

(1100/RPS/UB)

(प्रश्न 201)

श्री गणेश सिंह (सतना): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं भारत के यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उनके कुशल नेतृत्व में एक राष्ट्र ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: मैं प्रश्न काल के बाद व्यवस्था दूंगा।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: मैं प्रश्न काल के बाद व्यवस्था दूंगा। माननीय सदस्य, प्लीज बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

श्री गणेश सिंह (सतना): मैं भारत के यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उनके कुशल नेतृत्व में एक राष्ट्र, एक संविधान और एक राष्ट्र- एक राशन कार्ड के समान ही, एक राष्ट्र-एक मानक को भी कार्ययोजना में शामिल किया गया है और यह जिम्मेदारी बीआईएस, 2018 को उसके उपबंधों के तहत दी गई है। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य को समझाएं कि जब एक बार अध्यक्ष व्यवस्था देते हैं तो सीट से उठा न करें।

श्री गणेश सिंह (सतना): इस योजना से राशन वितरण में पारदर्शिता आएगी, भ्रष्टाचार खत्म होगा और फर्जी राशन कार्ड बन्द होंगे। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आप प्रश्न पूछिए।

श्री गणेश सिंह (सतना): महोदय, मैं प्रश्न ही पूछ रहा हूँ। अभी देश में 81 करोड़ लोगों को 5.40 लाख पीडीएस दुकानों के माध्यम से हर साल 612 लाख टन खाद्यान्न वितरित किया जाता है। दस राज्यों में पीडीएस मशीनों से शत-प्रतिशत राशन कार्ड का कार्य शुरू हो चुका है, लेकिन मेरे राज्य मध्य प्रदेश में अभी यह व्यवस्था नहीं बन पाई है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश सहित जिन राज्यों ने अभी तक इस प्रक्रिया को पूरा नहीं किया है, वे इसे कब तक पूरा करेंगे? क्या इसके लिए कोई समय-सीमा निर्धारित की गई है?

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी।

देखिए, माननीय मंत्री जी का पैर टूट रहा है, तब भी माननीय मंत्री जी सदन में आते हैं।

उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री रामविलास पासवान): अध्यक्ष जी, हमारा जो मिशन है – 'वन नेशन-वन कार्ड,' वन कार्ड का मतलब है वन राशन कार्ड। इसका सबसे बड़ा फायदा यह होगा कि कोई भी मजदूर या गरीब आदमी यदि किसी एक राज्य से दूसरे राज्य में चला जाता है तो वहां भी उसे वह सुविधा मिल जाएगी। इसके लिए सबसे बड़ी जरूरी चीज है राशन कार्ड को आधार कार्ड से जोड़ना और 'पॉस' मशीन होना। 'पॉस' मशीन अभी तक 14 राज्यों में चालू हो चुकी है। हमें उम्मीद है कि 20 राज्य इस महीने तक हो जाएंगे। इन बीस राज्यों में यदि लोग एक राज्य से दूसरे राज्य में जाएंगे, उनको उसी कार्ड के ऊपर राशन मिल जाएगा। अभी तक तेलंगाना, आन्ध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, गुजरात आदि राज्यों में यह हो गया है, लेकिन हमारा लक्ष्य है कि सभी राज्यों में 100 प्रतिशत 'पॉस' मशीनें लगवाकर, एक जून से पूरे देश में 'वन नेशन-वन कार्ड' शुरू हो जाएगा।

श्री गणेश सिंह (सतना): माननीय अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने वैसे लिखित में बहुत विस्तार में उत्तर दिया है। वर्ष 2015 से 2018 के बीच में कुल 1.99 करोड़ राशन कार्ड्स रद्द किए गए, जिनमें से सर्वाधिक पश्चिम बंगाल में 66 लाख 13 हजार 961 फर्जी कार्ड्स रद्द किए गए। इसी तरह से दिल्ली प्रदेश में भी 64 हजार 90 राशन कार्ड्स नकली पाए गए, उनको भी रद्द किया गया। मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूँ कि एक राष्ट्र-एक मानक नहीं होने के कारण इंस्पेक्टर राज को बढ़ावा मिल रहा है और देश के उपभोक्ताओं को गुणवत्तापूर्ण उत्पाद नहीं मिल पा रहे हैं। बाजार में गैर-मानक चिकित्सा उपकरणों का उपयोग हो रहा है, जिससे गरीबों के जीवन के साथ खिलवाड़ हो रहा है। इसी तरह दिव्यांगों के लिए जो कृत्रिम उपकरण बनाए जाते हैं, वे चीन से आयात हो रहे हैं।

(1105/IND/SNT)

मोटरकृत ट्राइसाइकिल की बैटरी में लगातार शिकायतें प्राप्त हुई हैं। बड़ी संख्या में गाड़ियां खड़ी हो चुकी हैं। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या ऐसी कम्पनियों के खिलाफ कोई कार्रवाई करेंगे?

श्री रामविलास पासवान : अध्यक्ष जी, मध्य प्रदेश में 1 जनवरी से 'वन नेशन वन कार्ड' अंतर्राज्यीय शुरू हो जाएगा, जहां पोस मशीन हैं। जैसा मैंने बताया कि 1 जून से पूरे देश में यह लागू हो जाएगा। जहां तक मेडिकल डिवाइस का सवाल है, 155 मेडिकल डिवाइसेज को हमने कम्पलसरी किया है। मेडिकल डिवाइस में दो क्वैश्रन हैं - पहला 'वन नेशन वन कार्ड' है और दूसरा 'वन नेशन वन स्टैंडर्ड' है। अभी अलग-अलग स्टैंडर्ड हैं, लेकिन बीआईएस का 155 स्टैंडर्ड मैनडेटरी है और अन्य सभी से बातचीत कर रहे हैं। सिर्फ मेडिकल डिवाइस का जो मामला है, उसमें हम लोग कोई रिस्क नहीं लेना चाहते हैं और उसमें एक्सटरनल मेडिकल डिवाइस में थोड़ा बहुत रिलेक्सेशन दिया जा सकता है, लेकिन इंटरनल मेडिकल डिवाइस के लिए हमने कहा है कि जो इंटरनेशनल स्टैंडर्ड है, उसी के मुताबिक होना चाहिए। हम लोग वर्ष 2022 तक 'वन नेशन वन स्टैंडर्ड' शुरू कर देंगे।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): अध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री श्री रामविलास पासवान जी के जल्द चुस्त दुरुस्त होने की कामना करता हूँ। मंत्री जी आप 'वन नेशन वन कार्ड' और 'वन नेशन वन स्टैंडर्ड' की बात कह रहे हैं और ऐसा होने से अच्छा भी होगा। जहां तक हमारे बंगाल का सवाल है, बंगाल में इलेक्ट्रॉनिक प्वाइंट ऑफ सेल मशीन फेयर प्राइस स्टोर में नहीं मिलती है, इसलिए वहां के आम लोगों को दिक्कत होती है। आप इस बारे में बंगाल की सरकार से चर्चा कीजिए।

दूसरी बात यह है कि आप जानते हैं कि छत्तीसगढ़ सरकार ने हिंदुस्तान में राशन सिस्टम में सबसे बेहतर काम किया है। अब छत्तीसगढ़ के आम किसानों को उनका लाभ नहीं मिल पा रहा है। किसान ने सबसे ज्यादा धान उत्पादन करके नेशनल किटी में योगदान करते हैं। वहां सरकार किसानों को बोनस मुहैया कराती है, यह कोई अपराध नहीं है लेकिन बोनस मुहैया कराने के चलते आप छत्तीसगढ़ सरकार से चावल नहीं खरीदते हैं। आपके सेंट्रल पूल से उन्हें यह मौका नहीं दिया जाता है। इसके चलते वहां के आम किसानों पर बड़ा असर पड़ने वाला है। इस विषय पर आप सदन में बताएं और छत्तीसगढ़ के किसानों को थोड़ी राहत देने का काम कीजिए।

श्री रामविलास पासवान : अध्यक्ष जी, अधीर रंजन चौधरी जी हमसे मिले थे और हमने इन्हें बता भी दिया है। इस विषय में जो दिक्कत है, वह यह है कि जहां बोनस दिया जाता है, वहां शिकायतें मिलती हैं। यह पहले मध्य प्रदेश से शुरू हुआ था। यदि आप किसी राज्य में बोनस देते हैं तो साथ के जो राज्य हैं जैसे मध्य प्रदेश के साथ उत्तर प्रदेश है, साथ के राज्यों के व्यापारी कम दाम में अनाज खरीदते हैं और चूंकि वहां किसान को ज्यादा मिलता है, तो वहां जाकर बेच देते हैं। इस तरह की शिकायतें मिलने के बाद पालिसी बनाई कि जो राज्य बोनस देंगे, वहां जितनी पीडीएस में जरूरत है, हम उतना ही खरीदेंगे, उससे ज्यादा हम नहीं खरीदेंगे। जहां तक वैस्ट बंगाल का सवाल है, उसमें ई-पी.ओ.एस. 82 परसेंट हो चुका है और हम आग्रह करते हैं कि 100 प्रतिशत जल्द से जल्द कर लें, जिससे कि हमारा 'वन नेशन वन कार्ड' का जो सिद्धांत है, वह लागू हो सके।

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Sir, through you, I would like to tell the hon. Minister that before the introduction of the National Food Security Act, 2013, everyone was entitled to get the subsidised rations.

(1110/GM/RAJ)

After the 2013 Act has come, there is a change in picture. Only the BPL families get the subsidized rations. Under the provisions of the Essential Commodities Act, powers have been given to the State Governments also to make subordinate legislation. Since the enforcement of the 2013 Act, a good number of citizens have been deprived of subsidized rations. The State of West Bengal has brought the Control Order. There are amendments within the Control Order. There are two types of ration cards. One type of ration card is for giving subsidized rations to poor people. The other type is for giving subsidized rations by the State Government. So, two things are there. When the Central Government subsidizes, it comes within this purview. But if the State Government wants to give subsidized rations to middle class people, how can it be implemented? How can you say 'One Nation, One Ration Card'? If the State wants to give benefits to people, how can you deprive it? The last letter which was written by the hon. Food Minister of West Bengal to the hon. Minister mentioned that nearly 3,000 crores of rupees are due for supplying the crops. What are the answers for that?

श्री रामविलास पासवान : सर, नेशनल फूड सिक्योरिटी एक्ट वर्ष 2013 में लागू हुआ था। उस समय यह सिर्फ 11 राज्यों में था और वह भी अधूरा था। दो-तीन साल पहले यह हर राज्य में लागू हो गया है। इन्होंने कहा है कि पहले यह दो तरह का होता था। एक बीपीएल के लिए होता था, एक एपीएल के लिए होता था और एक अंत्योदय के लिए होता था। बीपीएल वालों को यह चार रुपये कुछ

पैसे दिए जाते थे, एपीएल वालों को यह छः रुपये दिए जाते थे। अभी जो राशन दिया जाता है, वह सभी लोगों की राय से बना था, उसमें नीति आयोग ने तय किया था कि 75 प्रतिशत ग्रामीण इलाकों में और 50 प्रतिशत शहरी इलाकों में दो रुपये प्रति किलोग्राम गेहूं और तीन रुपये प्रति किलोग्राम चावल दिया जाएगा। हम करीब 20 रुपये प्रति किलोग्राम गेहूं खरीदते हैं और 20 रुपये प्रति किलोग्राम चावल खरीदते हैं, लेकिन हम दो रुपये प्रति किलोग्राम गेहूं देते हैं और तीन रुपये प्रति किलोग्राम चावल देते हैं। उसमें बेनिफिशरीज कौन होंगे, यह हम तय नहीं करते हैं, वह राज्य सरकारें तय करती हैं। इसके अलावा जो राज्य सब्सिडी देना चाहें, तमिलनाडु में सभी को यह फ्री में मिलता था। पश्चिम बंगाल में बहुत सारे और भी सामान दिए जाते हैं। अलग-अलग राज्य में यह अलग-अलग है। कहीं एक रुपये प्रति किलोग्राम दिया जाता है, लेकिन सरकार के तरफ से हमारा नियम है कि दो रुपये प्रति किलोग्राम गेहूं और तीन रुपये प्रति किलोग्राम चावल। सदन को यह जान कर खुशी होगी कि पहले भी हम मंत्री थे, यही छठा साल चल रहा है। नेशनल फूड सिक्योरिटी एक्ट में कहा गया था कि तीन सालों में इसके मूल्य में परिवर्तन किया जाएगा, लेकिन गरीबों के हित को देख कर अभी तक हमने इसमें एक भी परिवर्तन नहीं किया है।

(इति)

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, अगर एक प्रश्न में 15 मिनट लगाएंगे तो तय कर लें कि सदन में चार ही प्रश्न निपटाने हैं। आप ही तय करते हैं कि ज्यादा प्रश्न निपटाएं, नहीं तो कैसे चलेगा?

(प्रश्न 202)

श्री जुएल ओराम (सुंदरगढ़): माननीय मंत्री जी ने जो उत्तर दिया है, उसमें थोड़ा क्लीयर नहीं है कि अभी तक ओडिशा को फेनी चक्रवात के बाबत में कितना पैसा दिया गया है। यह स्पष्ट नहीं है, यह स्पष्ट करें। इसी में से मेरा दूसरा प्रश्न है कि राज्य सरकार बार-बार मेमोरेण्डम बदल रही है। पहले बताया गया था कि तीन लाख मकान डैमेज हुए हैं, उसके बाद पांच लाख और मैं अभी सुन रहा हूँ कि 12 लाख मकान डैमेज हुए हैं। तीसरा यह है कि इस पैसे में से व्यापक हेरा-फेरी हुई है, लाभार्थी ठीक से चयनित नहीं हुए हैं। फेनी चक्रवात को आए हुए छः महीने हो गए, लेकिन अभी तक पांच सौ रुपये एक-एक तारपलिन के लिए दिया गया है। सरकार प्लास्टिक भी नहीं दे पा रही है। यहां बुलबुल साइक्लोन भी हो कर चला गया।

(1115/VB/RK)

मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि इसका क्या स्टेटस है, आपने कितने पैसे दिए हैं, राज्य सरकार ने किस पर कितना खर्च किया है? इसके बारे में पेपर्स में, मीडिया रिपोर्ट्स हैं कि पॉलिटिकल पार्टी और सूचना-अधिकार कर्मी अनशन कर रहे हैं। राज्य सरकार ऐसा क्यों कर रही है? अगर भारत सरकार पैसे दे रही है, तो उसको राज्य सरकार ठीक से इम्प्लीमेंट क्यों नहीं कर रही है?

श्री नित्यानन्द राय : माननीय अध्यक्ष महोदय, जो उत्तर दिया गया है, उसमें लिखा है कि एनडीआरएफ के तहत ओडिशा में फेनी चक्रवात की आपदा से निपटने और क्षतिपूर्ति के लिए राज्य सरकार को यहाँ से कितनी धनराशि दी गई है। आईएमटी की रिपोर्ट के आधार पर एसडीआरएफ/एनडीआरएफ के मौजूद दिशा-निर्देशों और मदों के मापदण्डों के अनुसार केन्द्र सरकार ने फेनी चक्रवात के लिए जो अतिरिक्त सहायता की है, वह 3338 करोड़ रुपये की है, जिसे अनुमोदित होने के बाद आबंटित भी कर दिया गया है।

इसके अलावा, वहाँ माननीय प्रधान मंत्री जी का दौरा हुआ था। उनके दौरे के पश्चात् वहाँ एक हजार करोड़ रुपये की अतिरिक्त राशि की सहायता दी गई है। जब वे वहाँ पहुँचे थे, तो राष्ट्रीय आपदा निधि से 'ऑन एकाउंट बेसिस' पर 07.05.2019 को ही जारी कर दी गई थी।

जहाँ तक खर्च करने का विषय है कि यह राशि किस मद से आती है, कैबिनेट सेक्रेट्री की अध्यक्षता में जो आईएमसीटी बनी है, वह जो रिपोर्ट वहाँ से करती है, उसके आधार पर यहाँ से राशि का आबंटन करते हैं, जो कर दिया गया है। राज्य सरकार की जिस मद में राशि आबंटित है, यह उनके जिम्मे का काम है, उनके अधिकार क्षेत्र का है कि वह उस काम की किस प्रकार से मॉनिटरिंग करके उसे किस प्रकार से करते हैं। ... (व्यवधान)

उसमें एक प्रश्न और था।

श्री जुएल ओराम (सुंदरगढ़): सर, मेरा सेकेण्ड सप्लीमेंटरी क्वेश्चन भी है।

माननीय अध्यक्ष: ठीक है, पूछ लीजिए।

श्री नित्यानन्द राय: सर, इन्होंने तीन प्रश्न पूछे थे, अगर इनको पूरा उत्तर मिल गया है, तो इसके लिए धन्यवाद।

श्री जुएल ओराम (सुंदरगढ़): सर, मैं पुनः उन प्रश्नों को दोहरा रहा हूँ। भारत सरकार ने एक बार 340 करोड़ रुपये, दूसरी बार एक हजार करोड़ रुपये, तीसरी बार 3300 करोड़ रुपये दिए हैं यानी कुल लगभग चार हजार करोड़ रुपये से ज्यादा राशि दी है। मुझे जानकारी है कि राज्य सरकार की ओर से लगभग पाँच हजार करोड़ रुपये की थी। इतनी सहायता राशि देने के बाद भी छः महीने बीत गये हैं, लोगों को मकान नहीं मिलेंगे, लोगों को व्यवस्था नहीं मिलेगी और उसकी रिपोर्ट माँगने पर कोई रिपोर्ट नहीं मिलती है। कलेक्टर के सामने 20-25 घंटे से धरना चल रहा है। एक सूचना-अधिकार कर्मी है, जो अनशन पर बैठा हुआ है। वहीं के पेपर्स में, मीडिया में रिपोर्ट्स आ रही हैं, इसलिए मैं डिमाण्ड कर रहा हूँ कि राज्य सरकार को जो इतनी राशि दी गई, तो उसका क्या स्टेटस है, कितनी राशि खर्च की गई? क्या आप इंटर-मिनिस्ट्रियल कमेटी भेजकर इसकी जाँच करवाएंगे?

श्री नित्यानन्द राय: माननीय अध्यक्ष जी, इन्होंने तीन मर्दों की बात की। 'ऑन एकाउंट बेसिस' पर अतिरिक्त राशि माननीय प्रधान मंत्री जी के दिशा-निर्देशों के अनुसार गृह मंत्रालय द्वारा भेजा गया था। 340 करोड़ रुपये और 875 करोड़ रुपये जो दिए गए थे, वे एसडीआरएफ के द्वारा दिए गए थे। 3144 करोड़ रुपये, वहाँ जो उनका ओपनिंग एकाउंट होता है, जिसका 50 परसेंट हम एडजस्ट करके देते हैं, कुल मिलाकर वह 3338 करोड़ रुपये आबंटित किए गए हैं।

जहाँ तक उसकी ठीक से देखरेख न होने या उसका क्रियान्वयन न होने की बात है, तो यह विषय राज्य सरकार का है, फिर भी एक बार यहाँ से जरूर प्रयास किया जाएगा कि यहाँ के उच्चस्तरीय अधिकारी वहाँ के अधिकारियों से बात करें।

श्री पिनाकी मिश्रा (पुरी): माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद।

आपको मालूम है कि इस साइकलोन से अगर सबसे ज्यादा पीड़ा हुई है, तो वह पुरी को हुई है। मैं तो श्री जुएल ओराम जी को धन्यवाद देना चाह रहा था कि उन्होंने सवाल पूछा। लेकिन बड़ा खेद है कि उन्होंने उसमें इतनी राजनीति घुसा दी है कि मुझे इसमें थोड़ा-बहुत बोलना पड़ रहा है।

(1120/KDS/PS)

वर्ल्ड बैंक से लेकर वर्ल्ड हेल्थ ऑर्गेनाइजेशन तक, सभी ने तारीफ की है कि इतने बड़े चक्रवात में 12 लाख लोगों को श्री नवीन पटनायक जी ने घरों से विस्थापित करके उनकी जानें बचाईं। केवल 7 या 8 लोग मरे हैं। 25 से 30 हजार करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है। माननीय अमित शाह जी यहां बैठे हैं। माननीय प्रधान मंत्री स्वयं जाकर मुख्य मंत्री जी की पीठ थपथपाकर आए हैं। अतः यहां कृपया राजनीति न करें। चूंकि श्री अमित शाह जी यहां बैठे हैं, इसलिए हम लोग हाथ जोड़कर ओडिशा की तरफ से यह गुहार कर रहे हैं। आपको मालूम है कि जिस तरह का डैमेज हुआ है, वैसा डैमेज पिछले 25 सालों में किसी ने नहीं देखा है।

महोदय, एक पेड़, एक कच्चा घर, एक इलेक्ट्रिक पोल तक खड़ा नहीं रहा। एक जाइगैटिक लॉन मोवर जैसे घास काटता हुआ निकल जाता है, ठीक वैसे यह चक्रवात सब कुछ उड़ाता चला गया। कितना बड़ा नुकसान हुआ है। आपके भी हाथ बंधे हैं, पैसा अनलिमिटेड नहीं है, लेकिन मेरा सिर्फ यह कहना है कि, जैसा कि ओडिशा के मुख्य मंत्री जी ने भी बार-बार गुहार की है कि चूंकि हर

साल हमारे यहां चक्रवात आता है। इसके तुरन्त बाद “बुलबुल” साइक्लॉन ने इसे टच किया और पूरा कोस्टल ओडिशा उड़ाता हुआ चला गया। कृपा करके किसी तरह से एक स्पेशल फोकस ओडिशा को दीजिए। कुछ टारगेटेड असिस्टेंस दीजिए, क्योंकि एक बात है कि किसी भी अन्य स्टेट को इस तरह का डैमेज नहीं होता। दूसरा, हम अपना संबल बढ़ा सकें, इसके लिए कोल रॉयल्टी का, आयरन ओर रॉयल्टी का, मैंगनीज रॉयल्टी का रिवीजन हो। अगर इतना आप कर दें तो हमें भीख मांगते हुए दिल्ली न आना पड़े। मेरी यह अमित शाह जी से हाउस के अंदर व्यक्तिगत रूप से गुहार है।

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नित्यानन्द राय): अध्यक्ष महोदय, इन्होंने जो बात कही कि ओडिशा राज्य के संबंध में यहां जो ज्ञापन दिया गया है और उसमें बताई गई राशि और सहयोग की गई राशि में अंतर है, मैं बताना चाहता हूँ कि यह एक सहयोग राशि के रूप में होती है। अपने यहां कैबिनेट सेक्रेट्री की अध्यक्षता में स्थिति की निरंतर मॉनीटरिंग करने के लिए राष्ट्रीय संकट प्रबंधन समिति ने 19 अप्रैल से लेकर 10 मई तक ग्यारह बार बैठक की है। उसकी जो रिपोर्ट्स आई हैं, उनके आधार पर जो नियम हैं, उनके अनुसार अनुमोदित राशि के आबंटन की स्वीकृति दे दी गई है।

महोदय, दूसरी बात, जो उन्होंने कही, उसके लिए मैं धन्यवाद करना चाहूंगा कि संयुक्त राष्ट्र संघ तथा अनेक देशों और इस क्षेत्र के विशेषज्ञों ने सटीक ‘पूर्व चेतावनी प्रणाली’ और उड़ीसा में 15 लाख 57 हजार से अधिक लोगों को तत्काल निकालकर सुरक्षित स्थानों पर पहुंचाया। इसके अलावा आंध्र प्रदेश में 17 हजार को और वैस्ट बंगाल में दो लाख चौतीस हजार आठ सौ एक लोगों को बचाया गया। इसमें भारत सरकार के गृह मंत्रालय की एनडीआरएफ टीम और राज्यों का सहयोग लिया गया। इससे पहले वर्ष 1999 में इसी प्रकार का एक सुपर साइक्लोन आया था, जिसमें दस हजार लोगों की जानें गई थीं, लेकिन हमारे आदरणीय प्रधान मंत्री और आदरणीय गृह मंत्री 24 घंटे सतर्कता और सक्रियता के साथ सजग रहते हैं और पूरी टीम को तैयार रखते हैं। अतः अब बहुत अंतर आया है कि हम आपदा से निपटने का पूर्वानुमान भी करते हैं और पहले से उसकी तैयारी भी करते हैं। इसका परिणाम भी दिखाई पड़ रहा है।

माननीय अध्यक्ष: श्री रवनीत सिंह जी, कृपया ओडिशा के संबंध में प्रश्न करें।

श्री रवनीत सिंह (लुधियाना): सर, सबसे पहले तो आपका बहुत आभारी हूँ। हमारे आदरणीय होम मिनिस्टर श्री अमित शाह जी बैठे हुए हैं। इनकी मर्जी है, पर यह जवाब देने के लिए सक्षम हैं। मैं आज यह मुद्दा इसलिए उठा रहा हूँ, क्योंकि कल ही दोनों सदनों ने रेप के लिए फांसी की बात की। अमित शाह जी, जवाब दीजिए कि आपने पंजाब के बलवंत सिंह राजोआना की फांसी की सजा क्यों माफ की? ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: अब, आप गृह मंत्री जी का जवाब सुनें।

गृह मंत्री (श्री अमित शाह): आप प्लीज मीडिया की रिपोर्टों पर मत जाइए। कोई माफी नहीं दी गई है।

(इति)

(1125/SJN/RC)

(प्रश्न 203)

डॉ. राजदीप राय (सिल्वर) : अध्यक्ष महोदय, मेरा पॉम आयल के बारे में जो प्रश्न था, उसका मुझे विस्तार से उत्तर मिला है। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने काफी विस्तार से उसका उत्तर दिया है। लेकिन उसमें दो-तीन चीजें अनुत्तरित हैं। मेरे ख्याल से उस पर भी उनका थोड़ा ध्यान जाना चाहिए। हमारे नार्थ-ईस्ट राज्य में, हालांकि मणिपुर को छोड़कर बाकी सभी राज्यों में जो एक्सेस लैंड एरिया है, जहां पर हम लोगों का टी गार्डन है, a part of West Bengal and North Bengal is also included. पूरे भारतवर्ष में 19.33 लाख हेक्टेयर जमीन को पॉम आयल के कल्टिवेशन के लिए रखा गया था। अक्टूबर 2019 तक हमारा 3.49 हेक्टेयर लैंड का कल्टिवेशन हुआ है। India is a edible oil deficient country and we are importing oil from smaller countries.

महोदय, मेरा आपके माध्यम से मंत्री महोदय से सप्लीमेन्ट्री प्रश्न यह है कि कोई रिव्यू in land utilisation of the tea grant area. अगर नहीं हुआ है, तो उसके बारे में सोचना चाहिए और अगर हुआ है, तो we can produce alternative crops like rubber, palm oil and areca nut. हमारे जो किसान हैं, उन लोगों की भी आय दोगुनी होगी। हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी की जो नीति है और उनकी जो सोच है कि कैसे किसानों का कल्टिवेशन बढ़ाया जाए, it would be a revenue generating project.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मैं फिर से यह आग्रह करना चाहता हूँ और आप सबकी भी इसमें सहमति थी कि सदन में ज्यादा से ज्यादा प्रश्न आएँ। जो माननीय सदस्य प्रश्न पूछना चाहते हैं, उनसे भी यह आग्रह है कि प्रश्न संक्षिप्त में पूछें। माननीय मंत्रिगण से भी यह आग्रह है कि वे भी संक्षिप्त में जवाब दें, ताकि हम लिस्टेड प्रश्नों को पूरा कर सकें।

श्री परषोत्तम रूपाला : माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने यह बताया है कि पाम की खेती में हमारा जो एरिया है, वह पूरा कवरेज में नहीं आया है। उन्होंने एक ईशू यह उठाया है कि क्या चाय बागानों के लिए व्यापक तौर पर जमीनें प्राप्त हो सकती हैं। क्या इसमें ऐसा प्रावधान करने की संभावना है? माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से सदन को यह बताना चाहता हूँ और माननीय सदस्य के संज्ञान में यह लाना चाहता हूँ कि वर्ष 2012 में जो रेथिनॉन समिति बनी थी, उस समय पूरे देश में 19.33 लाख हेक्टेयर लैंड की क्षमता है, ऐसा पाया गया था। अब वर्ष 2018 में एक नई समिति का भी गठन किया गया है। उनका व्यास अभी चालू है। उसकी रिपोर्ट आने के बाद यदि उनके परामर्श से किसी जमीन या उसके क्षेत्रफल में बढ़ोतरी करने का मामला सामने आता है, तो जरूर इसके बारे में सोचा जाएगा।

DR. SHASHI THAROOR (THIRUVANANTHAPURAM): Sir, we all know that India is the world's largest importer of palm oil. Seventy per cent of our vegetable oil requirements are coming from imports. So I understand the interest in actually developing some self-sufficiency in palm oil.

However, countries which are growing palm oil from which we import like Malaysia and Indonesia are discovering serious problems of environmental degradation. They have found that their forest coverage is reducing and wild life is affected. On top of that, the trees are not very remunerative because it takes six years to mature and to produce useable oil that can be exported.

Market trends are also showing that prices of palm oil have fluctuated up and down by as much as 50 per cent in the last 15 years. Is it not time for us to review our entire approach to this question of palm oil and look for substitutes rather than now going to the North-East or any other part of the country and continuing to expand acres on the cultivation which will only degrade the land of our country, the forests of our country, and the wildlife of our country?

श्री परषोत्तम रूपाला : माननीय अध्यक्ष महोदय, जैसा कि मैंने पहले ही उत्तर के जवाब में यह बताया है कि इनको मास स्केल पर ही प्रमोट करने के लिए वर्ष 2012 की समिति की अनुशंसा पर जो 19 लाख हेक्टेयर जमीन थी, अब नई समिति का गठन कर लिया गया है। पूर्वोत्तर के राज्यों को ही नहीं, बल्कि पूरे देश के राज्यों में इसकी जमीन की उपलब्धता का व्यास किया जा रहा है। इस समिति की अनुशंसा पर इसकी बढ़ोतरी करने का पूरा प्रयास राज्य सरकारों के साथ मिलकर भारत सरकार करना चाहती है, क्योंकि एडिबल आयल में हमारी जो कमी है, उसको पूरा करने के लिए पूरा प्रयास किया जाएगा।

(1130/GG/SNB)

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य, आप बैठे-बैठे प्रश्न न पूछें। मंत्री जी, यदि कोई बैठे-बैठे प्रश्न पूछें तो जवाब भी मत दिया करो। ये वरिष्ठ सदस्य हैं। माननीय सदस्य मैंने आपको प्रश्न पूछने की इजाजत दी है, लेकिन बैठे-बैठे नहीं पूछेंगे।

श्री के.श्रीधरा

SHRI SRIDHAR KOTAGIRI (ELURU): Hon. Speaker, Sir, thank you for giving me this opportunity. As you would know majority of palm oil production comes from the State of Andhra Pradesh. Whatever palm oil is produced in the State of Andhra Pradesh almost 90 per cent of it is grown in Eluru which is my Parliamentary constituency. I may inform Dr. Shashi Tharoor ji that the farmers are benefiting from palm oil cultivation and it is grown only on agricultural land and not on forest land.

However, CACP, under the Ministry of Agriculture had recommended a Minimum Support Price of Rs. 10,000 almost a year

ago. In fact, I raised this question in the last Session also. I would like to request the hon. Minister to kindly process that quickly and give effect to the recommendation of the CACP so that we can increase the production from 3 lakh MT to 20 lakh MT as suggested.

श्री परषोत्तम रूपाला : अध्यक्ष जी, यह बात सही है कि पाम ऑयल के सीएसीपी का अभी तक का मशविरा यह रहता था कि हम इंटरनेशनल मार्केट के आधार पर उसकी अनुशंसा करते थे। मगर अभी सीएसीपी ने लागत के आधार पर भारतीय किसानों को अपनी एमएसपी मुहैया कराने का प्रपोज़ल सरकार के सामने रख दिया है, जो विचाराधीन है, हम जल्द से जल्द इसका निर्णय करने की उम्मीद रखते हैं।

कर्नाटक के सवाल के बारे में मुझे सदन को बताते हुए खुशी हो रही है कि कर्नाटक के किसानों ने 52.03 टन का प्रोडक्शन कर के बहुत ही हाई प्रोडक्शन करने का काम किया है।

(इति)

(प्रश्न 204)

श्री मनोज कोटक (मुम्बई उत्तर-पूर्व): अध्यक्ष महोदय, मेरा जो प्रश्न है, मंत्री जी ने उसका उत्तर तो अच्छा दिया है। मैं सरकार का अभिनंदन करूंगा कार्डिएक स्टंट और दूसरे मैडिकल उपकरण सस्ते मुहैया करवाने के लिए कार्डिएक स्टंट और घुटनों के प्रत्यारोपण के लिए जो सर्जिकल डिवाइस है, वह तो सस्ती की हैं। लेकिन कैंसर का जो रोग पिछले दस वर्षों में बहुत बढ़ा है, कैंसर के मरीजों की संख्या दुगुनी से ज्यादा हो गई है। क्या सरकार की ऐसी कोई योजना है कि कैंसर के मरीजों को एंटी-कैंसर ड्रग्स, जो कैंसर की दवाई है, वह भी सस्ती मुहैया कराई जाए। क्या ऐसी कोई योजना है, सरकार बताए?

पोत परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनसुख एल. मांडविया): अध्यक्ष जी, बदलते समय में लाइफस्टाइल डिजीज और कैंसर डिजीज बढ़ रही है। जब कैंसर की बीमारी होती है, तब कैंसर का निदान करने में जो खर्च होता है, उससे ज्यादा खर्च उसके ट्रीटमेंट में होता है। इससे बहुत गरीब और मध्यम वर्ग के लोग प्रभावित होते हैं। जब सामान्य और गरीब वर्ग के लोगों के यहां कैंसर की बीमारी आ जाती है, और वे उसका खर्च एफॉर्ड नहीं कर सकते हैं, ऐसी स्थिति में उनको बहुत मुश्किल होती है। प्रधान मंत्री मोदी जी ने कहा था कि देश में किसी गरीब को दवाई नहीं मिलने से मृत्यु की नौबत नहीं आनी चाहिए। उसको चरितार्थ करने के लिए हमने देश में जो कैंसर पेशेंट हैं, उनको राहत पहुंचाने के लिए कुल मिला कर 87 फॉर्म्युलेशन और 565 मैडिसिंस का प्राइस कैप कर दिया है। एक कैंसर की मैडिसिन, उसका प्राइस कैप हो जाने से आज देश में जो गरीब, कैंसर के पेशेंट हैं, उनको कुल मिला कर 892 करोड़ रुपये का फायदा होगा। मुझे हाऊस को बताते हुए खुशी हो रही है कि कैसा बदल हो रहा है या तो कैसे कितना फायदा हो रहा है। एक कैंसर की मैडिसिन का नाम एलॉटिडिन 150 एमजी है। पहले मार्केट में उसकी प्राइस 9999 मतलब दस हजार रुपये दस टैबलेट्स की कीमत थी। हमने उसको ट्रेड मार्जिन फिक्स कर के प्राइस कैप किया, आज वह मिलती है केवल 892 रुपये में। दूसरा, वैसा ही एक इंजेक्शन, जो कैंसर के उपचार में उपयोग किया जाता था, उसका नाम था परमेस्टार 500 एमएल, उसका प्राइस मार्केट में 25 हजार रुपये था। हमने इस पर ट्रेड मार्जिन फिक्स कर दिया तो आज उसका प्राइस केवल 25 सौ रुपये हो गया है। देश के गरीब और मध्यम वर्ग के लोगों के हित में कैंसर की दवाई का प्राइस हमने कम किया है।

(1135/NK/KKD)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आप जवाब से संतुष्ट हैं?

श्री प्रतापराव जाधव (बुलढाणा) – उपस्थित नहीं।

सुश्री महुआ मोइत्रा (कृष्णानगर):

जो माननीय सदस्य सप्लीमेंटरी के लिए अपना नाम लिखा कर जाते हैं और उपस्थित भी नहीं हैं, उन माननीय सदस्यों को अब कोई सप्लीमेंटरी नहीं दी जाएगी।

SHRIMATI MAHUA MOITRA (KRISHNANAGAR): Hon. Speaker, Sir, I am thankful to you for giving me a chance to ask a Supplementary.

When it comes to medical devices, the two highly, the most used medical devices by the poor in this country are pacemakers and knee replacements. I would like to ask the hon. Minister what the Government is doing specifically to make available the use of affordable technologically advanced pacemakers. This is the technology that changes very rapidly. You would find that current age pacemakers are very small in size. So, this is something, the benefit of which should be given to the poor.

Specially, for pacemakers and for knee replacements, for the implants, what is the Government doing for these two medical implants because they are the most widely used implants? Thank you. ...*(Interruptions)*

SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA: Pacemaker is also one type of medical device I know मेडिकल डिवाइस के संदर्भ में कई मेडिकल डिवाइस की कीमत बहुत होती है, जैसे स्टैंट, नी-इंप्लांट्स। ऐसी स्थिति में सामान्य व मध्यम वर्ग इस खर्च को एफोर्ड नहीं कर सकते हैं। ऐसी स्थिति में हमने चार मेडिकल डिवाइस की प्राइस कैप की है। बीस मेडिकल डिवाइस ऐसी हैं जिसे हमने ड्रग्स की डेफिनेशन में लिया है, इसलिए उसका प्राइस कंट्रोल हुआ है। हमने आठ मेडिकल डिवाइस को आइडेंटिफाई किया है, उसे भी ड्रग्स की डेफिनेशन में लाएंगे। मुझे सदन को बताते हुए खुशी हो रही है कि पहले मार्केट में स्टैंट ढाई लाख या तीन लाख रुपये में मिलता था। ...*(व्यवधान)* लेकिन जब पेशेंट को एडमिट करते थे।

प्रो. सौगत राय (दमदम): अध्यक्ष महोदय, सवाल तो पेस मेकर के बारे में था।

अध्यक्ष महोदय: दादा के सवाल का जवाब मत दिया करें।

...*(व्यवधान)*

श्री मनसुख एल. मांडविया: अध्यक्ष महोदय, इस स्थिति में मेडिकल डिवाइस का भी प्राइस को कैप करना शुरू किया है। बीस मेडिकल डिवाइस को हमने उसमें शामिल किया है। उसके आधार पर आम जनता को फायदा होगा।

श्री गौरव गोगोई (कलियाबोर): अध्यक्ष महोदय, प्राइस के साथ क्वालिटी भी बहुत महत्वपूर्ण है। मैं सरकार से पूछना चाहता हूँ कि जो कार्डिअक स्टैंट और नी-इंप्लांट कम दाम में आ रहे हैं, कार्डिअक स्टैंट और नी-इंप्लांट का जिन देशों में उत्पादन हो रहा है और किस देश से आयात हो रहा है, क्या इसकी क्वालिटी के बारे में सरकार ने कोई अध्ययन किया है? पूर्व पॉलिसी के अंतर्गत कार्डिअक स्टैंट और नी-इंप्लांट थे और वर्तमान पॉलिसी के अंतर्गत कार्डिअक स्टैंट और नी-इंप्लांट में क्वालिटी में कोई फर्क आया है या नहीं? कार्डिअक स्टैंट और नी-इंप्लांट बहुत ही इम्पोर्टेंट प्रोडक्ट्स हैं और हमें क्वालिटी पर बहुत ज्यादा ध्यान देना चाहिए।

श्री मनसुख एल. मांडविया: अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य जी का प्रश्न उचित है। कोई भी मेडिकल डिवाइस या मेडिसिन हो, उसकी क्वालिटी अच्छी ही होनी चाहिए इसलिए गुड मैन्यूफैक्चरिंग स्थिति को हर मैन्यूफैक्चरिंग यूनिट में इम्प्लिमेंटेशन करवाते हैं। उसका फायदा यह

होता है चाहे वह इम्पोर्ट हो या डोमेस्टिक इंडस्ट्रीज से बनता हो, गुड क्वालिटी का ही लोगों को मिले, उसके लिए हम उसे सुनिश्चित करते हैं और उसका फायदा देश को हुआ है। आज हम कॉरोनोरी स्टैंट और नी-इम्प्लांट का प्राइस कैप किया। सामान्य जनता को उसका क्या फायदा होता है, कॉरोनोरी स्टैंट की प्राइस 85 परसेंट कम हो गई। जो दो – ढाई लाख मिलता था अभी तीस हजार में मिलना शुरू हो गया है और वह बेस्ट क्वालिटी का है। आज तक सस्ते रेट में मिलने वाले स्टैंट के बारे में कोई भी हॉस्पिटल से ऐसी शिकायत नहीं आई है कि उसकी क्वालिटी ठीक नहीं है इसलिए हम क्वालिटी को एनश्योर करते हैं। आज नी-इम्प्लांट के लिए लोग हॉस्पिटल जाते हैं, एकदम सस्ते रेट पर नी-इम्प्लांट हो जाता है।

(1140/RCP/SK)

69 परसेंट प्राइस कम हुआ है। 1,500 करोड़ रुपये का देश की जनता को फायदा हुआ है। यह गरीबों के प्रति मोदी सरकार का कमिटमेंट दिखाता है।

(इति)

(प्रश्न 205)

SHRIMATI DIYA KUMARI (RAJSAMAND): Thank you so much, hon. Speaker, Sir. Many farmers were not able to take the first instalment of this scheme since the local authorities did not upload their details and data correctly, or they did not upload it. Through you, I would like to ask the hon. Minister whether there is any provision to compensate these innocent farmers so that they should not suffer due to the irregularities and the carelessness of the local authorities or the State Government.

श्री कैलाश चौधरी: माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य को बताना चाहता हूँ कि पीएम किसान योजना के अंतर्गत किसान सम्मान निधि के तौर पर 6,000 रुपये प्रत्येक किसान को देना तय किया गया है। माननीय सदस्य ने इस योजना के अंदर पूछा है कि किसानों की जो पहली किश्त रह गई थी और जो नहीं मिली थी, क्या किसान को वापस मिलेगी? हमारे पास राज्य सरकार का डाटा आता है, उसके आधार पर हम देते हैं। अभी राजस्थान के विषय में कहा गया है, राजस्थान सरकार को उस समय जो डाटा भेजना चाहिए था, पूरा नहीं भेजा गया। किसानों को 6,000 रुपये यानी तीन किश्तों में 2,000 रुपये मिलने चाहिए थे, लेकिन इस वजह से पहली किश्त में कई किसान वंचित रह गए। इसी तरह से वैस्ट बंगाल सरकार से किसानों के डाटा नहीं मिले हैं। मैं इस मौके पर कहना चाहता हूँ, किसानों को 6,000 रुपये मिलने चाहिए, लेकिन जब तक डाटा नहीं आएंगे, तब तक किसानों को नहीं मिलेंगे। मेरा अनुरोध है कि राज्य सरकारों से डाटा हमारे पास पहुंचे।

माननीय सदस्य ने जो प्रश्न पूछा है, अगर इसमें किसान की किश्त चूक जाती है तो किसान को बाद में दोबारा किश्त नहीं मिलती क्योंकि उसका डाटा रजिस्टर ही नहीं हुआ है। उन्हें इसका लाभ नहीं मिलेगा। वैस्ट बंगाल और राजस्थान राज्य की तरफ से डाटा लेट हुए हैं, इसलिए किसानों को इसका लाभ नहीं मिला।

माननीय अध्यक्ष: प्रो. सौगत राया आप खड़े होकर पूछिए।

प्रो. सौगत राय (दमदम): महोदय, मुझे यही कहना था कि उत्तर संक्षेप में होना चाहिए।

माननीय अध्यक्ष: श्री रितेश पाण्डेय।

श्री रितेश पाण्डेय (अम्बेडकर नगर): माननीय अध्यक्ष जी, पीएम किसान योजना में 6,000 रुपये मिलते हैं। हम लोगों ने सदन में वायु प्रदूषण पर चर्चा की थी।

मेरा माननीय मंत्री जी से कहना है कि जब पराली इकट्ठा की जाती है, उसे इकट्ठा करने पर 6,000 रुपये का भुगतान किया जाए तो शायद उसे जलाया नहीं जाएगा। क्या मंत्री जी इस पर विचार कर रहे हैं? माननीय मंत्री जी का इस पर क्या कहना है?

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, वैसे तो आप नए सदस्य हैं, लेकिन कई पुराने सदस्य जैसे रवनीत सिंह जी भी पूछ रहे हैं। जिस विषय का प्रश्न है, उस पर ही प्रश्न पूछा जाए। यह भारत की संसद है। माननीय मंत्री इसका कोई जवाब न दें।

श्री उदय प्रताप सिंह।

श्री उदय प्रताप सिंह (होशंगाबाद): माननीय अध्यक्ष जी, मैं सबसे पहले भारत सरकार और माननीय प्रधान मंत्री जी का हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ कि किसानों के लिए बड़ी योजना के तहत प्रति वर्ष 6,000 रुपये प्रति का प्रावधान किया है। राज्यों में किसानों को तीन किशतों में 2,000 रुपये मिलते हैं। मैं बड़े खेद के साथ यह बात आपके समक्ष रखना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश जैसे राज्य में आज भी हजारों किसान ऐसे हैं जिन्हें प्रधान मंत्री किसान सम्मान निधि नहीं मिली है।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ क्या इसमें ऐसी कोई विसंगति है कि अगर भारत में और राज्यों में सरकारें अलग दलों की होंगी तो किसानों को प्रधान मंत्री सम्मान निधि नहीं पहुंचाई जाएगी?

(1145/IND/SMN)

श्री कैलाश चौधरी : अध्यक्ष जी, पीएम किसान योजना बहुत ही महत्वपूर्ण योजना है और किसानों को उस समय बहुत बड़ा सहयोग देने वाली योजना है, जब किसान को आवश्यकता होती है। किसान को तीन किस्त में छः हजार रुपये मिलते हैं। जब यह योजना प्रारम्भ की थी, तब प्रधान मंत्री जी ने बहुत अच्छी सोच के साथ शुरू की थी, लेकिन कुछ ऐसी सरकारें जैसे मध्य प्रदेश की सरकार, राजस्थान की सरकार, पश्चिम बंगाल की सरकार है, जिनसे हम निरंतर सम्पर्क करते हैं और हम विडियो कांफ्रेंसिंग के माध्यम से भी कहते हैं कि आप डेटा भेजें। यह राज्य के ऊपर है कि जब तक वह डेटा उपलब्ध नहीं कराती है, तब तक हम यहां से किसान को पैसा रिलीज नहीं कर सकते हैं। यह डेटा महत्वपूर्ण है। मुझे आज यह कहते हुए खुशी हो रही है कि पूरे हिंदुस्तान में किसानों को छः हजार रुपये का जो लाभ मिला है, उसके तहत लगभग 7 करोड़ 62 लाख किसानों को इसका सीधा लाभ मिल चुका है। प्रधान मंत्री जी ने 75 हजार करोड़ रुपये एक साल में बजट के अंदर प्रावधान भी किया, उसमें से 40 हजार करोड़ रुपये किसानों तक पहुंच चुके हैं। इसके बावजूद भी यदि राजनीतिक द्वेष से कोई राज्य सरकार डेटा नहीं देती है, तो उससे किसानों को नुकसान होता है। मेरा निवेदन है कि सभी राज्य सरकारें डेटा उपलब्ध कराएं... (व्यवधान)

(इति)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आपको बोलने की इजाजत नहीं दी है, आप बैठे-बैठे मत बोलिए।

(Q.206)

SHRI HEMANT TUKARAM GODSE (NASHIK): The Union Government's contribution in transport subsidy scheme has gone up from Rs. 60.55 crore in 2015-16 to Rs. 411.23 crore in 2018-19. Similarly, the contribution in freight subsidy scheme has gone up from Rs. 1,00,000 in 2015-16 to Rs. 108.11 crore in 2018-19. So, through you, Speaker Sir, I want to ask hon. Minister the reasons for this huge increase of subsidy and whether the Government is planning to reduce the burden on subsidy by using other technologies such as gravity ropeway in hilly areas or any other measure.

उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दानवे रावसाहेब दादाराव): अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य कृपया एक बार फिर पूछें।

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी, जब प्रश्न पूछा जाए, तो ध्यान से सुनें।

माननीय सदस्य, आप दूसरा सप्लीमेंटरी प्रश्न पूछिए। आपको तीसरा प्रश्न पूछने की इजाजत दे दूंगा।

श्री हेमन्त तुकाराम गोडसे (नासिक): अध्यक्ष जी, मैं यह प्रश्न दोबारा पूछ लेता हूँ।

माननीय अध्यक्ष : आप यह प्रश्न दोबारा मत पूछिए। आप दूसरा प्रश्न पूछिए, इसे आप तीसरी बार पूछ लीजिएगा। जैसा अरविंद जी कह रहे हैं, आप वैसे कर लीजिए। आपको एक और सप्लीमेंटरी प्रश्न पूछने दूंगा।

SHRI HEMANT TUKARAM GODSE (NASHIK): The Union Government's contribution in transport subsidy scheme has gone up from Rs. 60.55 crore in 2015-16 to Rs. 411.23 crore in 2018-19. Similarly, the contribution in freight subsidy scheme has gone up from Rs. 1,00,000 in 2015-16 to Rs. 108.11 crore in 2018-19. So, through you, Speaker Sir, I want to ask hon. Minister the reasons for this huge increase of subsidy and whether the Government is planning to reduce the burden on subsidy by using other technologies such as gravity ropeway in hilly areas or any other measure.

श्री रामविलास पासवान : अध्यक्ष जी, हमें इस बात की खुशी है कि जो पैदावार हम खरीदते हैं खासकर चावल और गेहूँ, इनकी प्रोक्योरमेंट बढ़ती जा रही है। यह खरीद इतनी बढ़ गई है कि हमारे सामने मुश्किल आ गई है, खास कर हरियाणा और पंजाब में कि जितना अनाज गोदाम के भीतर है, उतना ही गोदाम के बाहर भी है। यदि हम पक्का गोदाम बनाते हैं और यदि एक महीने में वह खाली हो जाएगा, तो उसका क्या होगा? कैप्स भी बढ़ता जा रहा है और उसके लिए हम लोग अल्टरनेटिव व्यवस्था कर रहे हैं। हमने किसान से कहा है कि हम एक-एक दाना खरीदेंगे, तो यह स्वाभाविक है कि जब पैदावार होगी तो ट्रांसपोर्टेशन बढ़ेगा और सब्सिडी भी बढ़ेगी। जैसा मैंने आपसे कहा कि हम 20 रुपये किलो गेहूँ और 30 रुपये किलो चावल खरीदते हैं और गरीब को देते हैं 2 रुपये किलो गेहूँ

और 3 रुपये किलो चावला इन सभी कारणों से सब्सिडी बढ़नी स्वाभाविक है और ट्रांसपोर्टेशन कास्ट भी बढ़नी स्वाभाविक है।

(1150/MMN/RAJ)

SHRI HEMANT TUKARAM GODSE (NASHIK): Initially, the Hilly Area Subsidy Scheme was restricted to States that are predominantly hilly. Thus, a State like Maharashtra, which is not predominantly hilly but has hill areas like Konkan, was not benefitted. Now the Hill Transport Subsidy Scheme is discontinued since March, 2017 and it is absorbed into the National Food Security Act. So, through you, Speaker Sir, I want to ask the hon. Minister whether under the National Food Security Act, hill areas, such as Konkan region in the State of Maharashtra, are getting any benefits.

श्री रामविलास पासवान : सर, हम ने पहले ही कहा है कि जो खाद्य सुरक्षा कानून बना, उसके तहत दो रुपये प्रति किलोग्राम गेहूं और तीन रुपये प्रति किलोग्राम चावल दिये जाते हैं, वह बहुत कम है। पीडीएस सिस्टम के अंतर्गत जो हमारे डीलर्स हैं, हम उनको वह दे रहे हैं, डोर स्टेप डिलीवरी दे रहे हैं, उसमें ये सारी चीजें जोड़ दी गई हैं। एनडीए सरकार ने वह एक्ट नहीं बनाया था, यह सभी लोगों ने मिल कर बनाया था। वह एक्ट के तहत ही है, जब यह बन जाएगा तो उसके बाद ये सभी चीजें खत्म हो जाएंगी।

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, आप चाहें तो बैठे-बैठे भी बोल सकते हैं। सदन आपको इजाजत देता है। क्योंकि आपके पैर में फ्रैक्चर है, बार-बार उठना आपके लिए ठीक नहीं है, आप बैठे-बैठे भी जवाब दे सकते हैं।

SHRI SU. THIRUNAVUKKARASAR (TIRUCHIRAPPALLI): Sir, the farmers are in distress. They are not getting proper price for their produce. They are not able to store their produce in proper places and because of that, they have to sell their produce in advance. Will the hon. Minister tell the House whether all the Taluks or Mandals are having godowns for the storage of the farmers' produce? Is the Government planning to set up godowns for the storage of the farmers' produce at all the Taluka and block levels throughout the country? Is there any scheme like that? Has any money been allotted for that? How many Taluks are there without proper godowns? Will the Minister inform the House about this?...*(व्यवधान)*

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मैं फिर आपसे आग्रह कर रहा हूँ। मैं नामजद बोलूंगा। कृपया आप शांत रहिए। आप एक मिनट में अशांति क्यों कर देते हैं? माननीय सदस्य प्रश्न पूछ रहे हैं।

माननीय मंत्री जी, आप बैठे-बैठे भी जवाब दे सकते हैं। मैं आपके पैर के फ्रैक्चर की प्रॉब्लम समझता हूँ। आप बार-बार उठेंगे तो और प्रॉब्लम हो जाएगी।

श्री रामविलास पासवान : सर, कोई बात नहीं। हमारे पास 800 लाख टन से ज्यादा की क्षमता है। अभी उसमें 741 लाख टन है। माननीय सदस्य ने जो कहा है, हम बार-बार इस बात को देख रहे हैं कि यह एवरेज है। हम ने विभाग को कहा है, आप इसके जवाब में देखेंगे कि इसमें खास कर नॉर्थ-ईस्ट का विवरण है कि हर जिला में एक गोडाउन होना चाहिए। उसके अलावा भी जहां आवश्यकता हो, हम उसे करने के लिए तैयार हैं। हम सरकार से बार-बार मांग करते हैं, हम लोग जाकर उसकी इनक्वायरी करते हैं, लेकिन जैसा कि मैंने कहा है कि मेन भंडारण का मामला है, वह हरियाणा और पंजाब है, जहां काफी बड़ी मात्रा में माल पूरे देश में जाता है।

(इति)

(Q. 207)

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI): Sir, in the reply, the hon. Minister has said we have a Central Emergency Response Support System with 112 number-based emergency response mechanism. I do appreciate that it is a State subject but all the airports and railway stations come under the CISF which is under the Home Ministry. We have seen what has happened in the last couple of days regarding women's security. Is there a way you could strengthen the mobile application, especially for the security of women and children at the airports, metros or wherever such kind of public places are there or at the tollbooths which are controlled, not by the State, but by you? It is because several times अगर आप मुंबई के स्टेशन पर जाओ और अगर किसी को कोई दिक्कत होती है तो वे बोलते हैं कि यह स्टेट का सब्जेक्ट नहीं है, रेलवे का सब्जेक्ट है और रेलवे बोलती है कि आप स्टेट से बात करें।

(1155/VB/VR)

A lot of time people do not know who to turn to. So, could we have a clarity about the use of application and technology to make sure that women are more secure and children have more guarantee and a sense of comfort for them?

श्री जी. किशन रेड्डी: माननीय अध्यक्ष महोदय, 112 नम्बर है, जिसके बारे में मैं कल भी बता चुका हूँ। यह बंगाल को छोड़कर पूरे देश भर में लागू हो रहा है। एयरपोर्ट्स, मेट्रोज़ और यहाँ तक कि यह ऐप रेलवे स्टेशंस पर भी है। मैं सदन के माध्यम से पूरे देश की जनता से अपील करना चाहता हूँ कि इस ऐप को डाउनलोड कीजिए। जो लोग वालंटियर का काम करना चाहते हैं, वे लोग भी इस ऐप को डाउनलोड कर सकते हैं। अगर कोई भी डिस्ट्रेस्ड पर्सन 112 पर फोन करेंगे, तो यह नियरबाई वालंटियर्स को भी जाता है, उनके परिवार के सदस्यों- माताजी, पिताजी, हसबैंड, भाई आदि को भी जाता है। इससे केवल पुलिस स्टेशन में ही सूचना नहीं जाती है, बल्कि इससे एसीपी और डीसीपी को भी सूचना जाती है। इसके साथ-साथ, सैटेलाइट के द्वारा, ई-टैगिंग के द्वारा सभी लोगों के पास रूट का पता चलता है। किस रूट पर है, डिस्ट्रेस्ड पर्सन कितनी दूरी पर हैं, यह सभी लोगों को मालूम पड़ता है।

आपने खास तौर से, एयरपोर्ट और रेलवे स्टेशंस का जिक्र किया है। एयरपोर्ट पर सीआईएसएफ के लोग अच्छी तरह से सिक्योरिटी का काम कर रहे हैं। रेलवे स्टेशंस पर सिविल पुलिस के साथ-साथ रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स भी है। यह 112 नम्बर सभी जगहों पर काम करता है।

आप लोगों को मालूम है कि पश्चिम बंगाल सहित सभी राज्यों को 112 नम्बर को लागू करने के लिए पैसे दिए गए हैं। यह सभी राज्यों में शुरू हुआ है, लेकिन पश्चिम बंगाल में पैसे लेने के बाद भी यह 112 शुरू नहीं हुआ है। ... (व्यवधान)

इसलिए मैं चाहता हूँ कि पार्टी, रीजन और रिलीजन को छोड़कर इस पुलिसिंग कम्युनिटी ऐप को शुरू करें। यह केवल पुलिस और स्टेट का ही नहीं है, केन्द्र सरकार द्वारा भी हेल्प करने के लिए इस ऐप को डेवलप किया गया है। इसके बारे में मैं कल भी बता चुका हूँ। इस संबंध में, लोक सभा और राज्य सभा के सदनों में गंभीरता से यह विषय उठा है। जितने कम समय में हो सके, इस समस्या को दूर करना चाहिए। जो भी डिसट्रेसड पर्सन पुलिस की हेल्प चाहते हैं, कुछ ही मिनटों में उनके पास हेल्प पहुँचनी चाहिए। यह अभी 27 स्टेट्स में शुरू हुआ है। हम इसे और इम्प्रूव करेंगे, इसकी टेक्नोलॉजी इम्प्रूव करेंगे और इसके लिए प्लान करेंगे।

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI): Sir, the hon. Home Minister is here and I would like to make a humble request to him. A 16-year old child, whose name is Tarun, who is autistic, low visioned, and speech impaired, had got lost in a rally in Mumbai in October and was traced last in Goa. His father, Vinod Gupta has written to the hon. Home Minister and the hon. Prime Minister requesting if India could find a way of getting this autistic child home.

I request the hon. Minister if he could find a way to get him back. We are all happy to help you. We all have used the technology called Facebook. Is there a way that we can contribute in finding this autistic child who belongs to all of us?

श्री जी. किशन रेड्डी : माननीय अध्यक्ष महोदय, यह प्रश्न में नहीं है, लेकिन आदरणीय सांसद महोदया ने यह पूछा है, तो मैं कहना चाहता हूँ कि सरकार की ओर से जो भी हेल्प हो सकती है, वह हम जरूर करेंगे।

माननीय अध्यक्ष: डॉ. अमोल रामसिंह कोल्हे – उपस्थित नहीं।

क्वेश्चन नम्बर 219 इसी से संबंधित है, इसे हम साथ ही ले लेते हैं।

(Q.219)

SHRI SUNIL DATTATRAY TATKARE (RAIGAD): Sir, I would like to know from the hon. Home Minister whether any suggestions were received by the Government for redressal of grievances and if so, the details thereof along with the other measures taken by the Government to help in real time updation of crime/ criminal data?

(1200/KDS/SAN)

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी. किशन रेड्डी): अध्यक्ष जी, क्राइम डेटा के बारे में भारत में एक सिस्टम है। नैशनल क्राइम रिकॉर्ड्स ब्यूरो के अंतर्गत ये क्राइम्स आते हैं। पूरे स्टेट गवर्नमेंट के सबजेक्ट्स में जितने भी इंसिडेंट्स होते हैं, हम उसे स्टेट गवर्नमेंट पोर्टल पर रखते हैं। स्टेट गवर्नमेंट जो रिपोर्ट भेजती है, वही रिपोर्ट हमारे पास रहती है।

SHRI KULDEEP RAI SHARMA (ANDAMAN AND NICOBAR ISLANDS): Respected Speaker, Sir, through you, I would like to know from the hon. Minister whether the Government is planning to make any website or mobile app for the people of Andaman and Nicobar Islands and for the security forces so that they can get some help at the time of crisis.

As you all know, Andaman and Nicobar Islands are in a very strategic location. It has many serious issues. First of all, it is a remote place. There takes place poaching of marine and forest resources. Arms smuggling also takes place. Drug smuggling also happens. There happens illegal migration as well. In addition, there is threat from nature in the form of tsunami, earthquake and floods due to heavy rains. There is lack of coordination between security forces. It also suffers from lack of proper infrastructure.

I want to know from the hon. Minister whether the Government is planning for Andaman and Nicobar Islands to have any website. Being a remote place, the issues in Andaman and Nicobar Islands are different from rest of the country.

Thank you.

श्री जी. किशन रेड्डी: अध्यक्ष जी, होम अफेयर्स के द्वारा हमने क्राइम एण्ड क्रिमिनल ट्रैकिंग नेटवर्क एण्ड सिस्टम, सीसीटीएनएस को शुरू किया है। देश भर में जितने भी पुलिस स्टेशंस हैं, उनमें से लगभग 94 प्रतिशत पुलिस स्टेशनों को केंद्र सरकार द्वारा ऑनलाइन लिंक अप किया गया है और जितने भी एफआईआरस होते हैं, वे वेबसाइट में दिखते हैं। यह काम किया गया है। मैंने इसके पहले वाले प्रश्न में भी जवाब दिया था कि 112 अंडमान निकोबार में भी हैं। वहां भी अच्छी तरह से काम कर रहा है। कम्युनिटी पुलिस स्कीम के लिए अंडमान निकोबार स्टेट की पुलिस की भी सेपरेट पैप है।

(इति)

प्रश्न काल समाप्त

स्थगन प्रस्ताव की सूचनाओं के बारे में विनिर्णय

1203 बजे

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, मुझे कुछ विषयों पर स्थगन-प्रस्ताव की सूचनाएं प्राप्त हुई हैं। मैंने किसी भी स्थगन-प्रस्ताव की सूचना के लिए अनुमति प्रदान नहीं की है।

...(व्यवधान)

सभा पटल पर रखे गए पत्र

1203 बजे

माननीय अध्यक्ष: अब पत्र सभा पटल पर रखे जाएंगे। श्री जी. किशन रेड्डी जी।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI G. KISHAN REDDY): Sir, with your permission, on behalf of Shri Amit Shah, I rise to lay on the Table:-

- (1) A copy of the Foreigners (Tribunals) (Second Amendment) Order, 2019 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R.623(E) in Gazette of India dated 2nd September, 2019 under sub-section (2) of Section 3 of the Foreigners Act, 1946.
- (2) A copy of the Foreign Contribution (Regulation) (Second Amendment) Rules, 2019 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R.659(E) in Gazette of India dated 16th September, 2019 under Section 49 of the Foreign Contribution (Regulation) Act, 2010.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SHIPPING AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA): Sir, with your permission, I rise to lay on the Table:-

- (1) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of Section 394 of the Companies Act, 2013:-
 - (a) (i) Review by the Government of the working of the Hindustan Antibiotics Limited, Pune, for the year 2018-2019.
 - (ii) Annual Report of the Hindustan Antibiotics Limited, Pune, for the year 2018-2019, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

- (b) (i) Review by the Government of the working of the Bengal Chemicals and Pharmaceuticals Limited, Kolkata, for the year 2018-2019.
- (ii) Annual Report of the Bengal Chemicals and Pharmaceuticals Limited, Kolkata, for the year 2018-2019, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (c) (i) Review by the Government of the working of the Hindustan Organic Chemicals Limited, Navi Mumbai, for the year 2018-2019.
- (ii) Annual Report of the Hindustan Organic Chemicals Limited, Navi Mumbai, for the year 2018-2019, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (d) (i) Review by the Government of the working of the HIL (India) Limited (formerly Hindustan Insecticides Limited), New Delhi, for the year 2018-2019.
- (ii) Annual Report of the the HIL (India) Limited (formerly Hindustan Insecticides Limited), New Delhi, for the year 2018-2019, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (2) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Pharmaceutical Education and Research, Raebareli, for the year 2018-2019, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Pharmaceutical Education and Research, Raebareli, for the year 2018-2019.
- (3) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Pharmaceutical Education and Research, Mohali, for the year 2017-2018, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Pharmaceutical Education and Research, Mohali, for the year 2017-2018.
- (4) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (3) above.
- (5) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Pharmaceutical Education and Research, Hajipur, for the year 2017-2018, alongwith Audited Accounts.

- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Pharmaceutical Education and Research, Hajipur, for the year 2017-2018.
- (6) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (5) above.
- (7) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Pharmaceutical Education and Research, Kolkata, for the year 2018-2019, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Pharmaceutical Education and Research, Kolkata, for the year 2018-2019.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES AND PUBLIC ENTERPRISES (SHRI ARJUN RAM MEGHWAL): Sir, with your permission, I rise to lay on the Table a copy each of the following papers (Hindi and English versions) under Section 394 of the Companies Act, 2013:-

- (1) (i) Review by the Government of the working of the Scooters India Limited, Lucknow, for the year 2018-2019.
- (ii) Annual Report of the Scooters India Limited, Lucknow, for the year 2018-2019, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (2) (i) Statement regarding Review by the Government of the working of the Andrew Yule and Company Limited, Kolkata, for the year 2018-2019.
- (ii) Annual Report of the Andrew Yule and Company Limited, Kolkata, for the year 2018-2019, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (3) (i) Statement regarding Review by the Government of the working of the Braithwaite Burn and Jessop Construction Company Limited, Kolkata, for the year 2018-2019.
- (ii) Annual Report of the Braithwaite Burn and Jessop Construction Company Limited, Kolkata, for the year 2018-2019, alongwith

- Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (4) (i) Statement regarding Review by the Government of the working of the Hindustan Photo Films Manufacturing Company Limited, Ootacamund, for the year 2018-2019.
- (ii) Annual Report of the Hindustan Photo Films Manufacturing Company Limited, Ootacamund, for the year 2018-2019, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (5) (i) Review by the Government of the working of the Bharat Heavy Electricals Limited, New Delhi, for the year 2018-2019.
- (ii) Annual Report of the Bharat Heavy Electricals Limited, New Delhi, for the year 2018-2019, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण पाल): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दानवे रावसाहेब दादाराव): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI G. KISHAN REDDY): Sir, with your permission, I rise to lay on the Table:-

- (1) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (2) of Section 20 of the Protection of Human Rights Act, 1993:-
 - (i) Annual Report of the National Human Rights Commission, India, New Delhi, for the year 2017-2018.
 - (ii) Memorandum of Action Taken on the recommendations contained in the Annual Report of the National Human Rights Commission, India, New Delhi, for the year 2017-2018.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.
- (3) A copy of the Notification Nos. S.O.3193(E) to S.O.3196(E) (Hindi and English versions) published in Gazette of India dated 4th September, 2019 adding the name of "Maulana Masood Azhar, Hafiz Muhammad Saeed, Zaki-ur-Rehman Lakhvi and Dawood Ibrahim Kaskar" in the Fourth Schedule of the Unlawful Activities (Prevention) Act, 1967 at Serial No. 1, 2, 3 and 4 respectively under sub-section (5) of Section 35 of the Unlawful Activities (Prevention) Act, 1967.
- (4) A copy of the Chandigarh Anand Marriage Registration Rules, 2018 (in Hindi version only) published in Notification No. 526/HIII(3)-2018/11264 in Chandigarh Administration Gazette dated 25th June, 2019 under sub-section (4) of Section 6 of the Anand Marriage Act, 1909.
- (5) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (4) above.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF AGRICULTURE AND FARMERS WELFARE (SHRI PARSHOTTAM RUPALA): Sir, with your permission, I rise to lay on the Table:-

- (1) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (2) of Section 394 of the Companies Act, 2013:-
 - (i) Review by the Government of the working of the Karnataka Cashew Development Corporation Limited, Mangalore, for the year 2018-2019.
 - (ii) Annual Report of the Karnataka Cashew Development Corporation Limited, Mangalore, for the year 2018-2019, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (2)
 - (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Coconut Development Board, Kochi, for the year 2018-2019.
 - (ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Coconut Development Board, Kochi, for the year 2018-2019, together with Audit Report thereon.
 - (iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Coconut Development Board, Kochi, for the year 2018-2019.
- (3) A copy of the Fertilizer (Inorganic, Organic or Mixed Control) Amendment Order, 2019 (Hindi and English versions) published in Notification No. S.O.3447(E) in Gazette of India dated 25th September, 2019 under sub-section (6) of Section 3 of the Essential Commodities Act, 1955.
- (4) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (3) of Section 36 of the Insecticides Act, 1968:-
 1. The Insecticides (Second Amendment) Rules, 2019 published in Notification No. G.S.R.535(E) in Gazette of India dated 30th July, 2019.
 2. The Insecticides (Third Amendment) Rules, 2019 published in Notification No. G.S.R.782(E) in Gazette of India dated 14th October, 2019.
- (5) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under Section 4(d) of the Destructive Insects and Pests Act, 1914:-

1. The Plant Quarantine (Regulation of Import into India) (Seventh Amendment) Order, 2019 published in Notification No. S.O.3141(E) in Gazette of India dated 29th August, 2019.
2. The Plant Quarantine (Regulation of Import into India) (Eighth Amendment) Order, 2019 published in Notification No. S.O.3357(E) in Gazette of India dated 18th September, 2019.
3. The Plant Quarantine (Regulation of Import into India) (Ninth Amendment) Order, 2019 published in Notification No. S.O.3594(E) in Gazette of India dated 1st October, 2019.
4. The Plant Quarantine (Regulation of Import into India) (Tenth Amendment) Order, 2019 published in Notification No. S.O.3845(E) in Gazette of India dated 24th October, 2019.
5. The Plant Quarantine (Regulation of Import into India) (Eleventh Amendment) Order, 2019 published in Notification No. S.O.4083(E) in Gazette of India dated 13th November, 2019.

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नित्यानन्द राय): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

जल शक्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रतन लाल कटारिया): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (एक) सफाई कर्मचारियों की दशा और उनकी दशा को सुधारने के लिए संस्तुतियां/प्रस्ताव से संबंधित राष्ट्रीय अनुसूचित जाति आयोग के मार्च, 2012 के प्रतिवेदन की एक प्रति ।
- (दो) सफाई कर्मचारियों की दशा और उनकी दशा को सुधारने के लिए संस्तुतियां/प्रस्ताव से संबंधित राष्ट्रीय अनुसूचित जाति आयोग के मार्च, 2012 के प्रतिवेदन पर व्याख्यात्मक ज्ञापन, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।
- (2) राष्ट्रीय अनुसूचित जाति वित्त और विकास निगम तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय के बीच वर्ष 2019-2020 के लिए हुए समझौता ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): माननीय अध्यक्ष महोदय, श्री प्रताप चन्द्र षडङ्गी की ओर से मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (1) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उपधारा (1) के अंतर्गत लक्षद्वीप विकास निगम लिमिटेड, कवरत्ती के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।
- (2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कैलाश चौधरी): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1205/MM/RBN)

STANDING COMMITTEE ON AGRICULTURE

1st to 4th Reports

SHRI P.C. GADDIGOUDAR (BAGALKOT): I beg to present the following Reports (Hindi and English versions) (17th Lok Sabha) of Standing Committee on Agriculture: -

1. 1st Report on 'The National Institutes of Food Technology, Entrepreneurship and Management Bill, 2019' of the Ministry of Food Processing Industries.
2. 2nd Report on the Action Taken by the Government on the Observations/Recommendations contained in the 64th Report (16th Lok Sabha) on the subject 'ICAR-National Dairy Research Institute, Karnal – A performance Review' of the Ministry of Agriculture and Farmers Welfare (Department of Agricultural Research and Education).
3. 3rd Report on 'Demands for Grants (2019-20)' of the Ministry of Agriculture and Farmers welfare (Department of Agricultural Research and Education).
4. 4th Report on 'Demands for Grants (2019-20)' of the Ministry of Fisheries, Animal Husbandry and Dairying (Department of Animal Husbandry and Dairying).

STANDING COMMITTEE ON AGRICULTURE

Statement

SHRI P.C. GADDIGOUDAR (BAGALKOT): I beg to lay the Statement (Hindi and English versions) showing further action taken by the Government on Observations/Recommendations contained in the 31st Report on action taken by the Government on the observations/recommendations contained in the 23rd Report (Sixteenth Lok Sabha) on 'Demands for Grants (2016-17)' of the Ministry of Food Processing Industries.

रेल संबंधी स्थायी समिति पहला प्रतिवेदन

श्री राधा मोहन सिंह (पूर्वी चंपारण): अध्यक्ष महोदय, मैं 'भारतीय रेल में पुलों का रख-रखाव: एक समीक्षा' के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति के 23वें प्रतिवेदन (16वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई-कार्रवाई के बारे में समिति (2019-20) का पहला प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ।

ग्रामीण विकास संबंधी स्थायी समिति के 26वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में वक्तव्य – सभा पटल पर रखा गया

ग्रामीण विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (साध्वी निरंजन ज्योति): अध्यक्ष महोदय, मैं ग्रामीण विकास विभाग, ग्रामीण विकास मंत्रालय से संबंधित प्रधानमंत्री आवास योजना-ग्रामीण पीएमएवाई (जी), पूर्व में इंदिरा आवास योजना (आईएवाई) (2015-16) के संबंध में ग्रामीण विकास संबंधी स्थायी समिति के 26वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में वक्तव्य सभा पटल पर रखती हूँ।

कार्य मंत्रणा समिति दसवें प्रतिवेदन के संबंध में प्रस्ताव

संसदीय कार्य मंत्री; कोयला मंत्री तथा खान मंत्री (श्री प्रहलाद जोशी): अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि यह सभा 2 दिसम्बर, 2019 को सभा में प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के दसवें प्रतिवेदन से सहमत है।”

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि यह सभा 2 दिसम्बर, 2019 को सभा में प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के दसवें प्रतिवेदन से सहमत है।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : निशिकांत दुबे जी , आपके विशेषाधिकार का नोटिस मेरे विचाराधीन है।

...(व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): अध्यक्ष जी, मेरी आपसे प्रार्थना है कि उस पर जल्दी से विचार कर लिया जाए। ...(व्यवधान)

विशेष उल्लेख

1203 बजे

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): सर, पूरे देश में आग लगी हुई है, क्योंकि चीजों के दाम बढ़ते जा रहे हैं। खासकर प्याज ...(व्यवधान) हिन्दुस्तान की सरकार बाहर से 27 रुपये प्रति किलो पर आयात करती है...(व्यवधान) लेकिन वही प्याज बाजार में 130-140 रुपये प्रति किलो पर बिक रहा है...(व्यवधान) सर, हमारे हिन्दुस्तान के प्रधान मंत्री कहते हैं कि न मैं खुद खाऊंगा, न खाने दूंगा। लेकिन हालत यह हो गयी है...(व्यवधान)

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): अध्यक्ष जी, अधीर रंजन चौधरी साहब ने पहले प्रधानमंत्री जी के लिए और हमारे गृह मंत्री जी के लिए जिन शब्दों का यूज किया है...(व्यवधान) उसके लिए इनको माफी मांगनी चाहिए...(व्यवधान) उसके बाद ही अधीर रंजन चौधरी साहब को बोलने का मौका दिया जाना चाहिए...(व्यवधान) पहले यह सदन में माफी मांगें...(व्यवधान) निर्मला सीतारमण जी के लिए भी इन्होंने जिस शब्द का प्रयोग किया...(व्यवधान) उसके लिए भी यह माफी मांगें...(व्यवधान)

श्रीमती पूनम महाजन (उत्तर मध्य मुम्बई): अध्यक्ष महोदय, जो महिलाओं का सम्मान नहीं रखते हैं, उनको बोलने का कोई हक नहीं है...(व्यवधान) मुझे आज बोलने दीजिए...(व्यवधान) अध्यक्ष महोदय, मैं रूल नंबर 353 पर बोलना चाहती हूँ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : शून्य काल में नियम की बात न करें, आप अपनी बात बोलिए। पॉइंट ऑफ ऑर्डर की बात मत करें।

...(व्यवधान)

श्रीमती पूनम महाजन (उत्तर मध्य मुम्बई): सर, कल पूरा सदन साथ में आया था...(व्यवधान) जब हैदराबाद में एक घटना घटी थी...(व्यवधान) हम सब आहत थे...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : इसमें कोई पॉइंट ऑफ ऑर्डर की बात नहीं है। वह अपनी बात बोल रही हैं।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैंने किसी को पॉइंट ऑफ ऑर्डर के लिए अलाऊ नहीं किया है। आप भी बोल रहे हैं, इधर से भी बोल रहे हैं।

...(व्यवधान)

श्रीमती पूनम महाजन (उत्तर मध्य मुम्बई): मुझे बोलने दीजिए...(व्यवधान) आप महिलाओं की सबलता देखिए, दुर्बलता मत देखिए...(व्यवधान) अध्यक्ष महोदय, जब हम सब कल यहां सदन में खड़े थे...(व्यवधान) हैदराबाद में महिला पर जो अत्याचार हुआ था...(व्यवधान) उस पर सभी पार्टियां, सभी सांसद साथ में मिलकर खड़े थे...(व्यवधान) लेकिन कुछ ही समय बाद...(व्यवधान) जिनके नाम में धीर है, ऐसे अधीर रंजन जी के अपने धीर का बांध टूट गया...(व्यवधान) और हमारे देश की पहली महिला वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी के बारे में जिस प्रकार से उन्होंने टिप्पणी की...(व्यवधान) इसका मैं विरोध करती हूँ...(व्यवधान) और कहती हूँ कि यह सबसे बुरा हुआ है...(व्यवधान)

(1210/SJN/SM)

अध्यक्ष महोदय, यह ऐसी सरकार है, जहां पर महिलाओं को सबसे ज्यादा मंत्री पद पर काम करने का मौका मिला है।...(व्यवधान) सीसीएस में दो-दो महिलाएं प्रधान मंत्री जी के साथ हैं। आज दुख की बात यह है कि यह एक ऐसी पार्टी है।...(व्यवधान) मैं रूल 352 और 353 के अंदर यह पूछना चाहती हूं कि these are derogatory words, defaming the womanhood. आप पेट्रिआर्की का माइंडसेट दिखाना चाहते हैं और हम सब इसका निषेध करते हैं। मैं इतना ही कहना चाहती हूं कि निर्बलता दिखाने के लिए एक पुरुष एक महिला से लड़ रहा था।...(व्यवधान) लेकिन जिनके नाम में निर्मला है, उन्होंने निर्मलता से बताया है कि हम देश के लिए क्या काम कर रहे हैं और प्रधान मंत्री जी के लिए क्या काम कर रहे हैं।...(व्यवधान)

मैं दादा से यह कहना चाहती हूं कि कांग्रेसी पार्टी कैसी है।...(व्यवधान) दादा निर्मल तो आप हैं कि आप सिर्फ एक ही परिवार की महिला के लिए खड़े हैं और उसी महिला के सम्मान और उनकी सुरक्षा के लिए लड़ रहे हैं।...(व्यवधान) लेकिन आप देश की महिलाओं की सुरक्षा के लिए नहीं लड़ रहे हैं।...(व्यवधान) दादा, निर्मल तो आप हैं कि ऐसी पार्टी जो देश के लिए नहीं काम कर रही है, सिर्फ परिवारवाद के लिए काम कर रही है। आप ऐसी पार्टी के साथ निर्मलता से खड़े हैं और परिवारवाद छोड़कर देश के हित के लिए काम नहीं कर रहे हैं। ऐसे निर्मल आप हैं।...(व्यवधान) निर्मल आप हैं दादा कि देश के प्रधान मंत्री जी जो देशभक्त हैं, आप उनको... (Not recorded) कह रहे हैं।...(व्यवधान) आप ऐसे निर्मल हैं। आपने देश का सम्मान नहीं अपमान किया है।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपको बोलने के लिए कहा है, तो आप बोलिए।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप बोलिए, जो आप बोलना चाहते हैं।

...(व्यवधान)

श्रीमती पूनम महाजन (उत्तर मध्य मुम्बई) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपसे यही विनती करना चाहती हूं कि एक पुरुष की निर्बलता इससे भी दिखती है कि महिलाओं को।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : डॉ. किरिट पी. सोलंकी को श्रीमती पूनम महाजन द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) : महोदय, प्याज के लिए बाजारों में आग लग गई है। आम लोग 130 से 140 रुपये किलो प्याज खरीद रहे हैं।...(व्यवधान) किसानों को पैसा नहीं मिल रहा है।...(व्यवधान) एक किलो प्याज बेचने से आम किसान आठ से नौ रुपये कमाते हैं।...(व्यवधान) प्याज को बाहर से आयात करने के लिए सरकार 70 रुपये किलो खर्च करती है, लेकिन फिर भी बाजारों में आग लगी हुई है। यह एक ज्वलंत मसला है।...(व्यवधान) सरकार को इस विषय पर गौर करना चाहिए। हमारे प्रधान मंत्री जी कहते हैं कि न मैं खाऊंगा और न किसी को खाने दूंगा।...(व्यवधान) मैं यह नहीं कहता हूं कि प्रधान मंत्री जी कुछ खाते हैं, लेकिन यह जरूर कहूंगा कि हमारे देश के बिचौलिए सब खा जाते हैं।...(व्यवधान)

महोदय, हमारे हिन्दुस्तान के आम लोगों की जेबें खाली हो गई हैं। यह सरकार अभी ताली बजा रही है।... (व्यवधान) हम क्या करें?... (व्यवधान) फलों के दाम, सब्जियों के दाम हर दिन बढ़ते जा रहे हैं, लेकिन यह सरकार कोई ठोस कदम नहीं उठा रही है।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : डॉ. सुभाष सरकार।

... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) : महोदय, यह सरकार आम लोगों के साथ अन्याय कर रही है।... (व्यवधान) यह सरकार हर चीज पर चुप्पी साधी रहती है।... (व्यवधान) हम लोग इस सरकार से यह जानना चाहते हैं कि बाजार में सब चीजों में आग... (व्यवधान)

1213 hours

(At this stage, Shri Adhir Ranjan Chowdhury and some other hon. Members left the House.)

*DR. SUBHAS SARKAR (BANKURA): In West Bengal yesterday on 2nd December the office bearer of Rashtriya Sayam Sevak Sangh has been shot dead. The Town Secretary of RSS has been brutally killed. There have been regular killings of BJP workers in Bengal since last election. After the bye election, several BJP functionaries have been attacked and assaulted. The party offices are being demolished. Don't the BJP supporters have a right to live peacefully? We want an answer from the State Government of Bengal. In this august House, I would like to draw the attention of Hon. Home Minister to the alarming law and order situation in the state. Will there be rule of law and constitution or not? All the Hindu organisations in the state are under serious threat. The lives of the party workers are under fire, at the mercy of God. The State Government is sponsoring and supporting the infiltrators. Law and order have completely collapsed. All the social organizations are being attacked and opposition voices are muzzled. This is a pathetic situation. Kindly look into it.

... (Interruptions)

श्री मोहनभाई कल्याणजीभाई कुंदरिया (राजकोट) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपका ध्यान सौराष्ट्र क्षेत्र के मोरबी-राजकोट-सापरवेरावड़ी इंडस्ट्रियल एरिया की लंबित मांगों की ओर दिलाना चाहता हूँ। महोदय, मैं नवलखी पोर्ट को डेवलप करने का अनुरोध करना चाहता हूँ। इस इंडस्ट्रियल एरिया में ऑटोमोबाइल्स, ज्वैलरी, टाइल्स, घड़ियां और फूड प्रोसेसिंग के निर्माण कार्य होते हैं। मोरबी-राजकोट-सापरवेरावड़ी इंडस्ट्रियल क्षेत्र में पूरे देश-विदेश के 25 हजार करोड़ रुपये का बिजनस किया जाता है और लगभग पांच सौ टन का करोबार पोर्ट से होता है। मोरबी-राजकोट-सापरवेरावड़ी लगभग 250 किलोमीटर की दूरी है, जिससे धन एवं समय आदि संपदा का काफी नुकसान होता है। मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ कि नवलखी पोर्ट को डेवलप करने के मामले में हस्तक्षेप करें।

*Original in Bengali.

نवलخبری क्षेत्र मोरबी से मात्र 45 किलोमीटर और राजकोट-सापरवेरावडी केवल 100 किलोमीटर दूर हैं, जिससे कंटेनर को देश-विदेश में भेजने में आसानी होगी और उनकी मात्रा में भी बढ़ोत्तरी होगी। यह देश की प्रगति में सहायक सिद्ध होगी। मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान मोरबी-राजकोट-सापरवेड़ा इंडस्ट्रीज़ की लंबित मांगों को पूरा करने की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

माननीय अध्यक्ष : श्री नकुल कमल नाथ – उपस्थित नहीं।

श्री एच. वसंतकुमार – उपस्थित नहीं।

श्री राजेन्द्र धेड़्या गावित – उपस्थित नहीं।

कुंवर दानिश अली।

कुंवर दानिश अली (अमरोहा): अध्यक्ष जी, आपने मुझे एक बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा उठाने का यहां मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

महोदय, आजकल देश भर में कर्मचारियों के भविष्यनिधि के पैसे को निजी कंपनियों में निवेश कर के कर्मचारियों का भविष्य दांव पर लगा दिया जाता है। कर्मचारियों के हितों की तो पहले से ही इस सरकार में अनदेखी की जा रही थी, लेकिन अब तो कर्मचारियों के भविष्य से भी खिलवाड़ किया जा रहा है। आज तक कर्मचारियों के भविष्य निधि के पैसे को इस तरह निजी कंपनियों में नहीं लगाया गया था, लेकिन अब निजी कंपनियों में इस तरह से लगाया जा रहा है कि वे लूट कर के चले जाएं और उन पर कुछ भी कोई कार्रवाई नहीं होती है। खास कर उत्तर प्रदेश के बिजली कर्मचारियों के भविष्य निधि का पैसा गलत तरीके से निजी कंपनियों में निवेश किया गया, जिससे आज कर्मचारीगण बहुत ही निराश हैं। उत्तर प्रदेश पॉवर कॉर्पोरेशन के कर्मचारियों के भविष्य निधि के दो हजार 631 करोड़ रुपये का अनियमित तरीके से निजी कंपनी दीवान हाउसिंग फाइनेंस लिमिटेड में निवेश किया गया और वहां के पॉवर कॉर्पोरेशन के जो अध्यक्ष हैं, जो वहां के ब्यूरोक्रेट्स हैं, उनके सिर पर कोई जूं नहीं रेंग रही है। सरकार बैठी हुई देख रही है। मेरा आपके माध्यम से सरकार से यह मांग है कि इस महत्वपूर्ण मुद्दे पर शीघ्र ही कर्मचारियों के हितों का ध्यान रखते हुए उनकी भविष्य निधि को वापस दिलाना सुनिश्चित करें, जिससे कि उसका पैसा, जो उनकी जिंदगी भर की कड़ी कमाई है। ... (व्यवधान)

کنور دانش علی (امروہ): محترم اسپیکر صاحب آپ نے مجھے ایک بہت ہی اہم مدعہ اٹھانے کا موقع دیا، اس کے لئے میں آپ کا شکریہ ادا کرتا ہوں۔ جناب، آج کل پورے ملک میں ملازمین کے پروویڈنٹ فنڈ کے پیسے کو نجی کمپنیوں میں سرمایہ کاری کر کے ملازمین کا مستقبل داؤ پر لگا دیا جاتا ہے۔ ملازمین کے فلاح و بہبود کی تو پہلے سے ہی اس سرکار میں ان دیکھی کی جا رہی تھی۔ لیکن اب تو ملازمین کے مستقبل سے بھی کھلواڑ کیا جا رہا ہے۔ آج تک ملازمین کے پروویڈنٹ فنڈ کے پیسے کو اس طرح نجی کمپنیوں میں نہیں لگایا گیا تھا، لیکن اب نجی کمپنیوں میں اس طرح سے لگایا جا رہا ہے کہ وہ لوٹ کر کے چلے جائیں اور ان پر کوئی بھی کارروائی نہیں ہوتی ہے۔ خاص کر اتر پردیش کے بجلی ملازمین کے پروویڈنٹ فنڈ کا پیسہ غلط طریقے سے نجی کمپنیوں میں نویش کیا گیا، جس سے آج ملازمین بہت ہی اداس ہیں۔ اتر پردیش پاور کارپوریشن کے ملازمین کے پروویڈنٹ فنڈ

کے 2 ہزار 631 کروڑ روپے انیمت طریقے سے نجی کمپنی دیوان ہاؤسنگ فائننس لمیٹڈ میں نویش کیا گیا اور وہاں کے پاور کارپوریشن کے جو صدر ہیں، جو وہاں کے بیوروکریٹس ہیں، ان کے سر پر کوئی جوں نہیں رینگ رہی ہے۔ سرکار بیٹھی ہوئی دیکھ رہی ہے۔ میرا آپ کے ذریعہ سے سرکار سے کہنا ہے کہ اس اہم مدعے پر جلد ہی ملازمین کے فلاح و بہبود کو نظر میں رکھتے ہوئے ان کا پروویڈینٹ فنڈ واپس دلانا یقینی کریں، جس سے کہ ان کا پیسہ جو زندگی بھر کی کڑی کمائی ہے۔۔ (مداخلت)

SHRI HASNAIN MASOODI (ANANTNAG): Hon. Speaker, Sir, Kashmir has witnessed untimely heavy snowfall in the first week of November, and at some places the snowfall had went up to one metre. The untimely snowfall has resulted in colossal loss to the horticulture sector, which has suffered at least a loss of Rs. 1 lakh crore.

I would like to ask this from the Government. Is there is any plan to declare this unprecedented snowfall as an extremely severe calamity, so that the horticulture sector becomes entitled to get relief under the National Disaster Relief Fund? Is any Central team of experts proposed to be deputed to the State?

(1220/SPR/KN)

An assessment on the spot is made of the losses suffered by the horticulturists and steps are taken for compensating those affected by the loss.

श्री मोहनभाई सांजीभाई देलकर (दादरा और नागर हवेली): आदरणीय अध्यक्ष महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बहुत ही गम्भीर और महत्वपूर्ण विषय के ऊपर बोलने की अनुमति दी।

अध्यक्ष महादेय, मैं इस विषय पर आसन से दखल भी चाहता हूँ और निर्देश भी चाहता हूँ, इसलिए कि यह विषय बहुत गम्भीर है। हम सब कटिबद्ध हैं, संकल्पित हैं कि इस देश से कुपोषण को खत्म किया जाए या कम किया जाए। सर, आप इस विषय पर बहुत ही गम्भीर हैं। मेरा क्षेत्र दादरा और नागर हवेली कुपोषण से सबसे ज्यादा प्रभावित है। मैंने तुरंत चुनाव के बाद भारत सरकार को, खास कर खाद्य और आपूर्ति मंत्रालय से एप्रोच किया था। मैंने वहां जाकर यह विनती की थी कि कुपोषण को कम करने के लिए, हटाने के लिए पोषण युक्त आहार की भी बहुत जरूरत होती है। मैंने भारत सरकार से यह गुजारिश की थी कि जैसे दक्षिण गुजरात, मध्य गुजरात और महाराष्ट्र का जो आदिवासी विस्तार क्षेत्र है, वहाँ पर गुजरात सरकार और महाराष्ट्र सरकार द्वारा पीडीएस के थ्रू जो आइटम्स दी जा रही हैं, जैसे कि दादरा और नागर हवेली में सिर्फ चावल और गेहूँ दिए जाते हैं। गुजरात सरकार और महाराष्ट्र सरकार आदिवासी क्षेत्रों में गेहूँ और चावल के साथ-साथ दाल भी देती हैं, फोर्टिफाइड नमक भी देती है, ऑयल भी देती है। मैंने भारत सरकार से यह गुजारिश की थी कि ये सारी सुविधाएँ दादरा और नागर हवेली में भी लागू की जाएं।

मैं भारत सरकार का आभारी हूँ कि तुरंत भारत सरकार ने यह आदेश/निर्देश जारी किए कि जो गुजरात और महाराष्ट्र में सुविधा दी जा रही हैं, वे सारी सुविधाएँ दादरा और नागर हवेली को दी जाएं। भारत सरकार से ये निर्देश/आदेश इसी साल जून महीने में हुए थे। दुःख की बात यह है कि आज पाँच महीने हो चुके हैं, लेकिन अभी तक इस पर अमल नहीं किया गया। आज भी हमारे लोगों के साथ अन्याय हो रहा है। आज भी लोगों को वह सुविधा नहीं मिल रही है। इसके पीछे कारण क्या है, मुझे पता नहीं। मैं आपसे दो चीजें चाहता हूँ। मैं आपके श्रु भारत सरकार से गुजारिश करता हूँ, यहाँ स्टेट होम मिनिस्टर रेड्डी साहब बैठे हैं, जो दादरा और नागर हवेली, केन्द्र शासित प्रदेश को देखते हैं। मैं दो चीजें पर आसन से भी चाहता हूँ कि निर्देश हों। एक, भारत सरकार से जो आदेश हुआ था, उसे तुरंत लागू किया जाए। दो, ऐसे कौन अधिकारी हैं, जिन्होंने आदेश होने के बाद भी उस पर अमल नहीं किया? ऐसे अधिकारियों के खिलाफ कार्रवाई होनी चाहिए। मैं ये दो बातें कहना चाहता हूँ। यह गम्भीर मुद्दा है। मैं चाहता हूँ कि स्टेट होम मिनिस्टर कुछ बयान दें, क्योंकि पाँच महीने से हमारे लोगों के साथ अन्याय हो रहा है। इसलिए मैं आसन से भी चाहता हूँ कि आपकी तरफ से भी इस बारे में निर्देश हों। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री अशोक कुमार यादव (मधुबनी): अध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से मधुबनी की गम्भीर समस्या की ओर...(व्यवधान)

श्री मोहनभाई सांजीभाई देलकर (दादरा और नागर हवेली): अध्यक्ष जी, बहुत ही गम्भीर मामला है...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय गृह मंत्री जी देख लेंगे।

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी. किशन रेड्डी): अध्यक्ष महोदय, जो समस्या माननीय सदस्य आपके सामने लाए हैं, मैं तुरंत आज ही उस पर ध्यान देता हूँ।

श्री मोहनभाई सांजीभाई देलकर (दादरा और नागर हवेली): सर, बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : श्री कुलदीप राय शर्मा, श्री अरविंद सावंत, श्री विनायक भाउराव राऊत, श्री श्रीरंग आप्पा बारणे और कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल को श्री मोहनभाई सांजीभाई देलकर द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री अशोक कुमार यादव (मधुबनी): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मधुबनी की गम्भीर समस्या की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ। बिहार के मधुबनी जिले में दो लोक सभा क्षेत्र हैं- मधुबनी तथा झंझारपुर। मधुबनी जिले की जनसंख्या लगभग 50 लाख से अधिक है। मधुबनी शहर में रेलवे के कई समपार होने के कारण पूरा शहर दिन भर अस्त-व्यस्त रहता है। मधुबनी शहर जिले का मुख्यालय भी है और अस्त-व्यस्त रहने के कारण मरीज सही समय पर अस्पताल नहीं पहुंच पाते हैं, विद्यार्थी सही समय पर स्कूल नहीं पहुंच पाते हैं। सारा दिन अस्त-व्यस्त रहता है। वहाँ आम जन और व्यापारियों को भी भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है।

(1225/CS/UB)

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा कि समपार संख्या 11, 13 एवं 38 पर आरओबी का निर्माण कराया जाए। धन्यवाद।

श्री कुलदीप राय शर्मा (अंडमान और निकोबार द्वीप समूह): महोदय, आपने दोबारा मुझे जीरो ऑवर में बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद।

महोदय, मैं आज आपके सामने अंडमान और निकोबार द्वीप समूह की एक बहुत ही गंभीर समस्या एजुकेशन के बारे में कुछ बात कहना चाहता हूँ। बचपन से हमने एक बात सुनी थी कि दुनिया में सबसे बड़ा दान रक्तदान है। अगर कोई मरीज है, तो उसे खून का दान देना बहुत बड़ा दान है, लेकिन रक्तदान से भी बड़ा दान विद्या का दान माना जाता है। खून के दान से तो एक आदमी बचता है, लेकिन विद्या के दान से पूरा एक परिवार चलता है। अंडमान और निकोबार के लिए मैं एक ही चीज बोलना चाहता हूँ कि अंडमान और निकोबार में कुल 329 सरकारी स्कूल हैं। इनमें से 48 सीनियर सेकेण्डरी स्कूल हैं। बड़े दुख और अफसोस की बात है कि इन 48 सीनियर सेकेण्डरी स्कूल में सिर्फ 9 प्रिंसिपल की पोस्ट्स भरी गई हैं और बाकी सारी प्रिंसिपल की पोस्ट्स खाली हैं। वहाँ 151 प्राइमरी स्कूल हैं, जिनमें सिर्फ 46 हैड मास्टर की पोस्ट्स को भरा गया है, बाकी हैड मास्टर की सारी पोस्ट्स खाली हैं।

मैं एक बात बताना चाहता हूँ कि इस सदन के अंदर काफी अनुभवी लीडर हैं और बहुत ही विद्वान लोग हैं, जो देश को चलाते हैं। आप हम लोगों के प्रिंसिपल के रूप में चेयर पर बैठे हैं। अगर आप नहीं होते, तो शायद यह सदन भी हम लोग नहीं चला पाते। जब देश के सबसे बड़े सदन को चलाने के लिए आप जैसे लोग स्पीकर हैं, आप जैसे प्रिंसिपल साहब की जरूरत है, तो अंडमान तो दूर-दराज का एरिया है, अगर वहाँ स्कूलों में प्रिंसिपल, हैड मास्टर नहीं होगा, तो स्कूल का क्या हाल होगा। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि वहाँ यह समस्या है। वहाँ वर्ष 2013 से आज तक प्रिंसिपल की पोस्ट्स नहीं भरी गई हैं। वर्ष 2017 से आज तक वहाँ हैड मास्टर की पोस्ट्स नहीं भरी गई हैं। इसके कारण जो वहाँ के गरीब लोग हैं, गरीब जनता है, बड़े लोग तो कैसे भी हैडक्वार्टर सिटी में ट्यूशन आदि करके पढ़ लेते हैं, लेकिन इस कारण गरीब लोग नहीं पढ़ पाते हैं। हम लोग बात करते हैं कि सबका बराबर का अधिकार है। हम 'बेटी बचाओ-बेटी पढ़ाओ' की बात करते हैं।

महोदय, मैं आपसे कहना चाहूँगा कि हिन्दुस्तान का सबसे लास्ट पार्ट कैम्पबेल बे है, 15 नवम्बर को मैं वहाँ गया था। कक्षा 11वीं या 12वीं की छोटी सी बच्ची ने मुझसे कहा कि आप लोग तो 'बेटी बचाओ-बेटी पढ़ाओ' की बात करते हैं, लेकिन हमें साइंस का टीचर नहीं मिलता है। माननीय गृह मंत्री साहब यहाँ बैठे हैं, मैं आपसे गुजारिश करूँगा कि अंडमान और निकोबार द्वीप समूह में प्रिंसिपल, हैड मास्टर और टीचर्स की जो पोस्ट्स खाली हैं, उन्हें जल्द से जल्द भरा जाए। वहाँ हजारों की तादाद में बच्चे सीटीईटी, बी.एड. करके बैठे हैं, उनको ही वे पोस्ट दी जाएं... (व्यवधान)

SHRI RAJMOHAN UNNITHAN (KASARAGOD): Sir, I would like to draw the attention of the august House through you regarding the Regional Centre of the National Institute for the Empowerment of Persons with Intellectual Disabilities at Kasargod.

Today, 3rd December, is observed as the World Day for the Persons with Disabilities for promoting the inclusion of the persons with disabilities in the

development process. On this solemn occasion, I would like to raise a serious issue of the persons with disabilities in my constituency of Kasargod.

The National Institute for the Empowerment of Persons with Intellectual Disabilities (formerly known as National Institute for the Mentally Handicapped) established in the year 1984 at Manovikas Nagar, Secunderabad, is an autonomous body under the administrative control of the Department of Empowerment of Persons with Disabilities, Ministry of Social Justice and Empowerment, Government of India. NIEPID is dedicated to provide quality services to Persons with Intellectual Disabilities (Divyangjan) in the national interest. NIEPID has three regional centres located at Noida, New Delhi, Kolkata and Mumbai. The Institute endeavours to excel in building capacities to empower Persons with Intellectual Disabilities (Divyangjan)

In my constituency, Kasargod, there is a large number of Persons with Intellectual Disabilities, mainly due to the negative impact of Endosulfan pesticide. As per a survey conducted by the Akkara Foundation, an NGO, in five local self-government institutional areas in Kasargod, namely, Periya, Kuttikol, Mogra Puthur and Chengala Gram Panchayats and Kasargod Municipality, there are 197 people suffering from Mental Retardation, 27 persons are suffering from Cerebral Palsy and 4 persons are suffering from Autism.

(1230/SNT/RV)

HON. SPEAKER: Please conclude.

SHRI RAJMOHAN UNNITHAN (KASARAGOD): Sir, I would request the Government to take steps to set up a regional centre of the National Institute for the Empowerment of Persons with Intellectual Disabilities (NIEPID) at Kasaragod. It would be a great solace for those people in my constituency who are suffering from intellectual disabilities.

श्री बी. बी. पाटील (जहीराबाद): अध्यक्ष महोदय, बहुत-बहुत धन्यवाद।

सर, तेलंगाना राज्य में वर्ष 2014 के पहले 1450 किलोमीटर के नेशनल हाईवेज थे, पर गडकरी साहब के आने के बाद वर्ष 2016 में 1950 किलोमीटर का प्रिंसिपल सैंक्शन दिया गया। उसमें से कुछ रोड्स बन गए, कुछ रोड्स बनने हैं। मैं आपके माध्यम से राज्य की तरफ से गडकरी साहब को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ।

एक बात है कि चाहे तेलंगाना राज्य हो या मेरी जहीरबाद कंस्टीट्यून्सी हो, वहां कुछ नेशनल हाईवेज अभी भी पेंडिंग हैं, जिनमें मदनूर-बोधन-निज़ामाबाद (एनएच-161 बीबी), निज़ामाबाद-नारायणखेड़-बीदर (एनएच-50), मेडक-येल्लारेड्डी-बांसवाड़ा (एनएच-61), सिरसिल्ला-

कामारेड्डी-येल्लारेड्डी-पिटलाम (एनएच-563), जहीराबाद-बीदर हैं। इनका प्रिंसिपल सैंक्शन हो गया है, पर इनकी मंजूरी नहीं आई है। यह मैं बताना चाहता हूँ।

इसके अलावा, येलगोई जंक्शन पर बहुत सारे एक्सीडेंट्स होने की वजह से बहुत लोगों की मौत हो गई है। हमने इसके डेटा और इससे संबंधित एफ.आई.आर. की कॉपी को प्रोड्यूस किया है। इसलिए वहां एक फ्लाइ ओवर या अन्डरपास बनाने की विनती करता हूँ।

इसके साथ-साथ तेलंगाना राज्य के जहीराबाद संसदीय क्षेत्र के सभी रोड्स का एस्टीमेट मंजूर करके इस साल के एन्युअल प्लान में लगाकर उन्हें बनाएंगे, ऐसी मैं उम्मीद रखता हूँ।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): Sir, the hostel facilities for students belonging to the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes are appalling. In many parts of the country the situation is very bad.

In Tamil Nadu, there are 1,675 hostels and around 1,20,000 students are staying in those hostels. All the hostel facilities provided to the students are very meagre. Even the basic facilities are so bad. So, where will the students get library, quality water, sanitation and safety? It is practically non-existent in these hostels. Girl students are the ones who are worst affected by this.

In a recent survey in a newspaper, they had said that in Perambur, in Tamil Nadu, around 55 students were staying in a two-room rented accommodation with just two toilets. The students complained that they cannot even stretch their legs at night and they are not able to get ready to go to their schools every day. Only around Rs.900 per month is given to a school student and Rs.1,000 per month to a college student for their food. How can we have a good nutritious meal in this meagre amount. I request the Government to allocate more funds to maintain these hostels throughout the country.

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती सुप्रिया सदानंद सुले, श्री बी. मणिकम टैगोर एवं श्री कुलदीप राय शर्मा को श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि के द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री राहुल कस्वां (चुरू): अध्यक्ष महोदय, मेरे लोक सभा संसदीय क्षेत्र चुरू और पूरे बीकानेर डिवीजन, राजस्थान में बीते कुछ दिनों काफी बारिश और ओलावृष्टि हुई है। मेरे संसदीय क्षेत्र चुरू में बहुत कम पॉकेट्स में मूंगफली की फसल बोयी जाती है। वहां पर हुई बरसात के कारण पूरी फसल बर्बाद हो गई और इसके कारण वहां के किसानों को काफी नुकसान हुआ है।

सर, अत्यधिक बारिश होने के कारण मूंग, मोठ और मूंगफली की फसल में कालापन आ गया, फसल खराब हो गई और उसकी गुणवत्ता में भी कमी आई है। किसान अपनी फसल को एम.एस.पी. पर मंडियों में बेचने जाते हैं तो वहां के स्टोरेज में भी बरसात के कारण फसलें खराब हो गईं।

सर, मेरा आपसे निवेदन है कि बाजार में उन फसलों का सही वैल्यू न मिलने के कारण किसानों की उस फसल को खरीदा जाए और सरकार उन्हें मुआवजा देने का काम करे।

माननीय अध्यक्ष: श्री दुष्यंत सिंह को श्री राहुल कस्वां के द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRIMATI RAMYA HARIDAS (ALATHUR): Sir, I would like to share and point out here a serious and very important topic. I think, this matter will be solved with immediate effect because this is such an important issue.

Sir, Sree Chitra Tirunal Hospital is one of the pride landmarks of Central Government Institutions in Kerala. But the hospital authority has issued recently an order rescheduling the criteria to get free treatment under BPL category.

(1235/GM/MY)

They said that they implement this according to the guidelines of CAG. But I think these guidelines are not practical and suitable to find out BPL category in the State of Kerala. Such impractical conditions deny the treatment to a major section of the poor. Sree Chitra Thirunal Institute for Medical Science is the hope of people belonging to BPL and low-income groups in Kerala. People from different parts of Kerala depend upon this institute for the treatment of heart and neurological problems with advanced facilities of national level being available here. But with this rescheduling of guidelines, the poor are bothered about their treatment. I would request the Government to interfere in this matter immediately and clarify the guidelines to give free treatment to the poor and restore the goodwill of this institution.

माननीय अध्यक्ष : श्री कुलदीप राय शर्मा, श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन और श्री बी. मणिकम टैगोर को श्रीमती राम्या हरिदास द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

***SHRI DAYAKAR PASUNOORI (WARANGAL):** Hon. Speaker Sir, in Telangana 70% of population depends on agriculture for livelihood. Telangana is home for one of the most fertile lands in our country. Farming is pre dominantly dependent on wells, tube wells and ponds. All these sources of water dried up as de-silting was never done. Through Mission Kakatiya around 9500 lakes and wells were desilted and replenished. Our Chief Minister Shri K Chandrashekhara Rao is

* Original in Telugu.

providing 24 hours power for agriculture which is unheard of in other parts of our country. Similarly, through 'Rythu Bandhu' scheme, financial assistance Rs.10,000 per acre is being provided to the farmers by the Government of Telangana, led by our Chief Minister Shri K Chandra Shekhara Rao.

Though Telangana is surrounded by rivers like Krishna and Godavari, hundreds of TMCs of river water get drained into the sea. To save these waters Kaleshwaram project is being built which will be the highest irrigation project in our country. I request through you sir, that the Union Government may give the status of National project to 'Kaleshwaram project' and provide Rs. 20,000 crores as financial assistance.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Hon. Speaker, Sir, my submission is regarding the Employees Provident Fund pensioners under Employees' Pension Scheme of 1995. I am seeking a very specific reply from the Minister concerned or from the Government. You may kindly see that it is an assurance given in the Parliament. It was an assurance given in the consultative committee by the hon. Minister. The Central Board of Trustees of the Employees Provident Fund Organisation decided on 21st August 2019 in Hyderabad that all the pensioners who have commuted pension from their amount will be restored full pension after 15 years of their commutation. The hon. Minister of Labour and Employment Shri Santosh Gangwar was chairing the Central Board of Trustees who decided to restore the full pension after 15 years from the date of pension on 21st August 2019 in Hyderabad. So far, the decision has not been implemented by the Employees Provident Fund Organisation. The Chief Provident Fund Commissioner is not willing to implement the decision of the Government. It is a matter to be seriously considered by the Government. I urge upon the Government to immediately implement the decision of the Central Board of Trustees of EPFO. This is benefitting 3.6 lakh provident fund pensioners in the country. Unfortunately, the Chief Provident Fund Commissioner is taking an anti-labour and anti-people approach. I urge upon the Ministry to immediately implement the decision of the Central Board of Trustees taken on 21st August 2019.

माननीय अध्यक्ष : श्री कुलदीप राय शर्मा को श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SUSHRI MIMI CHAKRABORTY (JADAVPUR): Hon. Speaker, Sir, today on International Disability Day, I would like to take the opportunity and talk about

the disabled and enactment of proper law for the disabled. As per the census of 2011 in India, out of 121 crore people, 2.68 crore are disabled which means 2.1 per cent of India's population is suffering from one or the other kind of disability.

(1240/RK/CP)

Among 21 types of disabilities, the top five are; the sight disability, which takes the share of 48.5 per cent, and the others are the disability of speech, hearing and mental health which accounts for 69 per cent disability.

They are disabled not only by their bodies but also by the society. Duchenne Muscular Dystrophy is a genetic muscular disease, also a cause of disability, and one out of 2000 people in the country is suffering from such disorder. The facts are a slap in the face at a time when 33 per cent of people with disabilities are in the age group of 10-29 years.

We have the Rights of Persons with Disabilities Act, 2016 to protect disabled people from any discrimination, give them equal employment and enhance their social participation, but neither is ensured.

Keeping in view the seriousness of the Day and the concern over the issue, the disability rights movement is required to ensure much more care, proper management and periodical treatment process to secure a life of dignity for all people with disabilities. Thank you, Sir.

माननीय अध्यक्ष :श्री कुलदीप राय शर्मा को सुश्री मिमी चक्रवर्ती द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

माननीय सदस्य, शून्य काल में जब कभी आप विषय में परिवर्तन करें, तो आसन से इजाजत मांगे कि मैं अपने विषय को परिवर्तित करना चाहती हूँ।

श्री गजेंद्र उमराव सिंह पटेल (खरगौन): माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं आपके माध्यम से मेरी खरगौन, बड़वानी लोक सभा क्षेत्र की ज्वलंत समस्या के बारे में कहना चाहता हूँ। देश की सबसे बड़ी परियोजना, सरदार सरोवर बांध योजना है। इसका पानी रोकने से मेरे बड़वानी जिले के सैकड़ों गांव प्रभावित हुए हैं। मैं आपके माध्यम से राज्य सरकार का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि वेग वाटर होने के बाद भी ऐसे कई गांव हैं, जो टापू बन गए हैं। उन टापू युक्त गांवों के मकानों के लिए विशेष अनुदान पैकेज में उनको 5 लाख 80 हजार रुपये देने चाहिए। इस प्रकार के जो विस्थापित लोग हैं, जिनकी कृषि भूमि और मकान आए हैं, उनको भी राज्य सरकार द्वारा दिया जाने वाला 5 लाख 80 हजार रुपये का पैकेज देना चाहिए। दो हेक्टेअर के पात्र किसानों ने एसआरपी की दोनों किश्तें प्राप्त कर ली थीं, उनको भी सर्वोच्च न्यायालय द्वारा 60 लाख रुपये का पैकेज देने का निर्देश हुआ था, वह भी राज्य सरकार को उन्हें देना चाहिए। राज्य

सरकार को निर्देश हुए थे कि इस प्रकार की पट्टेदारी जिन विस्थापितों को मिली है, उनकी रजिस्ट्री निःशुल्क की जाएगी। राज्य सरकार उसमें अभी तक कोई निर्णय नहीं कर पाई है।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि इस प्रकार के विस्थापित लोगों को लाभ मिले। वहाँ जो मूलभूत सुविधायें हैं, सड़कें हैं, स्कूल्स हैं, भवन हैं, रोड्स हैं, बिजली है, उन पर भी राज्य सरकार अभी कुछ काम नहीं कर पा रही है। मैं कहना चाहता हूँ कि आपके माध्यम से राज्य सरकार निर्देशित हो और मेरे विस्थापित गांव को इसका लाभ मिल पाए। मैं यही निवेदन करना चाहता हूँ, धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल को श्री गजेंद्र उमराव सिंह पटेल द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री गजानन कीर्तिकर : उपस्थित नहीं।

श्रीमती हेमामालिनी जी।

श्रीमती हेमामालिनी (मथुरा): अध्यक्ष महोदय, बहुत-बहुत धन्यवाद। भारतीय संस्कृति में शिक्षा को बहुत महत्व दिया गया है। जिस देश की जनता शिक्षित होती है, वहाँ की तरक्की जरूर होगी। मैं कहना चाहती हूँ कि आजादी के 62 सालों के बाद ही सही, वर्ष 2009 में शिक्षा का अधिकार, राइट टू एजुकेशन कानून लागू किया गया। इसकी वजह से स्कूल्स की संख्या बढ़ी और शिक्षकों की नियुक्ति हुई। शौचालय और खेल का मैदान होने की वजह से काफी बच्चे सरकारी स्कूल्स में आने लगे। आज की स्थिति ऐसी है कि बच्चों का नामांकन 60 परसेंट से भी कम है। बच्चे स्कूलों में नहीं आ पा रहे हैं।

मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद करती हूँ कि उनकी पहल से केन्द्र सरकार ने एकीकृत शिक्षा योजना, इंटीग्रेटेड एजुकेशन स्कीम लागू की है। इससे इसमें बहुत सुधार हुआ, फिर भी राज्य सरकार की लापरवाही की वजह से केन्द्र सरकार की यह योजना सही ढंग से लागू नहीं हो पा रही है। मैं कई राज्यों में देख रही हूँ, जैसे राजस्थान, मध्य प्रदेश, ओडिशा और उत्तर प्रदेश में, मेरे संसदीय क्षेत्र में भी कई जगह यह देखने को मिला कि एक बिल्डिंग के अंदर 4-5 स्कूल्स चलते हैं। यहाँ 30-35 स्टूडेंट्स के बीच में एक शिक्षक होना चाहिए, लेकिन 100 बच्चों के बीच में 1 ही शिक्षक होता है। कहीं-कहीं ऐसा है कि शिक्षक है, तो छात्रा नहीं है और कहीं छात्रा है, तो शिक्षक नहीं है।

(1245/NK/PS)

सही ढंग से बच्चों के लिए फेसिलिटी नहीं है। आज के दिन हमें देखने को मिल रहा है कि आज भी कई जगह पेड़ के नीचे स्कूल चल रहे हैं जिसकी वजह से हमारे गरीब और ग्रामीण बच्चों को क्वालिटी एजुकेशन नहीं मिल पा रही है। मैं कहना चाहती हूँ कि हायर एजुकेशन में क्वालिटी एजुकेशन इम्प्रूव करने के लिए पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप लागू किया गया है, वैसे ही स्कूली शिक्षा में भी क्वालिटी एजुकेशन उपलब्ध कराने के लिए पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप लागू करने की मांग केन्द्र सरकार से कर रही हूँ। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष: श्री कुलदीप राय शर्मा और कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल को श्रीमती हेमा मालिनी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री अजय निषाद (मुजफ्फरपुर): अध्यक्ष महोदय, हमारा संसदीय क्षेत्र मुजफ्फरपुर कृषि प्रधान इलाका है। मुजफ्फरपुर की अस्सी प्रतिशत आबादी कृषि पर निर्भर है। आजादी के 70-72 वर्षों के बाद भी पूरे जिले में किसानों की स्थिति संतोषजनक नहीं है। किसानों की फसलें घोड़परास, बनहिया सुअर और नीलगाय द्वारा बर्बाद कर दी जाती है, जिसका खामियाजा किसानों को भुगतना पड़ता है। सिंचाई की पर्याप्त व्यवस्था नहीं है।

हालांकि प्रधान मंत्री जी एवं मुख्य मंत्री जी के सहयोग से बिजली खेतों तक जानी शुरू हो गयी है लेकिन इसमें तेजी लाने की जरूरत है। मुख्य मंत्री जी के जल जीवन और हरियाली योजना से किसानों को लाभ मिलने की संभावना है।

हमारे प्रधान मंत्री जी की नीति और नियत दोनों साफ है। प्रधान मंत्री जी सार्वजनिक मंच से कहते हैं कि हम किसानों की आय को दोगुना करेंगे। किसानों को इस पर भरोसा भी है। प्रधान मंत्री जी जो बोलते हैं उसे पूरा करते हैं।

मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ कि राष्ट्रीय बीज निगम का विस्तार किया जाए और इसके साथ ही घोड़परास, सुअर और नीलगाय द्वारा फसलों की क्षति को रोकने के लिए सरकार कारगर कदम उठाए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष: कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल को श्री अजय निषाद द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRI NAKUL KAMAL NATH (CHHINDWARA): Through you, hon. Speaker, Sir, I would like to ask the hon. Minister of Railways about the status of releasing the share of funds of Rs. 12.5 crore from the Department of Railways for the purpose of construction of a railway overbridge in the city of Chhindwara. The purpose of my asking for such a small amount is that the construction of 2000-beds super-speciality hospital has just started and if there is any delay in the construction of this railway overbridge, the construction of the said super-speciality hospital will also be delayed.

My second question to the hon. Minister of Railways is regarding the status of budget allocation of Rs. 4800 crore for the construction of a broad gauge railway line of 280 kilometres in length, between Chhindwara and Sagar, to strengthen the railway network between these two major districts of Madhya Pradesh.

SHRI H. VASANTHAKUMAR (KANNIYAKUMARI): Hon. Speaker, Sir, I urge upon the Government to ban the online games such as Blue Whale, PUBG, that is, Player Unknown's Battle Grounds and Rummy.

The PUBG was launched in the year 2017 and has garnered a huge global following across PCs, consoles and mobile platforms. By last December, it had

200 million mobile downloads alone. A few cities in the Indian States have already banned the game, citing concerns that it was making player more violent and it also caused distraction among students from their studies.

Many parents complained that computer games have no value in their children's study and on the contrary, those online games have produced a lot of negative effects on their mental and physical development. Such a behaviour will lead them spending most of their leisure time in playing computer games. Consequently, they will have minimal or almost no physical activity. This will lead to numerous health issues such as obesity, cardiac problem, and psychological disturbances, etc. Horrible images infiltrate their mind and cause adverse effects.

(1250/SK/RC)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, अगर किसी को पढ़कर बोलना है तो वह घर पर एक्सरसाइज करे कि मेरा काम एक मिनट में निपट रहा है या नहीं निपट रहा है।

SHRI H. VASANTHAKUMAR (KANNIYAKUMARI): Sir, I would request the Government to ban online games. It is spoiling the future of India. For instance, not long ago, a game by the name Blue-Shark was shared on online platforms in which, the gamer had to go through various self-destructive actions and after successfully completing all the levels, the final one would lead to the suicide. This crazy game had taken lives of more than 100 adolescents all over the world. Please ban the online games for the sake of future of our youngsters.

माननीय अध्यक्ष: श्री कुलदीप राय शर्मा को श्री एच. वसंतकुमार द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRI T. R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): Sir, in a recent statement, my leader, Dr. M.K. Stalin has pleaded with the Government of India to see the plight of engineers, scientists and IT graduates. They have applied for 549 posts of Scavengers in Coimbatore Municipality recently.

The IT sector is the largest employer which has accommodated four million employees directly, and indirectly it employs 10 million employees. So, 14 million employees are earning their livelihood. In 2017-18, the export was at the level of 126 billion dollars. In 2018-19, it was 137 billion dollars. So, the growth of IT sector has gone to the extent of 181 billion dollars. It is a very important industry. Is it not necessary for the Government of India to come

forward and see that proper solace is given to the IT sector people as well as IT graduates?

Now what is happening is that in Cognizant Technology layoffs are going on. About 13000 employees are going to lose their jobs. In Infosys, 12000 employees are going to lose their jobs. So lay offs are going on day-by-day. It is reported that within a quarter, 40,000 IT employees would lose their jobs ...(*Interruptions*). Sir, this is not fair. It is because of my friend's mistake, I should not be punished like this. You asked me to stand up and speak. I stood up but there was no mike. So, I could not speak initially. That is why, you have punished me for half-an-hour to one hour. That is not a problem.

I can only prevail upon your goodself to direct the Government of India for giving some solace to the IT sector because it is contributing to the development of this country and at the same time it is contributing to our GDP growth. Now the GDP has come down to the level of 4.5 per cent from 8 per cent. Yesterday, the House discussed this matter. My only request is to kindly ask the Government of India to bring out a White Paper on this issue so that the House can discuss this matter threadbare.

माननीय अध्यक्ष: श्री कुलदीप राय शर्मा को श्री टी.आर. बालू द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Sir, on 2nd November, 2018, the Cabinet Committee on Economic Affairs had taken a decision to procure 100 per cent jute bags for packaging food grains. Now, the Jute Commissioners have failed to implement this policy of the Central Government. Therefore, the jute industry is suffering and its workers are going out of employment.

Recently, what has happened is that the Food Ministry has issued a direction that two lakh bales of plastic bags would be procured.

(1255/MK/SNB)

One bale is equal to 500 plastic bags which means 10,000 crore plastic bags would be utilised for the procurement of these crops instead of jute bags. Therefore, the jute industry would suffer another setback.

Sir, the point that I wish to make is that when the Central Government has banned the use of any plastic anywhere, how can the Food Ministry issue such a direction for utilisation of plastic bags for procurement? Secondly, I would like to know if this approval has been given by the Cabinet Committee because the

decision of the Cabinet Committee cannot be superseded by any Ministry. I would like to request the Government, through you, that if the policy on plastic is not implemented cent per cent, then one jute industry after another would close down and thousands of workers, especially in the districts of Hooghly and in the district of North 24 Parganas would be out of employment.

Therefore, through you, I would like to request the Central Government that the bales of plastic bags which have been ordered may kindly be cancelled and jute bags order should be placed instead.

माननीय अध्यक्ष: प्रो. सौगत राय को श्री कल्याण बनर्जी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री विनायक भाउराव राऊत (रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग): धन्यवाद अध्यक्ष महोदय, मैं एक महत्वपूर्ण विषय आपकी अनुमति से इस सभागृह में रखना चाहता हूँ और इस विषय पर माननीय वित्त मंत्री जी का जो स्पष्टीकरण है, वह हमें मिले, ऐसी मैं अपेक्षा करता हूँ। केंद्र सरकार के माध्यम से महाराष्ट्र के कई विकासात्मक काम करने के लिए, जैसे बुलेट ट्रेन और मेट्रो ट्रेन आदि के लिए केंद्र सरकार के माध्यम से 40 हजार करोड़ रुपये की धनराशि राज्य सरकार को दी गई थी। ... (व्यवधान) यह धनराशि बिना खर्च किए वापस कर दी गई। यह जानकारी हम नहीं, इस सभागृह के एक वरिष्ठ नेता, इस सभागृह के एक सदस्य और पूर्व केंद्रीय मंत्री जिनका नाम ... (Not recorded) ने दिया। उन्होंने मीडिया को तीन-तीन बार इसकी जानकारी दी है। उन्होंने स्पष्ट कहा है कि 40 हजार करोड़ रुपये को वापिस करने के लिए ... (Not recorded) बने थे। हमारा यह जानने का अधिकार है कि यदि केंद्र सरकार ने ऐसी निधि दी है और महाराष्ट्र सरकार के उस समय के मुख्य मंत्री ने उस राशि को वापिस किया है या नहीं, इसका जवाब हमें मिलना चाहिए, इसकी जानकारी हमें मिलनी चाहिए। ... (व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): धन्यवाद अध्यक्ष महोदय, मुझे आपका प्रोटेक्शन चाहिए। जब संविधान बना तो संविधान के अनुच्छेद 105 और 105 (2) में प्रावधान है कि सदन में जो भी चर्चा होगी उसकी प्रोपर रिपोर्टिंग होगी और कोई भी सदस्य बिना किसी भय और पक्षपात के अपनी बातें रखेगा। ... (व्यवधान)

SHRI K. MURALEEDHARAN (VADAKARA): Sir, we are not getting the translation.

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): लेकिन, जिस समय यह अनुच्छेद 105 बना, उस समय सोशल मीडिया और ब्रेकिंग न्यूज नहीं थी। मैं कल जीडीपी पर चर्चा कर रहा था और जीडीपी पर चर्चा करते हुए मैंने साइमन कजनेट्स, जिन्होंने 1934 में जीडीपी बनाया था, उनकी रिपोर्ट कोट की कि वे खुद ही अपनी जीडीपी से संतुष्ट नहीं हैं। पूरी दुनिया में इसके ऊपर चर्चा चल रही है। मैं एक रिपोर्ट लेकर आया हूँ। आमर्त्य सेन, प्रो. जोसेफ स्टीगलिट्ज और जीन पॉल की वर्ष 2008 में फ्रांस के राष्ट्रपति सरकोजी साहब ने कमेटी बनाई थी। आमर्त्य सेन तो कांग्रेस के ही प्रवक्ता माने जाते हैं, उनको नोबेल पुरस्कार मिला हुआ है, महान अर्थशास्त्री भी हैं। इन लोगों ने अपनी रिपोर्ट में वही बातें कहीं जो साइमन कजनेट्स ने 1934 में कही थीं कि जीडीपी कोई पैमाना नहीं है। इसके कारण वर्ष 2011 में यू.एन. का एक कन्वेंशन हुआ था। ओईसीडी की एक रिपोर्ट है, जो इसी के नेतृत्व में चल रहा है। मैंने यह बात बहुत प्रमाण के साथ कही थी।

(1300/RPS/NKL)

जिसको जीडीपी मानना है, वह जीडीपी को माने। जिनको हैप्पीनेस इंडेक्स मानना है, जिनको डेवलपमेंट मानना है, जिनको गांव, गरीब या किसान को मानना है, वह उनको माने। जिनको अमेरिका मानना है, मैं आपको बताऊं कि आईएमएफ और वर्ल्ड बैंक इस आधार पर बने कि डॉलर और गोल्ड के आधार पर कंट्रीज तय होंगी। 1997 में आईएमएफ ने गोल्ड को छोड़कर, डॉलर की कन्वर्टिबिलिटी स्वीकार कर ली। मैंने अपनी सारी बातें तर्क के साथ रखी थीं, लेकिन मेरी बातों को मीडिया ने, खासकर सोशल मीडिया में मुझे, मेरी मां को, मेरे पिताजी को व्यक्तिगत तौर पर इतनी गालियां दी गईं। मेरा आपके माध्यम से सरकार से आग्रह है कि इस सदन में बोलने में इस तरह की जो घटना होती है, सोशल मीडिया को बैन करने के लिए या ऐसी एक्टिविटी के लिए कानून बनाना चाहिए। मेरा आपसे आग्रह है कि इस तरह की जो भी कार्रवाई होती है, उसके आधार पर चाहे सोशल मीडिया हो, चाहे ब्रेकिंग न्यूज हो, चाहे प्रिंट मीडिया हो, इलेक्ट्रॉनिक मीडिया हो, उन पर रोक के लिए, आप हमारे कस्टोडियन और गार्जियन होने के नाते, क्योंकि आप संसद के गार्जियन हैं, आपको इस तरह से कोई कार्रवाई करनी चाहिए। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष: श्री सुधीर गुप्ता, श्री रोड़मल नागर, श्री गोपाल शेड्डी, श्री राजेन्द्र अग्रवाल एवं श्री दुष्यंत सिंह को डॉ. निशिकांत दुबे द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री वीरेन्द्र सिंह (बलिया): अध्यक्ष जी, मैं निशिकांत जी की इस बात का पूरी तरह समर्थन करता हूं कि उनके अधिकारों के, हम लोगों के अधिकारों के आप संरक्षक हैं। निशिकांत जी ने सोशल मीडिया के बारे में जो सवाल उठाया है और मैं एक किसान हूं, मैं जीडीपी को नहीं मानता हूं, जिसकी जो मर्जी हो, जाकर करे। मैं जानता हूं कि जीडीपी हमारे गांव और किसान का पैमाना तय नहीं करती है। निशिकांत जी के साथ जो अत्याचार हुआ है, अध्यक्ष जी, मैं आपसे प्रार्थना करता हूं कि आप उनके अधिकारों के, हम लोगों के अधिकारों के संरक्षक हैं, इस पर जरूर कार्रवाई करने की कृपा करें।

माननीय अध्यक्ष: डॉ. संजय जायसवाल को श्री वीरेन्द्र सिंह द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRI Y. S. AVINASH REDDY (KADAPA): Thank you, Sir, for giving me this opportunity. Through you, I would like to draw the attention of this House regarding the problems being faced by the people of seven villages, Kotala, Kanampalli, Mabbuchintalapalli, Bhoomayyagaripalli, Rachakuntapalli, Tummalapalle, and Velpula, which fall under my Parliamentary constituency.

Sir, due to non-fulfilment of the standards in the construction of tailings pond of Uranium Corporation of India Limited, it is posing serious threat to the human and animal habitations, leading to environmental imbalance in the area. Air, water, and land around Uranium Corporation of India Limited project have

got severely contaminated. The people of the said villages have been suffering from a lot of skin diseases, joint pains and problems related to pregnancy failures. Goats, buffalos, cows and other animals in these villages have also been suffering and dying as well. The crop yield in these villages has considerably reduced, and in some cases, the entire crop is getting spoiled due to contamination. Due to improper construction of tailings pond, the chemical waste, that is coming into the tailings pond, is getting penetrated into the soil and water. The uranium content in the sample of water is found to be 400 parts per million, whereas the permissible level is only 30-60 parts per million.

Sir, I have written several representations to the CMD, UCIL and to the hon. Prime Minister of India as well. Keeping in view the environmental problems being caused by UCIL, I request the hon. Prime Minister, through you, Sir, to take this matter very seriously and safeguard the lives of the people and animals in these villages, by directing the UCIL authorities to reconstruct the tailings pond, address all the issues relating to crop loss and health, and ensure that permanent measures are taken to protect the people and animals from these hazardous effects. Sir, better late than never. If the problem is not addressed now, it will become a disaster. So, I request the Government of India to wake up on this issue and protect us. Thank you.

श्रीमती जसकौर मीना (दौसा): अध्यक्ष जी, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ कि आपने मुझे एक अति महत्वपूर्ण मुद्दे को सदन में उठाने का मौका दिया है।

हम कई दिनों से देख रहे हैं कि पत्र-पत्रिकाओं में आरक्षण को लेकर क्रीमी लेयर की चर्चा की जा रही है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूँ कि जनजाति और अनुसूचित जातियों में शिक्षित बेरोजगारों में बहुत बड़ा असंतोष है, जिसका प्रमुख कारण है कि हमारी केन्द्र सरकार और राज्य सरकारें विभिन्न पदों में रिक्तियों को भरती नहीं हैं। आज भी जो हमारा आरक्षण का अधिकार केन्द्र में 7.5 प्रतिशत है, उस अधिकार में केवल 4.5 पद ही भरे हुए हैं। ऐसी परिस्थिति में हम कैसे इस बात को स्वीकार करें? कांग्रेस सरकारों ने और कांग्रेस के कार्यकर्ताओं ने अभी से कहना चालू कर दिया है कि भारतीय जनता पार्टी अनुसूचित जाति-जनजाति की क्रीमी लेयर को खत्म करेगी और उसके कारण इन जातियों में बड़ा भारी असंतोष है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूँ कि राजस्थान, मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़, झारखण्ड और महाराष्ट्र के बहुत बड़े भाग में अनुसूचित जातियाँ और अनुसूचित जनजातियाँ हैं।

(1305/IND/KKD)

दिल्ली में भी अनुसूचित जाति बहुत ज्यादा संख्या में हैं। ऐसी स्थिति में सबके मन में यह भ्रम है कि कहीं ऐसा न हो कि सरकार कोर्ट के माध्यम से या किसी अन्य प्रयास के माध्यम से क्रीमी

लेयर की छंटनी कर इनमें असंतोष पैदा कर दे। मैं आपके माध्यम से इस दुष्प्रचार को दिखाना चाहती हूँ और कहना चाहती हूँ कि मैं स्वयं अनुसूचित जनजाति से हूँ। मैं न स्कूल और न कालेज पढ़ी, लेकिन उसके बावजूद भी आप लोगों की संगत के कारण हम कुछ सुधार कर पाए हैं। ऐसी परिस्थिति में अब यदि यह हथौड़ा चलता है, तो निःसंदेह बहुत गलत होगा। मैं बार-बार अपने लोगों को समझाती हूँ। मैंने अपने क्षेत्र के लोगों को भी समझाया है, साथियों को भी समझाया है, कर्मचारियों को भी समझाया है और कहा है कि विचारधारा से जुड़ी हमारी भारतीय जनता पार्टी कभी भी अहित नहीं करेगी। ऐसी परिस्थिति में कांग्रेस का यह षड्यंत्र कहीं हमारे बीच मतभेद पैदा न कर दे।

श्रीमती शताब्दी राय (बनर्जी) (बीरभूम): अध्यक्ष जी, आप हैं, इसलिए हमें बोलने का मौका मिल रहा है। मैं एसईसीसी सर्वे के बारे में बोलना चाहती हूँ। सभी सरकारें गरीब लोगों को सोशल सपोर्ट देना चाहती हैं, लेकिन यह कार्य बीपीएल कार्ड के जरिये ही हो सकता है। यदि जरूरतमंद लोगों का बीपीएल कार्ड न बन पाए, तो फिर किसी प्रकार की सुविधा चाहे मेडिकल हो, फिजिकल हो या फाइनेंशियल हो, किसी प्रकार की सहायता इन लोगों को नहीं मिल पाती है। जैसे वर्ष 2011 में यह पोर्टल खुला था, जिसके अंतर्गत प्रधान मंत्री आवास योजना के तहत घर भी मिलते थे, उस समय बहुत लोगों को फायदा हुआ था। आज 2019 में उन लोगों का ही नाम आ रहा है, जिनके बीपीएल कार्ड बने हुए हैं और जो लोग डिज़र्व करते हैं, उन्हें इन योजनाओं का लाभ नहीं मिल रहा है। मैं आपके माध्यम से रिक्वेस्ट करना चाहती हूँ कि यदि एसईसीसी यह पोर्टल फिर से खोल दे, तो डिज़र्विंग फैमिलीज का नाम बीपीएल में आ जाए, तो सभी योजनाओं का लाभ उन्हें मिल सकेगा।

माननीय अध्यक्ष : श्री कुलदीप राय शर्मा को श्रीमती शताब्दी राय द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्रीमती मीनाक्षी लेखी (नई दिल्ली): अध्यक्ष जी, आपने मुझे बहुत महत्वपूर्ण मुद्दे पर बोलने का मौका दिया है। आज वर्ल्ड डिसेबिलिटी डे है और मुझे लगता है कि इस दिन पॉलिसी इंटरवेंशन की आवश्यकता है और पालिसी इंटरवेंशन में मुझे प्वाइंटेड तरीके से असिस्टिव टेक्नोलॉजीज के बारे में कुछ कहना है। असिस्टिव टेक्नोलॉजी सबसे अधिक महत्व का विषय है। एडल्ट डायपर्स और अन्य ऐसा सामान है, जिसकी आवश्यकता पड़ती है और उम्र बढ़ने पर भी इन चीजों की जरूरत पड़ती है। दुख का विषय यह है कि हम ऐसी ज्यादातर चीजें इम्पोर्ट कर रहे हैं। हमारी कानपुर बेस्ड कम्पनी इसमें आज भी अच्छा काम कर रही है लेकिन इसकी जरूरत कहीं अधिक है। जरूरत अधिक होने के कारण मेरा मानना है कि मेक इन इंडिया के तहत यदि हम एमएसएमई सैक्टर, स्किल इंडिया और हैल्थ मिनिस्ट्री की तमाम योजनाओं को एक हार्मोनियस तरीके से आपस में मिलाएं और एक ग्रुप ज्वाइंट सैक्रेटरीज का बनाएं, तो उसके कारण न केवल भारत अपनी भरपाई कर पाएगा, बल्कि विदेशों में भी इस सामान का निर्यात कर पाएगा और सबसे बड़ी दिक्कत असिस्टिव टेक्नोलॉजी के स्टैंडर्डाइजेशन प्रोसेस की है। बीआईएस जैसी एजेंसी को इसकी असिस्टेंस के लिए लगाया जाए और उसकी स्टैंडर्डाइजेशन के लिए और टेक्नोलॉजी इंटरवेंशन के माध्यम से, आर एंड डी के माध्यम से हमें आईआईटी और ऐसे किसी संस्थान को काम देना चाहिए। नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ डिजाइन का बिल पिछले हफ्ते ही आया है। मेरा मानना है कि नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ डिजाइन में किसी एक

इंस्टीट्यूट को रिकग्नाइज करके असिस्टिव टेक्नोलॉजी की यूनीवर्सल डिजाइनिंग पर काम किया जाना चाहिए और भारत इसमें बहुत तरक्की कर सकता है और पूरी दुनिया की जरूरत को भी पूरा कर सकता है।

माननीय अध्यक्ष : श्री कुलदीप राय शर्मा, डॉ. निशिकांत दुबे, श्री सुधीर गुप्ता और श्री रोड़मल नागर को श्रीमती मीनाक्षी लेखी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

DR. UMESH G. JADHAV (GULBARGA): Hon. Speaker, Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity to speak during *Zero Hour*.

Today is World Disability Day. कल सारा सदन हैदराबाद की दुर्घटना के बारे में चर्चा कर रहा था। उसी दिन मेरे संसदीय क्षेत्र गुलबर्गा में याकापुर विलेज, चिनचोली तालुका में एक इंटेलेक्चुअल डिसेबल्ड आठ साल की लड़की का रेप करने के बाद उसका मर्डर किया गया है। मैं इस घटना की निंदा करता हूं वहां गैरकानूनी तरीके से बहुत ज्यादा शराब बिक रही है और अत्याचार हो रहे हैं। मैं आपसे रिक्वेस्ट करता हूं कि आप डायरेक्शन दें कि इस संबंध में और कड़ा कानून बनाया जाए और ऐसे दुष्ट लोगों को कड़ी से कड़ी सजा दी जाए।

माननीय अध्यक्ष : श्री सुधीर गुप्ता और श्री रोड़मल नागर को डॉ. उमेश जी. जाधव द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

(1310/RP/RAJ)

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMTHITTA): Sir, the breach of security at Shrimati Priyanka Gandhi's residence on 25th November, 2019, is a matter of serious concern. When SPG cover was withdrawn, the Government claimed that they are protected with a surplus category and provided more security personnel. If it is true, how can seven persons in a car, without any security check, ram into the House?

Sir, I urge the Government not to play politics over the security of the family who paid this country with the lives of two Prime Ministers under Independent India, and the same family continues to face the highest security threat in this country. ...(*Interruptions*)

श्री राजू बिष्ट (दार्जिलिंग): सर, हाल ही में 29 तारीख को दार्जिलिंग में हमारी एलायंस पार्टी के 14 कार्यकर्ताओं को बिना कारण पुलिस पकड़ कर जेल ले गई। उनको पकड़ने से पहले उनसे प्लेन पेपर पर साइन कराया गया।... (व्यवधान) मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि मैंने यह संविधान बहुत अच्छी तरह से पढ़ा है।... (व्यवधान) यह हम सभी को बहुत अधिकार देता है, लेकिन मुझे बहुत दुःख के साथ कहना पड़ रहा है कि भारत का संविधान आज बंगाल में लागू नहीं है।... (व्यवधान) मैं इसकी एक कॉपी मुख्य मंत्री जी को भी भेजना चाह रहा हूं।... (व्यवधान) मैं आपके माध्यम से यह चाहता हूं।... (व्यवधान) दीदी, मैं कभी... (कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।) नहीं बोलूंगा।

सर, सिर्फ पुलिस के आतंक के कारण आज पांच हजार युवा जंगल में रहने को मजबूर हैं और टीएमसी पुलिस को यह करने के लिए बढ़ावा देती है। मैं चाहता हूँ कि आप एक कमेटी का गठन करें और बंगाल का पूरा फेथ सदन के सामने रखें, जिससे हमारे लोगों को न्याय मिले...(व्यवधान) अभी तक भाजपा के डेढ़ सौ से ज्यादा कार्यकर्ताओं की मृत्यु हो चुकी है...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री रोडमल नागर और श्री सुधीर गुप्ता को श्री राजू बिष्ट द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

ऐसे विषय आते हैं, मैंने दूसरे माननीय सदस्य को बुला लिया है।

SHRI C.N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI): Hon. Speaker, Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity. Tribal inhabitants on Jawadhu Hill in Tiruvannamalai Constituency of Tamil Nadu have been waiting for many years to get land *patta* of their homes and cultivation fields. There is an inordinate delay in getting clearance from forest authorities to build roads to their villages in most of the areas. They are also deprived of health, sanitation, education and piped drinking water benefits.

Therefore, attention of the Government, through this House, is urgently drawn for an overall development of around one lakh tribal population of Jawadhu Hill.

श्री खगेन मुर्मु (माल्दहा उत्तर) : सर, मैं पश्चिम बंगाल के माल्दहा लोक सभा क्षेत्र से चुन कर यहां आया हूँ। मेरे लोक सभा क्षेत्र में स्वास्थ्य सेवाओं का घोर अभाव है। स्वास्थ्य सेवाओं की समुचित व्यवस्था नहीं होने के कारण मेरे क्षेत्र की आम जनता को काफी मुश्किलों का सामना करना पड़ता है। समुचित इलाज के अभाव में अनेक बीमारियों के इलाज के लिए हमारे क्षेत्र की जनता को बाहर के क्षेत्रों में जाना पड़ता है, इसके कारण उन्हें बहुत परेशानी होती है। मेरे क्षेत्र में केवल मालदा मेडिकल कॉलेज है, मगर वहां भी स्वास्थ्य सेवाओं का अभाव है। राज्य सरकार मेरे लोक सभा क्षेत्र के साथ ही राज्य की स्वास्थ्य सुविधाओं के प्रति हमेशा ही लापरवाह रही है। मालदा मेडिकल कॉलेज में उपकरण से लेकर ढांचागत व्यवस्था का नितांत अभाव है।

अतः मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करना चाहता हूँ कि मेरे लोक सभा क्षेत्र की जनता को हो रही परेशानियों को ध्यान में रखते हुए, बेहतर स्वास्थ्य सेवाएं उपलब्ध कराने की कृपा करें। मेरे लोक सभा क्षेत्र में एम्स अस्पताल का निर्माण किया जाए ताकि मेरे लोक सभा क्षेत्र के साथ-साथ अन्य आठ दस लोक सभा क्षेत्रों, बिहार एवं झारखंड राज्यों की जनता भी इससे लाभान्वित हो सके।

(1315/VB/RCP)

डॉ. एस.टी. हसन (मुरादाबाद): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान एक छोटी-सी, लेकिन बहुत ही महत्वपूर्ण समस्या की ओर दिलाना चाहता हूँ।

मुरादाबाद से काशीपुर मार्ग पर जो हाइवे है, वह पौड़ी-गढ़वाल तक जाता है। इसी हाइवे पर कार्बेट नेशनल पार्क भी स्थित है। यहाँ पर हजारों पर्यटक आते हैं। इस मार्ग पर, डेला नदी के ऊपर एक बहुत ही पुराना पुल बना हुआ है, जो बहुत संकरा है। इस पर वन-वे ट्रैफिक चलता है। ऊपरवाला न करे, इस पर किसी भी दिन हादसा हो सकता है। पर्यटक आते हैं, इस मार्ग पर जाम लग जाता है। कार्बेट पार्क जाने में बहुत परेशानी होती है। हो सकता है कि इस सदन के बहुत-से लोग इस पुल से गुजरे होंगे।

आपके माध्यम से सरकार से मेरी दरखास्त है कि इस छोटी-सी समस्या पर ध्यान देते हुए, यह बड़ा काम करा दें।

SHRI M. SELVARAJ (NAGAPATTINAM): Hon. Speaker, Sir, for the last four days, there was continuous rainfall in Tamil Nadu, particularly in the southern part and in the coastal areas. Sir, 17 districts have been affected by heavy rainfall including Nagapattinam, Tiruvarur, Thanjavur, Ramanathapuram, Pudukkottai, and Sriperumbudur.

Due to continuous rainfall, rainwater submerged the agricultural land causing heavy damage to the farmers. Paddy crops, sugarcane, banana, and other crops were completely damaged. Lakhs of huts are under water. A lot of houses are damaged. There are a few deaths due to water and wall collapses also.

Last year also, Gaja cyclone devastated the Cauvery Delta causing huge losses to the poor farmers. The poor farmers could not get compensation and crop insurance claims for the last year's cyclone.

So, I urge upon the Union Government to take necessary steps to immediately release the compensation and the crop insurance claims.

Thank you, Sir.

SHRI MARGANI BHARAT (RAJAHMUNDRY): Thank you so much, Speaker, Sir. Yesterday, we happened to discuss regarding molestation of women and sexual assault on women. Yesterday, we held a rally in our constituency in Rajahmundry. Almost 10,000 students came on the roads. They were raising slogans. They had a lot of agony and pain. We all know that recently in Hyderabad, a veterinary doctor was molested and she was brutally murdered.

HON. SPEAKER: Shrimati Mahua Moitra.

SHRI MARGANI BHARAT (RAJAHMUNDRY): Sir, let me complete. Give me one minute to speak.

माननीय अध्यक्ष: आप जिस विषय पर बोल रहे हैं, उस पर चर्चा हो गई है। आप नया विषय उठाएँ।
SHRI MARGANI BHARAT (RAJAHMUNDRY): Sir, I would like to give a small suggestion in this regard. The Nirbhaya Act, the most draconian law, has failed to act as a deterrent against such heinous crimes against women. In 2013, Section 376 A, a new Section, was added in the Act. I would request the hon. Minister and the Government of India to aggressively implement the stringent laws. It is because these days we have been seeing across the country that 99 per cent of the cases are not completely coming into existence. Women have to be protected. Thank you.

SHRIMATI MAHUA MOITRA (KRISHNANAGAR): Thank you, Mr. Speaker, Sir. Firstly, I think the BJP Government has done a stellar job of bringing down the VIP culture that was prevalent in India. Given that the prevalence of VIP culture has gone down, unfortunately I would like to bring to the attention of this House a very unfortunate incident that happened, and incidents which are still happening, in Delhi.

On Diwali night, I was driving home on Siri Fort Road. There was a Mercedes-Maybach car No. DL8CAP 0353. It was planked ahead and in the back by two Gypsy cars which had 'escort vehicle' written on them. There were four or five safari-suited PSOs with walkies-talkies and they pushed my car on the side of the road. There was nothing I could do.

(1320/SMN/KDS)

In the Supreme Court Judgement of Abhay Singh Vs. State of U.P, the unauthorised use of sirens and uniformed escorts has been completely prohibited. Failure to prosecute this is a contempt of court.

So, I would really urge this Government to make the Delhi Police to ensure that this kind of unauthorised use of escort vehicles and PSOs within the National Capital Territory of Delhi is stopped with immediate effect.

Thank you.

SHRI GAJANAN KIRTIKAR (MUMBAI NORTH-WEST): Sir, there is a Juhu wireless transmission station in 500 yards aerial radius in my constituency at Juhu Vile Parle, Mumbai. There is a wireless transmission station of defence authority. It is a military signalling station of British Era. But for a small 500 yards area under military authorities, the surrounding entire land is either private land or leased land. The entire area is thickly inhabited by huge civilian population,

surrounded by a number of old buildings, high rise buildings, schools, colleges, hospitals, etc. Residents of this area are suffering for the last ten years as reconstruction or repair of their dilapidated buildings has been suddenly stopped by the military authorities.

Thousands of residents have been shifted temporarily. Many buildings and slum clusters legally exist with CC under re-development. They have lost their permanent residency. Though we, the public representatives and other individuals, have placed this issue before the defence authorities for redressal, they have remained silent.

With the modern technologies and topographies, satellite signalling do not hamper by the height of the surrounding building. This signalling station is more often used for the club as well as for marriage and other functions. Hence, restriction imposed by the military authority holds no ground at all. Since majority of the buildings around this area are very old and in a dilapidated condition, those require urgent repairs, restoration and maintenance.

I urge upon the Defence Minister to intervene and lift the restrictions forthwith. Thank you.

माननीय अध्यक्ष: श्री अरविंद सावंत, श्री राहुल रमेश शेवाले, डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे और श्री विनायक भाऊराव राऊत को श्री गजानन कीर्तिकर द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRI ANUBHAV MOHANTY (KENDRAPARA): Sir, Ministry of Environment, Forest and Climate Change had issued a 'stop work order' on the Polavaram Project to the Government of Andhra Pradesh vide their letter dated 08th February, 2011 as the environmental clearance was given without conducting the public hearing in the affected areas of Malkangiri district of Odisha. But on the request of the Government of Andhra Pradesh, the Ministry of Environment, Forest and Climate Change had kept the 'stop work order' in abeyance initially for six months and kept on extending it for further six months and thereafter, for one year and finally now, in 2019 has extended the abeyance for two years.

So, the Government of Andhra Pradesh is carrying on the construction work on the Polavaram Project without taking into account the considerations of the Government of Odisha which vide the letters of hon. Chief Minister of Odisha dated 16th September, 2015, 28th November, 2017, 12th July, 2018 and 21st

November, 2018 had been requesting to stop construction on the Polavaram Project immediately.

Sir, if the Polavaram Project is commissioned, many villages of Malkangiri district of Odisha will submerge and the tribals of those villages will have to be relocated. It is my earnest request to the hon. Minister of Environment, Forest and Climate Change and the hon. Prime Minister to please step in and save the villages of Malkangiri before the primitive heritage of these villages are lost.

Thank you so much.

ADV. ADOOR PRAKASH (ATTINGAL): Sir, I would like to draw the attention of the Government towards the issues of coir workers in Kerala.

Kerala is the home of Indian coir industry. More than 3.5 lakh women workers are engaged in coir industry in Kerala. Kerala accounts for 80 per cent of the country's coir export of Rs. 2280 crore.

The main issues being faced by coir workers are the absence of regular employment and very low wages.

(1325/MMN/MM)

The Government should take measures to ensure that the coir workers get 300 days employment in a year. The coir workers are getting daily wages of Rs.300-350 only. They are struggling for their survival.

I request the Government to provide a firm financial assistance to the State of Kerala for implementing wage revision and for providing regular employment to the coir workers. Coir industry is facing a crisis and more supportive measures are required. There is a global trend of shifting towards eco-friendly products. The Government should take measures to explore more global markets and to increase the export of coir products. The Government should implement a Special Financial Assistance Scheme for the benefit of the coir workers. Thank you, Sir.

DR. T. SUMATHY ALIAS THAMIZHACHI THANGAPANDIAN (CHENNAI SOUTH): Thank you very much, hon. Speaker, Sir, for having allowed me to raise an issue of public importance, especially, regarding the pedestrians of my South Chennai Constituency.

The Chennai metropolitan city is already bursting with a population of one crore people. Leave alone the floating population, it is bursting at the seams.

Today, being the World Disabled Day, there is a need for the construction of skywalks and foot-over-bridges with travellers as well as ramps, which is the need of the hour. Now, according to a data with the Regional Transport Office, an average of 3,000 new vehicles are hitting the city roads every month. My South Chennai constituency forms the major part of the metro city but it is very badly affected with traffic congestion, aging infrastructure and pedestrian-vehicular conflicts. So, I would like the Union Government to give a thrust on taking up the Smart City Project and to construct several skywalks and foot-over-bridges so as to make life easier for the pedestrians as well as for the physically challenged people.

The Chennai Metropolitan Development Authority is all set to draw up a Third Master Plan for the Chennai metropolitan area whose size would increase seven-folds. In these circumstances, I urge the Union Government to take necessary steps to expedite the sanction and construction of skywalks and foot-over-bridges with escalators as well as ramps which would ease the life of the physically challenged people. Thank you very much.

श्री अरविंद धर्मापुरी (निजामाबाद): अध्यक्ष जी, बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं एक गम्भीर और विचित्र विषय इस सदन के सामने रखना चाहता हूँ। तेलंगाना में पिछले दो महीने से आरटीसी के 49 हजार इम्प्लॉयी स्ट्राइक पर थे। उस स्ट्राइक को कॉल-ऑफ किया गया। लेकिन इन दो महीनों में चीफ मिनिस्टर साहब ने तीन-चार बार केबिनेट मीटिंग बुलाकर डिस्ट्रेसफुल स्टेटमेंट दिए, जिसकी वजह से 38 लोगों की मौत हो गयी। इन लोगों ने या तो आत्महत्या की है या डिस्ट्रेस की वजह से हार्ट अटैक आने से इनकी मौत हुई है। दो महीनों के बाद मुख्य मंत्री जी ने एकदम से यू-टर्न लिया और पिछले दो महीनों के दौरान जो वह कह रहे थे कि आरटीसी अब इतिहास है, पांच हजार करोड़ रुपये का इसमें घाटा होता है, हर साल एक हजार करोड़ रुपये का घाटा हो रहा है और इसका हम बर्दन नहीं ले सकते हैं। जब कोर्ट ने कहा कि आप केवल 47 करोड़ रुपये दे दीजिए ताकि आरटीसी चले, उस समय उन्होंने बिलकुल मना कर दिया कि आरटीसी अभी घाटे में है और हम नहीं चला सकते हैं। इस तरह की स्टेटमेंट की वजह से, और उन्होंने यह भी कहा कि 49 हजार इम्प्लॉयी सेल्फ डिसमिस हो गए हैं। सेल्फ डिसमिस कांस्टीट्यूशन में कहा है, यह किसी को पता नहीं है। एकदम से यू-टर्न लेकर और उनको दावत पर बुलाकर कहते हैं कि मैं हजार करोड़ रुपये दूंगा, हर साल हजार करोड़ रुपये दूंगा, आरटीसी को प्रोफिट में लाऊंगा और इम्प्लॉयी के बच्चों की फीस का रीएम्बर्समेंट दूंगा और प्रोविडेंट फण्ड के एरियर्स दूंगा। अगर यह सब करना था तो 40-50 दिन पहले कर देते, इससे 38 लोगों की जान बच सकती थी। अब इसकी जिम्मेदारी किसकी है? इन्होंने एकदम से यू-टर्न ऐसे कैसे ले लिया? इसी तरह से मार्च और अप्रैल में इंटरमीडिएट के 21 बच्चों ने आत्महत्या कर ली। उसका कारण यह है कि ग्लोबरीना कम्पनी को इंटरमीडिएट की आंसरशीट का वैल्युएशन

करने का काम दिया गया, जिनको इसका कोई एक्सपीरियंस नहीं है। जो डिस्टिंक्श स्टूडेंट्स हैं, उनको जीरो दिया गया, फेल कर दिया गया है। सर, यह बहुत ही इम्पोर्टेंट है।

(1330/SJN/VR)

माननीय अध्यक्ष : आप एक साथ दो विषय मत लीजिए। आप एक ही विषय लीजिए।

श्री अरविंद धर्मापुरी (निजामाबाद): महोदय, इसकी जिम्मेदारी कौन लेगा? वे रिवैल्यूएशन के लिए गए, तो उनको नाइंटी प्लस मार्क्स मिले हैं। तब तक वे आत्महत्या कर चुके थे।... (व्यवधान) उसकी जिम्मेदारी कौन लेगा?... (व्यवधान) मुख्य मंत्री जी को छः साल हो गए हैं, वह आफिस नहीं जाते हैं। महाशय जी को कौन बताए कि आफिस तो जाइए और थोड़ा रिव्यू करिए। वह छः सालों से सचिवालय नहीं जा रहे हैं। महिलाओं की जान जा रही है। आपने देखा है कि पिछले तीन-चार दिनों में हैदराबाद में क्या हुआ है।... (व्यवधान)

श्री संतोष कुमार (पूर्णिया) : अध्यक्ष महोदय, मुझे आपने शून्य काल में बोलने का मौका दिया है, उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं अपने लोक सभा क्षेत्र पूर्णिया की बात रखना चाहता हूँ। पूर्णिया से सहरसा रेलखंड और पूर्णिया से जानकीनगर तक मेरा लोक सभा क्षेत्र पड़ता है। बनमनखी से बराड़ा रेलखंड पर दर्जनों ऐसे रेल फाटक जो वर्षों से थे, उन सभी रेल फाटकों को बंद करके वहां पर स्टील लगा दिया गया है। अब उस इलाके किसानों और गांव के ग्रामीण लोगों को आवागमन में भारी दिक्कत हो रही है। कोई वैकल्पिक व्यवस्था नहीं की गई है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से यह मांग करता हूँ कि इसकी जांच कराई जाए। इसके साथ ही ऐसी जगहों पर या तो आरयूबी बनवाया जाए या फिर आरओबी बनवाया जाए, ताकि लोगों की परेशानी दूर हो सके। किसानों और ग्रामीणों को आवागमन में दिक्कतें हो रही हैं।... (व्यवधान)

महोदय, मुझे एक मिनट का मौका और दिया जाए। यह बहुत ही महत्वपूर्ण है। मेरे इलाके के लाखों लोगों को इससे कठिनाई हो रही है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय से यह मांग करता हूँ कि इसकी जांच कराकर इसकी व्यवस्था की जाए। उसके बाद ही रेल फाटक बंद किए जाएं। सभी गेटमैनों को हटा दिया गया है और रेल फाटकों को बंद कर दिया गया है। इससे लाखों लोगों को परेशानी हो रही है। मैं एक मिनट का समय और लेना चाहूंगा। चूंकि हमारी लॉटरी नहीं लगती है, इसीलिए मैं एक मिनट का समय और लेना चाहता हूँ।

माननीय अध्यक्ष : सौमित्र खान जी, आप शाम को बोलिएगा।

... (व्यवधान)

श्री सौमित्र खान (बिशनपुर): महोदय, हम लोग जब जन्म-कर्म करते हैं, तो हम लोग पिता जी और माता जी को छोड़कर जिसको गुरु जी मानते हैं, वह शिक्षक होता है। लेकिन पश्चिम बंगाल में पिछले दिनों जो एक आरएसएस कार्यकर्ता और हेडमास्टर था, उसको गोली मार दी गई है। उसके बाद 18 दिन हो गए हैं, जो पैरा टीचर है, उसकी सैलरी सिर्फ 8,000 रुपये है। यहां पर हम लोगों को जो खाना खिलाते हैं और जो ड्राइवर होते हैं, उससे भी उनकी सैलरी कम है। वे 18 दिनों से हंगर स्ट्राइक कर रहे हैं। एक पैरा टीचर की मृत्यु भी हो गई है।

महोदय, मेरी आपसे एक विनती है कि आप पश्चिम बंगाल में एक संसदीय कमेटी भेजिए, जो वहां जाकर यह देखे कि जो लोग अनशन और हंगर स्ट्राइक कर रहे हैं, वह उन लोगों से बात करें। उनसे बात करने के बाद पश्चिम बंगाल सरकार से यह कहे कि कम से कम जो पैरा टीचर की सैलरी है, उसको बढ़ाया जाए। टीचरों के ऊपर जो अत्याचार हो रहे हैं, पश्चिम बंगाल में ऐसा हो रहा है। उनको गोली मार दी जा रही है, वह बंद होना चाहिए, ऐसी मेरी आपसे विनती है। आप वहां पर एक संसदीय कमेटी बनाकर भेजिए। मैं यही विनती करना चाहता हूँ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप जो बोलना चाहते हैं, आप बोलिए।

...(व्यवधान)

श्री अर्जुन सिंह (बैरकपुर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपका भी संरक्षण चाहता हूँ और माननीय प्रधान मंत्री जी और माननीय गृह मंत्री जी का भी संरक्षण चाहता हूँ। पिछले दिनों हैदराबाद में जो घटना घटी है, मैं पश्चिम बंगाल के बार्डर इलाके से आता हूँ। बार्डर इलाके में रोहिंग्या लोग आकर विशेषकर हिन्दू संप्रदाय के परिवारों का बलात्कार, अत्याचार और उन पर जुल्म कर रहे हैं। वहां पर एफआईआर तक नहीं लिखी जाती है। वहां पर टीएमसी की परमीशन के बिना एफआईआर तक नहीं लिखी जाती है...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह राज्य का विषय है।

...(व्यवधान)

श्री अर्जुन सिंह (बैरकपुर) : महोदय, एफआईआर तक नहीं लिखी जाती है। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि वहां का एक बीडीओ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, कल जो माननीय सदस्य रह गए थे, वे, और अभी जो माननीय सदस्य रह गए हैं, उनको भी इस विधेयक की समाप्ति के बाद निश्चित रूप से समय दिया जाएगा।

...(व्यवधान)

श्री अर्जुन सिंह (बैरकपुर) : महोदय, सरकारी तंत्र की यह हालत है कि एक बीडीओ मंच पर खड़ा होकर यह बोलता है कि विवेकानंद और ममता बनर्जी एक हैं।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : सभा की कार्यवाही 2 बजकर 30 मिनट तक के लिए स्थगित की जाती है।

1335 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा चौदह बजकर तीस मिनट तक के लिए स्थगित हुई।

(1430/GG/SAN)

1432 hours

The Lok Sabha re-assembled at thirty-two minutes past Fourteen of the Clock.

(Shri N. K. Premachandran *in the Chair*)

MATTERS UNDER RULE 377 – LAID

1432 hours

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, the Matters under Rule 377 shall be laid on the Table of the House. Members who have been permitted to raise matters under Rule 377 today and are desirous of laying them, may personally hand over the text of the matter at the Table of the House within 20 minutes.

Only those matters shall be treated as laid for which text of the matter has been received at the Table within the stipulated time and the rest will be treated as lapsed.

Re: Repair and reconstruction of bridge over river Bhadar on National Highway between Rajkot and Porbandar in Gujarat

श्री रमेशभाई एल. धडुक (पोरबंदर): माननीय अध्यक्ष महोदय, राजकोट से पोरबंदर नेशनल हाईवे पर जेतपुर के पास भादर नदी के ऊपर एक पुराना ब्रिज है जो दो साल से बंद हालत में है। माननीय अध्यक्ष जी, दो साल में न तो इसकी मरम्मत हुई है और न ही नया बनाने के बारे में कोई निर्णय लिया गया है।

माननीय अध्यक्ष जी, राजकोट से पोरबंदर जहाँ पूज्य राष्ट्रपिता श्री महात्मा गाँधी जी का जन्मस्थान है, और सोमनाथ में जहाँ भगवान शिवजी का पवित्र ज्योतिर्लिंग है। यहाँ देशभर से लोग दर्शन करने के लिए आते हैं तो रास्ते में कई घंटों तक जाम बना रहता है और अकस्मात में कई लोगों की जान भी गई है।

माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय सड़क एवं परिवहन मंत्री जी से से पूछना चाहता हूँ कि कितने दिनों में इस ब्रिज का मरम्मत का कार्य होगा या नया बनेगा।

(इति)

Re: Need to establish breeding centres for indigenous cow breeds in Sikar parliamentary constituency, Rajasthan

श्री सुमेधानन्द सरस्वती (सीकर): मैं माननीय अध्यक्ष महोदय के माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि सम्पूर्ण भारतीय संस्कृति में देशी नस्ल की गायों का विशेष महत्व रहा है। सम्पूर्ण भारत के साथ-साथ राजस्थान के शेखावटी में पाये जाने वाली देशी नस्ल की गायें जैसे थारपारकर, नागौरी, साहीवाल, राठी, गिर अथवा शेखावटी नस्ल की गायों का विशेष महत्व रहा है।

इसलिए मेरे लोक सभा क्षेत्र सीकर में इन देशी नस्ल की गायों के नस्ल सुधार एवं संरक्षण हेतु गोकुल मिशन योजना के माध्यम से नस्ल सुधार एवं संरक्षण केन्द्रों की स्थापना किये जाने की कृपा करें।

(इति)

Re: Setting up of VC fund for SC

DR. KIRIT P. SOLANKI (AHMEDABAD WEST): The VC fund for SC was set up under the Ministry of Social Justice in budget 2014-15. Rs. 200 Crore was also allocated for this purpose and IFCI was the executing company for this scheme. Though this scheme aims to create new age entrepreneurs in the SC community, the awareness about the scheme is very poor. The Parliamentary standing committee examining this scheme found that the fund managed by IFCI, has not made adequate investment in the financial year (2017-18). In 2015-16, it invested only Rs one crore out of its allocation of Rs 102 crore. Given, that the scheme has the potential of creating entrepreneurs from the SC community, I urge the government to raise awareness about this scheme. Procedure for getting the fund must be simplified and 100 percent utilisation of budget is needed to ensure that the benefits of this scheme reach the poor.

(ends)

Re: Granting of GI tag to Sambalpuri Saree

SHRI NITESH GANGA DEB (SAMBALPUR): Sambalpuri Saree is not only popular in the state of Odisha and in the country but also in foreign countries. Thousands of handloom weavers are facing problems of obsolete loom, raw materials and finance. These weavers earn their livelihood by making Sambalpuri saree generation after generation. In order to protect its identity, the Government of India may kindly issue Geographical Indication (GI) tag to Sambalpuri Saree. In Order to revive handlooms of Sambalpuri, I urge the Government to give financial package during the current financial year.

(ends)

Re: Need to run Rajdhani Express/Vande Bharat/Shatabdi train on Delhi-Lucknow-Gorakhpur-Barauni and Lucknow-Gorakhpur-Varanasi Sections

श्री रविन्दर कुशवाहा (सलेमपुर): महोदय, दिल्ली-लखनऊ-गोरखपुर-बरौनी होते हुये हावड़ा रेलखंड देश के अतिमहत्वपूर्ण रेल लाईनों में से एक है, इस रेल खंड पर पूर्वी उत्तर प्रदेश सहित बिहार के लाखों यात्री यात्रा करते हैं, फिर भी इस रेलखण्ड की हमेशा उपेक्षा की गई। इस रेलखंड पर दिल्ली से मुजफ्फरपुर-बरौनी-हावड़ा के लिये कोई राजधानी या महत्वपूर्ण ट्रेन नहीं है और इस रेलखंड पर विद्युतीकरण का कार्य भी पूरा हो चुका है। माननीय अध्यक्ष महोदय इस रेलखंड पर मुजफ्फरपुर-बरौनी से लखनऊ होते हुये दिल्ली तक दर्जनों माननीय सांसद से यात्रा करते हैं। इस रेलखंड पर वैशाली और बिहार सम्पर्कक्रांति ट्रेन के अलावा कोई अन्य ट्रेन नहीं है जिससे लाखों यात्रियों को भारी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। साथ ही लखनऊ-गोरखपुर-वाराणसी रेलखंड पर भी गोरखनाथ एक्सप्रेस के अतिरिक्त कोई महत्वपूर्ण ट्रेन नहीं है। मैं इस सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि इस उपेक्षित दिल्ली-लखनऊ-गोरखपुर-बरौनी रेलखंड पर रोजाना एक राजधानी एक्सप्रेस या वन्दे भारत ट्रेन और लखनऊ-गोरखपुर-वाराणसी रेलखंड पर रोजाना एक शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेन का संचालन किया जाये।

(इति)

Re: Need to expedite gauge conversion of Bahucharaji to Patan railway line in Gujarat

श्रीमती शारदाबेन अनिलभाई पटेल (महेसाणा): महोदय, बहुचरा जी से अहमदाबाद-चानसमा पाटन को जोड़ती मीटर गेज लाईन को ब्रॉडगेज में विकसित करने हेतु 15 सितम्बर, 2017 से ही रेल परिचालन स्थगित कर दिया गया है लेकिन आज तक कार्य प्रारंभ नहीं हो सका है। फलस्वरूप बहुचरा जी जो कि एक बड़ा औद्योगिक केन्द्र होने के साथ-साथ तीर्थस्थल भी है, रेल यातायात सेवाओं से कट गया है। परिणामस्वरूप व्यापारी, तीर्थयात्री, कामगार, मजदूरों एवं आम जनता को भारी समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। बहुचरा जी तक जाने वाली तमाम ट्रेनें बंद कर दी गई हैं लेकिन टिकट आरक्षित करने का कार्य जारी है। महीने के लगभग 8000 रिजर्वेशन हो रहे हैं। रिजर्वेशन बहुचरा जी में होता है पर ट्रेन पकड़ने के लिए 50 किलोमीटर दूर मेहसाणा जाना पड़ता है। बहुचरा जी में मारुति, होंडा आदि बड़ी कम्पनियों का कारोबार है जहां अन्य राज्यों के लोग भी रोजगार की तलाश में अच्छी संख्या में यहां आते हैं। इन सब बातों के दृष्टिगत उपरोक्त वर्णित रेल लाईन को जलद से जल्द शुरू करने हेतु ब्रॉडगेज विकास का कार्य प्रारंभ कर जनहित में अतिशीघ्रता से पूर्ण करवाने हेतु माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करती हूं।

(इति)

Re: Need to start construction of Dholpur-Sarmathura-Karauli-Gangapur city railway project and allocate adequate funds for the purpose

डॉ. मनोज राजोरिया (करौली-धौलपुर): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र करौली-धौलपुर की अत्यंत महत्वपूर्ण रेल परियोजना "धौलपुर-सरमथुरा-करौली-गंगापुर सिटी रेल परियोजना" की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

मेरे संसदीय क्षेत्र करौली धौलपुर की अत्यंत महत्वपूर्ण धौलपुर-सरमथुरा-करौली-गंगापुर सिटी रेल परियोजना का कार्य रेल मंत्रालय, भारत सरकार में फ्रीज अवस्था में है। यह परियोजना मेरे संसदीय क्षेत्र की अत्यंत महत्वपूर्ण परियोजना है। मेरे संसदीय क्षेत्र का करौली जिला मुख्यालय आजादी के इतने वर्ष उपरांत भी आज तक रेल सुविधा से वंचित है। मेरे संसदीय क्षेत्र की अत्यंत महत्वपूर्ण मांग होने के कारण उक्त परियोजना को जल्द से जल्द आरंभ कराकर पूर्ण कराना मेरी प्राथमिक प्रतिबद्धता है। मेरे संसदीय क्षेत्र का करौली जिला मुख्यालय आजादी के इतने समय बाद भी रेल सुविधा से वंचित है। इस रेल परियोजना के आरंभ होने से न सिर्फ स्थानीय क्षेत्र एवं जनता को विकास के अवसर मिलेंगे वरन् रेलवे को भी दिल्ली-मुम्बई रेल मार्ग को दिल्ली-आगरा-ग्वालियर-झांसी रेल मार्ग से जोड़ने वाला एक मार्ग और उपलब्ध हो सकेगा, जो कि रेलवे हेतु भी व्यापारिक दृष्टि से लाभदायक होगा।

अतः महोदय, मैं आपके माध्यम से भारत सरकार एवं माननीय प्रधानमंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र हेतु अत्यंत महत्वपूर्ण इस "धौलपुर-सरमथुरा-करौली-गंगापुर सिटी" रेल परियोजना हेतु आवश्यक बजट आवंटित करते हुए इसके कार्य को अतिशीघ्र आरंभ करवाने की कृपा करें, जिससे आजादी के इतने वर्ष बाद भी रेल सुविधा से वंचित इस क्षेत्र के लोगों को इसका लाभ मिल सके तथा इस क्षेत्र के विकास को गति मिल सके।

(इति)

Re: Need to introduce a new train service between Kachchh in Gujarat and Delhi

श्री विनोद लखमशी चवाड़ा (कच्छ): महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र कच्छ-गुजरात के लिए अभी सिर्फ एक ही ट्रेन दिल्ली से भुज के लिए चलती है, जो वाया उत्तर प्रदेश बरेली तक जाती है और दिल्ली आती है। आला हजरत ट्रेन भुज-बरेली एक्सप्रेस नं0 14312 वाया अहमदाबाद सोमवार, मंगलवार, गुरुवार और ट्रेन नं0 14321/22 वाया पालनपुर बुध, शुक, शनि, रविवार को चलती है। लेकिन एक ही ट्रेन चालू होने से और निरन्तर अनियमित चलती रहने की वजह से यात्री परेशान हो जाते हैं। कच्छ-गुजरात, राजस्थान, उत्तर प्रदेश को जोड़ती भुज-बरेली ट्रेन में हर दिन वेटिंग लिस्ट ही आता है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि कच्छ से दिल्ली के लिए कोई एक सुपरफास्ट रेल सेवा या दुरन्तो एक्सप्रेस ट्रेन सेवा शुरू की जाये जिससे लोगों की डायरेक्ट दिल्ली से कच्छ के लिए आने-जाने में असुविधा न हो।

(इति)

Re: Need to undertake beautification of 'Nanamau Ghat' on the banks of river Ganga in Misrikh parliamentary constituency, Uttar Pradesh

श्री अशोक कुमार रावत (मिश्रिख): मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख (उ०प्र०) के अन्तर्गत बिल्हौर विधान सभा क्षेत्र में गंगा नदी का एक प्रमुख घाट नानामऊ में है, जहां इसके निकटवर्ती क्षेत्र के अलावा उन्ननावं, हरदोई एवं कन्नौज इत्यादि से लोग आते हैं। नानामऊ को नारायण क्षेत्र के नाम से भी जाना जाता है। यह मां गंगा का पावन तट एवं धार्मिक स्थल है। इसलिए इसको भगवान नारायण का क्षेत्र भी कहा गया। नानामऊ घाट पर प्रति वर्ष कार्तिक पूर्णिमा के अवसर पर एक विशाल मेले का आयोजन भी होता है, जहां लाखों की संख्या में श्रद्धालु मां गंगा के स्नान करके आशीर्वाद प्राप्त करके पुण्य के भागी बनते हैं। वहां पर क्षेत्र के लोग अंत्येष्टि क्रिया हेतु भी आते हैं। क्षेत्र में नानामऊ में स्थित घाट की ऐतिहासिक महत्ता है। लेकिन यहाँ आने वाले लोगों के लिए जन-सुविधाओं का भारी अभाव है।

अतः मेरा अनुरोध है कि वह मेरे संसदीय क्षेत्र की बिल्हौर तहसील के नानामऊ में स्थित घाट का केन्द्रीय निधि से सौन्दर्यकरण कराए जाने के साथ-साथ वहां आने वाले लोगों के लिए जरूरी मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध कराए जाने हेतु आवश्यक कार्यवाही करें।

धन्यवाद सहित,

(इति)

Re: Need to impress upon Government of Madhya Pradesh to waive bank loan of farmers and defray outstanding electricity bill of farmers

श्री जनार्दन मिश्र (रीवा): केन्द्र सरकार से आग्रह है मध्य प्रदेश सरकार को निर्देशित करे कि . वह अपनी घोषणा का पालन कर 2 लाख रूपये तक की राशि के ऋणी किसानों की ऋण राशि तत्काल बैंकों में जमा कराकर किसानों को ऋण से मुक्त कराये तथा बिजली के समस्त बिलों की राशि विद्युत विभाग की कम्पनियों को अदा कर उन्हें बिजली के उपभोग से वंचित होने से रोके।

(इति)

Re: Need to expedite construction of stretch of NH-39 between Sidhi and Singrauli in Madhya Pradesh

श्रीमती रीती पाठक (सीधी): माननीय अध्यक्ष महोदय, सदन के माध्यम से माननीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री जी को अवगत कराना चाहती हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र सीधी में आने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक-39 का भाग सीधी से सिंगरौली अत्यंत जर्जर स्थिति में है। विगत 1 वर्ष से यह मार्ग पूर्णतः अवरुद्ध है और मैं लगातार यह विषय सदन के संज्ञान में ला रही हूँ। इसी माह 6 नवम्बर को माननीय मंत्री जी द्वारा उक्त विषय को गंभीरता से लेते हुए सभी संबंधित अधिकारियों, बैंकर्स व संविदाकार की बैठक बुलाई गई थी। बैठक में मैं भी उपस्थित थी तथा आश्वासन प्राप्त हुआ था कि अतिशीघ्र निर्माण कार्य प्रारंभ किया जाएगा परंतु आज दिनांक तक कोई निर्माण कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है। उक्त मार्ग के निर्माण के लिए हम सभी क्षेत्रवासियों को एक-एक दिन बिता पाना अत्यंत कठिन है।

मेरा सदन के माध्यम से माननीय मंत्री जी से विनम्र अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्रवासियों की समस्याओं को दृष्टिगत रखते हुए पुनः आवश्यकता पड़ने पर बैठक आयोजित कर शीघ्रातिशीघ्र राष्ट्रीय राजमार्ग 39 में तीव्रता से निर्माण कार्य प्रारंभ करने हेतु निर्देशित करने की कृपा करें। इस कार्य हेतु मैं व मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता सदैव आभारी रहेगी।

(इति)

Re: Need to provide support to 'Jal hi Jeevan hai' scheme of Haryana

SHRI BRIJENDRA SINGH (HISAR): Government of Haryana has come up with a new scheme called 'Jal Hi Jeevan Hai' to encourage crop diversification. It is an incentive-based scheme to wean the farmers away from water guzzling paddy crop to Maize, Arhar, Soyabean etc. It is being implemented on a pilot bases in 7 blocks, one block each in 7 districts, over an area of 50,000 hectares. The scheme has 2 main components:

- (i) Any farmer who grows Maize, Arhar etc. instead of paddy shall be paid Rs. 2000/acre as an incentive.
- (ii) The entire crop so grown shall be purchased by a Government at MSP.

I would urge the Ministries of Jal Shakti, Agriculture and Farmers Welfare to support the scheme and also to implement the scheme over a much larger area so that water and soil fertility could be saved.

(ends)

**Re: Need to conserve and develop historical forts in Betul
parliamentary constituency, Madhya Pradesh as a tourist
place**

श्री दुर्गा दास (डी.डी) उईके (बैतूल): केन्द्र सरकार से आग्रह है कि मेरे बैतूल संसदीय क्षेत्र मध्य प्रदेश में कलाकृतियों से ओतप्रोत प्राचीन किलों को पुरातत्व विभाग द्वारा पर्यटक स्थल बनाकर संरक्षित किये जाने की आवश्यकता है।

जिनमें प्रमुख किले हैं :

- 1 खेरला गढ - बैतूल
- 2 शेरगढ-प्रभातपट्टन
- 3 असीरगढ- घोडडोंगरी
- 4 गोदनागढ-चिचोली

(इति)

Re: Setting up of a Central University in Punjab

SHRI GURJEET SINGH AUJLA (AMRITSAR): It is a very old demand to set up a second Central University in the state of Punjab based in Amritsar. The government needs to consider the setting up of a second central university in Amritsar on priority. Different governments had considered setting up of a world class central university in Amritsar but the demand is still pending.

(ends)

Re: Conferring Bharat Ratna on tribal leader of Odisha

SHRI SAPTAGIRI ULAKA (KORAPUT): Tribal resistance movement was integral part of freedom struggle and there is long list of tribal resistance movements that took place in different parts of Odisha. But nothing is more inspiring and edifying than the saga of heroic struggle and sacrifice of the Greatest Tribal leader of Koraput — Shahid Laxman Naik.

He fought single handedly against oppressive foreign rulers with consummate skill, rare passion and fervour of a fighter. He was the very fountain of grit, courage and strength and stood up like a rock for freedom of his mother land. He sacrificed all his comforts and ultimately consumed himself but did not break or bend a bit before the willy machination of foreign usurpers. I request Prime Minister to consider recommending his name for “Bharat Ratna” who remains imprinted in the minds of millions of people in India especially tribals as the leader of leaders.

(ends)

Re: Need to make River Musi in Telangana pollution-free

SHRI KOMATI REDDY VENKAT REDDY (BHONGIR): Let me congratulate the Government for taking up the mammoth task of cleaning of “Maa Ganga” by “Namami Gange” programme. I would like to draw the kind attention of the Government through you regarding need to protect the Musi River water from contamination and pollution on the similar lines of Namami Gange.

I had raised this issue during the last session of the Parliament and requested the Government to take immediate necessary steps to contain the contamination and pollution. But there is no action either by State Government or Central Government in this direction.

Sir, A new study by researchers from the Department of Geophysics of Osmania University has shown that Musi is full of filth and dirt up to 70 km from the city's periphery.

Sir, large quantities of untreated sewage/drug residue are released by major and minor pharmaceutical companies established along the bank of Musi in Telangana making it extremely toxic. Due to this at several areas, waste water and ground water co-exist next to each other along the river. The contaminants have Musi River have percolated up to 300 feet below the ground at many places and up to 500 feet at a few places. More than 40 pharmacy industries established in Pochampally and Chowtuppal area release chemicals into river. Chemicals and drug resistant superbugs have seeped into the ground water not only in Hyderabad but also in villages up to Valigonda in Suryapet. Ground water in villages on either side of the river has become alkaline and unfit for consumption. At many places pH value of ground water has crossed 10.

I humbly request the Government, through you Sir, to set up tertiary sewage treatment plants (STPs) to clean 3000 MLD, take up massive tree plantation around water bodies and penalise those polluting the water bodies. All encroachments should be removed immediately.

(ends)

Re: Approval of DPR of phase-II of Chennai Metro Rail projects

DR. T. SUMATHY ALIAS THAMIZHACHI THANGAPANDIAN (CHENNAI SOUTH): The Metropolitan Chennai has been growing rapidly and traffic volumes have increased greatly. To promote and ease public transport of various forms including metro rail and to ensure that the share of public transportation in Chennai city is substantially increased was accorded top most priority by our beloved Leader during his golden reign.

A detailed feasibility Report for the expansion of the Chennai Metro Rail Project Phase II along 3 corridors — North West to South East; West to East; and an orbital corridor for a length of 118.9 Kms. at an estimated cost of Rs. 69,180/- crores is very important for the people of Chennai particularly my South Chennai Constituency which extend upto Sholinganallur and beyond. Also, the Integration of the Chennai Mass Rapid Transit System (MRTS), with the Chennai Metro Rail is desirable and would enable effective synergies between various modes of public transport and increase share of public transport.

I urge upon the Government to support the Phase II of the Metro Rail Project of Chennai and to ensure that all necessary clearances are provided expeditiously to fulfil the dream and aspirations of the People of Chennai to provide the much needed fillip to the public transport system in the Chennai Metropolitan city.

Due to the introduction of New Metro Rail Policy by Government of India and updating of the Comprehensive Mobility Plan (CMP) and Alternative Analysis for mode of transport, final DPR of Phase II Chennai Metro rail Project has been sent to Government of India for the approval on January 11, 2019. Out of 118.9 km, Japan International Co-operation Agency (JICA) has already approved a loan of Rs. 20,196 crore for implementing the stretch of 52.01 km and agreement for first tranche of JICA loan has also been signed. For the remaining stretch, Rs.18,328 crore has been approved in principle for the loan assistance from Asian Development Bank, Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), New Development Bank (NDB) and World Bank.

Therefore, I urge the Union Government to expedite the approval of the DPR of Phase-II of Chennai Metro Rail Project.

(ends)

Re: Funds for Polavaram project

SHRI KANUMURU RAGHURAMA KRISHNARAJU (NARSAPURAM): I would like to draw the attention of the government through this august house to the matter of construction of Polavaram National Project which is running behind the schedule for want of release of funds from Central Government.

Till now Andhra Pradesh government has spent Rs.11,800 crores but Centre has released Rs.8,577 crores only. Balance of Rs.3,223 crores is yet to be released. It is requested that Central Government should take necessary steps for release of balance funds as the state government is facing much financial crunch to complete the project as per schedule.

And construction of Cofferdam is expected to be completed by monsoon season by June next year. In case, the water dam water reaches up to 41.5 meters height, surrounding villages would face inundation. So Resettlement and Rehabilitation works are to be completed as early as possible which costs to the tune of Rs. 10,000 crores.

Further, a sum of Rs.6,000 crores expenditure is estimated for construction work for the project, which should also be released by the central government.

In addition to the above, as per the revised estimates, proposals for Rs.55,549 crores have been sent by the State government for early approval and release of funds to complete the Polavaram project as estimated by 2021.

Keeping in view of the above, I urge upon the government of India and Hon'ble Minister for Jal Shakti to consider the matter in its letter and spirit and release the above funds at the earliest.

(ends)

Re: Need to facilitate online submission of life-certificate for retired employees of MTNL

श्री राहुल रमेश शेवले (मुम्बई दक्षिण-मध्य): रिटायरमेंट के बाद प्रत्येक सरकारी कर्मचारी को प्रति वर्ष नवम्बर महीने में जीवन प्रमाण सर्टिफिकेट उस बैंक में देना पड़ता है जहां उनका पेंशन खाता होता है। परन्तु एमटीएनएल कर्मचारियों के संदर्भ में यह प्रमाण पत्र बैंक में नहीं दिया जाता बल्कि एमटीएनएल के उस आफिस में प्रस्तुत किया जाता है जहां से वे रिटायर हुए हैं। अब यदि कोई कर्मचारी रिटायरमेंट के बाद अपना निवास स्थान बदल लेता है या किसी दूसरे शहर में बस जाता है तो उसके लिए बहुत कठिनाई की बात है। अन्य सरकारी संस्थानों ने तो रिटायर्ड कर्मचारियों के लिए उनकी बैंक के ऑन लाइन जीवन प्रमाण-पत्र प्रस्तुत करने का भी प्रावधान किया गया है। परन्तु एमटीएनएल ने ऐसा कोई प्रावधान नहीं किया है जबकि एमटीएनएल एक डिजिटल डिपार्टमेंट है और उसी में ऑनलाइन सुविधा उपलब्ध नहीं है। यहां तो दिया तले अंधेरे वाली कहावत चरितार्थ होती है।

अतः संचार मंत्री से मेरा अनुरोध है कि इस विसंगति को दूर करके एमटीएनएल के रिटायर्ड कर्मचारियों को राहत प्रदान करें

(इति)

Re: Levying of multiple cesses

SHRI ANUBHAV MOHANTY (KENDRAPARA): I wish to highlight the increasing number of cesses and surcharges imposed by the central government. Since 2014, the government has imposed multiple cesses for various causes, starting from Clean India Cess, increase in education and health cess, increase in clean energy cess upto 800%. Despite government's GST vision to promote "one nation, one tax system", the cesses are still clinging to the pockets of citizens. Although the central government have failed to explain the non-utilization of collected cesses on multiple occasions, still there hasn't been any indication to improve upon current practices.

I seek clarity from the Central Government in two respects. First, how these funds allocated are to be utilized and second, whether the funds have any negative implication on the state's economic condition. Moreover, I would ask the government to make a monitoring dashboard for various cases and surcharges collected throughout the country and the projects funded by collected fund. In order to review the specific economic loss to the state and particular industries this model can guide the government to reduce the cess charges.

I seek support in bringing a dedicated expert committee to review all central charges except tax to examine the necessity of these surcharges and cesses at current time and present recommendation to promote more state specific fund allocation.

(ends)

Re: Fixing minimum pension under EPS-95 Scheme

SHRI P. R. NATARAJAN (COIMBATORE): I would like to bring it to your notice that 64 lakh people are receiving the pension under the scheme of EPS 1995. They are all senior citizens and they are depending on this meagre amount for their livelihood. 25% of the Pensioners are receiving less than Rs.1000 per month and other 75% people are receiving the monthly pension of Rs.1,000 and above. As Government is aware of the inflationary situation prevailing in the country, this paltry amount is not sufficient to fulfil the minimum requirements of the family.

Since this is an issue of livelihood of 64 lakh of Pensioners and if we include their family members, the number runs into around 2.5 crore people, there is an urgent need to look into the issues. Priority should be given to the implementation of the Parliamentary Committee. This committee had recommended an interim relief of Rs.3000 as monthly pension. However, it was not finalized by the Government.

I would like to urge the Government to seriously consider the demand of minimum pension of Rs.9000 with Dearness Allowance which is justified because of inflationary effect.

Hence, I urge the following demands be fulfilled in an urgent manner.

1. The minimum pension under the EPS-95 should be fixed at Rs.9000 per month with Dearness Allowance.
2. Interim relief of Rs.3000 as monthly pension as per the Parliamentary Committee's recommendation in 2013.
3. As per the recommendation of CBT in February 2015, full pension should be restored to those who commuted their 1/3rd pension amount and completed 100 months of recovery.
4. The benefits that were unilaterally withdrawn by the previous government in 2018 should be restored.

(ends)

Re: Compensation to construction workers

SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR): We have been hearing suicides by farmers due to debt, crop loss, etc. But, we had never heard suicides committed by construction workers due to non-availability of sand.

Due to alleged criminal delay in formulating sand mining policy by Government of Andhra Pradesh, 3 suicides have been reported in my Guntur district alone. Overall, 30-40 construction workers committed suicides in Andhra Pradesh during the last 3-4 months. 30-35 lakh workers in construction industry lost employment in the last 5 months in view of acute shortage of sand.

Sand is not available to common man. State Government says that it is available online. But, site will open for one minute literally. It is anybody's guess where sand is going; it is the alleged sand mafia which is ruling the roost.

I request the Government of India on behalf of all those construction workers who have died due to non-availability of sand to pay compensation of Rs.10 lakh next of kin from Building and Other Construction Workers Welfare Fund immediately.

(ends)

Re: Need to provide salary to *ad hoc* employees in government departments at par with permanent employees in Dadar & Nagar Haveli and Daman & Diu

श्री मोहनभाई सांजीभाई देलकर (दादरा और नागर हवेली): अध्यक्ष महोदय, मेरा संसदीय क्षेत्र दादरा नगर हवेली के साथ दमन और दीव जुड़ा हुआ है जोकि एक केन्द्र शासित प्रदेश भी है। सरकार के विभिन्न विभागों में जिनमें मुख्य रूप से स्वास्थ्य, शिक्षा एवं लोक निर्माण विभागों में अस्थायी श्री श्रेणी तथा डी श्रेणी के कर्मचारी कार्यरत हैं। ऐसे अस्थायी कर्मचारी वर्षों से स्थायी कर्मचारियों के साथ बराबर अपनी सेवाएं दे रहे हैं, लेकिन अस्थायी कर्मचारियों तथा स्थायी कर्मचारियों के वेतन में बहुत अधिक असमानता है। वेतन कम मिलने के कारण अस्थायी कर्मचारियों को अपने परिवार तथा बच्चों के खर्च को पूरा करने में काफी मुश्किलों का सामना करना पड़ता है। जबकि विभागों के अंदर ऐसे अस्थायी कर्मचारियों की कार्य करने की दक्षता और क्षमता स्थायी कर्मचारियों के समान है। तथा ऐसे कर्मचारी सीधे जनता की सेवा कर रहे हैं। लेकिन वेतनमान में असमानता के कारण ऐसे कर्मचारी स्वयं अपने बच्चों को शिक्षा तथा स्वास्थ्य सुविधाएं देने में असमर्थ हो रहे हैं, क्योंकि उनका वेतन कई वर्षों से स्थिर है और उनकी नौकरी अस्थाई है।

अतः मेरा केन्द्र सरकार से आग्रह है कि मेरे क्षेत्र दादर और नगर हवेली एवं दमन दीव के विभागों में अस्थायी कर्मचारियों की असमानता को दूर करने हेतु सभी के पद को स्थायी किया जाए जिससे ऐसे कर्मचारी भी अपनी आजीविका से परिवार का पालन-पोषण के साथ बच्चों को शिक्षित तथा स्वास्थ्य सुविधाएं उपलब्ध करा सकें। तभी हम 'सबका साथ सबका विकास' के नारे को सच में बदल सकते हैं।

(इति)

RECYCLING OF SHIPS BILL

HON. CHAIRPERSON: Item No. 19 – The Recycling of Ships Bill, 2019.

Hon. Minister.

1433 hours

पोत परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनसुख एल. मांडविया): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“ कतिपय मानक स्थापित करके पोत पुनर्चक्रण के विनियमन और ऐसे मानकों के प्रवर्तन के लिए कानूनी क्रियाविधि अधिकृत करने के लिए और उससे संबंधित या आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए। ”

अध्यक्ष महोदय, मैं शिप रीसाइक्लिंग बिल ले कर पार्लियामेंट में आया हूँ, लोक सभा में आया हूँ। शिप रीसाइक्लिंग और शिप बिल्डिंग यह हमारा इंडियन मैरीटाइम हिस्ट्री का एक महत्वपूर्ण पहलू है। जब शिप बनता है और शिप की लाइफ पूरी होती है, तब तक एक साइकिल होती है। जब शिप बनाना होता है, तो पहले उसका डिजाइन बनता है। डिजाइन के बाद उसका मॉडल बनता है। मॉडल बनने के बाद उसकी टेस्टिंग होती है। मॉडल की टेस्टिंग के बाद शिप बनता है। शिप की आयु 20 साल से 40 साल तक होती है। जब शिप बनते हैं और जब ब्रेक होते हैं, मतलब शिप का निर्माण होना और शिप का ब्रेकिंग होना, उन सारे विषयों को हमने शिप रीसाइक्लिंग बिल में शामिल किया है। शिप रीसाइक्लिंग इंडस्ट्रीज़, दुनिया में शिप एक व्यवस्था है, सारी दुनिया में शिप जाते हैं, कई देशों की उसकी ओनरशिप होती है, ओनरशिप के बाद उसका फ्लैग लगता है। इंडिया में बना हुआ शिप जो होता है, उसको इंडियन फ्लैगशिप बोलते हैं। किसी भी देश में शिप बनते हैं, उसकी आइडेंटिटी के लिए उसका फ्लैग लगता है और ये फ्लैगशिप के माध्यम से शिप जाना जाता है।

जब शिप का निर्माण होता है, दुनिया में आज मैरीटाइम, कुल मिला कर मर्चेन्ट शिप्स 53 हजार हैं। वे दुनिया में एक देश से दूसरे देश में जाते हैं। उससे कार्गो मूवमेंट होता है। उसमें लिक्विड कार्गो मूवमेंट होता है और उसकी साइकिल, यानी जब उसकी ऐज पूरी हो जाती है, तो सालाना हर साल दुनिया में एक हजार शिप्स ब्रेकिंग के लिए आते हैं। उनको रीसाइकिल किया जाता है। जब रीसाइक्लिंग का सवाल होता है तब उसको अच्छी तरह से और मैनेजमेंट सिस्टम से अच्छा मैनेजमेंट कर के उसको एक फ्रेमवर्क में हम कैसे डालें और उस माध्यम से उसकी ब्रेकिंग करें, इसके लिए यह बिल लाया गया है।

(1435/KN/RBN)

इस बिल में कुल मिलाकर तीन पहलू हैं- एक, देश में आज शिप रीसाइक्लिंग इंडस्ट्रीज़ में हमारा शेयर दुनिया में 30 परसेंट है। मतलब 1000 शिप्स हर साल ब्रेकिंग के लिए जाते हैं, उसमें से 300 शिप्स इंडिया में ब्रेक होते हैं। इंडिया में भी खास करके गुजरात के भावनगर में अलंग शिप ब्रेकिंग यार्ड है, वहाँ 131 नम्बर प्लॉट है और उसके अलावा थोड़ा सा कोलकाता में ब्रेकिंग होता है, थोड़ा

सा मुम्बई पोर्ट में होता है। केरल स्टेट के पीएसयू के माध्यम से शिप रीसाइकिल होते हैं। यह शिप रीसाइकिल जब इंडिया में हम कर रहे हैं, उसमें आज तक जब शिप्स रीसाइकिलिंग के लिए आते हैं तो दो-तीन इश्यूज होते हैं। कभी उसमें इनवायर्नमेंट का कोई इश्यू हो जाता है, कभी एक्सीडेंट हो जाता है। ऐसी स्थिति में देश में कई बार हाई कोर्ट में, सुप्रीम कोर्ट में पिटिशन होती रहती थी, पीआईएल होती रहती थी। उस वक्त वर्ष 2013 में सुप्रीम कोर्ट ने गाइडलाइन दी थी कि शिप ब्रेकिंग के लिए कैसा फ्रेमवर्क होना चाहिए और कोर्ट के आधार पर आज तक शिप ब्रेकिंग हो रहा था। एक विषय यह था कि उसके लिए हम कानूनी प्रावधान करें।

दूसरा, वर्ष 2009 में हांगकांग कन्वेंशन हुआ था और शिप एक ऐसी इंडस्ट्रीज है या शिप एक ऐसी व्यवस्था है कि उसको रेग्युलेट करने के लिए इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गेनाइजेशन का भी एक महत्व होता है। वह भी उसको रेग्युलेट करते हैं। इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गेनाइजेशन ने वर्ष 2009 में एक हांगकांग कन्वेंशन पास किया था। हांगकांग कन्वेंशन से आप शिप रीसाइकिल कैसे करेंगे, उसके लिए क्या सुविधा होनी चाहिए, कैसी फैसिलिटीज होनी चाहिए, एनवायर्नमेंट फ्रेंडली, एनवायर्नमेंट साउंड रीसाइकिलिंग करने के लिए क्या करना चाहिए, लेबर सेफ्टी, हेजर्ड्स वेस्ट रिमूवल सिस्टम क्या होना चाहिए? उसका एक फ्रेमवर्क उन्होंने बनाया। उसको मानने से हिन्दुस्तान को शिप रीसाइकिलिंग इंडस्ट्रीज में और बढ़ोतरी होने की सम्भावना है। आज हमारे यहाँ 300 शिप्स सालाना रीसाइकिल होते हैं। जब हम हांगकांग कन्वेंशन को रेक्टिफाई कर देंगे तो उससे और ज्यादा शिप्स इंडिया में आएंगे। शिप रीसाइकिल होना, इंडिया में इसलिए महत्वपूर्ण है कि हमारे देश में स्टील की जो रिक्वायरमेंट है, उसमें 10 परसेंट स्टील हमें रीसाइकिलिंग इंडस्ट्रीज से मिलता है, शिप रीसाइकिलिंग से मिलता है। एक टन स्टील चाहिए तो 6-10 टन कोयला आप जलाओ तब एक टन स्टील मिलता है। इस दृष्टि से देश में शिप रीसाइकिलिंग इंडस्ट्रीज बढ़े। ज्यादा से ज्यादा शिप्स दुनिया में से इंडिया में रीसाइकिलिंग के लिए आएँ और उसको एक कानूनी रूप, आज जब हम शिप रीसाइकिल करते हैं और हम सुप्रीम कोर्ट की गाइडलाइन और सुप्रीम कोर्ट के अनुसार करते हैं, उसको हम रेक्टिफाई कर दें और कानूनी प्रावधान कर दें, इस विषय से हम शिप रीसाइकिलिंग बिल लाए हैं। सदन के सामने यह बिल मैंने रखा है। आप सब के इसमें इनपुट्स रहें।

(इति)

HON. CHAIRPERSON (SHRI N.K. PREMACHANDRAN): Motion moved:

“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, be taken into consideration.”

1434 hours

SHRI HIBI EDEN (ERNAKULAM): Mr. Chairman, Sir, thank you. This is a very important Bill. I would like to say that this is not a day-to-day affair of any Member of Parliament. But I would like you to ensure that this Bill is treated as an important Bill because many aspects of this Bill are very important. I understand that this Bill has been introduced on the basis of the Hong Kong Convention. The title of the Bill is misleading. The title is, 'The Recycling of Ships Bill, 2019'. But, the entire ship industry is known as the ship breaking industry. I would request the hon. Minister to mention as to how much of recycling is being done over the last few years as well.

India has deposited the Instrument of Accession to the Hong Kong Convention with the IMO Secretary-General as recently as on 28th November 2019.

(1440/CS/SM)

सर, आज 03 दिसम्बर है, पाँच या छह दिन पहले इसकी बात हुई है। Why should the Parliament rush through it without any adequate deliberations? Why should the Parliament go into a Bill which has a huge importance, which has a huge environmental aspect, which also affects the aquatic life, employment, the safety aspects and the labour aspects as well? So, the Bill has been already presented in haste and the reasons are unknown.

Sir, the Hong Kong Convention is stated to be the reason of the enactment of the Recycling of Ships Bill, 2019, which has not even come into effect. The Hon Kong Convention, if it has to come into effect, will come into force only after two years, after 15 States, representing 40 per cent of the world merchant shipping by gross tonnage and 3 per cent of recycling tonnage for the previous ten years, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

Sir, when this is discussed, we should also understand the date of India's joining the Convention, the number of States required to bring this Convention into force etc; the further tonnage and recycling volumes needed for the Convention to come into force.

So, the Hong Kong Convention is yet to come into force. Only after it comes into force after two years and the particular tonnage is accepted, this Bill will be a valid Bill.

Sir, the top five ship recycling countries in the world between them accounting for more than 98 per cent of the ship recycling by gross tonnage are Bangladesh, China, India, Pakistan and Turkey. Out of these, only two countries, India and Turkey have now become the parties to the Hong Kong Convention. China, Bangladesh and Pakistan have not yet been parties to this Convention.

Even the Hong Kong Convention has been subjected to severe criticism. One of the major criticisms of the Hong Kong Convention is that the shipping industry upholds the Hong Kong Convention as the only solution for ship breaking conditions globally. The Hong Kong Convention has been strongly criticised for not providing standards that will ensure safety and environmentally sound ship recycling.

Sir, many NGOs including the organisation like 'Greenpeace' have already raised the concern regarding the environmental impact of the Hong Kong Convention. The Hon. Supreme Court of India has raised concerns and many a time, it has referred to Basel Convention as the model. Sir, there is a huge difference between the Basel Convention and the Hong Kong Convention. I believe that the Government should take very adequate steps in understanding the basic differences and which Convention is exactly suitable for a country like India.

We all know that the hon. Minister comes from the State of Gujarat. Alang is one of the biggest ship breaking industries in the entire country. Ship breaking industries are considered to be the hell on earth. The safety standards, problems faced by the labourers are something which cannot be described in this Parliament because it has a huge impact on their day-to-day life. There are health hazards. Chemicals are brought in by the ships. There are certain safety aspects which have to be monitored and it has also been mentioned in the Convention as well.

Sir, the environmental aspect is something which we have to very carefully look at. The marine aquatic life is going to be affected badly when the industry takes its role in the Hong Kong Convention. When we talk about air pollution, we all suffer from it, especially in a city like Delhi.

(1445/AK/RV)

We all are victims of air pollution. We all must have seen the Discovery Channel or the National Geographic Channel where we can see more colours of life than on land or by any artists or in any designs that we see, but the major component of a colourful aquatic life and the immense number of aquatic creatures, which we have only seen on the screen, are disturbed, destroyed and their eco-system has been disturbed in a very different manner.

We have a huge coastal line, and the major fishermen community of our country including in Kerala, Gujarat and Tamil Nadu is going to have a huge setback when this Bill gets passed. As regards the environmental impact, as I said, we know globally that the climatic condition has been changing and with the increasing heat in the oceans the amount of fish catch is becoming less and the amount of salt content in the oceans is also rising, which are all hazards, and cautious steps need to be taken by the fishing industry. I would have been eager to see the hon. Minister of Fishing also be a part of this discussion because it is the other side of the coin, which is going to be affected badly, that is, the day-to-day livelihood of the fishermen community that is going to be the worse-affected.

'Har Ghar Jal' is a very important project of the Government where drinking water should reach every household by 2024. Where is the water source for it? I had asked the hon. Minister about the water source for it, and oceans are a huge source where desalination plants can be used, but those water sources / bodies are going to be highly polluted by this industry.

The Bill is also relevant for the ship breaking, which is now carried by the ship repairing unit of the Steel Industries Limited Kerala (SILK) in Kerala. Ships are broken down safely by beaching in Alang in the ship breaking yards of Gujarat, but in Azhikkal in Kannur, ships are broken down while they are still in water. So, there are States, which are not following many of the standards given by these industries, but they are still prevailing / working. I agree on the employment aspect of the industry where thousands of youngsters of this country get job, but environment is something that we have to very closely look upon. Breaking ships while in inland water wreaks havoc in the eco-system and affects fishermen.

The Bill in the present form does not prohibit the hazardous ship being broken with beaching and dismantling in water as well. This is a very important aspect. I would like to have the Government's attention on this issue. Has the Government taken note of the contradiction between the Basel Convention and the Hong Kong Convention? There are a number of cases in the Supreme Court, which have referred to the Basel Convention. It also finds a mention in the Hazardous Wastes (Management, Handling and Transboundary Movement) Rules, 2008. Has the Government taken note of the various criticisms of the Hong Kong Convention raised by the Special Rapporteur of the United Nations and the Human Rights Council? Has the Government taken note of the criticism that the Hong Kong Convention gives an unfair advantage to the ship owners as well? Has the Government taken note of the fact that none of the European nations support it and are not part of the Hong Kong Convention, and have adopted their own ship recycling regulation Act of 2013? Why is India or some of the third-world countries or the developing countries becoming a part of this industry? Employment is not the only factor here, but many of the developed countries do not want these hazardous chemicals to impact the environment in their countries.

(1450/SPR/MY)

That is the reason why we have become a victim of this industry. A substantial number of ships for breaking comes from Europe. Has the Government taken note of the impact on a national level? Would the Government ensure - in an industry which employs thousands of persons – that the Hong Kong Convention does not come into force?

Persons who would stand to benefit out of this Bill in its present form, being enacted into a statute, that too at this point of time when the international law on this subject is in a state of flux, is the shipbuilding lobby. The Government seems to be hand in glove with them so that the existing environmental norms regarding the handling of hazardous

waste, as affirmed by the hon. Supreme Court's judgement, is flouted with impunity under the garb of a new enactment.

This is a serious concern raised by the people involved in the industry. Thousands employed in the shipbreaking industry will be detrimentally affected as working conditions will continue to remain deplorable. Due to the haste displayed by the Government, the ship recycling industry in India will be detrimentally affected in the long run as major players like China, Bangladesh and Pakistan are still watching on the sidelines without joining the Hong Kong Convention, and have not evolved a national law in line with the Convention. This is so because of a major lacuna in the Convention that facilitates party flags, after reflagging to a non-party flag, to be sent to a ship recycling facility in a non-party recycling State. Does the Government realise that Pakistan, China and Bangladesh may stand to benefit at the cost of the Indian ship recycling industry?

These are major concerns. As Parliamentarian, I am of the opinion that this Bill is unwanted, untimely and unethical. So, I would urge the Government to withdraw the Bill.

(ends)

1452 बजे

डॉ. भारतीबेन डी. श्याल (भावनगर): सभापति महोदय, हमारे माननीय मंत्री श्री मनसुख एल. मांडविया जी शिप रीसाइक्लिंग बिल 2019 लेकर आए हैं। मैं इस बिल के समर्थन में बोलने के लिए खड़ी हुई हूँ। सबसे पहले मैं माननीय प्रधान मंत्री जी तथा मंत्री जी का अभिनंदन करना चाहती हूँ।

महोदय, हमारी सालों से डिमांड थी कि शिप रीसाइक्लिंग के लिए एक इंटरनेशनल कानून बने और उसके दायरे में पूरा इंडिया आ जाए। हम ऐसी मांग कर रहे थे और आज वह समय आ गया है। मैं गुजरात के भावनगर, अलंग से आती हूँ। वहां दुनिया का सबसे बड़ा शिप ब्रेकिंग यार्ड है, यानी शिप रीसाइक्लिंग यार्ड है। शिप रीसाइक्लिंग के लिए दुनिया की जो मार्केट है, उनमें से 30 परसेंट इंडिया की मार्केट है। इंडिया की जो मार्केट है, उसमें से 99 परसेंट हमारे अलंग रीसाइक्लिंग यार्ड में इसका बिजनेस चलता है।

महोदय, मैं अलंग के बिल्कुल पास वाले गांव मथावड़ा से आती हूँ। यह बिल्कुल ही छोटा-सा गांव है। वर्ष 1983 में अलंग में पहला शिप रीसाइक्लिंग के लिए आया था। उसके कुछ सालों बाद की एक घटना आज भी मेरे दिमाग में से नहीं जा रही है। मेरे छोटे से गांव में उस समय एक काला दिन आया था। उस दिन गांव के एक भी घर में चूल्हा नहीं जला था। सर, चूल्हा इसलिए नहीं जला था कि मेरे गांव के सात मजदूर जो अलंग शिप ब्रेकिंग यार्ड में काम करने के लिए जाते थे, वे सुबह काम पर गए और जैसे ही शिप कटिंग के लिए शिप के अंदर घुसे, वैसे ही शिप के कोल्ड स्टोरेज के केबिन से ऐसा पॉइज़नस गैस छूटा, जिससे वहीं के वहीं उन सातों वर्कर्स की मौत हो गई। उनमें से पांच वर्कर्स मेरे गांव के थे और दो बगल के गांव के थे।

(1455/CP/UB)

हम लोगों के हृदय से यह घटना जुड़ी हुई है। ऐसी घटनाएं, जब हमारा शिप ब्रेकिंग यार्ड शुरू हुआ, तो बार-बार होती रहती थीं। कभी कोई फायर का इश्यू होता था, कभी किसी वर्कर के ऊपर स्टील की प्लेट गिरने से उसकी मृत्यु हो जाती थी या विकलांग हो जाता था। शिप ब्रेकिंग की वजह से ऐसे मैटेरियल उससे छूटते थे, ऐसे कैमिकल छूटते थे, ऐसे ऑयल, गैस, उनसे जो कुछ निकलता था, वह यहां-वहां सब जगह छोड़ा जाता था। इससे लोगों को बहुत परेशानी हो रही थी, खेती में भी असर पड़ रहा था और लोगों को श्वास लेने में भी दिक्कत हो रही थी।

मैं हमारे शिप ब्रेकरों को और शिप रीसाइक्लिंग इंडस्ट्री से जुड़े लोगों को धन्यवाद देती हूँ, क्योंकि वे बहुत ही साहसिक हैं और संवेदनशील भी हैं। मैं गुजरात गवर्नमेंट का भी

अभिनंदन करना चाहती हूँ कि उस टाइम जब ऐसी घटनाएं बढ़ीं, तो गुजरात सरकार ने भी कुछ ऐसे रूल्स बनाए और शिप ब्रेकरों ने भी खुद अपने आप रूल्स बनाए। मुझे यह कहते हुए आनंद हो रहा है कि आज हांगकांग कनवेंशन का जो बिल लेकर माननीय मंत्री जी लेकर आए हैं, अलंग जो सबसे बड़ा शिप ब्रेकिंग यार्ड है, वहां 131 प्लॉट्स हैं, जहां शिप ब्रेक होता है, हम उनको प्लाट बोलते हैं, उन 131 प्लॉट धारकों में से 80 से ज्यादा हांगकांग कनवेंशन के साथ अपने आप जुड़े थे। आज जब यह बिल आया है, तो उन लोगों को बहुत ही अच्छा लगेगा। मैं उनका फिर से अभिनंदन करती हूँ कि वे पहले से ही इतने संवेदनशील रहे और सारे इंटरनेशनल रूल्स को फॉलो कर रहे हैं।

अलंग दुनिया का सबसे बड़ा शिप ब्रेकिंग यार्ड है। मैं कुछ आंकड़े देना चाहूंगी। 1 जनवरी, 2018 को इंटरनेशनल मेरिटाइम आर्गनाइजेशन ने कहा है कि 50,732 मर्चेट शिप्स पूरी दुनिया में हैं। माननीय मंत्री जी ने बताया कि उनकी एवरेज लाइफ 25 से 40 साल होती है। भारत में 1,416 मर्चेट शिपयार्ड्स हैं। वर्ष 2018 में पूरी दुनिया में 744 शिप्स हैं, जो ब्रेकिंग किए गए या रीसाइकल किए गए। इनमें पूरे वर्ल्ड में बांग्लादेश, चाइना, पाकिस्तान और टर्की जैसे देश जितना शिप रीसाइकल करते हैं, उनमें से 30 पर्सेंट शिप रीसाइकल का काम हम इंडिया में करते हैं। वर्ष 2018-19 में 240 शिप्स भारत में रीसाइकल हुए, जिनमें से 99 पर्सेंट अलंग शिप ब्रेकिंग यार्ड में हुए।

हमारे देश में कोलकाता, मुंबई, कोच्चि सब जगह शिप रीसाइकलिंग का काम होता है, उनमें से सबसे ज्यादा हमारे यहां यह काम होता है। वर्ष 1983 में हमारे यहां पहला शिप आया था, तभी से हम लोग वहां शिप ब्रेकिंग और शिप रीसाइकलिंग का काम कर रहे हैं। यह बिल जिसे माननीय मंत्री जी लाए हैं, उससे बहुत सारा फायदा होने वाला है। जैसा मैंने बताया कि इससे दुर्घटना तो टलेगी ही, लेकिन यह बिल आने की वजह से जो हानिकारक सामग्रियां हैं, जो हैजार्ड्स हैं, जो शिप से निकलता है, उनके इस्तेमाल पर पूरा प्रतिबंध लग जाएगा। जो नए शिप्स बनेंगे, उनमें पहले से ही ऐसा प्रावधान किया गया है कि ऐसे किसी भी मैटेरियल का इस्तेमाल न किया जाए और जो मौजूदा शिप्स हैं, उनके लिए पांच साल का समय दिया गया है कि पांच साल में जब यह विधेयक कानून बनेगा, तो उसके बाद वे इसके दायरे में आ जाएंगे और ऐसा कोई भी मैटेरियल शिप में यूज नहीं होगा, जो पर्यावरण, सुरक्षा या स्वास्थ्य के लिए हानिकारक हो। यह बिल आने के बाद ऐसा हो जाएगा कि शिप रीसाइकलिंग इंडस्ट्रीज़ एक लीगल फ्रेमवर्क के नीचे आ जाएगी।

(1500/NK/KMR)

उनमें दो ऑथोरिटी बनने वाली है, एक कम्पिनेंट ऑथोरिटी जो लोकल लेवल पर बनेगी और एक नेशनल ऑथोरिटी जो भारत सरकार के लेवल पर बनेगी और एक लीगल फ्रेमवर्क बन जाएगा। इस बिल में व्यवस्था की गई है कि जहाजों की रिसाइक्लिंग के लिए बनाए गए स्थान भी अधिकृत होने चाहिए, कहीं ऐसी वैसी जगह पर रिसाइक्लिंग का काम नहीं चलेगा।

1501 बजे

(श्रीमती रमा देवी पीठासीन हुईं)

रिसाइक्लिंग योजना के अनुरूप सारा कामकाज होना चाहिए। रिसाइक्लिंग किए जाने वाले जहाजों को हांगकांग इंटरनेशनल कन्वेंशन के अनुसार रेडी फॉर रिसाइक्लिंग प्रामाण पत्र यानी सर्टिफिकेट लेना बहुत ही जरूरी हो जाएगा।

मैडम, जब रिसाइक्लिंग और शिपयार्डों के लिए कोई कानूनी फ्रेमवर्क नहीं था, अब पूरा फ्रेमवर्क बन जाएगा, बहुत सारे देश हमारे ऊपर उंगली उठाते थे, भारत में ऐसा नहीं है और हांगकांग कन्वेंशन में शामिल नहीं हुआ, इसी वजह से दुनिया के बहुत सारे देश खासकर यूरोपीय कंट्रीज देश शिप रिसाइक्लिंग के लिए यहां शिप नहीं भेजते थे। इससे हमको नुकसान भी होता था।

इस बिल के बाद इंडिया हांगकांग कन्वेंशन के दायरे में आ जाएगा। जो देश हमारे ऊपर उंगली उठाते थे, इंटरनेशनल मैरिटाइम आर्गेनाइजेशन ने भी बताया था भारत को इसके अंदर आना चाहिए। आज माननीय मंत्री जी इस बिल को लेकर आए हैं, हमारे देश पर जो सवाल उठता था, वह भी खत्म हो जाएगा। पूरी दुनिया से हमारे देश में शिप ब्रेकिंग और रिसाइक्लिंग के लिए अपने शिप भेजेंगे। नार्वे ने अभी अभी बताया है कि अगर इंडिया हांगकांग कन्वेंशन के दायरे में आ जाता है तो हम प्रति साल 40 शिप भारत भेजेंगे।

मुझे सबसे ज्यादा हर्ष इसलिए हो रहा है क्योंकि सबसे ज्यादा शिप ब्रेकिंग और रिसाइक्लिंग हमारे यहां होती है। यह स्वाभाविक है कि भावनगर के विकास द्वार खुल जाएगा। अभी भी शिप रिसाइक्लिंग इंडस्ट्री चल रही है वह सामाजिक काम भी करती है। भावनगर के लिए एक लाइफलाइन सी है। इससे बहुत सारे रिलेटेड बिजनेस भी पल रहे हैं। हमारे लोकल लेवल लोगों को भी बहुत रोजगार मिल रहा है।

हमारे शिप ब्रेकिंग यार्ड्स में ट्रेनिंग सेंटर भी हैं जिसे गुजरात सरकार चला रही है। डेढ़ लाख से ज्यादा वर्कर्स को यहां ट्रेनिंग दी जाती है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगी, वहां ट्रेनिंग अच्छी तरह से चल रही है, एक अच्छा हॉस्पिटल भी है। ट्रेनिंग लेने के लिए जो वर्कर्स वहां आते हैं, अलग-अलग स्टेट से वर्कर्स वहां आते हैं और फिर अपनी स्टेट में कभी कभी वापस लौट जाते हैं। अनट्रेन्ड मजदूर भी काम करते हैं, कभी-कभी हादसा हो जाता है। ट्रेनिंग सेंटर के लिए कोई ऐसा कानून बने, ट्रेन्ड मजदूर ही शिप ब्रेकिंग यार्ड में काम कर सकें, ऐसा भी प्रावधान करने की जरूरत है। हमारे यहां शिप ब्रेकिंग और रिसाइक्लिंग की वजह से फर्निचर उद्योग बहुत हुए हैं।

मंत्री जी ने बताया कि रिसाइक्लिंग बिजनेस की वजह से दस प्रतिशत स्टील जेनरेट होता है। सबसे ज्यादा हमारे सिहोर में होता है, सिहोर में स्टील की रि-रोलिंग इंडस्ट्री है, वह भी इसके जरिए आगे बढ़ेगी, लोगों को रोजगार भी मिलेगा। माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र भाई मोदी जी का बिल लाने

के पीछे जो रीजन है, पांच साल में इंडिया इस इंडस्ट्री की लीडरशिप करे। पांच साल में इस इंडस्ट्री से डबल बिजनेस आए, इसी वजह से इस बिल को लाया गया है।

मैं माननीय मंत्री जी को फिर से बधाई देती हूँ। मैं कुछ मांग भी रखना चाहती हूँ क्योंकि मैं और माननीय मंत्री जी एक ही क्षेत्र से आते हैं। वैसे मंत्री जी पूरा जानते हैं। इस बिल के बाद एक नेशनल ऑथरिटी बनने वाली है। इंडिया का 99 परसेंट कामकाज अलंग में हो रहा है।

(1505/SK/SNT)

मैं मांग करती हूँ कि नेशनल अथॉरिटी का आफिस गुजरात में अलंग में ही बने, जिससे हमारे शिप ब्रेकरों की समय, शक्ति और सम्पत्ति की बचत हो सके और वे सारा कामकाज यहीं से कर सकें।

अलंग में शिप ब्रेकिंग यार्ड, जिसे प्लोट बोलते हैं, इसकी कोई मैपिंग नहीं हुई है। यहां लैण्ड का निश्चित दायरा तय करना चाहिए कि यह लैण्ड पचायत की है, अलंग अथॉरिटी की है, राज्य सरकार की है, फोरेस्ट की है या जीएमबी की है। अगर ऐसी मैपिंग हो जाती है तो बहुत सी सुविधाएं मिल सकती हैं। यहां रैड क्रॉस का अच्छा अस्पताल है। गुजरात सरकार ने भी एक अस्पताल बनाया है। यहां 15-20,000 मजदूर काम करते हैं, इसलिए यह अस्पताल काफी नहीं है। सेंट्रल गवर्नमेंट या शिपिंग मिनिस्ट्री की तरफ से वर्कर्स के लिए बड़ा अस्पताल बनाया जाए, यह सबके लिए अच्छा होगा।

यहां बहुत अच्छी हाउसिंग कॉलोनी भी बनी हुई है, जिसमें वर्कर रह सकते हैं। ऐसा पता चला है कि सारे वर्कर्स हाउसिंग कॉलोनी में न रहकर इधर-उधर एन्क्रोचमेंट करके रह रहे हैं। यह उनके लिए और यार्ड के लिए अच्छा नहीं है। ऐसा कोई रूल बनना चाहिए कि वहां जो वर्कर काम कर रहे हैं, हाउसिंग कॉलोनी में ही रहें और उनको अच्छी फैसिलिटीज़ मिलें। मेरी माननीय मंत्री जी से मांग है कि ऐसा रूल भी बनाना चाहिए।

मैं फिर से माननीय मंत्री जी और माननीय प्रधान मंत्री जी को बहुत बधाई देती हूँ। पूर्व वक्ता ने अभी बोला कि इस बिल की अभी कोई जरूरत नहीं है। मैं बिल्कुल इसका विरोध करती हूँ। इसमें दो साल का दायरा दिया है, दो साल की टाइम लिमिट दी है कि दो साल में सारी शिप रिसाइक्लिंग इंडस्ट्री इसके दायरे में आ जाएगी। अच्छी बात है कि टाइम दिया है, लेकिन मैं तो चाहती हूँ कि जल्द से जल्द यह बिल लोक सभा और राज्य सभा में पारित होकर कानून बने ताकि भावनगर के विकास के द्वार इंडस्ट्री और हमारे लिए खुल जाएं। मेरी मांग है कि यह बिल जल्द ही कानून बन जाए।

मैं सदन से भी अपील करती हूँ कि तुरंत इस बिल को पास करके कानून बनाया जाए। मैं माननीय मंत्री और माननीय प्रधान मंत्री जी का अभिनंदन करती हूँ और इस बिल का पूरे हृदय से समर्थन करती हूँ। धन्यवाद।

(इति)

1508 hours

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYNAGAR): Thank you, Madam.

Madam, I rise to speak on the Recycling of Ships Bill, 2019. The proposed Bill seeks to frame a new law for ship recycling in tune with global standards. This will enable India to accede to the Hong Kong Convention that enlists environmentally sound conditions for ship recycling. Though developing countries like India play a dominant role in the field of ship recycling, it is imperative to maintain standards for environmental protection.

According to International Federation for Human Rights, ship breaking exemplifies both the potentialities and the dangers of an increasingly globalised economy. Ship breaking, ship dismantling, ship recycling and ship scrapping are synonymously used to define the process of taking a ship apart. The practice is subject to health, safety and environmental concerns. The method of ship dismantling in areas like, Alang, Gujarat, is commonly referred to as 'beaching'. This means deliberately crashing ships on to the beach so that it can be dismantled during low tide. This process is controversial and poses risks to the environment as well as human health and safety as it is done without the use of concrete covering or any containment other than the hull of the ship itself.

(1510/GM/MY)

Around 96 per cent of the ship-breaking yards in these developing countries including India apply the beaching method. The Bill nowhere mentions the process that will be adopted by the Government for recycling of ships. This method includes scrapping and disposing of thousands of tonnes of steel by workers using minimum tools and safety precautions. The process involves high risk possibilities. According to an NGO named Safety for Sea, at least eight workers died in the year 2017. The Government must have an approach in adopting safer methods for ship recycling. The problem in Alang was first documented by Greenpeace in the year 1998. Following actions by the local NGOs, the Supreme Court issued several rulings, demanding the improvement of the industry in order to bring it in line with national and international requirements for safe working conditions, environmental protection, and waste trade law. The Government responded with the adoption of the Ship Recycling Code in 2013. The Gujarat Maritime Board set up a waste disposal facility.

Workers now also receive a very basic training. Still, the working and living conditions of the ship-breaking yards as well as environmental protection standards in Alang remain alarmingly poor.

In the proposed legislation, just a single line has been mentioned that workers need to be protected. It has no provision for the level and types of training that should be provided. The standard of training must be an important subject of this proposed Bill, and not just a single sentence. The occupational health hazards have also not been specified in this Bill. My request to the Government is to make the laws more effective by having provisions within the Bill itself and not leaving it for the competent authority. This is the reason why our Parliamentary system has Standing Committees; else, scenarios like the one I am about to put forward will be common.

I would like to bring to the notice of this House that on 12th and 16th September of this year, a Dutch documentary highlighted how environmental and safety norms are openly disregarded in Gujarat's Alang Ship-breaking Yard. Stationed at the Yetagun gas field, Myanmar's second largest ship, Yetagun FSO, started operating on 7th May, 2000. On 27th September 2018, after the Yetagun FSO had reached India, three non-profit organisations namely Shipbreaking Platform, Zero Mercury Working Group and European Environmental Bureau, jointly sent a warning letter to Gujarat Maritime Board, informing it about the high mercury levels. The warning letter noted that there was 300 ppm of mercury in 4500 tonnes of ballast water and 1,40,000 ppm of mercury in pipes and steel body of the ship. The letter also warned that such mercury concentrations could damage the central nervous system and cause kidney and liver impairment, reproductive and development disorders, defects in foetuses and learning deficits. The letter asked the Gujarat Maritime Board to make sure that the Minamata Convention 2013, of which India is a signatory, was followed. The convention is an international treaty designed to protect human health and environment from the emissions of mercury and mercury compounds.

(1515/RK/RPS)

The warning letter also noted that the mercury contamination could also pollute the intertidal zone. But the GMB permitted the beaching on 3rd October, 2018.

According to Section 8, Clause 1 of the proposed Bill, "The existing ships on the date of commencement of this Act and for which the certificate on inventory of hazardous materials had not been issued, the owner of such ship shall make an application to the National Authority within a period of five years from the date of commencement of this Act." Sir, allotting five years for mere applying for a certificate is a lot of time. This will give the existing ships the liberty to carry on their function, even if it is hazardous. So, I would request that the number of years must be reduced.

Section 17 (3) states that where the Competent Authority fails to convey its decision regarding approval of the ship recycling plan within fifteen days of its submission, the plan shall be deemed to have been approved. This is a severe loophole. No plan must be deemed to have been approved automatically. Instead, stringent laws must be made to clear the approval within a fixed timeframe. Not maintaining this timeframe should be penalised. Due to the proposed automatic approval of plan, such plans may get permission which are not supposed to. So, I would request the Government to amend this provision.

According to Section 36, only the Central Government, the National Authority, and the Competent Authority's complaints will be given cognizance. It is absolutely unfair if the workers are denied the right of registering a lawful complaint which can be questioned in the court. Also, the NGOs working in this area are overlooked. Both of them should be brought under Section 36 of the Bill.

I would like to say that the intent of the proposed Bill is very noble but the legislation is very weak. This seriously needs to be worked upon. I conclude my speech with the hope that the hon. Minister will take care of this. Thank you, Madam, for giving me the opportunity to speak.

(ends)

1518 बजे

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल): माननीय सभापति जी, पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 के लिए मैं खासकर माननीय मंत्री मांडविया जी के प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि एक बड़ा अच्छा विधेयक आप यहां लाए हैं। निश्चित रूप से इस विधेयक से आगे चलकर पोत परिवहन का काम अच्छा होगा।

भारत सरकार ने अंतर्राष्ट्रीय मानक बनाकर, इन मानकों को लागू करने के लिए सार्वजनिक तंत्र का निर्माण करके, पोतों के पुनर्चक्रण के नियमों के संबंध में पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 को अधिनियमित करने के लिए यह विधेयक आया है। पोतों के सुरक्षित एवं पर्यावरण के अनुकूल पुनर्चक्रण हेतु हांगकांग अंतर्राष्ट्रीय समझौता, 2019 को स्वीकृत करने का भी निर्णय लिया गया है।

माननीय सभापति महोदया, भारत में पोत परिवहन की हिस्सेदारी करीबन 30 प्रतिशत है, इसमें लगभग कई हजार कर्मचारी कार्य करते हैं। वर्तमान में भारत में पोत संगठन संहिता, 2013 के रूप में विधेयक का मौजूदा ढांचा है, इसमें इससे लगकर कार्य करने वालों को सुरक्षित रखा गया है। इस विधेयक से निश्चित रूप से काम करने वाले श्रमिकों और निजी पोत कंपनियों को सुरक्षा प्राप्त होगी और पर्यावरण को भी लाभ होगा।

महोदय, पत्तन परिवहन समुद्री यात्रा और व्यापार के लिए आवश्यक भाग हैं और ये केंद्र समुद्री-मार्ग को जमीन पर व्यापार से जोड़ते हैं।

(1520/IND/PS)

महोदय, आज के समय में भारत में 12 बड़े और 200 छोटे बंदरगाह हैं। इनसे भारत का 95 परसेंट अंतर्राष्ट्रीय व्यापार होता है और इस प्रकार हमारे देश की अर्थव्यवस्था में इन पत्तनों का महत्वपूर्ण योगदान है। सामान और कच्चे सामान को ले जाने के लिए विभिन्न प्रकार के पोत हैं। पोत परिवहन का अनुभव मैंने भी लिया है। मेरे चुनाव क्षेत्र में न्हावा शेवा का प्रसिद्ध जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट है। आज के समय में यह भारत का सबसे बड़ा कंटेनर बंदरगाह है। आज भी पोत के द्वारा समुद्र तट पर प्लास्टिक, आयल, कचरा जमा होता है। भोजन, औजार आदि तैयार सामान को ले जाने के लिए बहुत बड़े कंटेनरों का इस्तेमाल किया जाता है और इन कंटेनरों को जहाज द्वारा ले जाया जाता है। कई बार दुर्घटनाग्रस्त होने की वजह से जहाजों से आयल लीक हो जाता है, जिसके कारण इसमें काम कर रहे कर्मचारियों की मौत हो जाती है और आयल लीक होने से समुद्र का पानी जहरीला हो जाता है, जिससे समुद्री जीव मर भी जाते हैं। सरकार को समुद्री जहाजों में प्लास्टिक और प्लास्टिक से बने सामानों के इस्तेमाल पर पूरी तरह से पाबंदी लगानी चाहिए। यदि कोई समुद्री जहाज द्वारा किसी तरह की खतरनाक सामग्री ले जा रहा हो, तो इसका पूरा विवरण पोत परिवहन के अधिकारियों को देना अनिवार्य किया जाना चाहिए।

महोदय, सरकार द्वारा यह निश्चित किया जाना चाहिए कि जो कोई भी पोत रिसाइक्लिंग के लिए जा रहा हो, तो उससे पर्यावरण को कोई नुकसान नहीं होना चाहिए और अगर संबंधित पोत कंपनी के द्वारा ऐसा नहीं किया जाता है, तो उस कंपनी के खिलाफ कानूनी कार्रवाई किए जाने का प्रावधान होना चाहिए। मालवाहक जहाजों द्वारा खराब सामग्री का छोड़ा जाना बंदरगाहों, जलमार्गों

और महासागरों को प्रदूषित करता है। कई बार पोत जानबूझ कर अवैध कचरे को समुद्र में छोड़ देते हैं। इस विषय में नियम बनाकर रोक लगाने का काम किया जाना चाहिए। कई बार कंटेनर ढोने वाले मालवाहक जहाज समुद्र में कंटेनर गिरा देते हैं और इसके अलावा जहाज ध्वनि प्रदूषण भी फैलाते हैं, जिससे जीव-जंतु परेशान होते हैं। इससे समुद्री जीवों को हानि पहुंचती है। समुद्र तट पर रहने वाले लोगों को भी इससे नुकसान उठाना पड़ता है। समुद्र में पाए जाने वाला मलबे का 80 प्रतिशत भाग प्लास्टिक है। बड़े जहाजों की वजह से समुद्र का पानी भी खराब हो रहा है। इस विधेयक के माध्यम से भारतीय शिपयार्ड को लाभ होगा। उन्हें अब जापान, कोरिया में अपने जहाजों को रिसाइक्लिंग के लिए नहीं ले जाना पड़ेगा। इससे उनकी आर्थिक रूप से बचत होगी तथा देश में रोजगार के अवसर भी प्राप्त होंगे।

महोदय, अगर देश में ही पोत रिसाइक्लिंग होती है तो इस क्षेत्र में भी विदेशी निवेश को बढ़ावा मिलेगा। इससे प्राकृतिक संसाधनों की बचत होगी और जहाजों को पर्यावरण के अनुकूल बनाया जाएगा। इससे विकास को गति प्राप्त होगी और इससे शिपिंग उद्योग में लगे लोगों को अपने कार्य करने में आसानी हो जाएगी। मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ। एक अच्छा विधेयक माननीय मंत्री जी लाए हैं। निश्चित रूप से इस विधेयक से पोत परिवहन को फायदा होगा और काम करने वाले कर्मचारियों तथा कम्पनियों को फायदा होगा।

(इति)

1524 बजे

श्री अच्युतानंद सामंत (कंधामल): सभापति महोदया, आपने मुझे इस बिल पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ।

On behalf of my Biju Janata Dal Party, I support the Recycling of Ships Bill, 2019. It is a known fact that India has a lion's share in the global ship recycling industry, with a share of over 30 per cent of the market. India is also home to one of the largest ship-breaking facilities in the world, with over 150 yards along its coast. On an average, close to 6.2 million GT is scrapped in India every year which accounts for 33 per cent of the total scrapped tonnage in the world.

(1525/RC/RAJ)

We are happy that through this Bill the provisions of the Hong Kong Convention will also be implemented. This was adopted by the International Maritime Organization in 2009.

We are happy that this Bill generally gives many good things like it prohibits the use of hazardous material in all ships. It calls for establishment of a national authority which will administer, supervise and monitor all activities relating to ship recycling. Ship recycler cannot recycle a ship unless the ship recycling facility is authorised by the competent authority. Moreover, no ship recycler can recycle a ship without preparing a ship recycling plan. It will be the responsibility of every ship recycler to ensure safe and environmentally sound removal and management of hazardous material from a ship.

Still I think there are a few challenges to be taken care of. Though the industry is labour intensive, it is susceptible to concerns on environmental safety. Shipbreaking has grown into a major occupational and environmental health problem in the world. It is amongst the most dangerous occupations with unacceptably high levels of fatalities, injuries and work-related diseases. Shipbreaking is a difficult process due to the structural complexity of the ships and it generates many environmental, safety, and health hazards. It is carried out mainly in the informal sector and is rarely subject to safety controls or inspection. Workers usually lack personal protective equipment and have little training. Inadequate safety controls, badly monitored work operations, and high risk of explosions create very dangerous work situations. Its workers have very

limited access to health services. There are inadequate housing, welfare and sanitary facilities.

As the majority of yards have no waste management systems or facilities to prevent pollution, shipbreaking takes an enormous toll on the surrounding environment, namely, the local communities, fishery, agriculture, flora and fauna. This naturally causes serious environmental damage with long term effects on occupational, public, and environmental health. These points should also be considered.

While speaking on this Bill, it is my duty to speak a little bit about Odisha which is having 480 kilometres of coastal area. As we all know, Odisha has shown interest for having a unit to go for recycling of inland vessels and has desired that there should be in place a less strict regime to regulate recycling of small vessels. Port and shipping related activities are picking up in Odisha. The State is having three major ports running and the State has notified 12 ports along its coast. With 480 kilometres of coastline, the State is endowed with conducive, unique, and natural as well as strategic locations for port development. Apart from these ports, the State is also proposing to develop first riverine port project on the river Mahanadi in Kendrapada district with a cargo handling capacity of 45 million tonnes per annum.

Lastly, I can say that the introduction of the proposal Bill will increase employment opportunities. Though the proposed Bill will give a significant boost to the shipping industry, shipbreaking involves release of toxic materials into the ecosystem and at times leads to destruction of mangrove forests. Therefore, the Bill should ensure that recycled ships do not pose any unnecessary risks to human health, safety, and environment. Since shipbreaking activity has the potential of having a big impact on the environment, the Government should look to increase the punishment prescribed under the proposed Bill. Such enhanced punishment will ensure that the parties involved in shipbreaking activities do not contravene the provisions of the proposed Bill.

Finally, I would like to suggest that along with the punishment mentioned in the Bill, their licence should also be cancelled, if required.

Thank you very much. I support this Bill.

(ends)

(1530/SNB/VB)

1530 hours

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI): Madam Chairperson, I stand here in support of this Bill. I would like to congratulate the hon. Minister who also comes from the State of Gujarat. I do understand that he comes from that area and so he is probably doing this to make sure that the area that he represents grows to another level of development. But I have a few questions to ask him.

There was an Unstarred Question in Rajya Sabha 2550 dated 15.7.2019. This is about workers and infrastructure in the shipping sector. In part (b) the Question asked was – whether the workers in the ship-breaking yards are reported to be facing health hazards due to negligence of waste disposal practices. The answer given was that there are no such reports received. In part (c), the Question asked was – if so, the details thereof. The reply given was ‘it does not arise’. Questions to part (d) and (e) are even more interesting – whether there is an urgent need for regulatory framework for shipbreaking industry in this country and if so, what steps this Government is taking. The reply is that the regulatory framework for shipbreaking industry is already in place under Shipbreaking Code 2013. I have a question to the hon. Minister. If there is already a 2013 Code which the hon. Minister thinks that is covering everything, then do we really need a new Bill? Is it a contradiction of 2013 *vis-à-vis* this Bill? Are you going to integrate it? If it was already strong, then why do we need another Bill? Could we have not just included the Hong Kong Convention in it? Why is this whole exercise? That is my first question.

A lot has been said about the international commitments that we have made. But I have two to three questions about this. The hon. Minister in his introductory remarks said that when there are 1000 ships, three hundred of them come to India for recycling. We all know what the status of recycling is. I come from a Parliamentary constituency which is 50 per cent urban and 50 per cent rural. I can barely get things done. If you talk about garbage waste you find it so difficult to make sure that your cities are clean. We have issues with medical wastes; we have issues with electronic wastes. So, we are barely dealing with it and do not have solutions like this. It is a big step and if it is going to help the country, we will of course support it. But do we really have the infrastructure. I

do not want my country to be a dumping ground because China, Korea, none of these countries are looking at this as a business opportunity. There is a difference between recycling and dumping. I think, the Government must assure us that India is not going to be a dumping ground by signing any of such international agreements.

The other point is that the hon. Minister mentioned about steel. The hon. Minister told us that this is going to help us in recycling and it will help the economy. We all know what the situation of the economy is and we all know what the steel business is doing. In India the steel business is almost at the rock bottom. How it is going to help us then? I am unclear about it and if the hon. Minister could guide me about how this steel is going to help the economy.

I have some other two to three questions which I would like to ask the hon. Minister. In one of these data of these of questions it is mentioned that in the last two years the industry has slumped. We made Rs. 64 crore last year and this year it has gone down to Rs. 47 crore. The State where I come from, the State of Maharashtra has further slumped. So, if this business is going down, then why was it going down? Why are we putting so much money into infrastructure and dumping? These are all interconnected. So, I see really no reason as to how there is going to be growth because in the last three years, this industry has shown no growth. This is what the hon. Minister's own reply is saying and so I would request the hon. Minister to kindly throw some light on it.

I have some two to three small questions on this. In another reply to a Question the hon. Minister has replied about deaths in shipping yards. Hon. Member, Shri Rammohan is going to speak later on this Bill. Every year there are several deaths in this entire business. In Gujarat Maritime Board there is a 12-day mandatory safety training programme which does not exist in Mumbai and Kolkata, this is given in the reply of the hon. Minister, in Mumbai and Kolkata shipbreakers and port employ directly. These are inter-connected but rules are not same.

(1535/NKL/KDS)

In Gujarat, there is a certain role but in Maharashtra, Mumbai, our labourers are under different role. Safety and security of all the labourers should be equal. So, are you going to step in to make this change? This is in your reply to Question 871 on 21st November, 2019.

One more question is about the authority. Now, who will be the competent authority? I have serious concerns. It is left very vague. There is some authority to the State, and some to the Center. So, would there not be a conflict? I do not want to go the RTI way because in RTI Act, you made so many amendments. After making the amendments, it is up to the Government. Today, you are in power. So, it suits you. You are not going to be in power forever. Nobody is in power forever. There should be no misuse of any kind of legislation ever. So, please clarify it. The whole idea of bringing in an RTI Act was to bring in more transparency. You made an amendment and made it completely selective. So, today, if somebody like me, who is a Member of Parliament, wants data, it is very difficult to get it. To get the data is not necessarily only to criticize you. It is to improve our work also. If you put the authorities like this, this could be the same way as the RTI amendment. It would be better if you could clarify your stand as to how this authority is going to work. ...(*Interruptions*)

He will have the flexibility of being the judge of the situation. There may be times when there will be repeated offenders. Now, who is going to decide that it is fair and transparent, if information is not available? You have an authority. You are saying that you will tax any of these companies who are not following the norms. But who is going to judge it? So much of information is held back. The concern is clearly about pollution and global warming. You know what we are going through, as a country. I compliment Dr. Bharatiben for her speech in which she talked about what happened in her own constituency. Five people died is what she said when the shipyard accident happened. So, we have to make sure that it does not happen again. I repeat again and reiterate to please not make India a dumping ground. You have to reassure all of us that this will not help.

The last point is about the Labour Code. How are you going to compare? The 2019 Labour Code is not mentioned anywhere in the Bill. You are talking about the protection of labour. I showed you the disparity in your organisation itself, between Gujarat, Maharashtra and West Bengal. There is no clarity in the Bill about whether you are going to bring them under one Code. The 2019 Labour Code is not mentioned in the Bill. So, first, you have the Code. Now, you have brought this new Bill. Again, when the labour laws come, how will you integrate? Will you bring this Bill again? So, I think, there has to be clarity. I

appreciate you. I am not saying that your intention is bad. Your intention may be very good to bring in this Bill but I think, the labourers' health, safety, and working conditions are most critical. This entire business of shipbreaking has a lot of fluctuations. So, a lot of time, the labourers have no work. So, how will you make sure that they have something to do, or skill them to a level where they have work 365 days? These are a few points that I would like you to highlight because when you say it, a clear signal goes to the entire country about what you have in mind for this industry. I am sure, your intent is very good but I feel, when it comes to pollution, when it comes to labour laws, it is very critical that you think this through. I completely support this Bill. If there is any development for this country, we unanimously must support them. But this is not just an investment like car making. You talk about 'Make in India'. This is not 'Make in India'. This is 'Dump in India'. So, you have to assure us that you will make sure that no dumping takes place because we are not building a ship building yard here. These are all old ships which are coming to my country. Mandaviyaji is a very responsible Minister. He spoke exceptionally well today in his reply. So, I hope, he will clarify all my doubts. Once all this is clarified, the NCP will wholeheartedly support this Bill. Thank you.

(ends)

1540 बजे

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा): धन्यवाद सभापति महोदया, सबसे पहले मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि आप इस बिल को लाए हैं।

(1540/MM/SRG)

महोदया, अपना देश पुराने, समुद्री जहाज तोड़ने के मामले में विश्व में प्रमुख स्थान रखता है और करीब 25-30 प्रतिशत कार्य भारत में होते हैं। इससे देश में लोगों को श्रम कार्य अधिक मिल रहा है। वर्ष 2018 के डाटा के अनुसार वर्ष 2017 में करीब 6 हजार टन का मलबा यहां आया था और वर्ष-प्रतिवर्ष यह कारोबार बढ़ता ही जा रहा है। सरकार भी चाहती है कि जहाज तोड़ने के कार्य में हमारा देश अग्रणी बने और आने वाले वर्षों में इसकी हिस्सेदारी 50 प्रतिशत तक हो। इससे देश में श्रम रोजगार पैदा होंगे और अधिक राजस्व भी प्राप्त होगा। अभी यह कार्य गुजरात के अलंग, महाराष्ट्र के दारूखाना, पश्चिम बंगाल के खिद्धरपुर डॉक एवं केरल के कुन्नूर में चल रहा है। देश के कोस्टल एरिया में लोगों को इससे काफी रोजगार मिल रहा है।

महोदया, यह कार्य पर्यावरण एवं स्वास्थ्य पर भी प्रभाव डालता है। अतः हांगकांग अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन, 2009 के अनुसार रिसाइक्लिंग उद्योग में कार्यरत देशों के लिए अंतर्राष्ट्रीय मानक तय किए गए हैं और सभी देशों को इन मानकों का पालन करने के लिए बाध्य होना है। इसी क्रम में भारत को भी कानून बनाने के लिए यह बिल लाने की आवश्यकता हो गयी थी।

महोदया, 13 देश पहले ही कानून ला चुके हैं। जब यह कानून बन जाएगा तो हमारे यहां जापान और कोरिया से पुराने समुद्री जहाज जल्द से जल्द आ जाया करेंगे और उनकी रिसाइक्लिंग का कार्य यहां होगा।

महोदया, मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ कि यह सही है कि देश को इससे रोजगार के साथ-साथ अधिक राजस्व की प्राप्ति होगी परन्तु पूरे विश्व का सब कचरा भी अपने यहां जमा होगा जो पर्यावरण के लिए काफी घातक हो सकता है। आसपास के क्षेत्रों में उसके केमिकल एवं अन्य घातक पदार्थों से स्वास्थ्य पर भी असर पड़ेगा। यार्ड में कार्यरत श्रमिकों पर भी इसका सीधा असर होगा। इसकी मॉनिटरिंग सही ढंग से करने की आवश्यकता है। सरकार को इसके सभी मानकों का हमेशा ध्यान रखना होगा।

महोदया, अपना देश शिप ब्रेकिंग उद्योग में अग्रणी देश है, इसलिए यह कानून बनने से शिप ब्रेकिंग क्षेत्र में विदेशी निवेश को भी आकर्षित करने में सहायक होगा, जिससे देश में कारोबार और रोजगार के अवसरों में वृद्धि की आशा है। मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ और माननीय मंत्री जी से यह चाहूंगा कि पर्यावरण और स्वास्थ्य पर इसका जो असर होगा, उस के बारे में भी कुछ जानकारी देंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

(इति)

1543 hours

SHRI TALARI RANGAIAH (ANANTAPUR): Thank you very much for giving me this opportunity to speak on this important Bill of Recycling of Ships. I am happy to say that we from the YSR Congress Party, support the Bill. Andhra Pradesh is blessed with a vast coastline with a major seaport at Vishakhapatnam and minor ports. This Bill has a particular relevance to coastal States as ship breaking industries are located on the coast. That is why, we welcome this Bill.

In this context, I would like to say this. Be it a man or machine, sheep or ship, everything on the earth has a certain lifespan. After the lifespan is over, it is important that we learn to recycle it and dispose it of in a proper manner, otherwise, it would be hazardous to the health and environment of the people and the planet.

India is a leader in the ship recycling industry with a 30 per cent market share and employs around 8000 workers. Therefore, it is imperative that we align the domestic rules and regulations in conformity with global standards and conventions.

The existing framework for ship recycling, Ship Breaking Code 2013, contains general instructions for safety, health and environment compliance for the stakeholders in the industry. However, the said code does not provide for penalties for the contravention of the Code or deal with the restrictions and prohibitions on the use of hazardous materials in ships.

The ship breaking sector is a labour intensive industry, and as I said earlier, employs about 8000 people.

(1545/KKD/SJN)

This number may go up in the coming days. Therefore, ship-breaking industry raises concerns about human and environmental safety. Besides this, marine life is the source of livelihood for a large number of fishermen population spread across several coastal States.

It is in this context that this Bill assumes significance as it seeks to bring the ship-breaking code in conformity with the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009. The Convention ensures that ships when recycled at the end of their operational life, do not pose any risk to human health, environment, and maritime safety. The Hong Kong Code is adopted by the London based International Maritime

Organisation, which is a specialised agency of the UN entrusted with ensuring the safety and security of international shipping and preventing maritime and atmospheric pollution of the oceans.

With the enactment of this Bill, the Hong Kong Convention will come into force. A revised and reformed protocol will come into force under the proposed Bill. It will be beneficial for the country as it would prevent the use of hazardous materials in the process of ship-breaking.

This Bill is expected to improve business prospects of the industry and enhance livelihood opportunities in the sector as the Hong Kong Convention will benefit the Indian shipyards substantially. Countries like Japan, Korea and other countries are expected to utilise our ship-breaking yards for their ships. This will bring foreign investment into the ship-breaking industry, which will have a salutary effect on the economy, especially in the coastal States like my State.

That is why our party extends its wholehearted support to this Bill.

Thank you, Madam.

(ends.)

1547 hours

SHRI KOTHA PRABHAKAR REDDY (MEDAK): Madam Chairperson, I am thankful to you for giving me this opportunity to speak on a very important Bill.

As the House is aware, our country would emerge as a preferred destination among the European Union for ship-breaking, and give a significant boost to the industry to increase the economy in future.

In order to protect the environment, steps may be taken to prevent spilling of oil and hazardous substances in the sea.

Sudden gas leakages also occur during ship-breaking. Hence, we must take stringent steps to protect the lives of those persons who are engaged in ship recycling industry.

Similarly, substandard practices need to be avoided in recycling of ships. Our country has already done a lot of work towards raising the standards being followed at the ship-breaking yards.

Around 800 vessels are sent for breaking every year around the world; and our country accounts for around 30 per cent of that work, which may create huge employment opportunities.

Madam, our country has a huge demand from foreign countries and they have also evinced keen interest in sending ships for recycling to our country with Ship Recycling Code within the framework of the Hong Kong Convention.

Madam, 'one port, one industry' approach will help cargo to grow whereby industries would also develop.

There is a need for a single digital portal for streamlining activities.

Our TRS party also supports this Bill. Thank you.

(ends.)

1549 बजे

कुंवर दानिश अली (अमरोहा) : सभापति महोदया, आपका धन्यवाद। मेरे बराबर में निशिकांत जी और पूरी टीम डिस्टर्ब करने के लिए बैठी है, लेकिन वह पाजीटिव डिस्टर्बेंस है। कोई बात नहीं। मैं इसको पाजीटिव स्पिरिट में लेता हूँ। मैं अपनी पार्टी की तरफ से इस बिल पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मेरे मन में जो सवाल आए हैं, मैं चाहूँगा कि माननीय मंत्री जी उसको गंभीरतापूर्वक देखें, क्योंकि जो रिसाइक्लिंग का सवाल है।

(1550/GG/RP)

जो रीसाइक्लिंग का सवाल है, शिपयार्ड्स में जो शिप ब्रेक किए जाएंगे। यह तो ठीक है कि रोजगार तो मिलेगा। अब मेक इन इंडिया में कुछ बन तो रहा नहीं है, लेकिन मेक इन इंडिया में अब डंपिंग इंडिया बन गया है और ब्रेकिंग इंडिया बन गया है। विदेशों और यूरोपियन देशों से शिप ला कर यह काम किया जाएगा। उनके यहां के कचरे को हमारे देश में ला कर, यह सरकार डंप कर के उसको रीसाइक्लिंग करने का काम करने की बात कर रही है। मैं इतना ही कहूँगा कि इस सदन में पिछले हफ्ते पर्यावरण और वायु प्रदूषण के ऊपर बहुत लंबी चर्चा हुई थी। इस बिल में जो सबसे बड़ी चिंता है कि वहां से जो शिप्स ला कर हम यहां ब्रेक करेंगे, वहां पर जिस तरीके से पर्यावरण को खतरा होगा, क्या उसके प्रावधान और उसकी रोकथाम के लिए सरकार ने कुछ कदम उठाए हैं?

मेरा मकसद यह बिल्कुल नहीं है, आप रोजगार उपलब्ध कराइए, लेकिन रोजगार में इंसान की सेहत के साथ कोई कॉम्प्रोमाइज़ न हो, उन मजदूरों की सेहत के साथ कोई कॉम्प्रोमाइज़ न हो। पर्यावरण को जो खतरा है, उसका ध्यान जरूर रखा जाए। मैं अभी कहीं पढ़ रहा था कि जो शिप ब्रेक करने के लिए हमारे यहां आते हैं, कई बार तो ऐसा होता है कि विकसित देशों से बाहर शिप्स को ब्रेक करने के लिए भेजा जाता है उनके अंदर ऐसे-ऐसे कैमिकल्स निकलते हैं, जिनको वे अपने यहां नहीं रखते हैं। जैसे जब कोई घर की सफाई करता है तो सारा कूड़-कचरा एक ही डब्बे में पैक कर के बाहर भेज दिया जाता है। इस प्रकार से इसका भी हमें ध्यान रखना है कि जो शिप्स ब्रेक करने के लिए हमारे यहां आते हैं, वे पूरी जांच पड़ताल के साथ आएँ और यहां पर पर्यावरण का जो सबसे बड़ा इश्यु है, अगर मंत्री जी उसका नोटिस लेंगे, सरकार नोटिस लेगी, तो मैं समझता हूँ कि ज्यादा अच्छा रहेगा।

मैं इन्हीं शब्दों के साथ इस बिल का इस कंडीशन के साथ समर्थन करता हूँ कि इससे जुड़े हुए एन्वायरमेंटल इश्युज पर सरकार पहले ध्यान रखे।

शुक्रिया।

(इति)

کنور دانش علی (امروہ): محترم چیرمین صاحبہ، آپ کا بہت شکریہ، میرے برابر میں نشی کانت جی اور پوری ٹیم ڈسٹرب کرنے بیٹھی ہے، لیکن وہ مثبت ڈسٹربینس ہے۔ کوئی بات نہیں میں اس کو مثبت اسپرٹ میں لیتا ہوں۔ میں اپنی پارٹی کی طرف سے اس بل پر بولنے کے لئے کھڑا ہوا ہوں۔ میرے دل میں جو

سوال آئے ہیں، میں چاہوں گا کہ عزت مآب منتری صاحب اس کو سنجیدگی کے ساتھ دیکھیں، کیونکہ جو ریسائکنگ کا سوال ہے، شپیارڈ میں جو شپ بریک کئے جائیں گے۔ یہ تو ٹھیک ہے کہ روزگار تو ملے گا۔ اب میک ان انڈیا میں کچھ بن تو رہا نہیں ہے، لیکن میک ان انڈیا میں اب ڈمپنگ انڈیا بن گیا ہے اور بریکنگ انڈیا بن گیا ہے۔ غیر ممالک اور یورپین دیشوں سے شپ لا کر یہ کام کیا جائے گا۔ ان کے یہاں کے کچرے کو ہمارے ملک میں لا کر یہ سرکار اس کو ڈمپ کر کے ریسائکنگ کرنے کا کام کرنے کی بات کر رہی ہے۔ میں اتنا ہی کہوں گا کہ اس ایوان میں پچھلے ہفتے پریاورن اور فضائی آلودگی پر ایک بہت لمبی بحث ہوئی تھی۔ اس بل میں جو سب سے بڑی فکر کی بات ہے وہ یہ ہے کہ وہاں سے جو شپس لا کر ہم یہاں بریک کریں گے، وہاں پر جس طریقے سے پریاورن کو خطرہ ہوگا کیا اس کے پراودھان اور اس کی روکتھام کے لئے سرکار نے کچھ قدم اٹھائے ہیں؟

میرا مقصد یہ بالکل نہیں ہے، آپ روزگار مہیا کرائیے، لیکن روزگار میں انسان کی صحت کے ساتھ کوئی سمجھوتہ نہیں کرنا چاہیے، ان مزدوروں کی صحت کے ساتھ کوئی سمجھوتہ نہ ہو۔ ماحولیات کو جو خطرہ ہے اس کا دھیان ضرور رکھا جائے۔ میں ابھی کہیں پڑھ رہا تھا کہ شپ بریک کرنے کے لئے ہمارے یہاں آتے ہیں، کئی بار تو ایسا ہوتا ہے کہ ترقی یافتہ ممالک سے باہر شپس کو بریک کرنے کے لئے بھیجا جاتا ہے، ان کے اندر ایسے ایسے کیمیکلز نکلتے ہیں جن کو وہ اپنے یہاں نہیں رکھتے ہیں۔ جیسے جب کوئی گھر کی صفائی کرتا ہے تو سارا کوڑا کچرا ایک ہی ڈبے میں پیک کر کے باہر بھیج دیا جاتا ہے۔ اس طرح سے اس کا بھی ہمیں دھیان رکھنا ہے کہ جو شپس بریک کرنے کے لئے ہمارے یہاں آتے ہیں، وہ پوری جانچ پڑتال کے ساتھ آئیں اور یہاں پر ماحولیات کا جو سب سے بڑا ایشو ہے اگر منتری جی اس کا نوٹس لیں گے، سرکار نوٹس لے گی، تو میں سمجھتا ہوں کہ زیادہ اچھا رہے گا۔

میں انہیں الفاظ کے ساتھ اس پل کی اس کنڈیشن کے ساتھ تائید کرتا ہوں کہ
اس سے جڑے ہوئے اینوائرنٹل یشیوز پر سرکار پہلے دھیان رکھے۔۔ شکریہ۔۔
(ختم شد)

1553 बजे

ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI): Thank you, Madam, for giving me an opportunity to participate in the debate on the Recycling of Ships Bill, 2019, the objective of which is to regulate recycling of ships by setting certain international standards and laying down the statutory mechanism for enforcement of such standards.

The life cycle of a ship has an age limit related to its operation. When the ship economically is not profitable any more, it will be recycled or scrapped. Since the scrapped ship has plenty of hazardous materials, special care should be taken to manage the wastes in accordance with the national and international available regulations. Ship recycling, the processes that take place in a ship recycle yard, involves a wide range of activities from removing all the equipment and items left on a ship such as engine parts and fittings to cutting down and recycling the entire ship's infrastructure. It also includes handling and temporary storage of the hazardous materials before disposing them completely to the safe dumping plant.

With regard to this, a ship recycle yard, that conducts ship breaking and recycle of the ship's outfits, machineries and infrastructure should be well designed in order to comply with all regulations that prevent it from producing harmful and polluting waste to humans and environment.
(1555/RCP/KN)

I understand that the enactment of this Bill is in line with the 'Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships' which was adopted by the International Maritime Organisation in 2009. With the accession to the International Convention, India has become a major party to this industry.

Already in 2017, India has demolished 6,323 tonnes of known ship scrapping across the world. The ship recycling industry is a labour-intensive sector, but it is susceptible to concerns on environmental safety. Ships should be surveyed and be certified for on-board inventory of hazardous material used or transportation in ships.

I understand that only because of the environmental pollution concerns, the previous Governments had not enacted this Bill in this august House. Japan, Korea and China have not taken up this business due to these concerns. At the

same time, on the other hand, we are creating a new form of industry through this Bill. This enactment will help in improving employment opportunities. Unemployment is a major issue, a major concern of our youth. We are expecting that it will attract foreign direct investment. It will also ensure the availability of recycled iron and steel in our country for further industrial use.

My State Kerala has around 600-kilometre coastal sea line, of which Kochi and Vizhinjam – the new port at Trivandrum – are the most significant sea ports in the State. Moreover, the State consists of many minor ports having immense potential. I would urge upon the Government to make provisions in this Bill for development of such minor ports in line with the recycling industry so that they could be included in the development process and, in such a manner, employment opportunities for the local population could be improved. I strongly doubt that we are enacting this Bill only for protecting the interests of the ports in some areas of our nation and only for lobbying for certain industrialists from some areas.

Lastly, on the one hand, we are obliged to promote labour intensive industries, at the same time, we should restrict, prohibit and take extreme caution in the use and disposal of hazardous materials and chemicals irrespective of whether a ship is meant for recycling or not.

Thank you, Madam.

(ends)

1558 hours

(Page No.378-A)

SHRIMATI POONAMBEN HEMATBHAI MAADAM (JAMNAGAR): Thank you, Madam, Chairperson, for giving me an opportunity to speak on this very important legislation. To begin with, I would like to congratulate our hon. Minister and our hon. Prime Minister for getting in the much-needed legal framework in this particular industry.

As we all know, India is leading in the field of ship recycling industry with a share of 30 per cent of global ship recycling industry. This Bill will only strengthen our stand in that direction. This Bill will further boost our economy and also guarantee more employment for a large number of people both in direct and indirect ways.

Today, we are living in a very competitive world. Therefore, our domestic rules and regulations have to align with the global standards and conventions. If we lag behind, we will never be able to compete or meet the global market standards.

When our objective is to make India a five trillion-dollar economy, it becomes imperative that every sector functions at its optimum. Therefore, we cannot afford to stand behind in any sector including this.

Our visionary Prime Minister, Shri Narendra Modi *ji* is recognising challenges in this industry and also our commitment as a member of the International Maritime Organisation (IMO) and hence, has brought this Bill to make this sector more competent and competitive thereby adhering to the global norms.

(1600/SMN/CS)

Sir, currently, the regulatory framework which we have in our country in the form of ship breaking code, 2013 is in place in India which has exclusive provisions containing general instructions for safety, health and environment compliance for stakeholder involved in ship recycling. It has taken care of a lot of things.

However, there are some shortcomings in that ship breaking code, 2013. The said code does not provide penalties for contraventions or deal with the restrictions and prohibitions on the use of hazardous material on ships.

(Page No. 378-B)

My colleague and also an MP from Bhavnagar has just mentioned about the accidents that are being taking place due to such kind of substance or instruments used on the ships which can cause accidents and to avoid that, I think this Bill is very important.

Our hon. Minister also comes from the same area where the shipbreaking yard is and he is even fully aware of the shortcomings of this particular code and to give it stronger legal framework, I think this Bill is very important. Otherwise, it makes it difficult for the enforcement agency in dealing with the violations of the code.

I strongly feel that this Bill is a corrective step in this direction. I would briefly put forth the international provisions in this regard.

Madam, in global context, International Maritime Organisation, as special agency of United Nations is involved in ensuring the safety and security of international shipping, marine and atmospheric pollution. It has adopted the Hongkong International Convention for the safe and environmentally sound recycling of ships in 2009. It ensures that these ships when being recycled after the end of their operational lives, do not pose any unnecessary risk to the environment, human health or safety.

India, being a Member of International Maritime Organisation, has participated in the convention and expressed views on human safety and India's environmental concerns. Not only the global environmental concerns, but India *per se*, whatever concerns we had, our country has strongly voiced it. The proposed Bill provides the legal framework for implementing the provisions of the Hong Kong convention.

Madam, as we all know, until the 20th century, my colleagues have voiced their concerns that India should not become a dumping yard but we all know that recycling used to take place all over the world including USA and UK. Thereafter, the ship recycling industry moved from North America to South Asia.

(Page No. 378-C)

Today there are five major countries which are global players in this industry, namely, India, Pakistan, Bangladesh, China and Turkey.

The United Nations Conference on Trade and Development Report has given information on review of maritime transport. I am trying to give an example that how important this industry is for India and how globally we stand as a leader today in this particular industry. India demolished around 6300 tonnes of ship scrapping across the world in 2017.

In 2018, only 744 ships were recycled all over the world but in India, 240 ships were recycled in 2018-19. The Government plans to further increase its share in the world market by 2024.

(1605/MMN/RV)

So, as we all know, globally, India is today a leader in this particular segment. As far as dumping concerns are concerned, the volume of valuable materials that get recovered, repaired, re-used, refurbished and recycled makes the ship recycling an essential element in the global transition to a circular economy. We are a hub in this industry and we are committed to increase our share in the global industry and consolidate our position as a global leader. This will also create employment in our country.

I also belong to the State of Gujarat which again, I repeat, leads the ship recycling industry, with Alang being the world's most and one of the largest ship-breaking towns. Ship-breaking industry does exist in my constituency too but on a much smaller scale. Almost a third of all retired vessels, at least about 200 each year, are sent from all over the world to be broken up here at over 100 different yards stretching over 10 kilometres of land.

This industry provides employment to a large number of people and also to the ones who migrate from the other States. This industry also contributes significantly to the State's economy.

Our State Government has also taken several steps to develop Alang as an eco-friendly yard. It has been a sustained effort of the State Government to ensure that it is an eco-friendly yard which generates both environmental-friendly work as well as employment. It gives a healthy atmosphere to all the labourers to work. This yard will be the only place in the world, which even has provisions or facilities to dismantle warships.

There is another reason why this proposed legislation is important and essential. It is true that we are a market leader in ship dismantling and ship recycling. But, of late, we have been facing a lot of challenges, and one of the major challenges is the movement of freight prices. The current earnings and future expectations drive these ship recycling industries. The movement in freight prices is indicated by, as we all know, the Baltic Drive Index (BDI). Now, the BDI is a shipping and trade index created by the London-based Baltic Index. The other index includes Baltic Dirty Tanker Index and Baltic Clean Tanker Index which are linked to the freight prices of oil tankers. These Indexes specify the cost of the transportation to the ship owners. The cyclicity in the ship-breaking industry is inherent with its negative co-relation with the Baltic Indexes.

Better availability of ships is expected at the time of recessions when the freight rates are lower as ship owners find it economically viable to send the ship for the purpose of recycling rather than using the ship further.

Our industry is impacted by the availability of ships with rise in Baltic Indexes. However, the present situation is that the ship-breaking or recycling industry is growing very fast amidst the global downturn in the ship business and economic slump. We all know there is a global slowdown and despite that, this particular industry is growing very, very fast. So, to capitalise on this growth also, we need this Bill.

We need to take this opportunity to grow our footprints in the industry which is not possible until we have a law, and rules for the enforcement. Therefore, we immediately need this law in the interest of this particular industry's growth. ...(*Interruptions*) Madam, I will conclude my speech in five minutes.

(1610/VR/MY)

Madam, other challenges visible are – scrap prices vis-à-vis steel price movement. Profitability of ship breakers is susceptible to steel prices which are linked to global steel prices while post ship purchase, ship recycler or breaker have to bear the price risk.

Then, competition from global peers is another very, very serious challenge that our industry is facing. Indian industry faces intense competition from neighbouring countries like Pakistan and Bangladesh. Since Pakistan has availability of low wage and lacks occupation, health and environment related regulations, it is very easy for them to attract business and grow. They have very partial enforcement also.

We have been closely challenged by Bangladesh, as they have already enacted a legislation for ship recycling. If Bangladesh accedes to Hong Kong Convention before India and becomes the first country in South Asia to do so, it will certainly damage our business interests. Since we are facing competition from them, we have to think seriously in this direction. That is why, I think it is not a good idea to lose a significant market share. It is better to enact a law so that we can capture the global market even more strongly. With this Bill becoming an Act, we will be able to protect our business interests and also position ourselves strongly in this industry world over.

The other very important aspect is the protection of environment. A lot of concerns were voiced here regarding environment. I would like to inform the House that ship breaking is a green process. There were Members who were even asking whether it is a ship recycling Bill or a ship breaking Bill. This is a ship recycling Bill. It is a green process because everything broken or found out of the ship is recycled with very little impact both on environment and human life. This is a process wherein at the end of lifecycle of a ship each part of it is sent further for reuse. So, it is a green process.(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON (SHRIMATI RAMA DEVI): Please conclude.

SHRIMATI POONAMBEN HEMATBHAI MAADAM (JAMNAGAR): Madam, I am just concluding. I have to add something in respect of my constituency also. Please give me two more minutes.(*Interruptions*)

At the same time, it is true that the complex process of dismantling involves issues like labour safety, health and it poses serious challenges to the

environment. We all know that this is a hazardous process and it has a lot of challenges. It is better to regulate it. This Bill will regulate this entire sector in a great way. If we leave it unattended, I think we will cause a major harm not only to human beings but also to the environment.(*Interruptions*)

The Bill has a provision in Clause 21 to address these environmental concerns. The clause also ensures safety to every ship recycler.

The Bill includes environment regulations for the management of hazardous material and also penalties and punishment for contravention of the environmental guidelines in Clause 22, making it much effective than the previous Ship Breaking Code, 2013.

1615 hours (Shri Kodikunnil Suresh *in the Chair*)

As we already know that this is a job providing sector, the importance of labourers and migrant labourers from other States and also of women labourers is taken care of. The interests of labourers are protected under Clauses 15 (1) and 15 (2) of this particular Bill.

(1615/SAN/CP)

Sir, both from the safety and environment angles, this Bill has provisions which restrict and prohibit the use or installation of hazardous material, which applies irrespective of whether a ship is meant for recycling or not. This Bill takes care of all our safety concerns as far as ships are concerned.

Sir, I am concluding. Please give me two more minutes. I am coming to the last line.

HON. CHAIRPERSON (SHRI KODIKUNNIL SURESH): Please conclude now. You have taken more than 17 minutes.

SHRIMATI POONAMBEN HEMATBHAI MAADAM (JAMNAGAR): This restriction will be immediate from the date of legislation coming into force while the existing ships shall have the period of five years for the compliance of the same.

Sir, I am trying to explain what the Bill is about. Let me at least highlight the important points. I am almost done. I want to take my constituency's issue now.

HON. CHAIRPERSON: This is a very small Bill. You have already taken 17 minutes.

SHRIMATI POONAMBEN HEMATBHAI MAADAM (JAMNAGAR): Sir, only the ships which are surveyed and certified on inventory of hazardous material as per the provisions of the Bill will be recycled; no other ships will be recycled unless they have been surveyed in this regard.

Sir, my submission at the end is that though the size of ship breaking industry is relatively small, but it has strong linkage with independent variables like environment regulations, freight prices and steel scrap prices, which sets itself apart from other industries.

Sir, in my last sentence, I would like to congratulate the hon. Minister for bringing this particular Bill. I wholeheartedly support the Bill.

I have one request to make to the hon. Minister. We have a very small ship breaking yard in Sachana, Jamnagar which has some legal litigation issues with the Gujarat Maritime Board and the Forest Authority. I would request for his kind intervention in this regard and to make our ship breaking and ship recycling yard functional.

Thank you very much.

(ends)

1617 hours

SHRI ARVIND SAWANT (MUMBAI SOUTH): Hon. Chairperson, Sir, I am here to express my views on Recycling of Ships Bill, 2019. In fact, I welcome the Bill. There is nothing to worry about that.

The first and foremost thing is that this Bill has been brought in the context of the Hong Kong International Convention, but the fact is that if you look at climate change and other conditions, this was agreed to. Many of the countries have already agreed to it, but certain countries are yet to agree to it. Unless that happens, the resolution will not be moved in the international forum.

The first and foremost thing is that the hon. Minister knows that the entire area of Mumbai Port Trust falls in my constituency. Along the coastline, Mumbai porters are the oldest porters who were doing the business and taking care of it. They had a ship breaking yard there.

अब मैं थोड़ा हिंदी में बोलूंगा, ताकि वहां के लोगों को समझ में आए। मांडविया जी, आप जानते हैं और मुझे लगता है कि आप वहां घूमकर भी आए होंगे। यह बहुत ही महत्वपूर्ण है। इस बिल में जो सारे प्रावधान हैं, उनका स्वागत है। इसमें कोई दिक्कत नहीं है। इसमें दो चीजें महत्वपूर्ण हैं। मुंबई बंदरगाह का विकास करने की बात माननीय आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने की थी, माननीय गडकरी साहब ने भी की, अब वही बात आप भी करने वाले होंगे, तो इस शिप ब्रेकिंग यार्ड का क्या होगा, मुझे मालूम नहीं है। 1 लाख के करीब झुग्गी-झोपड़ियां वहां बसी हुई हैं। वहां ड्राई डॉक था, वह ड्राई डॉक भी कई जगह बुझा दिया। अब प्लेन लैंड वहां पड़ी है। अब उसमें फिर दोबारा झुग्गी-झोपड़ियां आ रही हैं। आपके सामने अभी यह समस्या है कि यह बिल on paper and in principle is absolutely right, but what we are facing over there are miserable conditions. आदरणीय प्रधान मंत्री जी सबका साथ, सबका विकास की बात करते हैं और प्रधान मंत्री आवास योजना की बात करते हैं। आपको विश्वास नहीं होगा वहां बहुत ही मिजरेबल कंडीशंस हैं।

(1620/NK/RBN)

Mr. Chairman, Sir, you won't believe that on the banks of the dry dock itself the hutment dwellers are there. If a child comes out, we always fear that the child will drown in the water. Of course, the water is sucked out afterwards. But to bring the ship inside you need water there. अब शिप अंदर आएगी, ड्राई डॉक बुझा दिया गया है, बच्चे मर जाएंगे, अब वहां ऐसी अवस्था है। पॉल्यूशन व हैजर्ड चीजें ही होती हैं, जिसको आप इस कानून से मना करना चाहते हैं।

दो-तीन चीजें इसमें आ रही हैं कि वहां फायर ब्रिगेड की क्या स्थिति है, फायर ब्रिगेड तो है लेकिन क्या वह वहां पहुंच सकता है? रास्ता है, इन्फ्रास्ट्रक्चर है, गली है? इतनी छोटी-छोटी गलियां

हैं कि चल कर ही जाना पड़ेगा, गाड़ी आपकी नहीं जाएगी। समुद्र का किनारा झुग्गी-झोपड़ियों से बसा हुआ है।

एक समय ऐसा था जब मुंबई बंदरगाह देश की शान थी। मुंबई बंदरगाह का मतलब मुंबई वाइब्रेंट थी, मुंबई की टेक्सटाइल्स मिल का मतलब मुंबई वाइब्रेंट थी, आज वहां सारा रोजगार डूब गया है। हम इसमें से रोजगार की बात करते हैं। मुंबई पोर्ट पूरा ठप्प हो गया है।

मेरे पिता जी मुंबई पोर्ट में ही नौकरी करते थे। मैं बचपन से अंदर जाता रहता था, मुझे मालूम है कि अंदर क्या था। आज अंदर जाता हूं तो इतनी वेदना होती है कि जहां पूरे दिन चौबीस घंटे लक्ष्मी बसती थी, दुनिया भर से बड़े-बड़े जहाज आते थे, आज सबसे पहले ड्रेजिंग की आवश्यकता है, डिसिल्टिंग की आवश्यकता है। उसका ड्राफ्ट इतना कम हुआ, आप जेएनपीटी में गए, अब जेएनपीटी से गुजरात गए, आप कहीं भी जाएं, अगर डिसिल्टिंग नहीं करेंगे। यह सिर्फ कोचीन में होती है। When I went to Kerala I saw desilting being done continuously, throughout 24 hours, in order to maintain the water draft. मेरा सबसे बड़ा सवाल इस कानून को लेकर आपसे यह है कि आप मुंबई बंदरगाह के लिए क्या कर रहे हैं? दारुखाना, जहां शिप ब्रेकिंग होती है, कैसी स्थिति होती है, आपके सारे प्रावधान वहां भंग होते हैं। एक भी प्रावधान वहां लागू नहीं होगा। गडकरी साहब ने बहुत अच्छा प्रावधान बनाया था। उस प्लॉन के बारे में कुछ करने वाले हो या नहीं, मैं वह सुनना चाहता हूं। उस प्लॉन में झुग्गी झोपड़ियों के बारे में बस्ती नहीं बनाने की बात थी, वह कर रहे या नहीं। आप रेकिंगयार्ड बनाएंगे, रेकिंग यार्ड बनाने की जगह किधर है? हमारा विक्रांत लड़ाकू जहाज था, उसके बारे में वंदनीय बाला साहब भी कहते थे कि उसका म्यूजियम बनाएंगे, नहीं बना पाए, दिल पर पत्थर रख कर रेकिंग में भेजा था, बहुत बुरा लगा, विराट को रखा है। पता नहीं आगे उसका क्या करने वाले हैं।

आठ हजार लोगों के बारे में रोजगार करते हैं, वहां दो चीजें, इंडियन शिप है, I think Shrimati Supriya Sule said that it should not become a dumping ground. But it has already become a dumping ground. We have to see that in future that dumping ground is removed.

Secondly, what has happened to the development plan of the Government with regard to Mumbai Port Trust? उसके मुताबिक आप करेंगे, तब एक इंटरनेशनल हब होगी। इंटरनेशनल कन्वेंशन सेंटर बनाओ, इससे ज्यादा रोजगार पैदा होगा, प्रदूषण नहीं होगा, जो मन में आपके है वही मेरे मन में भी है इसीलिए मैं इसका बार-बार समर्थन करता था लेकिन वह नहीं हुआ। उसके लिए आप लड़ो, मांडविया जी, मैं आपके साथ सौ प्रतिशत रहूंगा।

मैं इस बिल का स्वागत करता हूं, जितने भी बंदरगाह है। पूरे महाराष्ट्र का समुद्री किनारा 720 किलोमीटर है, मुंबई से लेकर गोवा बार्डर तक है। शिपयार्ड और रेकिंग यार्ड कहीं भी कर सकते हैं, इसकी जरूरत है। मुंबई को खूबसूरत बनाने की आवश्यकता है। अभी हमने दो-तीन चीजें की हैं, उससे क्या हो रहा है टाइटेनिक जैसे बड़े-बड़े जहाज आने लगे, टूरिस्ट आने लगे, वे टूरिस्ट क्या

देखने वाले हैं, क्या दारुखाना देखेंगे। अगर वहां कन्वेन्शन सेंटर बन गया तो टूरिस्ट भी सोचेगा कि यहां जाना चाहिए।

नई सरकार आई है, नई सरकार के मुख्य मंत्री आदरणीय उद्धव साहब ठाकरे जी हैं, सौभाग्यवश जब वह पार्टी के चीफ थे, उन्होंने एक प्लान बनाया था, उसका विडियो बनाकर सभी को भेजा था।

(1625/SK/SM)

मुम्बई पोर्ट्स इस तरह से बना सकते हैं। इसी को लेकर, थोड़ा इधर-उधर हो सकता है, लेकिन आप इसे करें। इस बिल में इसकी कहां जरूरत है, इसके लिए जगह दीजिए। समुद्र किनारा बहुत बड़ा है। आपको विजयदुर्ग में भी बहुत बड़ा डॉक मिला है।

You are going to have a big and better dock than this. You are going to have a big dock in Konkan area. There you can go for this. But, at the same time, I request you to go for the development of the Mumbai coastal area. Whatever the plan is there, at least submit it at once in Parliament that this is what the Government wants to do.

If the people want to give some suggestions on that, let us welcome those suggestions. Let us see something good happens there during your tenure. Thank you, Sir.

(ends)

1626 hours

SHRIMATI SARMISTHA SETHI (JAJPUR): Thank you, Sir, for giving me the opportunity to speak on this important Bill. Odisha is a coastal State and I believe that this Bill has significance and relevance to our State as well.

Sir, I Indeed welcome the provisions of this Bill and I believe that once this Bill is passed, we will have an effective mechanism to widen the scope of ship recycling industry. At the same time, we will ensure harmony with environment because of the strict provisions in the Bill regarding protection of environment.

We are, in fact, a global leader in the field of ship recycling industry with a share of over 30 per cent of the global ship recycling industry. If we see the employment side of this industry, it has vast employment potential being a labour-intensive sector. Although we have the Ship Breaking Code, 2013, the Code is insufficient to deal with the present challenges. We need to rise to the occasion and have an effective legislation so that our interests are protected amidst the challenges we are receiving from neighbouring countries, particularly Bangladesh which already has a legislation in this regard.

Besides, once we have the Act, we will move one step closer to the Hong Kong Convention and that will boost our business interests *vis-à-vis* other countries involved in ship recycling.

While pursuing business interest is important, protection of environment is also equally important. This Bill rightly restricts and prohibits the use or installation of hazardous material, which applies, irrespective of whether a ship is meant for recycling or not. It has provisions that ships shall be surveyed and certified on the inventory of hazardous material and as per the provisions of the Bill, ship recycling facilities are required to be authorised and ships shall be recycled only in such authorised ship recycling facilities. I am happy that the Government has kept environmental concerns in mind while drafting the Bill.

With 480kilometre coastline, my State Odisha is endowed with conducive, unique and natural as well as strategic locations for port development. The State Government led by hon. Chief Minister, Shri Naveen Patnaik has always been supportive of initiatives that would add value to State's development. Setting up of a Ship Recycling Unit in the State will further boost the economy and employment prospects, particularly in the coastal districts of the State.

HON. CHAIRPERSON (SHRI KODIKUNNIL SURESH): Hon. Member, please address the Chair.

SHRIMATI SARMISTHA SETHI (JAJPUR): Okay Sir. Actually, the mike is in that side. That is why I am standing like this.

If the Union Government has approved incentives to promote domestic shipbuilding industry, I request the hon. Minister through you to consider Odisha as the next big thing in ship recycling. We have the skill; we have vision; we have interests; we just need support so that my State gets a boost for development.

I am concluding with the submission that the Bill has the objectives to strengthen the ship recycling industry in India and to make India a market leader not only in recycling of ships but in recycling of warships also. Once it is passed, it will give a fillip to the industry. My State has the potential and the political will of a leader who is none other than Shri Naveen Patnaik who is known for development. We have the resources and skilled manpower.

Therefore, it is my request that enough support and financial assistance should be extended to the Odisha State Government so that it develops as the next hub of ship recycling. Thank you, Sir.

(ends)

(1630/AK/MK)

1630 hours

DR. KALANIDHI VEERASWAMY (CHENNAI NORTH): Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Recycling of Ships Bill, 2019.

At the outset, I would like to recollect at this point of time that, as Tamilians, we are proud about our Tamilian, Mr. V. O. Chidambaram Pillai, who started the first indigenous shipping service between Tuticorin and Colombo called the Swadeshi Steam Navigation Company. The Tuticorin Port Trust was also named after him.

Having said that, this Bill is a good proposal by the Government because earlier we never had any Bills regarding ship building. The dangers of breaking down of ships or ship recycling was so huge that it was definitely necessary that a Bill should be there for these kinds of activities. But having said that, we have gone through the statistics where they say that there are about 500 to 700 ships being scrapped every year. These are only large ships, and if you take the total number, then it is very high as about 3,000 ships are being broken down every year.

Nearly, 90 per cent of ship breaking is carried out in countries like Bangladesh, China, India, Pakistan and Turkey. Looking at the statistics, it is obvious that we are being treated as a dump yard by the international community. All the western / developed countries are looking at dumping all their waste into third-world countries because they feel that they can get away with it by paying huge sums of money. They are not bothered about pollution and safety hazards, which happen due to these industries.

The reason I am bothered about this is because I would like to mention about my Constituency, which is Chennai-North, where 75 per cent of the dump of the whole city of Chennai is dumped in a place called Kodungaiyur in my Constituency. The Members would be amazed to know that this dump yard is 350 acres huge, and the dump is 300 feet high. This causes a lot of leaching problems of all harmful substances into the earth, and this causes about five lakh people in my Constituency to suffer because of this as they have respiratory problem, skin diseases, etc. So, when we are talking about a small city having this many problems when waste is being accumulated, then I cannot imagine the extent of damage that will happen if ship breaking is done in India. The

pollution to sea, and health hazard to the workers and Indian nationals is at very great peril.

I am sure that there is some monetary gain in doing this, but we also have to make sure that the payment is adequate enough to take care of the pollution. Has the issue of pollution been addressed? How are we going to address it? How are we going to clean the sea water? How are we going to make sure that damage that happens to the environment due to oil is going to be set right? As we are talking about oil in the sea, I am sure that all the hon. Members will be aware that the animals that live in these waters like fish and all other living beings are going to suffer.

Fishing is a huge industry in India. Is it going to be affected because of this? Has there been any study, which shows that these are the problems, which can happen because of it? I would like the Indian Government to go into details about all these problems and then come out with a Bill. So, I think that this Bill needs to be discussed further, and it needs to be taken into consideration as to how these things are going to be addressed.

If you look at the Bill, then it is mentioned in it that : “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 ...”. Should it be ‘who shall administer’ or ‘which shall administer’? If you are saying that ‘which shall administer’, then it is a body. If it is going to be the National Authority headed by a Joint Secretary, then we do not even know whether they are qualified enough to take decisions about something so important as this one.

The Central Government should also consider and discuss with a lot of experts on this issue. Even with regard to the Hong Kong Convention, we are talking about so many risks and problems being faced in this industry, and that all these things should be addressed; they should have a detailed discussion; and then bring out this Bill. Thank you very much, Sir.

(ends)

(1635/RPS/SPR)

1635 बजे

श्री मनोज कोटक (मुंबई उत्तर-पूर्व): अध्यक्ष महोदय, रीसाइकलिंग ऑफ शिप बिल, 2019 पर बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपके प्रति आभारी हूँ और सरकार के इस महत्वपूर्ण बिल के ऊपर अपना समर्थन देने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

सरकार रोजगार के प्रति प्रतिबद्ध है और नए आयामों को वैश्विक मार्केट के अंदर भारत को इसके कम्पिटिशन में किस तरह से खड़ा किया जाए, उसका सारा प्रावधान इस बिल के अंदर है। यह बिल, जो वर्ष 2013 का पुराना शिप बिल है, उसे हांगकांग कन्वेंशन के नियमों के अधीन बनाकर, उन दोनों को साथ में मिलाकर लाया गया है। मुझे लगता है कि हांगकांग कन्वेंशन का उपयोग करके प्रगतिशील राष्ट्र अपने शिप ब्रेकिंग का काम किसको देंगे, किस तरह का काम होगा और उनकी नियमावली के अंदर भारत को हिस्सेदारी करनी चाहिए, जापान और नार्वे की ऐसी विनती के बाद भारत इस कन्वेंशन का हिस्सा बना है। हमारे यहां का वातावरण किस तरह से शिप ब्रेकिंग के अनुकूल बने और इससे हमारे देश में नया रोजगार उत्पन्न हो, इसके लिए यह बिल आया है। वैश्विक मार्केट में जो हमारा हिस्सा है, उसमें हमारा कम्पिटिशन पाकिस्तान, बांग्लादेश और चाइना जैसे देशों के साथ है, जिनमें से बांग्लादेश जैसे देश इस कन्वेंशन को अपनाने के ऊपर जब तुले हुए हैं, तो इस कम्पिटिशन में हिन्दुस्तान कहीं पिछड़ न जाए, हमारा बिजनेस इनके हाथों में न चला जाए, पाकिस्तान, बांग्लादेश और चाइना जैसे देश हमारे शिप ब्रेकिंग यार्ड के बिजनेस को न ले जाएं, इसके लिए इस बिल का आना बहुत जरूरी था। हांगकांग कन्वेंशन में हमारी हिस्सेदारी होने के कारण सेफ्टी और प्रदूषण के जो नियम हैं, उन सारे नियमों का पालन करने के लिए, यह नया बिल बहुत जरूरी था। मुझे लगता है कि यह बिल आने के बाद, पूरे विश्व में शिप ब्रेकिंग के क्षेत्र में हिन्दुस्तान का जो 30 प्रतिशत शेयर है, उसे बढ़ाकर हम मार्केट में एक वैश्विक लीडर बन सकते हैं, ऐसी संभावना है, क्योंकि हमारे पास सबसे बड़ा समुद्र तट है। सबसे बड़ा समुद्र तट होने के साथ ही हमारे पास अच्छे लेबर, कुशल कारीगर उपलब्ध हैं। मैं जानता हूँ कि वेरावल, जूनागढ़, भावनगर और मुंबई जैसे बहुत से बन्दरगाह थे, जिनसे पूरे विश्व के साथ हमारा व्यवसाय चलता था, पूरे विश्व में हमारे जहाज चलते थे। वेरावल पोर्ट से, जूनागढ़ पोर्ट से और मुंबई पोर्ट से जब हम पूरे विश्व में व्यापार करते थे तो हम पूरे विश्व में लीडर के रूप में प्रख्यात थे। समुद्र और जहाजरानी में भारत का इतिहास बहुत पुराना है। इस बिल को लाने के साथ-साथ मोदी सरकार ने इन सारे व्यवसायों के प्रति समर्पण स्पष्ट किया है कि इन क्षेत्रों में बिजनेस के बारे में हमारे अंदर जो गुण हैं, उनसे हम बिजनेस में विश्व लीडर बन सकते हैं। इस तरह से इस बिल को लाने के कारण हमें फायदा होगा। मुझे लगता है कि सरकार ने इस बिल के अंदर ही बहुत स्पष्टता से अपनी मंशा जाहिर की है। इस बिल में सेफ्टी और हेजार्डस नॉर्म्स की बातें मेरे पूर्व वक्ता कर रहे थे, अगर उन्होंने इस बिल को पूरी तरह पढ़ा होता तो उस पूरी नियमावली का किस तरह अवलम्ब करना चाहिए, किस तरह से लागू करना चाहिए, जिसके कारण अलंग जैसी घटनाएं न हों। जिस तरह का उल्लेख मुंबई पोर्ट के बारे में माननीय अरविंद जी कर रहे थे, उन्होंने बताया कि मुंबई पोर्ट की हालत खस्ता है। एक जमाने में शिप ब्रेकिंग का व्यवसाय मुंबई पोर्ट में भी

अच्छे और बड़े पैमाने पर चलता था। मैं मानता हूँ कि सरकार का यह जो कदम है, उसके कारण चाहे भावनगर का अलंग हो, मुंबई पोर्ट हो, कोलकाता हो या केरल हो, इन चार जगहों पर प्रमुख रूप से शिप ब्रेकिंग का व्यवसाय हिन्दुस्तान में चलता है, इन चारों जगहों के विकास में इससे निश्चित ही फायदा होगा। मेरी सरकार से यह भी मांग रहेगी कि जिस तरह से भूमि अधिग्रहण के मामले प्रलम्बित हैं, जिस तरह से भूमि अधिग्रहण की जरूरत है, जहां पर मेरीटाइम बोर्ड हो, फिशरीज बोर्ड हो, जिनके पास जमीन है, वह जमीन तत्काल इस व्यवसाय के लिए उपलब्ध कराई जाए। सरकार इस बिल के माध्यम से वैश्विक द्वार खोलेगी, लेकिन उसके साथ ही डोमेस्टिक क्षेत्र में जो लोकल डेवलपमेंट है, लोकल डेवलपमेंट अथॉरिटी हो, राज्य सरकार हो, मेरीटाइम बोर्ड हो, फिशरी बोर्ड हो, उनके साथ मिलकर किस तरह से इसे एक्सपिडाइट किया जाए, इसका एक्सपिडाइट करने से शिप ब्रेकिंग व्यवसाय के नए आयाम खुलेंगे। ... (व्यवधान) मैंने अभी बोलना शुरू किया है। इसके कारण अलग-अलग क्षेत्रों में हमें जिस तरह का मुनाफा और रोजगार अपेक्षित है, वह करने का हमें प्रावधान मिलेगा। (1640/IND/UB)

इसके साथ-साथ सरकार को एक और चीज का ध्यान रखना चाहिए। प्रदूषण के नियम तथा दूसरे नियमों के बारे में तो प्रावधान किया गया है, लेकिन तटीय क्षेत्रों में जब प्राकृतिक आपदा आती है, चाहे सुनामी हो या साइक्लोन हो, उससे तटीय क्षेत्रों में काम करने वाले लोग प्रभावित न हों, उसके लिए भी सेफ्टी मेजर्स का सरकार को अच्छी तरह से ध्यान रखना चाहिए। मुंबई के ईस्टर्न वाटर फ्रंट के बहुत सारे प्रोजेक्ट्स सरकार ने लिए हैं। मैं निश्चित मानता हूँ कि मुंबई से लेकर न्हावा शेवा जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट और उसके बाद अलीबाग से कोकण का एक बड़ा समुद्री किनारा महाराष्ट्र के पास एवेलेबल है। मेरी सरकार से मांग है कि इस शिप ब्रेकिंग उद्योग को अच्छे तरीके से इस क्षेत्र में लागू करने के लिए सरकार जल्द से जल्द कदम उठाएगी और सरकार जो कदम उठाएगी, उसकी वजह से महाराष्ट्र में भी शिप ब्रेकिंग का व्यवसाय बड़े पैमाने पर चलेगा। इससे महाराष्ट्र में रोजगार उपलब्ध होगा। हमारे साथी सदन से चले गए, वे कह रहे थे और मैं उनसे गुजारिश करूंगा कि राज्य में उनकी सरकार है, तो जो परमिशनस मेरीटाइम बोर्ड से लेनी हैं, वे भी फास्ट ट्रैक करने का काम करें। हालांकि पिछले कुछ दिनों में उन्होंने सरकारी प्रोजेक्ट्स को स्थगित या बंद करने का काम किया है, लेकिन इस बिल का उन्होंने स्वागत किया है इसलिए मैं समझता हूँ कि इसके कारण यदि महाराष्ट्र में रोजगार की उपलब्धि होती है, तो इसके लिए वे जरूर सहयोग करने का काम करेंगे।

मैं पुनः सरकार का यह अच्छा बिल लाने के लिए धन्यवाद करते हुए इसका समर्थन करता हूँ।

(इति)

1642 बजे

SHRI S. VENKATESAN (MADURAI):

{For English translation of the speech
made by the hon. Member,
Shri S. Venkatesan in Tamil,
please see the Supplement. (PP 392A to 392C)}

(1645/KMR/RAJ)

1646 hours

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU (SRIKAKULAM): Thank you, hon. Chairman, Sir, for giving me an opportunity to speak on this important Bill, the Recycling of Ships Bill, 2019. I appreciate the hon. Minister and the Government for bringing this Bill. It is a long pending Bill considering the fact that the Hong Kong Convention was accepted in the year 2009 and we have waited ten long years for this to be taken up.

After this Bill becomes an Act and comes into force, we will be the 14th country in the world which will be following these Hong Kong International Guidelines. However, even though we will be the 14th country, India holds a very strong place in the shipbreaking industry as nearly 30 per cent of the global share of shipbreaking activity takes place in India. The major centres of shipbreaking activity in the country are Kolkata, Alang in Gujarat, Azhical in Kerala, etc. So, this legislation will definitely have a lot of impact in shaping the shipbreaking industry in the country.

I would like to make a few important points in regard to this. The important issues in the Indian sub-context are: (1) the environmental impact that it has, and (2) because this is a labour-intensive industry, how do we treat our labour working in the shipbreaking industry in the country? If you look at the environmental impact of this, the Hong Kong Convention sets standards which we we have to abide by. But we have to understand that the Europeans have a separate convention for this. The European Ship Recycling Regulation, 2013 aims to make the recycling of ships in Europe both safer and more environmentally sound. Shipyards that fail to comply with the standards are removed from the European list of ship-recycling facilities. That means, they have very strong standards which are strictly implemented. A lot of people have been asking as to why much shipbreaking activity is not happening in Europe and some of the more developed countries in spite of having a very similar law in force there. That is because they do not prefer to do this because the law is implemented very strictly there.

When we are saying that 30 per cent of shipbreaking activity is happening in India, when we are enacting this legislation, when we are saying that we are

going to take care of the environmental impact, when we are saying that we are going to implement the law strictly, as a consequence of that the number of ships that come to India for recycling might reduce. That is because they might prefer to go to places where the laws are less stringent. I want to request the hon. Minister to keep this in mind. We should not compromise on the implementation of this law just to see that the industry thrives. नाम के वास्ते बिल नहीं होना चाहिए, हमें इसको पूरी तरह से, स्ट्रिक्टली इम्प्लीमेंट भी करना चाहिए। हमें यह एनशोर करना है कि यह जो इंडस्ट्री है, उसे भी श्राइव करे।

There are other factors which are advantageous for India like the weather, cheap availability of labour and the geographical locations. All those factors should definitely be taken advantage of while implementing the Act.

The Bill mentions that the labour should be taken care of according to the Factories Act. That is very important. I come from Srikakulam in Andhra Pradesh from where a sizeable number of people migrate to other places in search of jobs. Srikakulam being a coastal region, one of the sectors those people prefer working in is the shipping industry. Recently I met the hon. Minister regarding an issue which the labour who work on the ships have been facing. I hope that the Minister is following up on that issue of the seafarers who are working on the ships who have passed a course. I request the Minister again on the floor of the House to ensure that that matter is settled as soon as possible as thousands of seafarers are working in this industry. Other than that, there are a lot of issues regarding the health and safety of the labourers working in this industry.

(1650/SNT/VB)

Even though the Bill mentions about it, I want to again stress on the part that the implementation is very very important. It should extend to all the labourers who are working in this ship breaking industry.

I would also like to mention a question I had asked regarding the deaths that happen in ship breaking yards. The hon. Minister himself has replied to the Unstarred Question on the 21st November, 2019, where I have requested the Government for information regarding the deaths in ship recycling industries. He has mentioned that around 40 people have died in the last 60 years. I do not feel that these are the right numbers. Who is going to take the responsibility of these deaths? Who is going to take the responsibility of such incidents if they happen in future? The labourers are not going through proper training also before

working in this industry. So, who is going to take care of them? If the Minister could kindly expand his knowledge on who is going to train these labourers, who is going to take care of them in case of any emergency, who is going to take care of their health and safety standards, it would be more enlightening to the people who are working in this industry.

Overall, I would like to appreciate the Government for accepting the global language of ship breaking industry. I want this industry to thrive because 1-2 per cent of domestic steel consumption in this industry is being brought back because of this ship breaking industry. We are using a fancy word 'recycling'. I hope, a lot of recycling is being done and it is up to the mark of the international standards also.

So, definitely, we have to push for this Bill and I congratulate the hon. Minister once again for bringing this Bill.

Thank you very much for giving me the opportunity, Sir.

(ends)

1652 बजे

श्री हनुमान बैनिवाल (नागौर): सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ, क्योंकि आपने मुझे पहले बोलने का मौका दिया।

HON. CHAIRPERSON (SHRI KODIKUNNIL SURESH): Hanuman Ji, please be brief. राजस्थान में कोई पोर्ट नहीं है, कोई शिप नहीं है।

श्री हनुमान बैनिवाल (नागौर): भारतीय जनता पार्टी-एनडीए की सरकार जो पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 लेकर आई है, मैं श्री मनसुखभाई मांडविया जी को धन्यवाद दूँगा, जो इसके मंत्री हैं, उन्होंने निश्चित रूप से इस बिल को बनाने में खूब मेहनत की होगी।

यह बिल पर्यावरण को बचाने की दिशा में भी प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व वाली सरकार का एक अच्छा कदम होगा। जैसा कि इस विधेयक में बताया गया है कि विश्व में रीसाइक्लिंग ऑफ शिप्स में भारत 30 प्रतिशत की हिस्सेदारी रखता है। इसमें भारत सबसे अग्रणी राष्ट्र है। इस विधेयक के आने से जितने भी हानिकारक केमिकल्स हैं, जो रीसाइक्लिंग के दौरान काम में आते हैं, इनसे पर्यावरण को भारी नुकसान पहुँचता है। इस विधेयक से उनके इस्तेमाल पर कानूनी प्रतिबंध लगेगा।

इसके साथ ही, जहाँ जहाजों की रीसाइक्लिंग होगी, वे अधिकृत स्थान होंगे। हांगकांग इंटरनेशनल कनवेंशन के अनुसार उन्हें इसके लिए प्रमाणपत्र लेना पड़ेगा। इसे हर कोई नहीं कर सकेगा। दिल्ली की देखरेख में इसके लिए प्राधिकरण बनेगा, यहाँ से एक-एक चीज की मॉनिटरिंग होगी। ऐसा नहीं है कि कांग्रेस के राज में जो धुपलबाजी में जो चलता था, वह चलेगा। ऐसा नहीं होगा।

संयुक्त राष्ट्र संघ की एक रिपोर्ट की बात करना चाहूँगा, जो वर्ष 2018 में जारी हुई है, उसके अनुसार वर्ष 2017 में भारत में जहाजों को तोड़ने से कुल 6,323 टन मलबा निकला। ... (व्यवधान) मुख्य मंत्री जी, मैंने बहुत तैयारी की है। ... (व्यवधान)

लोक सभा में दिए गए एक उत्तर के अनुसार देश के गुजरात, महाराष्ट्र, पश्चिम बंगाल और केरल में जहाँ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Please speak on the subject.

श्री हनुमान बैनिवाल (नागौर): सभापति जी, दूसरे लोग तो बीस-बीस मिनट बोल गये और मुझे दो मिनट में ही पूरा करने के लिए कह रहे हैं।

HON. CHAIRPERSON: Hanuman Ji, you have to speak on the subject.

श्री हनुमान बैनिवाल (नागौर): गुजरात, पश्चिम बंगाल, केरल राज्यों में जहाँ आठ हजार से ज्यादा कामगार इस काम में लगे हैं, उनके स्वास्थ्य की दृष्टि से भी यह बिल एक अच्छा कदम है। मेरा आपके माध्यम से सरकार से निवेदन है कि इस क्षेत्र में जितने भी कामगार हैं, उनके हितों पर कोई कुठाराघात न हो, इस बात का भी विशेष ध्यान सरकार को रखना चाहिए।

इस बिल के आने से हांगकांग इंटरनेशनल कनवेंशन, 2000 का मकसद पूरा होगा, जो यह था कि यदि शिप की उम्र पूरी हो गई हो, तो उसे तोड़ने के काम में लगे हुए लोगों के स्वास्थ्य एवं पर्यावरण पर कोई खतरा न आए। इस बिल से आज एक महत्वपूर्ण संदेश विश्व में जाएगा कि इस उद्योग का 30 प्रतिशत भारत में है।

(1655/KDS/GM)

चूंकि पर्यावरण को बचाने की बात चल रही है, सदन में इससे पूर्व भी इस पर बहुत बड़ी चर्चा हुई थी। समुद्र और देश की नदियों को जो भी कारक प्रदूषित कर रहे हैं, उन्हें प्रदूषित होने से बचाने के लिए इस विधेयक के अंदर और ठोस प्रावधान किए जाएं। मेरा दल, राष्ट्रीय लोकतांत्रिक पार्टी इस बिल का समर्थन करती है। हम उम्मीद करते हैं कि जिस तरह से पिछले साढ़े पांच सालों के अंदर देश को पूरे विश्व में एक नई गति मिली, उसी तरह आने वाले समय में रोजगार, किसान और देश के अन्य आंतरिक मामले, जो रोज सामने आ रहे हैं, उनका समाधान कर निश्चित रूप से मोदी जी की सरकार गांव के अंतिम छोर पर बैठे व्यक्ति की भी सत्ता में भागीदारी सुनिश्चित करेगी। कांग्रेस ने 60 सालों तक जो गड्ढे खोदे, उनको भरने का काम भी हम लोग करेंगे। धन्यवाद।

(इति)

1656 hours

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Hon. Chairperson, Sir, I rise to support this Bill with certain clarifications and some reservations. I am supporting this Bill because something is better than nothing. We all know that the ship-breaking industry is a massive eco-system. There was no regulation and no rules. I do admit that in 2013 there was a Ship-breaking Code but the Hong Kong Convention 2009 has stipulated various measures by which a ship-breaking yard has to be constructed, and other aspects like the environmental protection as well as human safety were also taken into account by the Convention. Though we were party to that Convention, we did not ratify it. What will be our fate? Ships from Korea, Japan and all those countries will not be coming to our country and thousands of people will be losing their employment. So, we have to protect the employment of the country; we have to sustain the economy of our country. But at the same time, the Government has to keep it in mind that the environmental protection and the human safety should be given topmost priority when we draft the Bill and make provisions of the Bill.

Sir, you may kindly see the very interesting facts. In the ship industry, there are three parts: ship-building industry, ship-repairing industry and ship breaking industry. The ship-breaking industry is called as the recycling of ships. In the case of ship-building and ship-repairing, India's share is less than one per cent. But as far as ship-breaking is concerned, India's position in the world is first with 31 per cent share. Why is it so? It is because we are a developing country and we have to generate employment. That is why Shrimati Supriya Sule rightly said that India shall never be a dumping country. We should concentrate on Make in India and not on Dump in India. We have to generate the employment; we have to protect the employment. I do accept it. As you know, the developed countries after usage of their ships are sending them to our country. Most of the time, all the toxic substances incorporated in the ship are brought in and the ship is dismantled in India. There is no verification; there is no monitoring; nothing is there. These ships and toxic substances which are not usable in foreign countries are being sent to India and creating chaos as far as environmental safety is concerned. That has to be taken into account. That is why I am supporting the Bill because we will be having some authorities under this Act.

The International Maritime Organization has already set the standards as per the Hong Kong Convention. We have to ratify the Hong Kong Convention because at least 15 countries have to ratify it. The hon. Minister has not mentioned it, but I think last week India has already ratified the Hong Kong Convention. Now all the ship-breaking yards should be certified by the Hong Kong Convention.

(1700/RK/MM)

He has rightly said and I do admit that in Alang in Bhavnagar district of Gujarat, a significant improvement in the working condition has already come up. Definitely, we have to improve further. Most of the ships that come for beaching create environmental problems. One year back, one ship was under repair in my constituency. The way it was dismantled and brought from some foreign country created much environmental concern for the entire area. So, keeping in view the environment, much more improvement is also required.

I do accept that the benefit with regard to increasing business and employment opportunities is absolutely there because Japan, Korea and such other countries are depending on India.

The second benefit is regarding the foreign investment. As India is a leader in ship breaking industry, it will help in attracting the foreign investment in ship breaking sector in India.

The third benefit is, environment friendly recycling of the ships. I would like to stress this point as it will help the state-of-the-art technology and best practices across the world and will help in recycling of materials, hence saving precious natural resources. It will also help in promoting environment friendly recycling of ships leading to sustainable development.

The fourth benefit relates to the health concern of the stakeholders. This Bill will help in addressing the health-related issues and concerns of all stakeholders involved in ship breaking industry. I have two suggestions to make to the hon. Minister. This Bill is silent about the labour force. Labour is one of the most significant factors as far as the shipping industry is concerned. The ships are being brought to India because of the cheap labour available here. But the working conditions and the healthcare conditions have to be incorporated in the Bill itself as they are equally important as the environment safety. Human safety involves the working conditions of the labour. An hon. lady Member, from the other side, spoke about the death of five people.

The second suggestion is with regard to the Authority. The Authority which is being proposed consists of a person not less than the rank of the Joint Secretary. My suggestion is to see that the provisions of the Bill are complied with and the provisions of the Hong Kong Convention are also complied with. We should have an independent Authority to look into the affairs of all these

things. Let us have an independent Authority which monitors all these provisions.

Finally, I am on a technical objection. I am not raising any point of order. I am seeking one clarification from the hon. Minister. This is very important. It can even be considered as the point of order.

HON. CHAIRPERSON (SHRI KODIKUNNIL SURESH): You can speak at the time of moving your amendment.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): I think, if I raise it now the hon. Minister can collect the reply from the Ministry. Otherwise, time will be wasted. Kindly permit me to raise it here.

Clause 39 says, "Where a ship is unduly detained or delayed as a result of an inspection or investigation without any reasonable cause, then such ship shall be entitled to compensation for any loss or damages suffered thereby". So, if a ship is unduly detained or delayed, the owner is entitled to get compensation.

Kindly see the Financial Memorandum. The Financial Memorandum of the Bill is mandatory as per Rule 69(1) of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha. I am seeking a ruling from you. The provisions of the proposed Bill do not require any expenditure, either recurring or non-recurring, from the Consolidated Fund of India. So, I would like to seek a clarification from the hon. Minister regarding the Financial Memorandum and also a ruling on it.

With these reservations and observations, I do support the Bill. Thank you.

(ends)

HON. CHAIRPERSON (SHRI KODIKUNNIL SURESH): Shri Jagdambika Pal. Please make it fast.

SHRI JAGDAMBIKA PAL (DOMARIYAGANJ): I hope, you will at least give me minimum ten minutes. If you give ring after two minutes, how can I finish my speech? I am very thankful to you.

(1705/SJN/PS)

HON. CHAIRPERSON: In your area, there is no port and there is no ship. Then, why do you need ten minutes' time to speak?

SHRI JAGDAMBIKA PAL (DOMARIYAGANJ): It is up to you. I am very thankful to you.

HON. CHAIRPERSON: Your allotted time is five minutes.

1705 hours

SHRI JAGDAMBIKA PAL (DOMARIYAGANJ): I will appreciate your sincerity.

अधिष्ठाता महोदय, मुझे आपने पोट पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 पर बोलने का अवसर प्रदान किया है। मेरे बहुत से साथी और मुझे लगता है कि इस सदन में सभी लोग इस बिल का समर्थन कर रहे हैं। अभी मुझसे पहले प्रेमचन्द्रन जी वक्ता थे। वह सभी बिलों पर संशोधन की बात करते हैं। अभी तक इस बिल का कोई रेग्युलेशन न हो, इसलिए वह समर्थन कर रहे हैं और करीब-करीब पूरा सदन इसका समर्थन कर रहा है। मुझे लगता है कि आज के वक्ता ज्यादातर सीशोर के हैं या जिन राज्यों के किनारे समंदर है या जहां पर हमारे पोर्ट्स हैं, वहां के लोगों ने बोला है। लेकिन इसके बावजूद हम भी बहुत कन्सर्ड हैं, क्योंकि इस रिसाइक्लिंग इंडस्ट्री में हमारे क्षेत्र के हजारों लोग चाहे वह मुंबई हो या गुजरात हो, वहां पर काम करते हैं। स्वाभाविक है और जैसा कि डॉक्टर भारती ने कहा है कि सात लोग मर गए हैं, तो मैं समझता हूँ कि वहां पर सात लोग मर गए होंगे और आज भी गार्जियन की एक रिपोर्ट है कि बांग्लादेश में हर महीने आठ लोग मरते हैं। हमारे लिए किसी एक की भी जिंदगी बचानी हो और अभी तक हम सभी लोग यह कह रहे हैं कि एक तरह से हम इस इंडस्ट्री में रिसाइक्लिंग के मामले में पूरी दुनिया के लीडर हैं। इस इंडस्ट्री में पूरे विश्व की हमारी 30 प्रतिशत हिस्सेदारी हो और अभी तक कोई लेजिस्लेशन न बना हो या अभी तक कोई बिल न हो, एग्जिक्यूटिव आर्डर के सहारे केवल वर्ष 2013 के हम शिप ब्रेकिंग कोड के सहारे पर चल रहे हैं, जिसमें दंड का कोई प्रावधान नहीं है। किसी सुरक्षा के लिए चाहे पर्यावरण की सुरक्षा के लिए, कर्मचारियों के स्वास्थ्य और उनके भविष्य के लिए, तो मुझे लगता है कि शायद इससे बड़ा स्वागत योग्य कदम कोई नहीं हो सकता है कि अभी जो एग्जिक्यूटिव के सहारे चल रहा था, वह आज एक बिल और कानून का रूप लेकर आ रहा है। अभी एग्जिक्यूटिव या कोड को पार्लियामेंट की सैंक्शन नहीं मिली थी। 30 प्रतिशत की हिस्सेदारी के बावजूद भी यह विडंबना थी और यह दुर्भाग्य था, जैसा कि हमारे माननीय सदस्यों ने कहा है कि उस 30 प्रतिशत की हिस्सेदारी के बावजूद भी केवल एक कोड के सहारे काम हो रहा था, आज हम उसका रेग्युलेशन कर रहे हैं।

आप देखिए कि आज इस बिल में महत्वपूर्ण चीजें आई हैं। उसमें यह साफ है कि अब जो भी नए शिप आएं या जो शिप पहले से हैं, उनको हमारे पोर्ट पर रजिस्ट्रेशन कराना जरूरी होगा और उनको सर्टिफिकेट लेना भी जरूरी होगा। जब शिप की रिसाइक्लिंग होगी, तो उनको अपने रिसाइक्लिंग प्लान के लिए जो कॉम्पिटेन्ट अथॉरिटी बनेगी, उसके सामने जमा करना होगा। जिस हैजार्डस चीज की बात चल रही है, लोगों ने कहा है कि इसकी क्या जरूरत है? बांग्लादेश या पाकिस्तान या चाइना के लोग उसमें नहीं आ रहे हैं। हमें हांगकांग कन्वेंशन में शामिल होने की क्या जरूरत है? हांगकांग कन्वेंशन के इस बिल को लाकर प्रावधान करने की क्या जरूरत है? तो फिर हमको पेरिस कन्वेंशन की भी क्या जरूरत थी? आखिर क्लाइमेंट चेंज पर, कार्बन उत्सर्जन पर, जब पेरिस में वर्ल्ड कांफ्रेंस हो रही थी, तब अमेरिका के राष्ट्रपति उससे बैकआउट कर गए थे। लेकिन हमारे प्रधान मंत्री आज विश्व में क्लाइमेंट चेंजेज़ और कार्बन उत्सर्जन के एक आइकॉन बनकर उभरे हैं। उनको 'चैंपियंस ऑफ द अर्थ' के अवार्ड से सम्मानित किया जा रहा है। मुझे लगता है कि अगर पेरिस कन्वेंशन में हमने पहल की थी, तो आज वक्त का तकाजा है कि इस मरीन इंडस्ट्री में भी जो रिसाइक्लिंग की बात है, इसमें भी मैं यह समझता हूँ कि हांगकांग में उस कन्वेंशन में 15 लोग आ गए हैं कि नहीं आए हैं। इसको अभी लागू होने में भी 24 महीने लगेंगे, क्योंकि जब तक 40 प्रतिशत नहीं होगा, तब तक यह लागू नहीं हो सकता है। अगर आज भी वही पहल हमारी सरकार फिर से कर रही है, तो निश्चित तौर से यह केवल भारत के लिए ही नहीं, बल्कि पूरी दुनिया के लिए एक संदेश होगा कि भारत का इस तरह की चीजों में कन्सर्न है और अन्य चीजों में भी है।

आज आप देखिए कि जिस तरीके से गार्जियन की रिपोर्ट है। गार्जियन की रिपोर्ट के अनुसार न केवल भारत, बल्कि पाकिस्तान हो या बांग्लादेश हो, इस इंडस्ट्री में लोग लगातार अपनी जान दे रहे हैं। किसको चिंता हुई है? न बांग्लादेश को चिंता है। उनके आठ मजदूर हर महीने इसी रिसाइक्लिंग शिप की इंडस्ट्री में मर रहे हैं, यह रिपोर्ट है। लेकिन इसके बावजूद भी न तो वे कोड बना रहे हैं और न ही हांगकांग कन्वेंशन में आ रहे हैं।

(1710/GG/RC)

महोदय, हमने तो उससे ज्यादा पहल की है। जापान और भारत में हम सौ मिलियन डॉलर खर्च करने जा रहे हैं और इस हांगकांग कन्वेंशन के अनुसार भारत में कई जो शिप रिसाइक्लिंग यार्ड्स हैं, उनको बनाने के लिए हमने एग्रीमेंट कर लिया है। जो माननीय सदस्यों की चिंता है कि हमारे कई यार्ड्स और डेवलप हों, हमारे जो गुजरात के माननीय सदस्य हैं, सभी ने कहा है, चाहे जामनगर हो, चाहे भावनगर की बात हो, चाहे अलंग की बात जो, जहां से हमारी बहन प्रतिनिधित्व करती हैं, इसी तरह से सागर माला की भी, जो पिछली लोक सभा में हमने सागरमाला किया था, उसमें भी हम तीस करोड़ रुपये केवल कर्मचारियों की ट्रेनिंग के लिए दे रहे हैं। आज जो पहल हो रही है, हम केवल कानून बनाने की ही बात नहीं कर रहे हैं। हम कर्मचारियों को ट्रेड कर सकें, उनके स्किल को सुधार सकें, आज जो लोगों की जिंदगी जा रही है, उनकी जिंदगियों को बचाने का काम कर सकें, उनके लिए भविष्य के रूप में उनकी जो सारी बुनियादी सुविधाएं हैं, जो हमारा लेबर एक्ट-1948 है, वह भी लागू हो सके।

सर, आपको याद होगा, एक जो 'ब्लू लेडी' केस फ्रांस में हुआ था, यह सन् 1960 के दशक की बात है, वह जब हमारे सुप्रीम कोर्ट के सामने आया तो सुप्रीम कोर्ट ने भी उस केस के आधार पर कई

निर्देश दिए कि सस्टेनेबल शिप रीसाइक्लिंग होना चाहिए। यह सुप्रीम कोर्ट का भी निर्देश था। यह एकट तो बहुत पहले बन जाना चाहिए था। मैं बधाई दूंगा कि हमारी सरकार आज इस एकट को ले कर आई है, जो इस देश की जनता की मंशा थी, जो सुप्रीम कोर्ट का निर्देश था। ... (व्यवधान) सर, आपने दो ही मिनट में घंटी बजा दी। इसीलिए मैंने अंग्रेजी में आपसे रिक्वेस्ट की थी, मैंने हिंदी में भी नहीं कहा था कि दो मिनट और दीजिएगा। आप देखिए कि यूरोपियन कमीशन की रिपोर्ट क्या है। मैं उन बातों को नहीं दोहराना चाहता हूँ जो हमारे माननीय सदस्यों ने कही हैं। यूरोपियन कमीशन की रिपोर्ट के अनुसार जो अलंग की बात, जहां से हमारी डॉक्टर भारती आती हैं, उसमें जो निकल की पर्सेंटेज है वह 25 पर्सेंट है, जो कि सामान्य मानकों से बहुत ज्यादा है। मरकरी 500 पर्सेंट है। यह मंत्री जी अपने जवाब में बताएंगे। यू-प्लैक्टन - जो फिश का खाना है, उसमें 66 पर्सेंट की कमी है। आज आप सोचिए वहां फिश के लिए खाना नहीं है। सर, मैं एक रिपोर्ट पढ़ दूँ, यह वर्ल्ड वाइल्डलाइफ फंड फॉर नेचर की रिपोर्ट है। उसकी रिपोर्ट का मैं उल्लेख कर रहा हूँ। अधिष्ठाता महोदय, आप सुन लीजिए। It is quite informative and you will be happy to hear that. वर्ल्ड वाइल्डलाइफ फंड फॉर नेचर की रिपोर्ट है कि सन् 2050 तक अगर इस तरह के कानून नहीं आए, अगर हैज़ार्ड्स को रीसाइक्लिंग में नहीं रोका तो दुनिया में स्थिति यह होने जा रही है कि सन् 2050 तक, अधीर रंजन चौधरी जी आप भी सुन लीजिए, आप भी सी के किनारे रहते हैं। सागर में मछलियां हैं, समुद्र में जो मछलियां हैं, उनसे ज्यादा प्लास्टिक और वेस्ट उसमें हो जाएगा। यह पर्यावरण के लिए चिंता का कितना बड़ा विषय है। जिस समुद्र में इतनी मछलियां रहती हों, उनके लिए कितनी बड़ी चिंता का विषय है। आज हमको एनवायर्नमेंट और इंडस्ट्रियल ग्रोथ दोनों की चिंता करनी है। सभी ने कहा कि यह लेबर इंसेंटिव हमारा कोर्स है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि हमने जो शिप ब्रेकिंग कोड - 2013 बनाया था। ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Please conclude now.

SHRI JAGDAMBIKA PAL (DOMARIYAGANJ): Sir, I am just concluding. आखिर यह किसलिए आ रहा है? आखिर पांच सौ ग्रॉस टन्स की शिप के लिए रैग्युलेशंस ला रहे हैं तो एक मिनट सुन लीजिए। मैं बस समाप्त ही कर रहा हूँ। सन् 2008 से 2017 तक 12 मिलियन ग्रॉस टंस हमने रीसाइकल किया है। ... (व्यवधान) जो आज 150 यार्ड्स हमारे हैं, जो रीसाइक्लिंग के लिए काम आते हैं, लगभग 6.2 मिलियन ग्रॉस टन प्रत्येक वर्ष हम कर रहे हैं। ... (व्यवधान) पूरी दुनिया में, जो यूएनसीटीएडी की रिपोर्ट है, जिसको हमारे हनुमान बेनिवाल जी ने वाकई तैयारी कर के कहा था, बिना तैयारी के कोई कह सकता है कि 6323 टंस सन् 2017 में स्क्रेप हुआ। कितनी तैयारी कर के आए होंगे। मैं तो बधाई दूंगा कि कम से कम इतने महत्वपूर्ण बिलों पर हमारे माननीय सदस्य इतना होमवर्क कर के, तैयारी कर के आ रहे हैं। मान्यवर, मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ और आपको धन्यवाद देता हूँ।
(इति)

(1715/SNB/KN)

1715 hours

SHRI RITESH PANDEY (AMBEDKAR NAGAR): Hon. Chairperson, Sir, thank you for giving me this opportunity. This is a welcome Bill. Obviously, we are looking at industry in this country and the way the economy right now is suffering. This is a welcome thought by the Government to introduce a Bill which is going to further improve the Shipbreaking industry in the country. Hon. Member, Shrimati Supriya Sule just pointed out that the revenue that was being brought in from Shipbreaking was on the decline. The reason for that was that we have not signed the Hong Kong Convention of 2009. That led to a lot of big ship leaders across the world to not send their ships to this country for dismantling. So, this is a welcome Bill.

But there are certain areas that need to be monitored and they need further changes. In due course of time as time progresses, need for change would be further required. The Government often talks about minimum Government and maximum governance. I would like to point out here that the Bill specifically states the monitoring and the norms about how the ship is going to be dismantled and how the hazards arising out of such an activity would be controlled and monitored by bureaucrats. This, to a great extent, is very much in the purview of the Government and sounds more like the Government is going to be heavily involved in this.

Shri Premachandran rightly pointed out that an independent body is required to monitor such procedures. I am going to conclude by saying that the Bill, although is indeed a welcome move to increase India's shipbreaking capacity from the current to doubling it in the future, we certainly need further amendments in the future to give it more teeth and allow minimum Government interference as has been promised.

Thank you.

(ends)

1717 बजे

डॉ. किरिट पी. सोलंकी (अहमदाबाद पश्चिम): सभापति जी, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे शिप रीसाइक्लिंग बिल, 2019 पर बोलने की अनुमति दी है। मैं हमारे प्रधान मंत्री जी, हमारी सरकार और हमारे मंत्री जो इस मंत्रालय को लुक आफ्टर करते हैं, उनको बहुत-बहुत बधाई देता हूँ। आज तक हमारे देश में जो अलग-अलग शिप ब्रेकिंग यार्ड थे, प्रमुख यार्ड भावनगर के पास अलंग में था। उसके नियमन के बारे में, उसके संचालन के बारे में कोई रूल्स एंड रेग्युलेशन निर्धारित नहीं किए गए थे। हमारी सरकार यह बिल लेकर आई है और मैं इस बिल के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। जहाँ अलंग टाउन है, जो गुजरात के भावनगर के पास, उसे खम्भात की अखात बोला जाता है, वहाँ वह स्थित है। वहाँ कई सारे शिप्स डिसमेंटल होते हैं। This town is popularly known as the 'Ship Graveyard of the world'. और वह करीबन 10 किलोमीटर का दायरा है। यह बनने के बाद आज तक 6009 शिपों को वहाँ डिसमेंटल किया गया है। वहाँ इनका बहुत बड़ा योगदान रहा है। अगर मैं उसका ऐस्टिमेट बताऊँ तो पूरे विश्व में शिप ब्रेकिंग इंडस्ट्री में अलंग शिप ब्रेकिंग इंडस्ट्री का अकेले का जो योगदान है, वह 60 परसेंट से भी ज्यादा है। मैं मानता हूँ कि यह बहुत बड़ा कार्य हमारी शिप ब्रेकिंग यार्ड कर रही है। यह करीबन 6000 करोड़ रुपये की इंडस्ट्री है और वहाँ डायरेक्टली जो एम्प्लॉइज हैं, वहाँ करीबन 20,000 वर्कर्स काम करते हैं। जो इनडायरेक्टली वर्कर्स काम करने वाले हैं, करीबन उनकी संख्या एक लाख से ज्यादा है। मैं बताना चाहता हूँ कि यह इंडस्ट्री अपने आप में एक अहम इंडस्ट्री है। The longest ship built, sea giant उसको डिसमेंटल वर्ष 2009 में वहाँ किया गया था। जो अमरीका से आया था और ऑयल सीपेज वहाँ हुआ था। पूरे विश्व में और भारत में इसकी एक बहुत बड़ी चर्चा हुई थी। इसका डिसमेंटल यहाँ हुआ था। जो शिप आया था, उसमें कई चीज पॉइज़नस थीं। मैंने पढ़ा था कि एटॉमिक एनर्जी वाला जो शिप था, वह शिप भी वहाँ आता था। सुप्रीम कोर्ट ने भी उसको संज्ञान में लिया था।

(1720/CS/NKL)

अगर अलंग शिपयार्ड का काम्पिटिशन एशिया में किसी से है, तो वह बांग्लादेश के चित्तगोंग शिपयार्ड और पाकिस्तान गदानी शिपब्रेकिंग यार्ड से होता है। भारत में अगर देखा जाए तो मुम्बई, केरल, कोलकाता और तमिलनाडु में भी शिपब्रेकिंग का कार्य हो रहा है, मगर सबसे प्रमुख कार्य भावनगर के पास अलंग में हो रहा है। The ship breaking industry boomed in the 1980s. अमेरिका, यूरोप, ईस्टर्न यूरोप के देश ताइवान, कोरिया से अलंग में शिफ्ट हुए थे और इसका एक ही प्रमुख कारण था कि यहाँ की जो लेबर थी, वह बहुत ही सस्ती थी और वहाँ नॉर्म्स बहुत स्ट्रिक्ट किए गए थे, तो वह पूरा खिसककर अलंग में आया था। The reason for the shift from developed countries to India was because ship building was highly labour-intensive and caused a lot of environmental damage. इसकी वजह से वह आया था। मैं सरकार और हमारे माननीय मंत्री जी का बहुत-बहुत अभिनन्दन करना चाहता हूँ कि इसको लेकर वह जो एनवायर्नमेंट थ्रेट है, जो वर्कर्स को पूरा डेली वेजेज नहीं मिल रहा था, उनके रहने की कोई सुविधा नहीं थी, उनके हेल्थकेयर के लिए कोई सुविधा नहीं थी, इन सभी प्रावधानों को इस बिल में

वे लेकर आए हैं। इस इंडस्ट्री की वजह से कई सारे प्रॉफिट भी होते हैं। मैं इन बातों में ज्यादा जाना नहीं चाहता हूँ। इस बिल को लाने का जो मकसद है, उसके बारे में मैं बात करूँ तो the European Union penalised shipyards that do not adhere to safety and environmental standards by delisting them under the EU Ship Recycling Regulations. इसकी वजह से वे आए थे। The Supreme Court of India has issued various guidelines regarding ship recycling industry in India. During many controversial cases like Exxon Valdez, the Supreme Court had issued guidelines for protecting the environment from possible damage.

HON. CHAIRPERSON: Solankiji, please conclude.

डॉ. किरिट पी. सोलंकी (अहमदाबाद पश्चिम): इसकी वजह से वर्ष 2013 में शिप रीसाइकिलिंग कोड भारत सरकार की ओर से लाया गया। जो हैजार्डस है, उनके ऊपर एक तंत्र का नियमन रहेगा। उनके जो कामगार हैं, उनके बेनीफिट के लिए, उनके वेलफेयर के लिए रहेगा। मैं यहाँ कुछ सुझाव और सजेशन देना चाहता हूँ। वहाँ स्पेसिफाई वर्किंग ऑवर्स होने चाहिए, उनके लिए काम के समय का निर्धारण होना चाहिए, स्पेसिफाइड मिनिमम वेज्ज वर्कर्स के लिए होने चाहिए। मैं सरकार से गुहार करता हूँ for setting up of skill institutes and courses in universities for developing research courses in shipbuilding as India is the largest player.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude now.

डॉ. किरिट पी. सोलंकी (अहमदाबाद पश्चिम): मेरे दो ही मुद्दे हैं। मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ।

उन वर्कर्स के लिए हाउसिंग फैसिलिटी होनी चाहिए। Establishment of modern yards and machinery for breaking ships का वहाँ प्रावधान करना चाहिए। वहाँ शिप ब्रेकिंग यार्ड को एक इंडस्ट्री के तौर पर प्रमोट करना चाहिए। मुझे निश्चित रूप से विश्वास है कि सरकार जो बिल लेकर आई है, उससे इसमें बहुत बड़े सुधार आएंगे। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, मैं आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ।

(इति)

1724 hours

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Sir, this legislative document under the title of 'The Recycling of Ships Bill, 2019' relates to what earlier was shipwrecking industry; and now, euphemistically, this Bill is called 'The Recycling of Ships Bill, 2019'.

India is recognised as one of the largest coastal-based countries across the world, and for centuries, we are also being recognised as one of the seafaring nations of the world. Earlier, there were wooden ships, and now, they have been turned into ships made up of steel. But the fact is, over the centuries, we have been trading across the world through sea.

Sir, earlier also, we have been a signatory to Basel Convention, and it classified old ships as toxic waste.

(1725/SRG/RV)

India, very frankly, cannot afford to be a dumping ground for waste materials, I mean, ship waste materials from across the nation. Also, we cannot afford ourselves to be a dumping ground for electronic waste; we cannot afford ourselves to be a dumping ground of toxic waste generating out of ship wrecks. I will only focus on four issues. I will be brief on four issues.

First of all, it provides excessive power to the Central Government. I do not have any fundamental objection to this legislative document; however, there are some clarifications and observation I thought it prudent to put before you. Even a peripheral reading of the Bill would suggest that its enactment would arrogate unbridled powers to the Central Government.

Under Clause 3 of this Bill, it establishes a National Authority which would administer, supervise, and monitor all activities related to ship recycling and yet the Central Government takes upon itself to determine hazardous materials which should not be installed on their ship.

Under Clause 6, sub-Clause 1, the Central Government has the power to exempt a certain class or category of ships without obligating itself to consult experts before exempting a class of ships from the provisions of Clause 6(1).

Under Clause 6, sub-Clause 2, the Central Government gets to exempt a vessel or a class of ships from the application of any requirements of this Act if it satisfies itself that the requirement has been substantially complied with or it ought to be dispensed with/without providing for reasons.

So, these are the issues where it has been clearly observed that there is some sort of centrally controlled organization which may ultimately have a deleterious impact on the objective of this legislative document.

Secondly, the Bill appears to muddle the survey process by not designating a single agency to carry out the surveys. Section 7 empowers the Central Government to authorize either the National Authority or any person or organization to carry out the survey. There is an element of uncertainty. This uncertainty has the potential to hamper a clear mechanism of surveying ships for compliance with the Act. As you are going to ratify the Hong Kong Convention, these are to be maintained and upheld.

The next issue is inadequacy of safety measures for workers. A large number of Members have raised their concern and apprehension in this regard. Section 15 mandates ship recyclers to provide adequate measures for safety, health, training and welfare of workers in the ship recycling facilities. The Bill replicates the safety provisions of the Factories Act, 1948 without attempting to contextualize safety provisions in the process of ship recycling.

1728 hours

(Hon. Speaker *in the Chair*)

The works on ship recycling facilities require certain special protections which the Factories Act does not afford. Industrial Disputes Act described ship dismantling as world's most dangerous job. It is simply a demolishing industry which attracts health risk, environmental risk, and other general environmental risks also. According to official statistics, between 1983 and 2013, there were 470 fatalities in Indian ship breaking yards. Do you have any provision for fatalities compensation in your legislation? The only bodily protection afforded to workers under the Factories Act is the protection of eyes under Section 35. Therefore, the Bill should be amended to list out the safety and welfare measures that ship recyclers should provide which includes complete body protection. Notwithstanding that, the Bill provides sufficient scope for sub-standard quality of safety and welfare measures by obligating ship recyclers to undertake adequate measures without outlining what adequate measures entail and what it defines by adequate measures.

(1730/KKD/MY)

Last but not least, insofar as environmental protection is concerned, Clause 21 of the Bill mandates that ship recyclers ensure safe and environmentally sound removal and management of hazardous materials from a ship without determining what constitutes safe and environmentally sound removal and management.

Furthermore, Clause 22 mandates that there should be no damage caused to the environment in any form due to the recycling activities at the ship recycling facility without defining environmental damage.

So, there lies the dichotomy. The Bill should be revised with clear definitions under Clauses 21 and 22 to avoid multiple interpretations, which would lead to prolonged litigation. These are the words. I think, the hon. Minister is well aware of these deficiencies and the lacunae of this legislative document.

With these words, I conclude my speech.

(ends)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, कभी आप किसी बिल पर पॉजिटिव भी बोल दिया कीजिए। आप कमियां बताएं और उनको सरकार के ध्यान में डाल दिया कीजिए।

1731 बजे

पोत परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनसुख एल. मांडविया): माननीय अध्यक्ष जी, शिप रीसाइक्लिंग बिल 2019 पर अभी कुल मिलाकर 24 सदस्यों ने विस्तार से अपनी बात रखी है। उसमें हिबी इडन जी, भारतीबेन श्याल जी, प्रतिमा मण्डल जी, श्रीरंग आप्पा जी, ए. सामंत जी, सुप्रिया सुले जी, कौशलेन्द्र कुमार जी, रंगैय्या जी, कोथा रेड्डी जी, कुंवर दानिश अली जी, पूनम माडम जी, अरविंद सावंत जी, शर्मिष्ठा सेठी जी, डॉ. के. वीरास्वामी जी, मनोज कोटक जी, वेंकेटेशन जी, राम मोहन नायडू जी, हनुमान बैनिवाल जी, एन.के.प्रेमचन्द्रन जी, जगदम्बिका पाल जी, रितेश पाण्डेय जी, किरिट सोलंकी जी और लास्ट में, अधीर रंजन चौधरी जी ने विस्तार से चर्चा में भाग लिया है।

अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से बताना चाहता हूँ कि ज्यादातर सदस्यों ने इस बिल को सपोर्ट किया है। कई सदस्यों ने सुझाव भी दिया है और केवल एक सदस्य ने इस बिल को जल्दबाजी में लाने की बात कही है। उन्होंने कहा कि विस्तार से चर्चा करके इस बिल को लाना चाहिए।

अध्यक्ष जी, मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि अभी जगदम्बिका पाल जी बोल रहे थे, मैं बताना चाहता हूँ कि इस बिल से देश में शिप ब्रेकिंग इंडस्ट्रीज बढ़ने वाली हैं। मुझे खुशी है कि मैं भावनगर से बिलाँग करता हूँ। मेरे जीवन को बनाने में इस इंडस्ट्री का एक महत्वपूर्ण रोल रहा है, क्योंकि नजदीक होने तथा एम्प्लॉइमेंट जेनरेशन के कारण उसका डायरेक्ट या इनडायरेक्ट लाभ मेरी फैमिली को हुआ है और उसका लाभ प्रत्यक्ष रूप से मुझे भी हुआ है।

अध्यक्ष जी, मैं एक घटना का भी साक्षी हूँ। अभी क्लेमॉसो और ब्लू लेडी शिप का उल्लेख किया गया। जब क्लेमॉसो और ब्लू लेडी शिप रीसाइक्लिंग के लिए अलंग आए थे, उस वक्त इसी दिल्ली के गलियारों में ग्रीन पीस नामक एक इंटरनेशनल एनजीओ ने सुप्रीम कोर्ट में पीआईएल दर्ज की थी। उसके सामने अपने देश की इंडस्ट्री को बचाने, लेबर के एम्प्लॉइमेंट को सुनिश्चित करने तथा शिप रीसाइक्लिंग इंडस्ट्री के लिए जब हम सुप्रीम कोर्ट में लड़ रहे थे, तब मैं भी दिल्ली के गलियारों में वहां के प्रतिनिधि के रूप में यहां आता था। उस समय मैं अपने लोक प्रतिनिधि से मिलता था और इंडस्ट्री को बचाने के लिए गुजारिश करता था।

अध्यक्ष जी, यह इंडस्ट्री इसलिए भी महत्वपूर्ण है, मुझे इस बात का सौभाग्य है कि मैं एक दिन इस इंडस्ट्री को आगे बढ़ाने तथा बचाने के लिए यहां आया करता था। आज मैं इस इंडस्ट्री को आगे बढ़ाने के लिए संसद में बिल पेश कर रहा हूँ, इसलिए मुझे विशेष खुशी हो रही है। आज यह बिल यहां आया है। हम कोई नई इंडस्ट्री स्थापित नहीं कर रहे हैं, बल्कि यह इंडस्ट्री ऑलरेडी है। जब कोई युवा ग्रेजुएट हो जाता है, उन्होंने एफ.आई.एस.वाई.टी.वाई. किया, जब तक वह एग्जाम नहीं देता है, तब तक वह ग्रेजुएट नहीं कहलाता है। वैसे ही हम यह बिल यहां लाए हैं। हमने हांगकांग कन्वेंशन ऑलरेडी रेक्टिफाई कर लिया है। उन्होंने हांगकांग कन्वेंशन का जो फ्रेमवर्क बनाया है, वैसे ही हमारे शिप ब्रेकर के अलंग में 131 प्लॉट हैं, उनमें से 72 प्लॉट ने ऑलरेडी हांगकांग कन्वेंशन के अनुरूप अपना शिप यार्ड बना दिया है। हम यह बिल एक फ्रेमवर्क के लिए लाए हैं। हमें आर्देन्टिटी कब मिलेगी?

(1735/CP/RP)

हमें आइडेंटिटी तब मिलेगी, अगर यूपीएससी का एग्जाम देना है, तो क्वालिफिकेशन मांगेंगे कि ग्रेजुएट है, तो दे सकते हैं। हांगकांग कनवेंशन के अनुसार शिप रीसाइकलिंग के लिए दुनिया अपनी शिप किसी कंट्री में भेजती है, जहां रीसाइकलिंग की फैसिलिटी है। हांगकांग कनवेंशन के अनुसार हमने अपना शिपयार्ड बना दिया और भारत सरकार ने उसका कानूनी प्रावधान कर दिया। नार्वे की एक टीम शिप ब्रेकिंग यार्ड से मुलाकात करके गई। उन्होंने कहा कि आप हांगकांग कनवेंशन रेक्टीफाई कर लो, हम 40 शिप्स आपको हर साल भेजेंगे। वैसा ही जापान ने कहा। ... (व्यवधान) जापान ने कहा कि हम इंडिया में रीसाइकलिंग के लिए शिप भेजने के लिए तैयार हैं।

कई सदस्यों ने कहा कि हम हिंदुस्तान को डंपिंग साइट नहीं बनाना चाहते हैं। यह शिप वेस्ट नहीं है, एक वेल्थ क्रिएटर है। शिप जब ब्रेकिंग के लिए आती है, उसमें से जो चीज निकलती है, सब चीज उपयोग हो जाती है। उसमें से स्टील निकलता है, हमें इको-फ्रेंडली स्टील मिल जाता है। देश में स्टील की रिक्वायरमेंट है। हमें एक टन स्टील चाहिए, तो दस टन कोयला जलाना पड़ता है। हमें इको-फ्रेंडली स्टील मिल गया। हमारी रिक्वायरमेंट फुलफिल हो गई। उसमें से फर्नीचर निकलता है। वहां से फर्नीचर से निकलता है और वहां से लाकर दिल्ली में भी फर्नीचर बेचने वाले लोग हैं। ऐसे लोग यहां हाट लगाकर बैठे हैं, वहां का फर्नीचर दिल्ली में और देश के कई भागों में बिकता है। उससे एसी इंजन निकलते हैं, फ्रिज निकलता है, हम सभी चीजों का उपयोग अपने लिए करते हैं।

मेरा आग्रह है कि कभी आपको गुजरात आने की अपार्चुनिटी मिले, तो एक बार भावनगर आकर अलंग शिप ब्रेकिंग यार्ड, रीसाइकलिंग यार्ड की विजिट करिए। वहां भौगोलिक सुविधा है। यह इंडस्ट्री कब हो सकती है? गल्फ ऑफ कैम्बे में जब नेचुरल टाइड आती है, तब 9 मीटर वाटर अप हो जाता है और जब टाइड डाउन हो जाती है, तो वाटर 10 किलोमीटर दूर चला जाता है। यह नेचुरल अपार्चुनिटी है। जब टाइड आती है, पूनम होती है, दुनिया का कितना भी बड़ा शिप क्यों न हो, नेचुरल वहां से टोइंग करके बीच कर देते हैं और बाद में उसको ब्रेकिंग किया जाता है, यह फैसिलिटी गल्फ ऑफ कैम्बे में है, अलंग में है। दुनिया का 30 पर्सेंट शिप रीसाइकलिंग के लिए अलंग, इंडिया में आता है। यह हमारी अपार्चुनिटी है, उसका लाभ हमें मिलता है।

इससे रोजगार का भी अवसर प्राप्त होता है। वहां केवल गुजरात के लोग ही नहीं हैं। शिप रीसाइकलिंग इंडस्ट्री में सारे देश के लोग हैं, ओडिशा से हैं, यूपी से हैं, बिहार से हैं, देश के काने-कोने से लोग वहां शिप रीसाइकलिंग इंडस्ट्रीज में काम करने के लिए आते हैं। सभी की रोजगारी वहां से चलती है। वहां रेस्पेक्टेड सैलरी मिलती है। 30-35 हजार लोगों को डायरेक्ट रोजगारी मिलती है। वहां नंबर ऑफ डाउनस्ट्रीम इंडस्ट्रीज डेवलप हुई हैं। शिप में स्टील निकला, तो रीरोलिंग मिल इंडस्ट्री निकली। वहां से फर्नीचर निकला, तो फर्नीचर को फिर से बनाने की इंडस्ट्रीज बन गईं। वहां से इंजन निकला, वहां से कई चीजें ऐसी बनती हैं, कई इलेक्ट्रिकल स्पेयर पार्ट्स उसमें से मिलते हैं, उसका भी रीयूज करने के लिए इंडस्ट्रीज लग जाती हैं, ऐसी कई डाउनस्ट्रीम इंडस्ट्रीज को कुल-मिलाकर डिसाइड करें तो लाख-डेढ़ लाख लोगों को प्रत्यक्ष-अप्रत्यक्ष रोजगारी का अवसर इस शिप रीसाइकलिंग इंडस्ट्रीज से हमें उपलब्ध हो जाता है।

यहां कई सदस्यों ने चिंता जताई, खासकर पोल्यूशन पर, हेल्थ एंड सेफ्टी पर और एनवायरनमेंट के संदर्भ में कई सदस्यों ने चिंता की है। हम आपकी चिंता के साथ सहमत हैं। इस चिंता में से ही यह बिल आया है। बिल का मूल उद्देश्य है, इस बिल की आत्मा ही वह है, जिसमें एनवायरनमेंट एंड लेबर सेफ्टी को इस बिल का बेसिक हेतू रखा है और उसमें से यह बिल लाया गया है। जब यहां शिप बिडिंग होती है, तो यह बिल एक प्रावधान करता है। यह बिल सुनिश्चित करता है कि जब कोई शिप बिडिंग होती है, कोई शिप बनेगी, तब उसको एक इनवेंट्री बनानी होगी कि उसमें कौन-कौन सी हैजार्ड्स चीजें हैं। हमने यह भी सुनिश्चित किया है कि जो हमारी कंट्री की प्रोहिबिटेड लिस्ट में है, जो हैजार्ड्स या प्रोहिबिटेड है, उसको यूज नहीं करना है, उसको वे नहीं लगा सकते हैं। उसको वे नहीं लगाएंगे और वहां जो हैजार्ड्स चीजें लगाएंगे, उसकी इनवेंट्री बनेगी। इनवेंट्री के साथ हर पांच साल में उसको फिर से इनवेंट्री बनानी होगी, उसका इंस्पेक्शन करना होगा और पांच साल में इनवेंट्री बनाने के लिए दुनिया के किसी भी पोर्ट पर वह कॉल कर सकता है कि उसके पास इनवेंट्री है या नहीं।

(1740/NK/RCP)

हांगकांग कन्वेंशन के अनुसार वह पूछेंगे, अगर नहीं है तो वहां नहीं करने देंगे। इसलिए उसको सूची रखनी पड़ेगी। शिप ऐसे ही दुनिया में कारोबार करते रहे, उसकी एज खत्म हुई, जब एज खत्म होगी तब उसको रिसाइक्लिंग के लिए जाना होगा। रिसाइक्लिंग के लिए जाना है तब जो देश जिस देश का फ्लैगशिप करते हैं, उसके पास से उसको सर्टिफिकेट लेना है। इनवेंटरी सर्टिफिकेट लेकर जहां रिसाइक्लिंग के लिए जाना है, वहां उसको बताना है, वह पहले से ही कॉल करेंगे कि यह शिप ब्रेकिंग के लिए आ रहा है, हमारे पास इतना-इतना हैजर्ड वेस्ट है, उसकी इनवेंटरी है, उस शिप को रिसाइक्लर को दे देंगे। रिसाइक्लिंग यार्ड को दे देंगे या जो कम्पिनेन्ट अथॉरिटी है, उसको दे देंगे।

शिप दूर पानी में है, उसको वहां जाकर एग्जामिन करेंगे, उन्होंने जो सूची दी है इतना ही हैजर्ड वेस्ट है, इतना ही हैजर्ड वेस्ट मैटेरियल है, उसको करैक्ट करेंगे, वह शिप तभी आएगा जब रिसाइक्लर, शिप ब्रेकिंग यार्ड, रिसाइक्लिंग यार्ड के पास रिमूवल करने की उसके पास क्या व्यवस्था हो, उसको भी उसे सुनिश्चित करना है। जब यह शिप आया, उसको ब्रेकिंग का प्लॉन देना है कि इस साइज का शिप है और इस साइज का उसमें हैजर्ड वेस्ट है।

उसको इस तरह से रिसाइक्ल किया जाएगा, उसका प्लान कम्पिनेन्ट अथॉरिटी को दे दिया, पहले इनवेंटरी आ गई, इनवेंटरी के आधार पर प्लान बना, रिसाइक्लिंग प्लान को कम्पिनेन्ट अथॉरिटी एग्जामिन करेगी और एग्जामिन करने के बाद दोनों की आवश्यकता फुलफिल होगी, तब वह रिसाइक्लिंग के लिए आएगा। रिसाइक्लिंग के लिए आए, उसमें से हैजर्ड वेस्ट निकला, हैजर्ड सिस्टम को रिमूव कैसे करना है? जिस तरह से हैजर्ड वेस्ट का रिमूवल करना है उस तरह से ही उन्होंने किया या नहीं, इसे भी सुनिश्चित करना है। शिप तभी वहां आएगा जब यार्ड या व्यक्तिगत तौर पर हैजर्ड वेस्ट रिमूवल सिस्टम है, तभी वह आएगा। नियम के अनुसार वेस्ट रिमूवल करेंगे उसके बाद शिप रिसाइक्ल हो गया, रिसाइक्ल होने के बाद भी एक फार्म भर कर देना है। जो इनवेंटरी में हैजर्ड वेस्ट था, इस हैजर्ड वेस्ट को जिस तरह से रिमूव करना था, उसको उसी तरह से रिमूव किया गया है, इस तरह से नष्ट किया गया है, अब कोई हैजर्ड वेस्ट नहीं बचा है तभी उसको छुट्टी मिल

सकती है। नीति नियमों को भंग करने वाले शिप रिसाइक्लर या शिप लाइनर हों तो उन पर कड़ी से कड़ी कार्रवाई करने का प्रावधान किया गया है।

यहां कई विषय रखे गये हैं। अधीर रंजन जी बोल रहे थे। उन्होंने कहा कि सारी शक्ति केन्द्र ले रहा है, कोई शक्ति केन्द्र नहीं लेना चाहता है। हम अपनी जिम्मेवारी फुलफिल कर रहे हैं। कम्पिटेन्ट अथॉरिटी लोकल गवर्नमेंट बनाएगी, उसका सुपरविजन लोकल कम्पिटेन्ट अथॉरिटी करेगी, इन सभी चीजों की रिपोर्टिंग एक जगह पर होनी चाहिए। इंटरनेशनल प्लेटफार्म पर हमें रिपोर्टिंग करनी है तो कोई स्टेट जाकर करेगा, लोकल अथॉरिटी जाकर करेंगे, अगर देश में पांच-छह जगह पर रिसाइक्लिंग होती है, रिसाइक्लिंग हो जाने के बाद एक रिपोर्ट सेंट्रल अथॉरिटी के पास आएगी और सेंट्रल अथॉरिटी नेशनल मैरिटाइम आर्गेनाइजेशन के पास जाएगा। यदि कोई प्रोब्लम या इश्यू हो गया या रिसाइक्लर या ओनर के बीच कोई डिसप्यूट हो गया या कानून भंग कर दिया, ऐसी स्थिति में कोई कम्पिटेन्ट अथॉरिटी के सामने अपील करनी है तो नेशनल अथॉरिटी में आ सकते हैं।

(1745/SK/SMN)

दोनों आ सकते हैं, कम्पिटेन्ट अथॉरिटी भी आ सकती है और रिसाइक्लर्स भी आ सकते हैं। दोनों में से किसी को भी आना है तो नेशनल अथॉरिटी के पास आएंगे। इससे भी अगर अनसेटिसफेक्शन हुआ तो भारत सरकार में आएंगे और भारत सरकार से भी सेटिसफेक्शन नहीं हुआ तो कोर्ट में जाएंगे, हमने यह सिस्टम खड़ा किया है। सेंट्रल गवर्नमेंट कोई सत्ता हाथ में नहीं लेना चाहती है।

यहां कहा गया कि सिर्फ रिसाइक्लिंग फैसिलिटी है, इसका स्टैंडर्ड कौन तय करेगा? जो ऑब्जर्वर गया है, वह देखेगा कि उसकी क्या कैपिसिटी होनी चाहिए। मैं बताना चाहता हूं कि आईआरएस भारत की स्टैंडर्ड अथॉरिटी है। यह सरकार की नहीं है, प्राइवेट अथॉरिटी है। अगर अपने शिप को एग्जामिन करवाना है या आथेन्टिकेशन करवाना है तो दुनिया में सब आईआरएस से करवाती है। इसके अलावा डीएनवी और एनकेके है। इस तरह से 12 से 15 इंटरनेशनल मेरिटाइम आर्गेनाइजेशन द्वारा एप्रूव्ड अथॉरिटीज हैं, ये ही स्टैंडर्डाइजेशन करेंगी। इसमें भी कोई चिंता का विषय नहीं है।

सेफ्टी सुनिश्चित करना सही इश्यू है। यहां सदस्यों ने विस्तार से कहा कि सिर्फ रिसाइक्लिंग इंडस्ट्रीज हैं तब भी एक्सीडेंट हो जाते हैं, लेबर की मृत्यु भी हो जाती है। इस बिल में प्रिकाशन्स का प्रावधान किया गया है। लेबर सेफ्टी कैसे होनी चाहिए, उन्हें क्या फैसिलिटीज होनी चाहिए, इसके लिए भी बिल में विस्तार से प्रावधान किया गया है। लेबर को जहां काम करना है, उसे उसी तरह की ट्रेनिंग मिलनी चाहिए। अलंग शिप ब्रेकिंग यार्ड में अच्छा ट्रेनिंग सेंटर शुरू किया गया है। अगर किसी को स्टील का काम करना है तो किस साइज का हैल्मेट पहनना है, ग्लव्स पहनने हैं। अगर उसे रिमूवल हजार्ड्स वेस्ट का काम करना है तो रिमूव कैसे करना है, इसकी ट्रेनिंग दी जाती है। दो दिन, एक सप्ताह से लेकर तीन महीने की ट्रेनिंग सभी लेबर को दी जाती है, इसलिए पिछले तीन सालों में एक्सीडेंट्स बहुत कम हुए हैं। हम चाहते हैं कि भविष्य में कोई भी एक्सीडेंट न हों और किसी भी लेबर की मृत्यु न हो। इस तरह से सारी व्यवस्था शिप ब्रेकिंग यार्ड में करने का प्रावधान है।

यह भी कहा गया कि फैक्ट्री एक्ट 1948 है, यह लेबर सेफ्टी को सुनिश्चित करता है। अगर कोई एक्सीडेंट हो जाता है तो क्या व्यवस्था रखनी चाहिए, क्या फैसिलिटीज होनी चाहिए। अगर सिर्फ रिसाइकलर कानून भंग करे तो कैसे एक्शन लेना चाहिए, ये सब प्रावधान विद्यमान हैं। दूसरा प्रावधान करके हम उसमें एनक्रोचमेंट करें, इसके अलावा हमने वही प्रावधान इस दृष्टि से लागू किया है ताकि लेबर की हैल्थ सुनिश्चित रहे।

माननीय सदस्य हिबी इडन जी ने कई इश्यू रखे हैं।

माननीय अध्यक्ष: मैंने व्यवस्था दी है कि जो माननीय सदस्य उपस्थित नहीं हैं, उनको इंगित करके जवाब नहीं देना है।

श्री मनसुख एल. मांडविया: उन्होंने कहा कि समुद्र में जीव-जंतु होते हैं, हजार्डस वेस्ट से जीव-जंतुओं को नुकसान होता है। जीव-जंतुओं को नुकसान न हो, समुद्र में वनस्पति को नुकसान न हो, कभी ऑयल स्पिल हो गया तो उसका सॉल्यूशन कैसे निकाला जाए, यानी हम एन्वायर्नमेंट फ्रेंडली, एन्वायर्नमेंट साउंड करने के लिए ही बिल लाए हैं। हमने इसलिए सभी पहलुओं का ध्यान रखा है ताकि कभी ऐसी स्थिति का निर्माण न हो जाए, जिससे हमें कुछ सहना पड़े या इंडस्ट्री को नुकसान हो। हमने इनीशिएटिव लिया है ताकि नुकसान न हो।

भारतीबेन ने भी विस्तार से विषय रखा है। उन्होंने कहा कि अस्पताल की और सुविधा होनी चाहिए। यहां अस्पताल है और लेबर के लिए कोई कमी नहीं रखी जाएगी। अगर आवश्यकता होगी तो हम इसमें और एक्सटेंशन करेंगे। अगर पैसे की आवश्यकता होगी तो भारत सरकार सपोर्ट करेगी, हम सपोर्ट करेंगे। लेबर की हैल्थ के संदर्भ में कोई इश्यू न रहे, इसके लिए भी हमने एक्शन लिया है। (1750/MK/MMN)

गुजरात से पूनमबेन ने भी अपनी बात कही, वे जामनगर लोक सभा क्षेत्र से आती हैं। जामनगर में सचना नाम से एक छोटा-सा शिप ब्रेकिंग यार्ड बना है। एनवायर्नमेंटल इश्यू की वजह से वह अभी ऑपरेशनल नहीं हो पाया है। लेकिन, उसकी भी एक ऐसी नैचुरल पोजिशन है कि वहां भी फ्रंट तक डायरेक्ट शिप बीच हो सकता है और जो एनवायर्नमेंटल इश्यू है, उसको सॉल्व करने के लिए भारत सरकार की ओर से हम सहयोग कर रहे हैं। जब वह सॉल्व हो जाएगा तो वहां शिप ब्रेकिंग शुरू हो जाएगा।

अरविन्द जी ने भी विस्तार से अपनी बात रखी है। अरविंद जी ने कहा कि अभी कई विषय पर डिजीजन बाकी है, लेकिन शिपिंग सेक्टर में बहुत कुछ कर रहे हैं। मुम्बई में रोड बहुत कंजस्टेड है और ट्रैफिक की बहुत समस्या है। हम ट्रैफिक का सॉल्यूशन भी वाटरवेज से निकालना चाहते हैं। हम मुम्बई पोर्ट से नवी मुम्बई, ठाणे, वसई तथा कल्याण तक हिंडन वाटरवेज शुरू करने की तैयारी कर रहे हैं। उसमें आपके सहयोग की आवश्यकता है। मैं अपेक्षा करता हूं कि उसमें आपका सहयोग मिलेगा।

दूसरा, आपने मुम्बई पोर्ट के बारे में कहा है। अभी उसमें दो चीजे हैं। अभी मुम्बई पोर्ट कंजस्टेड हो गया है। हम वहां ड्रेजिंग इसलिए नहीं कर रहे हैं क्योंकि वहां कार्गो मूवमेंट करना मुश्किल हो जाता है। लेकिन, सारा ईस्ट मुम्बई इस पोर्ट की प्रोपर्टी है। उसको विशेष रूप से एक वर्ल्ड क्लास जो दुनिया

में कभी न हो, ऐसा एक प्लान स्मार्ट सिटी का बनाया है। भविष्य में उसको भी बनाने के लिए हम आगे बढ़ रहे हैं। उसमें भी आपके सहयोग की आवश्यकता होगी।

बीएसपी के दानिश अली जी ने भी विषय रखा है। ... (व्यवधान) छोड़िए, लेकिन मैं आश्चर्य कर देता हूँ ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: जो माननीय सदस्य यहां उपस्थित नहीं हैं, उनका जवाब ही नहीं देना है।

श्री मनसुख एल. मांडविया: सुप्रिया जी ने अपनी बात में कहा कि जब शिप रिसाइक्लिंग बिल, 2013 है, तो इस बिल को लाने की क्या आवश्यकता है। आपकी बात सही है। वर्ष 2013 में शिप रिसाइक्लिंग बिल नहीं था लेकिन एक कोड था। कोड इसलिए बना था क्योंकि बार-बार सुप्रीम कोर्ट और हाई कोर्ट में पीआईएल हुआ करती थी, कारण यह था कि वहां एक्सीडेंट हो जाता है, लेबर सेफ्टी का इश्यू रहता है, हैजार्डस वेस्ट का भी इश्यू रहता है, कोई नेशनल-इंटरनेशनल एनजीओ भी आकर सुप्रीम कोर्ट में पीआईएल लगा देता था। सुप्रीम कोर्ट ने कहा कि आप मॉडर्न मार्गदर्शिका बनाइए। आप इसको कैसे ब्रेक करेंगे? तब सुप्रीम कोर्ट ने एक मार्गदर्शिका आइडेंटिफाई कर दी, उसे हम कोड के रूप में चलाते थे। उस कोड को रेक्टिफाई करने और उसको संवैधानिक बनाने के लिए यह बिल लाया गया ताकि संवैधानिक प्रक्रिया पूरी हो जाए।

दूसरा पहलू हांगकांग कन्वेंशन को रेक्टिफाई करना था। हमारे लिए हांगकांग कन्वेंशन को रेक्टिफाई करने की आवश्यकता इसलिए थी, ऐसे तो हांगकांग कन्वेंशन के अनुसार हमारा शिपयार्ड तो है ही, लेकिन आवश्यकता इसलिए थी कि आज दुनिया में 70 लाख ग्रास टनेज शिप रिसाइक्लिंग इंडिया में होता है। बांग्लादेश में 68 लाख, पाकिस्तान में 37 लाख और चीन में 34 लाख ग्रास टनेज शिप रिसाइक्लिंग होता है। हांगकांग कन्वेंशन को बांग्लादेश गवर्नमेंट ने मान लिया है। हमने उसको रेक्टिफाई कर दिया है, लेकिन ऑलरेडी हमारा शिपयार्ड उसी के अनुरूप है। इससे दुनिया हमारे यहां ज्यादा शिप रिसाइक्लिंग के लिए भेजेंगे। हमारे मन में, सदन के मन में यह बात क्लीयर होनी चाहिए कि यदि ज्यादा शिप आएं तो हमारे यहां वेल्थ क्रिएट होगी, डम्पिंग स्टेशन नहीं होगा, उसमें हर चीज का उपयोग होगा। इस दृष्टि से इसका महत्व है इसलिए हमने हांगकांग कन्वेंशन रेक्टिफाई किया है, जैसे आपने बताया था। एक सदस्य ने कहा था कि यदि आप हांगकांग कन्वेंशन रेक्टिफाई करेंगे तो देश को नुकसान हो जाएगा। इससे हमें ज्यादा फायदा होगा। रेक्टिफाई करने से इंडिया में ज्यादा से ज्यादा शिप आएं और उससे हमारे देश की इकोनॉमी में सुधार होगा। हमारे देश के रिक्वायरमेंट का 10 परसेंट टिन वहां से मिलता है।

(1755/RPS/VR)

यह हमारे लिए बहुत महत्वपूर्ण है। इसके अलावा, सभी माननीय सदस्यों ने अपने सुझाव रखे हैं। ... (व्यवधान) सभी सदस्यों ने विस्तार से अपने सुझाव दिए हैं। उनके सुझावों को मैंने ध्यान से सुना है और कई सुझाव ऐसे भी हैं, जिनको हम नियम बनाते समय इनकारपोरेट कर लेंगे। सब लोगों ने सहयोग किया है, इसके लिए मैं सभी के प्रति आभारी हूँ। मैं अपेक्षा करता हूँ कि जैसे आप सब लोगों ने बिल पर एक हेल्दी डिस्कशन किया है, वैसे ही सर्वानुमति से इस बिल को पास करें और देश के विकास में सहयोगी हों।

SHRI HIBI EDEN (ERNAKULAM): Sir, I have a small clarification to seek. Just five or six days back, India took part in the Hong Kong Convention and it is only after two years that this would come into existence.

I want to know whether this Bill will be valid by then because the Hong Kong Convention itself is coming to be valid only after India has joined it as the 15th country. It is only after two years of the tonnage and other specifications mentioned in the Hong Kong Convention are met, it would be valid. Would this Bill have any source of validity?

You have mentioned about the certificate which is issued. Most of the countries like China or Japan, do not register these ships in their particular countries. Instead they are registered in small countries like Panama etc. I just want to know from the hon. Minister whether any monitoring system will be set up in our country to check if any hazardous chemicals and toxic wastes of other countries come to our country?

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): धन्यवाद, अध्यक्ष महोदय। माननीय मंत्री जी ने रूल्स की बात कही है। दो-तीन चीजें हैं। ... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): सर, इनसे पूछिए कि इनकी सीट कहां है?

माननीय अध्यक्ष: मैंने इजाजत दे दी है।

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): मैंने स्पीकर साहब से इजाजत ली है। आप तो छोटे बच्चे के पीछे भी लग जाते हैं, क्या लीडर ऑफ दि पार्टी रहिएगा। ... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): आप छोटे नहीं हैं।

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): स्पीकर सर, एक डेफिनिशन जो मेजर पोर्ट और माइनर पोर्ट की है, यह बड़ा सीरियस मामला है। मेजर पोर्ट्स गवर्नमेंट ऑफ इंडिया कंट्रोल करती है और माइनर पोर्ट्स के लाइसेंसेज मोर ऑर लेस स्टेट गवर्नमेंट्स देती हैं। कई जगहों पर ऐसा देखा गया है कि मेजर पोर्ट कम काम कर रहे हैं और माइनर पोर्ट ज्यादा काम कर रहे हैं, जैसे हल्दिया पोर्ट और कोलकाता पोर्ट को आप देखें। डोमेस्टिक टैरिफ यूनिट, चूंकि यह रीसाइक्लिंग का काम बढ़ने वाला है, एसईजेड और एक्सपोर्ट ओरिएंटेड यूनिट, ये तीन चीजें हैं। अलग-अलग विभाग इनके लिए अलग-अलग लाइसेंसेज देते हैं। इन सभी के कोऑर्डिनेशन के लिए – मेजर पोर्ट, माइनर पोर्ट, डीटीए, एक्सपोर्ट ओरिएंटेड यूनिट और एसईजेड के जो अलग-अलग लाइसेंसेज मिलते हैं, उनको आप किस तरह से कंट्रोल कर पाएंगे, यह यदि आप बताएंगे तो मुझे लगता है कि अच्छा होगा।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, in your absence I have raised a very serious Point of Order, that is, the Bill should be substantiated with a Financial Memorandum.

Clause 39 (1) of this Bill very specifically says that if anything happens, the Government has to pay the compensation. Unfortunately, the financial memorandum of the Bill says that there is no financial implication, therefore, no financial memorandum is required.

Sir, Rule 69 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha very specifically mentions:

“(1) A Bill involving expenditure shall be accompanied by a financial memorandum which shall invite particular attention to the clauses involving expenditure and shall also give an estimate of the recurring and non-recurring expenditure involved in case the Bill is passed into law.

(2) Clauses or provisions in Bills involving expenditure from the Consolidated Fund of India shall be printed in thick type or in italics: (Provided that where a clause in a Bill involving expenditure is inadvertently not printed in thick type or in italics, the Member in charge of the Bill, that is, the hon. Minister, shall, with the permission of the Speaker, bring such clauses to the notice of the House.)”

Unfortunately, that matter has not been brought to the notice of the House.

Here, it is very specific, if you go to Clause 39 of the Bill which pertains to financial commitment and financial involvement, it says that if a ship is unduly detained or delayed as a result of an inspection or an investigation without any reasonable cause, then such ship shall be entitled to compensation to any loss or damage suffered thereby.

(1800/SAN/IND)

So, if it is detained or unduly delayed, definitely the Government is bound to pay the compensation. From where will they pay the compensation? You may kindly see the Financial Memorandum which says that the provisions of the proposed Bill do not involve any expenditure either recurring or non-recurring from the Consolidated Fund of India. If no fund is required, how will clause 39 be applicable when it becomes a law? That is the point of order which I would like to raise. During the course of discussion also, I had mentioned the point. Unfortunately, the Minister has not clarified to the House as to why this is not there. That is the point which I would like to raise.

... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : यदि आप सबकी सहमति हो तो सभा का समय विधेयक समाप्ति और शून्य काल समाप्ति तक बढ़ाया जाए।

अनेक माननीय सदस्य : जी हाँ।

प्रो. सौगत राय (दमदम): आप जो कहेंगे, सदन उसे मानेगा।

माननीय अध्यक्ष : श्री शिशिर कुमार अधिकारी।

SHRI SISIR KUMAR ADHIKARI (KANTHI): Hon. Speaker, Sir, I wish to make an appeal, through you, to the Government because the 150th year of Gandhi's birth is being celebrated everywhere. On this occasion, I request for exemption from the income tax for small gram panchayats with a population of up to 25 lakhs. Gram swaraj and cooperation were the two main mottos of Gandhiji. The Government should see that there is required income tax exemption for gram panchayats and cooperatives. मैं इनकम टैक्स के बारे में बोल रहा हूँ। Small cooperative and small gram panchayats are suffering the most from income tax.

...(Interruptions)

चर्चा जरूर होगी, लेकिन मैं अपील कर रहा हूँ कि स्मॉल कोओपरेटिक्स, स्मॉल ग्राम पंचायतों को एग्जम्पशन दिया जाए।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य ने सोचा कि शून्य काल शुरू हो गया है।

अधिकारी जी, आपको शून्य काल में बोलने का मौका देंगे। माननीय सदस्य का परमानेंट एक ही विषय रहता है, इसलिए इन्हें शून्य काल में बोलने का मौका देंगे।

RECYCLING OF SHIPS BILL – Contd.

श्री विनायक भाउराव राऊत (रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग): अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी का अभिनन्दन करूंगा कि इस विधेयक पर उन्होंने जो रिप्लाय दिया, वह बहुत विस्तृत है। हमारे देश को जो समुद्र मिला है, उसका सही उपयोग करने की कोशिश मंत्री जी कर रहे हैं। मैं मंत्री जी से आपके माध्यम से रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ, जैसा अरविंद जी ने कहा कि हमारे महाराष्ट्र में करीब 722 किलोमीटर लम्बा अरब महासागर है। रत्नागिरी और सिंधु दुर्ग में कई जगह ऐसी हैं, जहां कई निजी कम्पनीज शिप ब्रेकिंग का उद्योग शुरू करना चाहती हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या कोई निजी कम्पनी वहां शिप ब्रेकिंग के लिए आई है? अगर आई है, तो जल्द से जल्द उसे बढ़ावा देने के लिए क्या कर रहे हैं?

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, I have a small clarification to ask. The Minister is a young Minister and maybe, for the first time, he is piloting a Bill, for which I congratulate him.

If I read the whole Bill, it appears that the whole power is given to an authority. It is said that 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. It means that the total authority will vest in one authority of the rank of Joint Secretary, an IAS officer.

(1805/RBN/RAJ)

Now, ship breaking is an industry where the maximum involvement is that of the workers, who deal with everything hazardous. I propose to the Minister, maybe he will agree, that instead of giving all the powers to one single IAS officer, you can have a three-member authority, like what we have in the ports. There you have a workers' representative and also a ship breakers' representative. This Bill is not a labour-friendly one. जो जहाज तोड़ने, रीसाइकल करने के लिए काम करते हैं, आपने उनकी चिंता नहीं की है। पोर्ट ट्रस्ट के लॉ में, वहां लेबर रिप्रजेंटेटिव रहता है, डॉक लेबर बोर्ड में लेबर रिप्रजेंटेटिव रहता है। आप यहां पर क्यों एक अथॉरिटी को पूरा पावर देंगे, जहां पर लेबर का कोई रिप्रजेंटेटिव नहीं है। यह नहीं होना चाहिए। मैं मंत्री जी से अपील करूंगा कि आप इसके बारे में सोचिए।

SHRI BHARTRU HARI MAHTAB (CUTTACK): I fully agree with Prof. Saugata Roy. But ultimately the National Authority will look into this.

My question here is this. Existing ship owners must apply for the certificate within five years of the commencement of the Act. आप पांच साल मोहल्लत दे रहे हैं, क्या इसको कम करेंगे? That is my limited question....(व्यवधान)

श्री जुएल ओराम (सुंदरगढ़): पारादीप में एक जहाज पांच साल से डूबा हुआ है, वह किसका है, इसके बारे में भी मंत्री जी बताएं।...(व्यवधान)

श्री मनसुख एल. मांडविया: माननीय अध्यक्ष जी, हिबी इडन जी ने इस बिल में सबसे ज्यादा चिंता जताई है। मैं आपको आश्चस्त करना चाहता हूँ और आपको कन्विन्स कराना चाहता हूँ कि शिप रीसाइक्लिंग में हांगकांग कन्वेन्शन को रेक्टिफाई करने के लिए हांगकांग कन्वेन्शन ने तीन रूल्स बनाए हैं - एक, 15 देश होने चाहिए, आज इंडिया एड हो गया तो 15 देश हो गए। दूसरा, कुल रीसाइक्लिंग होता है, उसमें 40 प्रतिशत शेयर जिसका है, वे लोग उसमें उसको रेक्टिफाई कर देना चाहिए। तीसरा, लास्ट टेन इयर्स में रीसाइक्लिंग हुआ हो, उसमें से तीन परसेन्ट, जिसने रेक्टिफाई किया है, वह कंट्री का होना चाहिए। ये तीन हो जाने के बाद उसका इम्प्लिमेंटेशन होगा। जब से इम्प्लिमेंटेशन शुरू होगा, उसके दो साल में हमें उसकी जरूरत को फुलफिल करना होगी और इसलिए अभी हम यहां से रेक्टिफाई कर दे रहे हैं। हम यहां से बिल पास कर रहे हैं। बिल पास करने के बाद भी कब लागू करना है, क्योंकि अभी हांगकांग कन्वेन्शन जब होना है, वह तब होगा, लेकिन हम ने तो कर दिया है। हमारे सभी शिपयार्ड्स हांगकांग कन्वेन्शन के अनुसार ही हैं। हम क्लॉजवाइज उसका इम्प्लिमेंटेशन धीरे-धीरे शुरू करेंगे और हमारी इंडस्ट्रीज आगे बढ़ती जाएंगी, चिंता करने का कोई विषय नहीं है। हम उसमें सावधानी से आगे बढ़ रहे हैं। जैसा कि आरसेप में हुआ, ऐसा कोई इंटरनेशनल कन्वेन्शन होता है, अगर वह हमारे देश के हित में होता है तो हम उसे मान लेते हैं और अगर वह हमारे देश के हित में नहीं होता है, मोदी जी ने कहा कि हम आरसेप नहीं मानेंगे। इस तरह से यह हमारे देश के हित में है, इसलिए हम ने मान लिया है। कोई इंटरनेशनल कन्वेन्शन हम से ऐसा करवा ले, मोदी गवर्नमेंट में नहीं होता है।

निशिकांत जी ने मेजर पोर्ट और माइनर पोर्ट के बारे में कहा है। मेजर पोर्ट और माइनर पोर्ट वॉल्यूम के आधार पर नहीं बने हैं। भारत सरकार ने जिनको मेजर पोर्ट्स के रूप में बिल पास करके डेवलप किया है, वे मेजर पोर्ट्स हैं।...(व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): लाइसेंसिंग अलग-अलग है, एक राज्य सरकार दे रही है और एक केन्द्र सरकार दे रही है।

श्री मनसुख एल. मांडविया: हां, मैं वही बोल रहा हूँ। क्योंकि shipping is a subject which comes under the Concurrent List. माइनर पोर्ट्स स्टेट गवर्नमेंट के सब्जेक्ट में हैं। 12 मेजर पोर्ट्स हैं, वे हमारे सब्जेक्ट में हैं, लेकिन स्टेट गवर्नमेंट माइनर पोर्ट्स को डेवलप करना चाहती है, तो हम 'सागरमाला' योजना के अंतर्गत, सागरमाला डेवलपमेंट कंपनी के माध्यम से उसमें स्टेक लेते हैं, उसको सपोर्ट करते हैं, उसको वायेबल बनाते हैं। यह जिम्मेवारी केन्द्र सरकार ने ली है।

(1810/VB/SM)

इसलिए मेजर पोर्ट्स का डेवलपमेंट भारत सरकार करती है। माइनर पोर्ट में दो प्रकार के पोर्ट्स होते हैं। एक पोर्ट को स्टेट गवर्नमेंट डेवलप करती है और दूसरे प्रकार के पोर्ट्स को स्टेट गवर्नमेंट पीपीपी मोड में किसी कम्पनी को डेवलप करने के लिए दे देती है। इस दृष्टि से उनका संचालन होता है।

श्री प्रेमचन्द्रन जी ने बहुत ही क्लोजवाइज विषय रखा, लेकिन हमें यह पहले से ही मालूम था, इसलिए हमने पहले लीगल ओपिनियन लिया था। एक्सीडेंटल केस में ही ऐसी स्थिति आएगी। जब ऐसी स्थिति आएगी, तब देश में यही होता है कि कंटिजेंसी फण्ड से हम कम्पेंसेशन को फुलफिल कर देते हैं। उसमें और कोई चिन्ता का विषय नहीं है।

श्री सौगत राय साहब ... (व्यवधान) दादा ने ... (व्यवधान) जो मुझे ज्यादा प्रेम करते हैं। जब मैंने अधीर रंजन जी के प्रश्नों का रिप्लाई दिया, शायद उस समय आप मौजूद थे या नहीं थे, I do not know. दो अथॉरिटीज हैं। जो लोकल अथॉरिटी है, उसे स्टेट गवर्नमेंट बनाएगी और वह स्टेट गवर्नमेंट के अंदर होगी। नेशनल अथॉरिटी केवल सुपरविजन का काम करेगी, वह कोई पावर नहीं लेना चाहती है। कोई भी पावर नेशनल अथॉरिटी नहीं लेगी। जो स्टेट गवर्नमेंट बनाएगी, उसी लोकल अथॉरिटी के पास सभी पावर्स रहेंगे। इसलिए उसमें भी कोई चिन्ता की बात नहीं है। ... (व्यवधान) उसमें लेबर रेप्रजेंटेटिव की आवश्यकता नहीं है। आपने दूसरी बात कही कि आप नेशनल अथॉरिटी में जॉइंट सेक्रेट्री से ऊपर का ऑफिसर रख रहे हैं, क्योंकि टेक्निकल लोग उनके नीचे होंगे। लेकिन केवल उसको सुपरविजन ही करना है, तो वह टेक्निकल व्यक्ति हो, इसकी आवश्यकता नहीं है, इसलिए यह प्रावधान रखा गया है।

श्री भर्तृहरि जी ने जो कहा है, जो एग्जिस्टिंग शिप्स हैं, उनसे कोई मैटेरियल नहीं निकलता है, यानी उसे पाँच साल रखने से कोई नुकसान नहीं होता है। इसलिए पाँच साल का समय रखा गया है। हमने विस्तार से उस विषय पर चर्चा भी की थी। अब, जब हम यह लेकर आए हैं, basically myself belong to Bhavnagar. मेरा विलेज नजदीक में ही है। मेरी मिनिस्ट्री की ओर से मेरे ऑफिसर्स वहाँ गये थे। उन लोगों ने दो दिनों तक शिप रीसाइक्लिंग एसोसिएशन के साथ कंसल्टेशन किया। वह लेबर सेंट्रिक हो, एनवायरनमेंट सेंट्रिक हो और इस बिल में कोई ऐसी त्रुटि न रह जाए, जो इंडस्ट्रीज पर निगेटिव इफेक्ट करें। एनवायरनमेंट के संबंध में कोई बानछोड़ न की जाए, इस दृष्टि से उसको अध्ययन करके बनाया गया है और उसे हम लाए हैं। इस बिल का सम्मान और स्वागत किया जाए।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“ कि कतिपय मानक स्थापित करके पोत पुनर्चक्रण के विनियमन और ऐसे मानकों के प्रवर्तन के लिए कानूनी क्रियाविधि अधिकथित करने के लिए और उससे संबंधित या आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : अब सभा विधेयक पर खंडवार विचार करेगी।

खंड 2

माननीय अध्यक्ष: प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 2 से 6 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

प्रो. सौगत राय (दमदम): मैं डिजीजन नहीं मागूंगा, ऐसे ही प्रस्तुत करूंगा।

Sir, my amendments concern with the qualifications of the recycling facility and also the Surveyor.

I beg to move:

Page 2, line 35,--

after "environment"

insert "or marine life, ecosystem and the inhabitant of the marine environment". (2)

Page 3, line 11,--

after "storage units"

insert ", huge boats which are used for transportation of goods"
(3)

Page 3, line 23,--

after "recycling facility"

insert "having a Bachelor degree in Engineering or a Bachelor degree in Shipping Technology" (4)

Page 3, line 41,--

after "means a surveyor"

insert "having a Master degree in Shipping Technology from a reputed institute". (5)

Page 3, 44,--

after "person employed"

insert "having Diploma in Shipping Technology or Diploma in Engineering". (6)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं प्रो. सौगत राय द्वारा खंड 2 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 2 से 6 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष: श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन संख्या 47 से 49 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, since the Minister has piloted his maiden Bill, I am not moving the amendments.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 2 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 3

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 7 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, I am not moving amendment no. 7.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 3 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 3 विधेयक में जोड़ दिया गया।

(1815/KDS/AK)

खंड 4

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 8 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, I am not moving Amendment No. 8 to Clause 4.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 4 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 4 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 5

माननीय अध्यक्ष : श्री अधीर रंजन चौधरी, क्या आप संशोधन संख्या 50 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): अध्यक्ष जी, मंत्री जी से निवेदन है कि शिप रिसाइक्लिंग इंडस्ट्री है, इसमें बांग्लादेश से लेकर हर जगह चाइल्ड लेबर का काफी इस्तेमाल किया जाता है। हमारे यहां चाइल्ड लेबर का इस्तेमाल न हो, इसका आपको ध्यान रखना पड़ेगा। I am not moving Amendment No. 50 to Clause 5.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 5 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 5 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 6

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 9 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, I am not moving Amendment No. 9 to Clause 6.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 6 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 6 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 7

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 10 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, I am not moving Amendment No. 10 to Clause 7.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 7 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 7 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 8

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 11 से 13 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, I am not moving Amendment No. 11-13 to Clause 8.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 8 विधेयक का अंग बने”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 8 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 9

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 14 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, I am not moving Amendment No. 14 to Clause 9.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 9 विधेयक का अंग बने”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 9 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 10

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 15 और 16 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): I beg to move:

Page 6, line 19,--

after “another state”

insert “or disposed to a foreigner”. (15)

Page 6, line 26,--

after “owner”

insert “or representative of the owner”. (16)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं प्रो. सौगत राय द्वारा खंड 10 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 15 और 16 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रख गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष : श्री अधीर रंजन चौधरी, क्या आप संशोधन संख्या 51 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): महोदय, शिप ब्रेकिंग इंडस्ट्री में टर्न ओवर क्या होता है और रेवेन्यू क्या मिलता है? I am not moving Amendment No. 51 to Clause 10.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 10 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 10 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 11 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 12

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 17 से 23 प्रस्तुत करना चाहते हैं?
PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): I am not moving Amendment Nos. 17-23 to Clause 12.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 12 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 12 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 13

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 24 से 26 प्रस्तुत करना चाहते हैं?
PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): I am not moving Amendment Nos. 24-26 to Clause 13.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 13 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 13 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 14 और 15 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 16

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 27 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): I am not moving Amendment No. 27 to Clause 16.

माननीय अध्यक्ष : श्री अधीर रंजन चौधरी, क्या आप संशोधन संख्या 52 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): I am not moving Amendment No. 52 to Clause 16.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 16 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 16 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 17

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 28 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): I am not moving Amendment No. 28 to Clause 17.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 17 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 17 विधेयक में जोड़ दिया गया।

(1820/MM/SPR)

खंड 18 से 38

प्रो. सौगत राय (दमदम): सर, शायद आप तंग हो रहे हैं कि आपको इतनी बार बोलना पड़ रहा है, लेकिन मैं सभी सदस्यों को कहना चाहता हूँ कि लोकतंत्र की परीक्षा हम सभी को देनी है। एक-एक अमेंडमेंट इम्पोर्टेंट है। Every Clause is important. Every amendment is important and should be considered. That is why, I have taken up this exercise. और कुछ नहीं है, लोकतंत्र का इम्तिहान हो, परीक्षा हो, यही बात है।

माननीय अध्यक्ष : आप जैसे माननीय सदस्य से ही नये माननीय सदस्यों को सीखने को मिलता है। अब आप कोई संशोधन मूव नहीं कर रहे हैं।

प्रश्न यह है :

“कि खंड 18 से 38 विधेयक का अंग बनें”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 18 से 38 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 39

माननीय अध्यक्ष : अधीर रंजन जी, क्या आप संशोधन संख्या 53 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Sir, I am not moving.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 39 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 39 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 40 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 41

माननीय अध्यक्ष : सौगत राय जी। दादा, मैंने व्यवस्था दे दी है कि आप अपने संशोधन मूव नहीं कर रहे हैं।

प्रो. सौगत राय (दमदम): सर, क्या आप ऐसा चाहते हैं? अगर आप कहते हैं तो मैं मान लूंगा।

माननीय अध्यक्ष : मैं ऐसा नहीं चाहता हूं। आप जैसा चाहेंगे, वही हम करेंगे।

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): I am not moving any of my amendments till the amendment No.45. लेकिन मैं अमेंडमेंट नंबर 46 को मूव करूंगा।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 41 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 41 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 42 से 44 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 45

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 46 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): I am moving amendment No.46.

I beg to move:

“Page 15, for lines 19 to 23,-

substitute “45. If there is any complaint against the Central Government or the State Government or the National Authority or the Competent Authority or any officer authorized by the Central Government or the State Government or the National Authority or the Competent Authority for anything done in vested interest or on the basis of the false information, the aggrieved party shall have the right to approach the concerned High Court or the Supreme Court.”

(46)

This is only for natural justice. क्योंकि इसमें बहुत हेराफेरी होती है। शिप बिल्डिंग और शिप ब्रेकिंग हेराफेरी की इंडस्ट्री है, हेजार्डस है। पूनम जी तो जानती हैं, क्योंकि जामनगर में भी ऐसा होता है। ... (व्यवधान) दिल्ली के लोग नहीं जानते हैं, लेकिन हमारे कोलकाता में पोर्ट है, इसलिए हम लोग जानते हैं कि वहां क्या होता है?

माननीय अध्यक्ष : अब मैं प्रो. सौगत राय द्वारा खंड 45 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 46 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 45 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 45 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 46 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 1

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 1 प्रस्तुत करना चाहते हैं?
PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): Sir, I beg to move:

“Page 2, after line 17,-

Insert “(ca) any existing ship owned by an Indian or Non-Resident Indian or a company having offices in India, which is registered anywhere;”.

Clause 1 (1)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं प्रो. सौगत राय द्वारा खंड 1 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 1 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 1 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 1 विधेयक में जोड़ दिया गया।

अधिनियमन सूत्र, उद्देशिका और नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

(1825/SJN/UB)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी प्रस्ताव करें कि विधेयक को पारित किया जाए।

SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA: I beg to move:

“That the Bill be passed.”

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) : महोदय, नियम 193 कब लिया जाएगा? आज नियम 193 लिस्टेड था।...(व्यवधान)

**(FOR REST OF THE PROCEEDINGS,
PLEASE SEE THE SUPPLEMENT.)**