

*The House reassembled after lunch at two minutes
past two of the clock,*

MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair.*

GOVERNMENT BILL

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Recycling of Ships Bill, 2019. Shri Mansukh Mandaviya to move the Motion for consideration of the Recycling of Ships Bill, 2019.

The Recycling of Ships Bill, 2019

पोत परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री, तथा रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनसुख मांडविया): सर, मैं Recycling of Ships Bill, 2019 लेकर राज्य सभा में आया हूँ। Ship recycling industry, ship building के साथ जुड़ी हुई इंडस्ट्री है। कोई भी ship है, पहले ship बनती है और उसकी एक लाइफ होती है। पहले शिप का डिज़ाइन बनता है, डिज़ाइन के बाद मॉडल बनता है और मॉडल टेस्टिंग सक्सेसफुल होने के बाद उस मॉडल के आधार पर शिप बनाया जाता है। Ships की age 20 से 30 साल होती है और इसके बाद उनको recycle किया जाता है, मतलब break किया जाता है। Ship-building industry दुनिया की हर कंट्री में है और जिनसे coastline जुड़ी हुई है, ज्यादातर उन कंट्रीज में है, लेकिन ship recycling industry सब कंट्रीज में नहीं है। Ship recycle करने के लिए, मतलब ship break करने के लिए हिन्दुस्तान को एक natural opportunity मिली हुई है, क्योंकि हिन्दुस्तान की 7,500 किलोमीटर coastline भी है। हिन्दुस्तान में ship breaking industries डेवलप होने का दूसरा रीज़न यह है कि हमारे समुद्र तट पर Gulf of Cambay, Gulf of Kutch एक natural opportunity है। Gulf of Cambay में एक natural opportunity यह है कि दुनिया का सबसे बड़ा current इस Gulf of Cambay में है and I, myself, belong to Bhavnagar, and the Gulf of Cambay touches Bhavnagar. भावनगर के नजदीक Gulf of Cambay में जब tide आती है, तब पानी की हाइट दस मीटर बनती है। पानी दस मीटर ऊपर आता है और जब tide नहीं रहती है, तब पानी समुद्र तट से दस किलोमीटर दूर चला जाता है। इसका फायदा ship recycling industry को इसलिए हुआ, क्योंकि जब tide आती है और पानी आता है, तो दुनिया के कितने भी बड़े ships क्यों न हो, एक current के आधार पर और draft हिल जाने से वह derrick breach हो जाता है। Derrick breach करना बहुत आवश्यक होता है, क्योंकि ship recycle करना है, ship break करना है, उसके लिए dry dock में लाएं और dry dock बनाने में बहुत खर्च होते हैं। उसके लिए सभी पोर्ट में स्पेस भी enough नहीं होती है। ये सब opportunities India में हैं, खासकर भावनगर में हैं। सर, उसका लाभ इंडिया को यह हुआ कि दुनिया में कुल मिलाकर 53,000 मर्वेन्ट शिप्स हैं, जिनमें से 1,000 शिप्स हर साल

[श्री मनसुख मांडविया]

रिसाइकलिंग के लिए आते हैं, जिनकी breaking की जाती है और उनमें से 300 शिप्स इंडिया में रिसाइकल होते हैं। मतलब, वर्ल्ड के 30 परसेंट शिप्स की रिसाइकलिंग इंडिया में होती है। यह रिसाइकलिंग इंडिया में चार जगहों पर होती है। यह थोड़ी-सी केरल में भी होती है, मुम्बई पोर्ट पर होती है, कोलकाता पोर्ट पर होती है और गुजरात के अलंग में सबसे ज्यादा होती है। इंडिया में कुल मिलाकर जितनी शिप रिसाइकलिंग इंडस्ट्रीज़ हैं, उनमें से 99 प्रतिशत गुजरात में भावनगर के अलंग में हैं। अलंग में कुल मिलाकर 131 यार्ड्स हैं, जिनको हम प्लॉट बोलते हैं।

सर, मेरा यह सौभाग्य है कि मैं भावनगर से आता हूँ और वहाँ के 35,000 से लेकर 40,000 लोग इस इंडस्ट्री में employment के लिए आते हैं और इसमें वे लोग काम करते हैं। इस देश में यह इंडस्ट्री हमारे लिए इसलिए महत्वपूर्ण है, क्योंकि इसमें से हमें बहुत सारी चीज़ें प्राप्त होती हैं। देश में स्टील की जितनी requirement है, उसमें से 10 परसेंट स्टील इस इंडस्ट्री से मिल जाती है। सर, अगर एक टन स्टील बनाना है, तो उसके लिए 6 से 10 टन कोयला जलाया जाता है और तब जाकर एक टन स्टील मिलती है। यह इंडस्ट्री हमें यह opportunity देती है कि देश की requirement 10 परसेंट स्टील सिर्फ recycling industry से मिलता है। इसके अलावा, वहाँ employment generate होता है और वहाँ से ऐसी कई चीज़ें निकलती हैं, जिनकी एक बड़ी मार्केट है। इस प्रकार, कुल मिलाकर दो लाख से ढाई लाख लोगों को डायरेक्ट या इनडायरेक्ट रूप से इस रिसाइकलिंग इंडस्ट्री से जॉब मिलती है।

सर, मैं यह बिल इसलिए लेकर आया हूँ, क्योंकि जब रिसाइकलिंग इंडस्ट्री में शिप रिसाइकल होने के लिए आती है, तो उसमें दो विषय सबसे महत्वपूर्ण होते हैं। पहला विषय है, लेबर सेफ्टी। उस इंडस्ट्री में लेबर को शिफ्ट में काम करना होता है, उसे शिप को तोड़ना होता है, break करना होता है, इसलिए उसमें लेबर सेफ्टी एक महत्वपूर्ण विषय है। दूसरा विषय है, environment. चूंकि किसी शिप में कई hazardous चीज़ें भी आ जाती हैं और अगर उसका removal system ठीक न हो, तो उससे environment को नुकसान होता है। पहले देश में ऐसा होता था। जब शिप इंडस्ट्री वर्ष 1983 में अलंग में स्टार्ट हुई, तो उसके बाद कई PIL सुप्रीम कोर्ट में दायर की गयी। उनमें से कई PIL लेबर सेफ्टी के लिए होती थी। कई बार इस इंडस्ट्री के environmentally sound न होने के कारण, उसको environmentally sound करने के लिए सुप्रीम कोर्ट में PIL दायर की जाती थी और उस पर सुनवाई होती थी। ऐसी स्थिति में, सुप्रीम कोर्ट ने 2013 में comprehensive guidelines दी कि यहाँ पर लेबर के लिए इस टाइप की व्यवस्था करनी चाहिए, यार्ड में hazardous चीज़ों का removal system होना चाहिए और उसकी सेफ्टी के लिए यह होना चाहिए। उसने इसी तरह का एक frame-work दिया था। उसके आधार पर एक कोड बना था। उस कोड के आधार पर यह इंडस्ट्री आज के दिन चल रही है। उसका कानूनी प्रावधान करना है, उसको rectify करना है। एक विषय तो यह था।

दूसरा विषय यह था कि शिपिंग इंडस्ट्री एक इंटरनेशनल इंडस्ट्री है और International Maritime Organisation international Shipping Ministry को co-ordinate करता है, उसको regulate भी करता है। सारी दुनिया में शिप रीसाइकिल कैसे होना चाहिए, इसके लिए उसने 2009 में एक 'हांगकांग कन्वेंशन' पास किया था। हांगकांग कन्वेंशन ने कुल मिलाकर लेबर सेफ्टी के लिए और रीसाइकिलिंग यार्ड कैसा environmentally sound होना चाहिए, उसके लिए गाइडलाइंस दी थी। इन गाइडलाइंस को मानने से हरेक यूरोपियन कंट्री- जिसमें hazardous चीजें हैं या ये सब चीजें हैं, इन सबको यार्ड में कैसे रीसाइकिल करना चाहिए, उसके लिए उसने गाइडलाइंस दी। ये गाइडलाइंस दो टाइप्स की थी। एक, जब शिप बनता है, तब उसमें कौन सी hazardous चीजें हैं, उनकी एक inventory कैसे बनायी जाए, रखी जाये और दूसरा, यह शिप जब ब्रेकिंग के लिए आता है, रीसाइकिल होने के लिए आता है, तब उसको किस कंडीशन में, कैसी स्थिति में रीसाइकिल करना है। ये गाइडलाइंस उसने विस्तार से दी थी। ये गाइडलाइंस दुनिया की सभी रीसाइकिलिंग करने वाली इंडस्ट्रीज मानें और इनको मानने से एक environmentally sound atmosphere खड़ा होगा। लेबर सेफ्टी कैसे सुनिश्चित की जाए, लेबर्स की health कैसे सुनिश्चित की जाए, उसके संदर्भ में भी उन्होंने गाइडलाइन्स दी थी, और इन गाइडलाइन्स को मानने से हमें यह फायदा होगा कि दुनिया से शिप recycle के लिए इण्डिया में आएगा और इण्डिया में recycling होगी, इण्डिया में recycling होने से employment generate होगा और हमारी requirement भी fulfill होगी। इस दृष्टि से Hong Kong Convention को rectify करने के लिए और Supreme Court की गाइडलाइन्स के आधार पर बने हुए Ship Breaking Code को कानूनी प्रावधान करने के लिए मैं इस बिल को लेकर आया हूँ। मैं राज्य सभा के सभी सांसदों से विनती करता हूँ कि सभी इस पर चर्चा करें और उसके आधार पर बिल पारित करें।

The question was proposed.

DR. AMEE YAJNIK (Gujarat): Mr. Deputy Chairman, Sir, the Bill is a welcome step as far as the ship recycling industry is concerned. Recycling is demolishing, breaking the ship, destroying the ship, which has come to the end of its life. That is why this Bill has become necessary. I am thankful to the hon. Minister for bringing the Hong Kong Convention. But, I would beg to differ here because the Hong Kong Convention is quite weak on the safety of workers, on labour standards and also the environment measures. I will come to that point when I just address that particular issue.

Sir, the ship breaking industry is considered to be a labour intensive industry. It is also considered to be the most dangerous industry in the world. You will find a number of studies—by several NGOs also—and I don't want to go into them.

[Dr. Amee Yajnik]

But the Bill here has come in a very detailed form. There are three or four issues which I would like to bring to the notice of the hon. Minister. If they can be amended, if these inputs can be incorporated, whether in the Bill or by way of rules, then it would become a proper document for the safety of workers, safety of environment as well as on how to treat the waste that comes out of ship breaking by way of a 'waste trade law'.

The industry, in 1983 came to a little light and Gujarat has the largest ship building yard which is running on a patch of ten kilometers along the coast-line. The hon. Minister mentioned 131 ship breaking yards over the 'plots' which are rented out by the Gujarat Maritime Board on a lease basis. I think, there are more than 150 now. I may be wrong, the figures can be corrected.

Sir, the issue is not of bringing this Bill in a comprehensive way. There is too much of a kind of an overlapping when you talk of national authority, the competent authority and various agencies- which are already operating on the ground. Three issues rule this industry. One is, the ships that come to this place. Maybe, because Bhavnagar happens to be a place where beach tide is of an important factor; after it comes in the territorial waters you can just pull it and bring it there and park it on one of the plots. The first is breaking of the ship; the arena has to be in conformity with the environmental norms because when the ship is being broken, the most important issue that comes is the toxic and hazardous waste. The hon. Minister mentioned the Hong Kong Convention and forgot to mention the Basel Convention. The Basel Convention is the basic one which introduced the toxic substances in the Convention and India is a signatory to the Basel Convention. The Hong Kong Convention is of a recent time, of 2009, which has ignored a lot of issues. The hon. Minister should see the clauses of the Hong Kong Convention which is today issuing statement of compliance to every ship owner who breaks the ship in the plot. It has given as many as fifty statements of compliance to the Bhavnagar Shipping plots for breaking the ships. But the Convention is very, very diluted. It does not take care of the safety of workers. It does not take into account the environmental safety in that area and also does not mention the waste trade which is happening. When a ship is broken, today the workers are being given some kind of a training because they use gas cutters, they use machines. Several

matters have gone to the High Court of Gujarat and also travelled to the hon. Apex Court. A ship which came had a lot of asbestos content and the workers were afflicted with asbestosis and today also, a study says that one worker out of ten is afflicted with asbestosis. It is an occupational hazard and the National Institute of Occupational Hazard has not been able to deal with this and the workers go on suffering asbestosis. Also, recently, a documentary film was filmed on a ship that had a gas tanker, and the gas tanker had high mercury levels and there was the issue of mercury. I would like to know whether it was being treated. The issues also had come to the fore and that is why workers' safety becomes very important. It is not giving masks to them, it is not giving proper equipment, but it is a ship breaking industry. Sir, we are breaking a ship which is 25 years old or maybe 30 years old because that is out of limit. There are gas tankers. They come from outside and that is where the safety measures in a proper environment need to be taken care of. When ship is being broken, the environmental waste that goes out into the environment is equally hazardous and so there is no clearance of Environment Ministry mentioned here. The Maritime Board is the agency, the Pollution Control Board is the agency and also the Environment Ministry will come into the picture. I would request the hon. Minister to see that the Environment Ministry is also brought in here in order to see what kind of environment clearances are being given to the ship industry. After the wood has been taken, things from the ship are sold. The iron, metal, whatever useful things are left need to be traded as a waste. Are there any laws for the waste trade that is missing in this? I would like to draw the attention of the hon. Minister to this. The definition mentions 'any ship'. The ship which is registered in India comes to the ship plot. There are instances and instances; when the ship comes to the shore of a country, it has a flag, the flag of a country from where it comes. The European Union has got very stringent environmental standards. It has got very strict standards for the workers who break the ships and now they have moved to South Asia because we have got low environmental standards, safety standards. Though we are a member of the International Labour Organisation, we have still not been able to give workers the safety that is required as per the Factories Act. That is why South Asia patch has got the highest number of shipyards, but the European Union says that if the ship has a European flag, it will not be subjected to demolition in these countries because

[Dr. Amee Yajnik]

they have low environmental standards. This aspect has to be taken into account by the hon. Minister which is not reflecting anywhere. But what happens, Sir? Where is the loophole? The ship gets sold and resold and gets a flag of a very small island which is not known. It is very difficult to find out where the small island is situated in the world, and the ship is bearing the flag when it comes to the shores of Gujarat. Right now also, maybe subject to correction, the hon. Minister may say that on the shores of Bhavnagar, where the ship that is lying there, Platinum, it is practically not being able to be tugged to the island, where it is registered, it is a very small island, and maybe the matter is alive in the Apex Court, but there is hazardous material in that. Neither can it be broken because of environment measures nor is there a law for this and so the ship is there completely tilted, cannot be taken away, cannot be broken. So, what happens to this kind of ship that is brought? So, the flag of the ship needs to be somewhere put in the Bill so that the authorities are able to find out the correct place from where the ship has come, how many countries the ship has travelled, and how it has landed here. So, the onus also goes on to the ship breaking facility which is buying the ship. How would the ship owner depend on the documents? Sir, this aspect needs to be taken into account as it is not mentioned anywhere in the Bill.

Sir, another aspect to which I would like to draw the attention of the hon. Minister is that he has mentioned that there would be a survey. Who does the survey? How is it done, because survey would entail a number of things? I am saying this because a ship is a kind of a small living town floating on the seas, whether it is seven seas or ocean, and it has got every other system within. So, how would you treat this? How would you do this? It is mentioned very vaguely in the Bill. Sir, survey is not practically defined, step-by-step, as to who would be the surveying authority, will that authority be coordinating with all the concerned agencies, be it the Ministry of Environment, Forest and Climate Change, expert surveyors who would be doing engine oil part or chemical part or storage part or material that is broken and the treatment of it and will it issue a certificate which would be renewed of how long the ship has been in use, etc.? So, I think, Sir, it is an important issue that ultimately spills in the arena of courts and the courts would then ask for technical inputs, etc. And, that is where, I think, the hon. Minister has

to look into it. This loophole has to be plugged and the Bill has to be amended accordingly.

Sir, another thing is this. One simple line has been mentioned under Clause 15 that 'adequate measures for safety of workers.' Sir, it cannot be as vague as it can be in the Factories Act. You have to spell it out. You have to contextualize. These workers are doing specialized work in ship breaking. They cannot be termed or put at par with other workers. So, just providing a mask or some kind of equipment will not solve the problem. If you visualize the scene of a ship breaking platform, one will find cylinders and cylinders, because you need gas cutters to break ships. That is why these workers need to have all kinds of definitions to be incorporated in the Bill with regard to safety, training, etc. And, Sir, most of the time, the hon. Minister would agree that there are migrant workers coming from other parts of the country to Gujarat, Mumbai or Andhra Pradesh or other coastline where ships come for ship breaking. So, when these migrant workers come, they do not have documents or proof. This needs to be incorporated as far as workers are concerned. They have to be treated as a separate class of workers. Sir, this is one part of the survey.

Sir, another important part is this. The hon. Minister has just said that the onus lies on the ship owner or the owner of ship breaking facility who owns the plot. He will manage the environment and safety standards as per the environmental law. Sir, when it comes to environmental law, we talk of the Air Act, we talk of the Water Act, we are also talking about groundwater, we are also talking about ocean waters practically spoiled because pollutants of waste goes into sea and ocean waters. We are talking of flora and fauna. We are also talking of vegetation around and we are also talking about latest umbrella Act on environment. Sir, we also have all kinds of biomedical waste, domestic, kitchen and municipal waste. So, there should be a proper legislation or guidelines for ship breaking, ship recycling waste. There should be another classification which has not been classified. So, what kind of waste that remains as sediment or residue should be treated. Who would be taking it? How are you going to treat it are the aspects to be looked into. I am saying this because this side of developing world is now being used as dumping ground for all these kinds of activities.

[Dr. Amee Yajnik]

Another aspect I wish to bring to the notice of the hon. Minister is the environment as it is becoming very difficult proposition to define what do you mean by 'safe and environmentally sound removal management of hazardous material.' And, Sir, environmental damage is also not defined. Environmental damage has to be quantified, has also to be qualified in order to bring what kind of damage is this, who pays for these damages, etc.; maybe, there is a polluter-based principle in effect. And, who pays in this particular case — whether it is the ship owner or the ship breaker or those who are indulged in these activities. There are a lot of agencies involved in this. So, there has to be some kind of coordinated department which I would request the hon. Minister to see that the Maritime Board, the Pollution Control Board, Environment Board, the waste management agency which you would like to bring into this Bill takes care of this.

Sir, 5 million gross tonnage was there in 2018. Just imagine the amount of tonnage of scrap coming out of ship breaking. And, Alang itself, has almost about 450 ships per year. So, this, I think, needs to be taken care of.

One other aspect is very much missing. And, I would like to request and urge upon the hon. Minister, except if the matter goes to the court, there should be access to these places. There should be some transparency. If it is so good, as it has been shown out to be, then, why not to have a transparency mechanism, so that we can go and have access to these workers and know their problems? If you know the problems, you can address these problems. So, the transparency factor is missing here.

Then, Sir, I was just looking at some of the reports, which say that there are almost 154 shipyards along our coasts. But, there is no waste reception facility anywhere. We are talking about the waste that comes about, but there is no facility that receives this waste. So, I think, that needs to be incorporated, whether in the Bill or in the rules.

Another thing I would like to touch upon is that much has been made out of the Hong Kong Convention. I would request the hon. Minister that those provisions are a little diluted. Kindly take into account the workers' safety, which is the most important, because it is a labour-intensive industry.

Thank you very much, Sir.

श्री अश्वनी वैष्णव (ओडिशा): उपसभापति महोदय, मैं The Recycling of Ships Bill, 2019 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मेरे इस presentation के चार पार्ट्स होंगे। पहला पार्ट है - इस इंडस्ट्री की ओर इस बिल की importance क्या है? दूसरा, जो concerns हैं, जैसे माननीय सदस्य अमी जी ने points raise किए हैं और उसके अलावा भी कई जगह points raise हुए हैं, यह second part रहेगा। थर्ड पार्ट रहेगा - मैं ओडिशा से आता हूँ, ओडिशा मेरी कर्मभूमि है, तो किस तरह से इस इंडस्ट्री को ओडिशा में develop किया जाएगा? आपके जरिए मैं इस प्वाइंट में माननीय मंत्री जी से रिक्वेस्ट करूंगा और चौथा प्वाइंट है कि इस इंडस्ट्री को कैसे develop किया जाए, जिससे और employment generate हो।

सर, मैं सबसे माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि इतनी important industry, जिसमें आज की तारीख में भी employment बहुत है और इसका potential तो इससे भी कई गुणा ज्यादा है, इस इंडस्ट्री को ऑर्गनाइज करने के लिए, इस इंडस्ट्री को सिस्टमाइज करने के लिए माननीय मंत्री जी इस बिल को लेकर आए हैं। मैं उनका स्वागत करता हूँ और धन्यवाद देता हूँ और मैं सभी सदस्यों से रिक्वेस्ट करूंगा कि इसको unanimously पास करें।

सर, इंडस्ट्री की importance क्या है? कोई भी शिप almost एक floating town होता है। इसका डिज़ाइन बड़ा interesting होता है। एक शिप के अंदर, आप इमेजिन कीजिए कि 15-20 हजार की population के टाउन के लिए जितनी पावर चाहिए होती है, उसमें उतनी पावर जेनरेशन होती है। कई-कई किलोमीटर लम्बी plumbing की लाइन होती है, water supply की लाइन होती है। इतने interesting तरीके से शिप की blasting की जाती है, मतलब उसके अंदर पानी भरना, पानी डालना, किस तरह से उसको balance किया जाए, शिप कभी एकदम बीच में से न टूट जाए या ऐसे न टूट जाए, यह बहुत ही complex और बहुत interesting तरीका होता है। In fact, दुनिया भर में कुल मिलाकर कुछ गिनी-चुनी कंपनियां हैं, जो कि एक शिप को डिज़ाइन करती हैं। हर कोई डिज़ाइन करना भी मुश्किल है। एक-एक डिज़ाइन के डॉक्यूमेंट इतने मोटे होते हैं, एक के बाद एक लेयर, इसका डिज़ाइन इतना complex होता है। जो चीज़ बनाने में इतनी complex है, उसको तोड़ना भी उतना ही complex होगा। शिप में करीब-करीब 50-60 परसेंट स्टील होता है, copper होता है, galvanized iron होता है, copper के wires, cables होते हैं और इस तरह की जो चीज़ें हैं, उन सभी का अच्छे से सदुपयोग हो सकता है, उनकी recycling हो सकती है।

सर, आज इंडस्ट्री में जाता circular economy का एक बहुत अच्छा concept चल

[श्री अश्वनी वैष्णव]

रहा है। Circular economy क्या है? Circular economy में, एक simple सा concept है, वे जमाने गए जब हम सोचते थे कि हमारे पास अथाह संसाधन रहेंगे, सारे के सारे resources कभी खत्म नहीं होंगे। Population बहुत बढ़ चुकी है। दुनिया भर की population करीब सात - साढ़े सात बिलियन पहुंच चुकी है। ऐसी परिस्थिति में अगर समाज को, अर्थ को, प्लेनेट को बचाना है, तो अपने को हर जगह चाहे वह मशीनरी हो, चाहे वे vehicles हों, चाहे equipments हों, चाहे पानी हो, चाहे प्लास्टिक हो, कुछ भी हो, उसको जितना हो सके, हम recycle करें, तो circular economy के concept में कहा जाता है कि जो कुछ भी अपने पास है, उसको किस तरह से recycle करें। Recycle करने से उसका किस तरह से proper use कर सकें।

Ship recycling industry आज की नहीं है, यह बहुत पुरानी industry है और करीब-करीब 80-90 साल पुरानी इंडस्ट्री है। इस 80-90 साल पुरानी इंडस्ट्री में, कई phases आए। एक शुरुआती phase था, जब केवल यूके, यूएस, जापान, इनके जो अच्छे ports होते थे, टोकियो जैसे शहर का पोर्ट, केवल उस पोर्ट में यह काम होता था। लंदन जैसा पोर्ट है, केवल उसी में recycling होती थी। लेकिन धीरे-धीरे शिप का आकार बढ़ा होने लगा। सर, किसी ज़माने में 40 हजार टन का जो शिप होता था, उसको सबसे बड़ा शिप मानते थे। धीरे-धीरे ऐसी कंडिशन आ गई है, आज की तारीख में साढ़े तीन लाख टन के शिप होते हैं, Valemax. सर, इतना बड़ा शिप होता है। आप उसका अंदाजा लगाइए, अगर एक लाख टन का शिप है, तो उसके अंदर करीब-करीब पांच हजार ट्रक के बराबर एक शिप में माल जाता है। इतने बड़े-बड़े शिप्स हैं, इतनी complex है। जब शिप्स की complexity बढ़ी और आकार बढ़ा तो जो सिटी से पोर्ट जुड़े हुए थे, उनसे दूर हटकर दूसरे पोर्ट में जाने लगे। जब इस तरह के पोर्ट्स में गए, तो पोर्ट में उसको कैसे तोड़ा जाए, उसकी technology develop होने लगी। विशेषकर जो एक geographic advantage होता है, इसके बारे में माननीय मंत्री जी ने बताया है।

सर, coast दो-तीन तरह के होते हैं। एक कोस्ट ऐसा होता है कि यह आपकी जमीन है और यह समुद्र है, तो सीधा एकदम नीचे चला जाता है। वह कोस्ट पोर्ट के हिसाब से बहुत बढ़िया होता है, लेकिन एक कोस्ट ऐसे होते हैं, जो थोड़े shallow होते हैं, जिनमें एक shelf सी बनती है कि जब tide आती है, ज्वार आता है, तब इसमें पानी रहता है और जब ज्वार चला जाता है, तब यह dry बन जाता है, बालेश्वर में है, चांदीपुर में है या भावनगर के अलंग में है। इस तरह से इंडिया में करीब-करीब 15-16 जगह पर कोस्ट्स हैं। ऐसे कोस्ट में बड़ी शिप को पानी के साथ लेकर आ गए, tide के साथ लेकर आ गए, जब tide चली गई, तो ship की जमीन पर beaching हो जाती है। जब एक बार वह beach हो जाती है, तो उसको stable करके, फिर उसके ऊपर क्रेन लगाकर, पूरा folding लगाकर, सब कुछ लगाकर उसका ठीक से planning किया जाता है।

सर, जब शिप्स बड़ी होने लगी, तो यह इंडस्ट्री ऐसी जगह पर shift हुई, जहां पर geographical advantage है और दूसरी जहां पर labour का advantage रहा, क्योंकि यह इंडस्ट्री बहुत ही labour-intensive है। आप शिप को ऐसे ही आसानी से नहीं काट सकते हैं। इसको तोड़ने के लिए, शिप को recycle करने के लिए पूरी planning करनी पड़ती है। उसके लिए पूरी planning करके, properly labour लगाकर, gas cutters लगाकर, welders लगाकर, scaffolding और क्रैन्स लगाकर, जो मैटीरियल ले जाने के लिए बोट्स हैं, उन सबको लगाकर शिप इंडस्ट्री डेवलप हुई और आज की तारीख में recycling industry कुल मिलाकर पांच बड़े सेंटर्स में समाहित है। हमारे हिन्दुस्तान में अलग ही इसका सबसे बड़ा सेंटर है, जैसा कि मंत्री जी ने कहा है कि 30 per cent of the world's ship recycling यही पर होती है।

सर, हमारे सामने सबसे बड़ा competition तुर्की से आ रहा है। तुर्की ने इस इंडस्ट्री की वैल्यू समझी है। सर, यह उसने circular economy से समझी है। अगर आप आज एक टन स्टील बनाते हैं, तो आपको डेढ़ टन से ज्यादा iron ore चाहिए और दो टन coal चाहिए। आपको अगर इतने संसाधन यूज करने पड़ेंगे, तो आपकी निर्भरता बाकी देशों पर हो जाती है। हमें शिप से स्टील मिल रहा है, इसकी क्वालिटी भी अच्छी है, उसको अगर remelt किया जाए, उसको reuse किया जाए, तो वह अपने आप में बहुत cost-effective है और प्राकृतिक संसाधनों का अच्छा replacement है।

इस importance को समझकर तुर्की सरकार ने systematically वहां पर ship recycling के लिए बहुत investment किया है। वहां पर जितना private sector ने काम किया, उससे तीन-चार गुणा सरकार ने काम किया है। वहां पर काम करके एक proper, systematic, जैसा कि डा. अमी याज्ञिक ने कहा Basel Convention को शुरू से ध्यान में रखते हुए, इस तरह के मैजर्स लिए गए कि वह आज तुर्की की इंडस्ट्री one of the best industry हो गई।

ऐसा होने से आज मार्केट के लिए बहुत कम्पीटिशन बढ़ा है। यह कम्पीटिशन इसलिए बढ़ा है, जैसा कि माननीय मंत्री जी ने कहा है कि 55 हजार के आसपास टोटल शिप्स हैं, global fleet में हैं, उसमें से एक हजार शिप्स हर वर्ष अपनी लाइफ खत्म करती हैं और recycling के लिए आती हैं। इन हजार शिप्स में से कम से कम 500-600 शिप्स की मार्केट को कौन उठाये, उसके लिए कम्पीटिशन चलता रहता है। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने एक framework लाकर इस इंडस्ट्री का इंडिया में कैसे डेवलपमेंट हो सके और कैसे इससे रोजगार पैदा हो सके, उसके लिए इन्होंने यह कदम लिया है।

सर, अलग के शिप्स ब्रेकिंग सेंटर में, एरिया में करीब डेढ़ लाख के आसपास direct and indirect employment है।

[श्री अश्वनी वैष्णव]

उपसभापति जी, यह काफी बड़ी संख्या है। एक जिले में लगभग 14-15 लाख लोग होते हैं। इसका मतलब है कि इतनी बड़ी जनसंख्या को इससे रोजगार मिल रहा है। आप जाकर देखिए, वहां कितनी सारी इसकी ancillary industries चल रही हैं। मैं वहां कई बार जाता हूं। वहां आपको एक के बाद एक, steel की recycling industries मिलेंगी, पाइप्स की इंडस्ट्रीज मिलेंगी, electronics items और फर्नीचर की इंडस्ट्रीज मिलेंगी। फर्नीचर बहुत अच्छा होता है। वहां पर आपको खूब सारे recycling के छोटे-छोटे units मिलेंगे। यह जो economy का trend है, global shipping industries का trend है, उसमें यह बिल बहुत important है। यह industry बहुत important है और मंत्री जी ने यह बहुत ही सामयिक पहल की है। अकेले हिन्दुस्तान में इस industry का size 5,000 करोड़ रुपए के आस-पास है।

महोदय, मैं एक और पॉइंट बताना चाहूंगा। एक ज़माना था, कोई भी बैंक किसी भी शिपिंग इंडस्ट्री को या फिर किसी हेंवी इक्विपमेंट इंडस्ट्री को जब फंडिंग करता था या लोन देता था, तब वह यह नहीं पूछता था कि आप इसकी end of life कैसे करेंगे, लेकिन पिछले करीब 15 साल से ट्रेंड आया है कि फायनेंस करते वक्त ही शिप ओनर्स से कमिटमेंट लिया जाता है, लोन के एग्रीमेंट में साइन कराए जाते हैं कि आप इसे रिस्पॉसिबल तरीके से रीसाइकल करेंगे। जब इंडस्ट्री की डायरेक्शन ऐसी है, तो क्यों न हम उसी डायरेक्शन के साथ जुड़कर इस तरह से सिस्टम बनाएं और ऐसा फ्रेमवर्क बनाएं जिससे कि हमें एडवांटेज मिले। इस बिल के जरिए से वही एक प्रयत्न किया गया है।

महोदय, ऑनरेबल डा. अमी याज्ञिक जी ने बोला कि हांगकांग कन्वेंशन weak है, माना कि हांगकांग कन्वेंशन वीक है, लेकिन मैं आपको एक बहुत अच्छी बात बताना चाहता हूं कि 131 या 135 के आसपास अलंग में जो प्लॉट्स हैं, उनमें से करीब 80 प्लॉट्स ने कानून बनने से पहले ही हांगकांग कन्वेंशन के सारे के सारे प्रोविजन्स को अपने आप लागू किया। यह बहुत ही बड़ी बात है। एक अच्छे विज़न की बात है और इसके लिए उस एरिया के पब्लिक रिप्रेजेंटेटिव्स, इंडस्ट्रीज और गवर्नमेंट, इन सबको धन्यवाद देना चाहिए कि वे इस इंडस्ट्री को कानून से पहले और आगे लेकर गए। यह बहुत ही अच्छी पहल है। मेरे हिसाब से इस बिल की importance है, यह सामयिक है और पूरी इंडस्ट्री की ग्रोथ के लिए इसे जरूर पास करना चाहिए।

महोदय, presentation के second part में जो concerns raise किए जाते हैं, उस बारे में बताते हुए मैं कहना चाहता हूं कि कई बार loosely हम यह word use करते हैं कि क्या हम हिन्दुस्तान को dumping yard बना रहे हैं? सर, ऐसा नहीं है। जो चार सबसे बड़े concerns हैं, उनमें सबसे बड़ा concern होता है कि क्या हम अपने देश को dumping yard बना रहे हैं? मैं कहना चाहता हूं कि नहीं। इसमें dumping yard बनाने

की कोई बात नहीं है। आज अगर आप बड़ी क्रेन लीजिए, चाहे शिप लीजिए, चाहे रेलवे का लोकोमोटिव लीजिए, सबकी recycling होती है, केवल हिन्दुस्तान में नहीं, बल्कि दुनिया भर में होती है। हम जब सोच रहे हैं कि क्या हम अपने देश को डम्पिंग यार्ड बना रहे हैं, तो मैं माननीय मंत्री जी को आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि आज की तारीख में US और Canada, हमारे सबसे बड़े competitor बनने वाले हैं। मैं माननीय मंत्री जी से भी निवेदन करूंगा कि वे डिपार्टमेंट के माध्यम से इस बात की स्टडी कराएं।

महोदय, मैं बताना चाहता हूँ कि अमेरिका ने अपने सात या आठ स्पॉट identify किए हैं, जहां पर वे जितनी भी sophisticated ships हैं, उन्हें ले जाकर recycling start करना चाहते हैं। यह dumping yard नहीं है, बल्कि बहुत बड़ा employment का एक source है। इसे tap करना चाहिए, इसे develop करना चाहिए और इसे grow कराना चाहिए।

महोदय, एक जमाना था जब manufacturing के लिए लोग बोलते थे कि manufacturing तो polluting है, ऐसा है, वैसा है। ऐसा करने के कारण अमेरिका जैसी इतनी बड़ी economy hollow हो गई। वहां से सारा का सारा manufacturing base दूसरी countries में shift हो गया। अतः हमें वैसी गलती नहीं करनी चाहिए। आज हमारे पास समय है। हम इस इंडस्ट्री को develop करें, तो हम कम से कम 5 लाख लोगों को direct employment दे सकते हैं, यानी लगभग 20 लाख लोग इस पर गुजारा कर सकते हैं।

महोदय, दूसरा point, hazardous waste के संबंध में कहा गया। करीब-करीब 15-20 सालों में एक अच्छी प्रथा develop हुई, जिसे green passport कहते हैं। इसमें बहुत सीधी सी बात है कि किसी भी शिप में क्या hazardous material construction के time में लग रहा है। उस material की inventory बना ली जाए, फिर उसकी life cycle पर monitoring की जाए। मैडम ने asbestos की बात कही, वह बहुत पुरानी बात है। अब asbestos करीब-करीब किसी जगह use नहीं होता, न लोकोमोटिव में, न शिपिंग में और न घरों में use होता है। वे जमाने गए। अब construction की technology बहुत change हो गई है। अतः उनकी inventory बनाकर green passport use करके, अगर hazardous material की proper accounting रखें और उसका proper disposal हो, तो यह बहुत बड़ा concern नहीं है।

महोदय, थर्ड और जो सबसे बड़ा कंसर्न है- safety of workers का, इसमें मेरी अपनी जो सोच है और जो अपना experience है, उसके हिसाब से जितनी importance training की है, उतनी और किसी चीज की नहीं है। अगर हम अपने workers को बताते हैं कि height पर किस तरह से रहना है, sling कैसे पहननी है और बिना हेलमेट के बाहर निकलना ही नहीं है। किस तरह से प्रोटेक्टिव जैकेट पहननी है, किस तरह से ग्लव्स

[श्री अश्वनी वैष्णव]

पहनने हैं? अगर हम अपने लोगों को ये चीज़ें सिखा देंगे तो मुझे लगता है कि उससे 80-90 परसेंट प्रॉब्लम सौल्व हो जाएंगी। यह मेरा इंडस्ट्री का पर्सनल एक्सपीरिएंस है। यह एक मेज़र कंसर्न है, जिसको एड्रेस किया गया है और इसको अच्छी तरह से solve किया भी जा सकता है।

महोदय, चौथा कंसर्न environmental impact का आता है। सर, environmental impact के लिए मेरे हिसाब से अगर कोई भी चीज़ एक mitigated way में, एक प्लान्ड वे में की जाए, तो उसको मैनेज किया जा सकता है।

ऑनरेबल अमी जी ने तीन प्वाइंट्स और बोले हैं। उन्होंने एक बात तो फ्लैग की कही है कि किसी छोटे-से आइलैंड का फ्लैग लग जाता है। आपकी बात सही है कि किसी भी छोटे-से आइलैंड का फ्लैग लग जाता है, लेकिन शिप की कंपलीट लाइफसाइकल उसके इंश्योरेंस के डॉक्युमेंट्स में और उसकी ऑनरशिप के डॉक्युमेंट्स में हमेशा मौजूद रहते हैं, जिसकी वजह से वह शिप कहाँ बना, वह सारी बात सबको पता चल जाती है। इसके अतिरिक्त उसके कंस्ट्रक्शन का डिज़ाइन, उसका मैप, उसका प्लान, ये सब भी कम्प्लीटली नजर में आ जाते हैं।

महोदय, पाँचवाँ प्वाइंट survey पर है। मैं यह कहना चाहूंगा कि सर्वे में इस तरह की एजेंसीज इनवोल्व हैं, जैसे - IRS है, DNV है एवं IMO से ऑथराइज्ड बहुत सारी एजेंसीज हैं, जो कि बहुत डिटेल्ड सर्वे करके अच्छी रिपोर्ट देती हैं। इस तरह से इंडस्ट्री के विरोध में एनजीओज जो मेज़र कंसर्न्स लाते हैं या अन्य लोग लाते हैं, मेरे हिसाब से उनको एड्रेस करके आगे बढ़ा जा सकता है। सर, मुझे कहा गया है कि मैं थोड़ा ज्यादा समय लूं, इसलिए मैं आराम से अपनी बात कह रहा हूँ।

श्री उपसभापति: आपका समय बीस मिनट का है। आपको पार्टी ने जो समय दिया है, वह बीस मिनट है।

श्री अश्वनी वैष्णव: धन्यवाद।

महोदय, मैं अपने presentation के तीसरे पार्ट पर आता हूँ। ओडिशा मेरी कर्मभूमि है। वहाँ का बहुत पुराना मेरिटाइम इतिहास है। ओडिशा से इंडोनेशिया, श्रीलंका, मलेशिया जैसी कितनी ही जगहों पर आज से हजार, डेढ़ हजार साल पहले, जब वहाँ पर कलिंगन एंपायर था, तब भी शिप्स जाते थे। मुझे बालेश्वर में काम करने का, सेवा करने का मौका मिला था। वहाँ पर पुराने ताड़पत्रों पर लिखा हुआ है। उनमें 1400 के आसपास के जमाने की डेट लिखी हुई है। उस जमाने की तारीख और भाषा translating to 1400 शिप में क्या-क्या मेटिरियल्स ले जा रहे हैं। उसमें स्पेशियली लोहे की चीज़ें जाती थी, सॉल्ट जाता था, कई तरह के मसाले जाते थे, कई तरह के कपड़े जाते थे। इन सबका जिक्र उन

ताड़पत्रों पर मिलता है। माननीय मंत्री सारंगी जी यहाँ नहीं हैं, उनके एरिया में, उनका जो नीलगिरि एरिया है, उस एरिया में मैंने तहसील में वे ताड़पत्र देखे थे। ओडिशा का इस तरह का इतिहास रहा है।

जिस स्टेट के कल्चर में समुद्र में जाने का हमेशा से इतिहास रहा है, जहाँ की कोस्टलाइन 450 किलोमीटर लंबी है, वहाँ आज shipping industry practically nil है। माननीय मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि किस तरीके से शिप बिल्डिंग और ship recycling, इन दोनों पर ही एक बार अपने डिपार्टमेंट से पूरे ओडिशा की कोस्टलाइन का सर्वे करवाएं। इसके साथ ही इस पर भी थोड़ा-सा ध्यान दें कि इस opportunity को कहाँ पर यूज किया जा सकता है, एम्प्लॉयमेंट कैसे जनरेट की जा सकती है और कैसे इस इंडस्ट्री को ओडिशा में डेवलप किया जा सकता है।

सर, मेरा अगला प्वाइंट कटक को लेकर है। मुझे कटक में भी काम करने का मौका मिला है। किसी जमाने में कटक बहुत बड़ा मेरिटाइम बेस होता था। कटक में "बाली जात्रा" के नाम से हर साल कार्तिक मास की पूर्णिमा वाले दिन पारंपरिक कार्यक्रम मनाया जाता है। इस दिन सब लोग अपने-अपने घरों से शिप्स से निकलते थे। कोई सात महीने बाद लौटता था, कोई आठ महीने बाद लौटता था। आज इस परंपरा की याद में "बाली जात्रा" मनाते थे। मेरा माननीय मंत्री जी से यह निवेदन होगा कि आप इस "बाली जात्रा" को national maritime heritage के रूप में रिकॉग्नाइज़ करें। भारत सरकार इस परंपरा को रिकॉग्नाइज़ करे। मेरा आपके जरिये माननीय मंत्री जी से यह भी निवेदन रहेगा कि एक बार इस परंपरा को रिकॉग्नाइज़ करके इसको और कैसे डेवलप करें, इस पर विचार करना चाहिए।

मेरा अगला प्वाइंट ओडिशा में पोर्ट्स को डेवलप करने को लेकर है। वहाँ की इतनी लंबी कोस्टलाइन में मात्र तीन बड़े पोर्ट्स हैं, जबकि वहाँ बड़े आराम से कम से कम दस बड़े पोर्ट्स हो सकते हैं और वह एरिया पूरे साउथ-ईस्ट एशिया के लिए गेट वे बन सकता है। मेरा निवेदन है, पोर्ट्स को डेवलप करने के लिए मैं आपके माध्यम से आपके डिपार्टमेंट से रिक्वेस्ट करता हूँ कि इनको कैसे डेवलप किया जा सकता है, इस पर विचार करें।

सर, मैं अपने प्रजेन्टेशन के चौथे फाइनल पार्ट पर आता हूँ कि इस इंडस्ट्री की डेवलपमेंट के लिए और क्या किया जा सकता है। मेरे हिसाब से इसमें कम से कम पाँच लाख direct and indirect employment क्रिएट की जा सकती हैं। आज जो डेढ़ से दो लाख का आंकड़ा है, वह पाँच लाख तक पहुंचाया जा सकता है। माननीय मंत्री जी का भी वही विज़न है, प्रधान मंत्री जी का भी वही विज़न है। जब माननीय मोदी जी गुजरात के मुख्य मंत्री थे, तब उन्होंने अलंग के लिए, भावनगर के लिए बहुत काम किया था। उस एरिया के डेवलपमेंट में जिस तरह से एनजीओज़ एकदम पीछे पड़ गए थे कि कैसे इस इंडस्ट्री को खत्म करें, तब उन्होंने प्रो एक्टिव स्टेप्स लेकर इंडस्ट्री को साथ बुलाकर किस

[श्री अश्वनी वैष्णव]

तरह से इसका विकास किया है, वह एक बहुत बड़ा उदाहरण है। मैं माननीय मंत्री जी से बिल के जरिये इस इंडस्ट्री के लिए निवेदन करूंगा कि जितना हो सके इसमें प्रोफेशनल्स को इम्पोर्टेंस दी जाए। Government officials की अपनी बहुत importance है, knowledge का बहुत level है, लेकिन यह इतना technical subject है कि इस technical subject में जो professional agencies हैं, जैसे IRS है, DNV है, Llyod's Register है, अगर ऐसी professional bodies को National Authority और competent authority में रखा जाएगा, तो मैं मानता हूँ कि वह industry के benefit के लिए होगा। इसलिए मेरा निवेदन है कि जब माननीय मंत्री जी रूल बनाएँ, तो प्लीज़ वे इसको ध्यान में रखें।

दूसरी बात, ship की recycling से जो material निकलता है, यह उसकी marketing से related है। आज की तारीख में standardization नहीं है। जब आप वहाँ पर कुछ भी सामान लेने जाते हैं, तो बड़ा मुश्किल हो जाता है कि इसका source क्या है, इसका certification क्या है, इसकी value क्या है, इसकी quality कैसी है। अगर इसके standardization के लिए एक step लिया जाए। जैसे पाइप है, तो इतने इंच का डायामेटर है, इतनी length है, इतना material है, तो इसके ऊपर standardization agency की एक seal लगे। इससे जो खरीदने वाला आएगा, उसका confidence बहुत बढ़ेगा और value भी ज्यादा आएगी।

Marketing में ही e-market place आज की सच्चाई है, चाहे वह Amazon हो, Flipkart हो, चाहे कुछ भी हो। इस industry में Mjunction एक बहुत important electronic platform है। MSTC, जो भारत सरकार का उपक्रम है, उसका भी e-market place create करने में बहुत बड़ा role है। इनको इसमें कैसे rope in किया जाए, जिससे कि दूरदराज के एरिया के लोग भी यह material खरीद सकें, इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

तीसरी बात यह है कि वहाँ common facilities की बहुत जरूरत है। जब भी आप उस एरिया में जाते हैं, तो बड़ी crane के लिए आज भी लोगों को दिक्कत आती है। जो बड़े equipments हैं, उन equipments के लिए सरकार किस तरह से steps लेकर private sector को साथ जोड़ कर common facilities create करे, यह भी देखा जाए।

चौथा point, जो बहुत important है, वह है - creation of workers. Workers को बहुत अच्छी training दी जा रही है। मैंने personally Alang Institute देखा है, यह बहुत अच्छा institute है। उसको एक अलग नए लेवल पर लाया जा सकता है। उनके certification को आज diploma का certificate भी दिया जा सकता है। ...**(समय की घंटी)**...

सर, ये मेरे चार-पाँच points थे। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद, आपने मुझे खूब समय दिया। मैं माननीय मंत्री जी का फिर से धन्यवाद करता हूँ और इस बिल को support करता हूँ।

श्री उपसभापति: धन्यवाद। पार्टी ने आपको जो समय दिया था, वह समय आपको मिला। श्री सुखेन्दु शेखर राय।

SHRI SUKHENDU SEKHAR RAY (West Bengal): Sir, I rise to support this Bill. However, I associate myself with the concerns expressed by Dr. Amee Yajnik and Vaishnawji. We are talking about the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, and we are observing the tenth anniversary of that Convention. Many NGOs, including the internationally famous NGO, Greenpeace, criticised the objectives and recommendations of the Hong Kong Convention in view of the fact that it would impact our environment.

Coming to the Bill, in the Statement of Objects and Reasons, it is said that Ship Breaking Code, revised in 2013, which is existing in our country, does not provide penalties for contravention of the provisions of the Code, and, for that reason, some penalties have been prescribed in this Bill in Chapter IX, Clause 31, sub-clauses (1) to (5) and Clause 32. In several provisions, penalties from ₹5 lakhs to ₹10 lakhs have been provided for. But, I think, this amount is a very small amount. Nowadays, ₹5 lakhs or ₹10 lakhs for a shipping company is nothing. It should be, at least, ₹25 lakhs or ₹30 lakhs. This is my suggestion to the hon. Minister. Secondly, in Clause 3, this Bill proposes to establish a National Authority. What will be the composition of the National Authority? It will comprise an officer not below the rank of Joint Secretary. So, only one officer will comprise a National Authority! Why isn't any qualified environmentalist included in the National Authority? I wonder. It will be a one-man show. So, my request to the Government, through you, is that this point should be taken care of and one reputed environmentalist should be included in the National Authority. The next point is that in proviso to Clause 8 (1), it provides that the owner of a ship, if he has not applied, is to make application to National Authority within five years from the commencement of the Act. Why such a long period has been given for application to the National Authority? Why not one year? I think one year period is more than reasonable time. So, the time period should be reduced. This is my suggestion that

[Shri Sukhendu Sekhar]

it should not be five years, five years is a long period. It must be restricted to 'within one year'. My next point is that in Clause 13 (4), it is stated that Competent Authority may suspend or cancel any ship recycling facility without issuing any notice. This is highly arbitrary and arbitrariness on the part of the Government and authorities. It is antithesis to the rule of law. So, there should not be such provision. There should be a provision here for giving notice. But, here it says that anytime it can cancel, suspend, whatever, without giving any notice. Giving opportunity of being heard is the necessity, condition precedent to natural justice. So, I would request the Government to consider this. I would like to refer to a judgment. Some Members have mentioned about the Supreme Court judgment. Even the hon. Minister, who is otherwise a very competent Minister, has referred to the hon. Supreme Court judgment. I would like to refer to one judgment dated 11th September, 2007 of the Supreme Court, in the matter of Research Foundation of Science versus Union of India and Another, in *Writ* Petition No. 657 of 1995 wherein the Apex Court mentioned about Section 3.3.2 of the Expert Committee, I mean, Technical Expert on Ship Breaking Activities Committee dated 30th August, 2006, and issued directions for strict compliance. There are so many guidelines. That committee prescribed for performance under those guidelines and the Supreme Court ruled that those guidelines should be adhered to. But, there is no murmur about those guidelines in this Bill. So, I request the Government to incorporate those guidelines in the rules or in the regulations. Sir, I want to quote one, two, three lines of this judgment with your kind permission. The Supreme Court in para 11 stated, "when we apply the principle of sustainable development, we need to keep in mind the concept of development on one hand and the concepts like generation of revenue, employment and public interest on the other hand. This is where the principle of proportionality comes in." Dr. Amartya Sen has also given importance to this concept of balancing in his book 'Development as Freedom'. I have mentioned about Dr. Amartya Sen, nobody should object to that because nowadays this name is not very familiar, not very acceptable to many people. But, Dr. Amartya Sen has also said this. My final point is that this recycling of ships is not only hazardous for environment but is also hazardous particularly for those labourers who are working in this recycling process. Sufficient safeguards have to be taken for the interest of the labourers who are working in this recycling of ship process. Sir, unless the law, rules or

guidelines are strictly followed in this regard, it would create hell on earth. So, I expect, sincerely hope and believe, that the hon. Minister will accept the suggestions of the Members who are deliberating on this issue today. Thank you so much, Sir.

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, Sir, I support the Recycling of Ships Bill, 2019, which has been brought by one of the most competent Ministers, Shri Mansukh Mandaviya. This Bill completely adheres to the Hong Kong International Convention for Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009.

Regarding this, first, I wanted to mention that the world's total merchant fleet is about 15,732. Out of that, the number of merchant ships in India is 1,416. The total number of ships recycled in the world is 742, and India has recycled 240 ships. So, about 30 per cent of the ships are recycled in India.

There are three conditions for implementing the Hong Kong Convention, which has been ratified by 15 countries, that is, 24 months' time, representing 40 per cent of the world merchant shipping by gross tonnage, a combined maximum annual ship recycling volume during the preceding 10 years be not less than three per cent of their combined tonnage. For this, the hon. Minister has brought the Bill which provides a National Authority and competent authorities to be notified by the Central Government, which was also mentioned by him. So, the Bill also restricts and prohibits the use of hazardous materials. Dr. Amee Yajnik also mentioned this. For new ships, such restriction or prohibition will be immediate. That has to be done very immediately, that is, from the date this legislation comes into force. The existing ships shall have a period of five years of compliance. Within that period of five years, they have to completely comply with all these rules. The restriction or prohibition on use of hazardous material would not be applied to the warships and non-commercial ships operated by the Government, as warships are necessary and vessels may carry radioactive material on board. So, it has been exempted.

Ships shall be surveyed and certified by the inventory of the hazardous material. Under this Bill, ship recycling facilities are required to be authorised. So, a ship shall be recycled only in such authorised ship appreciate that. The ships to be recycled in India will have to obtain a 'ready for recycling certificate' in accordance with the Hong Kong Convention.

[Shrimati Vijila Sathyanath]

3.00 P.M.

The Bill imposes a statutory duty on ship recyclers to ensure safe and environmentally sound removal and management of hazardous waste from the ships. As I hear, there are the ceramic, garbage, glass, rusted iron scale, asbestos and asbestos-containing material, cooling powder, glass wool, booch, thermocol, puff, oil sludge, paint chips, rubber gasket, contaminated sand oil, rugs, PVC plastics, bilge water, contaminated water, contaminated rainwater. So, all this has to be removed while doing the recycling. So, this has to be done to ensure safe and environmentally sound management and removal of this hazardous waste from the ships. Strict and appropriate penal provisions, as mentioned by Sukhenduyji have been provided in the Bill to deter violation of statutory provisions, which are found in Clause 43.

Sir, under the Bill, ship-recycling facilities are required to be authorized and ships shall be recycled only in such authorized ship-breaking yards which I have mentioned. This industry provides direct employment to the tune of 50,000 workers and indirect employment to lakhs of workers, by way of re-rolling mills, scrap traders, oxygen gas plants, transporters, real estate market and money market. Sir, this is a wonderful industry. The industry produces four million tonnes of steel. We have to welcome it. Sir, Japan and Norway have requested India to accede to Hong Kong Convention immediately so that they can start sending their ships for recycling in India. It will promote our economy. This industry produces four million tonnes of steel without replenishing natural resources like iron ore, coal, etc., in comparison to steel produced by integrated steel plants. My time is very limited. So, I just mainly want to ask our hon. Minister to actually bring and make the Bhavnagar Alang to be one of the most important destinations. The entire industry is well regulated and monitored by different departments of State. Sir, I am speaking about the Alang, which is in Gujarat. In addition to this, the entrepreneurs are also consistently working for upgrading the working conditions to international standards. The younger generation is working hand-in-hand with all the oldies taking benefit of their guidance and experience which would help Alang to move farther to be a very safe recycling industry. Let us all come together, along with our Minister, along with our Government, to improve the Alang ship-recycling industry. We have to give more stress on its improvement, so that, it becomes the top-most industry in the world. With these words, I support this Bill.

प्रो. राम गोपाल यादव (उत्तर प्रदेश): धन्यवाद, श्रीमन्। मैं इस विधेयक का समर्थन तो करता हूँ, लेकिन आपके माध्यम से मैं कुछ बातों की तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ। पहला, जो इस बिल का नाम है, उसके साथ आपने जो 'Recycling' जोड़ा है - आम तौर पर लोगों का perception यह होता है कि जैसे पॉलिथीन recycle होता है और यह सब होता है, मैंने सुबह जब नाम पढ़ा, तो सोचा कि शिप का, पोत का recycle कैसे हो सकता है? बेहतर यही होता कि इसे आप शिप ब्रेकिंग बिल के नाम से ही लाते। यह दिमाग में confusion पैदा करने वाला है। ऐसा लगता है कि जो शिप होगा, उसको आप recycle करके फिर से शिप बना देंगे। मैं जानता हूँ कि 5 स्टार होटल वाले भावनगर जाते हैं और वहां से बहुत बड़े-बड़े जेनरेटर्स ले आते हैं। उनका सामान बहुत ही सुंदर होता है और भी बहुत सारी चीज़ें होती हैं। एक बात तो इसके टाइटल से संबंधित है। दूसरा, यह सही है कि आपको इससे काफी स्टील मिलता है और इससे लोगों को रोजगार भी मिलेगा। लेकिन जिन लोगों को रोजगार मिलता है, उनको कितना वेतन मिलना चाहिए, इसके लिए इस बिल में क्या किसी वेज बोर्ड की व्यवस्था की गई है? मुझे नहीं लगता है कि यह इसमें कही है। अगर आप यह अलग से, रूल्स वगैरह में करेंगे, तो करेंगे, लेकिन यह इसमें होना चाहिए, वरना वह लेबर काम करेगी और उनका exploitation कोई रोक नहीं सकता है। उन्हें मिनिमम वेजेज़ कितने मिलने चाहिए और वे किस तरह का काम कर रहे हैं, इस हिसाब से क्या वेजेज़ होने चाहिए, इसमें यह प्रोविजन भी होना चाहिए। अभी कुछ दिनों पहले जब दिल्ली में पॉल्यूशन बढ़ा, तो सुप्रीम कोर्ट ने भी उसका cognizance लिया। अखबारों ने तो यहाँ तक लिख दिया कि दिल्ली तो gas chamber बन गई है। हालाँकि, पेपर्स वगैरह में यह नहीं लिखना चाहिए। अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर जो हमारे ट्रिस्ट्स आते हैं, इसकी वजह से उनकी संख्या कम होगी। ऐसा कुछ नहीं है कि दिल्ली gas chamber बन गई, एक दिन हवा चल गई, बूँदें पड़ गई, तो पॉल्यूशन खत्म हो गया। लेकिन जो इस तरह का metallic pollution होता है, जो metal के साथ काम होते हैं, जैसे cutters होते हैं, welding होती है और बाकी काम होते हैं, अगर इनके लिए सही तरीके से safety measures न किए जाएं, तो ये बहुत ही घातक होते हैं। आप किसी को रोजगार दें और वहाँ हर तीसरा आदमी फेफड़े के कैंसर का मरीज हो जाए, तो इससे लाभ होने की बजाय नुकसान हो जाएगा, इसलिए सबसे ज्यादा सावधानी बरतने की बात यह है कि वहाँ काम करने वाले लोगों को जो environmental, hazardous effects हो सकते हैं, उनसे उन्हें कैसे बचाया जाए? इसका असर सिर्फ काम करने वाले लोगों पर ही नहीं होता है, ये आसपास भी असर करते हैं। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि जो पराली जलती है, उससे केवल चार परसेंट पॉल्यूशन होता है और इसके लिए सारे किसानों के खिलाफ मुकदमे कायम कर दिए गए हैं। जो लोग 96 परसेंट पॉल्यूशन करते हैं, क्या उनके खिलाफ कुछ हुआ? किसी के खिलाफ कुछ नहीं हुआ। ऐसा नहीं है कि जो आदमी काम कर रहे

[प्रो. राम गोपाल यादव]

हैं, पॉल्युशन उन्हें प्रभावित करेगा, वह तो फैलता है और उसके छोटे-छोटे पार्टिकल्स हवा में घूमते हैं। अगर metallic particles सांस के जरिए बॉडी में जाएंगे या किसी और तरीके जाएंगे, तो उनसे स्वास्थ्य को जो नुकसान होता है, वह दूसरे किस्म के पॉल्युशन से ज्यादा खतरनाक होता है, इसलिए इसके लिए आपको विशेष इंतजाम करना होगा। अगर आप यह डबल करना चाहते हैं, जो अभी यहाँ दुनिया का 30 परसेंट काम हो रहा है, उसको अगले कुछ वर्षों में डबल करना चाहते हैं, तो ठीक है, आप यह कीजिए, इससे लोगों को रोजगार मिलेगा, यह अच्छी चीज है। जैसे भावनगर में यह होता है और भी कुछ जगहों पर होता है, लेकिन सबसे ज्यादा गुजरात में ही होता है, तो आपको आसपास के इलाके के लोगों की सुरक्षा की दृष्टि से काम करना पड़ेगा। जो वहाँ काम करने वाले हैं, उनके स्वास्थ्य को मॉनिटर करने के लिए एक particular interval पर, चाहे वह quarterly हो या half quarterly हो, उन सभी के लिए health monitoring system भी होना चाहिए। उन्हें चेक करते रहना चाहिए कि इसकी वजह से उनके फेफड़ों में या बॉडी में किसी तरह का कोई इंफेक्शन तो नहीं हो रहा है। जो अभी सुखेन्दु दा ने बताया कि आपने दो authorities बनाई हैं। एक Competent Authority है और एक National Authority है और उसमें एक-एक Joint Secretary है। जब इतने बड़े पैमाने पर काम होगा और देश में कई जगह होगा, एक जगह नहीं होगा, तो एक आदमी यह मॉनिटर नहीं कर सकता है। आपको पूरा Board of Governors बनाना पड़ेगा। उसका एक Joint Secretary head हो, ठीक है, लेकिन उसको असिस्ट करने के लिए environment से जुड़े लोग भी, हेल्थ से जुड़े हुए लोग भी होने चाहिए। उसमें लेबर क्लास का भी प्रतिनिधित्व होना चाहिए ताकि उनको जो परेशानी होती है, वे उन्हें बोर्ड की मीटिंग्स में बता सकें और अपनी समस्याओं को रख सकें। अगर ये सब व्यवस्थाएं आप कर लेंगे और मुझे उम्मीद है कि आप एक नए और energetic मंत्री हैं... आपके रहते हुए यह संभव भी है। आपकी गवर्नमेंट स्थायी है, मज़बूत भी है, इसलिए अगर आप इस दिशा में उचित 9929 उठाएंगे, तो मुझे उम्मीद है कि आप जो बिल लेकर आए हैं, इससे लोगों को रोजगार मिलेगा और देश को भी लाभ होगा। आपके मुताबिक अभी जितने स्टील की हिन्दुस्तान में जरूरत है, उसका दस परसेंट स्टील इससे मिल जाता है। इस प्रकार इससे स्टील भी मिलेगा। महोदय, इन जहाजों में, पोत में जो स्टील होता है, वह बहुत बढ़िया किस्म का होता है। सामान्य तौर पर जो स्टील हमारे कारखानों में बनाया जाता है, वह उस standard का नहीं बन पाता है। इस प्रकार उसकी quality बहुत अच्छी होती है। मैं बस इतना ही कहना चाहता हूँ कि आप environment को बचाइए, लोगों की health को बचाइए और इसको बढ़ाइए, ताकि लोगों को रोजगार मिले, इतनी ही मेरी कामना है। इसके साथ ही मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ, धन्यवाद।

श्री उपसभापति: श्री प्रसन्न आचार्य।

SHRI PRASANNA ACHARYA (Odisha): Sir, this, in toto, is a good Bill. So I support this Bill. But as you know, the Hong Kong Convention was held in 2009 and this is 2019. Ten years have already lapsed. The recommendations of the Convention are yet to be implemented because the required number of countries, those who have to ratify the Convention's decision, have not done it yet. And I think, if I am correct, India is the 14th country to ratify its own law in consonance with the Resolution of the Hong Kong Convention. I do not understand why many of the countries are yet to ratify their laws as per the Convention Resolution. It is a good thing that India leads the ship recycling industry in the world. About 30 per cent of the total recycling that is done, is done in India and we are happy for that. But at the same time, we must also be concerned about the fact that according to the United Nations Report on Maritime Transport, which was published in 2018, a total of 6,323 tonnes of debris was found in 2017 alone while dismantling ships in India. It is also alarming. We are happy that we are leading in the world so far as the dismantling industry is concerned. But at the same time, we must be also concerned that so much of debris we are collecting in our own country. As regards the environment, security and safety of our workers engaged in the industry, this is also a question of concern for the entire country. We are a developing country. The developed countries don't want to keep this hazardous chemical within themselves. They don't want to keep it. They want to dump it in India and in countries like India. So this is also a very alarming situation. उनका इसे dumping ground बनाने का इरादा है। So you must be very, very careful about this. I want a clarification from the hon. Minister. You have made a provision that this new law will not be applicable to any warship. I understand. It will not be applicable to warships, for obvious reasons, and Naval auxiliary and other ships owned and operated by the Government. What do you mean by other ships? If this is applicable to other private ships, why will it not be applicable to Government's other ships? I understand why the naval ships or warships are not included. That is very crystal clear. We don't want to deliberate on that. But why will the other non-commercial ships of the Government not come under the purview of this law? The hon. Minister may kindly explain this. As far as employment is concerned, this industry provides plenty of opportunities for employment. So, I would like to know from the hon. Minister whether by implementing this law, in consonance with the Hong Kong

[Shri Prasanna Acharya]

Convention, we are going to squeeze the opportunity of labour employment or whether we are going to expand the opportunity of labour employment. The hon. Minister may enlighten us about this. I do agree with what the hon. Member, Shri Ashwini Vaishnaw, was telling about Odisha. As you know, Sir, we have a vast coast in Odisha, and Odisha has shown interest for having a unit to go in for recycling, particularly of inland vessels, and the Chief Minister of Odisha has sent a proposal to the Central Government. We have a vast coast, stretching over nearly 500 kms., and port and shipping-related activities are picking up in the State of Odisha. We have three major ports now running, and the State has notified around 12 ports, I mean, the entire coast. As I said, we have around 480 kms. of coast line, and the State is endowed with conducive, unique, natural, as well as strategic locations for port development. So, the State Government of Odisha has sent a proposal to the Central Government to have a ship-recycling unit in Odisha, and I take this opportunity to request the hon. Minister to consider this proposal. So, with this, Sir, I extend my support to this Bill.

श्री राम चन्द्र प्रसाद सिंह (बिहार): बहुत-बहुत धन्यवाद, उपसभापति महोदय। मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ। आज आवश्यकता है कि responsible और sustainable ship recycling की व्यवस्था होनी चाहिए। अपने यहां अभी शिप ब्रेकिंग जो कोड है, उसी के आधार पर recycling हो रही है। इस बिल के माध्यम से हम एक कदम आगे बढ़ रहे हैं, जो Hong Kong Convention है, उसे हम ratify कर रहे हैं। हमारे जो भी national regulations थे, उनका हम लोग जो भी international convention है, उनके साथ ठीक से alignment कर रहे हैं। इससे फायदा यह होगा कि हमारी जो international convention है, Hong Kong वाली, उसमें जितने भी मानक हैं, safety के, health के और खासकर कि हमारे environment के, उन सबका पालन होगा। अगर उस नज़रिए से देखें, तो यह बिल environment friendly है। हमारे labour उसमें होते हैं, तो यह हमारा labour intensive उद्योग है, उसके हित में है और साथ-साथ पूरे का पूरा जो hazardous material रहता है, उसके डिस्पोज़ल की एक व्यवस्था के लिए है। इसके साथ ही साथ एक बहुत अच्छी बात यह है कि यह हिंदुस्तान में, चूंकि इस इंडस्ट्री में हमारा एक बहुत बड़ा योगदान है और हम इसको और आगे बढ़ाना चाहते हैं। इसके लिए हमारे सामने एक जो समस्या आई है कि हम लोग तो Hong Kong Convention के साथ अपने आपको align कर रहे हैं, लेकिन European Union का भी अपना एक regulation है और दोनों में एक बहुत बड़ा फर्क क्या है? जैसे हमारे यहां मंत्री जी बता रहे थे कि हमारे यहां जो recycling होती है,

उसको हम लोग beaching, मतलब beach करके करते हैं। European Union उसको सेफ नहीं मानती है और वे लोग dry dock की ही बात करते हैं, तो चलिए, हम एक step आगे बढ़े हैं। लेकिन निश्चित रूप से जब हमें पूरी दुनिया के शिप्स रोजगार के मद्देनजर यहां लाने हैं, तो इसके लिए जरूरी होगा कि European Union का जो Convention है, उसमें भी जो-जो व्यवस्था हो सकती है, उसमें जो भी State of the art technology हो, जो environment-friendly हो, उनका ध्यान रखा जाए। खासकर कि जिसकी चर्चा कर रहे थे कि क्या-क्या रोजगार होगा? रोजगार तो पूरे हिंदुस्तान के लोगों को इसमें मिलेगा। सबसे जरूरी है कि आगे जब इसमें रूल्स बनाए जाएं, तो जो भी लेबर इसमें काम करता है, उसको कैसे सब चीजों की सुविधा हो और साथ ही साथ उनको किसी प्रकार का health hazard नहीं हो, इसकी व्यवस्था होनी बहुत जरूरी है। आज ही सवेरे हम लोगों ने देखा कि आज भी किस प्रकार हमारे जो मजदूर हैं, वे जहां काम करते हैं, वे वहां सुरक्षित नहीं रहते हैं। अब वह समय नहीं है कि जहां हम कहें कि किसी प्रकार हम इस उद्योग को चला लें, बल्कि हम लोगों के जो standards हैं, जो मानक हैं, उनको जब आप international level पर ला रहे हैं, तो लेबर को जो भी सुविधाएं मिले, मजदूरों को जो सुविधाएं मिलें, वे सुविधाएं भी international स्तर की होनी चाहिए। यह सुनिश्चित कराना चाहिए और जब हम यह करा लेंगे, तो निश्चित रूप से इस बिल के पास हो जाने के बाद हमारे यहां जो उद्योग हैं, वे बढ़ेंगे। बिज़नेस एक्टिविटी बढ़ेगी और खासकर हमारे जितने भी रोजगार के अवसर हैं, वे बढ़ेंगे। सर, एक बात और है, क्योंकि जो बहुत सारी विदेशी कम्पनियां हैं, जो इस फील्ड में काम करती हैं, वे भी यहां पर इन्वेस्टमेंट करना चाहेंगी। जो फॉरेन डायरेक्ट इन्वेस्टमेंट है, वह भी यहां पर आएगा। बिल में बताया गया है कि यह environment friendly होगा, तो निश्चित रूप से इसका सबको लाभ मिलेगा। हम इस बिल का समर्थन करते हैं, लेकिन हम सरकार से यह जरूर अनुरोध करेंगे कि जब इसके संबंध में रूल्स बनाये जायें, तो इसमें आपको खासकर, इस बात पर जरूर ध्यान देना चाहिए कि जो भी वहां पर लेबर काम करे, वह पूरी तरह से सुरक्षित हो, environment सुरक्षित हो, जिससे कि आगे चलकर किसी को यह कहने का मौका न मिले कि हिन्दुस्तान में कचरा इकट्ठा किया जा रहा है। इस बिल के माध्यम से हिन्दुस्तान में लोगों को रोजगार का अवसर मिलेगा, इससे हमारे पास फॉरेन इन्वेस्टमेंट भी आएगा और खासकर जो लोग इस इंडस्ट्री में लगे हुए हैं, उनको एक बेहतर अवसर मिलेगा। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं इस बिल का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

DR. BANDA PRAKASH (Telangana): Mr. Deputy Chairman, Sir, thank you for giving me an opportunity to speak on this Bill. We support the Bill. Earlier, our hon. Minister said that India handled about 500 million gross tonnage, which is

[Dr. Banda Prakash]

around 25 per cent share of the world ship recycling industry. The Government plans to nearly double this by 2024. International Maritime Organization adopted the Hong Kong International Convention on safety and environmentally-sound recycling of ships in 2009. It aimed at ships being recycled which don't pose any negative effects on environment and stakeholders and the public at large.

Sir, in India, Gujarat Yard is handling around 400 ships every year. Actually, the background of ships coming to the developing countries—particularly Bangladesh, Pakistan and India—are from developed countries like Japan, Korea and others. They are sending their ships to recycle in India. Most developed countries are sending their ships to the very developing countries. Why they are sending to India should be thought over. There may be the choice of dismantling location often influenced by the price of metal, a facility which is offered to the ship owners. Secondly, to make maximum profits, here, bare pay, health and safety standards are minimal. Based on this, generally, they will take decisions in this manner. Actually, even though we have adopted the Hong Kong Convention, according to the European Commission Report, the facilities in India, Pakistan and Bangladesh still have a long way to reach the international standards to fulfill the minimum criteria to be awarded an 'A' label. They have classified 'A', 'AA' and 'AAA'. Three levels are there. The most advanced, the European Union, is following 'AAA' standards whereas even to reach to the 'A' standard, ours is a very long way, according to that report. The overview of the industry in this country shows that the process of ship dismantling remains manual. There is a lack of management system to handle hazardous waste. Pollution prevention is not yet present and there is little or no consideration of safety and fair condition towards the workforce. Even Europe also is sending its ships into our country for recycling. In India, under the beaching method, the ships are grounded and broken into unprotected marine environment. This method is unsafe to workers. Almost all international organizations have made studies on this. Beaching method is mostly the unsafe methodology to go for ship breaking. Instead of that, they should be sent to dry docks. There is no such facility in India.

If we think of constructing dry docks in particular areas, that would facilitate for more safer environmental free atmosphere in the country. Since this is more of a

labour intensive area, I wish to bring to the kind notice of the House the hon. Minister's answer on 15.7.2019. One of the Members had asked, "Whether the workers in the ship breaking yards are reported to be facing health hazards due to negligence in waste disposal practices." The answer was, "No such report has been received." Our hon. Minister has given such an answer in the House. The ship-breaking code also provides for elaborate provisions for safety compliance such as space for safe passage, fire-fighting equipment, appointing qualified safety officers for supervision. All facilities have been given. So, many incidents have occurred in Gujarat port. Some 470 workers have died in accidents in Alang-Sosiya since it started demolition in 1983. The real number could be far higher because deaths are under-reported. Since 1983, over 400 fires have broken out and since 2001, 141 fatal accidents and 301 non-fatal ones have taken place. The Alang-Sisoya ship-breaking yards dismantled 6,604 vessels till 2014 and produced three million tonnes of scrap metal annually. I want to bring this to the kind notice of the hon. Minister because so many people are facing problems. International Federation of Human Rights (IFHR) says that there are many risks of getting handicapped on the spot because of the accidents like exposing due to ship tanks not freed from gas and accident due to lack of safety measures, others die slowly because of illness related to the toxic and material they are exposed to the whole day. Some cancer types and asbestos-related disease will only occur 15-20 years later. Sir, kindly take into consideration all these things. It might be having advantages like giving employment and making profits in this sector, but ship breaking is conducted haphazardly with very little scientific and technical knowledge and with inadequate environmental health, safety safeguards; the work-force could be exposed to a wide range of hazards and the activity of ship breaking would also leave proportionately large environmental footprint behind. Ship breaking practices in India are labour intensive, experience-based management and not technically organised. Apart from major unorganised labour, thousands of migrant workers from the poorest are part in such ship dismantling process. The impact of this industry on environment-related issues and workers' safety and occupational health conditions seem to be underestimated or conservative in the Bill. Studies revealed that in ship recycling, India will become dumping yard in case no specific provisions are made. Sir, in Indian context, the 'polluter-pays principle' is required to be properly addressed in the present proposed

[Dr. Banda Prakash]

Bill. The workers safety measures are not adequately addressed in the Bill. In case of flouting of the provisions of the proposed law, the penalties proposed are disproportionate to the benefits on recycling. Hence, penalty provisions may be rationally increased otherwise it will defeat the provisions of the Act, regulations guidelines, etc.

On constitution and composition of the National Authority and Competent Authority, the Bill requires incorporation of the stakeholders, particularly NGOs, research organizations, third party assesses and even workers representatives and other related persons for effective implementation of safety ship recycling and transparency.

Thank you.

SHRI K. SOMAPRASAD (Kerala): Sir, I rise to support the Bill. India is the leader in the global ship recycling with 30 per share. And, considering other aspects relating to ship recycling, it is high time to enact a good legislation.

Sir, India is the 14th country which joined the Hong Kong Convention for safe and environmentally sound recycling of ships. But, the standard set by the Hong Kong Convention is weak and ignore crucial issues, such as labour rights and downstream waste management. Due to environmental aspects and some other serious issues, today, disposal of old ships is not only the concern for ship owners but also is a concern for the Government. Environmental damage and safety of labourers are the crucial issues in ship breaking industry. As we know, the ship breaking industry in India is located mainly in Gujarat and Maharashtra.

(THE VICE-CHAIRMAN SHRI TIRUCHI SIVA, *in the Chair*)

Many Governmental and non-Governmental agencies have been insisting on green recycling and safe dismantling of ships to avoid environmental hazards. Environmental damage and safety of labourers are the crucial issues in the ship breaking industry.

As we know, ship recycling facilities are located in coastal areas nearby ports. The coastal areas are ecologically productive and it contains rich biodiversity, which includes several species endemic to that region. The coastal environment is severely

contaminated by various processes relating to ship breaking. It is due to disposal of different toxic waste material in air, into sea waters, impacting forest, change in the normal use of land, etc. Dangerously higher rate of air pollution in the vicinity of ship breaking yard has already been identified and detected. Concentration of toxic chemicals in the air was found. The burning of waste results in the emission of persistent organic pollutants such as Polycyclic Aromatic Hydrocarbon, Polychlorinated Biphenyl and Hexa Chloro Benzene. Sir, asbestos is one of the most hazardous waste. It increases the risk of cancer among ship recycling workers. The process causes increase in numerous potentially harmful bacteria and reduces ecologically important organisms. Sir, certain studies conducted by NGOs revealed that, on an average, 81 gms of small plastic fragments found in one kilogram sediments produced as a result of ship breaking. Moreover, the biodiversity is under threat from high levels of metals like copper, cobalt Manganese, Chromium, Nickel and Zinc. So, handling of hazardous material should be taken care of very seriously. It should be considered at the time of framing of rules.

Sir, Clause 31 says that installation or use of prohibited hazardous material in a ship is punishable with an imprisonment of three months or fine of ₹ 5 lakhs or both. Three months is not sufficient and it has to be enhanced.

The Bill is silent about the ships anchored or washed ashore unexpectedly anywhere in the coastal region other than the recognized ship recycling yards. Sir, in 2016, such an incident was reported in Kerala. A ship owned by a Mumbai-based company washed ashore near Kollam port. All the efforts made to take back the ship to water were failed. After two years, it was forced to dismantle the ship on the spot itself. The loss and damage to the local people and the environment was unpredictable. Many houses of the fishermen community were fully damaged.

Sir, in this Bill, certain provisions should be incorporated to handle these types of unforeseen incidents.

Another point I would like to make here — however, it is not directly related to this Bill — is that the employees working in the yards are getting the lowest wages. The Government should look into this matter because they work in very hazardous conditions. I would request the Government to enhance their wages.

SHRI M. SHANMUGAM (Tamil Nadu): Thank you, Vice-Chairman Sir, for having given me this opportunity to speak on this Bill. First of all, I welcome the Bill because something is better than nothing.

Sir, the deconstruction of ships, after they have reached the end of their seafaring life, is an overlooked, but an essential part of the economy of the world, and also of India.

Between 2008 and 2017, about 12 million tonnes of ship volume was recycled in India, mostly in Alang, Gujarat. Deconstructing old or redundant ships enables steel and other parts of the ship to be recycled at a much lower cost than importing and processing iron ore. Less energy is needed to recycle materials in old ships than to extract new raw materials from the Earth. Since up to 95 per cent of materials are recycled, the industry forms an important part of the circular economy.

The Gujarat Maritime Board, the Ship Recycling Industries Association of India, and the Alang-Sosiya Ship Recycling General Workers' Union have introduced good practices to improve the occupational safety and health and well being of workers as well as the environmental footprint. Acknowledging these achievements, the industry is faced with challenges and opportunities related to both the hazardous nature of the work and its environment impact because by this recycling huge chemical wastes are being dumped.

There are about 25 to 35 thousand workers that are working directly and one lakh women and men workers are working indirectly in this industry.

Policies and action to improve occupational safety and health and to bring about a safe and sustainable recycling, the industry falls into the broad categories of: Upgrading the ship recycling value chain and creating an enabling environment; further improving occupational safety and health, working conditions and workers' well-being; strengthening labour inspection and labour law enforcement; and, enhancing social dialogue and coordination with key industry stakeholders.

Sir, the ILO had conducted a workshop and had given certain recommendations too. Though the recommendations are very bulky, but I would mention a few of them very briefly. The Government should ratify the ILO Convention, concerning occupational safety and health; freedom of association and collective bargaining, as

well as Hong Kong Convention. The Government should improve infrastructure and facilities for a safer and sustainable industry to grow; continue to strengthen occupational safety and health and upgrade health facilities; should engage ESIC and EPF for social securities; should maintain the rules of the Factories Act, 1948; should take care of the recycled wastes, like, electronic, electrical equipment, construction material, oil and gas waste. As regards the employers, they should make further investments in occupational safety and health management systems. There should also be continuous improvements at workplace. They should continue sharing good occupational safety and health and environmental sustainability practices among ship recycling yards. Dialogue with workers and their representatives need to be strengthened.

As regards the workers, they should continue to be provided with basic occupational safety and health training, tools and services, etc. There should be sharing of information about developments and issues affecting the industry with all workers. They should contribute in formulation and implementation of occupational safety and health measures and actions proposed by the Government and employers.

As regards the ILO, it should support the Government of India by conducting training sessions for and supporting the capacity building of labour inspectors, employers' associations and workers' organisations to improve occupational safety and health in the ship recycling industry, including on ILO guidelines relating to occupational safety and health management systems. They should facilitate a dialogue between ship owners, ship builders and the tripartite constituents of the ILO in India.

In the Bill, in Chapter-I, Clause 1(3)(a) says, "...the existing ship which is registered in India." Clause 1(3)(b) says, "the new ship which is required to be registered in India." The third one is very dangerous and by which India will become a dumping yard of chemical waste. Then, I come to Clause 17 which is about ship recycling plan. When a ship owner applies for permission for recycling and if permission is not given within 15 days, then, it should be deemed to have been permitted. This is about the competitive authority's decision regarding the grant of permission within 15 days from the receipt of application. The deeming provisions are there in two sections.

Then, Clause 39(1) says, "Where a ship is unduly detained or delayed as a

[Shri M. Shanmugam]

result of an inspection or investigation without any reasonable cause, then, such ship shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered thereby." This seems to be somewhat contradictory. Therefore, I would end by saying that workers' safety and everything should be taken care of.

SHRI BINOY VISWAM (Kerala): Mr. Vice-Chairman, Sir, nowadays, not only in India, but also all over the world, people are more and more concerned about the environment and their safety. The earth everyday is becoming the most unsuitable place for living. With so many hazardous wastes, toxic gases, etc., air, water, soil, everything is polluted around us. In this background, India is fighting the menace of pollution of environment very seriously. Our Prime Minister and our Minister of Forests, Environment, and Climate Change always talk about a healthy atmosphere and a safe environment. In this background, I feel that this Bill is a Bill to be probed with all seriousness. With all seriousness, if you probe into it, we can find that the claim of the Government for protection of environment and the purpose of this Bill are not going hand in hand; they are going in different directions. With all eagerness, we support the Prime Minister's slogan of a Clean India, Swachh Bharat, Clean India Mission. Look at this Bill. This Bill is against the basic concepts of a Clean India. The ASSOCHAM, which is not a workers' organisation, but it is an Association of Indian Chambers of Commerce and Industry, has a position against trade in hazardous wastes. The Supreme Court Committee, some of its members, also came against it. But the Government is saying that this is the need of the hour. The Government says that if we say 'okay' to this Bill, India will have a possibility to generate so much of employment opportunities. It is a good promise. But weigh the number of employment on one side and the possible hazards that this may cause in the field of health, in the field of environmental tragedy, on human life, workers' lives on the other side and then we will come to know that this will not weigh in favour of this Bill. This Bill is talking about the Hong Kong Convention. The full name of the Convention is 'The Hong Kong International Convention for Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009.' That is the full name. 'Safe and Environmentally Sound Ship Recycling'. It is a motto which can never be realized. You are talking about surgery and saying that not even a single drop of blood would be shed. If the surgery is there, the blood would be

shed. If there is the recycling of ships, no doubt, it will have its own impact on environment and its safety. I request the hon. Minister to go to Bhopal, the next time. He can see how a great city has turned into a ghost place now. The Bhopal tragedy took place years back; it was in 1985. But its impact is still there. The people are still dying there. Thousands are still having diseases, incurable diseases. Families are now in a very bad situation. Many of them cannot bear the cost of treatment. This is Bhopal tragedy, happened in India. I can cite examples one after another. But lack of time prevents me. My friend from the TRS just now explained a whole series of incidents, and I only repeat that all of them say that the Government is not moving in a correct and good direction.

Sir, this is a Bill which is going to harm us. India is going to become a dumping yard. 'A dumping yard' is not a prestigious term for a country. Ours is a country about which, with all earnestness, we say that this is a country of great pride and integrity, our land, our India, and that country has a position in the galaxy of nations. That India is a Sovereign State, and that State has a right to be on its own legs. That country has no possibility or no space to become a dumping yard of the rich of the West. Why are they not dumping it there? Why is this land? This is the question. Nationalism is a very good slogan. My friend is smiling there. Mr. Suresh Gopi is a good friend of mine. He always talks about nationalism. But that 'nationalism', my dear friend, we are seeing it today here because nationalists are asking the rich of the West to come and dump their waste here. We, the Indians, are telling the Government that 'No, India cannot be a dumping yard of the rich nations' because many countries are very, very clear about that. I remember a talk with someone. My time is over!

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Time is up. Kindly conclude.

SHRI BINOY VISWAM: I obey you. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): No, no. It means, conclude.

SHRI BINOY VISWAM: Okay. Many countries that were travelling in this direction are now doing a re-think. For example, China was doing it and their people, the Government and party officials, are saying that it was a mistake. While many of the countries in the world, having learnt lessons from the past, are trying to correct themselves, we are following that wrong path. That wrong path would affect India's

[Shri Binoy Viswam]

sovereignty, India's environment and the Indian workers' rights. All these are very serious matters.

Hence, I would request the hon. Minister to have a relook at this Bill and, if possible, try to withdraw it. As an environmentalist and as an Indian, I feel so. Thank you, Sir.

महंत शम्भुप्रसादजी तुंदिया (गुजरात): उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने पोत पुनर्चक्रण विधेयक 2019, पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ। मैं अपनी बात रखने से पहले एक शेर कहूँगा:-

‘किसी को भी अगर खुशी देने का मौका मिले, तो छोड़ना मत,

क्योंकि वो फरिश्ते ही हैं, जो किसी के चेहरे पर मुस्कुराहट दे पाते हैं’।

सर, जो आज का विषय है, यह केवल पोत पुनर्चक्रण का विषय नहीं है। समाज में जो पिछले वर्ग में, पिछली पंक्ति के समुदाय से आने वाले, छोटे-छोटे काम करने वाले, मजदूरी करने वाले, जिनके घर में सुबह का खाना है, तो शाम के खाने का इंतजाम करना होता है, ऐसे लोगों की रोजगारी के लिए, उनकी भूख को शांत करने के लिए सरकार द्वारा लिया गया अगर कोई ठोस कदम है, तो मैं मानता हूँ कि -- माननीय मंत्री जी, आदरणीय मनसुख मांडविया साहब, जो इस विधेयक को लेकर आए हैं, इसके लिए उनको लाख-लाख अभिनंदित करते हुए बधाई भी देता हूँ। इसका एक कारण और भी है कि सर, विश्व के बाजार में तीस प्रतिशत हिस्से वाली ये जो इंडस्ट्रीज हैं - सर, मैं खुद गुजरात से आता हूँ Alang Ship Breaking Yard, Bhavnagar के बाजू में ही मेरा भी निवास स्थान है। सामाजिक जीवन पर, दूर-दराज के गाँवों में इसका जो असर है, उसका मैं एक दाखिला देना चाहता हूँ। हमारे भावनगर जिले के एक साहित्यकार हैं, जो हास्य कलाकार भी हैं और साहित्यकार भी हैं, उनका नाम माया भाई आहिर हैं। वे जब भी आते हैं, अपना कार्यक्रम करते हैं, तो कहते हैं -- सर, आप भावनगर के घोघा या Alang के आसपास किसी गरीब के घर जाओगे, तो देखोगे कि वहाँ देसी मकान रहते हैं, उनके ऊपर मिट्टी की नलियाँ डालते हैं, मगर उसको निकालकर फिर प्लास्टिक बिछा देते हैं, उसके ऊपर नलियाँ डालते हैं और फिर मिट्टी के घर में Alang से लाया हुआ एसी फिट करते हैं। एक बार ऐसा हुआ कि किसी आदमी ने उल्टा एसी घर में लगा दिया, तो जो ठंडी हवा थी, वह बाहर की ओर जाने लगी और फैन की हवा घर के अंदर आने लगी, तो उसके बुजुर्ग बाप ने कहा कि तू Alang से यह क्या लेकर आया है, क्या तू ठंड के सीजन में चलने वाला एसी लेकर आया है? जब उन्होंने किसी से पूछताछ की, तब जाकर मालूम पड़ा कि आपने एसी का फैन अंदर लगाया है और वास्तव में एसी बाहर है और बाहर गाँव

वाले सब बैठकर मजे ले रहे हैं। वास्तव में, हमें यह एक हास्यास्पद घटना लगती है, मगर यह सही है कि अगर हम Alang के ग्रामीण जीवन की बात करें, तो वहाँ हर घर को रोजगारी मुहैया कराने का विषय जब भी आता है, तो Alang का नाम सबसे पहले आता है। चाहे डायरेक्ट का विषय हो, चाहे इनडायरेक्ट का विषय हो, रोजगारी तो Alang ही देगा। इसलिए सबसे पहले मैंने अभिनन्दन किया कि जो हमारी 30% हिस्से वाली इतनी बड़ी इंडस्ट्री रोजगार देने वाली है, उसके लिए आज तक कोई विधान या कानून ही नहीं था। आज तक 2013 से सिर्फ Executive Order के सहारे पर Ship Breaking Code का नियमन चल रहा था। इसको कानून का स्वरूप देने के लिए विधेयक लाकर आज तक यह व्यवस्था हमने नहीं की थी। मैं सबसे पहली बार इस विधेयक को लाने के लिए माननीय मंत्री जी और आदरणीय प्रधान मंत्री जी को दिल से बधाई देता हूँ। सर, पहले जो सब चलता था, कोई प्रावधान नहीं था, दंड की कोई भी व्यवस्था नहीं थी, पर्यावरण की किसी भी प्रकार की चिंता नहीं थी, श्रमिकों के लिए, उनकी कल्याणकारी योजनाओं के लिए, उनके स्वास्थ्य की चिंता करते हुए और बच्चों की पढ़ाई के लिए किसी प्रकार की चिंता नहीं थी। सिर्फ executive code पर चलने वाली इन बड़ी से बड़ी इंडस्ट्रीज को कानूनन स्वरूप देने के लिए आज मंत्री जी विधेयक को लेकर आए हैं, तो मैं फिर से उनका अभिनन्दन करता हूँ।

सर, पोत पुनर्चक्रण उद्योग को देखा जाए, तो यह बहुत ही बड़ा उद्योग है। कई तरह के आयाम से अगर हम देखें तो मुख्यतः हमें उसके दो पहलू नज़र आते हैं। पहला, यह है कि रोजगार का बड़ा अवसर मिलता है और दूसरा उसके साथ जुड़ा हुआ पर्यावरण से संबंधित सब्जेक्ट भी कई सदस्यों ने उठाया है। वे कह रहे हैं कि यह पर्यावरण को हानि पहुंचाने वाला है, तो अगर हम इसे देखें, तो एक तरफ गरीबों के रोजगार का प्रश्न है, वहीं दूसरी ओर परिनियत पर्यावरण की भी समस्या का विषय है। सभी सदस्यों ने अपने-अपने विचार रखने का प्रयास किया है। सर, मैं इतना ही कहूंगा कि जिसके पेट में भूख है, जिसके पेट में अग्नि लगी हुई है, वह कुछ नहीं देखता है, जो पेट से भूखा है, वे न तो मस्जिद को जानते हैं, न मंदिरों को, न शिवालयों को जानते हैं। जो पेट से भूखे हैं, वे सिर्फ निवालों को ही जानते हैं। उनको रोजगार कहां से मिलता है, सवाल यहां पर यह है। इसलिए दो तरह के विचार सभी जगह से आ रहे हैं, मगर इन दोनों संदर्भों में जो पर्यावरण की चिंता करने वाला विषय है और लोगों को रोजगार देने वाला विषय है, उन दोनों संदर्भों की चिंता करते हुए माननीय मंत्री जी इस बिल को लेकर आए हैं। अगर हम इसको Clause by Clause देखते हैं, तो हमें उसमें देखने पर मिलता है कि माननीय मंत्री जी ने इसके उद्देश्य एवं कारण के कथन में प्रावधान किए हैं, जितनी भी बातें रखी हैं, वे हम सब देखें। इससे स्पष्ट होता है कि अधिकारियों की नियुक्ति के संदर्भ में उल्लेख मिलता है, जो सरकारी एवं गैर-सरकारी पोत हैं, उनका नियमन करने का विषय भी हमारे संज्ञान में आता है, उसका भी उल्लेख किया गया है। अगर किसी जहाज में परिसंकट

[महंत शम्भुप्रसादजी तुंदिया]

4.00 P.M.

में सामग्री अथवा उसके संदर्भ में किसी तरह का प्रमाणित करने का विषय है, तो उसका भी प्रावधान इसमें रखा है। सर, पर्यावरण की सुरक्षा की चिंता करते हुए हर तरह का प्रावधान इसमें देखने को मिलता है। अगर कहीं न कहीं यह सब उल्लंघन होता है, तो आज तक किसी प्रकार की कोई दंडनीय व्यवस्था नहीं थी। इस विधेयक और इस बिल से ऐसी एजेंसी हो या फिर ऐसा कोई व्यक्ति-विशेष हो तो उसको दंड देने का प्रावधान भी इस बिल में उल्लिखित है। सर, माननीय मंत्री जी सबसे पहली बार यह जो बिल लेकर आए हैं, यह ऐसा विषय है कि पहली बार भारतीय जनता पार्टी की सरकार 2014 से देश में काम कर रही है।

तो हमने हर जगह पर देखा है। समाज की पिछली पंक्ति में बैठने वाला व्यक्ति, जो आज तक सुविधाओं से वंचित था, वह वंचित वर्ग आम समाज के साथ कदमताल मिलाकर चल सके, अपना सीना चौड़ा करके आर्थिक स्तर पर स्वनिर्भर हो सके, इस दिशा में विचार करते हुए माननीय नरेन्द्र भाई मोदी जी की सरकार ने कई तरह के निर्णय लिए हैं - पिछले सालों में हमने देखे हैं। लाभार्थी को direct लाभ देने या "जनधन योजना" से लेकर आज तक जितने subjects हैं, उन सब पर काम करते हुए गरीब लोगों, पिछड़ी पंक्ति के लोगों, रोजगार से वंचित लोगों, सदियों से पीड़ित लोगों के लिए कदम उठाने वाली इस सरकार ने फिर से एक बार बंदरगाह के क्षेत्र में पहल की है, जहां पर अंतिम पंक्ति के व्यक्ति को न्याय मिलेगा, अंतिम पंक्ति के व्यक्ति को रोजगार मिलेगा।

महोदय, मैं गुजरात से आता हूँ। मेरा गांव, जहां से मैं आता हूँ, वह Alang Ship Breaking Yard, Bhavnagar से सौ किलोमीटर की दूरी पर ही है। यह जो Alang Ship Breaking Yard, Bhavnagar है, वह दस किलोमीटर के दायरे में है। अगर हम विश्व के बाजार में देखें तो इस yard business का कोई मुकाबला नहीं कर सकता, इतनी बड़ी संभावनाएं वहां पर हैं। महोदय, क्योंकि मैं उसी जिले से आता हूँ और माननीय मंत्री जी भी मेरे भावनगर जिले से हैं तो मैं पूरे जिले की तरफ से, जिले के नागरिकों की तरफ से आदरणीय मंत्री जी का वंदन करते हुए उन्हें अभिनंदन देता हूँ कि इतने सालों से पहली बार किसी ने अगर "जननी जन्मभूमिश्च स्वर्गादपि गरीयसी" की चिंता करते हुए जिले में इतने बड़े रोजगार के उज्ज्वल अवसर प्रदान करने की पहल की है तो हमारे आदरणीय मंत्री श्री मससुख भाई मांडविया साहब ने की है। सर, यहां लोगों को जो रोजगार मिलते हैं - सवा से डेढ़ लाख लोगों को रोजगार देने वाला यह Alang Ship Breaking Yard है। यानी साढ़े सात से आठ लाख लोगों को वहां रोजगार मिलता है, यह इतने अधिक रोजगार देने वाली इंडस्ट्री का विषय है। इस बिल में उल्लेखित जो मुम्बई पोर्ट है, कोलकाता पोर्ट है, केरल का Azhikkal Port है, इन सबको अगर जोड़ लें तो पूरे देश में लाखों की

तादाद में ऐसे लोग हो जाएंगे, जिन्हें नए तरीके से रोजगार के अवसर मिलेंगे, लोगों को काम करने का अवसर मिलेगा।

सर, अगर मैं इस बिल की बात करूँ तो मैं बड़ी ही विनम्रता से कहना चाहता हूँ कि जो मज़दूर लोग हैं, जो छोटे-छोटे कामगार हैं, जो वहाँ पर काम करने वाले लोग हैं, हमने सुना है, देखा है, वहाँ पर हम गए भी हैं कि जब दुर्घटनाएं घटित होती हैं तो वहाँ पर काम करने वाले मज़दूरों की मृत्यु हो जाती है। तब उनके परिवार पर जो वज्राघात होता है, उसे सहन करने की क्षमता उस परिवार में नहीं रहती, क्योंकि उनके परिवार में एक ही आदमी कमाने वाला होता है और अगर उसका निधन हो जाता है, किसी दुर्घटना में उसकी मृत्यु हो जाती है तो फिर पूरा परिवार टूट जाता है। ऐसे समय में जो ship breaking yards हैं, इनकी recycling का जो काम है, उसमें ऐसे लोगों के कल्याण के लिए, ऐसे लोगों की सहायता के लिए के लिए हम क्या कर सकते हैं, वह देखना जरूरी है। मैं बड़ी ही विनम्रता से यह कहना चाहता हूँ। मैं खुद भावनगर जिले से हूँ।

सर, अंत में मैं आदरणीय मंत्री जी, सरकार और सदन के ध्यान में एक और subject भी लाना चाहता हूँ। मैं सरकार से इस बिल के सम्बन्ध में एक और गुजारिश करना चाहता हूँ। जहाँ पर भी यह ship recycling का काम होता है, जिस-जिस जगह पर होता है, जहाँ पर भी हम breaking yards develop करेंगे, वे HKC की तर्ज पर बनेंगे, उसी design पर बनेंगे। इस सम्बन्ध में इसमें जो clause जोड़े गए हैं, मैं यह कहना चाहता हूँ कि जहाँ पर ये breaking yards खोले जाएँ, वहाँ पर जो plots हैं, उनमें आरक्षण होना चाहिए, **...(समय की घंटी)...** वह आरक्षण चाहे Scheduled Castes का हो, चाहे Scheduled Tribes का हो। मैं सदन के माध्यम से आदरणीय मंत्री जी और सरकार से बड़ी ही विनम्रता से कहना चाहता हूँ कि अगर कहीं Central Government यह निर्णय लेती है, तो जो plots की बिक्री होती है, जो आदान-प्रदान होता है, उनमें कहीं न कहीं अनुसूचित जाति के समुदाय के लोगों का reservation भी तय किया जाए। साथ ही अनुसूचित जनजाति वर्ग के लोगों के लिए भी उसमें कितना per cent हिस्सा हो, यह तय करना चाहिए। बड़े-बड़े लोग बड़ी-बड़ी कंपनियाँ खोल कर काम तो करने लगेंगे, काम होता जाएगा, वे आगे बढ़ते जाएँगे, लेकिन गरीब स्तर का जो व्यक्ति है, वह निचले स्तर पर ही रह जाएगा। अगर हम समानता और समरसता की बात करते हैं, तो विनम्रतापूर्वक मेरी विनती है कि इसमें SC और ST समुदाय के लोगों को आरक्षण दिया जाना चाहिए। **...(समय की घंटी)...**

सर, मैं एक अन्तिम बात कह कर अपनी बात को पूर्ण करूँगा। मैं गुजरात से आता हूँ। इसका 99 per cent business गुजरात में है। चूँकि आपने घंटी बजा दी है, तो मैं बड़े ही short में कहूँगा। इसके लिए National Authority का जो ऑफिस है, उसे गुजरात में खोलने के लिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ। जब वहाँ गुजरात में इसका

[महंत शम्भुप्रसादजी तुंदिया]

business इतने बड़े पैमाने पर होता है, तो अगर इसका headquarter वही पर बनेगा, तो लोगों को बड़ी ही सुविधा होगी। गुजरात एक ऐसा स्टेट है, जहाँ 1,600 किलोमीटर का बहुत लंबा समुद्री किनारा है। इसलिए माननीय मंत्री जी हमें यह अवसर प्रदान करें, इतनी ही बात को रखते हुए मैं अपनी बात को खत्म करता हूँ। वंदे मातरम्।

DR. T. SUBBARAMI REDDY (Andhra Pradesh): Mr. Deputy Chairman, Sir, thank you for giving me an opportunity to speak on this Bill. Sir, the Recycling of Ships Bill, 2019 defines ship recycling as the dismantling of a ship at a facility to recover the components and materials for reuse, and taking care of hazardous materials so produced. It includes associated operations, such as storage and treatment of materials and components on site.

Now, under Clause 3, the Bill says, " The Central Government shall, by notification, designate an officer not below the rank of Joint Secretary to the Government of India as the National Authority, which shall administer, supervise and monitor all activities relating to ship recycling under the Act."

Now, I want to know how this single officer will carry out all these activities when the whole activities are involved with the Ministry of Environment and Forests, and Bhabha Atomic Research Centre, in case of radio-active materials. Therefore, I would suggest to the Minister that the National Authority should comprise of five members, with representatives of BARC, Environment and Forests, and Shipping industry. So, I request the hon. Minister to respond to my suggestion while giving reply as to what his view is on this.

Now, I come to Clause 4. You have made a provision for competent authority for performance of such duties within the geographical areas or areas of experts. So, Competent Authority also should be constituted like a committee with the representatives of all stakeholders so that with best of professionalism and expertise, they will take a decision. This is a welcome measure. I support Clause 4.

Then, I would like to say one more thing. The owner of every new ship must make an application to the National Authority to obtain a certificate on inventory of hazardous materials. This is a very good suggestion. I fully support this suggestion. Existing ship owners must apply for a certificate within five years of the commencement of the Act; the certificate must be renewed every five years; it

must be maintained and updated through the life of the ship to reflect any changes in the ship's structure and equipment. The certificate may be suspended for various reasons, such as the ship not complying with the particulars of certificate, or not maintaining inventory of hazardous materials properly. These requirements will not apply to warship, or other ship owned and operated by an administration and used on government non-commercial service, which I also appreciate. On recycling facilities, the ships will be recycled only in authorised recycling facilities. It is a very good idea. An application to authorise such a facility must be submitted to the Competent Authority, which will be notified by the Central Government along with a ship recycling facility management plan and prescribed fee. The existing facilities must apply for authorisation within 60 days of the commencement of the Act. A facility will be authorised when the Competent Authority is satisfied that it follows the specified standards. I would also say that the certificate of authorisation will be valid for a period as specified but not exceeding five years. Contravening these provisions will be punishable with imprisonment of up to one year, or a fine of up to ₹ 10 lakh, or both. So, I would like to know in this connection what is the mechanism by which the Authority will monitor that the companies are strictly following specified standards. On this, I want a response from the hon. Minister.

Each ship recycler must maintain adequate measures for emergency preparedness and response, safety, health, training, and welfare of workers as per the Factories Act, 1948. It must also provide insurance coverage for the regular and temporary workers.

Sir, on the recycling process, I would say that a ship owner must apply to the National Authority for recycling certificate before recycling his ship. The ship recycler must prepare a ship recycling plan which should be approved by the Competent Authority. Each ship will be recycled after obtaining written permission from the Competent Authority. So, I would like to know how actually this system is being monitored and to what extent you will be able to control.

Every ship recycled must ensure safe and environmentally sound removal and management of hazardous materials from a ship, and comply with the specified environmental regulations. They must also ensure that no environmental damage is caused due to such recycling. On contravening these provisions, the ship recycler

[Dr. T. Subbarami Reddy]

will be liable to pay environmental damages and clean up operation compensation, as prescribed. In case of an oil spill, a ship recycler will be punishable with a fine of up to five lakh rupees in case of no response within twelve hours of issue of the first notice, a fine of up to ten lakh rupees in case of no response within twenty four hours of issue of the second notice, and imprisonment up to three months and a fine of ten lakh rupees in case of no response within twenty four hours of issue of the third notice. Here, I suggest that imprisonment may not be required. It may be borne in mind.

Dismantling end of life ships in an environmentally sound and safe manner is a great concern as well as being a major challenge nowadays. When dismantling the vessel, on-board hazardous materials such as asbestos, polychlorinated biphenyls, glass fibre, solid foam and waste oil can incur severe negative implications on the environment and human health. This is very dangerous. This point may be borne by the Minister in seeing how it can be tackled.

In essence, more attention should be paid to the disposal of hazardous materials as integral to safe and environmentally sound practices when breaking up the ships. The Recycling Bill, 2019 was introduced in Lok Sabha by the Minister of State for Shipping, Shri Mansukh Mandaviya on November 5th, 2019 and passed on 8th December, 2019. I support the Bill. There is nothing much to oppose. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Shri Vijayasai Reddy is not present. Shri Vir Singh, please.

श्री वीर सिंह (उत्तर प्रदेश): महोदय, यह विधेयक कतिपय मानक स्थापित करके पोत पुनर्चक्रण के विनियमन और उसके प्रवर्तन के लिए कानूनी क्रियाविधि और उससे संबंधित विषयों पर उपबंध करने हेतु लाया गया है। आज दुनिया में लगभग 53 हजार वाणिज्यिक पोत हैं, जिनसे दुनिया भर में कार्गो का व्यापार होता है।

(श्री उपसभापति पीठासीन हुए)

महोदय, एक जहाज की औसत आयु 20 से 40 वर्ष होती है, उसके बाद पोत का पुनर्चक्रण किया जाता है। वैश्विक पोत पुनर्चक्रण उद्योग में भारत की हिस्सेदारी 30 प्रतिशत है, जो कि श्रम-गहन क्षेत्र के साथ पर्यावरण सुरक्षा संबंधी चिंताओं से जूझ रहा है। देश में लगभग 300 पोत हर वर्ष पुनर्चक्रण के लिए आते हैं, विशेषकर भावनगर, गुजरात में तथा कोलकाता, मुंबई और केरल में। कानून बनने के बाद हमारा देश जहाज तोड़ने के कार्य में अग्रणी हो जाएगा और इससे राजस्व की प्राप्ति होगी।

महोदय, भारत में पोत विघटन संहिता (पुनरीक्षित), 203 पोत पुनर्चक्रण कियाकलापों को शासित करती है और पर्यावरण संरक्षण तथा कर्मगारों की सुरक्षा के लिए मानक निर्धारित करती है तथापि यह संहिता उल्लंघन के लिए दंड का उपबंध नहीं करती है या पोत पर परिसंकटमय सामग्री को निर्बाधित और प्रतिबद्ध करती है, परंतु प्रस्तावित विधेयक कतिपय मानक स्थापित करते हुए प्रवर्तन के लिए कानूनी विधान करता है और हॉगकॉग अंतर्राष्ट्रीय समझौते को अंगीकार करता है। इससे निश्चित रूप से इस उद्योग में काम करने वाले श्रमिकों और निजी पोत कंपनियों की सुरक्षा होगी और पर्यावरण भी सुरक्षित हो सकेगा।

महोदय, पोत परिवहन समुद्री यात्रा और व्यापार के लिए आवश्यक है। अभी देश में 12 बड़े और 200 छोटे बंदरगाह हैं, जिनसे भारत का लगभग 95 प्रतिशत अंतर्राष्ट्रीय व्यापार होता है और यह देश की अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण योगदान भी करता है, परंतु जहाज तोड़ने का कार्य पर्यावरण और स्वास्थ्य पर प्रतिकूल प्रभाव डालता है। अभी विश्व में 13 देश इस कानून को बना चुके हैं, ऐसा मानना है कि कानून बनने के बाद हमारे यहाँ जापान और कोरिया से पुराने पोत भी पुनर्चक्रण के लिए आएंगे, क्योंकि यहाँ लागत कम आती है।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूँगा कि इन मानकों के लागू होने से देश को इससे रोजगार के साथ-साथ अधिक राजस्व की प्राप्ति होगी, परंतु पुनर्चक्रण में जो कचरा इकट्ठा होगा, उसका समाधान किस प्रकार से होगा? चूँकि यह कचरा पर्यावरण के लिए घातक होता है, इसलिए इससे आसपास के क्षेत्र और वहाँ रहने वाले लोगों, जीव-जंतुओं के स्वास्थ्य पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की आशंका है। आप इसकी रोकथाम किस प्रकार से करेंगे ताकि इससे श्रमिकों के स्वास्थ्य और पर्यावरण को सुरक्षित किया जा सके?

महोदय, आपने इसमें सक्षम प्राधिकारी नियुक्त किया है, लेकिन मेरा यह मानना है कि एक प्राधिकारी से काम नहीं चलने वाला है, बल्कि इसमें पर्यावरण विशेषज्ञ भी रखने चाहिए, स्वास्थ्य संबंधी विशेषज्ञ भी रखने चाहिए, लेबर कमिशन का भी प्रतिनिधित्व होना चाहिए। इस तरह से सभी क्षेत्र के विशेषज्ञ रहेंगे, तो इससे फायदा होगा।

महोदय, पोत पुनर्चक्रण में जो कर्मचारी कार्यरत हैं, उनका वेतन फिक्स नहीं किया गया है। मेरी यह माँग है कि जब रूल बनाया जाए, तो उसमें इनका वेतन फिक्स किया जाए। जब कर्मचारी काम करते हैं, तो काम के दौरान कभी-कभी उनकी मृत्यु हो जाती है, क्या मृत्यु उपरांत उनके वारिस को इसमें नौकरी देने का प्रावधान होगा? यह इसमें होना चाहिए। इसमें उनकी स्वास्थ्य की भी विंता होनी चाहिए और उनका वेतन भी फिक्स होना चाहिए। इसमें जो तमाम काम होते हैं, उनमें ठेकेदारी प्रथा भी होती है और उसमें ज्यादातर कर्मचारी गरीब वर्ग के होते हैं। जैसे हमारे एक सम्माननीय साथी ने कहा कि उसमें आरक्षण की भी व्यवस्था होनी चाहिए, जिससे कि उन वर्गों को भी फायदा पहुँचे। इन्हीं सुझावों के साथ मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ, बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI KANAKAMEDALA RAVINDRA KUMAR (Andhra Pradesh): Thank you, Sir, for giving me this opportunity. The Recycling of Ships Bill, 2019 is a long-pending Bill. It is considering the Hong Kong International Convention. One important issue is environmental impact since it is a labour-intensive industry. We are saying that there are about 30 per cent of ship-breaking activities happening in India, but most of the share of India has gone. We are all aware that the ship-breaking industry is a massive one. In shipping industry, there are three parts; one is, ship-building industry, another is ship-repairing industry and the third is ship-breaking industry. Now, ship breaking industry is called recycling of ships. The ship breaking is very important as far as India is concerned. The developed countries, after using ships, are sending them to our country for recycling. But, there is no monitoring system to supervise the entire process. The International Maritime Organisation has already set standards as per the Hong Kong Convention. But, we have to ratify the Hong Kong Convention. I don't know whether it is already ratified. But, Sir, the ship breaking industry should be certified by the Hong Kong Convention. Most of the ships that are coming to our shores for recycling are creating environmental problems and, despite this, there are some benefits. The first one is, it creates employment opportunities. The second one is, we get foreign investment. The third one is recycling of ships. And, the fourth one is, health and other concerns which have to be taken care of by all the stakeholders.

Sir, the Bill did not speak about labour force and its management. It is silent. It has to be explained in detail and relevant provisions have to be included in this. Likewise, environmental safety is as important as labour. Sir, the Bill proposes to constitute an authority under Clause 3. The proposed authority is not less than the rank of Joint Secretary. It is better, in view of all aspects mentioned by me, to have an independent authority to supervise all these things. In spite of all these, I support the Bill. I request for setting up of an independent authority to be constituted separately instead of having an authority with Joint Secretary, etc. And, all issues have to be mentioned within the Bill itself. Sir, the only problem comes during implementation of the Act. The Bill has taken care of everything, but the Government has to take steps with regard to labour, its safety, environmental aspects and the other thing is implementation of the legislation.

With these words, I support the Bill and congratulate the hon. Minister for bringing this Bill before the House at last. Thank you.

श्री आर.के. सिन्हा (बिहार): माननीय उपसभापति जी, इस महत्वपूर्ण विधेयक पर बोलने का समय देने के लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। मैं हमारे पोत परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री, श्री मनसुख भाई मांडविया का अभिनंदन करना चाहता हूँ कि इन्होंने इतनी देर से लंबित इस बिल को पेश किया। इस बिल के सभी अलग-अलग पहलुओं पर विचार हुआ है, लेकिन मैं तो सिर्फ इसके श्रमिक पहलू पर विचार करना चाहता हूँ। उपसभापति महोदय, ship breaking industry, Alang में हो, कोलकाता में हो, केरल में हो, ओडिशा में हो, आंध्र प्रदेश में हो, महाराष्ट्र में हो, लेकिन वहाँ जो गरीब काम करता है, वह बिहार, झारखंड, पूर्वी उत्तर प्रदेश, ओडिशा का ही होता है, इसलिए यह काम इन्होंने गरीबों के हित के लिए किया है। मनसुख भाई मांडविया जी ध्यान दीजिए, मैं आपके लिए एक शेर अर्ज करना चाहता हूँ। गोपाल दास नीरज का एक शेर याद आ रहा है-

***अगर तूने कभी किसी के आँसू पोछे होंगे,
यकीनन उस वक्त तू खुदा के करीब होगा।***

आपने तो भगवान का काम किया है। आपने गरीबों के लिए यह एक हितकारी काम किया है। आज भी इसमें दो-तीन लाख लोग प्रतिदिन काम करते हैं। मैं बिहार के भोजपुर जिले से आता हूँ और मैं जानता हूँ कि हमारे यहाँ के बहुत-से श्रमिक वहाँ जाते हैं। उपसभापति महोदय, आपके बलिया जिले से भी बहुत लोग वहाँ जाते हैं। हमारे पूरे उत्तर बिहार से लोग वहाँ जाते हैं। यहाँ पर मिथिला के लोग बैठे हुए हैं, जो यह बात जानते हैं और हमारे राम नाथ ठाकुर जी भी सहमति में सिर हिला रहे हैं। अगर कहीं पर भी इस तरह का कोई hard work होता है, तो उस काम को करने में हम ही लोग सक्षम हैं। हम ही लोग उसमें मेहनत से काम करते हैं और चीजों का निर्माण करते हैं।

उपसभापति महोदय, यह जो ship breaking का काम है, यह सामान्य श्रमिक का काम नहीं है। अगर हम श्रमिक डायरेक्टरी में देखें, तो पता चलेगा कि यह एक hot work है। Hot work का मतलब यह है कि श्रमिकों को इसमें गैस से डील करना पड़ता है, मेटल से डील करना पड़ता है, लोहे को काटना पड़ता है, उसको तराशना पड़ता है। यह काम ही ऐसा है, जो कि खतरनाक है और हम भोजपुर प्रदेश के लोग खासकर खतरे से खेलना तो जानते ही हैं, इसलिए उसमें हमें कोई दिक्कत नहीं होती। चाहे अलंग हो या केरल, ऐसे काम करने के लिए हम कहीं भी चले जाते हैं। श्रमिक कानून के रूप में मैं इस बिल का स्वागत करता हूँ। इससे श्रमिकों का बहुत भला होगा और इससे लाखों श्रमिकों को रोजगार प्राप्त होगा।

[श्री आर.के. सिन्हा]

जिन माननीय सदस्यों ने इसका विरोध किया, चाहे उन्होंने किसी मजबूरी से ऐसा किया हो, वे रोजगार की बात करते हैं। वे कहते हैं कि रोजगार नहीं है, रोजगार कम है और जब रोजगार देने की बात आती है, तो वे विरोध भी करते हैं। यह एक बड़ी विडम्बना है, लेकिन खेर, मैं उस पर ज्यादा नहीं बोलूँगा।

महोदय, जहाँ तक इस बिल का सवाल है, यह कहा गया कि हम अभी भी विश्व का 30 प्रतिशत ship breaking कर रहे हैं और इससे लगभग 70 लाख टन उत्पादन होता है। इसकी breaking से हम न केवल लोहा निकालते हैं, बल्कि इससे लकड़ी भी निकलती है, इससे फर्नीचर भी निकलता है, इससे इंजन भी निकलता है और इससे मोटर भी निकलती है। इससे निकली हुई ऐसी बहुत तरह की चीज़ें हैं, जिनको हम बहुत अच्छे दामों पर खपाते हैं। उपसभापति महोदय, इसके लिए भारत एक उपयुक्त स्थान इसलिए है, क्योंकि हमारे यहाँ लोग उपलब्ध हैं, जो इतना मजबूत और इतनी मेहनत का काम कर सकते हैं। किसी माननीय सदस्य ने कहा कि यह काम यूरोपियन यूनियन में क्यों नहीं हो रहा है? मैं बताना चाहता हूँ कि वहाँ यह इसलिए नहीं हो रहा है, क्योंकि वहाँ आदमी ही नहीं है। वहाँ युवा पीढ़ी घटती जा रही है, बूढ़े लोगों की तादाद बढ़ती जा रही है और वहाँ इस तरह का hard work करने वाले लोग नहीं हैं। इसलिए, भारत एक तो इस कारण इसके लिए उपयुक्त स्थान है और दूसरा, इस उद्योग का यहाँ इसलिए उपयोग है, क्योंकि इससे जो कुछ भी प्राप्त होगा, उसे हम भारत में खपा सकते हैं। उसका उपयोग हम अपने देश में कर सकते हैं और उसको अच्छे दाम पर बेच सकते हैं।

सर, मैं आपको एक छोटा-सा उदाहरण देना चाहूँगा। डेहरी ऑन सोन में रेलवे का एक पुराना रेल ब्रिज था, जिसको अभी लोगों ने ऑक्शन किया, क्योंकि वहाँ पर अब एक नया रेलवे पुल बन गया है। आप देखेंगे कि उस पुराने लोहे के ब्रिज के ऑक्शन के बाद पूरे भोजपुर, बक्सर, कैमूर, रोहतास और औरंगाबाद में स्थापित ऐसी बहुत सारी इंडस्ट्रीज अपने यहाँ के काम में डेहरी के उस पुल का लोहा इस्तेमाल कर रही हैं, क्योंकि वह उनको सस्ता प्राप्त हो रहा है। वे लोग उसका खटाखट इस्तेमाल कर रहे हैं। इसलिए उसकी खपत में भी कोई दिक्कत नहीं होगी। यह दोनों तरह से उपयुक्त है। बिहार के लिए बहुत उपयुक्त है, क्योंकि बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोग जाते हैं, इसलिए मैं मनसुख मांडविया भाई से आग्रह करूँगा कि हमारे बिहार में एक ब्रेकिंग यार्ड कर दीजिए, क्योंकि आपके हल्दिया पोर्ट, हावड़ा पोर्ट आदि से जहाज़ यहां आ जाएंगे और आपके पास जगह की भी कमी नहीं है। हमारे राम चन्द्र बाबू बैठे हुए हैं, उनके सहयोग से आपको बहुत जगह मिल जाएगी। जहां एक लाख लोगों के रोजगार की बात होगी तो आपको जगह क्यों नहीं मिलेगी? गंगा के किनारे ऐसे-ऐसे दीयर हैं कि एक-एक दीयर में 15-20 किलोमीटर जगह मिल जाएगी, आप उसको करें। इससे न सिर्फ foreign investment बढ़ेगा,

रोज़गार बढ़ेगा, आय बढ़ेगी और जीएसटी वगैरह बढ़ेगा, बल्कि इसके साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि पर्यावरण को कोई खतरा उत्पन्न नहीं होगा, क्योंकि हमारी सरकार पर्यावरण के लिए बहुत सचेत है।

उपसभापति महोदय, आज कुछ लोग पर्यावरण की बात कर रहे हैं। Alang वर्ष 1981 में सेटअप हुआ। वर्ष 1981 से वर्ष 1991 हो गया, वर्ष 2001 हो गया और वर्ष 2011 हो गया, आप देखिए कि 40 वर्षों में पर्यावरण के लिए क्या किया गया, किसकी सरकार थी? आज हम पर्यावरण की बात कर रहे हैं, हमको यह भी देखना चाहिए कि जब हमने उसको सेट अप किया, तो उस समय हमने क्या किया? आज हमारे माननीय मंत्री जी उसका प्रोजेक्ट लेकर आए हैं, उन्होंने एक कोड बनाया है। यह ठीक है, यह विचारणीय प्रश्न है कि one man authority हो, 5 men authority हो या 7 men authority हो। वह तो सरकार समय-समय पर executive orders से आवश्यकतानुसार समय, काल, परिस्थिति के अनुरूप बदलाव कर सकती है। वह नहीं है, लेकिन मैं सोच की बात कर रहा हूँ। यह सोच मोदी जी के शासनकाल में मनसुख भाई मांडविया लाए हैं, इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। यह बहुत बड़ी सोच है। इससे इतना बड़ा employment avenue create होगा, जिससे गरीबों को रोज़गार मिलेगा। जो गरीब construction industry में या अन्य जगह पर हैं, वे बेचारे भागते रहते हैं। हम जहां पर ship breaking industry set-up करेंगे, उसी के आसपास वर्कर्स की colonies भी बना सकते हैं, उनका welfare भी देख सकते हैं, उनके बच्चों के लिए स्कूल भी बना सकते हैं, उनके लिए अस्पताल भी बना सकते हैं, वे एक जगह सेट अप हो जाएंगे तो घुमन्तू की तरह नहीं घूमेंगे। 10-15 वर्ग किलोमीटर में यदि शिप ब्रेकिंग का काम हो जाएगा तो उतने ही स्थान में एक और आप एक और township create कर सकते हैं, जिसमें हमारे कामगार भी सम्मानजनक ढंग से रह सकेंगे। यह बहुत बड़ी सोच है, इससे बहुत विकास होगा। जब पैसा आता है तो विकास होता है। यदि spending capacity बढ़ेगी तो आस-पास के गाँव की economy बदल जाएगी। जब आस-पास के गाँव की economy बदल जाएगी तो वहां पर भी शिक्षा, स्वास्थ्य, परिवहन, उनके लाइफस्टाइल आदि में सुधार होगा। इसलिए मैं यह कहता हूँ कि इस तरह से हमने जो बात की है और जिसने भी पर्यावरण की बात उठायी है, मैं समझता हूँ कि यह बिल्कुल ही बेबुनियाद बात है। यह अड़ंगा लगाने वाली बात है कि कोई अच्छा काम हो रहा है तो उसमें लंगड़ी मार दो। यह उचित नहीं है। जहां तक सवाल श्रमिकों के कानून का है। इसमें दो-तीन विषय बहुत गंभीर हैं। एक तो यह है चूंकि यह hot job है, इसलिए इसमें श्रमिकों का वेतनमान जो hot mills वगैरह में काम करने के rolling mills के और बाकी सब के वेज जो हैं, Steel Plants Wage Board हैं, उस तरह के लागू होने चाहिए, ताकि उनको एक अच्छा सम्मानजनक वेतन मिले, पहली बात यह कहना चाहूंगा। दूसरी बात मैं यह कहना चाहूंगा कि जो inspection mechanism है, उसमें authority खुद inspection

[श्री आर.के. सिन्हा]

करने के लिए शायद capable न हो सके, तो Authority को चाहिए कि third-party inspection and certification agency का प्रावधान करे, जो कि inspection भी करे और certification भी करे। इसी तरह से safety, awareness और उसकी training की जो बात है, उसके लिए भी third-party agencies को involve करना होगा, जो इसके expert हैं।

उपसभापति महोदय, आज सुबह इतनी भयंकर आग की बात चल रही थी। आज हम देश में जो भी कमा रहे हैं, उसमें जी.डी.पी. का लगभग तीन से चार प्रतिशत हिस्सा सिर्फ आग में स्वाहा हो रहा है, क्योंकि इसमें केमिकल होता है, इसमें ship-breaking में oil involve होता है, तो हमें इसका प्रावधान रखना पड़ेगा और हमें उसी प्रकार से सही training and certification and inspection पर बहुत जोर देना पड़ेगा। तभी हम अपने श्रमिकों के जान-माल की सुरक्षा भी कर पाएंगे और एक सही वातावरण का निर्माण कर पाएंगे। सर, यह एक ऐसा विषय है और मेरा प्रिय विषय है, चूंकि यह श्रमिकों से संबंधित विषय है। जब गरीबों के घर में चूल्हा जलता है और उनके घर में पकवान बनता है, हमारे महंत जी चले गए, वे बता रहे थे कि वहां तो खपरैल के मकान में ऊपर प्लास्टिक का शीट देते हैं और फिर खपरा रख देते हैं, क्योंकि एयर कंडिशनर खरीद कर लाते हैं, तो एयर कंडिशनर कैसे लगाएंगे, तो थोड़ा-सा प्लास्टिक से ventilation कम होता है, तो उससे वे एयर यूज कर रहे हैं, यह बहुत खुशी की बात है। हमारे श्रमिक अगर 8 घंटे hot job करके आते हैं, तो उनको अधिकार होना चाहिए कि वे भी अपने बाल-बच्चों के साथ सुखी समय व्यतीत कर सकें। यह बहुत बढ़िया है, इससे जीवन में सुधार आएगा, रोजगार में सुधार आएगा और जिन-जिन राज्यों में हम इस प्रकार के ship breaking industries yards लगाएंगे उन राज्यों की इकोनॉमी भी बदलेगी। महोदय, मैं एक बार पुनः माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि हमारे बिहार में एक-दो ship-breaking industries आप अवश्य लगाएं, क्योंकि हमारे यहां बेरोजगारी बहुत है और लोग मेहनती भी बहुत हैं, तो इससे दोनों का समन्वय हो पाएगा और दोनों इस प्रकार से काम कर पाएंगे। उपसभापति महोदय, इन्ही शब्दों के साथ मैं मंत्री जी के शानदार बिल का समर्थन करता हूं और चाहता हूं कि सर्वसम्मति से इस बिल को पारित किया जाए। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री उपसभापति: श्री मधुसूदन मिस्त्री जी।

श्री मधुसूदन मिस्त्री (गुजरात): सर, मुझे बोलने के लिए opportunity देने के लिए मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं। सर, मैंने यह कानून देखा है। मनसुख भाई और हम वैसे कभी-कभी ट्रेन में साथ आते हैं। वे बहुत अच्छे इंसान हैं और मैं उनका आदर करता हूं। वे यह कानून लेकर आए, उसमें देखा गया है कि उसमें, by and large, structure है। उसके स्ट्रक्चर का एक ऐसा ढांचा तैयार करके दिया गया है कि इसके अंदर जो लोग

ship-break करना चाहते हैं या उसमें कुछ चेंज करना चाहते हैं, तो उनको किस तरह regulate किया जाए। सर, ship-breaking industry गुजरात में बहुत सालों से है। यहां 1983 का जिक्र किया गया, लेकिन मैं मानता हूँ कि उससे पहले से ही है। यह बहुत rich Board है। हमारे यहां Maritime Board है, वह बहुत rich Board है। वह सरकार को प्रोग्राम के लिए बहुत मदद करता है। मैं मंत्री जी से आशा रखता हूँ कि जब वे इस चर्चा का जवाब देंगे, तो बताएंगे कि पिछले 35-40 सालों में, बल्कि मैं तो कहूँगा कि पिछले 15 सालों में किस recycler या owner को Gujarat Maritime Board के जितने भी कानून हैं, उनके तहत फाइन हुआ या punishment मिली, किसके ship को वहां से हटाया गया। अगर वे ये figures देंगे तो मैं उनका आभारी इसलिए रहूँगा क्योंकि मैं मानता हूँ कि कानून केवल एक structure के लिए दिया गया है और गुजरात के अंदर Maritime Board की income बहुत अच्छी है, सबसे ज्यादा है, शायद उसमें से थोड़ा हिस्सा केन्द्र सरकार को भी मिले, इस हिसाब से यह बिल लाया गया है, outright ऐसा मेरा मानना है।

सर, अभी last speaker मजदूरों के बारे में बोल रहे थे। हमारे यहां जो दो trades हैं, उनका impression बहुत खराब है, उनमें सबसे अधिक शोषण हुआ है। उनमें से एक है, sugarcane cutters का, जो महाराष्ट्र से हजारों की संख्या में आते हैं। वे canal के पास एक छोटी सी झुग्गी बना लेते हैं, उनकी पूरी बस्तियां बसाई जाती हैं और वे sugarcane, यानी गन्ने को काटने का काम करते हैं। हमारे यहां बहुत study हुई, हाई कोर्ट में अपील हुई, सुप्रीम कोर्ट में गए, उनके ऊपर किताबें लिखी गयीं, crushing of sugarcane and labour पर, लेकिन उन पर क गई कानून लागू नहीं होता। दूसरी जो सबसे ज्यादा शोषण वाली industry है, वह Alang की है। Alang में मौत के इतने अधिक हादसे हुए - मैं माननीय मिनिस्टर से आशा करता हूँ कि जब आप जवाब देने लगेंगे तो थोड़ी-बहुत figures देंगे - वहां पर कानून नाम की चीज़ नहीं है, वह prohibited area है, वहां पर सब migrant labour है। मेरे से पहले के स्पीकर इस संबंध में बोल रहे थे, तो मैं उनसे बड़ी खुशी के साथ कहूँगा कि आप लोग सामने बैठे हैं, हमारे यहां गुजरात की सरकार को आप बोलिए कि वह कानून लागू करे। Migrant workers के लिए गुजरात के अंदर हम लड़ते हैं, आपके यहां से कोई नहीं आता है। हाई कोर्ट में, सुप्रीम कोर्ट में हम लोग गए, अंदर रोके गए क्योंकि सरकार उसको prohibited area डिक्लेयर करती है। जो शिप में काम करते हैं, वे कानून के अंतर्गत नहीं आते क्योंकि वह दरिया के अंदर है, समुद्र में है। जो plot के अंदर है, उन पर कानून लागू नहीं है। बिल के अंदर इन्होंने ऐसा नहीं लिखा है कि इन सबके ऊपर minimum wage लागू होगा। मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि आप Interstate Migrant Workmen Act को लागू क्यों नहीं करते हैं? आप लाइए न, आप pressure डालिए, 30 साल से वहां पर आपकी सरकार है, इस कानून के अंदर वह व्यवस्था क्यों नहीं है, social security की व्यवस्था क्यों नहीं है? इसके अंदर 'adequate'

[श्री मधुसूदन मिस्त्री]

लिखा है - 'adequate measures will be taken'. वहां पर स्ट्राइक होती है, जब वहां पर आदमी मरते हैं तो पूरा Alang का dockyard बंद हो जाता है और unfortunate तो यह है कि कोई major capital से इतना दूर है कि उनकी news नहीं आती है, अंदर क्या हो रहा है, इसका पता नहीं चलता है। वहां पर गैस होती है। कटर से ...(व्यवधान)... आप सुनकर जाइए, मैं आपसे ही कह रहा हूँ, आपके यहां के ही मजदूर हैं। मैं चाहता हूँ कि इस देश के अंदर हरेक स्टेट इतना develop हो कि inter-State migration न हो। आप अपने राज्य को भी इतना ही विकसित कीजिए। जितने मजदूर गुजरात में आते हैं, सब अलग-अलग स्टेट्स से आते हैं। सबके लिए trade unions, activists लड़ाई लड़ते हैं। हमारे ऊपर naxalite की stamp मारी जाती है, urban naxalite की stamp मारी जाती है, क्योंकि हमने मजदूरों की बाबत बात कह दी। मैं उनकी सरकार से पूछना चाहता हूँ, जो 30 साल से गुजरात में हैं कि उन्होंने वहाँ अभी तक क्यों एक भी कानून लागू नहीं किया? जो लोग मर गए, उनका क्या हुआ? क्यों उधर Inter-State Migrant Workmen Act लागू नहीं होता? क्यों Labour Department को बिल्कुल nullify किया गया? मैं इनका जवाब माँगता हूँ। सर, उधर ऐसी हालत है कि अपने बाल-बच्चों को, अपने घर-बार को, अपनी जमीन को छोड़ कर हजारों लोग वहाँ पर आते हैं। एक पूरा एरिया compounded कर दिया गया है, जिसके अन्दर हरेक को plot दिया गया है। उस plot पर जो लोग काम करते हैं, उनसे कहा जाता है कि आपके ऊपर कानून लागू नहीं होता है, क्योंकि इस जमीन के ऊपर मेरे साथ इतने आदमी नहीं हैं। जो लोग समुद्र में काम करते हैं, उनके ऊपर कानून लागू नहीं होता है, क्योंकि समुद्र के ऊपर यह कानून लागू नहीं होता है।

आप Industrial Relations Bill लेकर आने वाले हैं, मैंने उसे पढ़ा। उस एक्ट में industrial relation के अन्दर first time इस देश के अन्दर contract labour रखने का provision किया गया है। अगर किसी भी manufacturing industry के अन्दर contract labour होगा और उसको contract दिया जाएगा, तो इसका मतलब यह हुआ कि मेरी जिन्दगी की कोई security नहीं है, मैं plan नहीं कर सकूँगा कि मैं अपने बच्चे को किसी अच्छे स्कूल में रखूँ कि नहीं, अच्छा मकान लेने के लिए मैं लोन लूँ कि न लूँ, क्योंकि मुझे 5 साल का contract दिया जाएगा, 7 साल का contract दिया जाएगा, 30 साल का contract दिया जाएगा। इस बार आप वह बिल लाने वाले थे, इसके लिए time भी allot किया गया था, पता नहीं शायद इस बार Parliamentary Affairs Minister साहब भूल गए। मैं आशा रखता हूँ कि कल की मीटिंग में वह आए। अभी Occupational Health and Safety का बिल लाने की बातचीत चल रही है। आपने उसमें Factory Act का provision किया है। जब वह कानून आएगा, तो क्या आप इसमें change करेंगे? Maximum hazardous industries अलंग की हैं। आप वहाँ Parliamentary Committee ले जाइए और वहाँ जाकर देखिए कि

वहाँ मजदूरों की क्या हालत है। मैं आशा रखता हूँ कि अगर सरकार में थोड़ी भी संवेदनशीलता हो, तो मजदूरों के हकों के लिए, मजदूरों के लिए काम करने वाले, उनको organize करने वाले, उनके साथ रहने वाले ऐसे लोगों को मेहरबानी करके इसमें काम करने की थोड़ी छूट दी जाए और उनके ऊपर naxalite की stamp नहीं लगाई जाए, नहीं तो मजदूरों की स्थिति और भी खराब होगी। मांडविया साहब, आप तो यहाँ सेंट्रल गवर्नमेंट में हैं, आप स्टेट में जाकर देखिए, हमने तो जिन्दगी निकाली और अभी भी लड़ रहे हैं। जो आदिवासी आपके यहाँ सौराष्ट्र के अन्दर जाते हैं, Inter-State और Intra-State, दोनों के बारे में labour movement बिल्कुल silent है। उसमें आगे वे कुछ करना नहीं चाहते safety के लिए नहीं करना चाहते, health के लिए नहीं करना चाहते, assure नहीं करना चाहते कि इनको minimum wages मिले, ताकि इनकी जिन्दगी सुधरे। आप कानून ला रहे हैं, आप उस कानून में मजदूर घंटों के ऊपर रख सकेंगे, आप ऐसा बिल ला रहे हैं। आप आधे दिन के लिए मजदूरों को रखेंगे, आप ऐसा बिल ला रहे हैं। इसमें ऐसे प्रावधान हैं। आप तय करेंगे कि मैं इनको कितना पैसा दूँगा।

सर, मजदूरों की bargaining power सिर्फ strike होती है। अलंग के अन्दर मरने वाले मजदूरों की सहानुभूति में बहुत से मजदूरों ने हमेशा strike की हैं। आज कोई नहीं जानता कि उनके बाल-बच्चों की स्थिति क्या है। आप लेबर डिपार्टमेंट से इसकी study कराइए। दूसरी ओर जो migrant workers दूसरे राज्यों से आते हैं, मैं तो कहूँगा कि आप उनकी सरकारों का प्रतिनिधिमंडल भेजिए कि आपके यहाँ से जो मजदूर वहाँ काम करने जाते हैं, उनकी क्या हालत है। सर, मैं तो अपनी सोच की वजह से इन लोगों के साथ काम करता हूँ, ताकि वे अपनी human life अच्छी तरह गुजारें। वे एक आदमी की तरह जिंएँ, इस वजह से हम इस movement में हैं। सर, मैं देख रहा हूँ कि वे हमारे यहाँ गुजरात में क्यों आते हैं? सर, वहाँ इंडस्ट्रियल पीस है, आदमी को नहीं जलाते हैं, हमारी कैपिटल सेफ है। अगर मैंने 1,000 करोड़ या 500 करोड़ डाला है, तो मेरे ऊपर physical assault नहीं होगा। आपकी इंडस्ट्री सेफ है, इस वजह से लोग गुजरात में आते हैं। हमारे गुजरात का जो किनारा है, वहाँ यह सबसे ज्यादा पर्यावरण को नुकसान करने वाला है। मिनिस्टर यहाँ बैठे हैं। उनके वहाँ नजदीक में Salaya नाम का एक port है, जो एक historical port है। Second-third century से मोम्बासा और साउथ अफ्रीका के साथ उस port से पूरा ट्रेड हुआ करता था। आज एक इंडस्ट्री वाला 7 किलोमीटर लम्बे दरिया के अन्दर रोड बना कर आइलैंड के पास जेट्टी डाल रहा है। इससे 20,000 मछुआरों की जिन्दगी, 20,000 मछुआरों का धन्या खत्म हो जायेगा। आप बताइए। आप तो बोल रहे हैं कि आप तो जॉब तैयार कर रहे हैं, लोगों के लिए काम तैयार कर रहे हैं। ...*(व्यवधान)*... सर, मैं एक मिनट ले रहा हूँ। उस आदमी ने मुझे बहुत अच्छी तरह कहा कि हमारा सरकार से कोई झगड़ा नहीं है, हमारा तो सरकार से इतना ही कहना है कि आप मालदार को क्यों ज्यादा मालदार बना रहे हो, हमारा क्यों छीन रहे हो?

[श्री मधुसूदन मिस्त्री]

सर, यह human rights का भी सवाल है और हमारी सरकार human rights से बहुत भड़कती है। सर, शायद मैंने पहले भी कहा था कि एक वक्त था, जब लोग मुझे people's war group का आदमी मानते थे। कहते थे कि यह people's war group का आदमी है। मैं इस हाउस के अन्दर आया हूँ, सालों से उस हाउस में भी था और इस हाउस में भी हूँ। कभी-कभी जो एक चीज़ नहीं होती है, तो दिल जलता है कि यह क्या हो रहा है, क्यों है, क्यों नहीं हो रहा है? मांडविया साहब, मैं आशा रखूँ कि आप labour laws, industrial laws, environment laws और आपका यह law, इनको implement कराइए। आप वहाँ की अपनी सरकार को कहिए कि इसको implement करो और उनकी जिन्दगी बेहतर बनाओ।

सर, मैं आपसे इतना ही कहूँगा। आपने मुझे जो समय दिया, उसके लिए मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ।

श्री जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला (गुजरात): माननीय महोदय, इस विधेयक को लाने के लिए माननीय श्री मनसुख भाई मांडविया को मैं बहुत-बहुत बधाई देता हूँ, जो वे शिपिंग रिसाइकलिंग बिल के लिए अमेंडमेंट लाये हैं।

महोदय, मुझे यह कहना है कि यहाँ पर पहले तो 'शिपिंग' क्या है, यह हमें समझना चाहिए। हमारे यहाँ पर पूरे भारत में जो शिपिंग है, वह शिपिंग दो तरह की होती है। उसके अन्दर एक गुड्स की है, जिसमें हम कारगो की तरह माल वगैरह लेकर जाते-आते हैं और दूसरी पैसेंजर की है, जो लोगों को लेकर कहीं दूसरे देशों में जाती-आती है। यह जो शिप वगैरह का है, इसमें बहुत सारे लोगों ने बताया कि इससे यहाँ पर पर्यावरण का खतरा है। यह शिपिंग का बिजनेस आज की बात नहीं है। मैं मंत्री जी को बहुत बधाई देता हूँ। यह अमेंडमेंट लाने से क्या फर्क पड़ने वाला है? भूतकाल की जो सरकारें थी, जो काम कर रही थी-

हमारे वरिष्ठ साथी अभी लेबर यूनियन की बात कर रहे थे। आज की तारीख में मुझे कहना नहीं चाहिए, मैं कहना नहीं चाहता था, मैं अपने विषय पर जाना चाहता था। वे हमारी सरकार की चिन्ता करते हैं, हमारी चिन्ता करते हैं, जो लोग वहाँ काम करते हैं, उनकी चिन्ता करते हैं। उनको समझना चाहिए कि 30 साल से नहीं, 22 साल से वहाँ पर हमारी सरकार है और जो काम वह कर रही है, उसके कारण आज पूरे देश के लोग वहाँ काम करने आते हैं। अगर हमारी सरकार जो ठीक से काम कर नहीं रही होती, तो कोई मजदूर वहाँ काम करने नहीं आता। रही बात इस अमेंडमेंट बिल की, तो वह जो शिप है, उसका जो ढाँचा बना हुआ होता है, वह लोहे का बना हुआ होता है। उस लोहे के अन्दर 65-60 परसेंट लोहा रहता है, उसके साथ लकड़ी भी रहती है, स्टील भी रहता है

और अन्य चीज़ें भी रहती हैं। वह शिप जो कटती है, उसका स्टील जो कटता है, वह manually नहीं कटता है। वह हाइड्रोलिक से कटता है। वहां पर जो मजदूर काम करते हैं, वे नहीं काटते हैं, बल्कि मशीन से काटा जाता है। शिप की आयु 25 से 30 साल की होती है, शिप 25 से 30 साल तक पानी के अंदर रहती है और उसके बाद उसको काटने के लिए भेज दिया जाता है। उससे जो स्कैप निकलाता है, उसको रीयूज किया जाता है। अभी पूर्व के वक्ता ने बताया कि हम लाग शिप से जेनरेटर्स वगैरह लाए। अब आप सोचिए कि 25-30 साल पुरानी शिप में से जेनरेटर्स निकाल कर कोई होटल में यूज करता है, कोई अपने धंधे में लगाता है या कोई और काम में लगाता है। हमारे यहाँ शिप से जो स्टील निकलता है, पूरा स्टील का बना हुआ जो शौचालय रहता है, गरीब लोग उनको अपने घर में यूज करते हैं। जो hose bearing रहता है, वह भी स्टील का रहता है, उसमें जो लकड़ी का फनीचर रहता है, वह 25-30 साल पुराना होते हुए भी गरीब लोग उसको अपने घर में यूज करते हैं। इसी तरह से वहाँ की इंडस्ट्री चलती है।

चाहे अलंग हो, मुम्बई हो, केरल हो, कोलकाता हो या अन्य कोई और जगह हो, हमारे देश का जो ढांचा है, वह आधा समुद्र से जुड़ा हुआ है। गुजरात पश्चिमी बंगाल से समुद्र से जुड़ा हुआ है। हम ऐसा क्यों नहीं सोचते हैं कि इस बिजनेस को ज्यादा से ज्यादा बढ़ाया जाए? इसमें सिर्फ यही नहीं है कि इससे हमारे पर्यावरण को खतरा है, बल्कि यह भी देखना होगा कि यह एक बहुत बड़े व्यवसाय की तरह है, जिसमें रोजगार की बहुत क्षमता है। आर. के. सिन्हा जी ने बताया कि हमारे बिहार में एक फैक्टरी लगा दीजिए। हमारे गुजरात के अंदर जो फैक्टरीज़ हैं, जब वहां शिप को काटा जाता है, तो उसके स्कैप से जो लोहा निकलता है, वह लोहा उन फैक्टरीज़ में जाता है और वहां पर उसको गलाया जाता है, गलाने के बाद उसका कंस्ट्रक्शन तथा अन्य अलग-अलग कामों में रीयूज किया जाता है। ऐसी बात नहीं है कि यह सिर्फ अलंग के लिए ही काम में आने वाला है। इसको आप कहीं भी लगा सकते हैं, मुम्बई, कर्णाटक, कोलकाता या अन्य जगहों पर लगा सकते हैं। अश्वनी जी ने बताया कि जो शिप आती है, उसके बाद जब पानी चला जाता है, तो शिप वहाँ खड़ी हो जाती है। हमारे भारत का 3,500 किलोमीटर का जो radius है, उसके अंदर समुद्री क्षेत्र है। इस बिल को लाने से पूरे भारत के अंदर हमारा बिजनेस बढ़ेगा और इससे लोगों को नई-नई opportunity मिलेगी, लोगों को नौकरी मिलेगी। इसके साथ ही इससे लोगों को सुख भी मिलेगा।

महोदय, आज लोग पर्यावरण की बात करते हैं, लेकिन आज हमारी सरकार माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में स्वच्छ भारत मिशन के तहत कचरा उठाने की बात करती है और कचरा उठाने के लिए घर-घर गाड़ी जाती है। हमारे अलंग में या भारत में कहीं भी क़्रश करने का यह बिजनेस लगेगा, तो इससे थोड़ा कचरा होगा, लेकिन इससे बहुत सारे फायदे भी हैं। इसमें सरकार शिप नहीं तोड़ती है, बल्कि व्यापारी तोड़ता है, इसलिए व्यापारी

[श्री जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला]

5.00 P.M.

एक-एक चीज का ध्यान रखता है ताकि उसको ज्यादा से ज्यादा मुनाफा मिले। इस तरह से वह एक चीज भी नहीं रहने देगा। मुझे यह सुन कर दुख होता है कि गुजरात के अंदर लेबर लोगों के साथ... आज की तारीख में इंडिया का चाहे कोई भी आदमी हो, वह गुजरात में काम ढूँढ़ने के लिए जाता है। अगर हम लेबर को प्रोटेक्शन नहीं देते, तो वे वहां काम नहीं करते। महोदय, मैं आपके माध्यम से हमारे साथी को कहना चाहूँगा कि ऐसी बात न की जाए, जिससे गुजरात की आबरू नीचे चली जाए। हम गुजरात के हैं और गुजरात में हम लोग इनको जिस तरह से प्रोटेक्शन करते हैं, जिस तरीके से हम लोग काम करते हैं, उससे मुझे गर्व है कि मैं गुजराती हूँ। आज स्टील की बात हुई, इस संबंध में मैं यह बताना चाहूँगा कि चूँकि हमारा पुश्तों से लोखंड, स्टील का धंधा था, इसलिए मेरे सरनेम में लोखंडवाला लिखा है, वैसे मैं ठाकुर हूँ। इस तरह की इंडस्ट्रीज की वजह से ही हम लोग आज इस जगह पर पहुँचे हैं। मैं ज्यादा न कहते हुए इस बिल के लिए माननीय मंत्री मनसुख मांडविया जी को बहुत बधाई देता हूँ, धन्यवाद, आभार।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Sushil Kumar Gupta is not present; Shri Vijayasai Reddy is not present. Hon. Minister, please.

पोत परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री ममसुख मांडविया): माननीय उपसभापति जी, आज इस Recycling of Ships Bill, 2019 पर सदन में हुई चर्चा में कुल मिलाकर 18 सदस्यों ने भाग लिया। वे हैं - डा. अमी याज्ञिक जी, श्री अश्वनी वैष्णव जी, श्री सुखेन्दु शेखर राय जी, विजिला सत्यानंत जी, प्रो. राम गोपाल यादव जी, प्रसन्न आचार्य जी, श्री राम चन्द्र प्रसाद सिंह जी, डा. प्रकाश बांडा जी, के. सोमप्रसाद जी, एम. शनमुगम जी, बिनोय विस्वम जी, महंत शम्भुप्रसादजी तुंदिया जी, डा. टी. सुब्बारामी रेड्डी जी, वीर सिंह जी, कनकमेदला रवींद्र कुमार जी, आर.के. सिन्हा जी, मधुसूदन मिश्री जी और जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला जी।

माननीय उपसभापति जी, 18 में से 17 सम्माननीय सदस्यों ने इस बिल का समर्थन किया है। केवल बिनोय विस्वम जी ने इस बिल के खिलाफ अपने विचार रखे हैं या बिल का विरोध किया है। मुझे सदन में बताते हुए खुशी हो रही है कि जिस स्तर की चर्चा हुई है और जिस तरह से सभी सम्माननीय सदस्यों ने इस बिल के संदर्भ में अपने विचार रखे हैं, इसके लिए मैं सभी सदस्यों का धन्यवाद करता हूँ। देश के मजदूरों को मजदूरी मिले, इसके लिए इस बिल का समर्थन किया गया और उसमें आवश्यकता के अनुसार अपने-अपने सुझाव भी रखे गए। ये सुझाव बहुत महत्वपूर्ण हैं, क्योंकि ये जो सुझाव रखे गए हैं, जब हम इसकी नियमावली तैयार करेंगे, तब हम इनको incorporate कर सकें, इसका मार्गदर्शन

भी हमें सदन से मिला है। सम्माननीय सदस्यों ने जो बातें की हैं, उनमें विशेषकर पॉल्यूशन पर बात हुई, हेल्थ सेफ्टी, लेबर के संदर्भ में बात हुई, environmental health के संदर्भ में बात हुई और ट्रेनिंग के संदर्भ में बात हुई। माननीय उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से सदन को बताना चाहता हूँ कि सदन ने कुल मिलाकर जो चिंता व्यक्त की है, इन चिंताओं का सॉल्यूशन लाने के लिए ही labour-centric, लेबर सेफ्टी, लेबर हेल्थ सेफ्टी और environmentally sound recycling हो, इसके लिए हम यह बिल सदन में लेकर आए हैं। A ship recycling centre is only forty kilometers from my village. मेरे गाँव से केवल 40 किलोमीटर दूर है और जब उसका distance 40 किलोमीटर ही है, तो स्वाभाविक तौर पर ये इंडस्ट्रीज मेरे व्यक्तिगत जीवन के साथ भी जुड़ी हुई हैं। क्यों? मेरे यहाँ के लोग सिर्फ ship recycling industries में काम करते हैं। Ship recycling industries ने मेरे जीवन को बनाने में भी सहयोग किया है, क्योंकि मेरे परिवार की डायरेक्ट, इनडायरेक्ट इनकम सिर्फ recycling industries से जुड़ी हुई थी। मुझे खुशी इस बात की है कि जब मैं 2002 से 20007 तक गुजरात में विधायक था, उस समय मैं ship recycling industries को आगे बढ़ाने के लिए, उसकी समस्या के संदर्भ में, उसके किसी विषय को लेकर इसी दिल्ली के गलियारों में ship recycling industries का कोई न कोई इश्यू लेकर दिल्ली आता रहता था और यहाँ अपना विषय रखता था। मैं उस समय विधायक हुआ करता था। वहाँ का जनप्रतिनिधि होने के नाते मैं इन इंडस्ट्रीज को बनाए रखने के लिए कोशिश करता था। आज मुझे इस बात की खुशी है कि इन इंडस्ट्रीज को बनाने, इन इंडस्ट्रीज को आगे बढ़ाने के लिए मुझे स्वयं यह बिल इंट्रोड्यूस करने का और पास कराने का अवसर मिला। यह मेरे व्यक्तिगत जीवन में सौभाग्य का विषय है। माननीय उपसभापति महोदय, जब यहाँ पर सभी माननीय सदस्यों ने इस पर इतनी गहनता से और पॉज़िटिव चर्चा की है, तो मेरी भी इच्छा है कि मैं विस्तार से सभी सदस्यों को उनके क्वेश्चंस के संदर्भ में रिप्लाइँ दूँ। इसके साथ ही, सभी लोगों ने जो सुझाव दिए हैं, उन सुझावों के संदर्भ में मैं उनको बताऊँगा कि इस बिल में क्या प्रावधान हैं, हम क्या करना चाहते हैं, हमने कौन-सी चीज़ बिल में incorporate की है और ऐसी कौन-सी चीज़ें हैं, जिनको हम बिल में तब रखेंगे जब हम भविष्य में इसकी नियमावली तैयार करेंगे या जब हम इसके रूल्स बनाएँगे। इन सभी चीज़ों के बारे में मैं एक के बाद एक विस्तार से रिप्लाइँ देता रहूँगा।

सम्माननीय सदस्या, डा. अमी याज्ञिक बहन ने कहा कि Basel Convention को हमने अपने ध्यान में नहीं लिया। माननीय उपसभापति जी, यह ship recycling industry है और हम ship recycling industry के लिए यह कानून बना रहे हैं। जो Basel Convention था, वह inter-State waste movement के लिए था। वह विषय inter-State waste movement के साथ जुड़ा हुआ था, जबकि हम ship recycling industry के संबंध में इस बिल को लेकर आए हैं और इसीलिए हमने इसमें उसको add नहीं किया है। सर, मैं जब यहाँ

[श्री मनसुख मांडविया]

बताता रहूँगा, तो कई सदस्यों के नामों का उल्लेख भी करूँगा और कई सदस्यों के प्रश्नों का जवाब उसी में से मिल जाएगा।

दूसरा, अभी बहन ने Labour health and safety के संदर्भ में चिन्ता व्यक्त की। Labour health and labour safety के संदर्भ में कई सदस्यों ने चिन्ता व्यक्त की है, जिसके बारे में सदन को मैं विस्तार से बताना चाहूँगा। अमी बहन ने एक दूसरी बात यह पूछी है कि ये सारे मानक कौन डिजाइन करेंगे? शिप में जो hazardous materials हैं, उनके संदर्भ में उन्होंने पूछा है कि जहाँ ship recycling करनी है, उसका standardisation कौन करेगा? उसका स्टैंडर्ड तय करना होगा कि उसमें यह फैसिलिटी होनी चाहिए, उसमें यह equipment होना चाहिए, यानी जो recycling yards हैं, उनमें कौन-सी फैसिलिटीज़ होनी चाहिए, यह तय करना होगा। अगर उसके अंदर थोड़ा-सा oil leakage हो गया, तो फिर उसके लिए वहाँ removal system कैसा होना चाहिए? वहाँ जो लेबरर्स काम कर रहे हैं, उनकी safety के संदर्भ में क्या-क्या infrastructures इन plots में रखने चाहिए? जो breaking yard होता है, वह 40 किलोमीटर लम्बा होता है और उसमें जहाँ breaking होती है, उसे हम plot बोलते हैं। उस plot में क्या-क्या facilities होनी चाहिए, उसकी एक comprehensive guideline हॉगकाँग कन्वेंशन में रखी गई है। उस गाइडलाइन के अनुसार, यह एक स्टैंडर्ड जो कि IRS है, यह एक इंडियन इंस्टिट्यूट है, जिसका दुनिया में नाम है और यह उसका standardisation करता है। उन्होंने हॉगकाँग कन्वेंशन बना दिया और यह उसके अनुसार है कि नहीं, इसको कौन देखेगा? तो इसके लिए IRS है, जिसको IMO ने approve किया है और दुनिया में इसका एक नाम है। ऐसी 10-15 एजेंसीज़ हैं, जिनमें से DNV और NK भी हैं, ऐसी एजेंसीज़ के माध्यम से इसका standardization होता है। उनके representatives वहाँ रहते हैं, वे वहाँ बार-बार आते भी रहते हैं और वे उसकी मॉनिटरिंग भी करते रहते हैं।

सर, मुझे दूसरी चीज़ यह बताते हुए खुशी हो रही है कि यहाँ माननीय सदस्यों ने कुछ ऐसे विषय भी रखे हैं, जिन पर उन्होंने अपनी चिन्ताएँ व्यक्त की हैं। मैं उनको बताना चाहता हूँ कि यह कोई नई इंडस्ट्री नहीं है। Ship recycling industry हमारे यहाँ पहले से ही है। हम जब से यह कानून ला रहे हैं, तब से यह इंडस्ट्री शुरू नहीं हो रही है, बल्कि यह इंडस्ट्री पहले से ही है। दूसरा, इसमें एक important point यह है कि हम Hong Kong International Convention को मानेंगे। खासकर, माननीय बिनोय विस्वम जी ने चिन्ता व्यक्त की कि हम Hong Kong Convention मानेंगे, क्योंकि यह एक International Convention है? माननीय उपसभापति जी, मैं आपको बताऊँगा कि हम इसका ध्यान रखते हैं। अगर वह International Convention है और देश के हित में है, तो हम उसे मानते हैं। जब RCEP देश के हित में नहीं था, तो हमने उसे नहीं माना। Hong Kong Convention

देश के हित में इसलिए है, क्योंकि आज विश्व में जो ship recycling या ship breaking होती है, उसमें से 70 लाख gross tonnage ship recycling इंडिया में होती है। हमारे पीछे बंगलादेश है, जहाँ 68 लाख gross tonnage ship recycling होती है। पाकिस्तान में 37 लाख gross tonnage ship recycling होती है। चीन में 34 लाख gross tonnage ship recycling होती है। हम उसमें आगे हैं। आज जब हम Hong Kong Convention को ratify कर रहे हैं, तो उससे हमें यह फायदा है कि -- यहाँ कई माननीय सदस्यों ने एक विचार यह भी रखा कि उसके कारण यहाँ dumping site बन जाएगी। मैं इसका रिप्लाय भी दूँगा, लेकिन उन्होंने एक प्रश्न यह भी किया कि इस competition में यूरोप अपने यहाँ ship break क्यों नहीं करता? यूरोप अपने यहाँ ship break नहीं करता, उसके पीछे कुछ reasons हैं। उसका एक reason यह है कि वहाँ लेबर महँगी है। दूसरा यह कि हमारे यहाँ जो ...**(व्यवधान)**...

SHRI BINOY VISWAM: Sir, I have a point to make.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Viswam, you are not allowed. You cannot speak without my permission. The Minister is not yielding. Please, take your seat.

श्री मनसुख मांडविया: आपको जब तक satisfaction नहीं होगा, तब तक मैं रिप्लाय करूँगा। माननीय सदस्य, यह मेरी ज़िम्मेदारी है कि मैं अपनी बात से आपको convince करूँगा।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You can speak your clarification after the reply is over.

श्री मनसुख मांडविया: माननीय उपसभापति महोदय, यूरोप में geographical opportunity नहीं है। हमारे यहाँ 7,500 किलोमीटर एक चीज़ है, but natural opportunity है। आप यह समझ लें कि यूरोप में करना है या किसी जगह पर करना है तो dry dock बनाना पड़ता है, शिप को अंदर ले जाना पड़ता है, बाकी पानी को वहाँ स्टॉप करना पड़ता है। Dry dock बनाने में इतना पैसा खर्च हो जाता है, जबकि उसमें एक ही शिप आ सकता है। यहाँ एक साथ 131 प्लॉट पर शिप break हो सकते हैं। हमारे यहाँ natural opportunity है, इण्डिया में है, इसलिए recycling है और वह सस्ता बनता है, labour centric है। इन opportunities को इण्डिया ने in cash किया है। आज माननीय सदस्य ने एक अच्छा विषय रखा है कि यूरोप में भी यह समस्या है, वे लोग अपने यहाँ इंडस्ट्रीज को डेवलप करने के लिए कोशिश कर रहे हैं, लेकिन हमारे यहाँ ये naturally develop हो गई, this is one thing.

उपसभापति महोदय, दूसरा important point यह है कि हमारे देश में आज जो 131 प्लॉट्स हैं, उनमें से 72... लास्ट में जब मैंने वहाँ बातचीत की और जब मैं यह बिल लाया

[श्री मनसुख मांडविया]

तो ये इंडस्ट्रीज को और लेबर्स को effect करता था। मैं और मेरे ऑफिसर्स ने वहां जाकर विस्तार से लेबर्स के साथ consultation किया, labour union के साथ consultation किया, हमने वहां शिप ब्रेकिंग इंडस्ट्रीज एसोसिएशन के साथ consultation किया। उनके साथ consultation करके उनके सुझावों को ड्राफ्ट बनाते समय माना और उन सभी सुझावों को सम्मिलित करते हुए मैं इस बिल को लेकर आया हूं।

तीसरा यह कि अभी Hong Kong Convention लागू नहीं हुआ है, क्योंकि लागू होने में बहुत दिक्कत है, मिनिमम 15 countries को ratify करना चाहिए, अपने यहां वह कानून करना चाहिए, कुल मिलाकर 40 परसेंट शिप recycling हो, ऐसे countries उसमें जुड़ने चाहिए। जो countries जुड़ें, उनके पिछले 10 साल में share 3.5 per cent recycling में होने चाहिए। ये सब होने के बाद उसे दो साल में लागू होना है, लेकिन आज हमारे यहां अलंग में 95 yards Hong Kong Convention के अनुरूप बना दिए हैं। मधुसूदन जी, उससे फायदा यह होगा कि Hong Kong Convention के अनुसार सेप्टी रखनी है, उसके अनुसार hazardous waste removal करना है, उसके अनुसार hazardous waste removal करनी है, ये सारी चीजें उसका एक प्रावधान है। आज 95 plots को उस Convention के अनुरूप कर दिया। यूरोपियन यूनियन के बारे में माननीय सदस्य ने एक प्रश्न भी रखा, यूरोपियन यूनियन का अपना एक कानून है, convention है। उसमें भी हमारे यहां जो facility है, ऐसे 18 plots यूरोपियन यूनियन ने मान लिए और 25 लोगों ने application किए हुए हैं, वे भी मान जाएंगे। वे मान जाएंगे, उससे फायदा यह होगा कि जैसे अभी थोड़े दिन पहले नॉर्वे का एक डेलिगेशन आया, यह बहुत महत्वपूर्ण इंडस्ट्री है। यह एक टेक्निकल विषय है, लेकिन समझने जैसा विषय है, इसलिए मैं विस्तार से बता रहा हूं कि नॉर्वे की एक टीम आयी, उन्होंने कहा कि आप Hong Kong Convention मान लो। Hong Kong Convention मान लेने का मतलब, जैसे कोई लड़का ग्रेजुएशन के लिए तीन साल तक पढ़ा, लेकिन एग्जाम नहीं दिया तो वह ग्रेजुएट नहीं कहलाएगा। ऐसे हमारे 95 plots ने Hong Kong Convention मान लिया, लेकिन भारत सरकार उसको certify न करे और उसको न माने, तब International Maritime Organization पर, हमने जो प्रावधान रखा है या तो हमने जो facility create की है, वह मान्य नहीं होगी। उसको मान्य करने के लिए, Hong Kong Convention को मानने के लिए हमने ड्स बिल में प्रावधान किया है।

आज 96 plots ऑलरेडी complete हो गए। Government of Norway ने कहा कि हम हर साल 40 शिप इण्डिया में भेजेंगे। जापान ने कहा कि आप हॉगकॉंग कन्वेंशन को मान लीजिए, तो हम हमारा शिप आपके यहां भेजेंगे। मतलब हमारे यहां आज हर साल 300 शिप्स ब्रेकिंग के लिए आते हैं। वे 300 से बढ़कर 600 तक हो जाएंगे। अगर ये 600 हो जाएंगे, तो हमारी इकोनॉमी पर उसका इफेक्ट क्या आएगा? माननीय उपसभापति महोदय,

यह हमारे लिए इसलिए महत्वपूर्ण है, क्योंकि यह डबल हो जाएगा, तो हमें ईको-फ्रेंडली स्टील मिलेगा। आज हमें 10% स्टील recycling industry से मिलता है। दूसरा, शम्भुप्रसाद जी ने बहुत अच्छी बात कही और मधुसूदन जी आपके विषय से वह जुड़ा है कि गरीबों का कल्याण कैसे हो और लेबर को उससे कैसे फायदा हो? उसके reply में उन्होंने दो sentences कहे। उन्होंने कहा कि अलंग के इर्द-गिर्द क्षेत्र में एक गरीब परिवार की झोपड़ी में भी ए.सी. लगा था, फैन लगा था। वह क्यों लगा था? अलंग में न ही केवल steel मिलता है... अलंग एक waste नहीं है और शिप waste नहीं है, शिप best है और best creator है। उसमें से 95% चीज़ recycle हो जाती है। 2-3% hazardous waste बचा, उसका रिमूवल हो जाता है, इसलिए उसमें से कुछ भी waste नहीं है। राम गोपाल जी ने अच्छा विषय रखा था। उन्होंने कहा था कि आपने यह इस बिल नाम Ship Recycling Bill क्यों रखा, आपने इसका नाम Ship Breaking क्यों नहीं रखा? हम तो यहां उसे Ship Breaking Industry ही बोलते हैं। माननीय उपसभापति जी, इस बिल का नाम Ship Recycling Bill इसलिए रखा है, क्योंकि उसमें 95% direct recycle हो जाता है, उसमें से कई चीज़ें निकलती हैं, जिनका रीयूज़ हो जाता है। उसमें से फ़िज निकलता है, उसमें से फैन निकलता है, उसमें से इलैक्ट्रिकल चीज़ें निकलती हैं और ऐसी बहुत सी चीज़ें निकलती हैं। आज देश में बड़ी-बड़ी सिटीज़ में जाएं, देश के बड़े-बड़े शहरों में जाएं, तो उन सिटीज़ में अलंग का माल बेचने वाला कोई न कोई जरूर मिलेगा। चाहे वह नॉर्थ इंडिया हो, साउथ इंडिया हो या ईस्ट इंडिया हो, किसी भी जगह पर जाओ, तो वहां पर अलंग की चीज़ें यहां मिलती हैं, ऐसा बोर्ड लगा रहता है। यह अलंग इंडस्ट्री से हमें होने वाला फायदा है। माननीय उपसभापति महोदय जी, यहां अश्वनी वैष्णव जी ने ओडिशा के संदर्भ में बहुत अच्छा विषय रखा। उन्होंने ओडिशा में recycle industry शुरू करने के लिए कहा। माननीय राम चन्द्र प्रसाद सिंह जी ने भी ओडिशा में इंडस्ट्री शुरू करने के लिए कहा। हम अवश्य स्टेट गवर्नमेंट के साथ बातचीत करेंगे और हमें वहां ऐसी जगह मिलेगी, तो हम अवश्य वहां इंडस्ट्री शुरू करने की कोशिश करेंगे क्योंकि यह देशहित में है। महोदय, दूसरा उन्होंने विस्तार से ओडिशा की maritime history बताई। महोदय, देश की maritime history बहुत लंबी है। थोड़े दिन पहले मोहनजोदड़ो पिकवर आई थी। उस पिकवर में लास्ट में दिखाया था कि Indus नदी के माध्यम से, हड़प्पा से धोलावीरा तक, मोहनजोदड़ो से धोलावीरा तक, जो कच्छ में है, गुजरात में एक heritage साइट मिली, वहां तक Indus नदी बहती थी और उस वक्त inland water-ways डेवलप था। दूसरा, लोथल जो हमारी पांच हजार साल पुरानी हड़प्पा सभ्यता का सबसे बड़ा नगर है और वहां dry dock है। आपका गुजरात में अलंग में, जब किसी कमेटी के माध्यम से आपको जाना हो, तो मैं यहां से रिक्वेस्ट भी करूंगा और मेरी Consultative Committee है, उसको तो मैं अवश्य अलंग ले जाऊंगा, लेकिन जो Standing Committee है, उससे भी आग्रह करूंगा और मैं वहां सारी

[श्री मनसुख मांडविया]

व्यवस्था करवा दूंगा कि एक बार जाकर अलंग शिप रेकिंग यार्ड देखकर आइए। वह देखने जैसा है। वहां किस प्रकार से ship recycle होती है और किस प्रकार से हमारे देश के लोगों को रोजगार मिलता है। वहां न केवल गुजरात से, बल्कि ओडिशा से, कोलकाता से, झारखण्ड से या सभी स्टेट्स से जो ज्यादातर कोस्टलाइन से जुड़े हुए स्टेट्स हैं, वहां के लोगों का नेचुरल स्किल है और यह स्किल होने से ship recycling industries के लिए वहां आते हैं। यहां लेबर के संदर्भ में इश्यू उठाया गया कि उसको मिनिमम वेज मिलना चाहिए। मिनिमम वेज की बात बाद में आती है, लेकिन उसको लेबर लॉज के अनुसार मिलना ही चाहिए। आज हमारे कई लेबर्स में ship recycling का स्किल डेवलप हो गया है। उसको मिनिमम 50 हजार से एक लाख तक का वेतन वहां अपने काम के आधार पर मिलता है। मैं प्रत्यक्ष इस घटना का साक्षी हूं। सर, सभी स्टेट्स में labour laws हैं, भारत सरकार के labour laws हैं, उनके अनुसार उन्हें minimum wage मिलना चाहिए, लेकिन सदन को बताते हुए मुझे खुशी हो रही है कि Alang Ship Recycling Yard में minimum wage से two times wage लोगों को मिलता है, इसीलिए सारे देश से वे लोग वहां पर काम करने के लिए आते हैं। यह काम ही इस टाइप का है, one-type expert होना जरूरी है, उसे एक टाइप की expertise होनी चाहिए।

सर, हमारी Maritime history 5,000 साल पुरानी है। Ship recycling industry, ship building industry के बारे में मुझे बताते हुए खुशी हो रही है कि आज स्टेट में जो RTO हैं, वे सभी vehicles की monitoring करते हैं, उन्हें regulate करते हैं। हमारे यहां DG, Shipping होता है, वह DG, Shipping सारे भारत में जल सीमा में आने वाले सभी ships को regulate करता है - चाहे वे India में बने हुए हों, Indian flagship हों या foreign से आये हुए हों - अगर वे Indian territory में आ जाते हैं तो उन्हें regulate करने की जिम्मेदारी DG, Shipping की होती है। जब Maritime history की बात होती है तो मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि हमारी Maritime history कितनी लम्बी थी, आचार्य चाणक्य ने इस विषय में 2,000 वर्ष पहले अपने अर्थशास्त्र में अध्याय 22 में लिखा है। उन्होंने जो definition दी - आज हम उन्हें DG, Shipping कहते हैं, लेकिन उन्होंने "नावाध्यक्ष" के रूप में उसकी definition decide की। नावाध्यक्ष के फर्ज क्या होने चाहिए, उसकी जिम्मेदारी क्या होनी चाहिए, उसको कैसे काम करना चाहिए, जब मैंने इसको विस्तार से पढ़ा तो मैंने आकर अपने ऑफिसर को कहा कि अगर आप अच्छी तरह से ship को regulate करना चाहते हैं तो आप 2000 साल पहले आचार्य चाणक्य ने जो कहा था, उसको अच्छी तरह से पढ़ो। उन्होंने बताया था कि बाहर से या देश से, जिसे हम coastal shipping कहते हैं, अगर आंतरिक जलमार्ग में घूमने वाला ship है तो उसके ऊपर कैसे टैक्स लगना चाहिए, जो ship बाहर से आता है, उसके ऊपर कैसे टैक्स लगना चाहिए,

Inland waterways, यानी आंतरिक नदी में घूमने वाला जो ship है, उसे कैसे regulate करना चाहिए, उसका कैसे registration करना चाहिए, विदेश से जो ship आता है, अगर वह संदिग्ध लगे तो उसके संबंध में क्या कार्यवाही करनी चाहिए और अगर warship है तो कैसे maintain करना चाहिए और अंत में उन्होंने कहा कि अगर disaster हो जाए - चाहे वह किसी भी देश का ship हो, वह हमारी country का हो या दूसरी country का हो - उस disaster की स्थिति में नावाध्यक्ष की जिम्मेदारी क्या होगी, उसके बारे में उन्होंने उसमें लिखा कि एक परिवार में पिता का जो दायित्व होता है, ऐसा दायित्व नावाध्यक्ष का disaster की स्थिति में ship के साथ होना चाहिए। यह आज से 2,000 साल पहले, चन्द्रगुप्त मौर्य के समय में कहा गया।

महोदय, हमारे यहां एक कहावत है। गुजरात में मेरे डिस्ट्रिक्ट में घोघा नामक स्थान है। वहां पर मुगल बादशाह ने इसलिए लड़ाई की थी कि जो बंदरगाह था, मध्यकालीन युग में या उसके बाद, वह बंदरगाह ही समृद्धि का द्वार था। जहां भी port होता था, वहां समृद्धि होती थी। इस समृद्धि को लूटने के लिए उन्होंने चढ़ाई की। अकबर ने सबसे पहले ढाका में अपनी Navy का headquarter बनाया और वहां से Navy स्टार्ट की। यही नहीं, हमारी ship building industry भी बहुत पुरानी है। हमारे देश में 17वीं और 18 सदी में Lovji Wadia थे, Wadia famiy थी, यह हिस्ट्री बहुत रोचक है, उस समय हमारे यहां जो ships बनते थे - आज ship की आयु 25-30 साल की होती है, लेकिन उस समय 80 साल तक की उनकी आयु थी और केवल लकड़ी का ship होता था, उसमें लोहे का कहीं भी उपयोग नहीं होता था - ऐसे ships हिन्दुस्तान में बनते थे और दुनिया उनका उपयोग करती थी। हमारी इस developed ship building industry को अंग्रेज लोग नहीं देख सके और उन्होंने कहा कि किसी को India में ship नहीं बनाना है, केवल वही ship बनाएगा, जो बनाकर Royal Navy को देगा। अंग्रेजों की Royal Navy के लिए ही हम ships बना सकते थे, इस प्रकार का प्रतिबंध अंग्रेजों ने 1837 में हिन्दुस्तान में लगाया। तब से हम ship building industry में 1 परसेंट हो गए। उससे पहले Wadia family शिप बनाती थी और उल्लेख तो यह है कि सूरत, मुम्बई में ship बनता था, वे ship बनाकर ready रखते थे, विदेश से लोग आते थे तथा वहां से ship लेकर जाते थे। मैं एक बार दुबई गया था और दुबई के museum में गया। मैंने वहां देखा, आज यहां अच्छी बात कही, जो सलाया से दुनिया के साथ कारोबार चलता था, सलाया से हम कैसे sailing करते थे, कैसे विंड से चलने वाला शिप लेकर हम दरिया पार जाते थे, दूसरे देश में जाते थे इसलिए आप दुनिया में कोई भी कंट्री में जाओ, जो coastline से जुड़ी हुई कोई भी कंट्री है, वहां Indian population ज्यादा है, it is one thing. Second, आप अगर अरब कंट्री में जाओ, आज हमारा हिन्दुस्तान एक ऐसी कंट्री है, जिस कंट्री के नाम से किसी समुद्र का नाम बना हुआ है - हिंद महासागर। हिंद महासागर हमारे हिन्दुस्तान के नाम से बना हुआ है। यह हमारी

[श्री मनसुख मांडविया]

maritime history है। मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि जब मैं मंत्री बना तो एक बार मैं seafarer के संदर्भ में मीटिंग कर रहा था। मैंने सोचा कि 7,500 kilometres हमारी coastline है और हमारे लोग traditionally seafarer हैं, उसके लिए ट्रेनिंग तो ठीक है, वह उसको certify करने के लिए देनी चाहिए, लेकिन वे पैदा होते हैं, तब से समुद्र में जाते हैं और समुद्र से साथ उनका जुड़ाव होता है। मैंने जानना चाहा कि दुनिया में seafarer कितने हैं, तो मुझे बताया गया कि हमारे 94 thousand seafarer हैं। यह बहुत बड़ी job opportunity है। Job opportunity इसलिए है कि seafarer को डॉलर में सेलेरी मिलती है और 200 डॉलर सेलेरी मिनिमम होती है। जो छोटा-मोटा काम करते हैं, जैसे शिप में जाएं और सफाई का काम करें, कुक के काम लिए जाएं, तो उससे ज्यादा मिलती है। दो हजार डॉलर मतलब उसको लाख 40-50 हजार रुपये हो गया। वह 6 महीने sailing करके आए, तो पांच-छः लाख रुपये कमा सकते हैं, तो उसको बढ़ाना चाहिए। मैंने कहा कि 94 thousand seafarer क्यों हैं? उसको आगे बढ़ाने के लिए हम क्या कर सकते हैं? क्यों नहीं हम अपने समुद्र तट पर रहने वाले लोगों को train करके, उसको certify करते हैं? मैंने कहा कि उसको certify कर दो, वे जानते हैं कि कैसे तैरना है। उनको कभी swimming pool में तैरने की आवश्यकता नहीं है, वे जब से पैदा हुए, तब से समुद्र में जाते हैं। यह उनकी traditional skill है, उसको आगे बढ़ाओ। मैंने initiative लिया और मुझे बताते हुए खुशी हो रही है कि तीन साल के बाद हमारे seafarer का शेयर आगे बढ़कर 2 लाख 40 हजार हो गया है। हमारे 2 लाख 40 लाख seafarer हैं। दुनिया में आज सबसे आगे Philippines है, जो एक छोटा सा देश है, गुजरात स्टेट जैसी कंट्री है। उसके seafarer दुनिया में सबसे ज्यादा 8 लाख हैं। मेरा मानना है कि समुद्र के साथ हमारा जुड़ाव है और समुद्र से साथ जुड़ी कोई भी इंडस्ट्री हमारे देश की रुचि की इंडस्ट्री बन सकती है। Employment generation हमारे लिए सरल बनता है, इसलिए यह चुनिंदा क्षेत्र है और उसमें हम ज्यादा से ज्यादा काम करें।

दूसरा, मैं आपको hazardous material के संदर्भ में बताऊंगा। कई सदस्यों ने चिंता व्यक्त की है कि हिंदुस्तान कहीं dumping city न बन जाए। यह बात भी सही है और ऐसा नहीं होना चाहिए। हम इसलिए ही यह कानून लेकर आए हैं। उसमें प्रावधान है कि कोई शिप इंडिया में बने या दुनिया की किसी भी कंट्री में बने, एक बार Hong Kong Convention लागू हो जाए, तो उसमें hazardous material दो टाइप का होता है। एक prohibited होता है और एक regulated होता है, तो prohibited उसमें डालना ही नहीं है, रखना ही नहीं है और जो regulated है, ऐसे hazardous waste को जब शिप में उपयोग करने के लिए रखे, तो तब से ही उसकी inventory बनानी है। Inventory बनाने के बाद ही इस शिप को समुद्र में जाना है, तब ही उसको permission मिलेगी। इस

inventory को उसे हर पांच साल में रिन्यू कराना है। उसको competent authority के पास जाकर check करवाना है या तो जिस कंट्री का flagship है, उसकी जो competent authority है, उसके पास जाकर उसे inventory को फिर से रिन्यू कराना है। यह शिप वहां से निकला, 25 साल की यात्रा पूरी की। हर पांच साल में अगर उसमें क गई मेजर चेंज हो गया या बीच में कुछ repairing आई या कोई innovation हुआ, ऐसी स्थिति में उसको बीच में भी पांच साल पहले, तो वे आवश्यकता के अनुसार करवा सकते हैं अथवा ऐसी कोई घटना हो गई कि उसे recycling के लिए भेजना है, ऐसी स्थिति में भी वे उसकी inventory पांच साल के पहले भी examine करवा सकते हैं या authority को ऐसा लगे कि इस शिप में बिना कहे कुछ ऐसे hazardous चीज़ रख दी है, वह inventory में नहीं है और उसको चेक करने की आवश्यकता लगे, तो चेक भी कर सकते हैं। मतलब किसी भी शिप में कौन सा hazardous waste है, उसके बारे में inventory में सब पता रहेगा। उसके बाद उसकी 30 वर्ष की आयु पूरी हो गई और उसे recycling के लिए जाना है, तब दूसरा फेज शुरू होता है। जब वह recycling के लिए जाएगा, तब जिस कंट्री का flag हो या जिस देश में --- यहां पर यह अच्छी बात हुई थी कि कोई छोटे से कंट्री या आइलैंड कंट्री में जाकर उसका flagship करवा ले, flagship का मतलब है कि उसके नाम पर रजिस्ट्रेशन करवा ले, उसको शिपिंग सेक्टर में flagship बोलते हैं। वह किसी का भी flagship करवा ले, जिस कंट्री से वह निकलेगा, उसकी परमिशन वहां से उसको लेनी है और वह प्रमाणित करेगा कि उसमें यह चीज़ है, हमारे सामने रखी है, हमने उसको माना है और बाद में वह सर्टिफिकेट लेकर अलंग आएगा। जब वह ship recycling के लिए अलंग आएगा और उसे सर्टिफिकेट मिला है, तो तीन महीने में आपको उसे recycling करना है। पहले उसको procure किया, खरीद किया और फिर recycling के लिए लाया, लेकिन आप उसे तब ही लेकर आ पायेंगे, जब आप उसकी inventory पहले ही ऑनलाइन ship recycling yard पर जमा करवा देंगे। जहां पर वह recycling होना है, उसे उसकी अथॉरिटी के सामने रखना पड़ेगा कि इसमें ये-ये hazardous चीज़ें हैं। उन्होंने जब उसको रख दिया, फिर जिसको शिप recycle करना है, जिसके प्लॉट में recycle होना है, उसके यहां पर इसको recycle करने की फैसिलिटी है, यह एक competent authority decide करेगी, और उसको वह जाकर एक्जामिन करेगी कि हां, यह फैसिलिटी है। उसके बाद उसका breaking plan बनेगा। जो ship recycling yard है, वह उसका breaking plan बनायेगा, क्योंकि कौन सी चीज़ को कैसे रिमूव करना है, इसके लिए पूरे rules and regulations होंगे। उसमें कई चीज़ें होती हैं - जो लेबर है, उसको ट्रेन करना पड़ेगा, शिप में भी कई चीज़ें होती हैं। इसीलिए मैं आपसे कहता हूं कि कभी अवसर मिले, तो वहां पर जाना चाहिए। कई चीज़ें ऐसी होती हैं, जिनका पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सकता है, बल्कि वास्तव में कौन-सी चीज़ कहां पर है, यह आइडेंटिफाई करना पड़ता है।

[श्री मनसुख मांडविया]

वह ब्रेकिंग प्लान बनायेगा, ब्रेकिंग प्लान बन जाने के बाद, वहां beach होगा, उसके बाद वह recycle होगा। उसमें से recycling के दरमियान जो भी चीज़ें निकलेंगी, उनको rules and regulations के अनुसार -- वहां लेबर काम करती है, तो labour safety के संबंध में precaution लिया गया है। उसको helmet पहनना है, gloves पहनना है, कौन-सी चीज़ को रिमूव करने जाना है, तो मास्क पहनना है, ये सब चीज़ें वहां पर हैं। आज के दिन उसकी अच्छी तरह से मॉनिटरिंग हो रही है।

सर, मैं आपको भरोसे के साथ कहता हूं कि आज Alang Ship Breaking Yard बहुत बदल गया है। International Monitoring Authority ने या Registry ने उसको रजिस्ट्रेशन Hong Kong Convention का तब दिया है, जब आज सभी चीज़ें वहां पर हैं। दूसरा, लेबर को अच्छी सैलरी मिलनी चाहिए, इसका भी उसमें प्रावधान है। वहां पर लेबर रहती है। पहले एक समय था - यह सही बात है कि जब वह बना था, तब लेबर झुग्गी-झोपड़ी में रहती थी, लेकिन आज उसके रहने के लिए कॉलोनीज़ बनाई गई हैं। वहां पर दो अस्पताल बनाये गये हैं। इन दो अस्पतालों में सभी लेबर को ट्रीटमेंट मिलता है। यह इंडस्ट्री ऐसी है, जिसमें छोटे-मोटे एक्सिडेंट्स भी होते रहते हैं, तो ऐसी स्थिति में उसे तुरंत ही ट्रीटमेंट उपलब्ध करवाया जा सके, यह भी वहां पर फ़ैसिलिटी उपलब्ध कराई गई है। इसके अलावा यहां पर एक माननीय सदस्य ने प्रश्न भी रखा कि उसकी अगल-बगल में hazardous waste का इफ़ेक्ट होता है। इस संबंध में मैं बताना चाहता हूं कि उसका भी परीक्षण होता रहता है। माननीय उपसभापति जी, यार्ड के बाहर hazardous waste का इफ़ेक्ट होने की संभावना नहीं है। अलंग में hazardous waste international standard का है और वहां hazardous waste का removal system लगाया गया है। उसमें से furnace oil निकलता है, उसको भी रिमूव करने की वहां फ़ैसिलिटी खड़ी की गई है। ये सब फ़ैसिलिटी क्रिएट हो जाने के बाद ही Hong Kong Convention ने 95 प्लॉट को आइडेंटिफ़ाई किया है और 95 प्लॉट को अनुमति दी है। उसका फायदा होना आज से शुरू हो गया है। दुनिया की सबसे बड़ी Maersk Shipping Line है, वे अपने ship recycling के लिए यहां नहीं भेजते थे, आज उन्होंने यहां पर भेजना शुरू कर दिया है। इससे हमारी इंडस्ट्री और आगे बढ़ेगी। हमारे सुखेन्दु शेखर राय साहब ने कहा कि National Authority एक व्यक्ति की और Competent Authority एक व्यक्ति की नहीं होनी चाहिए। मैं इससे agree करता हूं। हमने decide किया है कि उसके नीचे जो-जो agencies हैं, जैसे environment है, health है या safety के लिए जो agency है, हम उसमें सभी agencies को, 3-4-5-6 लोगों को आवश्यकता के अनुसार शामिल करेंगे। जो competent authority होगा, वह उसकी अध्यक्षता करेगा। यहाँ National Authority है। इस National Authority का और कोई ज्यादा काम नहीं है। National Authority तो इसलिए बनाई गई है, क्योंकि International Maritime Organization में रिपोर्ट करना है, Hong-Kong Convention में रिपोर्ट करना है, तो वह काम कौन करेगा? वह काम वह करेगा। या तो कोई dispute हो गया, तो किसी

छोटे-मोटे dispute की स्थिति में, या अगर ship recycler और ship owner के बीच में कोई dispute हो गया, तो उसका solution कौन करेगा? इसलिए वह उसके ऊपर अपील कर सके, ऐसी facility हो, इसलिए यह प्रावधान रखा गया है। इसमें कोई विशेष power, extra power नहीं दी गई है।

दूसरा, आपने कहा कि अभी जो existing ship हैं, उसको 5 years में registration करना है। यह 5 years का प्रावधान इसलिए रखा गया है, क्योंकि अगर बीच में ship को recycling में जाना है, तो उसको इसे पहले ही कराना पड़ेगा। इसमें maximum 5 years रखा गया है। हम चाहेंगे कि सब लोग तुरंत ही registration करना लें, लेकिन हमने इसमें maximum 5 years का प्रावधान रखा है। फिर हम उसमें ship recycling facility का authorization बिना किसी नोटिस के रद्द नहीं करेंगे और शायद कर दिया, तो भी वह अपील कर सकता है। उसके साथ कोई unhealth व्यवहार नहीं होगा।

श्री सुखेन्दु शेखर राय: इसमें एक प्रावधान है कि उसे suspend कर सकते हैं, cancel कर सकते हैं।

श्री मनसुख मांडविया: यह विशेष स्थिति में है। अगर ऐसी कोई घटना हो गई हो, अगर कोई ऐसी विशेष स्थिति बनी, तो ही हम ऐसा करेंगे, लेकिन उसके साथ ऐसा नहीं होगा।

सर, राम गोपाल जी ने जो अपने विषय रखे हैं, उनमें से ज्यादातर का reply आ गया है। उन्होंने पूछा कि ship Recycling Bill का नाम ऐसा क्यों रखा गया है, इसका reply मैंने already दे दिया है। फिर उन्होंने कहा कि wage fix करना चाहिए। मैंने आपको बताया कि जो minimum wage है, वहाँ उससे ज्यादा salary आज लेबर को मिल ही रही है। लोकल गवर्नमेंट, स्टेट गवर्नमेंट और भारत सरकार के labour laws के अनुसार उसको minimum wage से नीचे तो मिलना ही नहीं है। उसमें विशेष रूप से health monitoring के संदर्भ में भी विषय रखा गया है।

सर, प्रसन्न आचार्य जी ने एक अच्छा विषय रखा कि ऐसा दूसरी country ने क्यों नहीं किया, या तो यह dumping site न बन जाए और war ship को क्यों बाहर रखा गया है। War ship को इसलिए बाहर रखा गया है, क्योंकि यह एक विशेष ship है। वे पहले inventory नहीं देंगे, लेकिन जब वे recycling के लिए आएंगे, तब तो उनको inventory देना ही देना है। दुनिया में ऐसी बहुत सी ships पड़ी हुई हैं। हमारे कानून के मुताबिक जब हमारे पास facility होगी और इस कानून के अनुसार जिसको prohibited नहीं किया गया हो कि इस तरह से वह hazardous है, तो उसको भी यहाँ recycling की opportunity मिल सकती है। उसका हमें फायदा भी होगा।

(श्री सभापति पीठासीन हुए)

[श्री मनसुख मांडविया]

प्रसन्न आचार्य जी ने एक दूसरा विषय रखा कि यह war ship न हो, लेकिन इंडिया का हो या यह दूसरी ऐसी ship हो, तो इस ship को भी आपने उससे बाहर रखा है। मैं आपको बताऊँगा कि न केवल war ship, बल्कि देश में तो कई ऐसी ships होती हैं, जो ISRO के लिए काम करती हैं, या DRDO के लिए काम करती हैं, या Earth Sciences के लिए काम करती हैं। हमने ऐसी ships को इसमें mention नहीं किया है। लेकिन अगर ऐसी ships भी recycling के लिए जाएँगी, तब तो उनको inventory देनी ही देनी है। उससे hazardous की कोई समस्या नहीं रहेगी। उनको भी directly बाहर रखा गया है, लेकिन जब वे indirectly recycling के लिए आएँगी, तब उनको इसमें शामिल कर दिया गया है।

माननीय सभापति जी, कई माननीय सदस्यों ने अपने विषय रखे, मैंने उनमें से ज्यादातर विषयों का reply किया। उनमें ज्यादातर का reply आ गया है, लेकिन last में मैं कहना चाहूँगा कि मधुसूदन जी ने कई चिंताएँ व्यक्त की हैं। मधुसूदन जी, चिंता व्यक्त करने का कोई विषय नहीं है। हम भी जानते हैं कि लेबर का भला कैसे करना चाहिए और हम चाहते हैं कि लेबर के साथ justice हो। हमने इसी तरह से गुजरात मॉडल बनाया है, वह मॉडल तो है ना! एक माननीय सदस्य ने अच्छा कहा कि आज गुजरात में लेबर क्यों आती है। माननीय सभापति जी, गुजरात में लेबर इसलिए आती है, क्योंकि वहाँ उसके साथ कभी अत्याचार नहीं होता है, उसके साथ injustice नहीं होता है। हमारे यहाँ तो democratic system में भी ऐसा नहीं कहा जाता है कि वह out State से है, इसलिए हम उसको टिकट नहीं देंगे या वे गुजरात के विधायक नहीं होंगे। हमारे यहाँ गुजरात में 12-13 विधायक बाहर से आकर बसे हुए लोग हैं। वे हमारी असेम्बली में हैं। हमारे यहाँ ऐसे एमपी भी हैं। वे outstate से हैं, लेकिन वे गुजरात से हैं। हमारे यहाँ outstate और हमारा स्टेट, ऐसा कोई भेदभाव नहीं किया जाता है। अपने मेरिट के आधार पर आकर काम करें। आप हमारे सूरत में जाइए, सूरत में textile industries में जाइए। लेबर के रूप में ही नहीं, वे इंडस्ट्रियलिस्ट के रूप में भी गुजरात में आकर काम करते हैं। शिप ब्रेकिंग करते-करते शिप रिसाइक्लिंग इंडस्ट्रीज के साथ भी, outstate से आये हुए हमारे भाई काम में लग गये। हमारे यहाँ कोई ऐसा भेदभाव नहीं है। उसका अहित हो, ऐसा हम कभी नहीं करेंगे। मछुआरों employment नहीं जाएगा, मधुसूदन जी, चिन्ता मत करिए। वह हमारी जिम्मेवारी है। हाँ, infrastructure बनाना है, development करना है। डेवलपमेंट करना है, लेकिन किसी का रोजगार चला जाए, ऐसा डेवलपमेंट हम कभी नहीं करेंगे। हम रोजगार भी उपलब्ध करायेंगे, blue revolution को भी आगे बढ़ायेंगे और हमारे देश में ports भी develop करेंगे। माननीय सभापति जी, आज देश में 204 minor ports हैं और 12 major ports हैं। प्रधान मंत्री मोदी जी ने एक बार अच्छी बात कही थी कि केवल देश के ports का development नहीं करना है, port-

led development करना है। Ports के आधार पर देश का विकास कैसे हो, इस दिशा में हमने काम करना शुरू किया है।

मैं सुब्बारामी जी की बातों का जवाब इसलिए दे दूँ, क्योंकि उनके 5-7 amendments भी आयेंगे। तो मैं उनको बता देता हूँ...(ब्यवधान)... वे move नहीं करेंगे, उन्हें move नहीं करना पड़ेगा, क्योंकि मैं उनको रिप्लाय भी इस तरह से करूँगा। आपने national authority के संदर्भ में जो पूछा, तो मैंने रिप्लाय दे दिया कि national authority के संदर्भ में कोई चिन्ता का विषय नहीं है। वह केवल observatory ही authority है। हम जो competent authority बना रहे हैं, वह स्टेट गवर्नमेंट के साथ बातचीत करके बना रहे हैं। वह स्टेट गवर्नमेंट की ही होगी। उसमें हमारा कोई रोल नहीं रहेगा। स्टेट गवर्नमेंट यह authority बनायेगी और उसके अनुसार हम रेगुलेट करेंगे।

माननीय सभापति जी, इस महत्वपूर्ण बिल पर माननीय सदस्यों ने बहुत सकारात्मक दृष्टि से डिबेट की है। उस समय आप यहाँ नहीं थे, लेकिन बहुत अच्छी डिबेट हुई। मुझे कई सुझाव भी विस्तार से मिले हैं। उन सुझावों के आधार पर, जब हम रूल्स बनायेंगे, तब हम उन सुझावों को incorporate भी करेंगे। इस दृष्टि से सभी माननीय सदस्यों से मैं विनती करता हूँ कि सर्वसम्मति से यह शिप रिसाइकलिंग बिल पास करें। हमारे देश की लेबर के हित में, environmentally-sound recycling के लिए और labour safety के लिए हम सब सर्वानुमति से इसे पास करें, मेरी यही अपेक्षा है।

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH (Tamil Nadu): Sir, I would like to have one clarification.

MR. CHAIRMAN: What is it?

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Sir, Tamil Nadu has got a long coastal line of 940 kilometers next to Gujarat and Andhra Pradesh. So, we need a recycling ship industry at the Chennai Port or Thoothukudi Port. I would like to know through our hon. Chairman, whether the Minister will propose this today that we will have a recycling ship industry in Tamil Nadu. If he gives consent, I will be very, very grateful.

MR. CHAIRMAN: Mr. Minister, you may take note of it. क्या आप कुछ कहना चाहते हैं?

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Sir, if he can give us...

श्री मनसुख मांडविया: सर, तमिलनाडु की लम्बी coastline है। हमें कोई ऐतराज़ नहीं है। यदि स्टेट गवर्नमेंट ऐसी site को identify करके हमें proposal देगी, तो मैं अवश्य वहाँ ships recycling unit शुरू करूंगा। ...**(व्यवधान)**...

MR. CHAIRMAN: Now, the question is that the Recycling of Ships Bill, 2019. ...**(Interruptions)**... Yes, quickly.

श्री सुखेन्दु शेखर राय: सर, आदरणीय मंत्री जी ने जवाब देते हुए चाणक्य को refer किया, 'अर्थशास्त्र' को भी refer किया और बोला कि उस ज़माने में भी, 2000 साल पहले नौमुख रहा करते थे। ...**(व्यवधान)**... तो उनसे मेरा सवाल है कि क्या उस समय भी recycling होती थी?

श्री मनसुख मांडविया: उस समय भी recycling तो होती होगी, लेकिन शिप लकड़ी से बनती थी, तो recycling के लिए ऐसे किसी कानून की आवश्यकता नहीं थी, इसलिए इसका उल्लेख नहीं है।

MR. CHAIRMAN: I was watching what was happening here. I was with the Speaker of the People's Majlis of Maldives. Just now, that meeting got over. But, I always keep a watch, even if I am not here, about what is happening. It is part of my responsibility.

Now, the question is:

"That the Bill to provide for the regulation of recycling of ships by setting certain standards and laying down the statutory mechanism for enforcement of such standards and for matters connected therewith or incidental thereto, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. CHAIRMAN: Now, we shall take up Clause-by-Clause consideration of the Bill. In Clause 2, there are two Amendments; Amendments (Nos.1 and 2) by Dr. T. Subbarami Reddy. Are you moving the Amendments?

DR. T. SUBBARAMI REDDY (Andhra Pradesh): Sir, before that, I want to say something.

MR. CHAIRMAN: You have already spoken.

DR. T. SUBBARAMI REDDY: My Amendment is to ensure that it does not cause any harm not only to the environment but also to the marine life. I request the hon. Minister to consider this point. I am not moving the Amendments.

Clause 2 was added to the Bill.

Clauses 3 and 4 were added to the Bill.

MR. CHAIRMAN: In Clause 5, there is one Amendment (No.3) by Dr. T. Subbarami Reddy. Are you moving the Amendment?

DR. T. SUBBARAMI REDDY: Sir, I am not moving the Amendment.

Clause 5 was added to the Bill.

Clause 6 was added to the Bill.

MR. CHAIRMAN: In Clause 7, there is one Amendment (No.4) by Dr. T. Subbarami Reddy. Are you moving the Amendment?

DR. T. SUBBARAMI REDDY: Sir, in this Amendment, I propose that a genuine survey should be done in not less than three years, instead of five years. I am not moving the Amendment.

Clause 7 was added to the Bill.

Clauses 8 and 9 were added to the Bill.

MR. CHAIRMAN: In Clause 10, there are two Amendments; Amendments (Nos.5 and 6) by Dr. T. Subbarami Reddy. Are you moving the Amendments?

DR. T. SUBBARAMI REDDY: Sir, I am not moving the Amendments.

Clause 10 was added to the Bill.

Clauses 11 to 19 were added to the Bill.

MR. CHAIRMAN: In Clause 20, there is one Amendment (No.7) by Dr. T. Subbarami Reddy. Are you moving the Amendment?

DR. T. SUBBARAMI REDDY: Sir, here, the provision says that if the decision is not conveyed within 15 days, the permission is deemed to have been granted. Through my Amendment, I am suggesting that it may be made 'thirty days' instead of 'fifteen days'. I am not moving the Amendment. Clause 20 was added to the Bill. Clause 21 was added to the Bill.

MR. CHAIRMAN: In Clause 22, there is one Amendment (No.8) by Dr. T. Subbarami Reddy. Are you moving the Amendment?

DR. T. SUBBARAMI REDDY: Sir, I am not moving the Amendment.

Clause 22 was added to the Bill.

Clauses 23 to 30 were added to the Bill.

MR. CHAIRMAN: In Clause 31, there is one Amendment (No.9) by Dr. T. Subbarami Reddy. Are you moving the Amendment?

DR. T. SUBBARAMI REDDY: Sir, I am not moving the Amendment.

Clause 31 was added to the Bill.

Clause 32 to 46 were added to the Bill.

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

SHRI MANSUKH MANDAVIYA: Sir, I move:

That the Bill is passed.

The question was put and the motion was adopted.

MESSAGE FROM LOK SABHA

The Arms (Amendment) Bill, 2019

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report to the House the following message received from the Lok Sabha, signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Arms (Amendment) Bill, 2019, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 9th December, 2019".

Sir, I lay a copy of the Bill on the Table.
