

## विश्व व्यापार का मुनाफा बढ़ानेवाले उपेक्षित श्रमिकों का गुर्रसा उमड़ पड़ा

१८ जनवरी, २०१५ को न्हावा-शेवा इलाके में कंटेनर-ट्रक ड्राइवर और पुलिस के बीच में टकराव हुआ

### जागृत कामगार मंच, मुंबई द्वारा गठित सत्य-संशोधन टीम का रिपोर्ट

१९ जनवरी २०१५ को अखबारों और टी.वी. चैनलों पर रविवार, १८ जनवरी को JNPT इलाके में 'कंटेनर ड्राइवरों ने पुलिस पर हमला किया' कहकर खबरें आयीं थीं. ड्राइवरों के इस 'आक्रोश' को रोकने के लिए ३०० से ४०० पुलिसकर्मियों को उस इलाके के में भेजा गया था. २५ ड्राइवरों को गिरफ्तार किया गया, और पुलिस अन्य ३७५ ड्राइवरों को ढूँढ रही थी. इसलिए, मुंबई के जागृत कामगार मंच<sup>1</sup> ने एक सत्य-संशोधन टीम का गठन करके सच्चाई पता करने की कोशिश की. यह टीम २१ जनवरी २०१५ को JNPT इलाके में पहुँची.

इस सत्यशोधन टीम में सिनियर पत्रकार फ्रेनी मानेकशा, फ्रीलान्स पत्रकार सत्येन बोर्दोलोई, टाटा इंस्टीट्यूट ऑफ़ सोशियल सायन्सेस की छात्रा रश्मी दिवेकर, JNPT इलाके के 'CFS टॉप-लिफ्टर ओपरेटरर्स संघ' के कुछ कार्यकर्ता, और जागृत कामगार मंच के कार्यकर्ता दिलिप वडतकर, ए. मेरी, अन्थोनी सामी और गिरिजा गुप्ते ने सहभाग लिया. इस रिपोर्ट को निकालने में विवेक सुन्दरा ने रिसर्च करने में मदद की.

जी.टी. आय.. जे.एन. पी. और न्हावा-शेवा बंदरगाह

### सत्य-शोधन टीम का उद्देश्य:

- रविवार, १८ जनवरी २०१५ को न्हावा-शेवा इलाके के गेटवे टर्मिनल ऑफ़ इंडिया बंदरगाह के बाहर हुई घटना के बारे में संबंधित मजदूरों से जानकारी हासिल करना;
- ड्राइवरों के काम के हालात के बारे में बंदरगाह मजदूर और यूनियनों से जानकारी हासिल करना;
- १८ जनवरी की घटना में CISF और बंदरगाह अधिकारियों की भूमिका को बंदरगाह कामकाज के (बिज़नेस ऑपरेशन के) सन्दर्भ में समझना;
- पुलिस अधिकारियों से मिलकर 'ड्राइवरों के दंगा-फसाद/आक्रोश' के बारे में जानकारी निकालना; पुलिस ने कौनसे तरीके इस्तेमाल किये और क्यों, यह जानना;
- गिरफ्तार और ज़ख्मी ड्राइवरों से मिलना; और
- JNPT इलाके में काम करनेवाले अन्य ड्राइवरों से मिलकर १८ से २१ जनवरी २०१५ तक के हालात को जानना.



<sup>1</sup> 'जागृत कामगार मंच' यह संगठन मजदूरों में वर्ग चेतना बढ़ाने का प्रयास करता है. इसी हेतु से यह संगठन श्रमिकों से जुड़े अलग-अलग सवालियों पर पत्रक, पोस्टर निकालकर प्रचार मुहीम करता है, मजदूरों के संयुक्त कृति का साथ देता है और मजदूर वर्ग के संघर्षों में सक्रीय हिस्सा लेता है, चाहे वह संघर्ष काम की जगह का हो, या बस्ती का.

२१ जनवरी २०१५ को जब सत्य-शोधन टीम JNPT के इलाके में पहुँची, तब टीम के सदस्य न्हावा-शेवा पुलिस स्टेशन के वरिष्ठ निरीक्षक श्री राजेश देवरे, JNPT के दो अधिकारी, घटना स्थल पर हाज़िर खाना-पीना बेचनेवाले फेरीवाले, JNPT के विश्वस्त और 'न्हावा-शेवा बन्दर कामगार संघटना' के युनियन पदाधिकारी श्री भूषण पाटिल, श्री एम्. एस. कोली और श्री गणेश घरत, और बंदरगाह सड़क पर कतार में खड़े ड्रायवरों से मिले और उनसे निम्नलिखित जानकारी हासिल की.

## १८ जनवरी २०१५ को JNPT इलाके में क्या हुआ?

टीम से मिले ड्रायवरों और न्हावा-शेवा बन्दर कामगार संघटना पदाधिकारियों के अनुसार घटना का वर्णन इस प्रकार है। न्हावा-शेवा इलाके में ३ बंदरगाह हैं -- जवाहरलाल नेहरू पोर्ट (जिसे JNPT चलाता है), डी.पी. वर्ल्ड (पहले, न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल), और गेटवे टर्मिनल ऑफ़ इंडिया (जी. टी. आय.). JNPT सरकारी बंदरगाह है, और बाकी दो बंदरगाह प्रायवेट कम्पनियाँ चलाती हैं। पिछले ९ महीनों से जी. टी.आय. के क्रेन ऑपरेटर उनकी वेतन बढ़ौतरी की माँग को लेकर संघर्ष कर रहे थे। मगर मालिक, लेबर कमिशनर और मजदूरों के बीच में कोई समझौता नहीं हो पाया। इसलिए, जी.टी. आय. के इन मजदूरों ने घटना से पहले एक हफ्ते से गो-स्लो का तरीका अपनाया। इस वजह से, आम तौर पर कंटेनर पहुंचाकर बाहर निकलने में जो २० से ३० घंटे लगते हैं, उसके बदले जी. टी.आय. के मुख्य द्वार के बाहर ५ किलोमीटर के आसपास ३-४ दिनों तक कंटेनर ट्रकों की कतार लगी रही।

कतारमें रुके ट्रेलर-ड्रायवर अपनी बारी आने का इंतज़ार कर रहे थे। वहाँ पर उनको खाने-पीने और शौचालय की व्यवस्था नहीं है। दोपहर २ बजे के आसपास कुछ ड्रायवर जी. टी. आय. के अन्दर चाय-नाश्ते के लिए जाना चाहते थे। CISF के सुरक्षाकर्मियों ने जी. टी. आय. का मुख्य द्वार बंद कर दिया। उनके इस बर्ताव की वजह से ड्रायवरोंकी उनके साथ बहस हुई। इस बहस के चलते जी. टी. आय. के सेफ्टी ऑफिसर ने एक ड्रायवर को थप्पड़ मार दिया और पुलिस को बुलाया। आसपास के ८०० से १,००० ड्रायवरों ने इकट्ठा आकर शांतिपूर्ण तरीके से धरना लगाकर प्रतिरोध प्रकट करना शुरू किया। इतने में ३-४ पुलिस ने आकर ड्रायवरों को पीटना शुरू किया। इससे सभी ड्रायवर संतप्त हो गए और उन्होंने पुलिस पर पत्थर फेंकना शुरू किया, जिसमें दो पुलिसकर्मियों को चोट पहुँची। गुस्से में आये कुछ ड्रायवरों ने नज़दीक की पुलिस चौकी तोड़ी, और कुछ ने एक पुलिस की जीप को जला दिया।

इस घटना के बाद न्हावा-शेवा पुलिस स्टेशन अधिकारियों ने नवी मुंबई के सभी थानों से ३००-४०० पुलिसकर्मियों को बुला लिया। इस घटना को 'पुलिस पर किया गया हमला' घोषित करके कतार में जितने ट्रकों पर ड्रायवर मौजूद थे, उन्हें पुलिसकर्मियों ने गाड़ियों से बाहर खींचकर पीटना शुरू किया। जो ड्रायवर हाथ लगे, उन्हें गिरफ्तार किया। आसपास खड़े लोगों को भी पीटा।

घटना का यह विवरण न्हावा-शेवा पुलिस स्टेशन के वरिष्ठ निरीक्षक श्री राजेश देवरे ने भी किया, मगर CISF के सुरक्षाकर्मी ने की हुई पिटाई के बारे में बोले, "हमें इस बात का पता नहीं। हम इतना ही जानते हैं कि ड्रायवर ३-४ दिनों से रास्ते पर रुके रहे। उसके बाद उन्होंने एक धरना लगाया जिसे हटाने के लिए हमारे पुलिसकर्मी वहाँ पहुंचे। तब उन लोगों ने हमारे लोगों पर पत्थर बरसना शुरू किया।" जब टीम के सदस्यों ने

पूछा कि “क्या आपके पुलिसकर्मियों ने ड्रायवरोसे पहले कोई बातचीत की? क्या उनकी समस्या समझने की कोशिश की?” इस पर पुलिस निरीक्षक ने कोई जवाब नहीं दिया.

२१ जनवरी २०१५ को जब सत्य संशोधन टीम वहाँ पहुँची, तब तक पुलिस ने २५ ड्रायवरो को एफ. आय. आर. क्र. CR No. I 06/2015 में IPC के धारा ३०७, १४३, १४७, १४९, ३५३, ३३७, ३३२, ३३३, ३३८; सार्वजनिक संपत्ति नुकसान एक्ट के धारा ३; और बॉम्बे पुलिस एक्ट के धारा ३७ (३), १३५ के तहत गिरफ्तार किया था.

IPC धारा ३०७ → कत्ल करने की कोशिश (सजा १० साल कैद)

IPC धाराएँ १४३, १४७, १४९ → गैर कानूनी तरीके से इकट्ठा होना, दंगा-फसाद करना, इत्यादि (सजा ६ महीने से २ साल कैद)

IPC धाराएँ ३५३, ३३७, ३३२, ३३३, ३३८ → इच्छापूर्वक किसी सरकारी अफसर या आम लोगों को हानि पहुँचाना (सजा ६ महीने से १० साल कैद)

सार्वजनिक संपत्ति नुकसान एक्ट धारा ३ → सार्वजनिक संपत्ति का नुकसान करना (सजा ५ साल कैद)

बॉम्बे पुलिस एक्ट की धाराएँ ३७ (३), १३५ → पुलिस द्वारा दंगा-फसाद रोकने के हेतु से की हुई गिरफ्तारी (प्रीवेंटिव अरेस्ट).

टीम के सदस्योंसे एक वडापाव बेचनेवाले आदमी ने कहा: “मैं एक स्टाल पर वडापाव बेचता हूँ. पुलिस ने आते ही ड्रायवरो पर लाठियाँ बरसाना शुरू किया. उसके बाद पुलिस ने मेरा स्टाल तोड़ दिया. मुझे ज़ोरदार तरीके से पीटा. मेरे स्टाल से सिगरेट के कई पाकिट उठा लिए, पानी की बोतलें उठा ली. मेरा पाँच हजार रुपये का नुकसान हुआ है.” दूसरे लड़के ने बताया: “मैं भी ड्रायवरो को खाने-पीने की चीजें बेचता हूँ. पुलिस ड्रायवरो के साथ-साथ हमें भी पीटने लगीं. कुछ ड्रायवर और मैं रात को खुले मैदान में झाड़ियों के पीछे छुपे रहें, मगर वहाँ भी पुलिस हमें ढूँढ रही थी.”

पुलिस ने दी हुई लिस्ट के अनुसार, २१ जनवरी तक गिरफ्तार किये हुए ड्रायवरो/ क्लीनरो के नाम इस प्रकार हैं:

क्र.	गिरफ्तार व्यक्ति का नाम	उम्र	धंदा	फिलहाल का पता	मूल जिला और राज्य
१.	मोहम्मद इकरार अब्दुल कुडडूस	२४	चालक	गाड़ी में	इलाहाबाद, उत्तरप्रदेश
२.	नरसिंह रामस्वरूप	४८	चालक	गाड़ी में	महू, उत्तरप्रदेश
३.	बिट्टू श्रीजमदार दास	१९	क्लीनर	गाड़ी में	मुजफ्फरपुर, बिहार
४.	इरफ़ान अलीअहमद अंसारी	२८	चालक	गाड़ी में	गाज़ीपुर, उत्तरप्रदेश
५.	संजयकुमार श्रीराम सिंह	३४	चालक	उरण	सोनभद्र, उत्तरप्रदेश
६.	अजयकुमार जगमोहन प्रजापति	३२	चालक	अर्जुन चाल	फतेहपुर हसवा, उत्तरप्रदेश
७.	हेमंतकुमार श्रीपत राजभर	२४	चालक	गाड़ी में	अकबरपुर, उत्तरप्रदेश
८.	जितेन्द्र लक्ष्मण कोडग	३७	चालक	तलोजा	सांगली, महाराष्ट्र
९.	अनिल हरिप्रसाद यादव	२२	चालक	उरण	मिर्जापुर, उत्तरप्रदेश
१०.	दुर्गाप्रसाद राधेशाम यादव	२७	चालक	गाड़ी में	आज़मगढ़, उत्तरप्रदेश
११.	राहुल रामअवध यादव	२७	चालक	गाड़ी में	जौनपुर, उत्तरप्रदेश
१२.	साईनाथ सूर्यकान्त गोरडवार	२०	क्लीनर	गाड़ी में	नांदेड, महाराष्ट्र

१३.	अमरजीत त्रिलोकी यादव	१८	क्लीनर	गाड़ी में	आज़मगढ़, उत्तरप्रदेश
१४.	तानाजी जगन्नाथ नरले	२६	चालक	गाड़ी में	सांगली, महाराष्ट्र
१५.	महम्मद तोहीर मोहम्मद तथ्यब	२७	गराज	आर. वाय. जंक्शन	मुज़फ्फरपुर, बिहार
१६.	राधेशाम रमेश यादव	२७	क्लीनर	गाड़ी में	आज़मगढ़, उत्तरप्रदेश
१७.	रामसिंह सूबालाल गौड़	३४	चालक	उरण	सोनभद्र, उत्तरप्रदेश
१८.	कबीर सेन दलाम हुसेन गिर	४५	चालक	गाड़ी में	भुज, जम्मू-कश्मीर
१९.	विनोद गुल्लू यादव	३४	चालक	पनवेल	महू, उत्तरप्रदेश
२०.	विकास हनुमान परदेशी	२०	चालक	गाड़ी में	बीड, महाराष्ट्र
२१.	रामचंद्र बजरंग रेडेकर	५०	चालक	गाड़ी में	कोल्हापुर, महाराष्ट्र
२२.	खालिद शकील अहमद	३४	चालक	गाड़ी में	बलरामपुर, उत्तरप्रदेश
२३.	नरेंद्रसिंह दशरथसिंह	२४	चालक	गाड़ी में	पन्ना, मध्यप्रदेश
२४.	अनंतसिंह संतोषसिंह	३०	चालक	गाड़ी में	रीवा, मध्यप्रदेश
२५.	राजकरनसिंह विरेनसिंह	२७	चालक	गाड़ी में	सरडोल, उत्तरप्रदेश

२१ जनवरी को इन सभी २५ गिरफ्तार ड्राइवर/क्लीनरों को पुलिस ने उरण के दंडाधिकारी कोर्ट में पेश किया था, जहाँ से उन्हें तलोजा जेल में भेजा गया. पुलिस अन्य ३७५ ड्राइवरों को गिरफ्तार करने के लिए खोज रही थी.

### JNPT इलाके की जानकारी और ड्राइवरों के हालात:

JNPT विश्वस्त और 'न्हावा-शेवा बन्दर कामगार संघटना' के जनरल सेक्रेटरी श्री भूषण पाटिल ने बताया कि: "१९८९ में जब JNPT बंदरगाह शुरू हुआ तब सालाना लगभग १० लाख कंटेनर का आयात-निर्यात होता था. इसीलिए, संरचना (रास्ते व संसाधन) का निर्माण भी उसी के हिसाब से किया गया था. आज यह आयात-निर्यात लगभग ४५ से ५० लाख हो गयी है, मगर संरचना में कोई सुधार नहीं किया गया. इस वजह से कंटेनर ड्राइवरों को अनेक समस्याओं का सामना करना पड़ता है. अनुमान लगाया जा रहा है कि अगले १० सालों में यह आयात-निर्यात की यातायात सालाना १ करोड़ कंटेनर तक पहुंचेगी. अब हमने रास्तों की चौड़ाई, टॉयलेट, ड्राइवरों के सोने के लिए डोर्मेटरी के इंतज़ाम करने का प्लान बनाया है. मार्च २०१२ में JNPT ने रु ६०० करोड़ का मुनाफा कमाया है, मगर फिर भी सरकार उसका निगम बनाकर धीरे-धीरे उसका निजीकरण करना चाहती है."

हर कंटेनर में करोड़ों रुपयों का माल भरा रहता है, जिसे भारत से विदेशी बाजारों में वक्त पर पहुँचाने और विदेश से आए हुए माल को भारतीय बाजार के लिए जल्दी से उतारने की ज़रूरत होती है. JNPT और अन्य दो बंदरगाहों में आयात-निर्यात के कंटेनर ट्रकों में से २५% ट्रक महाराष्ट्र से आते हैं, बाकी ७५% उत्तरप्रदेश, हरयाणा, पंजाब, कश्मीर इ. से आते हैं.



टी.एल. लोजिस्टिक की २ ट्रकों को कतार लाँघकर सर्विस रोड से जाते हुए टीम ने भी देखा

कंटेनर को सही वक्त पर बंदरगाह में जमा करने की ज़िम्मेदारी ड्राइवर पर डाली जाती है, क्योंकि अगर कंटेनर जहाज पर वक्त पर चढ़ाया नहीं गया, तो अगले जहाज के इंतज़ार में हफ्तों निकल जाते हैं. कंटेनर सही वक्त पर पहुँचानेपर ही ड्राइवरों का वेतन निर्भर होता है. अगर कार्गो जहाज लगातार आते हैं तो कंटेनर ट्रक के आवागमन में अंदाज़न २० से ३० घंटे लगते हैं. लम्बी कतार से बचने के लिए कुछ कंटेनर ट्रक कम्पनियाँ पुलिस कर्मियों को घूस देकर (हर कंटेनर के पीछे रु. ५०० से रु. १,००० देकर) कतार लाँघकर अपने ट्रकों को सर्विस रोड से आगे

बढ़ाते हैं। जिन कंपनियों के मालिक घूस नहीं देते, उनके ड्राइवरों को और भी समय तक कतार में रुकना पड़ता है। उस दौरान, कंटेनर ड्राइवर को शौचालय या कैंटीन की सुविधा न होने के कारण तकलीफ़ का सामना करना पड़ता है। उन्हें फेरीवालों से वडापाव और समोसापाव खाकर गुजारा करना पड़ता है। बंदरगाहों से ३ किलोमीटर की दूरी पर एक ही सुलभ शौचालय है। लेकिन, गाड़ी को छोड़कर ड्राइवर कहीं भी जा नहीं सकता क्योंकि पैसे बचाने के इरादे से मालिकों ने गाड़ियों पर क्लीनर रखने बंद किये हैं। गाड़ियाँ धीरे-धीरे आगे बढ़ने की वजह से ड्राइवर के लिए अनिवार्य है कि वह गाड़ी पर ही बैठा रहे। कंटेनर जल्दी जमा करके ज्यादा चक्कर काटने के हेतु से ट्रक मालिक ड्राइवरों पर लगातार दबाव डालते रहते हैं।

टीम के सदस्यों को जितने भी कंटेनर ड्राइवर मिले, उनसे जानकारी मिली कि उनमें से ज्यादातर उत्तर भारत से (हरयाणा, पंजाब, कश्मीर, इ.) से ३-४ दिन, मतलब, लगातार दिन-रात गाड़ी चलाकर लाते हैं। रास्ते में उन्हें अकेले ही गाड़ी और कंटेनर, दोनों की ही रखवाले करनी पड़ती है। रास्ते में अगर कोई दिक्कत आ पड़ी, तो ड्राइवर को ही उसकी ज़िम्मेदारी उठानी पड़ती है। जो ड्राइवर न्हावा-शेवा के आसपास ही गाड़ी चलाते हैं, वे ट्रक में ही रहते हैं। ज्यादातर ड्राइवरों को महीना रु. ७,००० से रु. ८,००० का वेतन मिलता है। ५ से ६ महीनों तक किसी भी ड्राइवर को छुट्टी नहीं दी जाती, वरना उनकी नौकरी चली जाती है।

टीम के सदस्यों से मिले उत्तरप्रदेश के रमेश नामक एक ड्राइवर ने कहा: “हमारे साथ किस तरीके का बर्ताव किया जाना चाहिए इसके बारे में कोई नियम नहीं है। कतार में रुके होने पर हमें ट्रक से नीचे उतरना मुश्किल होता है। हमें समोसा और दाल-रोटी बेचनेवाले फेरीवालों पर ही निर्भर रहना पड़ता है। हमारे मालिकों और बंदरगाह प्रशासन को सिर्फ कंटेनर के वक्त पर पहुँचने से मतलब है। उन्हें हमारे बारे में जरा भी खयाल नहीं है। अगर कोई आपत्ति आये तो हमें ही उसका सामना करना पड़ता है।”



दूसरे ड्राइवर ने बताया कि मालिक उन्हें कुछ भत्ता (अलावन्स) देते हैं जिससे उन्हें ट्रक की मरम्मत करनी होती है। रास्ते में पुलिस जब उन्हें गाड़ी के कागजात को लेकर परेशान करते हैं तब उसी भत्ते में से उन्हें पुलिस को ‘हफ्ता’ भी देना पड़ता है। एक और ड्राइवर ने कहा: “कुछ सालों से ट्रांसपोर्ट मालिकों ने ट्रक पर हमारे साथ काम करनेवाले क्लीनरों को रखना बंद किया है। रास्ते में इतने करोड़ों के माल को अकेले लाने में हमें डर लगता है। हम कई

बार मालिकों से आयडेंटिटी कार्ड की माँग करते हैं, मगर मालिक नहीं मानते। मानलो अगर रास्ते में हमपर हमला हो, या हमारा एक्सीडेंट हो जाए तो हमारे परिवार को कैसे पता चलेगा?”

**इस पूरी परिस्थिति से ड्राइवरोंके मानसिक तनाव का अंदाज़ा लगाया जा सकता है।**

सत्य-शोधन टीम ने ट्रांसपोर्टर्स संगठन के २ मुख्य पदाधिकारियों के साथ फोन पर बात की और उनसे मिलना चाहा, मगर दोनों ने ही “समय नहीं है” कहकर टीम से मिलना टाला। साथ ही, गिरफ्तार ड्राइवर-क्लीनरों को २१ जनवरी के ही दिन उरण दंडाधिकारी न्यायलय के आदेशानुसार तलोजा जेल में भेजा गया, इसलिए टीम के सदस्य उन्हें भी मिल नहीं पाए।

## १८ जनवरी की घटना में, या उसे को रोकने के लिए प्रशासन ने क्या भूमिका निभाई?

### जी.टी. आय. बंदरगाह का व्यवस्थापन:

JNPT के ३ कंटेनर टर्मिनलों में से 'गेटवे टर्मिनल ऑफ़ इंडिया' (जी.टी. आय.) टर्मिनल सबसे बड़ा है. इस बंदरगाह की मिलकियत में डेनमार्क की ए.पी.एम्. मेनेजमेंट बी.वी. का ७४% हिस्सा है, और भारत सरकार के कॉन्कोर लिमिटेड का २६ % हिस्सा है. विश्व व्यापार से हर साल सैंकड़ों करोड़ों का मुनाफा कमानेवाले इस बंदरगाह में मजदूरों की समस्याएँ और माँगों को हर वक्त अनदेखा किया जाता है.

एक बंदरगाह होने की वजह से जी.टी. आय. आये हुए जहाजों से कंटेनर उतरवाने का काम करती है. उसके बाद, उन कंटेनरों को नज़दीक के कंटेनर-यार्डों में ले जाने का काम जी.टी. आय. ने ४ कॉन्ट्रैक्टरोंको कमीशन के ऊपर सौंप दिया है. इन ४ कॉन्ट्रैक्टरों ने यह काम सब-कॉन्ट्रैक्टरों में बाँट दिया है. ये कॉन्ट्रैक्टर और सब-कॉन्ट्रैक्टर मजदूरों-ड्रायवरों को कितना वेतन देते हैं, उन मजदूरों-ड्रायवरों के क्या हालात हैं, इस बारे में जी.टी. आय. मुख्य मालिक (प्रिंसिपल एम्प्लायर) होकर भी ज़िम्मेदारी लेता नहीं.

जी.टी. आय. व्यवस्थापन ने एक साल से चल रहे मजदूरों के वेतन बढ़ौतरी की माँग को नज़रअंदाज़ किया. इसलिए, मजदूरों ने मजबूरन गो-स्लो का रास्ता अपनाया. जब कतार में रुके ड्रायवरों ने चाय-नाश्ते के लिए जी.टी.आय. बंदरगाह के अन्दर जाना चाहा तब उनकी परेशानी को समझने के बदले जी.टी.आय. के गार्डों ने मुख्य द्वार बंद कर दिया और सेफ्टी अफसर ने हैरान ड्रायवरों को थप्पड़ मारकर उनके गुस्से को भड़काने का काम किया.

जैसे ही बाहर ड्रायवरों ने प्रतिरोध शुरू किया, वैसे ही जी.टी.आय. व्यवस्थापन ने अन्दर के वेतन-बढ़ौतरी मसले को सुलझाकर रु १३,००० की बढ़ौतरी घोषित की. पिछले ९ महीने से लेबर कमिशनर के साथ कोई समझौता न करनेवाले व्यवस्थापन ने तुरंत क्रेन ओपरेटर मजदूरों के माँग को कैसे मान लिया? क्या उन्हें डर था कि सभी मजदूर (क्रेन ओपरेटर और ड्रायवर) मिलकर उनके खिलाफ खड़े हो जायेंगे?

असल में, जी.टी.आय. के व्यवस्थापन ने बहुत पहले ही क्रेन ओपरेटरों का मसला सुलझाना था, ताकि ड्रायवरों को यह परेशानी उठानी ही नहीं पड़ती. मगर, गो-स्लो की परिस्थिति में भी जी.टी.आय. व्यवस्थापन ने हैरान ड्रायवरों से सीधे बातचीत करके उनकी समस्याओं का हल निकालना चाहिए था, जैसे कि उनके खाने-पीने की व्यवस्था करना, उन्हें अन्दर के टॉयलेट इस्तेमाल करने देना था, न कि उनके साथ दादागिरी से पेश आना चाहिए था.

### ट्रांसपोर्ट मालिकोंका संगठन:

न्हावा-शेवा इलाके में ट्रांसपोर्ट मालिकों का एक संगठन जिसके सदस्य सभी कंटेनर-ट्रक मालिक हैं, चाहे उसके २ कंटेनर-ट्रक हों, या पचास ट्रक हों. १८ जनवरी के घटना स्थल से ५० मीटर की दूरी पर ही इनका मुख्य कार्यालय है. जब ३-४ दिनों से ड्रायवर कतार में परेशान थे, तब इस संगठन के किसी भी पदाधिकारी ने ड्रायवरों की तरफ से कोई भी हस्तक्षेप नहीं किया, न ही ड्रायवरों की तकलीफों को हल करने की कोशिश की, जबकि वे जी.टी.आय. व्यवस्थापन या पुलिस से बात करके कोई हल निकाल सकते थे. मगर, मालिक संगठन ने पुलिस द्वारा गिरफ्तार किये हुए ड्रायवरों को छुड़ाने के लिए भी कोई कदम नहीं उठाये. असल में, कंटेनर-ट्रक मालिकोंका मुनाफा ड्रायवरों के जल्दी चक्कर लगाने पर ही निर्भर है, मगर उन्हें सिर्फ अपने मुनाफे का खयाल है, ड्रायवरों का नहीं. इसीलिए, ये मालिक ड्रायवरों पर जल्दी कंटेनर पहुँचाने के लिए दबाव डालते हैं, लेकिन ड्रायवरों को तीव्र शोषण के हालत में ही रखते हैं.

## JNPT उसकी ज़िम्मेदारी से मुकर गया:

JNPT सरकारी उद्यम होने की वजह से न्हावा-शेवा के पूरे इलाके का ज़िम्मेदार है. २०१३ में भी जी.टी.आय.ने २५ दिनों तक उसके मुख्य द्वार बंद किये थे जिसकी वजह से १७ किलो मीटर तक कंटेनर ट्रकों की कतार लगी थी. उसी साल में, वेतन-बढौतरी की माँग नामंजूर करने की वजह से डी.पी. वर्ल्ड में भी १५ दिनों तक काम रुक गया था. तभी भी, ऐसी ही परिस्थिति आन पड़ी थी. इसलिए, JNPT व्यवस्थापन के लिए ऐसे हालत नए नहीं हैं. जब सत्य-शोधन टीम २१ जनवरी को न्हावा-शेवा गयी थी, तब एक पार्किंग लॉट में दो JNPT के अधिकारियों को उस २५ एकर की पार्किंग लॉट को खाली करते हुए देखा. १८ जनवरी को इस पार्किंग लॉट पर राजनीतिकों का अवैध तरीके से कब्जा था. JNPT की ज़िम्मेदारी है कि वे इन पार्किंग लॉट्स में कतार में रुके ड्रायवरों को टोकन देकर ट्रक खड़ा करने दें ताकि ड्रायवरों को थोड़ी-सी राहत मिले, और वे बारी-बारी से अपने नंबर आने पर बंदरगाह की तरफ निकलें.

१९६३ में न्हावा-शेवा में भारत सरकार ने यह बंदरगाह बनाया था. १९८४ में बंदरगाह बढाने के लिए सरकार ने आस पास के गाँवों की ज़मीन को हथियाना शुरू किया. जब लोगों ने अपनी ज़मीनें छोड़ने से इनकार किया तब पुलिस ने गोली चलाकर ५ लोगों को मार डाला. समझौते के लिए सरकार ने सभी विस्थापितों को JNPT में परमानेंट नौकरियाँ देने का वादा किया, मगर केवल ३०% परिवारों में से एक-एक आदमी को परमानेंट नौकरी दी गयी, बाकी कुछ को कॉन्ट्रैक्ट पद्धति में काम पर रखा.

१९८९ में JNPT ने सरकारी पैसे से (मतलब, लोगों के पैसेसे ३ बंदरगाह बनाये, जिनमें से २ बंदरगाहों को प्रायवेट कंपनियों को चलाने के लिए दिया गया. आज ये बंदरगाह हमारे देश के कंटेनर उद्योग का ६०% आयात-निर्यात का कारोबार करते हैं. आयात-निर्यात का व्यवसाय समस्त विश्व के बाज़ार से जुड़ा हुआ है. इसलिए, इसमें भारी पैमाने पर मुनाफा मिलता है. मगर सारी व्यवस्था देशी-विदेशी मालिक और उनके मुनाफे को बढाने में लगी है, जिसमें इस उद्योग से जुड़े श्रम करनेवाले मजदूर-कर्मचारी-ड्रायवरों के लिए कोई सुविधा नहीं.

अगर JNPT कोशिश करती, तो १८ जनवरी की पूरी घटना को टाला जा सकता था.

## पुलिस का रवैया:

पुलिस को जानकारी थी कि कंटेनर ड्रायवर ३-४ दिनों से कतार में रुके थे. फिर भी, जी.टी.आय. व्यवस्थापन का सुनकर उन्होंने शांतिपूर्ण धरने पर बैठे हुए ड्रायवरों को पीटना शुरू किया. हालत को सुधारने के बदले पुलिस ने व्यवस्थापन की क्यों सुनी? जब सत्य-शोधन टीम के कुछ सदस्य पुलिस स्टेशन में FIR की कॉपी लेने के लिए रुके थे तो उन्होंने देखा कि पुलिस अफसर अपने खुद के मोबाइल फोनसे ट्रांसपोर्टों के मैनेजर्स को फोन लगा रहे थे. इससे स्पष्ट होता है कि स्थानिक पुलिस और ट्रांसपोर्टोंके नजदीकी सम्बन्ध हैं. टीम के साथ बात करनेवाले कुछ ड्रायवरों ने भी पुलिस पर घूस लेकर कतार लाँघकर सर्विस रोड से गाड़ियों को आगे बढाने का आरोप लगाया है. असल में, ड्रायवरों को पीटकर पुलिस ने संतप्त ड्रायवरों को उकसाया, जिस की वजह से सालों के तीव्र शोषण से पीड़ित ड्रायवरों का गुस्सा उबलकर बाहर निकला.

विश्व व्यापार में जरूरी भूमिका निभानेवाले ड्रायवरों को प्रशासन का कोई भी अंग, जैसे कि JNPT, जी.टी.आय. व्यवस्थापन, सरकारी अधिकारी, पुलिस, मालिक, या युनियन इन्हें मजदूर की हैसियत देने को भी राज़ी नहीं. हर साल इस उद्योग में हजारों करोड़ों का मुनाफा जोड़ा जाता है जो एक्सपोर्टर से लेकर बंदरगाह और ट्रांसपोर्टर मिलकर कमाते हैं. मगर, इस मुनाफे को जोड़ने में अपने श्रम लगानेवाले ये श्रमिक इस पूरे विश्व उद्योग में एक उपेक्षा बनकर रह गये हैं!

## १८ जनवरी २०१५ की घटना के बारे में सत्य-शोधन टीम के निष्कर्ष:

- ३ से ४ दिन लम्बी कतार में रुके हुए हैरान कंटेनर ड्रायवरों पर पुलिस ने लाठी हमला करके उनके गुस्से को उकसाया जिस वजह से ड्रायवरों के शांतिपूर्ण धरने हिंसक रूप अपनाया और पुलिस पर पत्थरबाजी की, और पुलिस के जीप को जलाया.
- विश्व व्यापार के हितों को मदद करनेवाली बहुराष्ट्रीय कम्पनियाँ सालों-साल इन ड्रायवरों को कम-से-कम वेतन पर रखकर उनका तीव्र शोषण करती हैं. इसी शोषण की पीड़ा ने उबलकर उनके गुस्से को बाहर निकाला.
- संरचना की कमी की वजह से (आयात-निर्यात के कागजात पास करने में देरी की वजह से) बारंबार ड्रायवरों को लम्बी कतारों में रुकना पड़ता है. वहाँ उनके लिए टॉयलेट और कैंटीन जैसी बेहद जरूरी सहूलतें भी मौजूद नहीं हैं. साथ ही, बंदरगाह के अन्दर काम करनेवाले मजदूर/कर्मचारियों की जायज़ माँगों को अनदेखा किया जाता है. इसीलिए, अन्य बंदरगाहों और तीव्र शोषण के शिकार मजदूरों की तरह ही न्हावा-शेवा इलाके में भी मजदूर संतप्त हो जाते हैं.
- कंटेनर उद्योग में मालिक और विश्व व्यापारी अत्याधुनिक मशीनों का इस्तेमाल करके बेहिसाब मुनाफा कमाते हैं, मगर मजदूरों/कर्मचारियों/ड्रायवरों को उसी घिसी-पिटी सामंती व्यवस्था में रखकर उनका उत्पीड़न करते हैं.

### माँगें:

१. १८ जनवरी २०१५ के कंटेनर ड्रायवर और पुलिस के बीच हुए टकराव में गिरफ्तार किये हुए ड्रायवरों को तुरंत रिहा करो!
२. JNPT इलाके में ड्रायवरों/कर्मचारियों के लिए तुरंत उचित सुविधाएँ उपलब्ध करो!
३. कंटेनर ड्रायवरों को सभी मौजूदा मजदूर कानूनों की सहूलतें दो! उन्हें गुलामी की हालत में रखनेवाले ट्रांसपोर्टरों पर सक्त कारवाई करो!
४. ट्रांसपोर्टरों से घूस लेकर उनकी गाड़ियों को आगे बढ़ाकर अन्य ड्रायवरों को सतानेवाले भ्रष्ट पुलिसकर्मियों पर कानूनी कारवाई करो!

२ फरवरी, २०१५.

### **जागृत कामगार मंच, मुंबई**

c/o गिरिजा गुप्ते, ए-४ नवसमाज सोसायटी, नेहरू रोड, विले-पार्ले (पूर्व), मुंबई ४०० ०५७.