



दैनिक संपादकीय विश्लेषण

विषय

भारत के समुद्री सुधार:
दिशा परिवर्तन का आह्वान

भारत के समुद्री सुधार: दिशा परिवर्तन का आह्वान

संदर्भ

- भारत की समुद्री शासन व्यवस्था से संबंधित कई विधेयकों और अधिनियमों का हालिया पारित होना वैश्विक मानकों के अनुरूप भारत की समुद्री रूपरेखा को संरेखित करने का प्रयास है, लेकिन इसमें संघवाद, स्वामित्व सुरक्षा एवं छोटे खिलाड़ियों पर भार जैसे महत्वपूर्ण चिंताएँ भी शामिल हैं।

भारत का समुद्री सुधार पैकेज

- भारतीय बंदरगाह विधेयक, 2025 का पारित होना भारत की समुद्री विधायी रूपरेखा में एक महत्वपूर्ण बिंदु है। यह तटीय नौवहन अधिनियम, 2025; समुद्र द्वारा माल दुलाई विधेयक, 2025; और मर्चेंट शिपिंग अधिनियम, 2025 के साथ पारित हुआ, जिससे भारत की नौवहन नियमन प्रणाली वैश्विक प्रथाओं के अनुरूप हो गई। ये समुद्री शासन प्रयास निम्नलिखित उद्देश्यों को साधते हैं:
 - भारत के कानूनों को अंतर्राष्ट्रीय संधियों के अनुरूप बनाना।
 - व्यापार में सुगमता और सतत बंदरगाह विकास को सक्षम करना।
 - नियमन को सुव्यवस्थित कर विदेशी निवेश आकर्षित करना और भारत की समुद्री स्थिति को सुदृढ़ करना।
- विशेष रूप से बंदरगाह अधिनियम, 2025 को एक सहायक कानून के रूप में देखा जा रहा है जो पहले से असंगठित प्रणाली में समन्वय लाता है।

भारत के समुद्री क्षेत्र में प्रमुख चिंताएँ

- संघीय चिंताएँ (केंद्रीकरण बनाम स्वायत्तता):** मैरीटाइम स्टेट डेवलपमेंट काउंसिल का गठन, जिसकी अध्यक्षता केंद्रीय बंदरगाह मंत्री करते हैं, उन्हें राज्य नीतियों को निर्देशित करने की शक्ति देता है, जिससे तटीय राज्यों को वित्तीय स्वायत्तता और बंदरगाह विकास में लचीलापन नहीं मिल पाता।
 - बंदरगाह अधिनियम, 2025 सहकारी संघवाद नहीं बल्कि संघीय अधीनता को दर्शाता है, जो राज्यों को सागरमाला एवं पीएम गति शक्ति जैसी केंद्रीय योजनाओं के अनुरूप कार्य करने के लिए बाध्य करता है, चाहे स्थानीय प्राथमिकताएँ कुछ भी हों।
- नियामक और न्यायिक चिंताएँ:** बंदरगाह अधिनियम अस्पष्ट एवं विवेकाधीन शक्तियाँ प्रदान करता है जो छोटे ऑपरेटरों पर अतिरिक्त भार डाल सकती हैं।
 - अधिनियम की धारा 17 बंदरगाह से संबंधित विवादों में दीवानी न्यायालयों को बाहर करती है, जिससे मामले उन्हीं प्राधिकरणों द्वारा नियंत्रित आंतरिक समितियों में चले जाते हैं जिन पर विवाद है।
- स्वामित्व संबंधी खामियाँ:** मर्चेंट शिपिंग अधिनियम, 2025 आंशिक विदेशी स्वामित्व की अनुमति देता है, जबकि 1958 का अधिनियम भारतीय ध्वज वाले जहाजों के लिए पूर्ण भारतीय स्वामित्व की मांग करता था।
 - स्वामित्व की सीमाएँ परिभाषित नहीं हैं और कार्यपालिका के विवेकाधीन निर्णयों पर निर्भर हैं।
 - बेयरबोट चार्टर-कम-डिमाइस पंजीकरण यदि सख्ती से विनियमित न किया जाए तो विदेशी संस्थाओं को प्रभावी नियंत्रण बनाए रखने का जोखिम है।
 - सभी जहाजों का अनिवार्य पंजीकरण, चाहे आकार कुछ भी हो, छोटे ऑपरेटरों पर भार डाल सकता है, जबकि भारत के “फ्लैग-ऑफ-कन्वीनियंस” क्षेत्राधिकार बनने की आशंका भी बनी रहती है।

- छोटे ऑपरेटरों पर भार: तटीय नौवहन अधिनियम, 2025 कैबोटेज नियमों को सुदृढ़ करता है लेकिन विदेशी जहाजों को लाइसेंस देने के लिए शिपिंग महानिदेशक को व्यापक विवेकाधीन शक्तियाँ देता है।
 - ‘राष्ट्रीय सुरक्षा’ या ‘रणनीतिक सौरखण’ जैसे प्रावधान चयनात्मक अनुप्रयोग की गुंजाइश छोड़ते हैं।
 - छोटे तटीय ऑपरेटरों को नए रिपोर्टिंग आवश्यकताओं का सामना करना पड़ता है, लेकिन डेटा उपयोग या सुरक्षा पर स्पष्टता नहीं है।
 - नेशनल कोस्टल एंड इनलैंड शिपिंग स्ट्रैटेजिक प्लान जैसे उपायों के माध्यम से केंद्रीकृत नियंत्रण स्थानीय स्वायत्तता को कमजोर कर सकता है।

निष्कर्ष: जोखिमों के साथ सुधार

- भारत का समुद्री विधायी पुनर्गठन लंबे समय से अपेक्षित था और आधुनिकीकरण की दिशा में प्रगति का प्रतीक है। लेकिन कुछ प्रमुख खामियाँ इसकी संभावनाओं को कमजोर करती हैं:
 - राज्य स्वायत्तता की कीमत पर अत्यधिक केंद्रीकरण।
 - स्वामित्व सुरक्षा में अस्पष्टता।
 - न्यायिक स्वतंत्रता से रहित विवाद समाधान तंत्र।
 - छोटे ऑपरेटरों के लिए अनुपालन का भार।
- सुधार को संघीय संतुलन या निष्पक्ष प्रतिस्पर्धा से समझौता नहीं करना चाहिए। नए समुद्री कानून व्यापार में सुगमता केवल कुछ के लिए ही सुनिश्चित कर सकते हैं, जबकि भारत की दीर्घकालिक समुद्री सुरक्षा एवं संघीय समझौते को कमजोर कर सकते हैं, जब तक कि स्पष्ट सीमाएँ, सुदृढ़ सुरक्षा उपाय और सार्थक राज्य भागीदारी सुनिश्चित न की जाए।

Source: TH

दैनिक मुख्य परीक्षा अभ्यास प्रश्न

प्रश्न: भारत के हालिया समुद्री सुधारों के संघवाद और तटीय राज्य स्वायत्तता पर पड़ने वाले प्रभावों का आलोचनात्मक परीक्षण कीजिए। क्या ये सुधार केंद्रीय निगरानी एवं क्षेत्रीय हितों के बीच सही संतुलन बनाते हैं?