



THE TIMES OF INDIA

Date:29-12-23

Respite In Doha

Commuting of death sentence of ex-navymen is a win. But case shows future challenges for India in West Asia

TOI Editorials

That Qatar's Court of Appeals has commuted the death sentence handed down to eight Indian ex-navy personnel is unqualified good news. The men were employed with a private defence firm working with the Qatari navy. The charges against them were never made public. But there was speculation they were accused of spying for Israel.

Close call | This made the case a real doozy given the ongoing Israel-Hamas conflict. New Delhi has developed very close ties with Tel Aviv while Doha hosts the Hamas political leadership. There were fears that the former navymen had become pawns in a greater geopolitical tug-of-war. But the dropping of the death sentence eases those worries.

What next? | As of writing, the detailed order is still awaited, so it's unclear what jail terms the eight men will be facing now. Technically, there's a possibility that the sentenced prisoners can be repatriated to India. PM Modi's meeting with Qatar's ruler on the sidelines of the COP-28 summit in Dubai seems to have helped. But nothing can be taken for granted given Qatar's black-box judicial system.

Strategic implications | But the bigger concern for New Delhi will be what this means for its relationship with Qatar and West Asia. Around 800,000 Indians live and work in Qatar. But it's clear that New Delhi doesn't yet have the diplomatic heft to prevent such cases, even though its overall engagement with the region is increasing. Just like the Houthis targeting Indian-crewed ships, trickier incidents may lie ahead.

Broad-base engagements | Our best bet is to widen our engagements in West Asia. So I2U2 (India, Israel, UAE, US) is good but don't ignore other regional powers. Qatar can punch above its weight. Others too can make life complicated for India.

THE ECONOMIC TIMES

Date:29-12-23

Butterfly Effect: Rice, Pirates, Self-Interest

ET Editorials



India's reluctance to join a US-led task force to pacify Yemen's Houthis threatening commercial shipping in the Red Sea is yet another assertion of its self-interest over international alignment. India's maritime trade is critically dependent on the Red Sea and New Delhi does not wish to risk retaliation. In the process, the country's rice exports to West Asia are being affected. But that works in the direction of last year's export curbs on rice, wheat and sugar imposed to keep domestic prices from climbing. The shortfall in these commodities is likely to be offset by growing exports of other farm goods. Weak local prices of cereals aid in tackling trenchant inflation under this head.

While India cannot be faulted for its skittishness to partisanship, it does contribute to prolonging international conflict that affect its consumers. Buying oil helps Russia prosecute its war with Ukraine. Banning food export invites retaliatory action from other nations that are inimical to an economy lacking in food security. Allowing pirates a free run in shipping lanes strengthens Israel's resolve to crack down on Gaza. Each of these has a direct effect on the common Indian trying to make up for loss of livelihood during the pandemic and facing runaway inflation thereafter. A narrow definition of self-interest serves to treat the symptoms rather than the malaise.

India, to be fair, has used its rising economic heft and global integration to champion multilateralism as a solution to conflict and iniquity. Building consensus is arduous, and New Delhi has so far been able to convince the world about the need for it to strike out on its own if the situation demands. To that extent, it has conducted itself as a responsible global citizen.



Date:29-12-23

India's stationary course in the shipping value chain

Boosting ship owning, chartering, financing and building would not only push India o the centre of the global maritime industry but also enhance its international trade presence

M. Kalyanaraman, [Writer is a marine engineer-turned journalist]

The Yangtze river has been China's heartbeat through its long history. Tradition, legend, myth, culture, as well as commerce and industry are integral to the Yangtze lore.

Today, the Yangtze is modern China's lifeline while retaining its antiquity. The Three Gorges project has only added to its lustre.

As one enters the Yangtze from the sea, one can imagine hearing the sound of violins from Chinese opera, or, more recently, from Kung Fu Panda. But, one cannot close one's eyes to the massive merchant ships, often two or three together, flitting in and out of the river.

It is a unique sight. The modern engineering and shipping marvels of Suez or even the Panama canal see a convoy of ships, one behind the other. The Yangtze often sees multiple convoys steaming in parallel. And, in between, smaller barges criss-cross the river, much like the autorickshaws on Indian roads. For a merchant shipman, it is an incredible sight — a story of expert seamanship, logistical planning and piloting skills.

The ships are either bringing in raw materials from across the world including from far away Chinese-owned mines from Peru and Africa or leaving with finished products to all over the world. Some vessels are new, built in shipyards that stand cheek by jowl at every bend in the river. Many are repaired in those same yards and dry docks.

The Yangtze is among the best examples of the tiringly clichéd “look where China is and where we are now” story. Such stories use statistics to show how India and China were on the same boat until the late 1980s and how China has leapfrogged since then, leaving India way behind.

The India versus China story

India was actually ahead of China in the real boat until the end of the 1980s. While China was barely a speck in the global merchant shipping radar, India had the rudiments in place.

While China was a late entrant, the starting gun had gone off earlier for Indians. India boasted of a tradition of modern ship-owning. In fact, the most spectacular case of ship-owning the world has seen was a uniquely Indian contribution. A daring former Indian Navy officer commissioned and owned giant oil tankers that till today remain the biggest merchant ships ever built. India has been associated very closely with the International Maritime Organization too.

With private players venturing in an area dominated by large public sector facilities, India had shipyards that were beginning to give hope that they may well build ships competitively for the global market. Labour arbitrage had preceded shipping at least two decades before it happened in IT. English-knowing Indian seafarers were becoming a routine sight in global shipping as the industry took a step back from employing qualified eastern Europeans whose English was not yet up to the mark. Safety is the number one priority in shipping, and knowledge of English is essential for that.

Just as in other fields, India's main source of growth and foreign exchange earning has been the supply of labour; in shipping too, successive governments have focused largely on expanding the seafarer population. In the past, Mumbai and Kolkata were the major centres of seafarer training and employment. The United Progressive Alliance (UPA) government decentered maritime training and opened it up to private players. Today, institutions across the country churn out seafarers of various grades and competencies. Across the world, from the Arctic ice class merchant ship to the ore carrier calling on Chilean ports, if there are 20 seafarers on board a ship, it is likely four or five will be Indian.

Along with the growth in seafaring population, Indians, with their talent for value engineering, have grown into ship management. Indians with their ken for bargaining know how to run a tight ship, literally. They can take over a ship, quickly understand its systems and run it. Many ship management

companies have sprouted in India, some in-charge of hundreds of ships. Sanjay Prashar, shipping industry professional and former member of the National Shipping Board, estimates that Indian seafarers and their management companies bring in an estimated \$6 billion in foreign exchange every year. According to Sanjaya Baru's article in The Wire, India's total foreign remittances are some \$125 billion while China's stands at \$50 billion.

But ship owning, chartering, financing and building remain largely out of bounds for Indians. India has simply not moved up the shipping value chain. With successive Union governments letting the state-owned Shipping Corporation of India bleed, the order book of Indian shipyards has been hit. New private shipowners who are catering to India's own trade growth typically buy second hand ships as they come cheap and can closely align with their short-term market forecasts that are often the only reliable prediction the Indian market allows, says Hrishikesh Narasimhan, general manager of production and refits at L&T Shipping, Kattupalli, near Chennai.

China stands as a stark contrast. Powered by a dedicated government plan to ramp up shipbuilding and owning, China, by 2020, was making half of all ships in the world. And, just as in Japan and Korea, the previous leaders in shipbuilding, Chinese shipowners dutifully built most of their own ships at state-owned government yards, as Mr. Narasimhan points out.

A negligible share in building

The UPA government came up with a Maritime Agenda 2020 that sought to increase India's share of global shipbuilding from less than 2% to a modest 5% in a decade, and proposed a vague road map that included sops to achieve it. By 2020, however, India's share in global shipbuilding had dropped to practically zero, instead of inching up.

The Bharatiya Janata Party government's Maritime India Vision 2030 outlined 10 key themes that include logistics, environment concerns, port infrastructure and increase in seafarer growth and training, but just does not mention any plan for shipbuilding and owning. There is talk of Sagarmala but the yards are seeing only naval ship orders.

In India, with a long coastline and a strategic location as the geographic pivot of global shipping, shipbuilding would be an integral part of any serious attempt to amp up manufacturing capacity and deepen strategic power. Shipbuilding and owning would give India a seat at the table not only in the global maritime industry but also enhance its presence in the international trade scene too.

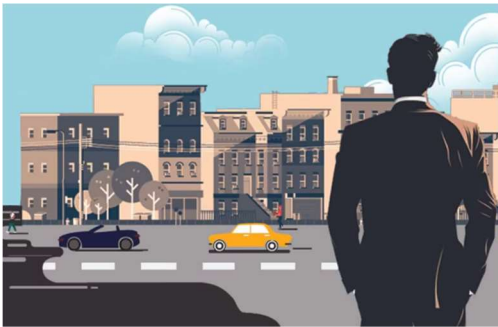
Just as overall industrial might is integral to military might, shipbuilding is integral to a strong naval base as well. The movie Oppenheimer talked about how the Japanese cities to be destroyed with atom bombs were selected. It did not quite point out that Nagasaki was chosen because the naval shipyard there was continuing to churn out naval boats and had to be destroyed. Only the bomb missed the shipyard and obliterated the civilian quarter. Nagasaki shipyard continues to thrive as an advanced merchant shipyard today.

बिज़नेस स्टैंडर्ड

Date:29-12-23

शहरी विकास के लिए व्यापक दृष्टिकोण जरूरी

अमित कपूर विवेक देवरॉय, (कपूर इंस्टीट्यूट फॉर कंपीटिटिवनेस, इंडिया के अध्यक्ष और यूएसएटीएमसी, स्टैनफर्ड यूनिवर्सिटी में लेक्चरर हैं। देवरॉय प्रधानमंत्री की आर्थिक सलाहकार परिषद के अध्यक्ष हैं)



वर्तमान समय में जिस रूप में शहरों का अस्तित्व दिख रहा है उसे देखते हुए उनके किसी दूसरे स्वरूप या अतीत में उनकी अलग संरचना की कल्पना करना मुश्किल हो जाता है। इस समय अत्याधुनिक या स्मार्ट शहरों का हाल कुछ इस तरह है कि जैसे वे आरंभ से ही ऐसे थे। अगर आप गुरुग्राम जैसे शहर घूमने निकलें तो पहली नजर में ऊंची-ऊंची इमारतें और आधुनिक कार्यालय दिखेंगे। सच्चाई तो यह है कि हरियाणा सरकार गुरुग्राम को 'हरियाणा की साइबर सिटी' के रूप में परिभाषित कर गौरवान्वित महसूस

करती है। कुछ लोग इस शहर में सड़कों पर मरम्मत की बाट जोह रहे गड्ढों, भीड़-भाड़ वाली दुकानों, ठीक से काम नहीं कर रहे ट्रैफिक सिग्नलों और प्रदूषित निर्माण स्थलों का जिक्र करेंगे।

हालांकि, यहां समझना भी जरूरी है कि इस शहर के वास्तविक या मूल हिस्से का विस्तार हुआ है जिसे हम गुरुग्राम के नाम से जानते हैं। शहर के अंदरूनी हिस्से पुराने रंग-ढंग में दिखते हैं और अवशेष की तरह प्रतीत होते हैं। यह एक कटु तुलना हो सकती है मगर इससे जो सवाल पैदा होते हैं उन पर निश्चित रूप से ध्यान देने की आवश्यकता है। प्रश्न यह है कि क्या शहरी विकास किसी निश्चित दिशा का पालन करते हैं? शहरीकरण का प्रवाह क्या है? ये दोनों प्रश्न एक दूसरे से इस प्रकार से जुड़े हैं कि इसे समझकर हम यह जान पाते हैं कि कोई शहर कैसे अपना प्रसार या विस्तार करता है।

'शहरीकरण का प्रवाह' एक ऐसी प्रक्रिया है जिसमें ग्रामीण से शहरी क्षेत्रों की तरफ आबादी के पलायन की ही केवल चर्चा नहीं होती है बल्कि इसमें शहरों के बीच आंतरिक गतिशीलता का भी जिक्र होता है जिसका संबंध शहरी विकास से होता है। यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण है कि कोई एक शहर दूसरे शहर के विकास प्रारूप को परिलक्षित नहीं कर सकता है। शहरी विकास का प्रसार या इसका प्रवाह मुख्य रूप से किसी शहर की आंतरिक प्रकृति, इसकी मूल संस्कृति और अधिक तकनीकी रूप में भौगोलिक क्षेत्र से जुड़ा होता है। उदाहरण के तौर पर पुरानी दिल्ली में राष्ट्रीय राजधानी के इतिहास को बयां करने वाले तथ्य और इमारतें हैं। इस क्षेत्र का विकास हुआ है मगर अब भी यातायात और भीड़-भाड़ के बीच ऐतिहासिक गलियां, बाजार पूजा स्थल और पुरानी हवेली देखे जा सकते हैं। इसके उलट नई दिल्ली में तुलनात्मक रूप से आधुनिक संरचनाएं विकसित हुई हैं और लुटियन क्षेत्र भी है जिस पर उपनिवेशवाद की छाप दिखती है। नई दिल्ली क्षेत्र बेहतर नियोजन और शहरीकरण की योजना के तहत विकसित हुआ है।

मुंबई शहर की बात करें तो इसकी भौगोलिक स्थिति और तेजी से बढ़ती आबादी शहरीकरण का प्रसार तय करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं। यहां एशिया की सबसे बड़ी झुग्गी बस्ती धारावी भी है जिसमें चार लाख से अधिक लोग रहते हैं। साथ ही, इस शहर में शहरी विकास की दिशा को निश्चित तौर पर परिभाषित कर पाना भी मुश्किल है क्योंकि

इसके विकास से जुड़ी आवश्यकताओं पर कई सवाल खड़े होते हैं। मुंबई शहर अपनी घनी आबादी के लिए पर्याप्त रहने की व्यवस्था सुनिश्चित करने के साथ ही अधिक से अधिक औद्योगिक क्षेत्र विकसित करने की चुनौतियों के बीच खुद को घिरा महसूस करता है। भारत की वित्तीय राजधानी खराब शहरी नियोजन और दिशाहीन विकास की समस्या से जूझ रही है।

इसी तरह, हैदराबाद और सिकंदराबाद की बात करें तो इन दोनों शहरों की चर्चा लगभग एक साथ होती है। मगर अंग्रेजों के समय से ही इनका विकास असमान रहा है। सिकंदराबाद जहां अंग्रेजों के समय विकसित हुआ वहीं, हैदराबाद निजाम शासन के प्रभाव में रहा था। मगर अब इन दोनों शहरों के बजाय साइबराबाद की अधिक चर्चा होने लगी है। आधुनिक संरचना और आईटी कंपनियों की बहुलता के कारण यहां काफी लोग रहने लगे हैं। रहन-सहन के स्तर और समावेशी विकास के पैमाने पर सिकंदराबाद पिछड़ता प्रतीत होता है।

यद्यपि, प्रत्येक शहर एक दूसरे से किसी न किसी रूप में भिन्न होता है मगर सभी आधुनिक व्यवस्था के साथ विकास करना चाहते हैं। यह समझना बेहद जरूरी है कि ऐसे कौन से कारक हैं जो शहरों के विकास को प्रभावित करते हैं और क्या कोई तरीका है जिससे ऐसा नहीं हो कि कोई शहर बहुत आगे निकल जाए और कुछ पीछे छूट जाएं। यह तर्क दिया जा सकता है कि आर्थिक पहलू या कारक शहरीकरण के प्रसार को प्रभावित करते हैं। आर्थिक कारकों में श्रम बल, पूंजी, तकनीक और संचार के साधन हो सकते हैं। शहरों के बीच विकास के प्रवाह को समझने के लिए इन कारकों पर विचार किया जा सकता है। आर्थिक कारकों की बहुलता वाले क्षेत्र के प्रति लोग अधिक आकर्षित होते हैं, वहां कार्यालय आदि स्थापित होने लगते हैं। इसका एक और असर यह होता है कि अधिक से अधिक लोग इन शहरों में रहना और बसना चाहते हैं जिससे आवासीय जायदाद की मांग बढ़ जाती है दाम आसमान छूने लगते हैं। इसके साथ ही घूमने-फिरने और मनोरंजन की जगह भी विकसित होने लगती है।

यह कथन बिल्कुल उपयुक्त है कि शहरी विकास उन क्षेत्रों में अधिक होते हैं जहां आर्थिक कारक मौजूद होते हैं। मगर एक मूल प्रश्न यह है कि क्या यह विकास कुछ ही जगहों पर ही होना चाहिए? शहरीकरण के संबंध में चर्चा अक्सर शहरों के बीच विकास में भिन्नताओं पर टिकी होती है मगर प्रत्येक शहर में विकास से जुड़े पेचीदा पहलुओं को क्यों दरकिनार कर दिया जाता है? यह कई कारकों जैसे शहरी ढांचा एवं नियोजन, विकास कार्यों में नगर निगम की सक्रिय भागीदारी और शहरों आंतरिक आवश्यकताओं की समझ पर निर्भर करता है। ऐसी समझ यह सुनिश्चित करने के लिए जरूरी है कि विकास से जुड़े पहलू एक दूसरे से समानता रखते हैं, न कि भिन्नता।

मौजूदा दौर में हमें निश्चित तौर पर शहरों के बीच समानता पर जोर देना चाहिए और नागरिकों की संतुष्टि पर अधिक से अधिक ध्यान देना चाहिए। इसके लिए उन्हें पर्याप्त संसाधन और अवसर और रहने के लिए जगह मुहैया कराने की आवश्यकता है। शहरीकरण के संबंध में इस तरह की सोच शहरों को अधिक समावेशी और विशेष जरूरतों और दिव्यांग लोगों के लिए सभी सुविधाएं उपलब्ध कराने के दृष्टिकोण से भी महत्वपूर्ण है। शहरी विकास के पेचीदा पहलुओं पर विचार करते समय हमें एक ऐसे व्यापक दृष्टिकोण अपनाना होगा। इसके अंतर्गत बाहरी रूप और आंतरिक गतिशीलता दोनों पर विचार और समानता और समावेशिता का ध्यान रखा जाता है।

राष्ट्रीय सहारा

Date:29-12-23

सवालॉ के घरे में क्यॉ

रजनीश कपूर

देश की संसद ने भारतीय दंड संहिता, 1860 आपराधिक प्रक्रिया अधिनियम, 1898 और भारतीय साक्ष्य अधिनियम, 1872 को बदल कर भारतीय न्याय संहिता, भारतीय नागरिक सुरक्षा संहिता और भारतीय साक्ष्य अधिनियम का नाम दिया है। देश भर में हर दल में मौजूद बड़े-बड़े वकील या कानून के विशेषज्ञ एक ओर इनका समर्थन कर रहे हैं वहीं इन्हें लागू करने में आने वाली दिक्कतों की बात भी कर रहे हैं।

पूर्व आईपीएस यशोवर्धन आजाद ने एक टीवी चैनल पर मोदी सरकार की इस पहल का स्वागत करते हुए कहा, 'यह अच्छी शुरुआत है, इसमें अहम बात है कि जिस तरह सूचना प्रौद्योगिकी को इन कानूनों में प्रमुखता दी गई है, यह न्याय प्रणाली में तेजी लाने की ओर अच्छी पहल है। परंतु देश में लंबित पड़े 4.5 करोड़ मुकदमों को पहले तेजी से निपटना होगा तभी नये कानूनों को लागू किया जा सकेगा क्योंकि नये कानूनों की धाराओं में भी परिवर्तन किया गया है। जो धारा पहले लागू होती थी, नये कानूनों में वह धारा बदल गई है और उससे संबंधित सजा में भी बदलाव आया है।' आजाद का मानना है, 'जब भी कभी आपराधिक न्यायिक व्यवस्था में सुधार लाए जाते हैं तो स्वाभाविक है कि इस प्रणाली के हर अंग का भी सुधार हो। जैसे कि पुलिस, जेल, अभियोजन और कोर्ट। जब तक इस तंत्र के हर अंग का सुधार नहीं होगा तब तक आपराधिक न्यायिक व्यवस्था में सुधार का क्या फायदा? मिसाल के तौर पर पुलिस सुधार की सिफारिशें 1978 से लंबित हैं। जिस तरह मौजूदा न्यायिक व्यवस्था में पुलिस हिरासत में दिया गया कोई भी बयान कोर्ट में वैध नहीं माना जाता, उससे लोगों का पुलिस पर विश्वास नहीं बैठता। उसी तरह देश की जेलों में भी कई तरह के सुधार होने अनिवार्य हैं। इसलिए जब तक आपराधिक न्यायिक व्यवस्था के सभी अंगों में सुधार नहीं होंगे तब तक इन बदलावों से कुछ विशेष फर्क नहीं पड़ेगा।'

देश के नामी वकील और राज्य सभा सांसद कपिल सिब्बल ने नये कानूनों को पास किए जाने के तरीके पर सवाल उठाए हैं। वे कहते हैं, 'जो संवैधानिक संस्थाएं हैं, उन्हें इन बिलों को इस तरह से पास नहीं करना चाहिए था। जिस तरह लोक सभा में 100 और राज्य सभा में 46 सांसदों को निलंबित कर, बिना किसी चर्चा के इन विधेयकों को पारित किया गया है, वह नियमों के विरुद्ध है। इन विधेयकों को पास करने से पहले जो कमेटी बनाई गई वहां पर कानून जानने वाले दिग्गजों की राय नहीं ली गई। जो बिल इस तरह से जनता के सांविधानिक हकों के खिलाफ पास किए जाते हैं, वो असंवैधानिक कहलाते हैं।' सिब्बल कहते हैं, 'नये कानूनों में 90 प्रतिशत कानून औपनिवेशिक काल के ही हैं, जिनका अंग्रेजी से हिन्दी में अनुवाद ही किया गया है यानी जो बात अंग्रेजों ने नहीं की वो मौजूदा सरकार द्वारा की जा रही है।' कपिल सिब्बल ने इन बिलों का विरोध करते हुए इन्हें 'मानवाधिकार विरोधी' बताया। देश के पूर्व एएसजी अमन लेखी कहते हैं, 'कानूनों को बदलने की जरूरत नहीं थी। इनमें बदलाव कर सरकार ने केवल जन भावनाओं को जागृत किया है। यह बात सही है कि ये सरकार द्वारा लाए जरूर गए थे परंतु समय के चलते इन्हीं कानूनों को हमारे द्वारा ही

विकसित किया गया था। इनमें आधुनिक न्यायशास्त्र है जो औपनिवेशिक मानसिकता से वाहर है और आज के मौजूदा लोकतांत्रिक दौर का अभिन्न हिस्सा है। जब भी किसी राजनैतिक बयान की बात होती है तो वहां तो कुछ भी कहा जा सकता है परंतु जब किसी कानून के बारे में बात की जाए तो बहुत सोच-समझ कर, सही ढंग से और कानून के दायरे में रह कर ही की जानी चाहिए।'

लेखी के अनुसार, 'यह बदलाव आने वाली कई सदियों के लिए किए जाएंगे। इसलिए इनको बदलना ही है तो इनके हर पहलू पर काफी गंभीरता से विचार किया जाना चाहिए।' लेखी कहते हैं, 'जिस तरह इन विधेयकों को पास किया गया है, वह अलोकतांत्रिक है। इसमें सत्ता पक्ष और विपक्ष, दोनों दोषी हैं क्योंकि जिस तरह की हरकत विपक्षी नेताओं ने की वह निलंबन के ही हकदार थे। उधर संसद से विपक्षी नेताओं के निलंबन के चलते सरकार द्वारा ऐसे विधेयक को पास करना भी गलत था।' देश में पुलिस सुधार के सुझावों को विधि आयोग की कई रिपोर्टों में दर्ज किया गया है। माननीय सर्वोच्च न्यायालय के कई ऐसे फैसले भी हैं जहां पुलिस सुधार की बात की गई है। पुलिस सुधारों में अहम बात है कि अभियोजन और जांच को एक दूसरे से अलग किया जाए परंतु नये विधेयकों में ऐसा कुछ भी नहीं है। इन विधेयकों में ऐसे कुछ बदलाव लाए गए होते तो ये पुराने कानूनों से बेहतर होते। ब्रिटिश काल के कई कानून हैं, जहां गंभीर कृत्यों में मामूली सी सजा का प्रावधान है वहीं इसके उलट कुछ कम गंभीर अपराधों में कड़ी से कड़ी सजा का प्रावधान है। इन पहलुओं को भी नहीं देखा गया है। इन विधेयकों में एक अच्छी बात है, 'कम्युनिटी सर्विस' को भी सजा का दर्जा दिया गया है। पश्चिम देशों की तरह कुछ अपराधियों को उनके अपराध का अहसास दिलाने में यह अच्छी पहल साबित होगी। नये कानून कितने उपयोगी सिद्ध होंगे यह तो आने वाला समय ही बताएगा।

न्याय के लिए सजग

संपादकीय

कतर में भारतीय नौसेना के आठ पूर्व कर्मियों को सुनाई गई मौत की सजा का कम होना राहत की बात है। भारत सरकार इस सजा के विरुद्ध सक्रिय थी और विदेश मंत्रालय ने गुरुवार को यह सुखद खबर दी है। उल्लेखनीय है कि 26 अक्टूबर को आठ भारतीयों को मौत की सजा सुनाई गई थी, इन पर जासूसी संबंधी आरोप लगाया गया था। सजा सुनाए जाने के बाद भारत में चिंता की लहर दौड़ गई थी, क्योंकि यह अपनी तरह का पहला मामला था, जिसमें भारतीयों के प्रति ऐसी कड़ाई बरती गई थी। ये पूर्व नौसेनाकर्मी कतर की ही एक कंपनी की सेवा में जुटे थे और वहां की सेना के प्रशिक्षण से जुड़े थे। इसके बावजूद इन पर जासूसी का आरोप लगाया गया और आनन-फानन में सजा सुना दी गई। कतर ने विस्तार से जानकारी नहीं दी और भारतीय न्याय व्यवस्था की तरह पारदर्शिता के साथ फैसला भी नहीं सुनाया गया। ऐसे में, भारतीय तंत्र की नाराजगी जायज थी। अक्टूबर में सजा सुनाई गई और नवंबर में ही उस कंपनी के मालिक को छोड़ दिया गया, मगर आठ भारतीयों को कैद में रखा गया और उनकी सजा भी कायम रही।

अच्छी बात है कि इन भारतीयों के परिजनों को साथ में रखकर भारतीय विदेश मंत्रालय ने अपनी ओर से हरसंभव प्रयास किए। मामला अपील अदालत में पहुंचा, जिसके नतीजे सामने हैं कि सजा कम की जा रही है। सजा के कम होने के बाद भी भारतीय विदेश मंत्रालय को पूरी सक्रियता के साथ कोशिश करनी चाहिए कि आगे सुनवाई निष्पक्ष और न्यायपूर्ण ढंग से हो। गौर करने की बात है कि इस बार अपील अदालत में भारत के राजदूत, अधिकारी और जेल में बंद पूर्व नौसेनाकर्मियों के परिजन भी मौजूद थे। पूर्व नौसेनाकर्मियों के परिजनों की पीड़ा को समझा जा सकता है, पर उन्हें आगे भी न्याय के लिए सक्रिय रहना होगा। अभी केवल सजा कम हुई है, आरोपों से बरी होने की कोशिश जरूर होनी चाहिए। भारतीय विदेश मंत्रालय इस मामले में हर तरह से जुटा हुआ है और अच्छे से अच्छे वकीलों का सहारा लेकर यह मुकदमा लड़ना चाहिए। यह भारत के लिए सम्मान और सबक का मामला है। अगर इस मामले में पहले ही सक्रियता बरती गई होती, तो मौत की सजा की नौबत ही नहीं आती। मामला तो करीब एक साल से चल रहा था और पूर्व नौसेनाकर्मी हिरासत में ही थे। भारत के एक-एक नागरिक का महत्व है और उसमें भी सेना में रह चुके जवानों का मूल्य तो कुछ ज्यादा ही है।

इस मामले से हम कई सबक ले सकते हैं। पहली बात, संदिग्ध किस्म की विदेशी कंपनियों के साथ भारतीयों को कतई काम नहीं करना चाहिए। ऐसी कंपनियों के साथ ही काम करना चाहिए, जो भारतीयों के हितों के प्रति सजग हों। कतर की अल दहरा ग्लोबल टेक्नोलॉजीज ऐंड कंसल्टेंसी सर्विसेज के लिए क्या अभी भी कोई भारतीय काम कर रहा है? ऐसी कंपनियों को काली सूची में डालकर भारतीयों को सचेत करना जरूरी है। दूसरी बात, भारतीयों को अपनी विश्वसनीयता और सेवा का स्तर बनाए रखना चाहिए। किसी भी गलत काम में लगकर जान जोखिम में डालना उचित नहीं है। सुरक्षित और वैध पेशे को अपनाकर ही देश के सम्मान को अक्षुण्ण रखना चाहिए। तीसरी बात, यह मामला एक संकेत है कि भारत के प्रति द्वेष रखने वाले अफसर या न्यायाधीश दुनिया में कम नहीं हैं, अतः जरूरी नहीं कि भारतीयों को दुनिया में हर कहीं सहजता से न्याय मिल जाए। यह समय का तकाजा है कि हमें न्याय के लिए संघर्ष करना होगा।
