

SHRI D. RAJA: I have already given the notice. *...(Interruptions)...* Should I take it as an assurance? *...(Interruptions)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No; no. I cannot give you any assurance. *...(Interruptions)...* The Hon. Chairman will look into it. *...(Interruptions)...* He will take a decision. *...(Interruptions)...*

SHRI D. RAJA: I have already renewed my notice.

GOVERNMENT BILLS

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay, now we shall take up The Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2013 and The Merchant Shipping (Second Amendment) Bill, 2013 which will be discussed together. Shri Nitin Jairam Gadkari to move motions for consideration of the two Bills.

The Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2013 and The Merchant Shipping (Second Amendment) Bill, 2013

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS; AND THE MINISTER OF SHIPPING (SHRI NITIN JAIRAM GADKARI): Sir, I move:

That the Bill further to amend the Merchant Shipping Act, 1958, be taken into consideration.

I also move:

That the Bill further to amend the Merchant Shipping Act, 1958 be taken into consideration.

सर, यह जो The Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2013 है, यह Anti-fouling Systems के ऊपर जो इंटरनेशनल कंवेनशन हुआ है, उसमें उन्होंने जो सुझाव दिए हैं, उनके आधार पर आया है। हमारे यहां शिप के बड़े हल के ऊपर जो केमिकल पेंट लगाया जाता है, उस पेंट को इसलिए लगाना पड़ता है कि एल्गी और बाकी बहुत सी ऑर्गेनिक चीजें उस हल और नीचे वाले पार्ट में चिपक जाती हैं, जिससे शिप की स्पीड कम हो जाती है। उसके चिपकने से स्पीड का नुकसान होता है, उसमें फ्यूल भी ज्यादा लगता है और पॉल्यूशन भी होता है। इसलिए उसके ऊपर एक केमिकल पेंट लगाने की बात आई। जब उसके ऊपर केमिकल पेंट लगाया गया, तो उसके बाद यह प्रॉब्लम क्रिएट हुई। इस पेंट में कुछ ऐसी पॉयज़नस चीजें हैं, जो पानी के लिए और वहां की जो बाकी ऑर्गेनिक लाइफ हैं, उनके लिए ठीक नहीं हैं। इसके ऊपर इंटरनेशनल लेवल पर मेरिटाइम ऑर्गेनाइजेशन की एक कांफ्रेंस हुई to protect environment, marine life and food chain. हमारा केमिकल पेंट, जो हैज़ार्डस था, उसको बदल कर इसमें नया सुझाव दिया गया है, जिसको लगा कर हम लोग निश्चित रूप से अपने ऑर्गेनिक लाइफ को भी बचा सकते हैं और उससे पॉल्यूशन भी

[Shri Nitin Jairam Gadkari]

नहीं होगा। इंटरनेशनल कन्वेंशन ने हमें जो सूचना दी थी, हमने उसे अपने 1958 के एक्ट में जोड़ा है और हम इस बिल को सदन में आप सबके ध्यान के लिए लाए हैं। मेरी यह प्रार्थना है कि सदन इसको मंजूर करे।

सर, यह जो दूसरा बिल है, यह हमारे शिप पर जो लेबरर्स काम करते हैं, उनसे सम्बन्धित है, विशेष रूप से काम करते समय उनको किस प्रकार की जगह मिले, घर कैसा मिले, मेडिकल ट्रीटमेंट कैसी मिले। लेबरर्स के अधिकारों का किस प्रकार से प्रोटेक्शन हो, इसके ऊपर इंटरनेशनल कंफेरेंस ने कुछ निर्णय किए हैं। यह जो काम करने वाले पूरे लेबरर्स हैं, उनके अधिकारों को प्रोटेक्ट करने वाली बात है। इस बिल में हमने उनके अधिकारों के लिए प्रावधान जोड़ा है। खुशी की बात यह है कि शिपिंग इंडस्ट्री ने भी इसको वेलकम किया है और सपोर्ट किया है। इसके पहले जब यह बिल आया था, तो इसके ऊपर पार्लियामेंटरी कमेटी में भी इस पर चर्चा हुई थी और मुझे ऐसा लगता है कि उसके बाद हम इसे लाए हैं। मैं यह बताना चाहूंगा कि यह Indian vessels less than 400 gross tonne off Indian coast के ऊपर अप्लाई नहीं होगा। यह जो benefit of amendment है, इसके कारण स्वाभाविक रूप से जो काम करने वाले लेबरर्स हैं, एक प्रकार से उनके अधिकारों की रक्षा होने वाली है। मैं आपसे यह कहना चाहूंगा कि एक बार यह विषय पार्लियामेंटरी कमेटी के सामने भी आया था। इस अमेंडमेंट से लेबरर्स को काफी फायदा होगा।

ये जो 'seamen' हैं, उनके बारे में यह रिकमेंडेशन है कि the term 'seamen' be replaced with 'seapersons', क्योंकि अब इसमें महिला भी हैं और पुरुष भी हैं। इसलिए हम लोग उनके लिए 'seapersons' term यूज करेंगे।

एक रिकमेंडेशन यह है, 'Apply the provision of less than 500 gross tonne.' यानी जो 500 gross tonne की शिप रहेगी, उसके ऊपर भी यह अप्लाई होगा। इसके लिए periodically declaration certificate should be provided, इसके बारे में भी रिकमेंड किया हुआ है।

एक रिकमेंडेशन यह है, 'Enhancement of the present low level of penalties.' हम लोग स्वाभाविक रूप से इसके बारे में विचार करना चाहते हैं, क्योंकि यह 1958 का बिल है। पेनल्टीज के लिए हम लोग अलग से एक बिल लाएंगे।

इसलिए मैं सदन से प्रार्थना करता हूँ कि वह इन दोनों बिल्स को मंजूरी देने की कृपा करे।

The questions were proposed.

SHRI SHANTARAM NAIK (Goa): Sir, the object of both the Bills is laudable. I would like to talk on the Second Amendment Bill first. As the basic objective in the Statement of Objects and Reasons says, "India intends to accede to the International Labour Organization's Instrument C-186, known as Maritime Labour Convention, 2006. The MLC provides for international standards for the living and working conditions of seafarers, including their food, accommodation, medical care, repatriation, social security and recruitment." Mr. Minister, if you wish to change the term 'seafarers' and use 'seapersons' instead, that is welcome. You said that you would like seafarers to be referred as 'sea-persons'. I don't think it is mentioned here, unless it is there in the amendment.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI : It is already there. It is included.

SHRI SHANTARAM NAIK: All right, Sir.

The second Bill talks about the hazardous paint used in ships. A change in the paint to be used, as per international norms, is welcome too. Now, Sir, talking about the Merchant Shipping Bill, there are several issues that concern seafarers who go out to the sea. Goa is a coastal State, just like Kerala. Many people go on board ships, and the problems they face are tremendous. They are being solved one by one, step by step, by the respective Governments. We had this Bill earlier too. The main problem is the hijacking of ships. The young boys put their lives in danger, especially when they travel *via* Somalia and regions closer. Seafarers remain in the custody of hijackers for months together and suffer humiliation and torture at their hands. Thereafter, ways and means were worked out by various countries. Various countries and international bodies have come together to protect the ships whenever they are attacked. Therefore, it is the duty of the respective country, as also the shipping company and the Government of India, to come together and remain alert when hijacking occurs. I have found many times that the Directorate General of Shipping is not much concerned too. At such times, they must contact the families and tell them about the status of the crew or the seafarers, because when you do so, the family members feel consoled. If nobody bothers to pass on the information, it hurts them. They feel hurt to think that they sent their family members to the ships to earn a livelihood but when some such thing happens, nobody cares. Therefore, in cases of hijacking, Government of India and shipping companies must come forward to help. If you look at the track record since 2005, sums as much as thousands of dollars have been asked as ransom. I have got a whole list of them. Major countries like the USA and Russia got out of their way and pay the ransom. For some countries the ransom is too much to be paid. Therefore, in such circumstances, some policy has to be worked out so that we get those ships released and give relief to the seamen and their families. I have got a whole list of ships, from Hong Kong, Kenya, Liberia, US, Taiwan, Denmark and Russia, being hijacked from time to time. So, this hijacking of ships is a serious matter which the Ministry of Shipping needs to tackle on a war-footing. I don't think in every case you could come to their rescue because sometimes the Directorate General of Shipping also feels helplessness in tackling the situation. But it is different if international help is coming. I have heard that some countries place their ships in such a position that hijackers don't have a scope to attack those ships. Such things have taken place. I think, if more and more countries join this international force in protecting ships, that could help. Certainly, Sir, pension for seafarers has always been an issue. Who is to pay? Sometimes they say that they are not employer; the company is an employer and, therefore, it is between the company and the seafarer to solve the pension issue. I think, here some scheme has to be worked out.

[Shri Shantaram Naik]

Some funding has to be put into a common pool, not necessarily by the company but by the State and the Central Governments, so that in case of an emergency this fund can be utilized to grant some pension relief to the seafarer. In case of contract which is entered into between the company and seafarer, the Government has to ensure that reasonable amount of pension is provided for in the contract. This can be done. Alternatively, the State Government or the Central Government can create an independent fund for the purpose. This proposal was there before the Ministry some time back during the UPA-II regime. But finally the then Finance Minister said that they didn't have sufficient fund for financing such a scheme for which they were not primarily responsible. I think the present Government has to take such an initiative. Then comes the question of recruitment agents. Poor people who seek jobs go to Mumbai and other places, stay days together to get a place on a ship. There the recruitment agents come into picture. At many places we have found that they do their activities fraudulently and cheat the people who are interested in boarding a ship. I don't know what is the present format, but proper, strong and foolproof registration of recruitment agents is needed and the Directorate of Shipping should monitor this recruitment business. Their accounts should be monitored. Not only that, their activities have to be monitored. Secondly, Sir, as far as emigration is concerned, 'No Emigration Required' is a certificate which is given by the Passport Officer. Some two or three years back, this certificate is given by the Passport Officer in Goa. I am talking of Goa now. Now, after the Government of India entered into an agreement with Tata Consultancy for giving passport, no clause has been put providing for 'No Emigration Certificate Required' by the passport officer. As a result, people have to go to Mumbai to get this endorsement. So, this is one of the related aspects as far as seafarers are concerned. They have to go to Mumbai only to get this endorsement. Now, there is one good clause 173 (1) in the Bill where a foreign-going vessel up to a particular tonnage carrying more than prescribed number of persons shall have on board as part of her complement a medical officer possessing such qualifications and less than the prescribed number of persons shall have such medical facilities, as may be prescribed, in accordance with the Maritime Labour Laws. So, two types of medical facilities on board a ship have now been made compulsory. This has to be followed in all strictness because seafarers are bound to fall sick at some time or the other. Therefore, competent medical facilities are required to be provided for. Maybe some companies provide such facilities voluntarily, but if the law makes it compulsory, it may be good. Another thing is that when seafarers land in our country, say, in Mumbai, Kolkata or anywhere, they have to take flight to reach home. I have come to know that international guidelines exist in this regard, which allow 40 kg of luggage to be carried on domestic flight when seafarers land in the country. But I have learned that most of the airlines do

not allow luggage beyond 20 kg to seafarers, thus violating the international guidelines. So, I would urge upon the hon. Minister to approach the Air India and other airline companies to see that these international guidelines regarding the luggage are observed by them so that the seafarers can reach their destinations without any problem. Sir, as you know, when a seafarer comes to the country, he carries luggage for relatives, friends and family. Obviously, his luggage will exceed 20 kg. Therefore, permitting them this extra luggage will be a gesture on the part of airline companies. Though this issue is not directly related to the hon. Minister, I would urge upon him to approach airline authorities in this regard. Thank you very much.

SHRI V. P. SINGH BADNORE (Rajasthan): Sir, I stand here to support the Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2013, and the Merchant Shipping (Second Amendment) Bill, 2013. First and foremost, let me commend the Minister in charge. He has realised the urgency of this Bill. It had come to this House before, but the urgency was realised by the hon. Minister, and out of the many Bills which are going to come to this House, he took it up and that is why it is here. I think it is the second or the third Bill which is going to be passed in this House in this Session. So, I must commend him.

By this ratification of the Maritime Labour Convention, 2006, around 1.25 lakh Indian national seafarers, or, sailors, may stand to benefit from its conducive provisions. Indian flag merchant vessels of 500 gross tonnage and more engaged in international voyages will be issued a Maritime Labour Certification after an inspection of the ship concerned. This certification will enable them to receive preferential treatment in all the international ports the world over. At the same time, India will, or will enable to, ensure that all foreign flag vessels entering Indian territorial waters or maritime areas, for which India has jurisdiction, are subject to an inspection under the Maritime Labour Convention, 2006. These are the rights of the seafarers which will all be protected, as my colleague from the other side has mentioned.

In a nutshell, it will provide safe and secure workplace in the ships, fair terms of employment and decent working and living conditions. I do not know as to how many of my colleagues have travelled in a ship, but these provisions are necessary because they live in cubby holes. It is very difficult to survive there. So, they must have the best possible environment for survival in that. Besides this, they have to be out for about six to eight months. They are away from home for eight months, nine months. Now, they will be under the international labour law. That means, they will be given more holidays to come home. They will not be at sea for more than three or four months, whatever the rules prescribe. All those things, which will be beneficial for them, will be provided. It is important because there are lakhs of Indians who are seafarers. It is not only in the Indian ships that they have these labourers but they are all over the world.

[Shri V. P. Singh Badnore]

Indians are preferred over other people as seafarers. They do a better job, they are hardier and that is why this ratification has come. I must say that the Minister realized this and we are ratifying it.

Most of the trade is carried out through sea, as everybody knows, and, let me say that the Indian overseas trade is valued at US \$ 1,000 billion, of which one per cent is carried out in Indian ships but the Indians are there in many, many other ships also. Currently, approximately, 1½ lakh Indian seamen, employed in 3,500 ships all over the world, are contributing foreign exchange of one billion dollars per year. Ratification of the Labour Convention will ensure their continued employment and will cut down on inspection times of the ships.

Sir, it is important to know here as to what are our rights. We have the biggest coastal line. What are our rights on the sea or next to the coast? Twelve nautical miles is the territorial waters, another twelve nautical miles is called the contiguous zone, and, then, another 200 miles is known as the Exclusive Economic Zone. If the international ships are plying, we cannot stop them but if there is a problem, then only can we stop them. But let me mention something about these ships, which are in the international waters, which are within 12 nautical miles of our coast, which are within this contiguous zone and the protected waters. Here, through you, I would request to the Minister that our people must be trained, our Captains must be trained, and, they should be Indian eyes and ears and they should be able to see as to what is happening around them. If there is anything illegal happening in this 24 nautical mile area and also in the 200 nautical miles, they should be trained to inform us about that. They should be able to tell us that they are the pirate ships, if there is piracy of any kind, if there is any illegal fishing of any kind, or, if there is something that is not proper, then also, they should give us information. But, they should be given training of this kind, and, it is out of this international convention that we are ratifying. This is very important along with all this.

Sir, the hon. Minister also mentioned about the fouling system. There used to be chemicals which were against the sea environment, and, when these ships came into the ports, they had problems there. So, they have now got new chemicals which are environment-friendly, which must be used, and, this is where the certification comes in. We can go and check whether the certification is there or not, and, if it is not there, then, we need to look into it. Along with this, there is another issue which I would like to flag. Sir, I must share with the House that I felt very happy to note that the Ministry of Defence had just opened a Maritime Domain Awareness Centre in Gurgaon. Now, you will say that the Centre is opened in Gurgaon while the sea is so far from here. All the ships plying in the 200 nautical mile range and in the contiguous zone are reported

right here in Gurgaon. These radars report here and they keep a track of every ship. That is very important, and I must say that since this was done, this training, that I have requested, must be adhered to. Otherwise, I feel that this Bill will be beneficial to our sailors for their employment, for their workplace, for betterment of their service conditions, and I would say that I support it wholeheartedly. Thank you very much.

श्री नरेश अग्रवाल (उत्तर प्रदेश) : उपसभापति जी, कहा गया है कि राजनीति में पढ़ना ही सब कुछ नहीं होता है तजुर्बा भी बहुत बड़ी चीज होती है। इसीलिए पॉलिटिशियन के लिए कहा गया है "Jack of all and Master of none". वैसे तो यह बिल हमारे राज्य को कहीं दूर से भी नहीं छूता है, क्योंकि हमारे राज्य की एक सीमा पहाड़ पर है, एक सीमा नदी से मिली हुई है। कोई बहुत ज्यादा तजुर्बा भी इसका नहीं है।

श्री नितिन जयराम गडकरी : आप चाहते हैं तो मैं ड्राई पोर्ट दे देता हूँ।

श्री नरेश अग्रवाल : चलिए, वह भी शायद संभव न हो, उसके लिए आपको पी.एम. से पूछना पड़ेगा, बड़ी लम्बी फाइल जाएगी।

श्री नितिन जयराम गडकरी : आप बोल दो, मैं यहां डिक्लेयर करता हूँ। आप चिंता क्यों करते हो?

श्री नरेश अग्रवाल : इतने बड़े दिल का मैंने पहला मंत्री देखा है, कम से कम मिनिस्ट्री में खुलकर बोल तो रहा है, नहीं तो लोग डरे-डरे, सहमे हुए बोल रहे हैं। मैं तो चाहूंगा कि प्रधान मंत्री जी ने आपको जहाजरानी दिया है, सड़क दिया है, एरोप्लेन वाला और दे देते तो कम-से-कम देश में यातायात व्यवस्था में क्रांतिकारी परिवर्तन होता। आप दिल्ली में भी बहुत परिवर्तन कर रहे हैं।

श्रीमन्, हम कोई विरोध करने के लिए नहीं खड़े हुए हैं। क्योंकि आपने जो बताया कि दोनों जो अमेंडमेंट्स हैं, वे दोनों के हित के लिए हैं, एक तो मजदूरों के हित के लिए है, एक शिप्स के लिए है कि वन विण्डो सिस्टम हो जाए, अंतर्राष्ट्रीय नियम लागू हो जाएं, शिप जहां जाएं सही तरीके से एक बार में उनकी स्क्रीनिंग हो जाए और गवर्नमेंट ऑफ इंडिया को भी बहुत सी पावर हो जाए। लेकिन माननीय मंत्री जी, इसको अभी तक क्यों नहीं लागू किया गया? हमारे दोनों साथी अभी बोल रहे थे। जो लोग शिप में नौकरी करते हैं, मेरे ख्याल से सबसे हार्ड लाइफ उनकी होती है। जो छः-छः महीने अपने घर से अलग रहेगा, कहाँ है और सुरक्षित भी है या नहीं है? हो सकता है कि अगर शिप भटक जाए तथा किसी अन्य देश में पहुंच जाए और यदि पाकिस्तान टाइप का देश हो, तो वह बंद करके जेल में डाल ही दे।

डा. वी. मैत्रेयन (तमिलनाडु): श्रीलंका।

श्री नरेश अग्रवाल : मैत्रेयन जी, मुझे खुशी हुई कि कम से कम आपकी चुप्पी तो टूटी। इनके बॉस ने तो इनको चुप कर दिया, यह हाउस में थोड़ा गड़बड़ लगने लगा। मैत्रेयन भाई की चुप्पी अच्छी नहीं लगती, लेकिन चलिए, कुछ बोले तो सही।

श्रीलंका है, पाकिस्तान जैसे देश हैं। अगर शिप कहीं भटक जाएं, तो वह उनको बंद कर देगा। आज पाकिस्तान की जेलों में कितने इंडियन बंद हैं? आज ही कुछ मछुवारे छूटकर आए हैं। वह तो बतला रहे हैं, वर्णन कर रहे हैं, उस हिसाब से तो वार के टाइम के लोग भी उनकी जेलों में

[श्री नरेश अग्रवाल]

बंद हैं। वे लोग उनको नहीं छोड़ रहे हैं। अगर सोमालिया की तरफ भटककर शिप चला गया तो वह शिप भगवान के सहारे ही है। कम से कम अगर आप शिप को इस ऐक्ट में ला रहे हैं तो उन मजदूरों के, उन पर काम करने वाले कैप्टन, नेवी कर्मियों के परिवार के लिए आपने इस ऐक्ट में क्या रखा है, उनकी सुरक्षा का क्या ख्याल रखा है? क्या छः महीने शिप पर चलने वाले व्यक्ति को हर चीज हाइजेनिक मिल जाएगी? मैं अभी सिंगापुर गया। वैसे तो मेरा समुद्र में बहुत आना-जाना नहीं है। दो दिन फेमिली के साथ क्रूज में भी चला गया। मैंने देखा कि इस तरीके के तमाम मालवाहक शिप निकल रहे हैं। वे बड़ी खराब कंडीशन में थे। मैं खुद सोचता था कि अगर शिप पूरा माल से ही लदा हुआ है तो ये कहां और कैसे रहते होंगे?

अभी दिल्ली हाई कोर्ट ने कह दिया कि दिल्ली में 15 साल से ऊपर की व्हीकल्स व कारें एलाउड नहीं होंगी। क्या इस शिपिंग ऐक्ट में कहीं यह है कि जो शिप कितने साल पुराना हो जाए, किस कंडीशन का हो जाए उसको उतने साल तक का शिप एलाउड किया जाए और उसके बाद का नहीं? आपने कहा कि पेंट लगा देते थे, रॉड लगाया जिससे पॉल्यूशन प्रॉब्लम भी पैदा हो गई। तो आखिर यह उसमें भी क्यों नहीं हुआ? और जो शिप पर काम कर रहे हैं उनके परिवार को क्या फेसिलिटी है? बहुत से लोगों की शादी तो इस कारण नहीं होती कि लड़का छः महीने बाहर रहेगा। एक यह सामाजिक प्रॉब्लम भी है। यह आप समझ लीजिए कि कोई प्रॉब्लम ऐसी नहीं है, जो मर्चेन्ट नेवी में जाता है उसकी शादी होने में बड़ी मुश्किल होती है। जो मां-बाप अपनी लड़की देना चाहते हैं, वे कहते हैं तक यह तो छः महीने बाहर रहेगा। तो जब और जगह...(व्यवधान)...

श्री वी. पी. सिंह बदनौर : पैसा भी बहुत मिलता है।

श्री नरेश अग्रवाल : बदनौर जी, अगर दुनिया में पैसा ही सब चीज होती तो हम और आपकी कोई वेल्थ नहीं होती। बड़े-बड़े पूंजीपति आजकल गडकरी जी के दरवाजे पर बाहर बैठे रहते हैं। शक्ति बहुत बड़ी चीज होती है, पैसा ही बड़ी चीज नहीं होती। पावर बहुत बड़ी चीज है।

श्री आनन्द शर्मा : इनके पास दोनों हैं।

श्री नरेश अग्रवाल : वह अलग चीज है। लेकिन अगर पैसे के लालच में पड़ गए तो फिर क्यों नहीं डकैती डालने लगे, रेंसम करना शुरू कर दो। एक डकैती, एक रेंसम में बहुत पैसा आ जाएगा। फिर क्या दिक्कत है? रोज ही रेंसम हो रहे हैं, किसी बड़े का रेंसम कर लो, हिम्मत कर लो एक बार। लग गया निशाना तो हो गए अरबपति, इसमें क्या दिक्कत है? किसी एक को कर लो। लेकिन जीवन में पैसा ही सब चीज नहीं है। अगर आदमी का पारिवारिक जीवन नहीं है, हम चाहे जितने सुखी हों और परिवार से सुखी न हों, तो सुखी नहीं माने जाते। हम कैसे अपने आपको सुखी मान लेंगे? इसलिए मैं चाहूंगा कि ऐसा कोई ऐक्ट आना चाहिए। आप अगर इंटरनेशनल लेवल पर लाना चाहें या नेशनल लेवल पर लाना चाहें, तो लाइए। आज तटों की क्या हालत है? आप देखिए, तटों की हालत आज कितनी खराब है, मजदूरों को आज आप क्या सुविधा दे रहे हैं? वहां ट्रेड यूनियन ने एक ऐसा मक्कड़-जाल बना रखा है कि वहां कोई दूसरा आदमी नौकरी नहीं कर सकता। आप ट्रेड यूनियन के सामने कुछ कर नहीं सकते, आप लाचार हैं। तटों की क्या स्थिति है? हमारे देश के चारों ओर तीन महासागर हैं—हिंद महासागर है, अरब सागर है और बंगाल की खाड़ी है। मैं कन्याकुमारी गया, तो वहां मुझे बताया गया कि यहां पर तीनों महासागर मिलते हैं। बालू उठाएं, तो अलग-अलग रंग की मिलेगी। अपने देश में हम समुद्र के रास्ते कितना माल ढोते हैं? आप देख लीजिए यूरोप के

छोटे-छोटे देशों की क्या स्थिति है? हमारे हिन्दुस्तान से जो बहुत छोटा देश है, वहां पर समुद्र से माल ढोने की कितनी कैपेसिटी है और हिन्दुस्तान में समुद्र से माल ढोने की कितनी कैपेसिटी है? आखिर हम समुद्र का इस्तेमाल ज्यादा माल ढोने के लिए क्यों नहीं कर रहे हैं? दुबई एक छोटा सा शहर है, वहां आप देख लीजिए कि वहां कितना हैवी काम है। मैं टर्की में गया, तो वहां देखा कि सब काम शिपिंग से हो रहा है। यूरोप के सभी देशों ने पानी को शहर के अंदर ले लिया और शहर के अंदर जितने टन भी प्रोडक्शन है, उसको पानी के माध्यम से ढो रहे हैं। तो हम इसको क्यों नहीं बढ़ा सकते? इस ओर ध्यान दिया जाना जरूरी है। मैं तो कहूंगा कि आपके पास आंकड़े हैं, मेरे पास आंकड़े नहीं हैं, मैंने तो तर्जुबे से कहा है। हम प्रति वर्ष कितना माल ढोते हैं? आप बताइए, ताकि हम समझ तो सकें कि विश्व की तुलना में हम किस नंबर पर हैं। अगर हम जान जाएंगे, तो कम से कम मुझे कुछ ज्ञान हो जाएगा। ...**(व्यवधान)**...

श्रीमन्, आपकी नई सरकार बनी। मैंने तो हरदम कहा तक आप तो इस समय अश्वमेध के घोड़े हैं। आप जिधर चले जाइए, आपको कोई रोकने वाला नहीं है। इनकी पार्टी ने इतने पाप किए कि वे पटने वाले नहीं हैं। आप दोनों मिलकर जिस तरह से देश को चला रहे हो, हम लोगों को अलग करना चाहते हो, वह भी संभव नहीं होगा। मेरा तो हर जगह सीधा आरोप होता है कि आप तो इन्हीं की सारी पॉलिसीज़ एडॉप्ट कर रहे हो, अपनी पॉलिसी एडॉप्ट ही नहीं कर रहे हो। यूपीए ने जो निर्णय लिए थे, वही सारे निर्णय एनडी के निर्णय हैं। ...**(व्यवधान)**...

श्री आनन्द शर्मा (राजस्थान): यूपी से हैं, गंगा यमुना हो तुम। ...**(व्यवधान)** ...

श्री नरेश अग्रवाल: लेकिन सरस्वती नहीं है, इतना आप ध्यान रखिए। हम यूपी वाले हैं, हण्ड्रेड परसेंट पॉलिटिकल हैं।

श्री आनन्द शर्मा: सरस्वती को उमा भारती जी ढूँढ़ेंगी।

श्री नरेश अग्रवाल: श्रीमन्, हिमाचल प्रदेश वाले टूरिस्ट मूड में ज्यादा रहते हैं, लेकिन यूपी वाले पॉलिटिकल मूड में ज्यादा रहते हैं। ...**(व्यवधान)**... समझ लीजिए। आनन्द भाई मेरे बहुत पुराने साथी हैं। हम लोग 1980 से साथ में हैं। माननीय मंत्री जी, मैं कहूंगा कि आपने जो निर्णय लिए, अच्छे निर्णय हैं। इसे पढ़कर मुझे लगा कि ठीक है, बहुत दिनों बाद कुछ निर्णय लिए गए हैं। आप बहुत खुले दिल के हो, आपसे कई बार वार्ता करने का मौका मिला। आप चाहते भी हो और अगर पॉलिटिशियन व्यापारी हो, तो वह और सफल होता है, ऐसा मेरा मानना है। आप तो अच्छे व्यापारी भी हो, अच्छे बिजनेसमैन भी हो। ...**(व्यवधान)**... हमें सबको जोड़ कर चलना है। तीनों सागर एक साथ कन्याकुमारी में जुड़ रहे हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि इस बिल के पास होने के बाद यह मत समझिए कि हमने सब काम कर लिया है। इस क्षेत्र में अगर आप क्रांतिकारी परिवर्तन लाने के लिए कदम उठाएंगे, तो हम सब आपके साथ खड़े होंगे, ... क्योंकि हमने यह तय किया है कि यदि अच्छे काम हैं, तो हम उनका विरोध नहीं करेंगे, लेकिन जहां गलत हैं, वहां हम विरोध करेंगे, क्योंकि हमें विपक्ष की भूमिका निभाने को कहा गया है। हम एक सशक्त विपक्ष की भूमिका निभाते हुए, हर स्टेज पर आपको दर्पण दिखाते रहेंगे। आप दर्पण देखते जाइए और काम करते जाइए। जहां दर्पण में अच्छा न लगे, वहां आप हमें याद कर लीजिएगा और कोई न कोई परिवर्तन ला दीजिएगा।

मैं इन्हीं शब्दों के साथ, अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI D. BANDYOPADHYAY (West Bengal): Sir, I rise to support the Bill for the simple reason that we have ratified the Maritime Labour Convention and therefore we require a law in conformity with the Convention. I have got a couple of points for clarification.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V.P. SINGH BADNORE) *in the Chair*.]

I would like to draw the attention of the hon. Minister to the definition of seafarer.

“Seafarer” means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a sea going ship, but does not include:—

- (i) the employment or engagement of workers on board in any capacity by any person in a ship of war; or
- (ii) any Government ship used for military or non-commercial purposes.”

When the Government hires or requisitions a private ship carrying non-military goods like foodgrains, fertilizers or any other essential commodity for public distribution, will the workers engaged in such ships get protection? Or will they be left high and dry? This is my first short point.

My second point for clarification is relating to clause 9 of the Bill.

“109. (1) No person under the age of sixteen years shall be engaged or carried to sea to work in any capacity in any ship.”

It is very good. Its sub-clause (2)(a) says, “No young person shall be engaged in night work.” There is no definition of ‘young person’ in the whole Bill. Who is this ‘young person’? Those who are below sixteen cannot be engaged. I want to know then between sixteen and what age the person would be called ‘young person’. It is not given in the Bill. I shall be very grateful to the hon. Minister if he can clarify these two points. I have nothing more to say. I support the Bill.

SHRIMATI SASIKALA PUSHPA (Tamil Nadu): Sir, I rise to support the Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2013.

At the outset, I would say that both the Bills have laudable objectives. We welcome the initiatives of the Government in these two legislations. The main objective of the Merchant Shipping Act is to ensure development and efficient maintenance of the Indian mercantile marine in a manner best suited to serve the national interest.

As everybody knows, as a member of the International Maritime Organisation, India has acceded to a number of International Conventions and Protocols adopted by the IMO. With the present amendment, India now wants to accede to the International

Convention for the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships. The aim of this Convention is to protect the marine environment and human health from adverse effects of anti-fouling paints. India is amending the Act in order to comply with the demands of the IMO. The IMO is the institution which demarcates International Maritime boundaries. Recently, the International Court which is at The Hague gave a ruling regarding the maritime border dispute stating that equidistance formula be followed among nations in the case of international maritime borders like Bangladesh, Myanmar and India. So, if the same is followed in the waters between India and Sri Lanka, that is, if the maritime boundary is drawn by the equidistance formula, we may retrieve Kachchatheevu Island and can save the lives of Indian fishermen.

Sir, whenever the fishermen issue of Tamil Nadu is raised, it may be by any political party, a kind of criticism or a sarcastic look comes from some hon. Members saying that again, the issue of Tamil Nadu fishermen is raised. We only know the pains of fishermen of Tamil Nadu. Sir, children of fishermen who go for fishing wait for them at the doors of their house. They do not know whether their father will come with fish or bullets. Many of the young widows of fishermen are waiting for their lives.

Sir, here, through you, I just want to convey this message to the hon. Minister that whenever an international institution asks something, India obeys and accepts its demands. Likewise, we should also raise our demands to them like the Kachchatheevu Island issue. It is pertinent to mention here that five of our fishermen were to be hanged last week. They were released by the sincere and continuous efforts made by my most respected leader Dr. Puratchi Thalaivi Amma. Under the able guidance of hon. Amma, each of the families was provided a compensation of ₹2 lakh each besides daily allowance of ₹250. The Government even announced ₹20 lakh for legal expenses in Sri Lanka. This unique care shows my leader's commitment towards Tamil Nadu fishermen. On this issue, I wish to convey my highest regards to the NDA Government which made timely intervention to get the fishermen released. Further, as a special drive, the Tamil Nadu Government has inducted fishermen in the Police Department for their rehabilitation and livelihood. As they are experienced and know the coastal areas, their intelligence has been used to curtail offences in coastal areas.

Sir, a system which has grievance redressal mechanism is considered to be one of the best systems. This Bill also mandates to include grievance redressal mechanism to ensure highest level of good governance in the welfare State.

Sir, as far as the Merchant Shipping (Second Amendment) Bill is concerned, this is to ratify the Maritime Labour Convention, 2006 of the International Labour Organisation. Ratifying this Convention would benefit 1.25 lakh Indian seafarers, as my colleagues said.

[Shrimati Sasikala Pushpa]

Indian flag merchant vessels of 500 tonnes or more which are engaged in international voyages will be issued maritime labour certificates after inspection. In such cases, this will enable them to get preferential treatment and also exemption from inspections at foreign ports. India will also be able to ensure that all foreign flag vessels entering Indian territorial waters are subjected to such inspections. This will also ensure that the rights of the seafarers, irrespective of their nationality, are protected. The Bill also specifies about weekly hours of work, rest and leave entitlement of workers. It is a very good initiative.

In order to protect the rights of the children also, it prohibits children below the age of 16 from working. The age of apprenticeship in the Bill also has been increased from 15 to 16 years of age. Sir, by passing these two amendments we will uphold articles 51A and 48 of our Constitution. Article 51A states "It is the duty of every citizen to protect and improve the natural environment." Thank you.

श्री राजपाल सिंह सैनी (उत्तर प्रदेश) : महोदय, वाणिज्य पोत परिवहन (संशोधन) विधेयक, 2013 पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं अपनी नेता, बहन सुश्री मायावती जी का भी आभार व्यक्त करता हूँ, जिनकी वजह से मुझे इस बिल पर बोलने का सौभाग्य मिला।

महोदय, जलपोतों में खतरनाक रसायन वाले रंगों का इस्तेमाल किया जाता था। ऐसे रंगों के इस्तेमाल से समुद्री जीव-जन्तु एवं पर्यावरण को बहुत नुकसान हो रहा था। मंत्री जी ने बताया कि उसे चेंज किया गया है, जिससे पर्यावरण और समुद्र में रहने वाले जीव-जन्तुओं को नुकसान नहीं होगा। भारत का समुद्र तट लम्बा होने की वजह से इस समुद्री तट में मत्स्या विभाग का भारी हित निहित है। मत्स्यिकीय कार्यों के लिए उच्च गुणवत्ता वाले पानी की आवश्यकता होती है। मत्स्यिकीय उद्योग मछुआरे और उनके परिवारों के लिए जीविका चलाता है। साथ ही उससे अन्य वाणिज्यिक उद्योगों को भी सहारा मिलता है, जैसे नाव बनाने वाले, ट्रैप और जाल बनाने वाले, पैक करने वाले वितरक और खुदरा व्यापारी। अगर यह रासायनिक पेंट समुद्र में जलपोतों पर नहीं लगेगा तो इन सभी को लाभ होगा।

दूसरा, लेबर के बारे में बिल पेश किया गया है। इस संबंध में मेरा सुझाव है कि लेबर के लिए घर, चिकित्सा और उनके वेतन आदि के अधिकारों की रक्षा होनी चाहिए। महोदय, अक्सर पढ़ने में आता है कि समुद्र में सोमालिया के डकैतों ने जहाज का अपहरण कर लिया। हमारी चिंता है कि जहाज में काम करने वाले जो लोग हैं, वे कई-कई महीने तक बंधक बना लिए जाते हैं। उनके परिवारों की क्या स्थिति होगी, वे क्या सोचते होंगे क्योंकि जो कमाने वाला है, वह बंधक है। इस पर सरकार को ध्यान देना चाहिए और कुछ ऐसे इंतजाम होने चाहिए कि हमारे जो जलपोत हैं, उनका कोई अपहरण न कर सके।

महोदय, समुद्रकर्मियों के लिए पेंशन का मुद्दा हमेशा छाया रहता है। इस समस्या का भी समाधान किया जाना चाहिए। कम्पनी और समुद्र में जलपोतों पर संविदा पर काम करने वाले लोगों के बीच जो एग्रीमेंट होता है, उस पर सरकार ध्यान दे और उनको अच्छी पेमेंट हो तथा समय पर वेतन मिले।

जैसा अभी माननीय सदस्य नरेश अग्रवाल जी कह रहे थे, यह सच्चाई है कि शिप पर नौकरी करना सबसे कठिन काम है, यह बहुत कठिन नौकरी है, इससे कठिन नौकरी कोई और नहीं हो सकती। 6-6 महीने तक यह ही पता नहीं होता कि वे लोग कहां हैं। जैसा उन्होंने बताया कि कई बार ऐसा होता है कि अगर वे पाकिस्तान की सीमा में घुस गए, तो पाकिस्तान उनको पकड़कर बंद कर देता है। हमारी मांग है कि उनको लम्बी छुट्टी मिलनी चाहिए और उनका वेतनमान बहुत अच्छा होना चाहिए क्योंकि वे भी हमारे बीच के ही लोग हैं।

मैं माननीय मंत्री जी से एक स्पष्टीकरण भी चाहता हूं, जैसा अभी हमारे साथी कह रहे थे। आपने एक जगह लिखा है कि 16 साल से कम उम्र के लोग जलपोत पर काम नहीं करेंगे और दूसरी जगह लिखा है कि युवा रात को कार्य नहीं करेंगे। कृपया इन दोनों के संबंध में माननीय मंत्री जी स्पष्ट करें। महोदय, मैं अपनी बात इसी उम्मीद के साथ समाप्त करता हूं कि मेरे जो सुझाव थे, उन पर निश्चित रूप से माननीय मंत्री जी विचार करेंगे। धन्यवाद।

SHRI K.N. BALAGOPAL (Kerala): Mr. Vice-Chairman, Sir, the Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2013 and the Merchant Shipping (Second Amendment) Bill, 2013 are in accordance with an international agreement for making Indian shipping industry on a par with international laws. So, in principle I am supporting these Bills.

Sir, there are two aspects. One is about the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships. It is concerned about the environment, but the Bill states about the ship weighing more than 500 tonnes and which is operating in the international waters. Sir, I have one doubt. What about the ships which are plying in Indian waters, in our inland waters? Are these Anti-Fouling System laws applicable to them or not? Now, the Bill talks about the quality of products used for painting and repairs, etc. That should be applicable to vessels which are operating in the inland waters of the country. Sir, when we talk about this aspect, I want to bring one point to the notice of the hon. Minister. This Bill mentions how repairs will be carried on, how harmful Anti-Fouling System will be operated and so on. Section 356U talks about the control of this material. The waste material coming from painting, repainting and mechanical work should be kept in a very appropriate manner, taking into account all the international standards and requirements. It says, "The Central Government shall prescribe the rules and take appropriate measures in the territory to require that waste from the application or removal of Anti-Fouling System are collected, handled, treated and disposed in a safe and environmentally sound manner".

Sir, I would like to bring to the notice of the hon. Minister that in the ship-breaking industry, which is mainly in Gujarat, there has been a very serious complaint pertaining to the handling of asbestos. Asbestos are used in ships in a big way. Sir, Asbestos are cancerous and their handling has affected the health of many employees who are working in the ship-breaking industry. While we are discussing about the Anti-Fouling System,

3.00 P.M.

[Shri K.N. Balagopal]

Section 356u should be implemented so far as the ship-breaking industry in the country is concerned. Then, there are small ships, small barges which are upto 500 tonnes and they are operating in inland waters, our rivers and backwaters. Backwaters should also be environmentally protected.

Then, I come to the Merchant Shipping (Second Amendment) Bill, 2013. That is also a part of a declaration of maritime labour laws. There was ILO's Convention in Geneva in 2006. The Convention agreed on some basic laws. That is known as the Maritime Labour Convention. It is as per the provisions of that Convention that the Government of India has brought forward this Bill. Sir, even here, it says very clearly that this law is applicable to ships that weigh above 500 tonnes. Sir, labour laws must be applicable to seafarers and seamen who are working in Indian waters, in coastal shipping business, and who are inside the country in backwaters and rivers; there also this Labour law should be applicable. It says, "The MLC provides for international standards for the living and working conditions of seafarers, including their food, accommodation, medical care, repatriation, social security and recruitment."

Sir, I hope the respected Minister would take a very serious view of the international maritime business. Almost all Members who spoke here talked about the security aspect of poor seamen who work in the merchant shipping sector. In the last week, there was an article in a Malayalam newspaper which said that two seafarers were abducted and kidnapped by Somali pirates. They came back after five years. You can imagine the situation in their houses. For five years there was no news about them. And earlier, when we were students, there was an incident of *Kairali* ship going missing. For the last 25-30 years, there has been no record of the *Kairali* ship that went missing some 30 years back. Those days Somali pirates were not there, but pirates were there. We are discussing about security. There were several cases of abductions by Somali Pirates during the previous regime. When we brought this issue to the knowledge of the Minister, some of them were rescued. But many people are still there. So, there should be some security or some insurance for them. Shri Bandyopadhyay has just now talked about engaging young people. That means young women are also coming. When such incidents are happening, how are we going to protect the life of the girls who are joining? That is one issue. I want to mention one more issue which is connected with labour. The hon. Minister, while speaking on the Bill said, "To protect the interests of the labour as per the International Labour Convention, and take into account the minimum salary and other aspects..." In India, the labourers, who are appointed, generally come through manning agents. That means, the companies are not recruiting them directly. The manning agents

are recruiting them and they are appointed in some company. If something happens one day, they lose their job. There is no guarantee for the job. Sir, I want to mention one more thing. The seamen, who are working on ships, go to other countries also. Due to some lapse on the part of the management or shipowners, many workers who work on ships get arrested. I am bringing one incident to the notice of the House. The hon. Member, Shri Tapan Kumar Sen, had also raised this issue in the House. He also wrote a letter to the hon. Minister about a ship. Five months back, they were arrested by the French Government because some papers were missing. The persons who were working on the ship are still under the custody of France. The hon. Member had written to the Minister, but still there is no reply from the Government or from the Minister, as stated by the hon. Member. They were taken into custody because some papers were missing. These kinds of incidents are happening. This Amendment is for strengthening the labour laws, right of the labour, etc. We are in support of this. But these aspects, which I have raised, must be taken into consideration by the Government. Thank you.

SHRI BHUPINDER SINGH (Odisha): Mr. Vice-Chairman, Sir, the hon. Minister has brought two Amendment Bills, that is, the Merchant Shipping (Amendment) Bill and the Merchant Shipping (Second Amendment) Bill to further amend the Merchant Shipping Act, 1958. It was discussed during the tenure of the UPA Government and now the NDA Government is carrying it forward. Government is a continuous process in our country. It is good that whatever good things are there, the Government is carrying them forward and both the Houses are passing them. It is not that the Government has brought it on its own, whether it was the UPA Government or the NDA Government. These issues have been raised by the hon. Members in the past for bringing an amendment to the Merchant Shipping Act, 1958. These Amendments are for giving protection to the workers. No country in the world has progressed without communication. If we go back to 1960s, communication meant telegram, rail and road. We should understand that the nature has given us so many water bodies in the country. Now we are talking about price rise and other things. The Minister of Shipping is also looking after the Ministry of Road Transport and Highways. We are having NH-1, NH-2 and then four lanes and six lanes. But what have we done in regard to shipping and ports? In my State, we have the Paradip Port which we got after a lot of struggle. We are now having a second port at Gopalpur, Odisha. After independence, after our Governments took over our system, how many ports have been improved, especially, in the context of this price rise which we are facing? Is there any evaluation done to compare goods which are transported by road, by rail, by air and by water bodies? Is there any working done on this? If you analyse this, you will find that the cheapest will be water bodies. If that is so, I wish that States like Kerala, Odisha, Bengal, A.P., Maharashtra, Tamil Nadu, or wherever there is coastal area, — over 500 kms. of coastal area is there in my State — are

[Shri Bhupinder Singh]

considered for this purpose. We are in the 21st century, almost one-and-a-half decades into the 21st century, and if we look into the history of any country in the world, no country has become a developed country without communication. It can never become No.1 without communication. So, we should consider ourselves poor in this regard. We have adequate water bodies and, — better late than never — it is high time that the Government thought about this.

Now, regarding the Bill, as I told you, many Members, both in the Lok Sabha and the Rajya Sabha, have spoken about the need for this Amendment. It is nothing new. Like the way we want to live, as human beings, we have rich marine life under the water. Now they also have to live for the balance of nature. Sir, the hon. Minister has also mentioned about the objects of this Bill. Here, I wish to make one request to the hon. Minister that the number of our water bodies and ports should increase, and this will provide opportunities for our unemployed youth. Then, Sir, compensation part has not been mentioned if there is a casualty. What exactly the compensation amount that a family will get has not been addressed. I would request that, at the passing stage, when the Minister will speak, he will address this aspect and mention as to what exactly the compensation amount is that will be given to the family members of the workers. Thank you, Sir.

SHRIMATI VANDANA CHAVAN (Maharashtra): Sir, I rise to support both the Bills that have been introduced. Since a lot of my colleagues have already spoken on seamen, seafarers, and maritime labour, I would like to concentrate, within the limited time that I have, on control of harmful anti-fouling systems on ships. In the recent past, environmental degradation, pollution and its serious impacts and consequences have been matters of extremely great concern to all of us worldwide. There is a feeling amongst people that not much has been done to address this serious concern. And, therefore, in the light of this feeling, the present Amendment comes as a ray of hope and assurance that the Government is concerned not only for the human lives but also maritime and aquatic lives whose safety and health this Bill seeks to address. We all know that the coastline of India is more than 7,000 kms. There are, almost 171 million people staying in this area and 3,288 marine villages with 4 million population which are, totally, dependent on the seas for their livelihood. Secondly, the rich marine diversity that we have is at the centre of the Coastal Zone Management which has come out with several figures which show that the diversity, along the coastline, is, probably, the richest in the whole world. Thirdly, Sir, we have 187 ports including 13 major ports providing sea-related activities to not only Indian vessels but also to a large number of foreign flag vessels. This shows that the coastline is very important for us demographically and

also because of the marine life that we have, its richness, and the ports which bring us economic activity. The International Convention prohibits the use of harmful organotins in anti-fouling paints which are used to coat the bottom of the ships — Sir, as we all know — to prevent sea life such as algae and molluscs attach themselves to the hull. This is a chemical which is used. But this chemical gets leached into the sea water killing precious aquatic life, harming the environment and possibly entering the food chain which is harmful for the human being also. Sir, most of the effective chemical in the paint used is the TBT which has been proven to cause deformations in oysters and sex change in whelks. Now if this can happen to aquatic life, then, this can surely have some other impact on human life and it is shocking to know that TBT has been found in high levels in sedimentation in Kochi and in Mumbai Harbours. Therefore, I think this is an extremely important topic that we have handled through this legislation.

In view of this legislation, Sir, I would only like to flag one point. Through this legislation we also need to ensure that sustainable environmental management of coastal areas is absolutely taken as a serious matter. All efforts should be made to augment marine fisheries, sea food production and to avoid public health disaster. And last, but not least, please ensure that the livelihood of small fishermen is not affected at any time. Only one point that I would like to make here is that the penalty that this Bill prescribes, I feel, is much less than it should really be. Those are just a few comments that I want to make. Thank you, Sir.

SHRI M. P. ACHUTHAN (Kerala): Sir, I support these two Bills because there is nothing to object. It is a long pending legislation, to bring the Indian laws at par with the international commitments. I don't want to repeat all the points which comrade Balagopal and Shrimati Vandana Chavan have already mentioned. The problem is on one or two issues. Comrade Balagopal mentioned about seamen arrested in France. It was not because of their fault, but the owner of the ship had not produced various documents. But there is another experience in Kerala, in India. An Italian merchant ship shot dead two fishermen in Kerala two years back. We are not able to convict them. It is still going on and the Italian Government has taken up this issue as a diplomatic issue and pressurising the Union Government to take them back. This is the attitude of the two Governments! We were mute spectatarars when our mariners were arrested in another country, not because of their fault. On the other hand, Italian mariners were trying to escape from the clutches of law; the Government must take a stern action to protect Indian honour and Indian law.

Another issue is that merchant shipping is a sector which has got vast potential for employment and so many institutions are coming in States like Kerala giving certifications for merchandise shipping. One problem they are facing is that those who are coming

[Shri M. P. Achuthan]

out of the institute do not get adequate facility for practical training. It is a must and Shipping Corporation is not able to provide them adequate training because the number of seats are so limited and private companies also are not willing to take them all. So the Government must find out a way for this. Another issue is, in connection with this, some private institutions are charging exorbitant fees for training. The Government must look into it and make sure that uniform fee structure is maintained in all institutions imparting training for merchant navy.

Hon. Members have mentioned about pirates. Many of our seamen working in merchant ships face, frequently, the threat of pirates, especially Somalian pirates. Still, many of our seamen are in their custody. We are not able to release them. And, we are also not able to compensate and assure their families about their safety and security. When any piracy takes place, media reports it. There will be hue-and-cry for some months and in Parliament also the issue is discussed. But, after that, we forget about them and about their families. So, the Government must take it as its responsibility to ensure the safety of our seamen working either on Indian ships or on foreign ships, because they are all our countrymen. It is the duty of our Government and the Parliament to protect their lives.

With these words, I fully support these two Bills moved by the hon. Minister. Thank you.

DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN (Tamil Nadu): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir. I am very happy, red flags which were flown for the past so many years and not allowing the Merchant Shipping (Amendment) Bills and also many other Bills by the opposition, that very 'opposition' is now flying a green flag so that India can develop and become the most powerful country in the world with economic development and with globalized economy in its hands.

Sir, I support these Bills. I feel that it is a high-time for us to actively participate in many international forums. I just read one portion of Article 1(a) of the United Nations International Maritime Organisation Convention. It says, "To provide machinery for cooperation among Governments in the field of Governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade; to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships." This clearly shows how the UN and its Conventions asking every country to come forward with certain international parameters. But, Sir, the Government is always allowing/asking its executive to go and sit in the Conventions, be

it participation or in the ratification process or bringing it into our domestic law. It is high-time that Parliament should also be taken into confidence and, whatever Convention that India enters into, whether it is maritime convention or any other Convention at the international level, bring the same to Parliament, so that the people can understand very well about such issues.

Sir, the United Nations Convention on the Law of the Seas has many conventions signed by India. We also participated in many Conventions. But, they have not brought into the domestic law.

The present Amendment Bills aims to amend the Merchant Shipping Act, 1958, which is the result of repeal of about 35 Acts into one. Therefore, it is the time for us to bring all international Conventions relating to maritime into a code, so that we can also compete in the international trade.

Sir, I now come to amendment proposed to be moved by the hon. Minister to clause 2 of the Merchant Shipping (Amendment) Bill. I will read that portion, Sir: "Indian ships which. are below 400 gross tonnage and not engaged in international voyage and which", the words 'Indian ships' entitled to fly Indian Flag which are of 400 gross tonnage and above, with appropriate conditions as applicable for each type of ships and not engaged in international voyage and be substituted." I appreciate it. This reflects the consultation with the local people who are engaged in shipping activities through the domestic ports. But, the thing which will also affect is certain cases of bilateral relationship. If you want to take smaller ships to Sri Lanka or Myanmar or to Bangladesh or Pakistan, we need to have smaller ships also to take the load, to nearby ports. Therefore, I feel that the Government should feel this. At least next time you can bring an amendment to this effect. I just quote it: "Except on bilateral agreements with neighbouring countries". If this clause is included, then it will not affect the States which are nearby. For example, I will quote the importance of this particular thing. Our hon. Minister, Shri P. Radhakrishnan is with you. He is the only Minister from Tamil Nadu. Once, there were seventeen Ministers in the Cabinet of the Government of India. Now, we are having only one, the precious one. He is also with you, Sir. Therefore, I think, the Colachel Port is in his constituency. It has to be developed. The State Government is investing huge money. At the same time, the Central Government should also give a helping hand. Similarly, Tuticorin is having a high capacity to compete with Colombo provided this type of tonnage is taken into consideration and smaller ships are to be allowed there. The transporting ships also should be allowed there. Similarly, if we make it deeper, then we will be benefited by bringing in a competitive trade with Colombo. Colombo Port is now attracting the entire international shipping. Let me give you an example. When I was a Minister, an issue came up. The firecrackers from Sivakasi were

[Dr. E.M. Sudarsana Natchiappan]

to be taken to Colombo for exporting to the foreign countries. That means, we are not having even smaller ships allowed in Tuticorin to take the load to the world so that our market is improved. Therefore, Tuticorin Port should further be improved so that we can compete with Colombo.

Similarly, Sir, I would like to mention Talaimannar Rameswaram; it is a small stretch of 22 kms., which we call the Ramar Bridge. Without affecting Ramar Bridge, without affecting the Sethusamudram Project, we can have a transport system of smaller ships between India and Sri Lanka, from Rameswaram to Talaimannar, which is a very big ambition of the people living in the southern part of Tamil Nadu.

Sir, there is United Nations Economic and Social Cooperation Scheme. By this Scheme, the entire Asian countries are going to be connected by bridges and also by other routes. If that is taken up, then by connecting Myanmar, Arunachal Pradesh and Kolkata, it will come towards Tamil Nadu also. It has to go through Rameswaram and get linked to Talaimannar, Colombo. If this is taken up—a bridge was already in existence, by the name Indira Gandhi Bridge, between the mainland of Pamban and Rameswaram—if Rameswaram and Talaimannar is connected by a bridge, then we will have a very good potentiality of having trade between Sri Lanka and India.

Similarly, Sir, I would like to draw the attention of the hon. Minister that many issues are to be settled in certain cases. If you look at the amendments which are carried in the Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2013, Bill No. 21 of 2013, there are many annexures given. These annexures are giving certain specifications for various types of ships, loading tonnage and other things. These regulations are to be made after consultation with the stakeholders. On many things, we are not consulting stakeholders. We are going on the basis of certain calculations before going to the Executive and we are bringing the Bill. But when it is affected, the people are affected and the foreign country people are benefited by bringing these parameters. Therefore, I request the Minister, before notifying the amended Section 356Q, there should be a consultation of the stakeholders so that all the people are taken into consideration before coming into any type of acceptance of the international norms.

Sir, finally, I request that, again, I have to speak for Tamil Nadu because it is having very high potentiality of industrial development. Since, the Sri Lankan issue was there, the development of Sri Lanka and southern parts of India, from Ramanathapuram, Virudhunagar to Kanyakumari was stopped till now. It can revive its own growth by having good sea facilities, port facilities. Mookkaiyur is a small village where there was a port at the time of Shri Kamaraj as Chief Minister in 1957. After a cyclone, it was

abandoned; therefore, it has to be revived. It is a deep sea port. It has to be brought up; that will help us to solve the Sri Lankan problem. Our fishermen need not go to other parts of the shore for deep sea fishing but they can go to high seas, so that they can be benefited by having this facility.

Similarly, the hon. Minister is looking after the National Highways also. Therefore, I request you, Sir, that Cochin-Thondi highway that was connecting the Arabian Sea and the Bay of Bengal is an important National Highway that has to be improved. Thondi is an ancient, Pandya's period port, that should also be revived. These are all things, which can be taken up quickly with private sector participation. There is no need for further expenditure from Indian side. Vizhinjam in Kerala is one of the examples where the State Government and private participation has brought the very big Trivandrum Port. Vizhinjam and Kochin are the two examples where we can bring in the best seafarers so that the people can be benefited. Finally, I want to say that the seafarers who are coming back to the port should also get some facilities which are available in the ship. We are now coming to an international standard of providing certain facilities to them as a seafarer, on the seas; but when they come back to the port they should also get the same facilities. Thank you very much.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI V.P. SINGH BADNORE) : Thank you very much.
Shri Anil Madhav Dave.

श्री अनिल माधव दवे (मध्य प्रदेश): धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष जी। मैं The Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2013 और The Merchant Shipping (Second Amendment) Bill, 2013 के समर्थन के लिए खड़ा हुआ हूँ, जो मंत्री जी ने इस समय सदन के सामने प्रस्तुत किया है और बिल के प्रस्तुतीकरण के साथ उन्होंने उसकी प्रस्तावना में कहा है कि यह मूल रूप से प्रिंसिपल एक्ट 15 की रियो कन्वेंशन के प्रकाश के तहत बनाया गया बिल है। जहाज का जो हिस्सा पानी में डूबा रहता है, लंबे समय के अंतराल में उसके ऊपर एल्गी और अलग-अलग प्रकार के बैक्टीरिया जम जाते हैं, जो अंततोगत्वा जहाज की गति को कम करते हैं और न केवल गति को कम करते हैं, बल्कि उसका ड्रैग बढ़ाते हैं। उस ड्रैग को संभालने के लिए जहाज के इंजन को ज्यादा थ्रस्ट पैदा करनी पड़ती है, इसके लिए एक अनावश्यक ऊर्जा खर्च करनी पड़ती है। डीजल खर्च होता है, इंजन का पावर खर्च होता है। इससे बचने के लिए जहाज के जो मालिक लोग हैं, वे उसके ऊपर जो पेंट लगाते हैं, उसको हमने एन्टी-फाउलिंग सिस्टम कहा। उसके अंदर इस प्रकार के रासायनिक तत्व होते हैं, जो सबसे पहला प्रभाव उस मैरिन लाइफ के नर्वस सिस्टम पर करते हैं। अगर वह मनुष्य को भी लगेगा, तो उसका सीधा प्रभाव उसके नर्वस सिस्टम पर होता है। उसकी समस्या अपनी जगह ठीक थी, लेकिन रियो कन्वेंशन में इसको लेकर एक सहमति यह बनी कि उसके अंदर इस प्रकार की जितनी भी विषाक्त चीजें हैं, वे हटाई जानी चाहिए और उस पर जो पेंट लगाया जाएगा, वह ऐसा होना चाहिए जो मैरिन लाइफ को खराब न करे। इस बिल के माध्यम से, भारत का ध्वज लेकर विश्व के कोने-कोने में जाने वाले जहाज और भारत की समुद्री सीमा में आने वाला विश्व का कोई भी जहाज, जो किसी भी कंट्री का फ्लैग धारण करता हो और जिसका वजन 400 टन से ज्यादा है, उन दोनों पर यह लागू होने वाला है। मेरी चिन्ता का एक विषय यह भी है कि 400 टन से नीचे के लिए क्या है, क्योंकि

[श्री अनिल माधव दवे]

उसके साथ भी समस्या है। यह बिल 400 टन और उससे ऊपर के लिए है, इसलिए इस बिल के माध्यम से उसके दुष्प्रभावों को दूर करने में मदद मिलेगी और इससे उसकी सर्टिफिकेशन में मदद मिलेगी। जिसके पास सर्टिफिकेशन नहीं मिलेगा, उसको जिन क्लॉजेज के अंदर हम सजा दे सकते हैं, उन क्लॉजेज के ऊपर जो पेनल्टी है, वह बहुत ही कम है। यानी, यह वैसा ही है जैसे किसी कार चलाने वाले को दो रुपये का फाइन कर दिया जाए, तो कार की कीमत और फाइन में काफी अंतर है। यदि 500 टन के जहाज और 50,000 रुपये का किराया, यानी उससे आपने फाइन ले लिया, तो इसके प्रपोर्शन में बहुत अंतर है। मुझे लगता है कि फाइन का मतलब ही है, पीड़ा होना। वह पीड़ा चाहे जेल में जाने से हो या नकद देने से हो, लेकिन कुछ पीड़ा अवश्य होनी चाहिए। यहां पर मैरिन का जो कैप्टन है या मालिक है, उसको पीड़ा नहीं होनी वाली है, क्योंकि उसके लिए अधिकतम सजा एक लाख रुपये और पांच लाख रुपये है।

(श्री उपसभापति पीठासीन हुए)

महोदय, मैं चाहता हूँ कि इसमें दो-तीन चीजों के बारे में सोचना चाहिए जिन्हें ऐड करने के लिए मैं मंत्री जी से निवेदन भी करूँगा। हमें कभी न कभी एंटी रस्टिंग सर्टिफिकेशन पर भी जाना होगा, क्योंकि भारत के अंदर एंटी रस्टिंग के संबंध में कोई सर्टिफिकेशन नहीं है। यह ठीक है कि लोग इसको लगाते हैं, लेकिन मैरिन लाइफ पर इसके जो प्रभाव होते हैं, उनमें से एक प्रभाव इस रस्टिंग का भी होता है, जो जहाज के ऊपर होती है। उसके लिए प्रयत्न होता है, लोग लगाते हैं, लेकिन उसके लिए भारत में मैरिन लॉज के अंदर सर्टिफिकेशन का कोई प्रोसेस नहीं है।

दूसरा, एक बहुत बड़ा विषय यह है कि भारत की सीमा में जब जहाज आएगा, तब हम उसका निरीक्षण कर सकेंगे, उसको देख सकेंगे। हम उसकी बॉडी, जैसा हमने कहा, उसका हल और उसकी सरफेस की सर्टिफिकेशन को देख सकते हैं, लेकिन चिन्ता का एक विषय यह है कि अगर दुर्घटना हो जाए तो उसके अंदर रखे सामान के हैजर्ड का लेवल क्या है? वह लेवल वन पर है, लेवल टू पर है, लेवल थ्री पर है या लेवल फोर पर है? क्या वह यूरेनियम लेकर चल रहा है? जैसा अभी कहा गया कि पटाखे लेकर जाना है, अगर ऐसा जहाज डूबता है, तो उसका क्या होगा? इसको कहीं कवर नहीं किया गया है। मुझे लगता है कि भारत की जल सीमा में आने वाले जहाज के अंदर कौन सा माल है और उस माल की हानि करने की क्षमता कितनी है, इसका निरीक्षण-परीक्षण करने की क्षमता भी भारत के इस मंत्रालय के पास होनी ही चाहिए।

सर, यह शिपिंग और मर्चेंट शिपिंग के लिए है, जिसमें शिप बनता है और डिस्मेंटल होता है। मैं इस सदन को बता देना चाहता हूँ कि विश्व में मर्चेंट नेवी के जितने शिप्स डिस्मेंटल होते हैं, वे डेवलपिंग कंट्रीज और अंडरडेवलप्ड कंट्रीज में होते हैं। कोई भी डेवलप्ड कंट्री अपने यहां शिप डिस्मेंटल यार्ड नहीं बनाता, क्योंकि वह अपने आप में एक बहुत बड़ा हैजर्ड है, वह अपने आप में बहुत बड़ी गंदगी पैदा करने वाला है। एक 800 टन का जहाज जब किसी बंदरगाह पर डिस्मेंटल होता है तो 800 टन कचरा भारत में आ जाता है। लोग दौड़-दौड़कर वहां से गद्दे, तकिए, वॉश बेसिंस, खिड़की और दरवाजे आदि बड़े शौक से लेकर आते हैं और कहते हैं ये हमने वहां से ले लिए। हम समझ नहीं रहे हैं। डेवलप्ड कंट्रीज के 5000 कम्प्यूटर्स सेवा के बहाने अपने आंध्र प्रदेश के अन्दर उतार दिए, वे डेड हैं, वहां के लिए वे आउट ऑफ यूज हो चुके हैं, जबकि यहां पर हमने उन्हें ई-कचरे के रूप में इकट्ठा कर लिया है। हमें आज नहीं तो भविष्य में इस मर्चेंट शिपिंग बिल के अन्दर कहीं न कहीं इस

बात को जोड़ना पड़ेगा कि डिस्मेंटलिंग के विषय में क्या लॉ है। भारत में इस समय जो लॉ है, वह यह है कि जिस राज्य में डिस्मेंटलिंग हो रही है, वहां का प्रदूषण निवारण मंडल उसके ऊपर ध्यान देगा। लेकिन, वह उस पर क्या ध्यान देगा? वह उसका विषय भी नहीं है, वह जानता भी नहीं है और प्रदूषण निवारण मंडल की क्या दुर्गति है, यह हम सब लोग बहुत अच्छी तरह से जानते हैं। मुझे लगता है कि इसका स्पेशलाइजेशन इस मंत्रालय के पास है, विशेषज्ञ लोग इस मंत्रालय के पास हैं इसलिए उन्हें ही पर्यावरण पर इसका जो प्रभाव हो रहा है, इसे देखना है। कभी भी G-7 कन्ट्रीज के अधिवेशन में इस पर लॉ नहीं बनेगा, क्योंकि इस लॉ को बनाने वाली सुपर पावर तो डिस्मेंटल करती नहीं है, डिस्मेंटल तो हम करते हैं। जमीन हमारी खराब है, पानी हमारा खराब होता है, डस्टबिन हम बने हुए हैं। इसलिए मुझे लगता है कि इस संबंध में कभी सोचने की आवश्यकता है। जैसा मैंने पहले कह दिया कि पार्टिकुलरली सैक्शन-436 के अंदर हमने जो पैनल्टीज डाली हैं, ये पैनल्टीज बहुत छोटी हैं, बहुत-बहुत बारीक हैं और इस पैनल्टी का कोई प्रभाव उसके ऊपर होना नहीं है। इसलिए पैनल्टी के क्लॉज के अंदर उसकी मात्रा अनुपात के अनुसार बढ़ाई जानी चाहिए। इसी सैक्शन के अंदर नाविकों के संबंध में उनके वेलफेयर के लिए बहुत सारी बातें कही गई हैं। जब पांच सौ टन, सात सौ टन का जहाज पानी में होता है, एक जगह से दूसरी जगह जा रहा होता है और अगर उसके अंदर कोई बीमार है या उसके अंदर इमरजेंसी डिक्लेयर हो गई, तो उसके ऊपर जो स्टाफ है उसको तीन महीने का मेडिकल प्रशिक्षण है, वह तीन महीने के प्रशिक्षण के आधार पर दवा देता है। आज हम जिस युग में चले गए हैं, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि हमें एक डेडिकेटेड सेटलाइट फोन हर चार सौ टन से ऊपर के जहाज में रखना चाहिए, जो तत्काल टेली मेडिसिन के माध्यम से चाहे वह पेशेंट कोचीन का है, मुम्बई का है, तिरुवनंतपुरम का है जहां का भी है उसका जो डॉक्टर है, फेमिली डॉक्टर है या नेवी का डॉक्टर है, यानी शिप का जो डॉक्टर है उस डॉक्टर से सीधी बात कराकर उसको दवा मिलनी चाहिए और सेटलाइट फोन से चौबीस घंटे, 365 दिन वह दवा मिल सकती है। 20 साल का प्रशिक्षित डॉक्टर दस साल पढ़ाई करने के बाद जो दवा बताएगा और एक तीन महीने के प्रशिक्षण से जो उस नाविक को दवा मिलेगी, इन दोनों में अन्तर है। कहीं-न-कहीं हर शिप के ऊपर टेली मेडिसिन के लिए जाना चाहिए और एक डेडिकेटेड सेटलाइट फोन इसी काम के लिए रखना चाहिए। यह बहुत एडवांस भी हो जाएगा आगे जाकर के। अगर सिस्टम एप्रूव करता है तो हम न केवल उसका ब्लड प्रेशर भेज देंगे, न केवल हम उसकी हार्ट बीट भेज देंगे, न केवल हम उसका ई.सी.जी. भेज देंगे, बाकी उसकी डॉयरेक्ट बात भी करा देंगे कि तुमको लग क्या रहा है। अगर पेशेंट से डायरेक्ट बात हो जाएगी तो सीधा काम हो जाएगा और जब तक इमरजेंसी में चॉपर उसको शिफ्ट करने के लिए नहीं आता है, तब तक मुझे लगता है कि वह सेफ हैंड्स में चला जाएगा। अभी वह तीन महीने के प्रशिक्षण वाले एक मेडिकल स्टाफ के हाथ में है। तो मुझे लगता है, जब इतना बड़ा जहाज है, करोड़ों, अरबों रुपए की उसकी कीमत है और इतना सारा काम वह कर रहा है तो इसके ऊपर एक टेली मेडिसिन द्वारा वहां जो कर्मचारी काम कर रहा है उसकी हैल्थ सुरक्षित हाथों में जानी चाहिए।

अंतिम बात, जो इस बिल से बहुत संबंधित नहीं है, लेकिन फिर भी बिल के नजदीक ही है। जब मैं नितिन जी को देख लेता हूं तो एक्साइट हो जाता हूं और मुझको लगता है कि मैं उनको तो बोल ही सकता हूं। कहीं-न-कहीं इस प्रकार का बिल इनलैन्ड मेरिन के लिए भी होना चाहिए। आज अगर नदी के अंदर, आज अगर तालाब के अंदर कोई जहाज चल रहा है, आजकल बहुत क्रूज चलने लग गई हैं, सारे फेरी इधर से उधर जाते हैं। एक दिन मैंने खंडवा के कलक्टर को कहा कि देखो, नाव से कितना डीजल पानी में जाता है तो कुछ करते क्यों नहीं हो? उन्होंने कहा कि क्या करूं भाई

[श्री अनिल माधव दवे]

साहब, किस लॉ में इसको बंद करूं? अगर आप ज्यादा ही दबाव डालोगे तो सैक्शन-144 में बंद कर दूंगा। फिर मैंने कहा कि सैक्शन-144 में बंद करना इसका कोई नियम नहीं है। कहने का तात्पर्य यह है कि इनलैन्ड मेरिन के संबंध में भी एक प्रभावी लॉ हो। 2001 के अंदर इनलैन्ड मेरिन लॉ है। लेकिन उसका इम्प्लीमेंटेशन नहीं हुआ है। वह देश भर के सभी राज्यों के अंदर समान मात्रा में लागू किया जाना चाहिए। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

DR. T. SUBBARAMI REDDY (Andhra Pradesh): Sir, I would like to congratulate our good friend, Mr. Gadkari, who is supposed to be the champion of transport and roads, particularly because he has got such a big image in Maharashtra where he was a Minister. Now he has moved this Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2013 and the Merchant Shipping (Second Amendment) Bill, 2013. It is a fact that this Bill was moved by the previous UPA Government in 2013. As Mr. Natchiappan has said, so many Bills could not be passed for one reason or the other. At least, now a good Bill has been taken by Mr. Gadkari for which I congratulate him once again.

The Bill seeks to add new provisions to the Merchant Shipping Act to comply with International Labour Organization and Maritime Labour Convention for the welfare of the seafarers and improving their working conditions. The amendments are in conformity with the International Convention and are applicable to ships engaged in commercial activities, except inland water ships, fishing vessels, warships or naval auxiliary ships.

I am also very happy that this Bill is going to benefit about 1.25 lakh serving Indian national seafarers due to the conducive and welfare provisions brought in the ILO Convention.

The Act specifies that the person in-charge of an Indian ship is required to sign an agreement, with all the details, with the seafarers employed in the ship. It is also proposed to add weekly hours of work and rest, and leave entitlements to the seafarers.

You have also provided for apprenticeship provision above the age of 16 years. Some of our friends have said that there is a little ambiguity whether it will be below 16 or above 16.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: It was earlier 15 years. Now, it is 16.

DR. T. SUBBARAMI REDDY: That's very good. So, apart from prohibiting children on employment in a ship, it provides for engaging boys or girls with a minimum age of 16, as apprentice in a ship. It is a very welcome step.

I am also very happy that you have raised the disputed amount limit to rupees three lakh. Originally, it is only rupees three thousand. It will help the seafarers.

You are enabling to protect marine environment and human health from adverse effects of anti-fouling systems. Besides labour welfare, the legislation also seeks to protect the environment and human health from adverse effects of anti-fouling system used in ships. It prohibits application or use of listed harmful anti-fouling system, provides for removal of organotin biocides from hulls to prevent leaching, and mandating parties to take appropriate measures for collection, handling, treatment and disposal of wastes from the removal of anti-fouling system in an environmentally sound manner. It is also a very welcome step. I appreciate this.

By acceding to the Anti-Fouling Systems Convention, all Indian flag seagoing vessels of 400 gross tonnage or more, would be issued with an international Anti-Fouling System Certificate after due verification. This will enable them to engage in international shipping activities without having to approach other Governments who have ratified the Convention for such certificate.

I am also very happy that Foreign Flag vessels, entering Indian territory, are to be certified. India will be able to ensure that all Foreign Flag Vessels entering Indian territorial waters or Exclusive Economic Zone are duly certified in accordance with the requirements of AFS Convention.

Sir, the Hindustan Shipyard, Visakhapatnam, has become sick. It was one of the lead shipyards in the country. The Defence Ministry says that will be able to finance fully and they would like to make more warships from this Shipyard. Unfortunately, it is still sick. Therefore, I call upon you – though it is under the Ministry of Defence, but it is actually your product – to take personal interest and see to it that it is revived and your Ministry also uses it for making ships because the Hindustan Shipyard is a phenomenal organization.

Lastly, Indian Flag merchant vessels of 400 gross tonnage or more, engaged in international voyage and holding Maritime Labour Certificate, will get a preferential treatment and exemption from inspection for this purpose at foreign ports. It is also a very welcome step. The Maritime Labour Convention seeks to provide for safe and secure workplace on a ship, and rights to health protection, medical care and other social welfare measures.

In conclusion, besides welcoming and supporting the Bill, I would like to congratulate the hon. Minister for bringing forward this Bill, which was actually introduced by the UPA Government. Whatever good things the Government continues, we must always take it up. Another challenge before you, as several Members said, is transportation by sea. It is also of great importance in the present-day technology-driven modern society. Therefore, to attain more prosperity and progress in this nation, you must also focus,

[Dr. T. Subbarami Reddy]

besides the road transportation, on the sea transportation. Under your leadership, you must make a mark; you must see to it that the nation makes magnificent achievement in the ports and ship-building. If you see the history of the world, India has got a big potential in ship manufacturing and also best ports. Visakhapatnam port, in particular, is really having a great potential, and, from this port, we export iron ore, coal, etc. So, you must focus on developing the Visakhapatnam Port in Andhra Pradesh to provide it a big significance. You must visit that and give all help to see to it that Visakhapatnam Port comes handy and helpful to this nation. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you Dr. Subbarami Reddy. Now, Shri Chunibhai Kanjibhai Gohel. You have only three minutes.

SHRI CHUNIBHAI KANJIBHAI GOHEL (Gujarat): Sir, every time when I get up to speak, you say, 'you have two minutes, three minutes.'

MR. DEPUTY CHAIRMAN: What can I do? It is your Party decision.

श्री चुनीभाई कानजीभाई गोहेल: माननीय उपसभापति महोदय, हमारे भाग्यशाली मंत्री जी, जिन दो विधेयकों को सदन में लेकर आए हैं, मैं उनका अभिवादन और समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

सर, प्रश्न भले ही फ्लैग का हो, बोर्ड के मजदूरों के वेलफेयर का हो या मछलियों को पकड़ने का हो, मैं इस संबंध में सदन में एक बात बताना चाहता हूँ कि फ्लैग न होने की वजह से मछुआरों को बहुत परेशानी होती है। मैं उसका एक उदाहरण देना चाहता हूँ। लगभग दो महीने पहले, जाफराबाद (गुजरात) के पास, जाफराबाद 260 नॉटीकल माइल्स, one accident was there. At that time एक शिप निकली और उसने एक फिशिंग बोट को टक्कर मार दी। उस टक्कर के कारण पांच मछुआरे ऑन दि स्पाॅट मर गए और टोटल बोट ऑन दि स्पाॅट नष्ट हो गई।

सर, उस ईरान के वैसल में फ्लैग नहीं था। फ्लैग नहीं होने के कारण वहां मछुआरों को बहुत तकलीफ हुई। सब मछुआरे उस बोट को ढूँढ़ने के लिए निकले, कोई मुम्बई गया, कोई कांडला गया और कोई सूरत गया कि आखिर वह वैसल कहां गया। सूरत में एक वैसल को देखा, लेकिन उसके ऊपर कोई फ्लैग नहीं था। अगर फ्लैग होता, तो हम लोग पकड़ सकते थे। सूरत पोर्ट पर जितनी भी वैसल्स खड़ी थीं, उन सभी वैसल्स को मछुआरों ने चैक किया, तो जहां वैसल पर टक्कर लगी थी, उस टक्कर से मछुआरे उस वैसल को पहचान गए। उसके चीफ ऑफीसर, उसके कैप्टन को बोला और पुलिस को लेकर गए, तब जाकर उन्होंने कन्फैस किया कि हां, उस दिन रात को हमसे एक एक्सीडेंट हुआ था और हम उसके बाद यहां आ गए।

सर, फ्लैग नहीं होने की वजह से पांच-छः दिन के बाद हमें वैसल का पता चला कि कौन सा वैसल एक्सीडेंट कर के गया था। यह बहुत बड़ी बात है। मैं समझता हूँ कि हमारे मंत्री जी ने आई.एम.ओ. के संबंध में यह बहुत अच्छा और बहुत बड़ा विधेयक यहां प्रस्तुत किया है। सर, आई.एम.ओ. में भारत, पाकिस्तान, चीन और अन्य बहुत से राष्ट्रों के लोग इसमें हैं। आई.एम.ओ. के बहुत से राष्ट्र सदस्य हैं। मैं मंत्री जी से निवेदन करते हुए हमारे केरल, तमिलनाडु, महाराष्ट्र और गुजरात के जो सदस्य

यहां बैठे हुए हैं उनसे भी कहना चाहता हूं कि जहां-जहां समुद्र का किनारा लगता है और जहां बोट्स फिशिंग करने जाती हैं, जैसे महाराष्ट्र की बोट्स पाकिस्तान के आसपास जाती हैं और केरल और तमिलनाडु की बोट्स श्रीलंका के आसपास जाती हैं, उनमें जो मछुआरे जाते हैं, वे फिशिंग करने जाते हैं। किसी देश के साथ कोई गद्दारी करने या किसी देश के साथ कोई गलत काम करने नहीं जाते हैं।

सर, मैं आपको बताऊं, श्रीलंका और पाकिस्तान के बॉर्डर पर, जहां सी का बॉर्डर है, लेकिन मछुआरे को तो पता नहीं है कि कहां फिशिंग करने जाते हैं और वह बॉर्डर किस देश का है, वहां तो कोई रैड-मार्ग नहीं है। वे वहां जाकर फिशिंग करते हैं और उस अंतर्राष्ट्रीय सीमा के पास, यदि पाकिस्तान की फिशिंग नेवी ने उसे देख लिया और पकड़ लिया, तो मैं कहना चाहता हूं कि एक ऐसा कानून बनाना चाहिए कि उस देश की नेवी के लोग उसे चैक करें और यदि उसमें कोई इल्लिगल एक्टिविटीज हैं, किसी देश के खिलाफ कोई कार्रवाई करने के लिए उस फिशिंग बोट में यदि कोई है, तो उसे पकड़ के ले जाएं, हमें उसमें कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन जो फिशिंग करने के लिए जाते हैं और चैक करने के बाद कुछ भी नहीं मिलता है ...**(समय की घंटी)**... इसलिए मेरा मंत्री जी से इस विषय में नम्र निवेदन है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Ramdas Athawale; you have four minutes.

श्री रामदास अठावले (महाराष्ट्र) : डिप्टी चेयरमैन सर, नितिन गडकरी जी जो ये वाणिज्य पोत (परिवहन) संशोधन विधेयक, 2013 और वाणिज्य पोत परिवहन (दूसरा संशोधन) विधेयक, 2013 लाए हैं, तो यूपीए के कार्यकाल में ही इन विधेयकों को यहां लाया गया था, लेकिन उन्होंने तब इनको मंजूरी नहीं दी थी। हमारी एनडीए सरकार पर यह जिम्मेदारी आई है और अच्छा काम करने की जिम्मेदारी हम निभाने वाले हैं। सर, पूरा भारत देश समुद्र से घिरा है, पानी ही पानी है चारों तरफ। चाहे हमारा महाराष्ट्र हो, गुजरात हो, तमिलनाडु हो, केरल हो, वैस्ट बंगाल हो, आंध्र प्रदेश हो, सभी एरियाज में समुद्र है, इसलिए समुद्र में जो ट्रांसपोर्टेशन है, उसे भी थोड़ा बढ़ाने की आवश्यकता है। रोडज पर ज्यादा एक्सीडेंट्स होते हैं, इसलिए जहां-जहां समुद्र है, हमारे नितिन जी तो बहुत एक्सपर्ट मिनिस्टर हैं, वे हमारे महाराष्ट्र के हैं, इसलिए लोगों का जो ट्रांसपोर्टेशन है, उसे समुद्र से बढ़ाने की आवश्यकता है।

दूसरी बात यह है कि समुद्र में, जैसा कि अभी हमारे साथी ने बताया कि जब मछलीमार मछली मारने के लिए जाते हैं, तो पाकिस्तान वाले उनको पकड़ते हैं, श्रीलंका वाले पकड़ते हैं। उनके लोग हमारे पास आए, तो हम लोग पकड़ते हैं। इस तरह यह प्रॉब्लम है, इसलिए मुझे लगता है कि इसके लिए कानून बनाने की आवश्यकता है, नियम बनाने की आवश्यकता है।

सर, 26/11 को मुम्बई में जब हमला हुआ था, तो उसमें सैकड़ों लोगों को मारने का काम पाकिस्तान के आतंकवादियों ने किया, जो समुद्र से आए थे। वे कांडला बंदरगाह से आए, गुजरात के पास से आए, कराची से आए। वे दस आतंकवादी मुम्बई में आए और उन दस आतंकवादियों ने बहुत ही गलत काम किया था, इसलिए समुद्र में भी प्रोटेक्शन के लिए बहुत बड़ी फोर्स बनाने की आवश्यकता है। पुलिस की फोर्स हो या इसी तरह की एक फोर्स तैयार करने की आवश्यकता है। इस तरह दोबारा मुम्बई या कहीं भी आतंकवादियों का हमला न हो, इसके लिए समुद्र में इस तरह की कोशिश करने की आवश्यकता है। मुझे लगता है कि जब नाविकों के प्रोटेक्शन के लिए भी कानून हैं, मछलीमारों का प्रोटेक्शन किस तरह से कर सकते हैं, उनके लिए भी कानून हैं, इसलिए इन विधेयकों को सपोर्ट

[श्री रामदास अठावले]

करने के लिए मैं आज यहां खड़ा हुआ हूँ। नितिन जी जो ये दो संशोधन विधेयक लाए हैं, रिपब्लिकन पार्टी ऑफ इंडिया, जो मेरी पार्टी है, इसकी ओर से मैं इनका पूरा समर्थन करता हूँ। अगर कांग्रेस के टाइम पर ये बिल पास हो जाते तो बहुत अच्छा होता, लेकिन अब बीजेपी/एनडीए को यह काम करने का मौका मिला है, इसलिए मैं नितिन गडकरी जी का हार्दिक आभार व्यक्त करता हूँ और निवेदन करता हूँ कि इस बिल का इंप्लिमेंटेशन होना चाहिए। कानून तो बनता है, लेकिन उस पर अमल नहीं होता है, इसीलिए गड़बड़ होती है, इसलिए कानून बनने के बाद उसको अमल में लाने की जिम्मेदारी सरकार की है, हम सब लोगों की है और जो कानून अभी बनेगा, उसको अमल में लाने के लिए हम आपके साथ हैं। वह रहे या न रहे, लेकिन मैं आपके साथ हूँ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you. Now, Shri Husain Dalwai; take only three minutes.

श्री नरेश अग्रवाल : सर, टाइम बढ़ाने का प्रस्ताव कर दीजिए।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He is the last speaker. Please take only three minutes, and then the Minister would reply. I am very happy that Mr. Naresh Agrawal has become very strict regarding the time. I am very happy! This is a big improvement.

श्री नरेश अग्रवाल : सर, यह मैंने आपसे सीखा है। हम तो जिंदगी में कभी अनुशासन में रहे नहीं।

श्री उपसभापति : मैं भी आपसे सीखता हूँ।

श्री हुसैन दलवाई (महाराष्ट्र) : सर, यूपीए ने 2006 के Maritime Labour Convention के बारे में 2013 में जो बिल बनाया था, वह बिल आज हमारे गडकरी साहब यहां लाए हैं और मैं पूरी तरह से दोनों बिलों का समर्थन करता हूँ। गडकरी साहब की एक खासियत है कि वे राजनीति के आगे जाकर देख सकते हैं। जब वे विधान परिषद में थे, तब मैं भी वहां पर था। वे हमेशा राजनीति के चश्मे से नहीं देखते, उससे आगे जाकर भी देखते हैं, इसलिए इस बात की तारीफ करना जरूरी है। सर, इस बिल में जो खलासी हैं, उनको ठीक ढंग से मेडिकल फैसिलिटीज़ नहीं मिलती हैं, उन्हें वे सुविधाएं मिलनी चाहिए। इसके अतिरिक्त मेडिकल ऑफिसर की क्वालीफिकेशन की बात है। यह देखना जरूरी है कि उन्हें कितना काम करना चाहिए, सप्ताह में काम के घंटे कितने होने चाहिए, लीव पीरियड कितना होना चाहिए। मैं माननीय गडकरी साहब से कहूंगा कि मैं कोंकण से आया हूँ और कोंकण में बहुत बड़े पैमाने पर लोग शिप में काम करते हैं। उनको 9 महीने, 10 महीने और कभी-कभी एक साल तक पानी में रहना पड़ता है। उसके बाद जब वे घर वापस आते हैं, तब उनको एक-एक साल तक घर में खाली बैठना पड़ता है। उस वक्त उनको पगार नहीं दी जाती। इस बिल में उसका प्रोविज़न होना बहुत जरूरी है, ऐसा मुझे लगता है। दूसरा, जो बात शान्ताराम नायक साहब ने कही, वह बहुत बड़ी बात है। मेरे ख्याल से इनको कोई भी पेंशन नहीं मिलती। उनकी उम्र होने के बाद उन्हें घर में बिठाया जाता है। कितनी भी एप्लीकेशंस दी जाएं, कुछ भी करें, मेरे स्वयं के रिश्तेदार उसमें हैं, मैं बार-बार इसके बारे में कहता रहता हूँ, लेकिन उन्हें कोई पेंशन नहीं दी जाती। इसलिए मुझे ऐसा लगता है कि इसका प्रोविज़न होना बहुत जरूरी है। इसके अतिरिक्त मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि महाराष्ट्र में 772 किनारे हैं, लेकिन वहां पर सेंट्रल इंस्टीट्यूट कोई नहीं

4.00 P.M.

है। उसे गुड़गांव में बनाने से क्या फायदा होगा? कोंकण से, रत्नागिरी से लोग गुड़गांव में कैसे आ सकते हैं? ...**(व्यवधान)**... आप मुणगेकर जी के गांव में करिए, उससे मुझे कोई ऐतराज नहीं है। मेरा कहना यह है कि जो फैसिलिटीज मिलनी चाहिए, वे वहां किनारे पर मिलनी चाहिए। वह बड़ा किनारा है इसलिए ये सुविधाएं किनारे पर मिलनी चाहिए। महोदय, दवे जी ने दो सूचनाएं दी हैं, वे बहुत महत्वपूर्ण सूचनाएं हैं, उनके बारे में अगर अभी कुछ नहीं कर सकते तो आगे जाकर जरूर करना चाहिए। एक तो उन्होंने कहा है कि dismantling होने के बाद बाहर से यहां कचरा डाला जाता है, वह बिल्कुल बंद किया जाना चाहिए और यहां पर कचरा बिल्कुल नहीं आना चाहिए। दूसरा, उन्होंने कहा इंटरनल वाटर ट्रांसपोर्ट होता है, उसके बारे में भी कुछ नियम होने बहुत जरूरी हैं। जो खलासी हैं, उनकी ज्यूटी के टाइमिंग ठीक नहीं होते, उनको छुट्टी नहीं मिलती, उनको अन्य सुविधाएं नहीं मिलती। ये सब सुविधाएं देना बहुत जरूरी है। इसके अलावा डीज़ल और राँ मैटरियल को वहीं फेंक दिया जाता है, जिसकी वजह से फिशरमैन को बहुत तकलीफ होती है और उनका बहुत अधिक नुकसान होता है। उसके बारे में एक्सटर्नल ...**(समय की घंटी)**... और इंटरनल, दोनों ही तरह की बातें होनी चाहिए। ...**(समय की घंटी)**... सर, मेरा केवल एक और सजेशन है। शिप में जो apprentice काम करेंगे, उनकी उम्र आपने 15 साल से बढ़ाकर 16 साल कर दी है, लेकिन मेरे विचार से वह तो चाइल्ड लेबर होगा। मेरा सुझाव है कि apprentice की age 18 साल तक होनी चाहिए, तब तक उनको अलग तरह से ट्रेनिंग दीजिए, उनको पानी में कितने दिन रहना होगा, उसका पीरियड फिक्स करिए क्योंकि इस तरह से छोटे बच्चों को पानी में बहुत दिन तक रखना ठीक नहीं है। वे लोग apprentice के नाम पर उनसे काम लेते हैं, इसके ऊपर कुछ अंकुश लगाना चाहिए और इस संबंध में कोई प्रोविज़न होना चाहिए। इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

श्री नितिन जयराम गडकरी : सम्माननीय उपसभापति महोदय, माननीय सदस्यों ने इस बिल का समर्थन किया, इस डिपार्टमेंट के बारे में बहुत से अच्छे सुझाव दिए, इसलिए मैं उन सबके प्रति अभार प्रकट करता हूं। एक बहुत इम्पोर्टेंट चीज़, जिसका सम्माननीय सदस्यों ने उल्लेख किया है, वह इस बिल के संबंध में नहीं है, लेकिन विशेष रूप से सोमालिया या अन्य जगहों पर जो हाइजैकिंग होती है, उसके कारण बहुत सी अड़चनें पैदा होती हैं।

मैं सदन को आपके माध्यम से बताना चाहता हूं कि अब तक जितने लोगों को हाइजैक किया गया था, उन सबको छुड़ाने में हमारी सरकार और हमारी मिनिस्ट्री सफल हुई है। हमने नेवी की तरफ से सोमालिया के क्षेत्र में स्पेशल गार्ड रखने के लिए एक naval ship भी वहां तैनात किया हुआ है और निश्चित रूप से हम इसकी चिंता करेंगे।

जहां तक इस बिल का सवाल है, उम्र के बारे में आपने जो सुझाव दिए हैं, पहले यह उम्र 15 साल थी और अब हमने इसे 16 साल किया है। एक और महत्वपूर्ण बात सभी सदस्यों ने कही है कि जिसका ग्राँस वजन 500 टन है, वे नियम शिप के लिए क्यों नहीं लागू किए गए? आप सब सदस्यों की भावना सही है और मुझे भी लगता है कि Indian Ocean में भी हम इस प्रकार के hazardous chemicals को लगाकर क्यों खराब करें? परन्तु हमारी ही पार्लियामेंट की स्टैंडिंग कमेटी ने जो सुझाव हमारे डिपार्टमेंट को दिया है, उसने रिकमंडेशन दी है कि 500 टन के शिप को आप बाजू रखिए, उसके ऊपर यह मत लगाइए। इसके कारण यह हमने नहीं लगाया है। अगर आप सब की भावना होगी, तो फिर सरकार इस पर जरूर विचार करेगी।

[श्री नितिन जयराम गडकरी]

उपसभापति महोदय, यह बात सही है कि इसमें हमारा देश दुनिया में सबसे पिछड़ा हुआ है। चीन में जो goods and passenger traffic है, उसका 20 परसेंट ट्रेफिक पानी पर है और हमारे देश में यह 0.50 परसेंट है। उदाहरण के लिए अगर सोचा जाए कि हम लोग रोड से जाते हैं, तो डेढ़ रुपया खर्चा होता होगा, तो रेलवे से जाते हुए एक रुपया खर्च होता है और पानी पर से जाने में 50 पैसा खर्च होता है। हमारी नीतियां ऐसी बनी हुई हैं कि जो सबसे ज्यादा पॉल्यूशन करते हैं, उनको हम सबसे ज्यादा सब्सिडी और इंसेंटिव देते हैं और जो पॉल्यूशन नहीं करते हैं, उनके लिए हम लोग कोई नीति बनाकर उनको प्रोत्साहित करने का प्रयास नहीं करते हैं। इसलिए हमारी सरकार ने यह निश्चय किया है कि water transport को हम highest priority देंगे। पहली priority water transport को, second priority railways को और third priority roads को देंगे। आज रोड पर इतना ट्रेफिक जाम हो रहा है कि हर साल देश में पांच लाख एक्सिडेंट्स होते हैं और डेढ़ लाख लोगों की मृत्यु हो जाती है। इसलिए मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि यह जो container traffic है, इसे पानी के माध्यम से कैसे लेकर जाएं, इसकी हमने कोशिश की है। मुझे बताते हुए खुशी हो रही है कि गोवा से, नायक साहब को तो पता ही होगा कि मैं बीच में गोवा गया था और वहां से Chowgule Company को मैंने कहा कि गोवा से मुम्बई के लिए जो JNPT में ट्रेफिक जाता है, वह अब शिप पर कन्वर्ट होना चाहिए। पहले Chowgule Company की तरफ से एक शिप सप्ताह में एक बार JNPT में कंटेनर लेकर आता था, अब दो शिप जा रहे हैं। स्वाभाविक रूप से हम लोग रोड ट्रेफिक को discourage कर रहे हैं।

दूसरी बात यह सच है कि जहां समुद्र होगा, पानी होगा, वहीं पर पोर्ट होगा। नरेश अग्रवाल जी कह रहे थे कि हमारा कोई संबंध नहीं और हम कोई निर्णय नहीं कर पाएंगे। आप फरमाइए, अगर आपके पास समुद्र भी नहीं होगा, तो भी उत्तर प्रदेश में पोर्ट देने के लिए मैं तैयार हूँ। ...**(व्यवधान)**...

श्री नरेश अग्रवाल : आपका समुद्र से बड़ा दिल है।

श्री नितिन जयराम गडकरी: केवल दिल नहीं है, जो कही हुई बात है वह डंके की चोट पर करने की क्षमता भी है, दोनों ही बातें हैं। ...**(व्यवधान)**... में dry port और satellite port की बात कर रहा हूँ। हम already महाराष्ट्र में, औरंगाबाद और नागपुर के पास वर्धा में दो dry ports बना रहे हैं। मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि उत्तर प्रदेश की सरकार का जहां से एक्सपोर्ट और इम्पोर्ट होता है, ऐसे दो सेंटर्स रेलवे लाइन के बाजू में 400 एकड़ की जगह पर दीजिए, हम कंटेनर को वहीं सील करेंगे और डायरेक्ट शिप में लोड करेंगे। सिर्फ उत्तर प्रदेश में ही नहीं, चाहे राजस्थान हो या जिन-जिन प्रदेशों में समुद्र नहीं है, उन-उन स्थानों पर dry port और satellite port बनाने की नीति हमने बनाई है। आप कोई भी प्रपोजल लाइए, केवल वहां एक्सपोर्ट और इम्पोर्ट का पोटेंशियल चाहिए। मैं अभी विदेश में था, Amsterdam में था, Rotterdam में था, वहां की नदियों में इतना बड़ा raft है और देश का, दुनिया का सबसे बड़ा ट्रांसपोर्ट वहां से होता है। मुझे आपको यह बताते हुए खुशी हो रही है कि वाराणसी से लेकर हल्दिया तक हम लोग 23 water ports बना रहे हैं। अभी हमने इसकी शुरुआत भी कर दी है। हल्दिया पोर्ट पर जो कोयला इम्पोर्ट करके आता है, उसे वहां से दस हजार टन के barges में भरकर फरक्का में पहुंचाने की शुरुआत भी हमने कर दी है। हम चाहते हैं कि चाहे इम्पोर्टेड कोल हो, इम्पोर्टेड आयरन ओर हो या यहां से कुछ एक्सपोर्ट करना हो, वह सब पानी के माध्यम से जाए। हमें फाइनेंस मिनिस्ट्री ने इस साल के बजट में 4200 करोड़ रुपए दिए हैं। यह वर्ल्ड

बैंक का लोन है। मैं आपको विश्वास दिलाता हूँ कि 3 महीने के अंदर काम की शुरुआत होगी। हम लोग आपको समुद्र के रास्ते कोलकाता से शिप में बैठाकर नार्थ ईस्ट तक पहुंचा देंगे। ...**(व्यवधान)**...

SHRI P. BHATTACHARYA (West Bengal): In regard to deep sea port, what are you going to do?

श्री नितिन जयराम गडकरी : सर, मैं आपका जवाब दूंगा और यदि नहीं दे पाया तो मैं आपको इसके बारे में बता दूंगा।

मैं निश्चित रूप से कहना चाहता हूँ कि हम इसको करेंगे और यह संभव है। मुझे 'प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना' बनाने का सौभाग्य मिला, तब मैं सांसद और मंत्री नहीं था। जब वाजपेयी जी प्रधान मंत्री थे, उस समय मुझे राष्ट्रीय महामार्ग की योजना बनाने का सौभाग्य मिला, तब मैं महाराष्ट्र में मंत्री था। I seriously feel that रोड के बारे में हमने इतना सोचा पर इस Inland waterways के बारे में हमने सोचा नहीं है, इसलिए हम से कहीं न कहीं बहुत बड़ी गलती हुई है। इससे pollution भी कम होगा और cost भी कम होगी तथा फायदा भी होगा। मैं अभी दस दिन पहले लंदन में था, वहां पर जो hovercrafts हैं, मैं उसमें बैठकर राम सेतु देखकर आया।

माननीय उपसभापति महोदय, वहां पर उसकी स्पीड 70 to 80 km per hour है। उसने डिफेंस मिनिस्ट्री के गोवा शिपयार्ड से ज्वाइंट वेंचर किया है। वहां पर ये 70 hovercrafts बना रहे हैं। वे hovercraft कहीं भी चल सकता है, वह गंगा में चल सकता है, यमुना में चल सकता है, कोई प्रॉब्लम नहीं है। मैंने उनको हिन्दुतान में बुलाया है। वे आठ-दस दिनों में वहां आने वाले हैं। मैंने उनसे कहा है कि आप ये hovercrafts हमारे देश में बनाइए, क्योंकि वर्ल्ड में ये hovercrafts बनाने वाली सिर्फ वही एक कम्पनी है। अभी आस्ट्रेलिया में Catamaran है, जिसमें 700 लोगों के बैठने की capacity है। उसमें 100 कारें आ सकती हैं और 25 बसें या ट्रक आ सकते हैं। उसकी स्पीड 80 km per hour की है। हमने गंगा के लिए तय किया है कि 45 metre width and 5 metre draft होगा। इसलिए वाराणसी से हल्दिया तक हम तुरंत यह काम शुरू कर रहे हैं। मेरी तो यह कोशिश है कि यह इलाहाबाद तक आकर, फिर आगे कानपुर तक जाए।

आपने दूसरी बात कही है कि इसमें निश्चित रूप से बहुत बड़ा employment potential है तथा ecology and environment के हिसाब से pollution कम होने वाला है। हर साल देश में एक्सिडेंट्स से डेढ़ लाख लोगों की मृत्यु होती है, यह अच्छी बात नहीं है। इसलिए हम वाटर ट्रांसपोर्ट को इंक्रीज करके यह काम जरूर करेंगे।

आप मुझे उत्तर प्रदेश की सरकार की तरफ से दो चीजों के बारे में बताइए, मुझे देने का अधिकार है। हमें कोई रोकता नहीं है, इसलिए आप चिंता मत करिए। आप जो कहेंगे, मैं रोड के लिए और इसके लिए सब करने के लिए तैयार हूँ। इसमें कोई भेदभाव नहीं होगा। ...**(व्यवधान)**...

प्रो. राम गोपाल यादव (उत्तर प्रदेश): आप जहां भी कहोगे, वहां आपको जमीन दिलवा दी जाएगी।

श्री नितिन जयराम गडकरी : आप ही जमीन लेकर आइए। उत्तर प्रदेश में जहां आपकी सरकार कहेगी, मैं तुरंत दो ड्राई पोर्ट शुरू कर दूंगा। ...**(व्यवधान)**...

श्री नरेश अग्रवाल : आप Land Acquisition Act ठीक कर दीजिए।

श्री नितिन जयराम गडकरी : मैं यहां मंत्री हूँ और आप मुझे यहां बोलते हैं कि आप Land Acquisition Act ठीक करो और बाहर जाकर उसका विरोध करो। ...**(व्यवधान)**...

श्री नरेश अग्रवाल : समाजवादी पार्टी ने इसका खुलकर विरोध किया था। आप सपोर्ट कर रहे थे, लेकिन हम लोग खुलकर विरोध कर रहे थे।

श्री नितिन जयराम गडकरी : चलिए, हम इस पर जरूर सोचेंगे।

श्री वी.पी. सिंह साहब ने ट्रेनिंग के बारे में बहुत अच्छे सुझाव दिए हैं। इस क्षेत्र में विशेष रूप से बहुत potential है, लेकिन प्रॉब्लम यह है कि Indian shipping industry की स्थिति अच्छी नहीं है। एक ट्रेनिंग में यदि एक साल की apprenticeship करनी है, तो उस पर दस लाख रुपए का खर्चा आता है। आज इंडियन शिप में जगह एवेलेबल नहीं है। फॉरेन शिप वाले लेने के लिए तैयार हैं, तो उसमें वे कोई तनखाह नहीं देते। मैंने आदरणीय नजमा जी और थावर चन्द के साथ मीटिंग कराई थी कि शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स और माइनॉरिटीज के जितने लड़के हैं, उनके इस काम के लिए एजुकेशन लोन दें और हम उनका टिकट डॉलर में निकालें, उनको एक साल डॉलर में खर्चा करना पड़ेगा, क्योंकि उनको देश से बाहर दूसरे देशों में शिप में रहना पड़ेगा। इस प्रकार का प्रस्ताव है कि उनको दस लाख रुपए का लोन दिया जाए। मान्यवर, नजमा जी और थावर चन्द जी ने भी इसे मान्य किया है, उसको कैबिनेट की एप्रूवल मिलेगी। तो हमारे देश में अभी 6 लाख ऐसे लोग हैं, जिनको इसमें रोजगार मिला हुआ है। यदि यह लागू हो जाएगा, तो जो ट्रेड और बेरोजगार लोग हैं, उनको रोजगार मिलेगा। इस ट्रेनिंग को भी हम अपनी तरफ से priority देंगे, यह मैं आपको आश्वासन देना चाहता हूँ।

जहां तक Indian Coast Guard का संबंध है, उसका मेरे डिपार्टमेंट के साथ संबंध नहीं है। लेकिन आपने जो बातें रखी हैं, मैं उनको जरूर ऊपर तक पहुंचाऊंगा। इंडिया में जो 90 per cent exim Cargo है, वह शिप के द्वारा आता है।

हमारे यहां पर जो डोमेस्टिक है, वह केवल 10 परसेंट है। मैं आपसे एक दरखास्त करूंगा कि Amsterdam, Rotterdam, Belgium, Spain आदि ने नदियों को पोर्ट में कंवर्ट किया है। उन पर पूरी economy चल रही है। हमारी गंगा, यमुना आदि मिलाकर पाँच रिवर्स हैं, जिनके लिए हमने इनलैंड वाटरवेज कानून में मान्यता दी है। हम आपके सामने एक नया बिल ला रहे हैं, जिस पर आपका समर्थन चाहिए। यदि कोई भी राज्य सरकार एनी रिवर्स को नोटिफाई करके रिवर्स कहती है और उसमें इनलैंड वाटरवेज बनाने के लिए हमें अनुमति मिली, तो आंध्र प्रदेश में - जैसे आंध्र प्रदेश और तेलंगाना हैं, तेलंगाना के लोग मेरे पास आए और कहा कि हमारे पास पोर्ट नहीं हैं, सभी पोर्ट आंध्र प्रदेश में चले गए, मैंने कहा कि मैं आपको पोर्ट दे देता हूँ। उन्होंने कहा कि हमारे यहां समुद्र नहीं हैं, तो पोर्ट कैसे मिलेगा? मैंने कहा कि आप गोदावरी के पास, रेलवे और उसके बीच में कहीं भी जगह देख लीजिए, मैं वहां पर पोर्ट बनाता हूँ। वह दस हजार टन के बार्जिस में कंटेनर डालकर डायरेक्ट समुद्र में, विशाखापटनम में कहीं भी चला जाएगा, लोड हो जाएगा और आपको पोर्ट मिल जाएगा। मुझे लगता है कि हम इसको निश्चित रूप से प्रायोरिटी दे रहे हैं।

आपने जो विशाखापटनम की बात कही, वह शिपयार्ड अब हमारे पास नहीं है, वह डिफेंस मिनिस्ट्री के पास है, लेकिन शिपिंग इंडस्ट्री की हालत अच्छी नहीं है, शिपिंग इंडस्ट्री बहुत प्रॉब्लम फेस कर रही है। हमने शिपिंग इंडस्ट्री को लगभग खत्म होने की स्थिति पर लाकर छोड़ दिया है। मैं कोशिश कर रहा हूँ कि जो शिपिंग इंडस्ट्री डॉलर में कमाती है, अगर उसको डॉलर में कर्ज लेने की अनुमति

देंगे तो 2 परसेंट इंडस्ट्री लेगा, जिसको वे डॉलर में वापस कर सकते हैं। हमें कहीं न कहीं ऐसे निर्णय लेने होंगे कि इस इंडस्ट्री की कैसे मदद की जाए। मैं आपसे निश्चित रूप से कहना चाहूंगा कि हमारी सरकार इस इंडस्ट्री को हाईएस्ट प्रॉयोरिटी देगी।

जहां तक दवे जी ने environment की बातें कहीं हैं, वे बिल्कुल सही बातें हैं। हमारे यहां पर ऐसी स्थिति है कि हम जो इंडियन शिप्स हैं, उन पर टैक्स लगाते हैं। उन पर यहां टैक्स लगता है, लेकिन जो बाहर से आते हैं, उनको exemption दिया गया है। इस कारण से हम अपनी इंडस्ट्री को penalize करते हैं। हमने इसमें जो कमियां हैं, उनको ढूँढ़ा है और उनको जल्द ही दूर करेंगे।

आपने पेंशन के बारे में कहा है। यह बिल्कुल सही बात है, क्योंकि ये 6-6 महीने काम करते हैं। श्री दलवाई जी, यदि तुलना करें तो छह महीने में उनको इतनी पगार मिलती है कि अगले छह महीने काम करने की जरूरत नहीं है। उनको अच्छी तनखाह मिलती है। ...**(व्यवधान)**... इसके बावजूद भी मैं चाहता हूँ इसमें पेंशन मिलनी चाहिए। इसलिए हम इसकी कोशिश कर रहे हैं और इसको जरूर करेंगे कि सोशल रिस्पॉसिबिलिटी, सोशल सिक्युरिटी के हिसाब से शिपिंग कंपनी कंट्रीब्यूट करे, हम भी कंट्रीब्यूट करें जिससे कि फॉर्म होकर कोई पेंशन स्कीम बने।

आज लेबर से रिलेटिड जो अमेंडमेंट आई है, कुछ लोगों ने सवाल उठाया था, उस संबंध में मैं बताना चाहता हूँ कि यह निश्चित रूप से प्राइवेट शिप के लिए भी लागू होगा।

जहां तक सैक्शन 3 के बारे में कहा गया है, मर्चेन्ट शिपिंग ऐक्ट में जो यंग का प्रश्न था, ऐज़ की बात थी, मुझे पता नहीं है, लेकिन पहले पंद्रह साल की थी, हमारी स्टैंडिंग कमेटी ने उसको एक साल बढ़ाकर सोलह साल करने की बात कही है। मुझे लगता है कि जो 16 साल की उम्र है, उस पर आप सभी लोगों का समर्थन है, इसलिए इसको इसी प्रकार से इम्प्लिमेंट करें। यदि आपको लगता है कि यह उम्र और बढ़नी चाहिए तो हम उसके बारे में भी सोच सकते हैं। यदि वह 16 साल की उम्र में वहां जाएगा, तो जो ट्रेनिंग मिलती है, उसके बाद प्रमोशन्स और अच्छी तनखाह मिलने में भी सुविधा होती है। इस फील्ड में जाने के लिए जो एजुकेशनल क्वालीफिकेशन है, उसकी बहुत ज्यादा जरूरत नहीं है और मेरा ऐसा सुझाव है कि 16 साल की उम्र ठीक रहेगी।

आपने ऐज़ के बारे में सवाल किया है, तो मैं बता दूँ कि ऐज़ के बारे में ऑलरेडी स्पेसिफाई किया गया है। हमारे लॉ में अलग-अलग प्रकार के शिप के लिए 20, 25 और 30 ईयर्स का ऑलरेडी प्रोविज़न है। उसका जो फ्लीट वेसल है, हम उसी को इंडियन सी में एलाऊ करते हैं, अन्यथा को नहीं करते।

नायक साहब, आपने इमिग्रेशन के बारे में अच्छा सुझाव दिया है। मैं कहूंगा कि गोवा से मुंबई आने के लिए इसकी कोई जरूरत नहीं है। आपकी सूचना के लिए बता दूँ कि जो ECNR stamping करनी पड़ती है, उसकी जरूरत नहीं है। मैं इसको अपने डिपार्टमेंट में हर तरफ से फॉलो अप करूंगा और इस पर निर्णय लेने की जरूरत कोशिश करूंगा।

एक और बात जो आपने कही है, रूल्स के बारे में मिनिस्ट्री का जो कहना है, मैं उसको भी करूंगा।

आपने जो एयर इंडिया के बैगजेंस के बारे में बात कही है, मैं कहूंगा कि आजकल सभी कमर्शियल प्लाइट्स हैं। इनको चालीस किलो वजन एलाऊ करो, करने के बाद प्राइवेट एयरलाइन्स ...**(व्यवधान)**...

श्री शान्ताराम नायक : इस पर इंटरनेशनल गाइडलाइन्स हैं, वह देख लें ।

श्री नितिन जयराम गडकरी : मैं देख लूंगा, लेकिन आजकल ये बिजनेस भी काफी कंपीटिटिव बन गए हैं । वे यह कहते हैं कि यदि आप एलाऊ करना चाहते हैं तो उसका जो पैसा लगता है, आप उसको सरकार की तरफ से भरकर दो । यह अच्छी बात है, मुझे मुश्किल लगती है, पर फिर भी मैं इसे वेरिफाई करूंगा ।

जहां तक पेनल्टीज के बारे में सम्माननीया सदस्या वंदना चव्हाण जी ने कहा है, आपका सुझाव बिल्कुल सही है, पर यह 1958 का एक्ट था, फिर इसके ऊपर स्टैंडिंग कमेटी ने भी कुछ सुझाव दिए हैं । जब मैंने यह बिल देखा, तो मुझे भी यह फील हुआ कि आज के जमाने में, जब इकोनॉमी इतनी बदल गई है, तो यह पेनल्टी कम है, पर स्टैंडिंग कमेटी की जो रिकमेंडेशन थी, उसके आधार पर वह रखी गई है । आपके बाकी सजेसंस पर भी मैं जरूर विचार करूंगा ।

राजपाल सिंह सैनी जी ने जिसका उल्लेख किया है, वह कार्रवाई फ्रेंच सरकार ने की है, हमने नहीं की है । अपने फ्रेंच एम्बेसडर को हमने बताया कि इसमें आप मदद करिए और हम निश्चित रूप से उनकी मदद करेंगे । हमारे यहां बाकी बातों के बारे में भी अगर कोई घटना होती है, तो हमारे यहां से डीजी, शिपिंग की तरफ से लगातार जितनी मदद हो सकती है, वह मदद करने की कोशिश होती है ।

ऑल वेस्ट मैटीरियल की हैंडलिंग के बारे में यहां कहा गया है । अब जमाना बदल गया है । अब जमाना यह हो गया है, *the technology is available that you can convert waste into wealth*. मैं दस दिन पहले स्टॉकहोम में था । वहां जो गार्बेज और ड्रेनेज का पानी था, उससे बायोगैस तैयार करके वहां 450 बसें बायोगैस पर चलती हैं । आजकल एक देश दूसरे देश को कचरा भी एक्सपोर्ट-इम्पोर्ट कर रहा है । यह हमारे यहां भी आ सकता है, पर इसके बारे में एनवायरनमेंट मिनिस्ट्री की गाइडलाइन है । इसका पूरा उपयोग करके हम समुद्र को स्वच्छ करना चाहते हैं । मुझे बड़ा दुख होता है, मैं मुम्बई में वर्ली में रहता हूँ, मैं जब कभी सुबह या शाम को समुद्र की तरफ जाता हूँ, तो वहां इतनी गंदी स्मेल आती है कि वहां खड़ा होना अच्छा नहीं लगता । अगर मैं यह कहूँ कि पूरी दुनिया में अगर सबसे ज्यादा पॉल्यूटेड वाटर किसी समुद्र में है, तो वह हमारे देश में है । जैसे हमारा 'स्वच्छ भारत' अभियान है, वैसे ही नदियों और समुद्रों को स्वच्छ करने का अभियान चलाना देश की प्रतिष्ठा और सम्मान के लिए बहुत आवश्यक है । इसलिए हम निश्चित रूप से इसके बारे में बहुत सेंसिटिव हैं । हम ऐसे किसी कचरे को समुद्र में नहीं डालने देंगे । जो कचरा आ रहा है, जिसका दवे जी ने उल्लेख किया है, यह बात भी सच है कि दुनिया का कचरा हमारे यहां भेज दिया जाता है, जो किसी काम का नहीं है । इस कचरे से हमारे देश के लिए एक नई समस्या खड़ी न हो, इसकी चिंता करनी पड़ेगी । इसके बाद जो भी ऐसा मैटीरियल आएगा, उसके बारे में हम जरूर चिंता करेंगे ।

मैं एक बात बताता हूँ कि इंडियन सायंटिस्ट्स इतने कैपेबल हैं *that we can convert waste into wealth*. जैसे आयरन ओर है, तो आयरन ओर की जो स्लैग निकलती है, वह पड़ी हुई है । हमारे एक भारतीय वैज्ञानिक ने आस्ट्रेलिया में आयरन स्लैग से एयर स्ट्रिप बनाई, रोड बनाई । जब उन्होंने मुझे प्रिजेंटेशन दिया, तो मैंने अपने टेबिनकल विंग को कहा कि इसको जांचिए । मुझे आपको बताते हुए खुशी हो रही है कि एनवायरनमेंट प्वायंट ऑफ व्यू से यह देश के इतिहास में सबसे बड़ा निर्णय है कि आज जो आयरन ओर का स्लैग है, जो कर्णाटक में है, ओडिशा में है, यह पूरा स्लैग हम सीमेंट कंक्रीट की जो रोड बना रहे हैं, उसमें यूज करने के लिए मुफ्त, फ्री ऑफ चार्ज देने के लिए तैयार हैं, जिससे कॉस्ट ऑफ कंस्ट्रक्शन भी कम हो जाएगी और एनवायरनमेंट प्वायंट ऑफ व्यू से एक प्रॉब्लम भी सॉल्व हो जाएगी । नेचुरली, जो-जो वेस्ट आता है, उसकी चिंता करनी पड़ेगी और

जो हैज़ार्डस वेस्ट है, जो पानी में जाकर पानी को खराब करेगा, तो उसके बारे में भी चिंता करनी पड़ेगी। इसके बारे में एनवायरनमेंट मिनिस्ट्री के कुछ नियम हैं और हम इसकी चिंता पूरी तरह से करेंगे।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Minister, there is already a technology for converting waste into energy. The Non-Conventional Energy Ministry was giving subsidy for that also. I think, you may consider this point also.

श्री नितिन जयराम गडकरी : सर, मैं आपका आभारी हूँ। मैं उद्योगपति नहीं हूँ, मैं इंडस्ट्रियलिस्ट नहीं हूँ, न ही मेरा कोई धंधा है। मैं अपने क्षेत्र में कोऑपरेटिव में किसानों के साथ ग्रीन पावर के पांच पावर प्रोजेक्ट्स चलाता हूँ और जैसा आप कह रहे हैं, मैं बायो मास से 80 मेगा वाट ग्रीन पावर तैयार करता हूँ। हमारे यहां 20,000 किसान उसके मालिक हैं। मैं आपकी बात को बिल्कुल सराहता हूँ। इस देश की पहली बस, जो 100 परसेंट किसानों द्वारा तैयार की हुई फ्यूल, एथनॉल, एब्सॉल्यूट अल्कोहल पर चल रही है, स्कैनिया कंपनी की यह पहली बस मैंने अपने नागपुर शहर में शुरू की है। मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का भी मंत्री हूँ, तो मेरा प्रयास है कि आने वाले समय में बायो गैस, बायो डीजल, एथनॉल और इलेक्ट्रिक, इनका प्रयोग अधिक हो। हमारे हिन्दुजा जी ने लंदन में इलेक्ट्रिक बस लांच की है, मैं अभी स्वयं उस पर बैठ कर आया हूँ। अब भारत में भी हमारी एग्जिस्टिंग डीजल बसेज को इलेक्ट्रिक बसेज में कन्वर्ट करने की बात भी चल ही है। जब मैं मोटर व्हीकल ऐक्ट पर आपके सामने आऊँगा, तब आपको डिटेल में बताऊँगा। इसकी सब तैयारी हो चुकी है। अब हमको पॉल्यूशन को रोकना है। मैंने अभी जिन चारों फ्युअल्स की बात की है, उसमें 95% एमिशन कार्बन डाइऑक्साइड से है। इसलिए आपकी बात पर प्रायोरिटी से काम होगा, इतना मैं आपको विश्वास दिलाना चाहूँगा।

सर, अब मैं वॉटर ट्रांसपोर्ट के बारे में बताना चाहूँगा। मैंने प्रधान मंत्री जी से रिक्वेस्ट की है कि जिस तरह प्रधान मंत्री सड़क योजना बनी है, वैसे ही प्रधान मंत्री जलमार्ग योजना भी बनाई जानी चाहिए। मुझे लगता है कि यह देश के लिए बहुत आवश्यक है।

श्री भूपिंदर सिंह (ओडिशा): एक रिक्वेस्ट हमने भी की है।

श्री नितिन जयराम गडकरी : जो रिक्वेस्ट आपने की है, वह कुछ-कुछ तो मेरे हाथ में है, लेकिन कुछ काम आपकी सपोर्ट के बिना नहीं होगा। इसके लिए स्पेशल हेड बनाना पड़ेगा।

श्री नरेश अग्रवाल : यहां पर सुप्रीम कोर्ट के वकील भी बैठे हुए हैं।

श्री नितिन जयराम गडकरी : जिस प्रकार प्रधान मंत्री सड़क योजना बनाई गई, उसी प्रकार प्रधान मंत्री जलमार्ग योजना के लिए मैंने माननीय अर्थ मंत्री श्री अरुण जी और प्रधान मंत्री जी से रिक्वेस्ट की है। इससे देश का चित्र एकदम बदल जाएगा, इसलिए मैं आपकी बात पर जरूर विचार करूँगा।

आपने तमिलनाडु के Colachel Port के बारे में बताया है, यह बहुत इम्पोर्टेंट है। यह पोर्ट कन्याकुमारी के पास है और एशिया में दूसरे नम्बर पर नेचुरल ड्राफ्ट यहीं पर है, 20 मीटर ड्राफ्ट है। बाकी जगह पर हमको ड्राफ्ट स्वयं बनाना पड़ता है। 14 मीटर या 12 मीटर ड्राफ्ट के लिए भी 1000-2000 करोड़ रुपये लग जाते हैं, लेकिन यहां पर पहले ही यह अवेलेबल है।

हमारे पुत्री राधाकृष्णन जी ...(व्यवधान)...

SHRI K.N. BALAGOPAL: There is a proposal at the Vizhinjam Port.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: I want to know whether it is a major port or a minor port.

SHRI K.N. BALAGOPAL: Vizhinjam is a major port. The deepest draft is there. The International Waterways are there. That proposal is pending.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: I will verify it because I do not know exactly about it.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Minister, Vizhinjam proposal has been pending with the Government for a considerable period of time. If you can do it, kindly do it quickly.

श्री नितिन जयराम गडकरी : सर, मैं आपसे क्षमा मांगता हूँ, मुझे यह मालूम होना चाहिए था, लेकिन अभी उस पोर्ट के बारे में मेरे पास कोई जानकारी नहीं है। अगर वहां ड्राफ्ट है और अच्छा पोर्ट है, तो इसको अनुमित देने के बारे में जरूर कोई न कोई उचित कार्यवाही की जाएगी।

श्री उपसभापति : धन्यवाद।

SHRI P. BHATTACHARYA: Sir, there is Sagar Island in West Bengal. There is a proposal for deep sea port near Sagar Island. It is still pending. What is its position now?

श्री नितिन जयराम गडकरी : सर, उसमें अड़चन यह है कि वहां पर एक बड़ा ब्रिज बनाने की जरूरत पड़ेगी, जिसकी कीमत 3000 करोड़ रुपये तक आएगी। अभी जब मैं बेल्जियम गया था, तो मैंने वहां देखा कि उन्होंने push block technology से समुद्र के अन्दर टनल्स बनाई हैं। यहां पर भी जब हम वैसी ही टनल या ब्रिज बनाएंगे, तभी वह पोर्ट हम यूज कर सकते हैं। इसके लिए मैंने योजना भी तैयार कर ली है। यह जो टनल है, यह पीपीपी मॉडल में तैयार होगी। जो भी मेटेरियल वहां से जाएगा, उस पर प्रति टन के हिसाब से चार्ज देना पड़ेगा, उसी से उसकी कॉस्ट वसूल होगी। जो पोर्ट बनेगा, उसमें इन्वेस्टर पीपीपी मॉडल में काम करेगा। इसके लिए हमने योजना बना ली है और इसे हम जरूर करेंगे। यह बहुत इम्पोर्टेंट है, you are absolutely correct, लेकिन सरकार उस पर इतना पैसा नहीं लगा सकती। टनल बनाए बिना उस पोर्ट का कोई उपयोग नहीं हो सकता।

SHRI DEREK O'BRIEN (West Bengal): Sir, thank you for giving us this assurance. If you can provide us with a timeline, we will be more than happy. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I think you have replied to every point made by every Member. You deserve kudos for that.

SHRI P. BHATTACHARYA: Sir, a survey has already been done.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, many issues are not related to the Bill. Since I am a newcomer, I was asking my senior Minister about the procedure. I am supposed to do that.

SHRI P. RAJEEVE (Tamil Nadu): Sir, this is his maiden Bill.

श्री नितिन जयराम गडकरी : सर, Colachel Port के बारे में पुत्री राधाकृष्णन जी और मैं चेन्नई गए थे। मैंने तमिलनाडु के चीफ मिनिस्टर को भी इसके लिए पत्र लिखा है। अगर उन्होंने मुझे कोऑपरेट किया, तो मैं Colachel Port का काम तुरन्त ही शुरू करवा दूंगा।

बंगाल के बारे में आप चिन्ता मत करिए, मैं जो कहता हूँ, उसी तारीख पर काम शुरू होता है, मुझे जानने वाले इस बात को जानते हैं, इसलिए आप चिन्ता मत कीजिए। मैं आपको जो तारीख दूंगा और उस तारीख से पहले ही वहां पर काम शुरू कर दूंगा।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You covered all the points ...*(Interruptions)*...

श्री भूपिंदर सिंह : सर, ...*(व्यवधान)*... उड़ीसा के लिए ...*(व्यवधान)*...

श्री नितिन जयराम गडकरी : सर, मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि ...*(व्यवधान)*... इसके लिए अलग से कोई समय रखिए। ...*(व्यवधान)*...

श्री भूपिंदर सिंह : उड़ीसा के लिए क्या कर रहे हैं? ...*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have covered all the points.

श्री नितिन जयराम गडकरी : सर, हम existing 12 ports की कैपिसिटी डबल कर रहे हैं। इसमें निश्चित रूप से आप सब ने जो अपेक्षा वक्त की है कि हमारा ...*(व्यवधान)*... आप इस पर Half-an-Hour Discussion भी रखिए। मैं इसके ऊपर पूरा जवाब दूंगा।

सर, आखिर में एक ही मुद्दा है, जिसको बहुत से लोगों ने उठाया था, आपने भी कहा। मैं रामेश्वरम गया था। तब मेरे राज्य मंत्री मेरे साथ थे। उस समय वे फिशरमेन जिनको श्रीलंका में सजा हुई थी, उनके परिवार के लोग मुझसे और राधाकृष्णन जी से मिले। उन्होंने हमसे मिल कर स्थिति बताई। मैं उनके पत्र लेकर दिल्ली आया। उसके बाद मैं सुषमा जी से मिला और मैंने प्रधान मंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी से प्रार्थना की तथा मैंने कहा कि उनको इस प्रकार से केसेज में डाल कर उनको सजा हुई, यह अच्छी बात नहीं हुई है। हमारे प्रधान मंत्री जी ने और सुषमा जी ने, दोनों ने प्रयास किए, हमारी सरकार ने इसको बहुत सीरियसली लिया और इसके बाद उन लोगों को रिहा किया गया। तो मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ। मैं अम्मा जी को भी धन्यवाद देता हूँ। ...*(व्यवधान)*...

श्री भूपिंदर सिंह : सर, उड़ीसा के बारे में ...*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I think you have covered all the points.

श्री नितिन जयराम गडकरी : सर, यह जो बिल है, इस पर बहुत अच्छे सुझाव दिए गए। नेक्स्ट टाइम और अच्छा समय दीजिए, आप जितने सवाल पूछेंगे, मैं उनकी तैयारी करके जवाब दूंगा।

मैं एक बार फिर से सदन से और सम्माननीय सदस्यों से अपील करता हूँ कि यह देश के इंटरैस्ट में है और environment के point of view से एक महत्वपूर्ण बिल है। आप सब लोग इसको मंजूरी दे दें, मैं आपसे यही प्रार्थना करता हूँ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In fact, I thank you on behalf of all the Members for replying to every Member and every point. The motions are already moved. I shall now put the motion regarding the consideration of the Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2013 to vote. The question is:

That the Bill further to amend the Merchant Shipping Act, 1958, be taken into consideration.

The motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up Clause-by-Clause consideration of the Bill. In Clause 2, there are six Amendments (Nos.3 to 8) by Shri Nitin Jairam Gadkari.

Clause 2 – Insertion of new Part XIB

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:

3. That at page 2, line 12, *for* the words "in a manner consistent are operated" the words "are operated in a prescribed manner consistent" be *substituted*.
4. That at page 2, lines 34 and 35, the words "as set out in the Annexure" be *deleted*.
5. That at page 3, lines 24 and 25, *for* the words "Indian ships, which are below 400 gross tonnage and not engaged in international voyage and which" , the words "Indian ships entitled to fly Indian flag which are of 400 gross tonnage and above, with appropriate conditions as applicable for each type of ships and not engaged in international voyage and" be *substituted*.
6. That at page 4, line 1, *for* the words "A surveyor or any person authorised by the Director-General", the words "Any person authorised by the Director-General as surveyor" be *substituted*.
7. That at page 4, line 15, *for* the words "The surveyor or any person, authorised by the Director-General", the words "Any person authorised by the Director-General as surveyor" be *substituted*.
8. That at page 4, *for* lines 40 to 48, the following be *substituted*, namely:-
 - "(a) appropriate measures for operation of ships under the proviso to sub-section (2) of section 356P;
 - (b) the standards, requirements and measures to ensure compliance under section 356R;
 - (c) procedure and conditions and the fees which may be levied for inspection and issuance of international Anti-Fouling Systems Certificate under section 356S;

- (d) procedure and the fees which may be levied for issuance of Anti-Fouling Systems Certificate for foreign ships in India and Indian ships in foreign countries under section 356T;
- (e) procedure for collection handling and disposal of wastes under section 356U;
- (f) the format or record of Anti-Fouling Systems, the manner in which such record shall be maintained under section 356V;
- (g) any other matter which is required to be or may be prescribed".

The questions were put and the motions were adopted.

Clause 2, as amended, was added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In clause 3, there are five Amendments (Nos.9 to 13) by Shri Nitin Jairam Gadkari.

Clause 3 – Amendment of section 436

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:

- 9. That at page 5, line 8, *for* the word “five lakh”, the word “fifteen lakh” be *substituted*.
- 10. That at page 5, line 10, *for* the word “one lakh”, the word “three lakh” be *substituted*.
- 11. That at page 5, line 13, *for* the word “fifty thousand”, the word “one lakh and fifty thousand” be *substituted*.
- 12. That at page 5, line 18, *for* the word “fifty thousand”, the word “one lakh and fifty thousand” be *substituted*.
- 13. That at page 5, line 21, *for* the word “*fifty thousand*”, the word “one lakh and fifty thousand” be *substituted*.

The questions were put and the motions were adopted.

Clause 3, as amended, was added to the Bill.

Clause 4 – Insertion of Annexure

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In clause 4, there is one Amendment (No.14) by Shri Nitin Jairam Gadkari.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:

- 14. That at page 5 to 11, clause 4 be *deleted*.

The question was put and the motion was adopted.

Clause 4, as amended, was added to the Bill.

Clause 1 – Short title and commencement

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In clause 1, there is one Amendment (No.2) by Shri Nitin Jairam Gadkari.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:

2. That at page 1, line 2, *for* the figure “2013”, the figure “2014” be *substituted*.

The question was put and the motion was adopted.

Clause 1, as amended, was added to the Bill.

Enacting Formula

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In the Enacting Formula, there is one Amendment (No.1) by Shri Nitin Jairam Gadkari.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:

1. That at page 1, line 1, *for* the word “Sixty-fourth” the word “Sixty-fifth” be *substituted*.

The question was put and the motion was adopted.

Enacting Formula, as amended, was added to the Bill.

Title was added to the Bill.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: I move:

That the Bill, as amended, be passed.

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now we shall take up the Merchant Shipping (Second Amendment) Bill, 2013. The question is:

That the Bill further to amend the Merchant Shipping Act, 1958, be taken into consideration.

The motion was adopted.

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

Clause 2 was added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In clause 3 there are three amendments (Nos. 3, 4 and 5) by the Minister.

Clause 3 - Insertion of new sections 88A and 88B

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:

3. That at page 1, line 14, *after* the words "Director-General of Shipping", the words "or by any officer, authority or organisation authorised by him in this behalf" be *inserted*.
4. That at page 2, line 8, *for* the words "on Maritime Labour Standards signed in Geneva", the words "of Maritime Labour Organisation on Maritime Labour Standards signed in Geneva" be *substituted*.
5. That at page 2, lines 11 and 12, for the words "works on board in any capacity by any person", the words "work on board in any capacity of any person" be *substituted*.

The questions were put and the motions were adopted.

Clause 3, as amended, was added to the Bill.

Clause 4 was added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In clause 5 there is an Amendment (No.6) by the Minister.

Clause 5 - Amendment of Section 92

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:

6. That at page 2, *for* lines 31 to 35, the following be *substituted*, namely:-
 - (a) for sub-section (1), the following sub-section shall be substituted, namely:-

"(1) The apprenticeship of any person to the sea service shall be by contract in writing between the apprentice or if he is a young person, then, on his behalf by his guardian, and the master or owner of the ship requiring the apprentice.";

The question was put and the motion was adopted.

Clause 5, as amended, was added to the Bill.

Clauses 6 and 7 were added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In clause 8 there is an Amendment (No.7) by the Minister.

Clause 8 - Amendment of Section 101

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:

7. That at page 3, *after* line 7, the following be *inserted*, namely:-

(iv) after clause (k), the following clause shall be inserted, namely:-

"(kk) the terms of agreement with the crew shall be determined after consultation with such organisations in India as the Central Government may, by order, notify to be the most representative of the employers of seamen and of seamen,"

The question was put and the motion was adopted.

Clause 8, as amended, was added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In clause 9 there is an Amendment (No.8) by the Minister.

Clause 9 - Substitution of new Section for Section 109

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: I move:

8. That at page 3, *after* line 13, the following proviso be *inserted*, namely:-

"Provided that the Director-General of Shipping,-

(i) for giving effective training; or

(ii) for performing a specific nature of duty,

at night, may, by order permit engagement of any young person in night work which shall not be detrimental to the health or well being of such young person."

The question was put and the motion was adopted

Clause 9, as amended' was added to the Bill.

Clauses 10 and 11 were added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In clause 12 there is an Amendment (No.9) by the Minister.

Clause 12 - Substitution of new Section for Section 132

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:

9. That at page 3, *for* lines 23 and 24, the following be *substituted*, namely:-

'12. In section 132 of the principal Act, in sub-section (1), for clause (a), the following clause shall be *substituted*, namely:-

"(a) where the amount in dispute is up to five lakh rupees or such higher amount not exceeding ten lakh rupees, as the Central Government may, by notification, specify, at the instance of either party to the dispute;"'

The question was put and the motion was adopted.

Clause 12, as amended, was added to the Bill.

Clauses 13-15 were added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In clause 16 there is an Amendment (No. 10) by the Minister.

Clause 16 - Insertion of new Section 218A

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:

10. That at page 4, line 19, after the words "Maritime Labour Convention", the words "and in consultation with such organisations in India as the Central Government may, by order, notify to be the most representative of the employers of seamen and of seamen;" be inserted.

The question was put and the motion was adopted

Clause 16, as amended, was added to the Bill.

Clause 17 was added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In Clause 1, there is one amendment (No. 2) by Shri Nitin Jairam Gadkari.

Clause 1 – Short Title and Commencement

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:-

3. That at page 1, line 2, for the figure "2013", the figure "2014" be *substituted*.

The question was put and the motion was adopted.

Clause 1, as amended, was added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In the Enacting Formula, there is one amendment (No. 1) by Shri Nitin Jairam Gadkari.

Enacting Formula

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:-

1. That at page 1, line 1, *for* the word "Sixty-fourth" the word "Sixty-fifth" be *substituted*.

The question was put and the motion was adopted.

The Enacting Formula, as amended, was added to the Bill.

The Title was added to the Bill.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:

That the Bill, as amended, be passed.

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Let me tell you, the Minister replied to every point. He was well prepared on the Bill. I have to say that.

We shall now take up the next Bill, The Indian Institutes of Information Technology Bill, 2014. Shrimati Smriti Zubin Irani to move.

The Indian Institutes of Information Technology Bill, 2014

THE MINISTER OF HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT (SHRIMATI SMRITI ZUBIN IRANI): Sir, I beg to move:

That the Bill to declare certain institutions of information technology to be institutions of national importance, with a view to develop new knowledge in information technology and to provide manpower of global standards for the information technology industry and to provide for certain other matters connected with such institutions or incidental thereto, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

मान्यवर, आपके माध्यम से सदन के सामने मैं यह निवेदन रखना चाहूंगी कि ट्रिपल आईटी, ग्वालियर, इलाहाबाद, जबलपुर और कांचीपुरम के छात्रों को इस सदन के माध्यम से विद्या का आशीर्वाद प्राप्त हो। यह तो पूरी दुनिया ने माना है कि सॉफ्टवेयर डेवलपमेंट में हिन्दुस्तानियों ने एक अहम भूमिका विश्व भर में अदा की है, लेकिन यह भी एक सत्य है कि हार्डवेयर प्रॉडक्शन आज भी हमारे देश के लिए एक चुनौती बनी हुई है।

सर, आपके माध्यम से इस सदन में यह कहते हुए मुझे बहुत प्रसन्नता है कि प्रधान मंत्री जी के "डिजिटल इंडिया" और "मेक इन इंडिया" के आह्वान के बाद कई भारतीय ऐसे हैं, जो भारत लौट रहे हैं ताकि वे हार्डवेयर इंडस्ट्रीज में अपनी मैनुफैक्चरिंग शुरू कर सकें। इसलिए आज जब मैं इस बिल को आपके माध्यम से इस सदन में प्रस्तुत करती हूँ, तब मैं इस चिंता को भी जोड़ती हूँ कि "डिलॉएड" की एक रिपोर्ट में यह पाया गया है कि साल 2020 में यह संभावना उत्पन्न होती है कि भारत का इलेक्ट्रॉनिक्स इम्पोर्ट बिल भारत के ऑयल इम्पोर्ट बिल्स से भी ज्यादा होगा। इसलिए आज भारत को उच्च शिक्षा में कुछ ऐसे संस्थानों की दरकार है, जिनके माध्यम से हमारे छात्रों के बीच नई नॉलेज का संचार हो, हमारी रिसर्च कैपेसिटी और भी सुदृढ़ हो और हम अपनी फैकल्टीज को भी तैयार कर सकें ताकि ग्लोबल स्टैंडर्ड की मैनपावर हमारे देश में राष्ट्र के निर्माण में अपना योगदान दे सके।

मान्यवर, आपके माध्यम से मैं इस सदन के सभी सम्मानित सदस्यों से यह निवेदन करती हूँ कि आज आप अपना मार्गदर्शन एवं योगदान दें ताकि यह बिल आपकी उपस्थिति में पास हो सके।