4.00 P.M.

डा. सत्यनारायण जटिया : महोदया, मैं प्रस्ताव करता हूं कि:

कर्मकार प्रतिकर अधिनियम 2000 संशोधन विधेयक पारित किया जाए ।

The question was put and the motion was adopted.

THE MULTIMODAL TRANSPORTATION OF GOODS (AMENDMENT) BILL, 2000.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The time allocated by the Business Advisory Committee for passing this Bill is one hour. So, you have one or two minutes' time for the smaller parties.

I must announce at this point of time that on my paper there are three names--one from the Congress Party, one from the BJP and one from the AIADMK. I am giving them the serial order. The rest of the people will go in the same order. Please try to give names much in advance.

जल-भूतल परिवहन मंत्री (श्री राजनाथ सिंह) : उपसभापति महोदया, मैं प्रस्ताव करता हूं कि:

"माल बहुविध परिवहन अधिनियम, 1993 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए ।"

महोदया, यह सदन इस विधेयक पर विचार करे, इसके पहले संक्षेप में मैं कुछ बिंदुओं की ओर इस सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा । मैं इस सदन को अवगत कराना चाहूंगा कि यह मल्टीमोडल ट्रांस्पोर्टेशन आफ गुड्स एक्ट हमारे देश में 1993 में लागू हुआ था और इस दृष्टि से लागू किया गया था ताकि इंटरनेशनल ट्रेड हेतु गुड्स को देश के किसी भी ओरिजिनेटिंग स्टेशन से किसी विदेशी डेस्टीनेशन तक एक ही डाक्युमेंटेशन के माध्यम से कांटीनुअस मूवमेंट के तहत पहुंचाया जा सके और इसमें किसी भी प्रकार का कोई इंटरप्शन या व्यवधान पैदा न होने पाए। इसी परपज़ के लिए यह मल्टीमोडल ट्रांस्पोर्टेशन आफ गुड्स एक्ट, 1993 इस देश में लागू हुआ था । महोदया, हम सभी जानते हैं कि ग्लोबलाइज़ेशन और माडर्नाइज़ेशन के बाद निश्चित रूप से इस एक्ट का महत्व बहुत ही बढ़ गया है । आवश्यकता हम यह महसूस करते हैं कि जो भी माल की ढुलाई हो, वह सुरक्षित तरीके से होनी चाहिये और इस प्रकार से होनी चाहिये कि जो

सिंपल भी हो, सरल भी हो और साथ ही साथ कास्ट इफेक्टिव भी हो । इस दृष्टि से भी यह हमारा एक्ट बहुत ही प्रभावी भूमिका अदा करता रहा है। हम सभी जानते हैं कि एक स्थान से किसी फॉरेन डेस्टीनेशन तक कोई भी माल पहुंचाने में कई ट्रांस्पोर्ट मोड्स का हमको उपयोग करना पड़ता है । इसलिए यह आवश्यक हो गया था कि ऐसी व्यवस्था सुनिश्चित कर दी जाए ताकि एक ही डाक्युमेंट के माध्यम से हम अपने देश के किसी भी स्थान से यदि कोई माल दूसरे देश के किसी भी डेस्टीनेशन तक ले जाना चाहते हैं तो केवल एक ही डाक्युमेंट का हमें प्रयोग करना पड़े तथा हम दूसरे देश में, विदेश में डोर डिलिवरी कर सकें । इसी दृष्टि से 1993 में यह मल्टीमोडल ट्रांस्पोर्टेशन आफ गुड्स एक्ट लागू हुआ था । इस एक्ट को इंटरनेशनल ट्रेड के लिए हम बहुत ही इफेक्टिव इंस्ट्रुमेंट मानते हैं और इसे रेगुलेट करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर अब तक दो व्यवस्थाएं विशेष रूप से प्रचलित रही हैं । पहली है 'यूनाइटेड नेशंस कनवेंशन आफ इंटरनेशनल मल्टीमोडल ट्रांस्पोर्टेशन आफ गुड्स, 1980' जो अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर मल्टीमोडल ट्रांस्पोर्ट केरियर्स के उत्तदायित्वों को निर्धारित करती है और दूसरा ' इनेक्टमेंट इंटरनेशनल चेम्बर आफ कामर्स रूल्ज़' हैं जिन्हें यूनीवर्सल एक्सेप्टेंस भी मिला हुआ है । हमारा जो यह एम.एम.टी.जी. एक्ट 1993 है जो 1993 से लागू हुआ है, इसके इंपलीमेंटेशन में बहुत सारी कमियां नज़र आई। बहुत सारी कमियों को ओब्ज़र्व करने के बाद, बहुत सारे चेम्बर्स आफ कामर्स, शिपिंग से रिलेटिड लोगों का यह सुझाव था कि इस एम.एम.टी.जी. एक्ट में संशोधन किया जाना चाहिये । इसे और व्यावहारिक और अधिक उपयोगी बनाने के लिए यह आवश्यकता महसूस हुई कि संशोधन के साथ यह बिल इस सदन के समक्ष प्रस्तुत किया जाए और वही बिल ले कर इस सदन के समक्ष मैं प्रस्तुत हुआ हूं । आपके माध्यम से मैं इस सदन को यह भी अवगत कराना चाहूंगा कि इस एक्ट की 9 धाराओं में संशोधन प्रस्ताव ले कर मैं इस सदन के समक्ष आया हूं । जो हम संशोधन प्रस्तुत कर रहे हैं, उनकी जानकारी संक्षेप में, मैं इस सदन के समक्ष प्रस्तुत करना चाहूंगा। एम.एम.टी.जी. एक्ट, 1993 के सेक्शन 2 में संशोधन कर के 'मल्टीमोडल ट्रांस्पोर्टेशन', 'मल्टीमोडल ट्रांस्पोर्ट कंट्रेक्ट' और 'मल्टीमोडल ट्रांस्पोर्ट डाक्युमेंट' की परिभाषा को हम पुन: परिभाषित कर रहे हैं यानी इसकी डेफिनिशन को हम रिडिफाइन कर रहे हैं । जैसे गुड्स के बारे में पहले का जो हमारा 1993 का एक्ट था, उसके तहत यह माना जाता था कि जहाज़ के डेक के नीचे जो कुछ भी रहता था वही गुड्स के अन्तर्गत माना जाता था, उसे ही हम माल के रूप में स्वीकार करते थे । (लेकिन उस डेक के ऊपर चाहे जो भी सामान हो उसे हम गुड्स के अंतर्गत सम्मिलित नहीं करते थे यानी उसे माल के रूप में हम रिकग्नाइज नहीं करते थे। इसीलिए इस बार जो हम संशोधन कर रहे हैं उसमें जैसे गुड्स को हम रीडिफाइन कर रहे हैं वैसे ही आगे इसी सेक्शन में मल्टीमोडल ट्रांसपोर्ट डाक्यूमेंटेशन, स्पेशल ड्राइंग राइट्स तथा टेकिंग चार्ज की भी एक नयी परिभाषा कर रहे हैं यानी उसे पुन:परिभाषित् कर रहे हैं। मोड आफ ट्रांसपोर्टेशन की परिभाषा में एक नयी चीज हम जोड़ रहे हैं। अब तक तो चाहे इक्के से जाए, चाहे गाड़ी से जाए, चाहे हम शिप्स के माध्यम से अपना माल भेजें लेकिन एयर जो एक मोड है ट्रांसपोर्ट का इसका उल्लेख उसमें नहीं था, उसमें सम्मिलित नहीं था। इस बार हम ट्रांसपोर्टेशन आफ गुड्स बाई एयर को भी इसमें सम्मिलित कर रहे हैं।

हम 1993 के इस एक्ट के सेक्शन 4 में भी संशोधन कर रहे हैं। सेक्शन 4 में जो प्रस्तावित है संशोधन उसमें मल्टीमोडल ट्रांसपोर्टेशन के रजिस्ट्रेशन की भी व्यवस्था है। कुछ उसमें एडीशनल अमेंडमेंट का प्रस्ताव लेकर यहां उपस्थित हुए हैं। अब कंपनी के साथ फर्म अथवा

प्रोप्राइटरी कन्सर्न मल्टी मोडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर के रूप में रजिस्टर किए जा सकेंगे। यह प्रावधान वर्तमान में केवल कंपनियों के लिए था। इसलिए इस संशोधन की आवश्यकता पड़ी है।

इसके अतिरिक्त हम यह भी प्रस्ताव कर रहे हैं कि शिपिंग बिजिनेस में लगे हुए जो हमारे विदेशी एप्लीकेंट्स हैं उनको छोड़कर शेष सभी विदेशी एप्लीकेंट्स के लिए यह आवश्यक होगा कि उनके पास भारत में बिजिनेस करने के लिए स्थान उपलब्ध हो। विदेशी एप्लीकेंट्स के केस में यह भी आवश्यक होगा कि उनका टर्न ओवर उस देश की कंपीटेंट अथारिटी द्वारा सर्टिफाइड हो। जिस देश की वह कंपनी हो, वहां पर वह सर्टिफाइड होना चाहिए। मल्टी मोडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर के रजिस्ट्रेशन सर्टिफिकेट की वैलिडिटी तथा रिन्यूअल पीरियड पहले एक वर्ष का था अब उस वैलिडिटी और रिन्यूअल पीरियड को एक वर्ष से बढ़ाकर हम अपने संशोधन के माध्यम से तीन वर्ष करना चाहते हैं और साथ ही रिन्यूअल की फीस पहले केवल दो हजार रुपए थी अब उस रिन्यूअल फीस को बढ़ाकर न्यूनतम, कम से कम दस हजार और अधिक से अधिक बीस हजार रुपए तक करने का प्रस्ताव है।

एक छोटा सा संशोधन और है इसी एक्ट के सेक्शन 6 में। अभी तक इस एक्ट के सेक्शन 5 के अंतर्गत केवल रजिस्ट्रेशन कैन्सिल होने पर ही अपील करने का अधिकार प्राप्त था। ऐसी व्यवस्था थी। अब यह व्यवस्था की जा रही है कि सेक्शन 4 में कंपीटेंट अथारिटी के द्वारा किसी व्यक्ति का मल्टी मोडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर के रूप में रजिस्ट्रेशन यदि रिफ्यूज कर दिया जाता है तो हमारा जो यह संशोधित एक्ट होगा उसके सेक्शन 6 में हम यह व्यवस्था कर रहे हैं कि यदि कोई कंपीटेंट अथारिटी किसी भी मल्टी मोडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर के रजिस्ट्रेशन को रिफ्यूज कर देती है तब वह अपील कंपीटेंट अथारिटी के समक्ष कर सकता है। हम यह व्यवस्था सुनिश्चित कर रहे हैं।

एक संशोधन और है इसी एक्ट के सेकशन 7 में। शिपर्स के इंटरेस्ट को प्रोटेक्ट करने के लिए यह संशोधन लाने की आवश्यकता महसूस हुई। इस सेक्शन 7 में यह प्रावधान किया जा रहा है कि ट्रांसपोर्ट किए जाने वाले माल का इंश्योरेंस वैध होने की स्थिति में ही - यानी इंश्योरेंस वैलिड होना चाहिए - इंश्योरेंस वैलिड होने की स्थिति में ही मल्टी मोडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर के द्वारा मल्टी मोडल ट्रांसपोर्ट डाक्यूमेंट निर्गत किए जा सकेंगे।

अब सेक्शन 9 में भी एक संशोधन हम कर रहे हैं कि डाक्यूमेंटेशन में जो भी एंट्री हुई है अब इस एंट्री में यदि कोई बदलाव हो जाता है, कोई परिवर्तन हो जाता है तो यह रिस्पांसिबिलिटी किसकी बनेगी। हम इस एक्ट में अमेंडमेंट के माध्यम से रिस्पांसिबिलिटी फिक्स कर रहे हैं। वर्तमान में जो हमारा एक्ट है उसके सेक्शन 9 में यह अब तक स्पष्ट नहीं है कि मल्टी मोडल ट्रांसपोर्ट डाक्यूमेंटेशन में जो भी विवरण अंकित किए जाएंगे उसकी जिम्मेदारी किसकी होगी। अब संशोधन कर यह व्यवस्था की जा रही है कि डाक्यूमेंट में जो भी एंट्रीज होंगी माल की, वे साधारण प्रकृति के संबंध में पर्टिक्यूलर्ली वे ही होंगी जो कन्साइनर के द्वारा दी जाएंगी। अब मल्टी मोडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर द्वारा माल की डिलीवरी के निर्धारण की तारीख वही होगी जो शिपर्स और आपरेटर के बीच सहमति के द्वारा निर्धारित की गयी है। यह भी प्रस्तावित है कि दिए जाने वाले भाड़े का उल्लेख तभी किया जाए जबकि कंसाइनर और कंसाईनी, दोनों उस पर सहमत

हों । इस सैक्शन के अंत में यह भी प्रोविज़न किया जा रहा है कि किसी आवश्यक पर्टिकुलर के अभाव के कारण डॉकूमेंट का लीगल करैक्टर किसी भी सूरत में प्रभावित नहीं होगा । हम इसी 1993 के एक्ट के सैक्शन 13 में एक संशोधन प्रस्तावित कर रहे हैं और वह यह है कि जब तक माल की समयबद्ध डिलिवरी के संबंध में कंसाइनर द्वारा एक डेक्लेरेशन न किया गया हो जिसे कि मल्टीमाडल ट्रांसपोर्ट ऑपरेटर ने स्वीकार किया हो, यह आवश्यक है कि वह मल्टीमाडल ट्रांसपोर्ट ऑपरेटर के द्वारा स्वीकार भी किया जाए, तब तक माल की डिलिवरी में हुई देरी के कारण वह नुकसान के लिए ऑपरेटर को रेसपांसिबल नहीं ठहराया जा सकता । 1993 के इसी एक्ट में एक शब्द का संशोधन है, केवल एक वर्ड का अमेंडमेंट है । सैक्शन 14(1) में जहां पर "loaded" लिखा हुआ था वहां "loaded" शब्द के स्थान पर हम "stuffed" शब्द का प्रयोग कर रहे हैं, क्योंकि लोडेड की अपेक्षा यह स्टॅफ्ड शब्द उस एक्ट के अन्य संदर्भों को ध्यान में रखते हुए ज्यादा उपयुक्त पाया गया। सैक्शन 15 में भी हम एक संशोधन कर रहे हैं । इसमें यह प्रस्ताव है कि मल्टीमाडल ट्रांसपोर्ट ऑपरेटर किसी ऐसे कारण से माल की डिलिवरी में हुई देरी अथवा नुकसान के लिए रेस्पांसिबल नहीं होगा जिसके लिए कैरियर को कानून के अंतर्गत किसी लायबिलिटी से एग्ज़ैम्प्ट किया गया हो। इस एक्ट में हम एक नया सैक्शन भी इंट्रोड्यूस कर रहे हैं और वह नया सैक्शन 20(ए) होगा । इस नए सैक्शन को इंसर्ट कर मल्टीमाडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर को माल को ट्रांसपोर्टेशन के लिए प्राप्त करने से डिलिवरी देने तक के लिए रेस्पांसिबल बनाया जा रहा है । यह एक नया सैक्शन होगा । महोदया, जैसा मैंने पहले उल्लेख किया था कि इंडियन कैरेज ऑफ़ गुड्ज़ बाय सी एक्ट, 1925 के सैक्शन 1(सी) में भी एक बहुत ही छोटा सा हम संशोधन कर रहे हैं । इससे इंटरनेशनल इंस्ट्रूमेंट्स में गुड्ज़ की परिभाषा के अनुसार ही द कैरेज ऑफ़ गुड्ज़ बाय सी एक्ट, 1925 में भी गुड्ज़ की परिभाषा में संशोधन किया जाना प्रस्तावित है । महोदया, जैसा मैंने पहले भी उल्लेख किया कि ग्लोबलाइज़ेशन और मॉडर्नाइज़ेशन के बाद सचमुच हमारा इंटरनेशनल ट्रेड बढ़ा है और हर व्यक्ति चाहता है कि हम यदि कोई माल विदेश भेजना चाहते हैं उसके लिए बहुत सारे डॉकूमेंट्स के लिए परेशान न होना पड़े अथवा बहुत सारे डॉकूमेंट्स के प्रयोग की हमको आवश्यकता न हो । इसी कारण यह आवश्यक महसूस किया गया कि जो 1993 का एक्ट था उसमें कुछ ऐसे संशोधन कर दिए जाएं ताकि वह एक्ट पहले की अपेक्षा कहीं ज्यादा उपयोगी और कहीं ज्यादा सार्थक सिद्ध हो सके ।

इन्हीं शब्दों के साथ, महोदया, मैं इस सदन के सभी सम्मानित सदस्यों से निवेदन करूंगा कि कृपया हमारे इस संशोधन विधेयक पर वे विचार करें और इसे सर्वसम्मति से पारित करने की भी कृपा करें ।

The question was proposed

DR. A.R. KIDWAI (Delhi): Madam, I would like to support the Multimodal Transportation of Goods (Amendment) Bill because with the increasing trade and transport world over it has become a very important subject. There is need for uniformity in conformity with the global transport and transactions so that our participation in the international trade is equally effective and useful. As the hon. Minister has stated, this effort is only to

update and bring our 1993 Multimodal Transportation of Goods Act in line with the conventions of the United Nations, and also the International Chamber of Commerce regulations on this subject. This will promote India's trade further. We are a developing economy, and we are trying to increase our exports, our income and our investments. Therefore, our participation in international trade -- for which India has great potential -- is very important. Unless we bring these regulations in conformity with the accepted international conventions and regulations, we cannot cope up with the things. Therefore, I strongly support it and I am happy that the Government is trying to bring our regulations in line with the international regulations. But, on this occasion, I would like to point out that since India is exporting a large quantity of minerals, oil, finished goods and everyday there is increasing trade and business, we should concentrate on shipping and transport trade so as to secure employment for our young men, and to have due share in the transport services and shipping. Throughout the world, there has been a great demand of trained navigation pilots, trained engineers, who could run the ships. This is an area where Indians have done well. But we have very limited number of training centres -- only at Bombay and Calcutta. I think, if we double or treble our capacity of training the naval engineers and pilots, it will all be absorbed the world over, and our participation in international shipping and trade will increase. Therefore, steps should be taken to establish Indian shipping agencies because merely shipping and exporting or importing goods is not enough. We must also share the income from the transport system and shipping so that we get adequate returns for our exports and imports. Therefore, it is a welcome measure which has been adopted and I support this and I hope that in future also our regulations in this behalf are kept updated and in conformity with the international regulations. But, at the same time, I would like the hon. Minister to look into the training of our navigation pilots, engineers, so that we have adequate participation in the international trade and shipping. We should encourage agencies to be set up for transport so that at least 50% of the income from shipping and transportation is earned by us. In fact, we can earn more because there are many small countries which do not have, and which cannot afford to have their own shipping agencies and transport systems. This is an area where India can exploit its manpower, its technical expertise and employment for our young men. Therefore, I take this opportunity of drawing the attention of the Government to increase, as early as possible, the number of shipping agencies, and also the centres for training naval engineers and pilots.

श्री अनन्तराय देवशंकर दवे (गुजरात) : महोदया, माननीय मंत्री महोदय जो बिल लाए हैं, उसका मैं समर्थन कर रहा हूं । यह बहुत अच्छा बिल है । 1993 के बाद छोटे-छोटे जो अमेंडमेंट्स हैं उन्हें लाकर माननीय मंत्री जी ने ट्रांसपोर्टेशन में आ रही दिक्कतों को दूर किया है। जैसा हमारे विद्वान मित्र ने अभी बताया, मैं भी उसका समर्थन करता हूं और कहना चाहता हूं कि ग्लोबलाइजेशन के कारण जो दिक्कतें ट्रांसपोर्टेशन में आ रही हैं, उन्हें दूर करने के लिए और आज से 15 साल बाद या 25 साल बाद जो दिक्कतें आने वाली हैं, उन सबके बारे में अभी से सोचकर यह बिल लाया गया है, जो बहुत अच्छा बिल है ।

मल्टी मोडल ट्रांसपोर्टेशन आफ गुड्स में अभी हमें जैसे जाम नगर से जापान, कानपुर से कोरिया, वाइस वर्सा, कोरिया से कानपुर माल या सामान लाने के लिए जो बीच में दिक्कतें आती थीं, वे इस बिल के जरिए दूर होंगी । ट्रांसपोर्टर अपना काम अच्छी तरह से कर पाएंगे और इस वजह से जो समय कम लगेगा और सामान जल्दी यहां आएगा, उससे आने वाले दिनों में देश के डेवलपमेंट में हमें फायदा होने वाला है । इसीलिए मैं इस बिल का समर्थन कर रहा हूं, माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दे रहा हूं कि बहुत सोच-विचार के बाद वे यह बिल लाए हैं ।

मैं दो-तीन छोटी-छोटी बातें बताना चाहता हूं और चाहता हूं कि मंत्री जी उनको क्लेरिफाई करें या आने वाले दिनों के लिए उनको ये बातें सही लगें तो वे इस बारे में कुछ संशोधन इसमें लाएं और यदि मंत्री जी संशोधन करेंगे तो उससे और फायदा होगा, ऐसा मेरा मानना है ।

महोदया, पहले तीन-चार सैक्शन में ही उन्होंने अमेंडमेंट किए हैं, सैक्शन 4,5,9,14,15 में और इनमें छोटे-छोटे अमेंडमेंट दिए गए हैं । सैक्शन 4 में डेफिनेशन उन्होंने बताई है, उस डेफिनेशन में जो सैक्शन 2 (आर) है, उसमें कहा गया है :-

"Special drawing rights" means such units of accounts as are determined by the International Monetary Fund.

यह ठीक है, लेकिन हमारे अपने देश का भी कुछ हिसाब किताब है, हमारी बहुत पुरानी कंट्री है । आई.एम.एफ. ने कहा कि उसके मुताबिक हमारे यहां का व्यापारी अपना हिसाब-किताब रखे, ठीक है, करना चाहिए लेकिन साथ में यह भी जोड़ना चाहिए कि जो हमारी देसी आल्टरनेट पद्धति है, उसमें भी वे व्यापार कर सकेंगे, मैं इतना छोटा सा अमेंडमेंट चाहता हूं । ठीक है, परदेस के लोगों के साथ हमारा व्यापार बढ़ेगा, वहां के लोग अपने देश की पद्धति के अनुसार अपने हिसाब रखें, आई.एम.एफ. के मुताबिक रखें, लेकिन हमारे देश की जो पुरानी एकाउंट्स की पद्धति है और जो सबसे बढ़िया पद्धति है, वह हमको छोड़नी नहीं चाहिए । इसीलिए मैं चाहता हूं कि इस एक्ट में थोड़ा सा यह प्रावधान किया जाए कि हमारे देश की जो अपनी पद्धति है उसको भी रखा जा सकेगा ।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि सैक्शन 4 (ए) में आपने कहा है कि :-

"...engaged either in the business of shipping, or freight forwarding in India or abroad with a minimum annual turnover of fifty lakh rupees..."

वह व्यापारी जिनका 50 लाख से ऊपर टर्न-ओवर होगा और चार्टेड एकाउंटेंट जिनको सर्टिफिकेट देगा, उनको लाइसैंस मिलेंगे । लेकिन आपने जो प्रोविज़ो किया है, उसमें कहा है कि :-

"Provided further that any applicant who is not a resident of India and who is not engaged in the business of shipping shall not be granted registration unless he has established a place of business in India."

यह बात भी सही है । इंडिया में उसके बिज़नेस का कोई प्लेस होगा, तब आप उनको देंगे । लेकिन मुझे लगता है कि यह जो कहा गया है कि :-

"Provided also that in respect of any applicant who is not a resident of India, the turnover may be certified by any authority competent to certify the accounts of a company in that country."

यह नॉन रेज़िडेंट्स के लिए है, वहां के देशों के लिए है । हमारे देश के व्यापारी, जो व्यापार करेंगे, उनका 50 लाख का टर्न-ओवर है या नहीं है, जब चार्टेड एकाउंटेंट उसका सर्टिफिकेट देगा तभी हम रजिस्ट्रेशन कर पाएंगे, परन्तु जो परदेस का व्यापारी है, उसके लिए उस कंट्री की कोई कम्पिटेंट अथॉरिटी होनी चाहिए लेकिन वह कम्पिटेंट अथॉरिटी कौन होगी, यह क्लेरिफाई नहीं किया गया है । उनके लिए आपने 50 लाख रुपए के टर्नओवर का प्रावधान भी नहीं किया है । मुझे लगता है कि हमारे देश के व्यापारी के लिए कहीं भी दोनों प्रोविजन्स में 50 लाख रुपए वाली बात आपने लिखी नहीं है । सिर्फ इतना लिखा है कि कंपीटेंट अथॉरिटी जब रिन्यू करेगी तो उसको रजिस्ट्रेशन मिलेगा । मैं पूछना चाहता हूं कि वहां कंपीटेंट अथॉरिटी कौन रहेगी ? हमारे देश में आपने प्रावधान किया कि इसका ऑफिस यहां होना चाहिए, टर्नओवर यहां होना चाहिए, तो वे तो छोटे-छोटे देश हैं और अब तो सारी दुनिया का दरवाजा खुल गया है, बहुत से छोटे-छोटे देश हैं, वहां कौन कंपीटेंट अथॉरिटी है या सी.ए. है? लेकिन हमारे देश के बैंक से या किसी कंपीटेंट अथॉरिटी से एक छोटा सा सर्टिफिकेट उसको यहां लेना पड़ेगा और जो पैसे का मामला है, हमारे देश के व्यापारी के लिए आपने 50 लाख रुपए रखा है लेकिन उनके लिए एक पैसा भी आपने लिखा नहीं है । मेरा मानना है कि इसमें कुछ लिखना चाहिए था वरना इसमें कुछ न कुछ गड़बड़ होने की संभावना रहेगी ।

एक बात मैं यह कहना चाहता हूं कि सैक्शन 6 में आपने कहा कि सेंट्रल गवर्नमेंट के पास अपील कर पाएंगे । अब मान लीजिए कि ट्रांसपोर्ट ऑपरेटर का लाइसेंस रिफ्यूज़ हो गया तो मैं मानता हूं कि हम लोकतंत्रीय व्यवस्था में रहते हैं तो लीगल राईट्स द्वारा मेरे हाई कोर्ट में और सुप्रीम कोर्ट में जाने का प्रबंध इस ऐक्ट के तहत आपको करना चाहिए । सेंट्रल गवर्नमेंट के बाद क्या है ? मैं कहां जाऊंगा ? व्यापारी कहां जाएगा ? मान लीजिए कि आपने रिफ्यूज़ कर दिया तो व्यापारी कहां जाएगा ? ऐसा कोई प्रावधान इसमें नहीं है और यह साइलेंट है । शायद आप रूल्स में इसकी व्यवस्था करेंगे और जवाब देते समय आप ऐसा कहेंगे कि इन बातों का हम रूल्स में प्रावधान करेंगे । तो मै मानता हूं कि या तो आप रूल्स में प्रावधान करिए या कुछ ऑल्टरनेटिव सुधार के लिए आगे बढ़िए ।

महोदया, एक बात इन्होंने यह कही कि सबको इंश्योरेंस देना पड़ेगा लेकिन जो बाहर से आएगा, उनके लिए इंश्योरेंस कंपनी का कोई भी ऐसा क्लैरिफिकेशन इस सैक्शन में आपने बताया नहीं है । मैं आपको उदाहरण देता हूं कि गुजरात का एक फिश ओनर अपना शिप लेकर गल्फ कंट्री में गया और वहां उनका शिप डूब गया । आज 3 साल हो गए हैं लेकिन इंश्योरेंस कंपनी ने वैलिड इंश्योरेंस होने के बावजूद उनको मुआवजा नहीं दिया है । पार्टी ने सारे डाक्युमेंट्स दे दिए हैं लेकिन आज 3 साल के बाद भी इंश्योरेंस कंपनी न तो उनको पैसा दे रही है और न जवाब दे रही है । इसलिए आप ऐसा प्रावधान करिए जिससे ट्रांसपोर्टर को सुविधा मिले। अब तो माल कोरिया से कानपुर तक जाएगा, बीच में कुछ नहीं होगा लेकिन मैं एक बात की ओर आपका ध्यान खींचना चाहता हूं कि बीच में कई और कानून आएंगे - सेंट्रल सेल्स टैक्स, स्टेट सेल्स टैक्स। इसलिए जब आप रूल्स बनाएं तो रूल्स इतने बढ़िया बनाएं ताकि जब व्यापारी यहां से वहां तक माल ले जाए तो उसको कम से कम दिक्कत हो । सिंगल डाक्युमेंट वाली बात के लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं । इससे व्यापारियों को बहुत सुविधा होगी । लेकिन ये लोग सारी स्टेट्स से होकर जाएंगे तो उनके सेल्स टैक्स का क्या होगा, सेंट्रल टैक्स का क्या होगा, यह ऐक्ट में आपने कहीं भी दिखाया नहीं है । इस बारे में आपको कुछ प्रावधान अवश्य करना चाहिए ।

महोदया, आखिर में मैं यह कहना चाहता हूं कि जब आप इसके लिए रूल्स फ्रेम करें तो सारी बातों का ध्यान रखा जाए । यह जो अच्छा कानून, अच्छा ऐक्ट आप यहां लाए हैं, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और इस बिल का समर्थन करता हूं । धन्यवाद ।

SHRI N. THALAVAI SUNDARAM (Tamil Nadu): Madam Deputy Chairman, I would like to thank you for giving me this opportunity. Madam, I welcome the Multimodel Transportation of Goods (Amendment) Bill, 2000. Madam, in section 7 of the principal Act, in sub-section (1), the following proviso shall be inserted, namely, provided that the multimodel transport operator shall issue the multimodel transport document only after obtaining the subsistence of a valid insurance cover. Now, Madam, as far as claims of insurance are concerned, the transporters, whether they are importers or exporters, are facing a lot of problem. Even after presenting all the required documents, their insurance claims are not being settled. Though insurance comes under the Finance Ministry, here you can take care of this issue by inserting a section in this Bill. The other clarification is with regard to registration fee. This amount has been increased from Rs.3,000 to Rs.10,000 and then to Rs.20,000. You must at least fix an amount. I would like to know whether it is on the basis of the business or it is on the basis of the turnover. Madam, I would like to know the basis of calculating this amount. The other clarification is with regard to clause 7 wherein it has been stated that provided further that the multimodel transport operator shall not be liable for loss or damage arising out of delay in delivery

including any consequential loss or damage arising from such delay unless the consignor had made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the multimodel transport operator. I have one or two clarifications in this regard. Normally, the delay which takes place on the part of an exporter or an importer is one month or two months. Now-a-days they are providing demurrage and other things. How are you going to solve this problem keeping in view the globalisation and other things? I would like to know if there is any delay on the part of a transporter, then what will be the liability? Therefore, certain amount should be fixed in this regard. These are the three clarifications that I wanted to seek with regard to this Bill.

श्री प्रेमचन्द गुप्ता (बिहार) : महोदया, जिस गति से विश्व व्यापार का आधुनिकीकरण और वैश्वीकरण हो रहा है उसको ध्यान में रखते हुए अगर हम अपने कायदे कानून को दुनिया के दूसरे देशों के साथ अनुकूल एडजस्ट नहीं करेंगे तो हमारा व्यापार पीछे रह जाएगा। मैडम, जो अमेंडमेंट सरकार लेकर आई है, जो बिल लेकर आई है वह एक बहुत अच्छा मूव है और यह आवश्यक है ताकि हम लोग दूसरे देशों के साथ एकरूपता को अपना सकें। लेकिन इसमें कुछ इश्यूज हैं जिस पर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करने के लिए प्रार्थना करूंगा। एक तो जैसे पहले प्राईवेट फर्म को, लिमिटेड कम्पनी को ही एलाउड था कि आप प्रोपराइटरशिप फर्म को ही एलाउ कर रहे हैं। मैडम, प्रोपराइटरशिप फर्म में रिस्क यह है कि जो डोक्यूमेंट है जो बिल आफ लेंडिंग इश्यू किया जाता है या एयरवे बिल इश्यू किया जाता है उसकी बड़ी वेल्यू होती है। उसमें कंसाइंमेंट की वेल्यू करोड़ों में भी हो सकती है, अरबों में भी हो सकती है और लाखों में भी हो सकती है। एक बार जिसको लाइसेंस दे दिया जायेगा चाहे वह एक लिमिटेड कम्पनी है, चाहे प्रापराइटरशिप कम्पनी है वह एक ऑथराइज्ड ऐजेंट हो गया और वह अपने डाकूमेंट्स इश्यु कर सकता है। माननीय मंत्री जी आप इसके बारे में ध्यान रखिए क्योंकि इसमें बहुत से स्कैंडल इंटरनेशनल लेवल पर हुए हैं। कई कम्पनियों ने अपने रजिस्ट्रेशन करवा कर डाकूमेंट्स इश्यु कर दिए और माल डेस्टीनेशन पर कंसाइनी को कभी भी डिलीवर नहीं हुआ। आप इसके बारे में क्या प्रावधान कर रहे हैं जिससे कि ऐसा नहीं हो? क्योंकि इससे कंट्री की बदनामी होती है, देश की बदनामी होती है। साथ ही साथ इम्पोर्टर तथा एक्सपोर्टर दोनों को इससे समस्या पैदा हो जाती है। इसको भी आप देखिए कि इसमें क्या किया जा सकता है।

महोदया, इसमें एयर कारगो को इन्क्लूड किया जा रहा है। कारगो में कंसोलिडेशन का सिस्टम दुनिया में आज सबसे इफेक्टिव सिस्टम है। एयर कंसोलिडेशन में एक एयरवे बिल आता है जिसमें एक मास्टर एयरवे बिल इश्यु किया जाता है और उसमें सैकड़ों कंसाइनमैंट तक को कवर किया जाता है। हमारे यहां उसकी कोई लीगल सेंटिटी नहीं है और ना ही उसको बैंक आनर करता है, और इन केस ऑफ लॉस इसको कोर्ट में भी चेलेंज नहीं किया जा सकता है। हाउस एयरवे बिल में डिफरेंट कंसाइनीज की कंसाइनमेंट होती है। अगर एयरवे बिल का प्रापराइटरशिप फर्म को इश्यु किया होगा तो उसकी कोई लीगल सेंटिटी नहीं बैठेगी। मैं माननीय मंत्री जी से रिक्वेस्ट करूंगा कि वे इसको इस एंगल से भी देख लें।

नेक्स्ट पांइट इंश्योरेंस का है। महोदया, इसमें कंसोलीडेशन बहुत इम्पोर्टेन्ट है। जैसा मैंने पहले भी कहा, In case of consolidation, insurance also is a problem. नारमली जो कम्पनी, जो कंसोलीडेटर्स होते हैं वे अपना एक इंश्योरेंस कवर नोट लेकर रखते हैं। लेकिन हर कंसाइनमेंट को इसमें कवर नहीं करते हैं, तो इसमें कोई आबलीगेटरी क्लॉज लगाई जानी चाहिए क्योंकि जो एक्सपोर्टर या कंसाइनर है उसको मालूम नहीं है कि सामने वाला जो कंसोलीडेटर है उसने इंश्योरेंस कवर किया हुआ है या नहीं। वह माल दे देता है और कहता है कि यह माल न्यूयार्क में इस कम्पनी के नाम से उसको कंसाइन कर दिया। उसके बाद रेसपांसेबिलिटी शिपर की हो जाती है। अगर शिपर उसका इंश्योरेंस कवर नहीं करता है तो मैं मिसाल के तौर पर बताना चाहता हूं कि अगर एयर से कोई कंसाइनमेंट भेजा जाए और उसका इंश्योरेंस कवर नहीं है तो 16 यू एस डालर पर किलो के हिसाब से उस पर कम्पनसेशन मिल जायेगा, जबकि उसकी कारगो से वेल्यु बहुत ज्यादा है। इंश्योरेंस वाली जो क्लॉज है उसको आप जरा ध्यान से देख लीजिए।

महोदया, इसमें एक डिले का फैक्टर है, जो सैक्शन 13 में है। Section 13 says: "...operator shall not be liable for loss or damage arising out of delay in delivery unless the consignor had made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the multimodal transport operator."

मैडम, जो शिपमेंट है उस शिपमेंट में सीजनल फैक्टर इम्पोर्टेन्ट होता है। जैसे- फ्रूट्स हैं या फ्लोरी कल्चर प्रोडक्ट्स हैं, वेजीटेबल्स हैं। अगर एक रीजनेबल टाइम लिमिट में कंसाइनमेंट डिलिवर नहीं किया जाता है तो उसमें कंसोलीडेटर की या जो कारगो एजेंसी है उसकी रेसपांसेबिलिटी नहीं है, कैरियर की रेसपांसेबिलिटी नहीं है। इसलिए यह बड़ा घातक होगा और यह लांग रन में, In the long run, it will not be advisable as far as we are concerned.

मैडम, जैसे क्रिसमस के मौके पर सारी दुनिया में हिन्दुस्तान से गारमेंट्स जाते हैं। अगर वह शिपमेंट वहां पर टाइमली नहीं मिलेगी तो वह फैशन एक सीजन के बाद में आब्सोलीट हो जाएगा, उसकी कोई वैल्यु नहीं रहेगी। उसके लिए आप क्या प्रोटक्शन ले रहे हैं? इसकी मैं प्रार्थना कर रहा हूं। आप इसको देखिए। आपने कहा है कि इसमें जब तक कंसाइनी और कंसाइनर दोनों का ऐग्रीमेंट नहीं होगा । महोदया, बिल ऑफ लेंडिंग के ऊपर डेट ऑफ अराइवल शिप भी मैंशन होता है, डेट ऑफ शिपमेंट भी होता है, डेट ऑफ अराइवल भी होता है लेकिन अगर वह अराइवल विद इन रीज़नेबल पीरियड नहीं होता है तो ऐक्सपोर्टर तबाह हो जाएगा । मैं एक छोटा सा उदाहरण देना चाहता हूं - माफ कीजिएगा, एक मिनट ऐक्स्ट्रा ले रहा हूं - मैंने खुद देखा है कि अगर आप चाइना से एक कंसाइनमेंट न्यूयार्क बाई एयर करते हैं तो It takes forty-eight hours from the factory to the godown of the customer. Or, if you send the same by sea, it takes twenty-three days, including customs clearance in China, USA, and the shipment time. Whereas, if we make a shipment from Delhi to New York, it takes three months. This is the time difference. यह मैं आपको अपने ऐक्सपीरियेंस से बता रहा हूं । Which I can, with all affirmity, confirm, say and stand by it. तो टाइम लिमिट के लिए अगर आप शिपिंग कम्पनी को या एयर लाइन्स

को या कंसोलीडेटर को फ्री छोड़ देंगे तो यह बड़ा घातक होगा और इसमें हम लोग लॉंग रन में बड़े नुकसान में रहेंगे । मेरी आपसे प्रार्थना है कि आप इसमें इन चीजों का भी प्रोवीजन जरा देख लीजिए । महोदया, अंत में मैं यही कहना चाहता हूं कि सरकार ने एक लॉंग अवेटिड अमैंडमेंट बिल लाकर जो वैश्वीकरण के साथ समानता स्थापित करने की कोशिश की है उसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं ।

श्री राजनाथ सिंह : महोदया, मैं इस बिल पर चर्चा में भाग लेने वाले सम्मानित सदस्य श्री ए.आर.किदवई, श्री दवे, श्री एन.थलवै सुन्दरम और श्री प्रेमचन्द गुप्ता जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि इन सभी लोगों ने इस बिल के महत्व को स्वीकार किया है और सबका यह कहना था कि यह एक लॉंग अवेटिड बिल था लेकिन यह सदन में आया है और इसे अपने समर्थन की बात आप लोगों ने कही है । चर्चा के दौरान बहुत ही महत्वपूर्ण सुझाव माननीय सदस्यों ने दिये हैं। मैं उनको आश्वस्त करना चाहता हूं कि जो भी उनके महत्वपूर्ण सुझाव हैं, निश्चित रूप से उन पर हम गंभीरतापूर्वक विचार करेंगे । जैसा कि 1993 में यह ऐक्ट जब लागू हुआ था तो लगभग 5 साल, 6 साल, 7 साल तक इस ऐक्ट के लागू करने के बाद जो भी कठिनाइयां सामने आयी हैं, उनके निवारण के लिए इस प्रकार का एक अमैंडमेंट बिल लाने की आवश्यकता यहां महसूस हुई है, वैसे ही इस संशोधन के बाद भी यदि ऐसा महसूस होगा कि बहुत सारी कठिनाइयां पैदा हो रही हैं और इस ऐक्ट को और अधिक व्यावहारिक बनाने के लिए संशोधन की आवश्यकता है तो मैं इस सदन को आश्वस्त करना चाहता हूं कि पुनः संशोधन का एक बिल लेकर हम सदन के समक्ष प्रस्तुत होंगे। हमारे किदवई साहब ने इस बिल का समर्थन करते हुए यह कहा है कि यह अंतर्राष्ट्रीय मानदंडों के अनुरूप बनाया गया है, यह सच है । उन्होंने यह भी अपेक्षा की है कि रोजगार भी बढ़ना चाहिए, इम्प्लॉयमेंट बढ़ना चाहिए । मैं समझता हूं कि किदवई साहब इस सदन के एक सम्मानित विद्वान सदस्य हैं और वे अच्छी तरह से जानते हैं कि जब व्यापार बढ़ेगा तो निश्चित रूप से रोज़गार की सम्भावनाएं भी बढ़ती हैं । आपने कुछ ट्रेनिंग सैंटर्स की चर्चा की है कि कुछ और ट्रेनिंग सैंटर्स सी फेयरर्स की ट्रेनिंग के लिए खोले जाने चाहिए । मैं यह जानकारी देना चाहता हूं कि 1997 में प्राइवेट सैक्टर में ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट खोलने के लिए गाइड लाइन्स ईशू की गयी थीं । क्योंकि गवर्नमेंट के पास तो लिमिटेड रिसोर्सिज हैं, सीमित संसाधन हैं और उन सीमित संसाधनों के रहते बहुत अधिक ट्रेनिंग सैंटर्स नहीं खोले जा सकते । आज गवर्नमेंट के केवल चार ट्रेनिंग सैंटर्स हैं लेकिन हमारे पास इस समय 85 प्राइवेट इंस्टीट्यूशंस काम कर रहे हैं और मैं यह भी जानकारी देना चाहता हूं कि हमारे इन ट्रेनिंग सैंटर्स से जो ट्रेंड सी फेयरर्स निकलते हैं, उनकी विदेशों में बहुत मांग है । सच्चाई यह है कि उन सारे सी फेयरर्स को जिनकी ट्रेनिंग हम अपने ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट्स में करते हैं, उनको जॉब हम अपने यहां नहीं दे पाते हैं लेकिन हम ऐसी व्यवस्था कर रहे हैं कि जो भी हमारे ऐसे ट्रेंड सी फेयरर्स निकलते हैं ट्रेनिंग सेंटर्स से, उनको हम अपने यहां जॉब दे सकें । दूसरे देशों में जहां भी हमारे ट्रेंड सी फेयरर्स काम कर रहे हैं या ट्रेंड नाविक काम कर रहे हैं, सचमुच वहां उन्होंने भारत की मान-मर्यादा को बढ़ाया है, भारत के मस्तक को उन्होंने ऊंचा किया है ।

हमारे दवे साहब ने इसका समर्थन करते हुए यह कहा कि सिंगल डॉक्युमेंट के माध्यम से माल कानपुर से कोरिया और कोरिया से कानपुर आ सकता है । तो मैं उनको यह बताना चाहता हूं कि यह माल इस ऐक्ट के माध्यम से कानपुर से कोरिया तो जा सकता है लेकिन इस

ऐक्ट के माध्यम से वह कोरिया से कानपुर नहीं आ सकता क्योंकि यह ऐक्ट केवल एक्सपोर्ट के लिए ऐप्लीकेबल है, इम्पोर्ट के लिए ऐप्लीकेबल नहीं है क्योंकि प्लेस ऑफ कॉन्ट्रेक्ट जहां होगा वहीं पर हम अपने इस इंडियन ऐक्ट को, इस इंडियन रूल को लागू कर सकते हैं । इसलिए यह ऐक्ट केवल एक्सपोर्ट के लिए ही ऐप्लीकेबल है ।

महोदया, इसके अतिरिक्ति दवे साहब ने ऐपीलेट अथॉरिटी की चर्चा की है । यह ठीक है, यदि कोई कंपीटेंट अथॉरिटी रजिस्ट्रेशन को रिफ्यूज़ कर देती है तो सेंट्रल गवर्नमेंट के समक्ष अपील करने का अधिकार दिया जा रहा है लेकिन सेंट्रल गवर्नमेंट यदि रिफ्यूज़ कर दे तो कोर्ट में भी इसका अधिकार देना चाहिए। मेरा विश्वास है कि यदि सेंट्रल गवर्नमेंट के पास अपील होगी तो निश्चित रूप से उसको जस्टिस मिलेगा लेकिन जो उन्होंने सुझाव दिया है, उसको मैं ध्यान में रखूंगा ।

महोदया, जो उन्होंने इंश्योरेंस के बारे में कहा है, उस बारे में भी मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि हमने सेक्शन 4 a(i) के प्रोविज़न में इंडियन एवं फॉरेन कंपनियों पर समान रूप से यह व्यवस्था लागू होनी चाहिए, इसे सुनिश्चित कर दिया है । श्री थलवै सुन्दरम ने...**(व्यवधान)**...

श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तर प्रदेश) : एक बात उन्होंने कही है कि जो इंटरनेशनल मॉनीटरिंग फंड की गाईडलाइन्स हैं, उसके अलावा आप अपनी प्राचीन गाईडलाइन्स को भी साथ रखेंगे, यह उन्होंने सुझाव दिया है ।

श्री राजनाथ सिंह : ठीक है, मैं समझता हूं कि हमारा यह जो ऐक्ट है, यह उसे पूरी तरह से कवर करता है इसलिए उसकी कोई आवश्यकता नहीं है । श्री थलवै सुन्दरम ने फीस के बारे में कहा है कि 10,000 से 20,000 - इसके लिए कौन से नॉर्म्स अपनाए जाएंगे । इस संबंध में मेरा कहना है कि हम रूल्स बनाते समय एक डेफिनेट एमाउंट सुनिश्चित करेंगे ताकि किसी भी प्रकार का कोई वेरिएशन न होने पाए । साथ ही सुन्दरम साहब ने यह भी जानना चाहा है कि यदि कंसाइनी को माल मिलने में डिले होता है, उसके लिए क्या प्रोविज़न किया जा रहा है लेकिन जो हमने अमेंडमेंट किया है, उसमें यह व्यवस्था सुनिश्चित कर दी है कि जो ट्रांसपोर्ट ऑपरेटर होगा, उसकी रिस्पॉन्सिबिलिटी होगी । यदि कंसाइनी ने पहले से डिक्लेयरेशन दे दिया है और उस डिक्लेयरेशन से ट्रांसपोर्ट ऑपरेटर सहमत है तब वह रिस्पॉन्सिबिलिटी ट्रांसपोर्ट ऑपरेटर की होगी, यह व्यवस्था इसमें सुनिश्चित कर दी है ।

श्री प्रेमचन्द्र गुप्ता ने इस बिल के महत्व को स्वीकारते हुए और अपना समर्थन देते हुए यह भी कहा कि अब तक का अनुभव यह रहा है कि कई कंपनियों ने रजिस्ट्रेशन करा लिए और उन्होंने ट्रांसपोर्ट ऑपरेशन का काम भी शुरू कर दिया लेकिन कंसाइनी को जो माल समय से मिलना चाहिए, वह माल उसको नहीं मिल पाता। तो मैं उन्हें यह अवगत कराना चाहूंगा, जैसा मैंने प्रारंभ में भी कहा था कि हम एक नया सेक्शन इस ऐक्ट में इंट्रोड्यूस कर रहे हैं - 20 (ए) और यह जो नया सेक्शन हम इंट्रोड्यूस कर रहे हैं, उसमें माल को लेने से उसकी डिलीवरी तक की रिस्पॉन्सिबिलिटी हमने ऑपरेटर के ऊपर फिक्स की है ।

महोदया, इसके अतिरिक्त भी जो सुझाव प्राप्त हुए हैं, मैं आपके माध्यम से सभी माननीय सदस्यों को आश्वस्त करना चाहता हूं कि उन पर हम गंभीरतापूर्वक विचार करेंगे और आगे भी इसके प्रॉपर एक्ज़ीक्यूशन में यदि कोई कठिनाई पैदा होगी अथवा इसे और यूज़र फ्रेंडली बने रहने में भी यदि कोई कठिनाई पैदा होगी तो निश्चित रूप से कोई संशोधन का विधेयक लेकर हम इस सदन के समक्ष उपस्थित होंगे । इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस सदन से विनम्र अनुरोध करूंगा कि इस विधेयक को सर्वसम्मति से पारित करने की कृपा करें ।

THE DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill to amend the Multimodal Transportation of Goods Act, 1993, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 to 11 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री राजनाथ सिंह : महोदया, मैं प्रस्ताव करता हूं कि :

"विधेयक को पारित किया जाए"।

The question was put and the motion was adopted.

SHRI O. RAJAGOPAL: Madam, both the Appropriation Bills can be taken up together.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Yes. Now, we will discuss the Appropriation (No.3) Bill and the Appropriation (No.4) Bill, 2000 together. Shri Yashwant Sinhaji.