

>

Title: Motion for consideration of the Marine Aids to Navigation Bill, 2021 (Bill Passed).

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

“कि भारत में नौचालन सहायता के विकास, अनुरक्षण और प्रबंधन; नौचालन सहायता प्रचालक के प्रशिक्षण और प्रमाणन, उसके ऐतिहासिक, शैक्षिक और सांस्कृतिक मूल्य का विकास करने के लिए; सामुद्रिक संधियों और अंतरराष्ट्रीय लिखतों, जिनमें भारत एक पक्षकार है, के अधीन बाध्यताओं की अनुपालना को सुनिश्चित करने के लिए और उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

महोदय, नौचालन के लिए सामुद्रिक सहायता विधेयक, 2021, मैं इस उद्देश्य के साथ लेकर आया हूँ कि देश में 7,500 किलोमीटर समुद्र तट है। समुद्र तट पर समुद्र में ट्रैवल करने के लिए शिप हो, बड़ी वेसल्स हो या छोटी वेसल्स हो, उन्हें गाइड करने के लिए लाइट हाऊस होता है। लाइट हाऊस एक्ट 1927 में बना था। उस वक्त केवल तेल से लाइट हाऊस पर दिया जलाया जाता था। यह एक्ट उस जमाने से बना हुआ है, इसमें अमेंडमेंट होते रहे, लेकिन इसका स्ट्रक्चर नहीं बदला।

इसका दूसरा उद्देश्य यह है कि लाइट हाऊस में तेल के दिये के बाद इलेक्ट्रिसिटी आई, उसके बाद जीपीएस आया फिर रडार आया, वीटीएमएस

आया और समय के साथ कई टेक्नोलॉजीज़ आईं । हमें इन टेक्नोलॉजीज़ को कैसे रेगुलेशन में लाना है, यह दूसरा उद्देश्य था ।

तीसरा उद्देश्य यह था कि बदलते हुए समय में कई इंटरनैशनल ट्रीटीज होती रहती हैं । इंटरनैशनल मैरिटाइम ऑर्गेनाइजेशन के द्वारा इंटरनैशनल फोरम पर जो ट्रीटी होती है, उसमें इंडिया भी एक पार्ट होता है । दुनिया का कोई भी वेसेल इंडिया में आए या इंडिया का कोई भी वेसेल दुनिया के किसी भी पोर्ट पर जाए, तो उसको नेविगेशन एड देना कम्पल्शन होता है । वर्ष 1974 में जो रेगुलेशन बना था और आईएमओ ने एक गाइडलाइंस तय की थी, हमने उसको माना था, लेकिन उसको रेक्टिफाई करना बाकी था । इसलिए इस बिल के अनुसार हम उसको रेक्टिफाई कर रहे हैं । हमारे जो लाइटहाउसेज हैं, उनके पास लैंड हैं, हम उनका टूरिज्म परपस से कैसे उपयोग कर सकते हैं, हमारा यह भी एक दृष्टिकोण है । इन सभी को लेकर एक नया बिल बनाकर मेरिन एड टू नेविगेशन बिल, 2021 लेकर मैं सदन के सामने आया हूँ । सदन इस पर विचार करे और इसे पारित करे ।

माननीय सभापति: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

“कि भारत में नौचालन सहायता के विकास, अनुरक्षण और प्रबंधन; नौचालन सहायता प्रचालक के प्रशिक्षण और प्रमाणन, उसके ऐतिहासिक, शैक्षिक और सांस्कृतिक मूल्य का विकास करने के लिए; सामुद्रिक संधियों और अंतरराष्ट्रीय लिखतों, जिनमें भारत एक पक्षकार है, के अधीन बाध्यताओं की अनुपालना को सुनिश्चित करने के लिए और उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए ।”

डॉ. भारतीबेन डी. श्याल (भावनगर): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे मेरिन एंड टू नेविगेशन बिल, 2021 पर बोलने का अवसर दिया। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

वैसे तो हमारे देश के पास 7500 किलोमीटर तक का लम्बा समुद्री किनारा है। हमारा इतिहास भी साक्षी है कि हम दुनिया के साथ समुद्री व्यापार किया करते थे और दुनिया के साथ जुड़े रहते थे। पहले के जमाने में भी हम इंडोनेशिया, अफ्रीका जैसे कई देशों के साथ समुद्री व्यापार करते थे। समुद्री जहाजों के लिए दिशा-निर्देश करने वाले, जैसा कि अभी माननीय मंत्री जी ने बताया कि पहले के जमाने में जो लाइट-हाउस था, उसमें तेल डालकर दीया जलाते थे और उसी से दिशा-निर्देश होता था। कई बार ऐसा होता था, यह सुनने में भी आया है, बहुत-सी कहानियाँ भी हमने सुनी हैं कि बहुत-से जहाज सही ढंग से दिशा-निर्देश न होने के कारण समुद्री तूफान में बड़ी चट्टानों से या किसी भी कारण से नष्ट होते रहते थे या डूब जाते थे। ऐसे बहुत-से हादसे होते रहते थे।

लाइट-हाउस के लिए कोई रूल्स एंड रेगुलेशन भी नहीं था। लेकिन वर्ष 1927 में सरकार ने बनाया था, उस समय तो यहाँ अंग्रेजों की सरकार थी और इसे ब्रिटिश इंडिया कहा जाता था। तब उसने यह सोचा था और छः जिले को उसके दायरे में लाया गया था। छः लाइट-हाउसेज को उनके साथ जोड़ा था और एक सेन्ट्रली एडवाइजरी रेगुलेटरी उनके साथ बनाई हुई थी। लेकिन उसके बाद कुछ-कुछ अमेंडमेंट्स होते रहे, लेकिन कोई रेगुलेटरी नहीं बनी थी। अब तो हमारी भौगोलिक सीमाएं भी बदल चुकी हैं। पहले तो म्यांमार, पाकिस्तान, बंगलादेश सभी जुड़े थे। इसलिए पहले जो छः डिस्ट्रिक्ट्स तय किए गए थे, उनमें से बहुत-से डिस्ट्रिक्ट्स इन देशों में भी चले गए। आजादी के बाद हमारे देश में ऐसे रूल्स एंड रेगुलेशंस, जो इंटरनैशनली फ्रेमवर्क के दायरे में आए, इंटरनैशनल दायरे में आए, ऐसा कुछ तो करना चाहिए।

मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि आगे की सरकारें, जो आजादी के बाद इतने वर्षों तक चलीं, ने कोई रूल्स या रेगुलेशन या कोई बिल पास नहीं किया

ताकि हम इंटरनेशनल दायरे में आ सकें, इंटरनेशनल कंवेन्शन के दायरे में आ सकें। लेकिन आज हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी और हमारे मंत्री जी ने बहुत ही अच्छी तरह से विचार-विमर्श करके, यह इंटरनेशनल दायरे में आ सकें, उसके लिए यह बिल लाए हैं। मैं माननीय मंत्री जी और प्रधानमंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ।

वैश्विक व्यापार की सहायता के लिए नौवहन, जैसा कि मैंने बताया, सदियों से परिवहन का एक प्रमुख साधन रहा है। बंदरों को समुचित, सुरक्षित और तीव्र रूप से नौचालन करने की हमेशा जरूरत रही है। इसमें सहायता करने के लिए विश्व में अनेक प्राधिकरणों द्वारा अपने जल की जो सीमा होती है।

उसके नौचालन के लिए सहायक उपलब्ध कराए गए हैं। हमको भी पूरा अधिकार है और हमारे संविधान में भी लिखा है, जिसमें हमारी केन्द्र सरकार को यह अधिकार दिया गया है कि वह ऐसे रूल्स और रेग्युलेशंस बनाए। यह काम हमारे माननीय मंत्री जी ने किया है। जैसा कि मंत्री जी ने बताया कि वर्ष 1927 में जो रूल्स बने थे, उनमें अब बहुत सारे चेंजेज़ इस बिल के पास होने के कारण आएंगे। इस बिल की जो डिटेल्स हैं, उनके बारे में तो माननीय मंत्री जी बताएंगे।

मैं इतना कहती हूँ कि मेरी कांस्ट्रिक्ट्यूंसी में गोपनाथ नाम की एक जगह है, जो समुद्र के किनारे पर है। हम जब छोटे थे, तब से उसका लाइटहाउस देख रहे थे। हमारी जिज्ञासा भी बनी रहती थी कि इस लाइटहाउस में क्या होता है, लेकिन कभी वहां जाना नहीं हुआ। कुछ टाइम पहले माननीय मंत्री जी ने मेरे एरिया में एक कार्यक्रम रखा, जिसका मुझे इन्वीटेशन मिला। हम जब वहां गए, सारे अधिकारियों की टीम भी वहां मौजूद थी, हमने उस बहुत ही पुराने लाइटहाउस को देखा। गोपनाथ का वह पुराना लाइटहाउस पूरी तरह से नया बन गया है और माननीय मंत्री जी ने उसे एक टूरिज़्म पॉइंट बना दिया है।

मैं आज गर्व के साथ कहती हूँ कि मेरे यहां इस लाइटहाउस को देखने के लिए पूरे गुजरात से ही नहीं, बल्कि पूरे देश से टूरिस्ट्स आ रहे हैं। ऐसा सिर्फ

गोपनाथ में नहीं है, मैं बताना चाहूंगी कि हमारे गुजरात में बेहरावल और द्वारका में भी ऐसा ही लाइटहाउस बन रहा है और पूरे देश से वहां भी टूरिस्ट्स आने लगेंगे। मैं यह भी बताना चाहती हूँ कि अगर काम करने का तरीका ऐसा हो, जब दृढ़-इच्छाशक्ति हो, तो क्या नहीं हो सकता है, जैसा कि हमारे माननीय मंत्री जी ने कर दिखाया है। हम कभी सोच भी नहीं सकते थे कि लाइटहाउस भी कभी पिकनिक पॉइंट या टूरिज़्म पॉइंट बन सकते थे। ऐसा माननीय मंत्री जी ने किया है, जिसके लिए मैं फिर से उनको धन्यवाद देती हूँ।

इस बिल में जो रूल्स हैं, उनमें बहुत सारे जो पुराने रूल्स हैं, उनमें फेरबदल किया गया है। इस बिल में ऐसे बहुत सारे प्रावधान भी किए गए हैं, जिनकी वजह से इस पूरे बिल का एक लीगल फ्रेमवर्क बनाया गया है। इससे हम इंटरनैशनली कन्वेंशन के दायरे में आ जाएंगे। हमारा भारत देश ऐसी बहुत सारी इंटरनैशनल संस्थाओं के साथ जुड़ा हुआ है। कई ऐसे संस्थाओं के साथ हमने साइन भी किए हुए हैं। इसीलिए, हमारे देश को इस बिल की बहुत जरूरत थी कि इसमें कुछ ऐसे प्रावधान किए जाएं, जिससे हम पूरी दुनिया में इसके लिए जो नियम बने हैं, उनसे हम जुड़े रहें।

मैं भावनगर से आती हूँ। एशिया का सबसे बड़ा अलंग शिप ब्रेकिंग यार्ड मेरी कांस्ट्रिक्ट्यूंसी में है। कुछ टाइम पहले इसी मंत्रालय ने और माननीय मंत्री जी ने हॉन्ग-कॉन्ग कन्वेंशन का बिल भी इसी सदन में हम सबने पास किया था। इसी वजह से ऐसा हुआ है कि हमारे यहां अलंग शिप ब्रेकिंग यार्ड में जो शिप ब्रेकिंग के लिए आते हैं, वे अभी तक पूरे विश्व से नहीं आते थे, लेकिन हॉन्ग-कॉन्ग कन्वेंशन का बिल पास होने की वजह से अब हमारे अलंग शिप ब्रेकिंग यार्ड में पूरी दुनिया से शिप्स ब्रेकिंग के लिए आ रहे हैं।

जैसा कि माननीय मंत्री जी ने बताया है, पांच सालों में हमारे इस उद्योग में डबल शिप्स आने वाले हैं। इस तरह हमारी सरकार जैसे-जैसे काम करती जा रही है और हम ग्लोबली सबसे जुड़े रहते हैं, चाहे वह मेडिकल फील्ड हो, व्यापार हो, बिजनेस हो, उद्योग हो, इनवेस्टमेंट हो, इन सब तरीके से जब हम

इंटरनैशनली जुड़े रहते हैं, तो हम मरीन क्षेत्र में कैसे पीछे रहें? इसलिए माननीय मंत्री जी यह बिल लेकर आए हैं। जैसा कि मैंने बताया कि माननीय मंत्री जी बिल के बारे में डिटेल में बताएंगे, लेकिन इस बिल के पास होने की वजह से सेफ्टी ऑफ नेवीगेशन हो जाएगा। इससे हमारा मरीन एनवायर्नमेंट भी अच्छा रहेगा।

हमारी मैनपावर अब तक स्किल्ड नहीं थी। जो मैनपावर मरीन में है, लाइटहाउस में है या पोर्ट्स में है, वह स्किल्ड नहीं थी, लेकिन इस बिल के पास होने की वजह से उनको वीटीएस के अंतर्गत ट्रेनिंग मिलेगी और सर्टिफिकेशन भी होगा। अतः इसकी वजह से हमें स्किल्ड मैनपावर भी मिलने वाली है और हमारे यहां रोजगार, इंप्लॉयमेंट भी बढ़ने वाला है। इससे रोजगार भी बढ़ेगा। सबसे अच्छी बात यह होगी कि बिल पास होने की वजह से हमारा सामुद्रिक व्यापार पर विश्वास बढ़ेगा। सबसे अच्छा यह भी होगा कि यह लीगल फ्रेम वर्क में आ जाएगा और बिल पास होने से हम दुनिया के साथ जुड़ेंगे। हमारा टूरिज्म भी बढ़ेगा। माननीय मंत्री जी एक नया आइडिया लेकर आए हैं कि जो भी पुराने जमाने के लाइट हाउसेज हैं, उन्हें हैरीटेज लाइट हाउसेज में कंवर्ट करेंगे और वे भी टूरिज्म प्वाइंट बनेंगे तथा ऐसी जगहों के लिए बहुत सारी सुविधाएं भी देने का काम किया है। मछुआरों के लिए भी यह बहुत अच्छा बिल है। मैं इस बिल का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करती हूं।

श्री रामशिरोमणि वर्मा (श्रावस्ती): सभापति जी, आपने मुझे नौचालन के लिए सामुद्रिक सहायता विधेयक, 2021 पर अपने विचार रखने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। जैसा कि सभी को मालूम है कि सामुद्रिक नौचालन के क्षेत्र में आजादी के पूर्व ब्रिटिश काल में लाइटहाउस एक्ट, 1927 का अधिनियमन हुआ था। उस समय ब्रिटिश साम्राज्य के क्रियाकलाप पूरे भारत में थे। बाद में सामुद्रिक नौचालन मार्ग में भारत, म्यांमार, पाकिस्तान और

बांग्लादेश तथा कुछ देसी रियासतें भी शामिल थीं । लेकिन समय के बीतने के साथ-साथ स्थितियां बदलीं और देश आजाद हुआ और कई नए देशों का सृजन भी हुआ जैसे पाकिस्तान, बांग्लादेश हैं । आज भी सामुद्रिक नौचालन नौ दशक पुराने लाइटहाउस एक्ट, 1927 की संरक्षता में चलता रहा । भारत भी सामुद्रिक संधियों और अंतर्राष्ट्रीय लिखतों इंटरनेशनल कंवेंशन फॉर दि सेफ्टी ऑफ लाइटहाउस एक्ट सी, 1974 और अंतर्राष्ट्रीय एसोसिएशन मैरीन एंड्स लाइटहाउस अथारिटी मैरीन टाइम्स बोयास सिस्टम से हस्ताक्षर करता है और इन्हीं संधियों और लिखितों के कारण अंतर्राष्ट्रीय स्तर के सिग्नल, उच्च कोटि की तकनीक और किसी दूसरे देश के समुद्री क्षेत्र में किसी घटना की जांच वगैरह से संबंधित इस विधेयक को लाया गया है, जो एक बहुत सराहनीय कदम है । जब कोई सामुद्रिक नौचालन से संबंधित किसी प्रकार की घटना होती है और लाइटहाउस एक्ट, 1927 और देशों के बीच हुई अंतरराष्ट्रीय संधियों में विवाद उत्पन्न हो जाता है तो विवाद के निपटारे के लिए सरकार ने यह विधेयक सदन में प्रस्तुत किया है । इस विधेयक में यह भी उपबंध किया गया है कि यदि किसी जलयान यातायात सेवा प्रदाता द्वारा जलयान यातायात सेवा से संबंधित इस विधेयक में दिए गए निर्देशों का अनुपालन नहीं किया जाता है तो वह जुर्माने से दंडनीय होगा । इसके साथ ही साथ नौचालन की सहायता के विकास, अनुरक्षण और प्रबंधन हेतु प्रशिक्षण संस्थान और व्यावहारिक ज्ञान को और उत्कृष्ट बनाने की आवश्यकता है ।

महोदय, हमारी बहुजन समाज पार्टी की मांग है कि सामुद्रिक नौचालन के क्षेत्र में कार्य कर रहे संस्थानों में विधेयक के पारित होने के बाद दिए जाने वाले प्रशिक्षणों में अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अन्य पिछड़े वर्ग के लोगों की सहभागिता अनिवार्य रूप से संविधान के अनुरूप देने की कृपा करें । धन्यवाद ।

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण): धन्यवाद सभापति महोदय, माननीय मंत्री जी ने आज The Marine Aids to Navigation Bill, 2021 पेश किया है। मैं कई बार सोचता हूँ कि यदि अपनी सरकार न होती तो कितना कुछ छूटा रह जाता। कई ऐसे विषय हैं, जिसके बारे में भारत सरकार ने गहनता से सोचा। नेविगेशन एक ऐसा विषय है, जिसका मुझे सामान्य रूप से अपने जीवन में दूसरे प्रोफेशन में उपयोग करना होता है। अतः मैं इसका महत्व समझता हूँ। यातायात के साधन पूरी दुनिया में रहे हैं। इंसान ने जब जन्म लिया होगा, जब सृष्टि बनी होगी, तब वह पैदल ही चलकर जाता था। उसके बाद इंसान ने तय किया कि इससे आगे भी बढ़ा जा सकता है। इंसान मूलरूप से एडवेंचरिस्ट होता है। उसके बाद नदियों के मार्ग से, समुद्र के मार्ग से इसका प्रयास शुरू हुआ। जब हम हवाई यातायात की बात करते हैं तो यह मुश्किल से सौ साल पुराना है, लेकिन जब हम समुद्री यातायात या नदियों के यातायात की बात करते हैं तो यह कम से कम 8 हजार साल पुराना है। यह अपने-आप में एक ऐसी चीज है, जो शायद हर किसी के जीवन को प्रभावित करता है। भारत के लोकतंत्र में जितने भी शासन हुए होंगे, उन्होंने समुद्र की तरफ जरूर देखा होगा, क्योंकि भारत का जो समुद्र तट है वह लगभग 6 हजार किलोमीटर है। इतना ही नहीं, अगर हम दूसरे समुद्र तट को देखें, जो कि अंडमान निकोबार आइलैंड है, वह हमारी मुख्य भूमि से एक हजार किलोमीटर दूर है। वह आइलैंड भी एक हजार किलोमीटर लंबा है। इस प्रकार से यदि समुद्री यातायात का अनुमान लगाया जाए तो भारत के इर्दगिर्द इतना है। पूरे भारतवर्ष के मछुआरे वहां पर अपने जहाज को मछली मारने के लिए जाते हैं। लगभग 1500 शिप्स पूरे भारत में रजिस्टर्ड हैं, जो बाहर जाते हैं और भीतर आते हैं। इसके इतिहास में अगर हम लोग जाना चाहें, तो सबसे पहले मैं यह कहना चाहूंगा कि नैविगेशन शब्द जो अंग्रेजी में आया, वह पहले

संस्कृत का शब्द था । नवगत करके संस्कृत का शब्द था, जिससे नेविगेशन बना और पूरी दुनिया में नेवीगेशन नाम से प्रचलित हुआ । इसके अलावा नेवी का संस्कृत वर्ड वह नूव था । यह बड़ा अजीब है कि पूरी दुनिया में जब भी हम नेविगेशन की बात करते हैं या नेवी की बात करते हैं तो उसका कहीं न कहीं मूल स्रोत भारत से ही मिलता है । यह हमारे लिए बहुत गर्व की बात है । सरकार बहुत सारे रेग्युलेशन्स लाई । उनमें रिसाइकिलिंग ऑफ शिप्स है, मेजर पोर्ट ऑथराइजेशन बिल, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर, पाइरेसी आदि विषयों पर हमारी सरकार बिल लाई । अगर देखा जाए तो शिप की सेलिंग छः हजार वर्ष पुरानी है । पता नहीं, उस समय के लोग जब समुद्र से जाते होंगे तो कैसे रास्ते ढूँढते होंगे? आजकल हमारी गाड़ियों में जीपीएस लगा हुआ है और हमारा ड्राइवर भी कहीं जाने से पहले जीपीएस डाल देता है और हमें वहां पहुंचा देता है । उस समय 6-7 हजार किलोमीटर जहाज में जाना होता था और जहाज में कोई इंजन नहीं होता था । पर्दे लगाकर वे लोग सेल करते थे । जब हवा की गति बनती थी तो जहाज सेल करता था और जब हवा की गति कम हो जाती थी तो जहाज धीमा हो जाता था । जो पहला जहाज, जिसके बारे में हम चर्चा करते हैं, वह सेकेंड मिलेनियम बीसी में था । डॉक्यूमेंटेड इतिहास में पहला समुद्री जहाज मेडिटेरियन सी में चला था । एक और के बारे में चर्चा की जाती है, जो साउथ चाइना सी से संबंधित है । इतिहास में दो स्थानों पर लगभग सेकेंड मिलेनियम बीसी में समुद्री जहाजों का वर्णन है । इस जहाज का नाम था-Pesse canoe. It is the oldest ship in the world dated between 8040 and 7510 BC. यह बहुत ही पुराना है । जबसे नेविगेशन की शुरुआत हुई है तब से हम लोग लाँगीट्यूड और लैटीट्यूड की बात करते हैं । आज भी हमारे बच्चे जब स्कूलों में पढ़ते हैं या हम लोग आपस में बात करते हैं तो लाँगीट्यूड और लैटीट्यूड की बात करते हैं । पूरे ग्लोब पर जब हम नैविगेशन की बात करते हैं तो हम लैटीट्यूड और लाँगीट्यूड की बात करते हैं । इसके बाद नॉर्थ पोल और साउथ पोल से देखकर सभी नैविगेशन की हम लोग बात करते हैं । पहले नेविगेशन इस आधार पर होता था कि किस दिशा में सूरज उगा और किस दिशा में सूर्य ढला ।

फिर उसके बाद से लोगों को लगा कि इस मार्ग से हम अपना नेविगेशन नहीं कर पा रहे हैं तो फिर वे सितारों पर चले गए, तारों पर चले गए । दिन में सूर्य की रोशनी के आधार पर, रात में तारों के आधार पर पूरी दुनिया में नेविगेशन का काम शुरू हुआ और वहाँ से चलते-चलते फिर उसके बाद, वह भी कामयाब नहीं हुआ, तो फिर जो कान्स्टीलेशन स्टार्स के थे, फिर नाविकों ने उसको देखना और पहचानना शुरू किया और वहाँ से बढ़ते-बढ़ते कि इस दिशा में इस स्टार की तरफ बढ़ेंगे तो यह दिशा यह होगी और कान्टिनेंट यह मिलेगा, इस प्रकार से हम लोग बढ़ते रहे । उसके बाद कंपास आया, मैग्नेटिक कंपास आया, उसके बाद डेड रेकनिंग आया, नेविगेशनल चार्ट्स आए, फिर नॉटिकल चार्ट्स आए, फिर उसके बाद पायलेटिंग का सिस्टम बिल्ट अप हुआ, जिस हिसाब से किस दिशा में जाकर चार्ट पर बनाकर लोग जहाज लेकर जाना शुरू करते थे । फिर उसके बाद रेडियोज आए, उसके बाद जीपीएस आया, उसके बाद रडार आया । अब सब कुछ लगभग रडार नियंत्रित है । कहाँ सूर्य की रोशनी से शुरू किया था, कहाँ आज का रडार है और सैटेलाइट में जीपीएस की पोजिशन लेकर जहाज चलता है । वह सिर्फ इतना ही नहीं करता है, अब यह समुद्री जहाज किस गहराई तक जा रहा है, वह भी वह अपने आपको नापकर चलता है कि मैं किस गहराई से निकलूँगा, तो कहाँ से कहाँ टेक्नोलॉजी ने उसको पहुँचा दिया है । मछुआरों का जहाज यह भी पता लगा लेता है कि सबसे ज्यादा मछली हमें कहाँ पर मिलेगी, हमें कहाँ कैच मिलेगा, यह भी टेक्नोलॉजी से प्राप्त करते हैं और वह भी नेविगेशन से प्राप्त होता है । नेविगेशन की टेक्नोलॉजी से समुद्र के अंदर का करेंट पता चलता है । उस करेंट से यह पता चलता है कि पूरी दुनिया की मछलियों का मूवमेंट किस दिशा में है और किस सीजन में किस समय हमें कहाँ कितना मछली का कैच मिलेगा । यह तकनीक/टेक्नोलॉजी है, जिससे बढ़ते-बढ़ते हम यहाँ पहुँचे हैं ।

इसके साथ एक चीज का आविष्कार और हुआ और यह सबसे रोचक चीज है, जो आज हम अपने बच्चों को दिखाने ले जाते हैं । मांडविया साहब, आपने एक बहुत अच्छा काम किया है और मैं हमेशा इन सब चीजों के लिए बहुत

चिंतित रहता हूँ । आपने इसमें एक ऐसा प्रावधान किया है, जो गैर-टेक्निकल है और किसी भी टेक्निकल बिल में एक गैर-टेक्निकल प्रावधान आए, यह बड़ा रेअर होता है । उसमें आपने बहुत अच्छा काम किया है । मैं देश की सरकार को, देश के प्रधान मंत्री को और आपको आने वाली पीढ़ी याद करेगी । जितने देश के लाइट हाउसेज हैं, जो पुराने हो गए हैं, जो अनयूटिलाइज्ड हैं, उनको आपने कल्चरल साइट के रूप में, टूरिस्ट साइट के रूप में प्रोटेक्ट करने का निर्णय किया है, यह बहुत अच्छा निर्णय है । मुझे याद है, बचपन से हम लोग ट्रेन में चलते थे और मुझे कई बार बहुत खराब लगता है कि पटना में, पटना जंक्शन से लेकर बातर तक एक ट्रेन चलती थी । शहर के बीच से गुम्टियाँ थीं और अंग्रेजों के जमाने के छोटे-छोटे कॉटेज बने हुए थे । सरकार ने तय किया कि हम यहाँ पर बहुत सुन्दर सड़क बनाएंगे और जितने इतिहास के छोटे-छोटे अंग्रेजों के बनाए हुए 150 साल पुराने वे कॉटेजेज थे, उनको बुलडोजर लगाकर गिरा दिया । किसी ने इन्हें नहीं देखा । बचपन में जब हम स्कूल जाते थे, तो हम उन्हें देखते थे । अब पटना की सड़कों पर उन्हें खत्म कर दिया गया है । रामकृपाल जी यहाँ बैठे हुए हैं, जो पटना का हड़ताली चौक है, वहाँ एक रेलवे मैन का केबिन हुआ करता था, जिसे हम लोग बचपन से देखते थे । हमारे शासक, जो लोग सोचते हैं, उन्हें इतना भी नजर नहीं आया कि इतिहास के पन्नों में कुछ चीजों को बचाकर रखना होता है, लेकिन चलिए, यह सब सीखने का मौका होता है ।

श्री राम कृपाल यादव (पाटलिपुत्र): राजीव भाई, वह बंद पड़ी हुई थी, उसको मैंने प्रारम्भ करवाया था । यह भी एक इतिहास है ।

श्री राजीव प्रताप रूडी : उसके बाद दुनिया के सबसे पहले लाइट हाउस का निर्माण हुआ । हम लोग समझते थे कि जिस पर चक्र घूमता रहता है, वह लाइट हाउस होता है । एक जमाने में था कि जब समुद्री दुर्घटनाएं बहुत होने लगती थीं तो देश के राजा कहते थे कि इस पहाड़ के ऊपर जाकर इतने अलाव जला दो, इतनी लकड़ियाँ जला दो कि जहाजों को आने का रास्ता पता चल जाए । पहले लकड़ियाँ जमा करने के लिए जंगलों को जलाया जाता था । सबसे पहला लाइट

हाउस वर्ष 1934 में आयरलैंड में बना । यह सिर्फ नेविगेट करने के लिए था कि कहीं जहाज समुद्र तट पर आकर टकरा न जाए, कहीं वह तट पर स्टैन्डर्ड न हो जाए । पूरी दुनिया में अगर आप नेविगेशन देखेंगे, चाहे वह इंग्लिश चैनल हो, चाहे स्टेट ऑफ मलक्का हो, पनामा कैनाल हो, स्वेज कैनाल हो, डैनिश स्ट्रेट हो, स्ट्रेट ऑफ होरमुज हो, लोगों ने मिलकर यह सब रास्ता, मार्ग निकाला है । पूरब से लेकर पश्चिम तक यह निकाला गया है । सबसे रोचक दुनिया का पहला लाइट हाउस है । जिपसैन फैरोज के अलेक्जेंड्रिया में 280 बीसी के तहत दुनिया का पहला लाइट हाउस बना । अब यह भी काल्पनिक है कि इतना पुराना इतिहास और उसमें कुछ नहीं था । उन लोगों ने एक बड़ा सा फायर प्लेस बनाया और राजा कहते थे कि रात को यहाँ आग लगा दो ।

वह दुनिया का पहला लाइटहाउस था । उसके बाद कई जगहों पर समुद्री जहाज निकलते थे तो दुनिया में कहां-कहां वोल्केनोज़ हैं, कहां-कहां उसके अंगारे निकल रहे हैं, उनकी पहचान करके उन लाइटहाउसेज़ की समुद्र किनारे पहचान करना शुरू किया । उसके बाद कई देशों ने कहा कि यह बोनफोयर करेंगे, वहां पर छोटी पार्टियाँ होती थीं, रात को पार्टियां होती थीं, वह इसलिए नहीं होती थी कि वहां लोग एन्जॉय करें । वह पार्टियाँ इसलिए होती थीं कि बड़े-बड़े बोनफायर्स हों ताकि जहाजों को पता चल सके कि इस दिशा में आने पर खतरा है । इसके बाद 16वीं शताब्दी में दुनिया का जो फर्स्ट लाइटहाउस डिजाइन हुआ, वह आयरलैंड में था । उसको कोयले के अलाव से बनाया गया था ।...

(व्यवधान)

माननीय सभापति : अब थोड़ा बिल पर भी आ जाएं ।

श्री राजीव प्रताप रूडी : सर, नेविगेशन है ।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : ठीक है । जो रोचक इतिहास आप बता रहे हैं, यह लम्बा चल सकता है ।

श्री राजीव प्रताप रूडी : सर, मैं बता रहा हूँ कि यह नेविगेशन कैसे कहां से कहां चल कर आया। महोदय, सदन में कोई नहीं बताएगा। यह बात कोई नहीं बताएगा। बच्चे पढ़ेंगे और कहेंगे कि साहब कोई तो आया, उसने बताया कि लाइटहाउसेज़ क्या हैं? 17वीं शताब्दी आते-आते पैराबोलिक रिफ्लेक्टर्स लगे। महोदय, मैं कह रहा हूँ कि जो बिल ला रहे हैं, यह नेविगेशन पर है। नेविगेशन के बारे में साइंस कैसे-कैसे बढ़ती हुई आई और उसके बाद पहली बार 19वीं शताब्दी में कमिश्नर ऑफ लाइटहाउसेज़ बना। इसके अंदर डायरेक्टर ऑफ लाइटहाउसेज़ की बात कर रहे हैं। आप उस बिल को बदल कर नया नाम दे रहे हैं। 19वीं शताब्दी में आयरिश ने किया था। आप पूछिएगा कि जहाजों को चलाने के लिए पहला लाइटहाउस कहां था, तो वह भारत में महाबलीपुरम में 17वीं सेंचुरी में था। इस प्रकार से मैं यह कहना चाहता हूँ, मेरा एक संकट है, मुझे पता नहीं है कि किस प्रकार से, मैं विमान उड़ाता हूँ और अकेला दुनिया में एक पार्लियामेंटेरियन हूँ, जो बड़े विमान उड़ाता हूँ और प्रत्येक दिन उड़ाता हूँ। मुझे एक संकट होता है, क्योंकि मैं कई विषयों पर करता हूँ और इसमें टेलीकम्युनिकेशन, कम्प्युनिकेशन, रेडियो नेविगेशन का ऐड है। आपने कई सारे सर्टिफिकेट्स, एग्जाम्स की बात कही हैं। जहां हवाई जहाज उड़ाने का लाइसेंस होता है, वह एक जमाने में जो रेडियो टेलीफोनी होता था, जिस तरह संचार की बात करते थे तो पहले मोर्स कोड होता था, आपको याद होगा कि टेलीग्राम भेजने के लिए टक, टक, टक करते थे और उससे वह संवाद निकलता था। एक समय वह था और आज आप रेडियो पर बिल्कुल सीधे बीएचएफ हो, यूएचएफ हो, उस पर सीधे कम्प्युनिकेट करते हैं, एयर ट्रैफिक कंट्रोलर से एक जहाज से दूसरे जहाज से इसी प्रकार से करते हैं। हवाई जहाज के मामले में इन लोगों ने क्या किया कि पूरे भारतवर्ष में मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकम्युनिकेशन ने वह परीक्षा अपने यहां से जो रेडियो लाइसेंसिंग की होती है, वह रेडियो लाइसेंसिंग का काम जो डीजीसीए को करना चाहिए, वह डीजीसीए नहीं करती है। रेडियो कम्प्युनिकेशन का काम और एग्जामिनेशन मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकम्युनिकेशन लेती है। मुझे नहीं पता है कि इसमें जो दूरसंचार की व्यवस्था है, वह एग्जाम यह मंत्रालय लेता है या

मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम लेता है? अगर यह लेता है तो बिल्कुल गलत है, क्योंकि मोर्स कोड वगैरह नहीं है। उसको एक ही रेगुलेटरी ऑर्गेनाइजेशन के पास होना चाहिए, जो आपके मंत्रालय में अधीनस्थ है, अन्यथा ये बच्चे भागते रहते हैं। सिविल एविएशन से उनको लाइसेंस प्राप्त करना पड़ता है, लेकिन वह मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम में जाते रहते हैं और वहां की व्यवस्था ठीक नहीं है। उसी प्रकार से मैरीटाइम का जो इम्तिहान है और मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम यह कर रहा है तो कैबिनेट सेक्रेटरी के लेवल पर वार्ता करके इसका निदान किया जाए। क्योंकि माननीय प्रधान मंत्री जी इस प्रकार के कई सारे रिफॉर्म्स करते हैं और इस देश का एक बड़ा रिफॉर्म होगा कि जो रेडियो टेलीकम्युनिकेशन रेगुलेटरी है, अगर उसे डायरेक्टोरेट ऑफ शिपिंग करे तो बेटर होगा, न कि यह। यह बड़े स्तर का निर्णय है, छोटे स्तर का निर्णय नहीं है, क्योंकि 70 वर्ष से इस बात का किसी ने निदान नहीं किया।

महोदय, मैं यह कहना चाहूंगा कि जो नेविगेशन का पार्ट है, यह अपने आप में बड़ा आधुनिक है, राडार से है और माननीय मंत्री जी ने जो यह बिल पेश किया है, यह 1927 का एक्ट है, उसी को अमेंड किया जा रहा है। पता नहीं, इतने वर्षों से हम लोगों ने थोड़ा बहुत संशोधन किया है। एयरक्राफ्ट एक्ट भी 1934 का है। उसके रूल्स भी 1934 के हैं। आज़ादी के पहले बनने वाले एक्ट्स हैं। लेकिन भारत की सरकार और अपनी वर्तमान सरकार मिलकर नेविगेशन, चाहे वह नेविगेशनल ऐड्स हो, इक्विमेंट्स हो, जहाज में लगाने हो, हवाई जहाज में लगाने हो और यह सैटेलाइट से नियंत्रित होता है, जीपीएस हो, आईआरआईएस हो, इस प्रकार की व्यवस्था से और देश में इसी स्थान पर मैं यह कहना चाहूंगा कि यह काम इनके कंट्रोलर्स और राडार कंट्रोलर्स जो शिप को कंट्रोल करते हैं, मैरीटाइम शिप राडार कंट्रोलर्स को भारत में बहुत-बहुत बधाई, जिस प्रकार से हवाई यातायात के लिए एयर ट्राफिक कंट्रोलर्स को बधाई देते हैं, तो इस अच्छे विधेयक को लाने के लिए मंत्री जी को बधाई देता हूं। मुझे बहुत कम समय मिला, मुझे दस मिनट पहले इसकी तैयारी करने के लिए बोला गया था, अन्यथा

यह विषय अपने आप में बहुत रोचक है । मैं सरकार को और आपको बधाई देना चाहूंगा कि इस विषय को आपने इतने ध्यान से सुना ।

18.00 hrs

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): सभापति महोदय, अगर हाऊस की अनुमति हो तो इस बिल के पास होने तक और जो ज़ीरो ऑवर लिस्टिड है, उसको पूरा करने तक हाऊस का समय बढ़ा दिया जाए । ...
(व्यवधान)

माननीय सभापति : ठीक है, सभा की सहमति है?

...(व्यवधान)

अनेक माननीय सदस्य: जी हाँ महोदय । ... (व्यवधान)

SHRI MAGUNTA SREENIVASULU REDDY (ONGOLE):

Chairman, Sir, we are lucky to have a long coastline. India is surrounded by the Bay of Bengal, the Arabian Sea and the Indian Ocean. So, all these places earlier had lighthouses. Now, some of the things have been abandoned. Only a few places which have got the ports have got lighthouses. I appreciate our hon. Shipping Minister for bringing the Marine Aids to Navigation Bill, 2021.

We need more lighthouses. There is no doubt about it. As you all know, before 1927, there was no uniform system of management of lighthouses. Later on, it had been brought and 32 lighthouses had been administered at that time and became operational. But now you see, only in a few places the lighthouses are going on. This is mainly for the fishermen. Protection of fishermen is very much required. Their families will also be looking at this. When the lighthouse is in operation, only then the fishermen can come directly to the place wherever they can do that.

The role of marine aids to navigation has moved from a purely passive one that is based on 'visual aids to navigation' to 'radio and digital based aids to navigation'. Now, lack of statutory framework for such technological advancement has resulted in operational difficulties. In olden days very few operators were there. Ships were also not in a big way. The fishermen used to go for fishing and they used to bring the marine products to the shore. So, for again bringing back to normalcy, now we need all these digital based aids. It is wonderful to take such kind of a decision.

The Marine Aids to Navigation Bill, 2021, provides for the following, changes which are welcome. It provides for using the term 'marine aids to navigation' instead of 'lighthouse' in order to statutorily recognise and enable further use of modern forms of aids to navigation. The good part is renaming of the existing Director General of Lighthouse and Lightships as the Director General of Marine Aids to Navigation. So many other changes are also required for that. It provides for marking of wrecks. It empowers the Central Government for identification and development of heritage lighthouses.

We wholeheartedly support this Bill. Our hon. Chief Minister Y.S. Jaganmohan Reddy Garu is envisaging a lot of development in the port areas. I am proud to say that Andhra Pradesh has got 974 kilometres of coastline. Our hon. Chief Minister wants to create a gateway of India through Andhra Pradesh port. Now, we have got four major ports. We have to create five more ports. That is the plan of our hon. Chief Minister.

18.04 hrs

(Dr. (Prof.) Kirit Premjibhai Solanki *in the Chair*)

Sir, 90 per cent of India's trade by volume and 70 per cent by value is through maritime transport. Indian ports handled approximately 1.2 billion metric tonnes of cargo in 2019-20. Much required policy reforms like 100 per cent FDI, Make in India, Sagarmala and Bharatmala have been introduced to ensure exponential growth in this sector. Drawing inspiration from the hon. PM's focused agenda to take India's maritime economy to the next level, currently Andhra Pradesh has a major port in Visakhapatnam, five functional ports and 10 other notified State ports with world class facilities that handle more than 170 million tonnes of cargo per annum.

The Visakhapatnam Port is second only to Gujarat. Andhra Pradesh shares four per cent of the total Indian exports and our hon. Chief Minister is aiming to reach ten per cent share by 2030.

Earlier, lighthouses were there in different ports of Andhra Pradesh at Dugarajapatnam, Ramayapatnam, Kothapatna, and Vodarevu. All of these have now been abandoned. I would request, through you, Sir, the

Minister of Shipping to take steps to reconstruct, and refurbish all these lighthouses.

The Andhra Pradesh Government, after the development of all these ports, has undertaken development of three greenfield ports at Ramayapatnam, Machilipatnam and Bhavanapadu on an innovative model that mitigates all risks associated with greenfield port development, thereby making the port operation a risk-free proposition for the private sector. After the development of the port, the operator of the port will be selected on competitive bidding basis ensuring maximum revenue realisation for the State.

I will not take much of the time of the House. I really appreciate and congratulate the hon. Minister of Shipping for bringing this Bill. Our Party wholeheartedly supports it. Thank you.

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल): सभापति महोदय, नौचालन के लिए समुद्री सहायता विधेयक, 2021 पर मैं अपनी बात रख रहा हूँ। पहले तो मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि ब्रिटिश काल के लाइट हाउस विधेयक, 1927 को निरस्त करके आप नया विधेयक ला रहे हैं। समुद्री यातायात को बढ़ावा देने के लिए यह विधेयक है। मछुआरों और समुद्री यातायात के लिए यह विधेयक काम आएगा। समुद्री नौवहन के लिए सहायता देने हेतु यह विधेयक सदन में लाया गया है। असल में, 7,500 किलोमीटर का समुद्री तट अपने देश को मिला है। पूरे समुद्री तट में काफी तरह से यातायात होता है और यातायात से भारत सरकार को अधिक से अधिक फायदा ही पहुंचता है। पहले का विधेयक बहुत पुराना था जबकि आज तक किसी का भी ध्यान इस विधेयक पर नहीं गया। अब जैसे डिजिटल का जमाना आया है तो यातायात को ज्यादा से ज्यादा

डिजिटल रूप से दुरुस्त करके समुद्री परिवहन को आधुनिक करने का काम इस विधेयक द्वारा किया जाएगा। इस विधेयक में केन्द्रीय सलाहकार समिति का गठन भी किया जाएगा जबकि जो-जो कमियां हैं, सलाहकार समिति के द्वारा यह विधेयक निश्चित रूप से फायदा पहुंचाएगा।

माननीय मंत्री जी ने बताया कि 32 लाइट हाउसेज हैं। आगे चलकर ये लाइट हाउसेज टूरिज्म के रूप में विकसित होंगे। इसलिए पूरे देश में टूरिज्म को बढ़ावा देने में भी यह विधेयक अच्छी तरह से काम आएगा। मैं माननीय मंत्री जी से यह भी कहना चाहता हूं कि देश में कई सारे मछुआरे जब समुद्र में जाते हैं तो वे सीमा पार करके दूसरे देशों में चले जाते हैं। कई बार वे श्री लंका या पाकिस्तान में चले जाते हैं। वे लोग मछुआरों को पकड़ते हैं और उन्हें जेल में डाल देते हैं। निश्चित रूप से, इस विधेयक से मछुआरों को बहुत फायदा पहुंचेगा क्योंकि इस नेविगेशन सिस्टम से मछुआरों को अपनी बोट पर ही इसका फायदा पहुंच सकता है।

महोदय, मैं जिस क्षेत्र से आता हूं, मेरा क्षेत्र एक समुद्री तट है। आप जानते हैं कि वहां जे.एन.पी.टी. सरीखा देश का एक बड़ा पोर्ट है। मैं निश्चित रूप से इससे जुड़ा हुआ हूँ। जैसा कि यातायात समुद्र तट के मार्गों से होता है, इसलिए निश्चित रूप से यह विधेयक उसके लिए काम आएगा। डिजिटल युग का जमाना है। इस डिजिटल युग के जमाने में मछुआरों और यातायात करने वालों को निश्चित रूप से इससे काफी फायदा पहुँचेगा। नौका चलन की सहायता के लिए यह विधेयक निश्चित रूप से फायदेमंद है। मैं अपनी पार्टी की तरफ से इस विधेयक का सपोर्ट करता हूँ।

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा): सभापति महोदय, आपने मुझे समुद्री दस्तारोधी विधेयक पर चर्चा में बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं किसी समुद्री इलाके से नहीं आता हूँ। हम लोग बिहार से हैं, जहाँ से अभी रूडी जी ने इस बिल के बारे में चर्चा की। इससे हमें ऐसा लगा कि हमारा जो इतिहास है, उसके बारे में उन्होंने बहुत अच्छी बात कही है। जब हम लोग बहुत पीछे होंगे, उस समय भी लोग किस तरीके से समुद्री जहाज को आने और जाने के साधन के रूप में पहचान करते थे, हमारे मछुआरे कैसे जानते थे कि कहाँ मछली ज्यादा है और हमें कैसे नाव को वहाँ ले जाना है, इसके बारे में उन्होंने बताया है, उसके लिए मैं उनको भी बधाई और धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, जैसे-जैसे आज देश विकास की ओर बढ़ रहा है, वैसे-वैसे जरूरतें भी बढ़ रही हैं। माननीय मंत्री जी जो बिल लेकर आए हैं, इसके लिए मैं उनको बधाई और धन्यवाद देता हूँ। आज देश विकसित हो रहा है। अभी कई माननीय सदस्यों ने लाइट हाउस के बारे में बताया। हमारे देश में लगभग 34 लाइट हाउसेज़ हैं। उन्हें विकसित करके टूरिज़्म को भी बढ़ावा देने के लिए इन्होंने प्रस्ताव रखा है। मैं इसका भी स्वागत करता हूँ। कई ऐसी चीज़ें हैं, कई घटनाएँ भी घट रही हैं। समुद्री लुटेरे भी कई तरह की घटनाएँ कर रहे हैं। समुद्री जहाजों के द्वारा सामानों का आवागमन होता है। पहले अफ्रीकी देशों में समुद्री जहाजों पर लूट की घटनाएँ होती थीं। अब हमारे देश में भी, जहाँ से सामान आता-जाता है, वहाँ भी कई तरह की घटनाएँ घट रही हैं। उसके लिए भी माननीय मंत्री जी कुछ कानून लेकर आए हैं कि कैसे उनको सजा दिलाई जाए। उसमें कई तरह की धाराएँ भी हैं। आज समय की भी माँग है कि इस कानून का होना बहुत आवश्यक है। खुले समुद्र में लुटेरों का दमन करने के लिए और अपराधियों को दण्डित करने के लिए सख्त कानूनी प्रावधान होने चाहिए। उनको उचित सजा भी मिलनी चाहिए। इस प्रकार के केसों का जल्द से जल्द कैसे निपटारा हो, इसको भी ध्यान में रखकर मंत्री जी इस कानून के लिए कई तरह के प्रस्ताव लाए हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि इस कानून में कठोर दण्ड का भी प्रावधान किया जाए। अपराध करने का जो प्रयत्न करते हैं, उनको दण्डित करने के लिए कानूनी प्रावधान करना चाहिए। इससे अपराधियों को सजा मिल सकती

है । इस प्रकार के अपराध में सहायता करने के लिए कुछ लोग जहाज पर रहते हैं । वे लोग बाहरी लोगों को सहयोग करते हैं और संरक्षण भी देते हैं । इनके लिए भी 14 वर्ष की सजा का प्रावधान किया गया है । यह बिल स्वागत योग्य है ।

महोदय, मैं एक और बात कहना चाहूँगा कि समुद्री लुटेरे कभी-कभी हमारे मछुआरों को भी पकड़ लेते हैं । अतः अब उन्हें भी इस कानून के तहत सजा मिले, इसका भी प्रावधान होना चाहिए । मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ । बहुत-बहुत धन्यवाद ।

श्री अरविंद सावंत (मुम्बई दक्षिण): चेयरमैन सर, हमारे मित्र माननीय मंत्री श्री मनसुख भाई मांडविया जी ने एक अच्छा कानून इस सदन में प्रस्तुत किया है । लाइट हाउस की जो सिग्नलिंग सिस्टम थी, उसको लेकर एक प्रगतिशील और आधुनिक दृष्टिकोण सामने रखकर यह बिल लाया गया है ।

सर, जब हम कभी-कभी इतिहास पढ़ते हैं, जैसे हमारे रूडी साहब ने बहुत सारी चीजें बताई हैं, मैं उस पर नहीं जाना चाहूँगा । छत्रपति शिवाजी महाराज के वक्त क्या सिस्टम थी, तोपों की आवाज हो या आग जलाना हो, इससे पता चलता था कि वे किस दिशा में जा रहे हैं और उसके ऊपर तय कर लेते थे । आज हम लोग डिजिटल इंडिया में आ गए हैं । आज नेवीगेशन की बहुत आवश्यकता है । आज हम कहते हैं कि गाड़ियों की भी संख्या बढ़ रही है । माननीय नितिन गडकरी जी हर बार कहते हैं कि कोरोना से जितने लोग नहीं मरे होंगे, उससे ज्यादा लोग हमारे यहां एक्सीडेंट में मर गए । रेल यातायात के बाद अब समुद्री यातायात बढ़ने वाला है । समुद्री यातायात के तीन प्रकार हैं, एक प्रकार है मछुआरे, जो मेरे मित्र बारणे जी ने कहा । दूसरा टूरिज्म है, टूरिज्म में भी दो चीजें हैं । कुछ अभी अपने ओनर्स बने हैं, याट करके छोटी जहाजें होती हैं, छोटी-छोटी पर्सनल फेमिली बोट्स बन गई हैं । आप अगर मुंबई शहर के गेट वे ऑफ

इंडिया में जाएंगे, तो वह बहुत भरा रहता है। ऐसा लगता है कि आगे चलकर ट्रैफिक का क्या होगा, पार्किंग का क्या होगा? पार्किंग की व्यवस्था कैसे करेंगे? आज बहुत जहाज बढ़ रहे हैं। इसके ऊपर भी ध्यान देना होगा। दूसरा यातायात है प्रवासी का और तीसरा है टूरिज्म का और चौथा है माल का यातायात करने वाले बड़े जहाज।

मुंबई में मुंबई पोर्ट है, जेएनपीटी पोर्ट है, बहुत बड़े मेजर पोर्ट्स हैं। आप उसको लेकर एक नया तरीका अपना रहे हैं। वह मुझे बहुत महत्वपूर्ण लग रहा है। खासकर अब ट्रैफिक सर्विस सिस्टम आएंगे और आप उनको कानूनन अधिकार दे रहे हैं। जैसे उन्होंने कहा एटीसी है, एरियल ट्रैफिक कंट्रोल है, तो इसको ट्रैफिक कंट्रोल करने की आवश्यकता पड़ने वाली है। आज भी मुझे याद है, मुंबई के पोर्ट पर जब जाते थे, तो कुछ लोगों को वहां जगह नहीं मिलती थी। बंदरगाह में जगह नहीं है। अंदर ही पानी में आठ-दस दिन के बाद में उनको जगह मिल जाती थी। अगर एयर ट्रैफिक सर्विसेज़ उनको पहले से मिल जाएगी, तो उनको पता चलेगा कि where will I go in India? It will become much easier for him कि कौन सा आसान रहेगा? You can divert him. आपको माल देना ही है। मुंबई के पोर्ट में जाना है, जेएनपीटी जाओ, चलो नजदीक है। जेएनपीटी नहीं तो गुजरात के पोर्ट में जाओ, वहां नहीं तो साउथ में जा सकते हैं। In that way, the navigation can help them to the ships which are carrying the luggages and other things. उनके लिए बहुत अच्छा रहेगा, क्योंकि उनका समय बच जाएगा और सारी चीजें बच जाएंगी।

मुझे आपकी दो चीजों पर गर्व हो रहा है। आपकी लाइट हाउस की बात मुझे बहुत अच्छी लगी। आप इसमें कल्चरल जो करा रहे हैं और यह मुंबई पोर्ट पर समुद्र से नजदीक है। अगर देवगढ़ में जाएंगे, तो किलों पर लाइट हाउस है। जो हमारा छत्रपति शिवाजी फोर्ट है, उसके ऊपर लगायी हुई है, ताकि समुद्र में दूर से दिखे कि कहां जा रहे हैं? आपने इसमें दो-तीन कानून के प्रावधान किए हैं। आपने 22, 23 में हैरीटेज और कल्चर के प्रावधान किए हैं। मैं इसके लिए

धन्यवाद देता हूँ । 44, 45 और 49 में जो तीन प्रोवीजन्स हैं, 44 में है कि no Court shall take cognizance of any offence under this Act except upon the complaint in writing by any officer authorised in this behalf by the Central Government. कोई दिक्कत नहीं है, उसको भी अधिकार है । किसी ने गलती की तो उसके ऊपर कार्रवाई करेगा, वह अधिकार सही है । किसी अफसर ने अपना अधिकार लेकर उस पर गलत कार्रवाई की, तो वह कहां न्याय मांगेगा? शिप ऑनर्स के न्याय मांगने की व्यवस्था इसमें नहीं है । No Court inferior to that of Metropolitan Magistrate or a Judicial Magistrate of the First Class shall try any offence under this Act. 45 में आप कहते हैं, whoever commits any offence under this Act or any Rules made thereunder may ordinarily be inquired into and tried by a Court within whose local jurisdiction such an offence was committed or such a person may be found or any Court which the Central Government may by notification direct this office. ये सारे जो प्रावधान हैं, वह अधिकारी के अधिकार को बरकार रखने वाले हैं । लेकिन अगर शिप कह रहा है कि मेरी कोई गलती नहीं है, यह मेरे ऊपर गलत कार्रवाई कर रहा है, तो उसको कहां कहेंगे? आप 49 में भी देखिए, no suit prosecution or other proceedings shall lie against the Central Government or any officer appointed under this Act for anything done or in good faith purporting to be done under this Act or the Rules made thereunder. This gives him the shelter. यह उसको गैर-कानूनी काम करने के बाद में मुजरिम कहने वाले हो, यह इसमें प्रोविजन है ।

HON. CHAIRPERSON: Thank you very much Sawant Ji.

श्री अरविंद सावंत : उसके ऊपर थोड़ा ध्यान दीजिए । अगर कुछ आवश्यकता लगे, तो उसमें कुछ अमेंडमेंट लाइए । मैं इसका आग्रह अभी नहीं कर रहा हूँ, लेकिन आपको उस पर ध्यान देना पड़ेगा । In that case, the other party will never have a voice to say. मेरी गलती नहीं है, लेकिन मेरे ऊपर कार्रवाई कर

रहे हैं, ऐसा प्रावधान करेंगे तो बहुत-बहुत धन्यवाद होगा । आपने मुझे समय दिया, इसके लिए धन्यवाद । मैं फिर से आपके बिल का स्वागत करता हूँ, अभिनंदन करता हूँ ।

SHRI JASBIR SINGH GILL (KHADOOR SAHIB): Hon. Chairperson, Sir, thank you for giving me this opportunity to participate in the discussion on this Bill.

India has a long coastline of about 7517 kilometres spread across the Western and Eastern coast of the mainland and also along the islands. It is an important natural resource. The maritime sector in India comprises of ports, ship repair and inland water transport system. India has 12 major ports and about 200 non-major ports. Indian maritime industry has, over the years, played a crucial role in uplifting our economy. Hence, it was necessary to bring in a new Act that would provide for world-class facilities and services. I would like to congratulate the hon. Minister for Shipping for bringing in this Bill to replace the 90-year-old colonial Lighthouse Act which will provide fresh framework and establish and manage vessel traffic services, besides using terms like 'maritime aids to navigation' instead of 'lighthouse'. The provisions of the Bill also propose to incorporate global best practices, technological development and fulfil international obligations in the field of navigation. It also proposes to empower the DGLL with additional powers and functions, such as vessel traffic service, red flagging under international conventions where India is a signatory. It enlists a new schedule of offences along with penalties for

obstructing and damaging the aids to navigation and for non-compliance with the directives issued by the Government.

Sir, now I would like to flag one important point on which the Government has to act fast and swift. India has become a major dumping ground for shipbreaking. Shipbreaking has grown into a major occupational and environmental health problem in the world. It is amongst the most dangerous occupations with unacceptable and high levels of fatality, injuries and work-related diseases. Shipbreaking is a different process due to the structural complexities of the ships and it generates many environmental and safety and health hazards. It is carried out mainly in informal sector and is rarely subject to safeguards, controls or inspections. Workers usually lack personal protective equipment and have little training. Inadequate safety controls, badly monitored work operations and high risk of explosion create a very dangerous work situation. Workers have very limited access to health services and inadequate housing and sanitary facilities.

Sir, the fleet of ships in the world is about 90,000. The average life of a ship is 20 to 25 years. The average number of large ships being scrapped each year is about 500 to 700. By taking into account the vessels of all sizes, this number may be as high as 3000. The point that is to be noted is that 90 per cent of the shipbreaking in the world is carried out in Bangladesh, China, India, Pakistan and Turkey. By this, we are polluting our waters, our shores and our land. In addition to taking a huge toll on the health of the workers, shipbreaking is a highly polluting industry. A large amount of carcinogenic and toxic substances like TBT, Mercury, Lead not only intoxicates workers but also are dumped in the soil and coastal water. My request to the hon. Minister is

that he should do everything possible to regulate this shipbreaking industry and provide a safe working atmosphere to our workers.

Thank you.

श्री मनसुख एल. मांडविया: माननीय सभापति जी, द मेरिन एड्स टू नेविगेशन बिल पर कुल मिलाकर 9 माननीय सदस्यों ने भाग लिया है – डॉ. भारतीबेन डी. श्याल जी, श्री रामशिरोमणि वर्मा जी, श्री राजीव प्रताप रूडी जी, श्री श्रीरंग आप्पा बारणे जी, श्री कौशलेन्द्र कुमार जी, श्री अरविंद सावंत जी, श्री मगुंटा श्रीनिवासुलू रेड्डी जी और जसबीर सिंह गिल जी ।

माननीय सभापति जी, मैं कल सोच रहा था कि मेरा बिल थोड़ा टेक्नीकल है, हाउस में इस पर कैसे चर्चा होगी? मुझे खुशी हुई कि माननीय सदस्य, खासकर रूडी जी, अरविंद जी ने नेविगेशन के संदर्भ में अपना विषय रखा । यह सब्जेक्ट मेरी दृष्टि से दो टाइप का है । एक, टेक्नीकल है और दूसरा फिलोसिफिकल है । टेक्नीकल इसलिए है कि सारा टेक्नीकल मैटर है । जैसा यहां माननीय सदस्यों ने टेक्नीकल विषय के साथ हेरिटेज और टूरिज्म जोड़ दिया और फिलोसिफिकल इसलिए है कि आज के समय में हम देखते हैं कि दीप स्तम्भ कैसा है? यह दीप स्तम्भ जैसा है, लाइट हाउस जैसा है । जो किसी को सही दिशा देता है तो उसे हम कहते हैं कि लाइट हाउस जैसा है, दीप स्तम्भ जैसा है । यह इसका क्रेडिट है । दूसरा, लाइट हाउस रास्ता दिखाता है कि आपको कहां जाना है । आप जाते-जाते रास्ते में कहीं भटक न जाएं, यह आपकी लोकेशन सुनिश्चित करता है ।

इसमें भी एक विशेषता है । भारत में पारादीप में फॉल्स प्वाइंट लाइट हाउस है । वर्ष 1938 में बनाया था, वहां महानदी रिवर है, उसे हुगली रिवर मानकर शिप उसमें घुस जाते थे । यह इंडीकेट करता था कि यहां नहीं आना, आपको उधर जाना है, इस साइड रिवर है । इस टाइप के लिए इंडीकेशन मार्क होता था

कि यहां आना है, यहां नहीं आना है, मतलब लाइट हाउस का रोल बहुत मल्टी परपज़ रहा है । यहां 34 लाइट हाउसेज के बारे में बताया गया है । भारत की कोस्टल लाइन पर 195 लाइट हाउसेज़ हैं । सारी दुनिया में लाइट हाउस हैं । आज कितनी भी टेक्नोलॉजी आई हो, जीपीएस आया हो, वीटीएमएस आया हो, कोई भी टेक्नोलॉजी आई हो, यह सबसे पुरानी ट्रेडिशनल व्यवस्था है । कल सब सिस्टम बंद हो जाए लेकिन यह बंद नहीं होने वाला है, इसलिए इसका महत्व है ।

सभी लाइट हाउस का अपना कोड होता है । हर लाइट हाउस का सारी दुनिया में कोई भी नेविगेटर हो, उसके पास मैनुअल होता है कि लाइट हाउस कैसे घूमता है, उसकी हाइट कितनी है, उससे कैसा कलर कोड निकलता है, इसके आधार पर ही लोकेशन तय होती है । कोई वैसल निकलता है तो उसे कैसे पता चल जाता है कि यह सोमनाथ है, कोचीन है या कोज्जीकोड है । लाइट हाउस के आधार पर पता चलता है कि यह कोड है, वह तुरंत ही मैनुअल निकालकर देखते हैं कि इस टाइप का लाइट हाउस कौन सा है? क्या यह कोज्जीकोड का है? मछुआरे हों या अन्य वेसल्स, यह इंडीकेट करता है और लोकेशन तय करता है ।

जसबीर सिंह जी का विषय अलग था । आपने कहा कि शिप रिसाइक्लिंग हो रहा है, यह अच्छी तरह से होना चाहिए, पॉल्यूशन नहीं होना चाहिए । मैं माननीय सभापति जी की ओर से माननीय सदन और आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि इंडिया आज शिप रिसाइक्लिंग में दुनिया में बैस्ट है और इंडिया में इंटरनेशनल स्टैंडर्ड का हजार्ड्स वेस्ट रिमूवल सिस्टम है । हमने शिप रिसाइक्लिंग बिल पास करके अलंग शिपयार्ड में 95 प्लाट को इंटरनेशनल स्टैंडर्ड का कर दिया है ताकि दुनिया अपने वैसल्स यहां भेजे ।

मेरा आग्रह है कि कभी किसी को गुजरात में जाने का अवसर मिले तो शिप रिसाइक्लिंग इंडस्ट्री एक बार अवश्य देखकर आएँ । अगर हमें एक टन स्टील चाहिए तो दस टन कोयला जलाना पड़ता है ।

श्री जसबीर सिंह गिल : आप हमें ले जाइए ।

श्री मनसुख एल. मांडविया: आपको ले जाएंगे ।

हमें देश की रिक्वायरमेंट का 8 परसेंट स्टील शिप रिसाइक्लिंग यार्ड से मिलता है । नम्बर ऑफ टाइप के फर्नीचर मिलते हैं । नम्बर ऑफ टाइप की मशीनरीज मिलती है, क्योंकि वहां शिप का रिसाइक्लिंग होता है । यह देश के लिए बहुत उपयोगी है । इसलिए, बजट में सम्माननीय वित्त मंत्री जी ने कहा कि अगले पांच सालों में हमें शिप रिसाइक्लिंग को डबल करना है । उसके देखते हुए शिप रिसाइक्लिंग बिल पास करके एक अच्छा काम किया है । दुनिया में इसको नोटिस किया गया है । पहले मर्क जैसी शिपिंग लाइन, जो दुनिया की सबसे बड़ी शिपिंग लाइन है, वह अपना वेसल्स इंडिया में नहीं बेचती थी, लेकिन आज वे भी बेचने लगे हैं । यूरोपियन फ्लैग वाले वेसल्स इंडिया में नहीं आते थे, लेकिन उन्होंने भी इंडिया में बेचना शुरू कर दिया है । आप वहां जाकर देखिए, 25 से 30 हजार लोगों को प्रत्यक्ष रोजगार मिल रहा है । एक से दो लाख लोगों को अप्रत्यक्ष रूप से रोजगार मिल रहा है । देश में कई चीजें मिलती हैं । आप देखेंगे कि वहां कितने अच्छे फर्नीचर हैं । मैं आने वाले दिनों में वहां एक अच्छा एक्सपो लगाना चाहता हूं । सारे ट्रेडर्स को वहां ले जाऊंगा । मैं उनसे कहूंगा कि आप अपने स्टेट से अच्छा फर्नीचर, अच्छा फ्रीज, अच्छा कूलर ले जाकर वहां बेचिए । उसमें से नम्बर ऑफ टाइप की चीज निकलती है । इसको भी जरूर देखना चाहिए । आपको कभी जाने का अवसर मिले, तो आप उसको अवश्य देखिए ।

सम्माननीय अरविंद सावंत जी ने दो विषय रखे हैं । आपने कहा कि आपके यहां जो यॉट है, उसका पार्किंग होना चाहिए । वह बढ़ रही है । आज के दिन मैंने उसके मरीना के लिए टेंडर प्लोट कर दिया है । उसके लिए वहां पार्किंग की व्यवस्था अच्छी हो जाएगी ।

दूसरा, आपके यहां कान्होजी आंग्रे आइलैंड है । कान्होजी आंग्रे आइलैंड पर 125 साल पुराना लाइटहाउस है । मैं वहां थोड़े दिन पहले गया था । मैं उसको

टूरिज्म पर्पस ऑफ व्यू से डेवलप करना चाहता हूं । यह आइलैंड बहुत ब्यूटीफुल है । शिवाजी महाराज के समय की तोप लगी हुई है और फोर्ट भी है । वे तोप और फोर्ट बहुत ब्यूटीफुल हैं । आप वहां जाकर देख सकते हैं कि उस जमाने में कैसा सिस्टम था । लोग वहां जाकर लाइटहाउस भी देखेंगे । वहां एन्जॉय भी करेंगे । मैं चाहता हूं कि टूरिज्म पर्पस ऑफ व्यू से एक दिन का पैकेज बन जाए, इस तरह से उसको डेवलप करना है । उससे मुझे प्रेरणा मिली कि क्या हम देश में लाइटहाउस को टूरिज्म पर्पस ऑफ व्यू से डेवलप नहीं कर सकते? यह हमारी विरासत है । हर लाइटहाउस का एक इतिहास है । वह राजा-महाराजा के समय से बना हुआ है । अंग्रेजों के समय से बना हुआ है, उसकी भी एक हिस्ट्री है । क्या हम लाइटहाउस के क्षेत्र को हेरिटेज के रूप में डेवलप करके टूरिज्म पर्पस ऑफ व्यू से डेवलप कर सकते हैं? इसको देखते हुए, मैंने उसमें एड किया है और इसलिए, मैंने पूरे देश के 195 लाइटहाउस का सर्वे करवाया कि उनमें से कहां अच्छी लैंड है । ये सब इतनी अच्छी पोजिशन पर हैं कि जब आप किसी जगह पर जाएंगे और वह जाने लायक लोकेशन होती है, क्योंकि वह हाइट पर होती है । उसके अगल-बगल में हरियाली होती है और वहां कोस्टल लाइन होती है । इस प्रकार के मैंने 71 लोकेशन्स आइडेंटिफाई की हैं । मैं लाइटहाउस को टूरिज्म पर्पस ऑफ व्यू से डेवलप करने के लिए ईओआई फ्लोट कर रहा हूं । इसके लिए कई प्लेयर्स आएंगे और उसको देखेंगे । उसमें क्या-क्या हो सकता है, उसके बारे में हमें सुझाव देंगे । हर लाइटहाउस की एक हिस्ट्री है । जब आप ऊपर चढ़ते हैं, तो थक जाते हैं । आप थके नहीं और ऊपर चढ़कर समुद्र की लहर को देख सकें, उसके लिए हर स्टेप उसकी हिस्ट्री दिखाते हुए फोटो लगाना, उसकी एक सिनर्जी करके ऊपर तक जाए, उसको ऐसा लगे कि मैं म्यूजियम में आया हूं, इस तरह से मैं हर पोर्ट पर, हर लाइट हाउस को डेवलप करना चाहता हूं, जो आने वाले दिनों में अच्छी तरह से टूरिज्म पर्पस ऑफ व्यू से डेवलप होगा ।

कौशलेन्द्र कुमार जी, बिहार से, ने कहा कि हम समुद्र तट से जुड़े हुए नहीं हैं । लेकिन, आप समुद्र से जुड़े हुए थे । आपके यहां जब मगध साम्राज्य था, उस

समय इनलैंड वाटरवेज के माध्यम पटना से हल्दिया ट्रांसपोर्टेशन होता था और वहां से डायरेक्ट आप दुनिया में चले जाते थे । आप समुद्र के साथ जुड़े हुए थे । आज भी आप जुड़े हुए हैं । आपके यहां कालू घाट है । उसको हम मल्टी मॉडल टर्मिनल के रूप में डेवलप करेंगे । दुनिया में आप अपना कार्गो इसी रूट से हल्दिया तक पहुंचा दें और वहां से ही दुनिया में कंटेनर चला जाए । दुनिया से जो कार्गो आए और डायरेक्ट कालू घाट, पटना तक आ जाए । वहां 2.5 मीटर का ड्राफ्ट हमने सुनिश्चित कर दिया है और आज के समय में उसका उपयोग भी शुरू हो गया है । आने वाले समय में वहां ही समुद्र है और वहां ही पोर्ट है, इस दिशा में डेवलप करने की ओर हम आगे बढ़ रहे हैं ।...(व्यवधान) इसमें ओडिशा भी है । रूडी साहब ने तो इतिहास बताया है । बारणे जी ने भी अच्छी बात रखी है कि मछुआरों को फायदा होगा या नहीं ।

क्योंकि सबसे ज्यादा फायदा मछुआरों को ही होगा । सभी जगहों पर जीपीएस लगा है । किसी जगह पर कोई छोटी-मोटी बोट होती है, उसमें जीपीएस नहीं लगा होता है, तो उसके लिए आज लाइट हाउस ही महत्वपूर्ण है । आज भारत सरकार ने यह तय किया है कि हर बोट जीपीएस लगाएगी और हम उसके लिए फाइनेंशियल सपोर्ट भी कर रहे हैं । कई बोट्स ने जीपीएस लगा भी लिए हैं और कई बोट्स ने नहीं भी लगाए हैं, तो उसका उपयोग करके उसका फायदा लेना है । वैसे तो रूडी जी ने सारा इतिहास बता दिया है, मुझे बहुत अच्छा लगा, क्योंकि हमारी मैरीटाइम की जो हिस्ट्री है, वह बहुत रिच है । उन्होंने पुराने लाइट हाउस का भी जिक्र किया है । उन्होंने हमारे वेदों में नौवहन यानी नेविगेशन को जोड़ा है, यह बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है । हिन्दुस्तान की मैरीटाइम हिस्ट्री बहुत पुरानी है । आज दुनिया में किसी के पास भी ऐसी विरासत नहीं है । हिन्दुस्तान 5,000 साल पहले कितना सभ्य था, अगर वह कोई बता सकता है, तो वह मैरीटाइम हिस्ट्री बता सकती है । आप उसके लिए लोथल जाइए । वहां आज के दिन 5,000 साल पुराना डॉक मौजूद है । वहां से समुद्र 50 किलोमीटर दूर हो गया है । लेकिन 5,000 साल पहले लोथल कितना विकसित नगर था, उस वक्त हम कितने सभ्य थे, हमें वह दुनिया को दिखाना पड़ेगा ।

आज हमें दुनिया सिखाती है, ऐसा नहीं है । हम भी एक दिन दुनिया को सिखाते थे ।

माननीय मोदी जी ने मुझे प्रेरणा दी है कि क्या आप लोथल को वैसा का वैसा ही क्रिएट कर सकते हैं । जब विंड फ्लो आता था, उससे उसकी सफाई हो जाती थी । वहां इस तरह का रास्ता था, उसकी गली थी, उसकी जो सिटी प्लानिंग थी, वह इस तरह की सिटी प्लानिंग थी । आज हम यह कहते हैं कि दुनिया साइंस में इतनी आगे बढ़ी है । आज आप लोथल के ही सभ्यता के समय अर्थात् गुजरात में इंडस सिविलाइजेशन का एक नगर धोलावीरा में है । आज जो धोलावीरा में नगर मिला है, वह वैसा ही है, वह देखने लायक है । आज हम वॉटर हार्वेस्टिंग की बात करते हैं । 5,000 साल पहले वॉटर हार्वेस्टिंग कैसे होता था, वह आज भी वहां मौजूद है । वह देखने लायक है ।

दूसरा, आज हम सिटी प्लानिंग की बात करते हैं । नगर ही है, वैसा ही नगर मिला है । उस जमाने में कैसी सिटी प्लानिंग थी, ड्रेनेज सिस्टम कैसा था, वह आज भी देखने लायक है । इतना ही नहीं, उस नगर की बाउंड्री पर फोर्ट है । आज हम कहते हैं कि लाइमस्टोन को 600 डिग्री सेंटीग्रेड तक हीट ट्रीटमेंट करके उसमें थोड़ा-सा फ्लाइ एश एड कर दें, तो वह सीमेंट बन जाता है । उसकी आयु 100 साल की होती है । हम आज के दिन ऐसा कहते हैं, हमारा साइंस कहता है । उस जमाने में उस फोर्ट की बाउंड्री पर मड से प्लास्टर किया गया है और आज 5,000 सालों के बाद भी वैसा का वैसा है । यह हिन्दुस्तान की सभ्यता थी, हिन्दुस्तान के पास ऐसा साइंस था । उस साइंस को दुनिया को दिखाने के लिए 1,000 करोड़ रुपये खर्च करके 5,000 साल पहले जो लोथल था, हम उसी लोथल को रीक्रिएट करने के लिए हेरिटेज कॉम्प्लेक्स बना रहे हैं । आप उस हेरिटेज कॉम्प्लेक्स में जाएंगे, तो आप 5,000 साल पुराने हो जाएंगे । आपका रिवर्स व्यू होगा । उस वक्त जो ट्रेड चलता था, वहां पर वैसे ही टेंडर होगा, वही स्ट्रीट होगी । जब आप वहां पर एंट्री करेंगे, जिस पैसे का इस्तेमाल होता है,

5,000 साल पहले कैसे कॉइन का इस्तेमाल होता था, आज सभी जगहों पर वैसा ही है। आप उसके अंदर जाकर उसका इस्तेमाल कर पाएंगे। हमने ऐसे हेरिटेज कॉम्प्लेक्स का निर्माण करना शुरू कर दिया है, तब जाकर दुनिया आएगी। हम वहां पर इस सभ्यता का अभ्यास करने के लिए एक इंस्टीट्यूट भी बनाएंगे। दुनिया जानेगी कि 5,000 साल पहले हिन्दुस्तान कितना सभ्य था। मैं उसमें सभी राज्यों को जोड़ना चाहता हूँ।

माननीय प्रधान मंत्री जी ने कहा है कि सभी राज्यों के पास अपनी-अपनी हिस्ट्री है। चोल राज के समय, मगध साम्राज्य के समय, पाण्डय साम्राज्य के समय, हमारा साम्राज्य पैसिफिक आइलैंड तक था। हम वहां तक राज करते थे। उस समय की हिस्ट्री को लेकर, सभी मैरीटाइम राज्य हैं, वहां पर उनका भी एक-एक पवेलियन बनेगा। स्टेट अपनी हिस्ट्री दिखाएंगे। गुजरात का एक पवेलियन हो, महाराष्ट्र का एक पवेलियन हो, तमिलनाडु का एक पवेलियन हो, आंध्र प्रदेश का एक पवेलियन हो, ओडिशा का भी एक पवेलियन हो, सभी राज्यों का एक-एक पवेलियन हो। उस पवेलियन में वे अपनी-अपनी हिस्ट्री लेकर आएंगे और वहां दिखाएंगे, तब जाकर दुनिया को पता चलेगा। हम 2,000 सालों तक परतंत्र रहे हैं। कभी हमारे ऊपर हूणों ने शासन किया, तो कभी शकों ने शासन किया है। हम पर 1,000 साल तक मुगलों सहित सभी लोगों ने शासन किया है। हम पर अंग्रेजों ने 240 सालों तक शासन किया है। हमारी 2,000 साल तक की परतंत्रता होने की वजह से हम अपने इतिहास को भूल गए हैं।

आप सोमनाथ दर्शन के लिए जाइए। सोमनाथ मंदिर के पीछे सदियों पुराना एक ऐरो (साइन) बताया गया है। समुद्र की तरफ एक ऐरो बताया गया है। यह ऐरो दिखाता है कि साउथ पोल तक बिल्कुल भी लैंड नहीं है। यह हमारा नेविगेशन नॉलेज था। सोमनाथ मंदिर से जो ऐरो दिखाया गया है, अगर आप इस ऐरो पर स्टडी करें तो साउथ पोल तक बीच में कोई लैंड नहीं आती है। इस हिसाब से हमारी नॉलेज कितनी होगी? जब तुर्कों ने कॉन्स्टेनटाइन जीत लिया। जब यूरोपियन लोगों को हिन्दुस्तान के साथ बिजनेस करना था, ट्रेड करना था

और जब सिल्क रूट रुक गया था, तब वास्कोडिगामा निकला था । वह केप ऑफ गुड होप तक तो पहुंच गया, अफ्रीका तक तो पहुंच गया था, लेकिन इंडिया में आने के लिए उसके पास ज्ञान नहीं था । तब कच्छ के नेविगेटर, जिन्हें वालम फैमिली कहते थे, ये वालम लोग वास्कोडिगामा को मिले । यह हिस्ट्री में मौजूद है । यह आज भी हिस्ट्री में मौजूद है कि वास्कोडिगामा के पास जो वेसल्स था, उससे चार गुना बड़ा वेसल्स वालम लोगों के पास था । वालम फैमिली उसको वहां से गाइड करते-करते इंडिया तक लेकर आई । यह हमारी ताकत थी । हम उसको गाइड करके लेकर आए थे । उसके पास यहां आने का ज्ञान नहीं था । यह हमारी हिस्ट्री है और यहां पर सम्मानित सदस्यों ने बताया कि दुनिया में वेसल्स की 20-25 साल की आयु होती है । 90 हजार वेसल्स हैं । इंडिया के पास शिप की नॉलेज काफी बड़ी थी । 240-250 साल पहले सूरत में वाडिया फैमिली थी । वे मुम्बई में वेसल्स बनाकर तैयार रखते थे, दुनिया उनसे लेने के लिए आती थी और यूज करती थी । यह नॉलेज हमारे पास थी लेकिन जब अंग्रेज लोगों को पता चला कि इनके पास इतनी नॉलेज है तो उन्होंने वर्ष 1859 में उस पर प्रतिबंध लगा दिया कि कोई भी इंडियन शिपबिल्डर को शिप नहीं बनाना है और अगर शिप बनाना है तो रॉयल नेवी के लिए ही बनाना है । एक शिप की मैक्सिमम आयु 40 साल होती है ।

ब्रिटिश रॉयल इंडियन नेवी में 80 साल पहले सेल किया हुआ वेसल को म्युजियम में रखा हुआ है । वह इंडिया में बना हुआ है और इंडियन शिपबिल्डर ने बनाया है । यह हमारा ट्रेडिश्नल नॉलेज था । इसलिए हमारी मेरिटाइम हिस्ट्री बहुत रिच हिस्ट्री है । हमें इसे फिर से उजागर करना है । अंग्रेज कोलकाता क्यों आए थे? उन्होंने कोलकाता को पहले कैपिटल क्यों बनाया? क्योंकि उससे उनको दो वॉटरवेज मिलते थे । एक गंगा वॉटरवेज और दूसरा ब्रह्मपुत्र वॉटरवेज मिलता था । ब्रह्मपुत्र के माध्यम से वे 1700 किलोमीटर असम के चाय के बगानों में जाते थे । वहां से वे चाय कोलकाता में लेकर आते थे । वे कोलकाता से यूरोप में जाते थे । वैसे ही वाराणसी और इलाहबाद तक इनलैंड वॉटरवेज से ट्रेड करते थे, इनलैंड वॉटरवेज से वे कार्गो मूव करते थे । आजादी के बाद यह सेक्टर

उपेक्षित हो गया, लेकिन हमारी मोदी सरकार ने ठान लिया है कि वॉटरवेज को डेवलेप करके नदी में जल परिवहन को बढ़ाना है । हमने माइल टू माइल कोस्टल लाइन की स्टडी की है । कोस्टल लाइन से संबंधित जो सदस्य हैं, उनको पता होगा, मैं सागर समृद्धि योजना बना रहा हूँ, जिसमें हम एक-एक माइल की अप्रॉच्युनिटी को एनकैश कर सकेंगे । उसके लिए मैंने व्यक्तिगत वेबिनार के माध्यम से मीटिंग की है कि आप अपने लोक सभा क्षेत्र में कौन सी जगह पर फिशरीज हार्बर बनाना चाहते हैं? कौन से लोकेशन को टूरिज्म पपर्ज के व्यू से डेवलेप कर सकते हैं? कौन सा ऐसा पोर्ट है, जो पहले नहीं था? हम कौन सा फीडर पोर्ट बना सकते हैं? कहां पर सैटेलाइट पोर्ट बना सकते हैं? हम कहां पर बड़ा पोर्ट बना सकते हैं? इस तरह से हम सारे समुद्र तटों की मैपिंग करके अगले दिनों में 250 प्रोजेक्ट्स लेकर आने वाले है । जैसा माननीय सांसदों ने कहा है, हम उसका ही इंप्लीमेंटेशन करेंगे । मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट को सेटिसफेक्शन होना चाहिए । मैंने कहा था कि मेरे क्षेत्र में चार फिशरीज हार्बर बनाने की लोकेशन हैं । मैंने सर्वे करने के लिए फर्स्ट चरण में 50 लोकेशन आइडेंटिफाइ करके उसका डीपीआर बनाने के लिए दे दिया है ।

81 लोकेशनस गंगा रिवर और ब्रह्मपुत्र रिवर पर होंगी कि हम कहां-कहां जेट्टी बना सकते हैं, जिससे वहां किसान का जो प्रोडक्ट है, उसका उपयोग किया जा सके, वहां से इंडस्ट्रियल क्लस्टर का माल मूव हो सके । सारी दुनिया का माडल है, सारी दुनिया में जाकर देखिए कोई भी इंडस्ट्री पोर्ट के अगल-बगल में ही होती है, तब जाकर लॉजिस्टिक कॉस्ट कम होती है और तभी आप दुनिया के साथ कम्पिटिटिव बनते हैं । एक्सपर्ट लोग अपनी-अपनी ओपिनियन देते रहते हैं कि हिन्दुस्तान में लॉजिस्टिक्स कॉस्ट ज्यादा है, यह जीडीपी के सापेक्ष 14 प्रतिशत है, जबकि दुनिया की एवरेज 9 प्रतिशत है, लेकिन सिर्फ भाषण से 9 प्रतिशत और 14 प्रतिशत के बीच का गैप कम नहीं होगा । यह गैप कम करने के लिए क्या एक्शन प्लान होना चाहिए, इसे सुनिश्चित करने के लिए मैंने सागरतट समृद्धि योजना में प्रावधान किया है, जैसे इंडस्ट्रियल क्लस्टर, एग्रीकल्चर क्लस्टर, फीडर पोर्ट, मेजर पोर्ट, माइनर पोर्ट, सैटेलाइट पोर्ट और कैप्टिव पोर्ट कहां

बनाया जाए, उसको देखते हुए अगले दिनों में हमें आगे बढ़ना है। यह दि मरीन एड टू नेविगेशन बिल इसलिए महत्वपूर्ण है कि इसमें तीन-चार बिन्दुओं को ध्यान में रखते हुए, वर्ष 1927 में जो एक्ट बना था, उसके बदले मैंने इस बिल में केवल आज विद्यमान टेक्नोलॉजी को ही ध्यान में नहीं रखा है, बल्कि अगले दिनों में जो टेक्नोलॉजी आने वाली है, उसको भी ध्यान में रखते हुए कहा है। एक बहुत अच्छा प्रश्न रूडी जी ने उठाया है। ऑनरेबल एमपी को उस विषय के बारे में पता है कि उसे टेलीकॉम डिपार्टमेंट देखता है। एविएशन के विषय एविएशन मिनिस्ट्री को लेना चाहिए, मेरी मिनिस्ट्री को उस विषय को लेना चाहिए, अभी ऐसा नहीं है, उसके लिए मैं माननीय टेलीकॉम मिनिस्टर से बातचीत कर चुका हूँ। मैंने लेटर भी लिखा है कि यह पावर हमें दे दीजिए, हम ही उसे लेंगे। मैं उनके साथ बातचीत कर रहा हूँ क्योंकि यह उनके विषय के साथ जुड़ा हुआ विषय है। यह हमारे संज्ञान में है कि इसे हमारे डिपार्टमेंट को लेना चाहिए, डीजी, लाइटहाउस को ही इसे लेना चाहिए। उसे देखते हुए हम यह बिल लाए हैं, जिसमें हम अगले दिनों विस्तार से बताएंगे कि कैसे हम लाइटहाउस को डेवलप करें, ट्रिज्म प्वाइंट ऑफ व्यु से कैसे डेवलप करें। बेस्ट टेक्नोलॉजी की इम्प्लीमेंटेशन हमने चालू कर दी है, लेकिन वह नियम और रूल्स से चलता था, उसे एक संवैधानिक दर्जा मिल जाए, इस दृष्टि से हमने उसमें एड किया है। सभी सम्मानित सदस्यों ने सर्वानुमति से इसका समर्थन किया है, इसलिए मुझे खुशी हुई। मोदी जी के नेतृत्व में देश बदल रहा है, देश आगे बढ़ रहा है, उसमें हम सब लोगों ने भी एक जिम्मेदारी वहन की है, इसके लिए मैं आप सब लोगों को हार्दिक शुभकामनाएं देता हूँ। धन्यवाद।

महोदय, अब मैं निवेदन करता हूँ कि यह विधेयक पारित किया जाए।

माननीय सभापति: प्रश्न यह है:

“कि भारत में नौचालन सहायता के विकास, अनुरक्षण और प्रबंधन; नौचालन सहायता प्रचालक के प्रशिक्षण और प्रमाणन, उसके ऐतिहासिक, शैक्षिक और सांस्कृतिक मूल्य का विकास करने के लिए; सामुद्रिक संधियों और अंतरराष्ट्रीय लिखतों, जिनमें भारत एक पक्षकार है, के अधीन बाध्यताओं की अनुपालना को सुनिश्चित करने के लिए और उससे संबंधित या उसके आनुषांगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

-
माननीय सभापति: अब सभा विधेयक पर खण्डवार विचार करेगी ।

प्रश्न यह है:

“कि खण्ड 2 से 52 विधेयक का अंग बनें ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खण्ड 2 से 52 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

खण्ड 1, अधिनियमन सूत्र, प्रस्तावना और विधेयक का पूरा नाम
विधेयक में जोड़ दिए गए ।

-
SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA: Sir, I beg to move:

“That the Bill be passed.”

माननीय सभापति: प्रश्न यह है:

“कि विधेयक पारित किया जाए ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

माननीय सभापति: अब शून्य काल लिया जाएगा ।

श्री हनुमान बेनीवाल ।