ার ক্ষমতা দেয় না।

সুতরাং সাবধান। বিশেষ করে যারা জাহাজে কাজ করেন, তারা অনেক সময়েই স্থলভাগের এই সব জালিয়াতের খবর পান না। এধরনের কোনও মেসেজ এলে তা খোলার বা উত্তর দেওয়ার দরকার নেই। মেসেজটি মুছে দেবেন। ই-মেল এলে তা নষ্ট করে দেবেন। জেনে রাখবেন, ভারতে বসবাসকারী কোন ব্যক্তি এই ধরনের অর্থ সংগ্রহ বা বিদেশে পাঠানো বা বিদেশে পাঠানোর প্রক্রিয়ার সঙ্গে প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষ ভাবে যুক্ত থাকলে বিদেশী মুদ্রা বিনিময় আইন ১৯৯৯ লঙ্ঘন করার দায়ে তার বিরুদ্ধে ব্যবস্থা গ্রহণ করা হতে পারে। এজন্য মোটা টাকা জরিমানা, এমন কি জেল পর্যন্ত হতে পারে।

সুতরাং প্রতারকের ফাঁদে পড়ার আগেই সাবধান।

বিশ্ব এইডস দিবস ২০১৩ উদযাপন

বিশ্বকে সুস্থ মানুষের বাসযোগ্য করে তোলার জন্য এবং পৃথিবী জুড়ে মারণরোগ এইচআইভি/এইডস এর বিরুদ্ধে সচেতনতা ও লড়াইয়ের পদক্ষেপ হিসাবে ১৯৮৮ সাল থেকে বিশ্বস্বাস্থ্য সংস্থা বা 'হু' ১ ডিসেম্বর আন্তর্জাতিক এইডস দিবস পালনের উদ্যোগ গ্রহণ করে। ১৯৯৫ সালে রাষ্ট্রপুঞ্জ দিনটিকে 'বিশ্ব এইডস দিবস' হিসাবে স্বীকৃতি দেয়। এবছর এই দিনটির মূলমন্ত্র বা থিম ছিল 'গেটিং টু জিরো'। বিশ্বের প্রতিটি দেশে বিভিন্ন সংগঠন ১ ডিসেম্বর বিশ্ব এইডস দিবস পালন করে। একই ভাবে আন্তর্জাতিক পরিবহন শ্রমিক সংগঠন 'আইটি এফ'ও দিনটিতে বিভিন্ন কর্মসূচি গ্রহণ করে। ভারতীয় নাবিকদের বৃহত্তম সংগঠন ফরোয়ার্ড সীমেন্স ইউনিয়ন অফ



ইন্ডিয়ায় সহযোগিতায় পশ্চিমবঙ্গে নদীয়া জেলার রাণাঘাট শহরে আইটিএফ-এর আনুকূল্যে বিশ্ব এইডস দিবস ২০১৩ পালিত হয়। এইচআইভি/এইডস এডুকেটর লিটন সাহা রাণাঘাট মিশন গেটের সংযোগ স্থলে জাতীয় সড়কের ওপর শিবির স্থাপন করে ১ ও ২ ডিসেম্বর '১৩ এইডস বিরোধী প্রচার চালান। এই দুদিন ৭০০ পরিবহন কর্মীকে এইচ আই ভি/এইডস সম্পর্কে সচেতন করা হয়। এদের মধ্যে ৪০৪ জন ট্রাক ড্রাইভার ও কর্মী নিজেদের নাম নথিভুক্ত করেছে। শিবিরে সাধারণ মানুষের উপস্থিতি ছিল নজর কাড়ার মতো। তারা এইচ আই ভি/এইডস সম্পর্কিত পুস্তিকা ও প্রচার পত্র, আই হি সি জিনিসপত্র নিয়ে গেছে। বহু মানুষের প্রশ্নের উত্তর দেওয়া হয়েছে। শব্দনিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থাকে ব্যবহার করে সাধারণ

মানুষ, পরিবহন শ্রমিক বিশেষত ট্রাককর্মীদের এইচআইভি/এইডস সম্পর্কে সচেতন করা হয়। এই কর্মসূচিতে লিটন সাহাকে সাহায্য করে রাণাঘাট নেটওয়ার্ক ফর পিপলস লিভিং উইথ এইচ আই ভি/এইডস সোসাইটি। অনেকেই সোসাইটির কার্যালয়ের কার্ড নিয়ে গিয়েছে ভবিষ্যতে যোগাযোগ করার জন্য।

দ্বিতীয় দিন ২ ডিসেম্বর দুপুরে ৫০ জন সদস্যকে নিয়ে পদযাত্রা করা হয় এবং শিবির থেকে আইটিএফ সম্পর্কিত প্রচারপত্র, তাস, কনডোম বিতরণ করা হয়। এছাড়া ভিডিওতে ছবি দেখান হয়। রাণাঘাট মিশন গেটে এই কর্মসূচি গ্রহণ করার মূল কারণ, জাতীয় সড়কে প্রচুর ট্রাক আসা-যাওয়া করে। ফলে



টার্গেট গ্রুপকে পাওয়া যায়। এছাড়া সাধারণ মানুষের অকুণ্ঠ সহযোগিতা পাওয়া যায় বলে লিটন সাহা জানিয়েছেন। ❖