

[MR. DEPUTY CHAIRMAN In the Chair]

THE SINKING OF INDIAN FREIGHTER,
DAMODAR, MANDOLI, IN THE ARABIAN
SEA ON JULY 29, 1972

**CALLING ATTENTION TO A MATTER
OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE**

श्री ओउम् प्रकाश त्यागी (उत्तर प्रदेश) :
श्रीमन्, मैं 29 जुलाई, 1972 को अरब सागर में भारतीय माल वाहक पोत दामोदर मान्डोवी के डूबने और उस दुर्भाग्यग्रस्त पोत से संकट का प्रथम संदेश प्राप्त होने के बाद सरकार द्वारा सहायता और राहत पहुंचाने के लिये उठाये गये कदमों की और संसदीय कार्य तथा नौवहन और परिवहन मंत्री का ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

संसदीय कार्य तथा नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : श्रीमन् मैं क्षमा चाहता हूँ कि इसकी सूचना हमें कल शाम ४ बजे मिली और इसी वजह से मैं हिन्दी में उत्तर नहीं दे पा रहा हूँ, अंग्रेजी में ही कह रहा हूँ।

I regret to inform the House of the sinking of s. s. "Damodar Mandovi" off the Coast of Gujrat at about 07.55 hours I. S. T. on Saturday, the 29th July, 1972 in the approximate position 23°02'N 60°07' E. The facts of this shipping casualty are as under:—

The vessel M. v. "Damodar Mandovi" of 1527 GRT is owned by M/s. Damodar Bulk Carriers Limited, Bombay. The ship was built at Kobe, Japan in 1951 and was registered at Bombay in the same year. She sailed from Kharg (Persian Gulf) at 2200 hours on the 23rd, July, 1972 on her voyage to Bombay with a full load of sulphur and a crew of 37 including the Master. The mishap is reported to have occurred on 29th July, 1972 at 07.55 hours I. S. T. This was stated by the Master and five members of the crew who subsequently landed at 15.20 hours on 2nd August, 1972 off the Village Akrie, in Lakhapat Taluka of Gujarat State with the help of inflatable life-rafts floating in the sea around the ship. All the remaining 31 crew members are feared missing in the vicinity of the mishap. The names of the surviving crew are:—

1. Capt. Banati .. Master
2. Shri Taneja .. 2nd Engineer
3. Shri Ranchod Narayan .. Deck Cassab
4. Shri Kanji Bhagwan .. Seaman
5. Shri Sukkha Bouwa .. Bhandari
6. Shri Abdul Razak .. Oilman

The first wireless message received from the ship by her owners at 07.05 hours I. S. T. on 29th July, 1972 stated that the ship was experiencing very heavy weather with the deck constantly awash and consequently she was taking an alarming list. The owners advised the Master to take all necessary steps to deal with the situation. They also informed D. G. of Shipping on 31-7-72 night that they had lost contact with the ship. The position of the ship was reported to be 23° North and 66° East. This position is roughly 120 miles off the Coast of Rann of Kutch and about 200 miles West North West of Okha.

An aerial search by planes and helicopters was arranged with the help of the Indian Air Force in the vicinity of the ship's reported position. The first Air Force Plane left Bombay at 13.30 hours on the 1st August, 1972 for the search. The Surveyor in-charge, Mercantile Marine Department, Jamnagar and all Port Officers in Saurashtra Ports as well as the Principal Officer, Mercantile Marine Department, Karachi were requested to render all assistance to the ship. In addition, a Navigational Warning was issued requesting all ships in the vicinity to keep a look out for the ship and render all possible assistance. The Principal Officer, Mercantile Marine Department, Karachi informed us that they commenced a Naval search of their area on 2nd August, 1972 and Air search from 3rd August, 1972. The owners of the ship sent two senior officers to Kandla to render all assistance to the survivors of the crew. The owners also alerted their representatives at Jakhu, a Port on the Kutch Coast to watch out for any survivors coming to that port and render all assistance to them. The intensive search by the Indian Air Force and the Navy was continued till 7th August, 1972. The surviving 6 members of the crew including the Master of the ship have been brought to Bombay. Search is still continuing for all the missing 31 crew members. All ships in the area have been requested by wireless broadcast to keep a sharp look out for survivors.

The wreckage of the ship has not been located so far.

The owners of the ship have paid an interim relief of Rs. 500/- to the families of all the members of the unfortunate crew. The owners of the ship have been advised to take urgent steps to give necessary relief to the families of the crew under the Workmen's

[श्री राज बहादुर]

Compensation Act for Seamen drawing less than Rs. 500. Others will also be eligible for compensation under the provisions of the National Maritime Board/Maritime Union of India Agreements.

A preliminary enquiry into this maritime casualty has started under Section 359 of the Merchant Shipping Act, 1958.

श्री ओउम् प्रकाश त्यागी : भारतीय माल-वाहक पोत दामोदर मान्डोवी के डूबने से जो यह दुर्घटना हुई, उससे हम सब लोग चिंतित हैं, परन्तु सबसे बड़ी चीज यह है कि मंत्री महोदय ने इस बात को अपने वक्तव्य में एक संकेत के रूप में बतलाया कि मालिक को तो इस जहाज के संकटग्रस्त होने के बारे में सूचना मिल गई थी, लेकिन मालिक द्वारा सरकार को नहीं बतलाया गया, तो मैं यह जानना चाहता हूँ कि आपके विभाग को इसकी सूचना कब मिली। सरकार को सूचना कब मिली और उस सूचना की प्राप्ति के पश्चात् उस जहाज को और उसके लोगो को बचाने के लिए सरकार ने क्या उपाय किए? महोदय, ऐसी दुर्घटना पहले बंगाल की खाड़ी में हुई थी और किनारे के बहुत ही समीप करीब 200 गज के नजदीक नदी में जहाज डूबा, लेकिन सूचना देने पर भी किनारे से जो सहायता दी जा सकती थी वह भी नहीं दी गई। तो मैं जानना चाहता हूँ मंत्री महोदय से कि आपने सूचना प्राप्ति के पश्चात् केवल अपना जहाज, हवाई जहाज ही भेजा या कोई और समीप के जहाज थे उनको भी सूचना दी कि उनकी सहायता के लिए आप पहुंचिए। जब जहाज डूब रहा था तो कम से कम उसके सर्वाइवर्स की तो सुरक्षा हो सकती थी, पर ऐसी कोई सूचना इसमें नहीं है। दूसरी बात, मैं जानना चाहता हूँ कि वह जहाज किन कारणों से डूबा? मैं जानना चाहता हूँ कि क्या वह जहाज करांची के पोर्ट पर भी रुका और वहां से उसमें कोई सेपोटेज का या उस प्रकार का सन्देह तो आपको नहीं है? इसके सम्बन्ध में क्या सरकार पूरी इन्क्वायरी कराएगी कि यह जहाज किन परिस्थितियों में डूबा, कैप्टन और उसके साथियो ने क्या सावधानियां बरती? भविष्य में इस प्रकार की दुर्घटनाएं हों तो सरकार उनमें क्या अधिक से अधिक सहायता पहुंचा सकती है? सरकार को इस संबंध में जानकारी प्राप्त करना चाहिए।

अभी आपने यह कहा है कि वे आदमी मिसिंग हैं। आज, अध्यक्ष महोदय, 8 तारीख हो गई है और 29 जुलाई की दुर्घटना है। अभी तक यह जांच नहीं हो सकी और इन्होंने यह बात नहीं बताई कि जांच करने में सबसे बड़ी कठिनाई यह हुई कि पाकिस्तान अथारिटीज ने इनको अनुमति नहीं दी वहां पर खोज करने के लिए, उन्होंने कहा कि हम अपने जहाजों से खोज करके बता देंगे। यह समाचार पत्रों की सूचना है। तो मैं जानना चाहता हूँ सरकार से कि क्या यह सच है कि जहाज के जिन लोगो ने अपनी जान बचाने का प्रयत्न किया, उनको बचाने और सहायता पहुंचाने में पाकिस्तान गवर्नमेंट ने आपको क्या सहयोग दिया? आपने कहा कि पाकिस्तान ने एलाउ किया उस समुद्र में खोज करने में और पाकिस्तान अथारिटीज ने कोआपरेट किया। तो इतना कोआपरेशन प्राप्त करने के पश्चात् 31 आदमियों के बारे में जानकारी प्राप्त नहीं हो सकी तो यह खोज आश्चर्यजनक खोज है। क्या आपका यह विचार है कि वे डूब गए या बच गए? इस सम्बन्ध में थोड़ी बहुत जानकारी आप दें।

आपने जो यह कहा कि 31 आदमी डूब गए हैं, उनके परिवारों को मालिक ने 500-500 रुपए भिजवा दिए हैं, तो क्या 500 रुपए जो जहाज में काम करने वाले लोग डूब गए उनके परिवारों को आप समझते हैं इससे राहत मिल सकेगी? जब तक पूरी इन्क्वायरी न हो जाय, यह निश्चित न हो कि वे जीवित हैं या मर गए, तब तक क्या उनके परिवारों को 500 रुपए की सहायता के बजाय और अधिक सहायता भिजवाने की सरकार कोई व्यवस्था करेगी और यदि यह बात निश्चित हो जाय कि वे मर गए हैं तो वैसी अवस्था में सरकार की ओर से या नियमानुसार क्या सहायता देने की व्यवस्था है? मैं यह जानकारी चाहता हूँ।

श्री राज बहादुर : मैंने अपने प्रश्न के उत्तर में ही निवेदन कर दिया था कि डाइरेक्टर जनरल, शिपिंग को प्रथम सूचना 31 तारीख की रात्रि में इस जहाज के मालिकों ने दी थी। यह दुर्घटना है 29 तारीख के सबेरे की। जो भी इंफार्मेशन थी वह रात के करीब 9 बजे हमें मिली और तुरन्त ही डी० जी०, शिपिंग ने रेडियो के जरिये से और नेवीगेशन की वार्निंग जो होती है, उसके जरिये

से चारों तरफ इतिला कर दी कि इस प्रकार की दुर्घटना हुई है। उन्होंने सब जहाजों से भी प्रार्थना की कि जहां तक संभव हो सके वो इस बारे में सहायता करें। एयर फोर्स और नेवी से भी सहायता करने के लिये कहा गया। एयर फोर्स वालों का तो पहला जहाज लगभग एक वजे उड़ गया। उसके उपरांत पाकिस्तान को इतिला दी। आपने यह पूछा कि क्या पाकिस्तान ने हमारी मदद करने से इंकार कर दिया और क्या यह जहाज करांची गया या नहीं मेरे खयाल से करांची यह जहाज नहीं गया। जहां तक मेरी सूचना है उसे वहां जाने का कोई प्रश्न ही नहीं है।

श्री ओइम् प्रकाश त्यागी : मैंने यह नहीं कहा। मैंने यह कहा कि हम अपने जहाजों से उनकी खोज करते हैं, पाकिस्तान से पूछ कर नहीं।

श्री राज बहादुर : जैसा कि मैंने बताया कि वह मुकाम ओखा पोर्ट से 200 मील नार्थ वेस्ट में है। वहां तो हम भी जा सकते हैं। उसके लिए उनसे पूछने की कोई आवश्यकता नहीं है, क्योंकि उनके टेलीटोरियल वाटर्स में वह नहीं जाता है। उनके टेलीटोरियल वाटर्स में जाते तो हम उनसे पूछते। जहां हम अपने आप जा सकते हैं वहां के लिए उनसे पूछने की कोई जरूरत ही नहीं है। जहां तक मैं समझता हूं पाकिस्तान अथॉरिटीज ने जैसे ही उनको सूचना मिली उन्होंने अपने जहाज के जरिये, अपने पानी के जहाज के जरिये हमारी सहायता की। इसके लिए हमें उनकी सराहना करनी चाहिये कि उन्होंने इसमें हमें सहयोग दिया। इसके लिए हमें उनका आभार भी मानना चाहिये। सारे झगड़ों के बाद भी उन्होंने हमारी पहली रिक्वेस्ट पर यह काम किया।

श्री ओइम् प्रकाश त्यागी : जांच के बारे में।

श्री राज बहादुर : जांच के बारे में मैंने बताया कि जांच हम लोग कर रहे हैं। तो पाकिस्तान के अलाऊ न करने का प्रश्न नहीं उठता।

उनको जो 500 रु० की सहायता दी गई है वह जो तुरन्त सहायता देने का नियम है उसके अनुसार वह दी गई है। उनको कम्पेंसेशन आगे और मिलेगा। नेशनल मेरी टाइम ट्रेड और मेरी टाइम ट्रेड यूनियन एग्रीमेंट में उनके जो अधिकार हैं, उनके

अनुसार उनको कम्पेंसेशन मिलेगा। इसके लिए जो भी डाइरेक्टिव देना है वह इस कम्पनी को हम देंगे। वर्क्समैन कम्पेंसेशन ऐक्ट है। इसके अतिरिक्त जो और एग्रीमेंट होते हैं और उनके अनुसार जो भी सहायता मिल सकती है, वह उनको मिलेगी।

यह सचमुच बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण बात है कि अभी तक जो 31 आदमी मिसिंग हैं, उनके बारे में कोई सूचना न मिल पाई है। जहाज वहां गये हैं, हेली-काप्टर और हवाई जहाजों ने वहां छान मारा है, लेकिन वे लोग मिले नहीं। इसका जो कारण है वह स्पष्ट है। जैसा कि मैंने अपने उत्तर में बताया कि एक जबरदस्त आंधी और तूफान का मौसम था। इतनी ऊंची लहरें थी कि वे डेक के ऊपर पछाड़ मार रही थी और उसकी वजह से वह एक तरफ झुक भी रहा था। तो आप समझ सकते हैं कि जब बड़े-बड़े तूफान आते हैं तो बड़ी-बड़ी नौकाएं भी उसमें डूब जाती हैं। इसलिए क्या कहा जाय। यह बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण चीज है और हम अपनी सहानुभूति प्रगट करते हैं। जो भी हो सकता था सरकारी महकमों की ओर से वह किया गया है।

श्री ओइम् प्रकाश त्यागी : 29 तारीख को यह दुर्घटना हुई और 31 तारीख को मालिक ने सूचना सरकार को दी। तो क्या मालिक जिसने देर से सूचना दी उस पर गवर्नमेंट केस चलायेगी?

श्री राज बहादुर : श्रीमन्, इसमें इंकवायरी हो रही है। मालिक के ऊपर अगर मर्चेट शिपिंग ऐक्ट के 359 के अंतर्गत अगर कोई जिम्मेदारी आती है तो उसको देखा जायगा। लेकिन इंकवायरी के पहले कोई राय जाहिर कर देना इस बारे में मैं समझता हूं ठीक नहीं होगा।

श्री ओइम् प्रकाश त्यागी : दो दिन लेट सूचना उसने दी है। क्या यह उसका अपराध कम है?

श्री राज बहादुर : यह प्रश्न उठता है कि इतनी लेट सूचना उसने क्यों दी है, लेकिन समय से पूर्व कोई बात हम नहीं कह सकते। हम किसी भी तरह से उसमें हो रही इंकवायरी को इम्प्लूएस नहीं कर सकते।

SHRI H. M. TRIVEDI (Gujarat) : I would only like to make one constructive suggestion.

[Shri H. M. Trivedi]

The wreckage of the ship has not yet been located but the position of the ship appears to have been given in the distress signal. As the hon. Minister is aware, there is a well known danger spot on the approaches to the Gulf of Cutch known as Lushington Shoals. This Lushington Shoals has been demarcated. I only want to be assured on one point. After enquiry I would like the hon. Minister to make sure that this mishap has not in fact occurred owing to a drift of the Lushington Shoals. The position would seem to suggest that it is perhaps nowhere near it but the Shoals have a tendency to drift and the Lushington Shoals have never been thoroughly marked because they cannot be marked. It is a freak of nature with which we have to contend but enquiries suggest that there is a drift in the Lushington Shoals because this Lushington Shoals have been responsible for many past mishaps in this very area. Several mishaps in fact have occurred over the last ten years. I would only like to leave this suggestion for the hon. Minister to consider.

SHRI RAJ BAHADUR : As I have indicated earlier, the position is roughly 120 miles off the coast of Rann of Cutch and about 200 miles North-West of Okha. This seems to be in the high seas; this is not in the Gulf of Cutch. If I am not mistaken, I think the Lushington Shoals to which my friend has made a reference is somewhere near Kandla in the Gulf of Cutch and therefore far away. Even despite its drifting character I do not think the Shoal will drift as far away as 200 miles; it is a long way off. Even so I gratefully acknowledge the suggestion that the hon. Member has made and we shall try to see whether that would not constitute some sort of hazard for other shipping.

श्री मान सिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश) : श्रीमान्, माननीय मंत्री जी ने अपना जो वक्तव्य दिया है उससे एक बात तो स्पष्ट है कि 29 तारीख को जहाज डूबा और 31 तारीख को उसकी सूचना मिली। तो आप स्वयं इस बात को मान रहे हैं कि दो दिन का समय जो बीच में निकल गया वह नहीं निकलना चाहिए था सूचना मिलने में। इसके अतिरिक्त मैं यह जानना चाहता हूँ कि आज के आधुनिक युग में, वैज्ञानिक युग में क्या इस तरह के कोई साधन अभी तक नहीं बने हैं कि यदि इस प्रकार की दुर्घटना हो रही हो तो उसकी

सूचना तुरन्त ही मिल जाय। मैं देखता हूँ कि यहाँ पर कोई बात हो तो तुरन्त ही मारे संसार को उसका पता चल जाता है, तो अगर कोई शिप डूब रहा हो, तो क्या ऐसे आधुनिक कोई आविष्कार नहीं हुए हैं कि जिनसे तुरन्त उसका पता लग सके ताकि उसको बचाया जा सके। ऐसा होने पर 31 में से कुछ लोगों को तो बचाया ही जा सकता था।

श्री राज बहादुर : मैं आपको जानकारी के लिए बता दूँ कि वायरलेस से 7.5 पर जहाज के मालिकों को सूचना मिली कि जहाज मुश्किल में है और यह भी अंदाजा लगाया जाता है कि जो दुर्घटना हुई वह 7 बजकर 55 मिनट पर हुई। यह निश्चित बात है कि यह दुर्घटना 29 तारीख को हुई, लेकिन दुर्घटना इस तरह से मान सकते हैं हुई होगी कि एक मेसेज वायरलेस से आया होगा और फिर खबर आना बन्द हो गया होगा। 29 तारीख को 7.55 के बाद कोई मेसेज नहीं आया। यह मैं केवल अनुमान लगा रहा हूँ। मालिकों ने सोचा होगा कि वह पता लगा रहे हैं, क्या बात है, क्या नहीं है। तो वायरलेस से कोई फेल्योर नहीं हुआ। हा, एक बात है, आप जानते हैं कि वायरलेस की फिक्वेंसी अलग-अलग होती है। जो जहाज की फिक्वेंसी होगी वह लिमिटेड काम के लिये होगी और इसलिए हो सकता है कि उन्होंने उसको पिकअप न किया हो। औरो की ड्यूटी पिकअप करने की थी या नहीं, यह सवाल कोई रिलिवेंट नहीं है, लेकिन इन्क्वायरी में यह सवाल आ सकता है। मैं समझता हूँ कि यंत्रों में कोई खराबी नहीं हुई, हाँ, अलबत्ता यह बात जरूर है कि यह प्रश्न विचारणीय है और इन्क्वायरी कमेटी और आफिसर्स उसको देखेंगे कि 29 तारीख को दुर्घटना हुई और हम को 31 तारीख की रात को उसकी सूचना कैसे दी। इसके बारे में इस समय मैं और कुछ अधिक नहीं कह सकता।

श्री मान सिंह वर्मा : मालिकों की तरफ से कोई प्रयास किया गया कि किसी आदमी को बचाया जा सके ?

श्री राज बहादुर : उन्होंने दो अफसर भेजे, लेकिन अफसर भी उनके देर से पहुँचे। लेकिन मैं इन्क्वायरी अफसर के बारे में कुछ कहना नहीं चाहता कि वह देर से पहुँचे या जल्दी पहुँचे।

SHRI JOACHIM ALVA (Nominated) :

The hon. Minister knows that there are thousands of ordinary sailing ships each run by hardly half a dozen ordinary men who have been able to stand the worst weather, and they have been running for centuries in the whole of South-East Asia as well as in the Arabian Sea. Now, a few of such sailors go down with the ships, but we admire their courage when they go on the high seas in a ship like this without the aid of the latest equipments but on the strength of their brain. Then I want to know from the hon. Minister whether there are enough life-belts and life-boats on the ships. I think the Centre does not take proper care of any State where sailing vessels and steam ships ply carrying a lot of passengers but a very few life-belt and life-boats to save the passengers when the vessels face any danger and the passengers' lives are in peril. I would like to refer to Karwar whose condition the hon. Minister knows very well. There, in Honaver thirty people died because there were not enough life-saving devices in that ill-fated steam-boat. There, many steam-boats ply in the deep rivers each carrying over a hundred passengers but not carrying enough life-belts or life boats. The tragedy occurred in Honaver because there were not enough life-belts in the vessel. No vessel should be allowed to ply on deep rivers or on the high seas without sufficient life-belts and life-boats. It should be a highly penal offence if the owners do not have sufficient life-belts and life-boats in their sailing vessels. Now the observance of this rule is broken everywhere, and I think the Government of India does not take sufficient interest in the States, that the Shipping Department of the Government of India does not exercise sufficient control over the States in regard to this matter, because almost every ship does not carry enough belts at all, and the passengers are in very great danger of losing their lives because of their absence in the vessels. I have told about my old constituency Karwar where this has been the case.

Now, Sir, about the communication. The hon. Minister said that there was communication in this case between the owner of the ship and the captain as to what he should do. Why should there be such a communication? The captain should be able to do whatever he thinks best in times of distress. The owners are jolly good fellows and they are worried only about their money. Some of them are tramp-owners and they buy the ships out of the black money with

them. Of course a few are very clean. And

I need not tell the hon. Minister that I have seen with my own eyes that an large shipping company, its manager and its coal merchants have big bungalows on the Juhu seashands. They have lovely flats and buildings. I wonder how it is possible. Now it is said that most captains wait for instructions from their owners when a ship is going down. why should not the captain have supreme authority as the man who is piloting the ship? A funny thing has happened here. The captain has taken jolly good care and saved his life and the lives of half a dozen others where as over twenty-five other people have lost their lives. How did this tragedy occur? What kind of a captain he is? Is not the selfishness of the captain evident here? Like William Tell he should go down when he sees other people going down. I think he is a very selfish man who likes to save his own life at the expense of twenty-five of his men. This is a very good international rule which is violated here by the behaviour of the captain.

Now, Sir, what kind of emergency arrangements you make in the case of such ill-fated ships? I want to know. There is the Meteorological Department. Then there is your Department. Then there is the Ports Department. Gujarat has got its own Port Section. What kind of co-operation takes place among the various authorities in time of distress? It seems that at times there is regular confusion. The efficiency of your Department certainly depends on how you save ships in distress. People are going down and losing their lives because of the negligence of the ship-owners. Now here the compensation of Rs. 500/- is a very very poor payment. Now-a-days Rs. 500/- has practically no value if the man who has lost his life has say, a family of ten people. Immediate relief should be found and Government should see to it. Government contribution cannot remain on the files and the files move so slowly and money comes so slowly. Shipping is going to be a very huge affairs in future and we must take proper care of it, and if we do not have proper rules and regulations now, we cannot save either the ship or our men.

SHRI RAJ BAHADUR : So far as the question of the provision of life-belts is concerned, that again would be the subject matter of the Inquiry. But we have got rules and regulations governing the provision

[Shri Raj Bahadur]

of life-boats and other life-saving devices on board the ship and I am sure at the time of the survey this essential thing is looked into. The principal officer in the Mercantile Marine Department and other concerned officers do look into this question and no survey is sanctioned or passed without the provision of all those necessary facilities.

I am at one with the hon. Member in my admiration for the very good work that the sailing vessels do, and despite the heavy weather and the rough seas they do certainly carry goods to the different countries and nearby to the adjacent shores, and *vice versa*.

As for the observations that he has made about the captain and about other matters I think, as the Minister-in-charge, I should not cast any reflection at this time and I would like to keep silent on that question because this again is a matter for inquiry as to how the captain acquits himself.

He asked : What are the emergency arrangements ? I would be only repeating if I refer it to him again to show how quickly the DGS acted. There was no delay. He got the message at ten o'clock. He contacted the Indian Air Force and the Navy. The first plane took off at 1. p.m. on the 1st, the next day. So far as efficiency is concerned, he says that the efficiency of the Department will be judged on the basis of how soon we can reach the wreckage and locate it. If an accident takes place on the high seas, the efficient functioning of the Department of Shipping would be judged by the effective manner in which the rules and regulations are observed. About the maintenance of ships, about the maintenance of life-saving devices and so many other factors, all those rules have been in force. He said something about Rs. 500/- being a very small amount. As I said, this was off-the-cuff so that immediate relief could be provided. More relief as necessary will be provided. I have already said that the Workmen's Compensation Act will come into force and the Maritime Trade Union Agreement will come into force. He said something about the money coming slowly and the files moving slowly. I wish the money would be coming more quickly, but I can assure him that the files will not be allowed in this case or in any other case to lag behind so far as it lies in my power.

श्री नवल किशोर (उत्तर प्रदेश) : श्रीमन्, माननीय मंत्री जी ने बताया कि यह मैसेज 7 बजकर 5 मिनट पर आया था, जहाज के ओनर्स के पास की जहाज खतरे में है—शिप इज इन डिफिकल्टी और 7 बजकर 55 मिनट पर वह जहाज डूब गया। उसके बाद जब वायरलेस कम्युनिकेशन बन्द हो गया तो कामनसेन्स की बात यह है कि जब जहाज खतरे में था। उसका सपोजिशन यही है कि जहाज डूब गया तो आपने खुद ही कहा है कि 7 बजकर 5 मिनट पर मैसेज आया और 7:55 पर जहाज डूब गया, पचास मिनट बाद और दो दिन बाद 31 तारीख को आपके नेवल पोर्ट और एयर पोर्ट को इस बात से एलर्ट किया गया और कहा गया कि सर्वाइवर्स को ढूँढने में वह मदद करें। तो जैसे ही उनके पास मैसेज पहुँचा जहाज खतरे में है, अगर उसी समय नेवल और एयर पोर्ट्स को एलर्ट कर दिया गया होता तो मैं समझता हूँ ज्यादा जल्दी इमदाद पहुँच जाती। आपसे कोई शिकायत का मौका नहीं हुआ है, क्योंकि आपका 1 बजे हवाई जहाज उड़ गया। लेकिन अगर उन्होंने इन टाइम आपको एलर्ट किया होता तो मैं समझता हूँ इमदाद जल्द पहुँच जाती। और फिर उनको जो अपने आफिसर्स को भेजना चाहिये था, उनको भी उन्होंने इन टाइम नहीं भेजा।

मुझे डर लगता है, 21 साल हो गये इस जहाज को खरीदे। हो सकता है यह जहाज बहुत पुराना हो गया हो और यह हेविली इन्वोर्ड हो। श्रीमन्, जो जहाज हेविली इन्वोर्ड होता है, पुराना हो जाता है, तो बिजनेसमैन के दिमाग में आता है, कोई बात नहीं, अगर डूब जायगा तो इन्श्योरेन्स से पैसा मिल जाएगा। तो मुझे पता नहीं ऐसा है कि नहीं। मुशीला जी हंस रही हैं—इन्श्योरेन्स तो इन्हीं के पास है। तो मुझे डर है कि ओनर की नीयत भी कुछ गड़बड़ हो सकती है। इसलिए मैं जानना चाहता हूँ कि मिनिस्ट्री से भी जाच कराई जाए कि अफसरों को क्यों देर से भेजा गया, क्योंकि मैं समझता हूँ कि जान बूझ कर देर की गई और यह भी पता लगाया जाय कि जहाज कितने के लिये इन्वोर्ड था, इस जहाज की स्थिति क्या थी ?

श्री राज बहादुर : ये जितने प्रश्न माननीय सदस्य ने उठाये हैं, उनमें अधिकांश इन्क्वायरी

के विषय है—उन्होंने क्यों नहीं इत्तिला की, 29 तारीख से लेकर 31 तारीख तक। यह विचारणीय बात है और वह इन्क्वायरी आफिसर तय करेंगे। मुमकिन है कि वह कहें कि हमने यह किया वह किया। अब उनकी क्या सफाई है, मैं इसको एन्टिमिपेट नहीं कर सकता हूं न उसके बारे में कोई रायजनी कर सकता हूं

श्री नवल किशोर : प्राइमा फेसी लापरवाही का साबित होता है।

श्री राज बहादुर : यह तो इन्क्वायरी करने के बाद इस्टेब्लिश कर सकते हैं प्राइमा फेसी है या नहीं। यह सब बातें विचारणीय है। जहा तक इंश्योरेंस वाली बात है यह आपका अन्दाजा है और आपके अन्दाजे का मैं कायल हूं।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (बिहार) : आप यह बतलाये कि इंश्योरेंस कितने रुपये का था ?

(*Interruption*)

श्री राज बहादुर : आपने यह बात अन्दाजे से कही है और मैं नहीं कह सकता कि यह कहा तक सही है, लेकिन मैं आपके अन्दाज का कायल हूं।

श्री ओ३म प्रकाश त्यागी : देरी के बारे में कारण बतलाइये।

श्री राज बहादुर : देरी के बारे में उन लोगों को मौका दीजिये फिर यह बात मालूम होगी।

SHRI M. RUTHNASWAMY (Tamil Nadu) : May I point out that in the absence of any permanent organisation charged with the duty of looking after accidents and coming to the rescue of ships in danger at sea like a coast guard service or life boat service accidents are bound to occur and such failures to go to the rescue of the ships in danger are bound to occur. Every maritime country in the world, England, America, France, etc., have got such a coast guard service which are charged with the special duty of looking after these accidents. Time and again in this House and elsewhere in writing I pointed out the necessity of constituting a coast guard service for India on both the coasts to look after such accidents at sea. I hope the Minister will consider this question of providing India with a coast guard service and life boats which will be charged with the special duty of going to the rescue of ships and sailors in danger on the high seas.

May I also ask whether there is any provision in our maritime law for the frequent examination of ships in regard to their sea-worthiness ? At what intervals are the ships examined in regard to their sea-worthiness ? I would like to know whether there is any such provision in our maritime laws.

SHRI RAJ BAHADUR : The answer to the latter part of the question is in the affirmative. There is a legal provision that the ships after doing a certain number of years have got to get periodical surveys, overhauls and repairs. That is the rule. Otherwise they cannot be allowed to undertake the voyage.

So far as the coast guard service is concerned, I would only say that we would certainly like to have one. This is a very costly affair. The coastline is really very long but we should like to have it. It is a very useful suggestion. We have got an air service organisation for ships in distress but that is not, as you have yourself pointed out quite adequate. For aerial survey and rescue operation the question is one of timely information.

DISCUSSION RE. STEEP RISE IN PRICES OF ESSENTIAL COMMODITIES IN RECENT MONTHS AND STEPS TAKEN BY GOVERNMENT TO MEET THE SITUATION

SHRI LOKANATH MISRA (Orissa) : Mr. Deputy Chairman, it is a pity that a popular Government has to be made conscious about the rising prices in the country by a discussion in Parliament. They have thousand and one agencies presided over by the Planning Minister and the Planning Commission. That they have failed in their duties by not being able to curb the prices; to keep down the prices as yet, goes to show how callous they have been regarding the price rise in the country and the resultant inconvenience caused to every consumer. I felt that it was my duty, since the Government had failed, to indicate to them on the floor of the House through a discussion that the prices had risen, that they had failed, in spite of their slogans of socialism, of democratic socialism, democratic society and what not, in giving the common man, the consumer in the country....