

>

Title: Discussion on the motion for consideration of the Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2004. (Motion Adopted and Bill Passed).

MR. SPEAKER: Now, we will take up Item Number 12. Shri T.R. Baalu.

THE MINISTER OF SHIPPING, ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (SHRI T.R. BAALU): Sir, [a20]with your permission, I would like to say a few words on the Merchant Shipping (Amendment) Bill pending in the House before I move for consideration of the Bill.

13.39 hrs. (Shri Varkala Radhakrishnan *in the Chair*)

Consequent to the tragic events of 11th September, 2001 in the US, the International Maritime Organization unanimously agreed in November 2001 to develop and adopt new measures relating to the security of ships, and of port facilities by a Conference (known as Diplomatic Conference on Maritime Security) of the Contracting Governments to the International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS 74)[a21].

India has ratified the International Convention SOLAS 74 ON 16th June, 1976 which came into force on 25th May, 1980. This Convention has been amended from time to time to incorporate provisions pertaining to the safety of ships. During the Diplomatic Conference on Maritime Security held in December, 2002, amendments to the SOLAS 1974 were adopted including the adoption of the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS).

The objectives of the ISPS Code are: to establish an international framework involving cooperation between contracting Governments, Government agencies and shipping and port industries to detect security threats and take preventive measures against security incidents affecting ships or port facilities used in international trade; to establish the respective roles and responsibilities of the Government, Government agencies, local administration and the shipping and port industries at the national and international level for ensuring maritime security; to ensure early and efficient collection and exchange of security-related information; to provide a methodology for security assessments so as to have in place plans and procedures to react to changing security levels; and to ensure confidence that adequate and proportionate maritime security measures are in place.

The ISPS Code will bring about uniformity in addressing security-related issues on board ships and the ports in our country. The Code envisages three security levels commencing from Level 1 to the highest level, that is, level 3. Each level shall require additional measures to heighten the security of ports and ships. Each ship and port will be guided by an approved Ship Security Plan and Port Facility Security Plan.

In order to give effect to the provisions of the SOLAS 1974, each contracting Government is required to promulgate laws, decrees, orders and regulations as considered necessary so as to give full and complete effect to the Convention. This is with a view to ensure that ships and ports are fit for the service for which they are intended.

The Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2004 was introduced in the House on 23rd December, 2004. The Bill was referred to the Departmentally-related Parliamentary Standing Committee on Transport, Tourism and Culture for examination and report. The Report of the Parliamentary Standing Committee was presented to the House on 27th July, 2005.

The Committee, in its report, recommended that the Bill be passed after incorporating official amendments and taking into account its recommendations in respect of Section 344A, 344L, 344 Q and 344 J along with the recommendations contained in paras 14, 17, 23, 25, 29, 37, 45 and 47 of the said Report. The afore-mentioned amendments and recommendations have been considered by the Government and included appropriately.

I, therefore, give notice of my intention to move the amendments after the adoption of the Motion that the Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2004 be taken into consideration.

I beg to move:

"That the Bill further to amend the Merchant Shipping Act, 1958 and the Indian Ports Act, 1908, be taken into consideration."

MR. CHAIRMAN (SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN): Motion moved:

"That the Bill further to amend the Merchant Shipping Act, 1958 and the Indian Ports Act, 1908, be taken into consideration."

प्रो. रामा सिंह रावत (अजमेर): माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत वाणिज्य पोत परिवहन (संशोधन) विधेयक, 2004 का समर्थन करता हूँ क्योंकि यह वाणिज्य पोतों की सुरक्षा और संरक्षा से संबंधित है और इस संशोधन के माध्यम से वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम 1958 और भारतीय पतन अधिनियम, 1908 में कुछ संशोधन किए गए हैं। इससे पहले कि मैं इस बिल के बारे में कुछ विचार प्रकट करूँ यह अवश्य जानना चाहता हूँ, जैसा कि मंत्री जी ने स्वयं स्वीकार किया है कि 23 दिसंबर, 2004 को सदन में यह बिल इंट्रोड्यूस हुआ था और उसके बाद जुलाई 2005 में डिपार्टमेंटल रिजॉल्यूशन कमेटी से आ गया था, अब 2007 चल रहा है, इतने विलंब से सदन में इसे लाने का क्या कारण रहा है? जब जहाजों और बंदरगाहों की सुरक्षा से संबंधित इतना महत्वपूर्ण बिल है तो यूपीए सरकार को इस महत्वपूर्ण बिल को लाने में इतना समय क्यों लगा? मैं समझता हूँ कि किसी भी दृष्टि से इसे उपयुक्त नहीं कहा जा सकता। जब भी कोई अंतरराष्ट्रीय संधि या ट्रीटी वगैरह होती है और हिंदुस्तान उसकी पूर्ति कर देता है तो हम उन नियमों के द्वारा बंध जाते हैं। हमारे यहां की सीमा के अंदर आने वाले या चलने वाले जो समुद्री जहाज हैं, उन सभी पर और उनके नाविकों या चालकों के ऊपर तथा बंदरगाहों के निर्माण के संबंध में तथा अन्य सभी दृष्टियों से उन सारे नियमों से हम बंधे रहते हैं। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि वर्ष 2005 में स्थाई समिति के द्वारा पास करके इसे मंत्रालय के पास भेज दिया गया था, फिर माननीय मंत्री जी के सम्मुख आने में इसे इतना समय क्यों लगा, इसका क्या कारण था, कृपया इसे स्पष्ट करने का कष्ट करें।

जैसा मैंने प्रारम्भ में कहा कि यह बिल वाणिज्य पोतों की सुरक्षा और संरक्षा से संबंधित है और इसमें चूंकि इंटरनेशनल कन्वेंशन ऑफ लाइफ एट सी, समुद्र के अंदर जीवन की रक्षा करने के लिए, चाहे वे जहाजों पर हों या बंदरगाहों पर हों, 16 जून, 1976 को भारत द्वारा इसकी पूर्ति की गई थी और 25 मई, 1980 को यह सारी दुनिया में लागू हुआ था। यह आई.एस.पी.एस. कोड के शार्ट नाम से जाना जाता है। जो वाणिज्य पोतों की सुरक्षा से संबंधित है और अंतरराष्ट्रीय जहाजों की सुरक्षा के बारे में जितनी भी अंतरराष्ट्रीय संधियां हैं, उन सबमें सबसे अधिक महत्वपूर्ण यह कोड है। जैसा माननीय मंत्री जी ने कहा है कि इसका मूल उद्देश्य है to specify minimum standards for the construction equipment operation of ships with their safety. जहाजों की सुरक्षा से संबंधित और उनके संचालन, उन्हें संसाधनों से युक्त करना और उनके निर्माण में जो मिनिमम स्टैंडर्ड्स विश्व स्तरीय सम्मेलन में तय किये गये हैं, उसमें जितने संविदाकारी देश थे, उन सभी ने इस पर हस्ताक्षर किये हैं। जितने उनके सदस्य हैं, उन सबके ऊपर यह लागू होता है। चूंकि भारत ने भी इस अंतरराष्ट्रीय सम्मेलन में इस अंतरराष्ट्रीय संधि पर दस्तखत किये हैं, इसलिए हम भी इससे बंधे हुए हैं। इसलिए मैं समझता हूँ कि हमारे जहाजों की सुरक्षा करने के लिए यह बिल बहुत महत्वपूर्ण है और इसके सारे नियमों को जल्दी ही हमारे यहां भी इस बिल के पारित होने के बाद अवश्य लागू किया जायेगा।

कभी-कभी ऐसी घटनाएं अखबारों में पढ़ने को मिलती हैं कि समुद्री जहाज डूब गया, तेलवाहक जहाज में आग लग गई या गैस लाने वाला जहाज गोवा के पास डूब गया। इसके अलावा समुद्री डाकू भी छोटे जहाजों को लूट लेते हैं अथवा कभी-कभी जहाजों के अंदर पानी घुसने लगता है। इस प्रकार की घटनाएं हमारे यहां ही नहीं बल्कि अन्य देशों के समुद्री जहाजों के बारे में भी सुनने को मिलती हैं। मैं समझता हूँ कि इस बिल के पारित होने के बाद इसमें जो प्रावधान किये गये हैं, उनके बारे में सरकार नियम बनायेगी और उन नियमों को सख्ती से लागू करेगी, ताकि समुद्री व्यापार में लगे हुए हमारे जितने जहाजों, उन पर काम करने वाले नाविकों, कर्मचारियों या बंदरगाहों पर काम करने वाले जितने लोग हैं, उन सबकी सेफ्टी, सिविलियटी सुरक्षित हो सकेगी और मालवाहन या यात्री परिवहन के अंदर हमें किसी भी प्रकार की कठिनाई का सामना नहीं करना पड़ेगा।

मान्यवर, हमारा देश समुद्री व्यापार की दृष्टि से बहुत समृद्ध रहा है। प्राचीन काल से ही वेदों में आया है - "वेदा यो वीनां पदमन्तरिष्ठेण, पततां वेदः नावः समुद्रियः" इसका मतलब है कि यहां के लोगों को जानकारी थी, यहां के ऋषियों और मुनियों को आकाश में उड़ने वाले पक्षियों के मार्ग और समुद्र के अंदर जाने वाली नौकाओं के मार्गों की जानकारी होती थी। उससे पता लगता है कि अत्यंत प्राचीनकाल से ही समुद्र के माध्यम से हमारा व्यापार होता था। हमारा देश तीन तरफ समुद्र से घिरा हुआ है। हमारे यहां कांडला से लेकर पीपावाव हो, मुम्बई हो, कोट्टि हो, चेन्नई हो, कोलकाता हो या विशाखापटनम हो, ये बड़े-बड़े बंदरगाह तो हैं ही, लेकिन छोटे छोटे बंदरगाह भी हैं और सारे बंदरगाहों की सुरक्षा की दृष्टि से मैं समझता हूँ कि जैसे राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण अटल बिहारी वाजपेयी जी की जब सरकार थी, एनडीए की सरकार थी, उस समय सारे देश के इंफ्रास्ट्रक्चर को आगे बढ़ाने के लिए, चाहे समुद्री व्यापार के क्षेत्र में हो या हवाई यातायात के बारे में हो या जमीनी यातायात को बढ़ाने के बारे में हो या राष्ट्रीय राजमार्ग गोलडन एक्सप्रेस हाइवे का मामला हो अथवा समुद्री मार्गों को मजबूत करने संबंधित मामला हो, उस समय यह बिल लाया गया था। सरकार को आभार व्यक्त करना चाहिए कि पिछली सरकार के समय में यह बिल तैयार हो गया था और आपकी यूपीए की सरकार आई, उसके बाद में स्टैंडिंग कमेटी को भेजा गया। यहां से भी 2005 में यह बिल आ गया और अब 2007 जा रहा है। इसमें इतना विलम्ब हो गया है। इससे पता चलता है कि सरकार की काम करने की गति बहुत धीमी है। मैं समझता हूँ कि अब जब यह बिल यहां आपने प्रस्तुत किया है तो हम इसका समर्थन करते हैं क्योंकि यह बिल समुद्री व्यापार के हितों से जुड़ा हुआ है, हमारे जो हज़ारों समुद्री कर्मिक हैं, उनके जीवन से जुड़ा हुआ है, हम लोगों की सुरक्षा से जुड़ा हुआ है तो निश्चित रूप से आप इसके बारे में जल्दी ही रूल्स एंड रेगुलेशंस बनाएंगे और इसे क्रियान्वित करके हमारे देश की सुरक्षा में किसी भी प्रकार की लापरवाही नहीं करेंगे।

पिछले दिनों एक घटना हुई थी। अब तक तो आतंकवादी इधर तोड़फोड़ ही करते थे लेकिन समुद्री मार्ग से भी अब इनके आने का खतरा बढ़ गया है। समाचार पत्रों में यह आ चुका है और अभी लिट्टे ने भी हमारे देश की नौकाओं पर नेवी के जहाजों पर हमला कर दिया था और इसी तरह से दूसरे भी अलकायदा के आतंकवादी हैं या लश्कर-ए-तैयबा के आतंकवादी हैं, वे बंगलोर में जा चुके हैं, चेन्नई में भी श्रीलंका के कई आतंकवादी पकड़े गये हैं, अब समुद्री मार्ग भी सुरक्षित नहीं है और आतंकवादियों का नेटवर्क तथा उनके मोबाइल से वार्ताएं पकड़ी गई थी। उन वार्ताओं से यह स्पष्ट हुआ है कि समुद्री जहाजों पर भी वे लोग आक्रमण कर सकते हैं। इसलिए मैं आपके माध्यम से सरकार को सावधान करना चाहूंगा कि समुद्री मार्ग को सुरक्षित नहीं मानें और जो प्रावधान इस बिल के अंदर हैं, वे भी और उसके साथ-साथ जो हमारे नेवी की रक्षा की जाएगी लेकिन नेवी के पास जो सूचना है, उन सूचनाओं के साथ समन्वय स्थापित करके आज भी जो सिविल के वाणिज्यिक

पोत चलते हैं, आतंकवाद और उग्रवाद की घटनाओं से या लिट्टे आदि या समुद्री मार्ग से तस्करी करने वालों से उनकी सुरक्षा करने में मंत्रालय समर्थ हो सकेगा, बाकी बिल के अंदर जो बातें हैं, जैसे माननीय मंत्री जी ने बताया है कि जिन-जिन धाराओं के अंदर अमेंडमेंट हुआ है, एक तो प्रारम्भ के अंदर जैसे बताया गया है, शुरू में रजिस्ट्रेशन का ही प्रावधान था जिसे वर्ष 1958 से शुरू किया गया था, रजिस्ट्रेशन के साथ-साथ प्रमाणन, certification सुरक्षा और संरक्षा शब्द लिखे जाएंगे तो यह तो टाइटिल के अंदर शाब्दिक अर्थ हुआ। सुरक्षा से समुद्रीय सुरक्षा अभिप्रेत है और इसके अंतर्गत जलयानों के स्वामियों या प्रचालकों या या पतन सुविधाओं, अपटत प्रतिष्ठापनों और अन्य समुद्रीय संगठनों या स्थापनों के प्रबंध तंत्र के भारसाधक व्यक्तियों द्वारा लगाए गए पतनों या पोतों या समुद्री नौचालन से प्रत्यक्षतः या अप्रत्यक्षतः संबंधित किसी व्यक्ति या वस्तु की- आतंकवाद, अंतर्ध्वंस, छिपकर जहाज में यात्रा करने, अवैध उपवासियों, शरण चाहने वाले अपराधियों, जलदस्युता, सशस्त्र डकैती, अभिगृहण या मूषण से, किसी अन्य शत्रु के कार्य या प्रभाव से संरक्षा करने का कोई उपाय भी है। इससे यह पता लगता है कि इस बिल का क्षेत्र व्यापक है और इसलिए यह बिल बहुत ही महत्वपूर्ण है।

मैं इस बिल का समर्थन करते हुए सरकार से अनुरोध करूंगा कि इसमें जिन ग्यारह कोड का उल्लेख किया गया है, उनमें अंतिम कोड अंतर्राष्ट्रीय सिविल सुरक्षा कोड बहुत महत्वपूर्ण है और इसमें किसी प्रकार की लापरवाही नहीं की जानी चाहिए और अंतर्राष्ट्रीय पोत परिवहन सुरक्षा कोड सभी कोडों में सबसे ज्यादा महत्वपूर्ण है। [r22]

इसकी अनुपालना में सरकार की ओर से कोई लापरवाही नहीं होनी चाहिये। सरकार को मान्यताप्राप्त समुद्री संगठनों का ध्यान रखना चाहिये क्योंकि यदि उन्हें ठेका दे दिया या परमिशन दे दी तो सुरक्षा की दृष्टि से होने वाली सुरक्षा में लापरवाही न हो, इस बात का ध्यान रखे।

सभापति जी, सुरक्षा के स्तर पर जो मानदंड तय किये गये हैं, या सुविधाओं की दृष्टि से जो मानदंड तय किये गये हैं, उनके बारे में कोई रिलैक्सेशन नहीं होना चाहिये, किसी प्रकार की शिथिलता राष्ट्र के हित में नहीं है। व्यापार की दृष्टि से अलग अलग वजन के जहाज होते हैं, कोई 300 टन का है या उससे बड़ा होता है,, उनका संख्याक तय किया जाता है जिससे पता चलता है कि किस देश का जहाज है और कौन सा जहाज आ रहा है। उन्हें दिशाएँ बताई जाती हैं, उनका भली प्रकार से पता लगना चाहिये। अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन उसकी संख्या प्रदान करेगा, ऐसा प्रावधान किया गया है। मैंने प्रारम्भ में कहा है कि सुरक्षा की दृष्टि से जुड़ा हुआ वाणिज्य पोत परिवहन व्यापार की दृष्टि से एक महत्वपूर्ण अंग है। देश की समुद्री सीमा की सुरक्षा, बंदरगाह को सुदृढ़ करना, अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर अपने देश की बंदरगाहों को लाना, हमारे जहाजों को अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर लाना - इन सारी बातों के लिए हम अंतर्राष्ट्रीय संधि से बंधे हुये हैं, उनकी अनुपालना करना हमारे लिये बहुत आवश्यक है। मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि वह इन सारी बातों पर ध्यान देंगे।

सभापति जी, अंत में मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि सेतु समुद्रम आज से करों साल पहले बनाया गया था जिससे हमारे करों लोगों की आस्था जुड़ी हुई है, यह श्रीलंका और भारत के बीच में बना हुआ है। माननीय मंत्री जी धर्मपरायण व्यक्ति हैं और दक्षिण भारत में लोगों की मान्यता भी है। इस बारे में नासा और बहुत से वैज्ञानिकों ने अपनी राय दी है, बड़े बड़े नेताओं ने इस बारे में अपनी राय दी है। यहां तक कि वहां के हजारों नाविक इसका विरोध कर रहे हैं। वहां डायनामाइट लगाकर इसे तोड़ने की कोशिश की गई है लेकिन ज्यादा टूटा नहीं है। सरकार कोई वैकल्पिक मार्ग ढूंढ ले क्योंकि सेतु समुद्रम से करों लोगों की आस्था जुड़ी हुई है। अंतर्राष्ट्रीय हॉरिटेज की सम्पत्ति है। पुरातत्व की दृष्टि से उसका अधिकाधिक महत्व है। इसलिये मैं मंत्री जी से कहूंगा कि पूर्वगृहों से मुक्त होकर सेतु की रक्षा का उपाय करें और इसे तोड़ने का जो दुस्साहस किया जा रहा है, उसे रोकें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ।

SHRI K.S. RAO (ELURU): Mr. Chairman Sir, I rise to support this Bill. In fact, I congratulate the hon. Minister for bringing this Bill, though delayed by two years, perhaps which is not in his hands.

Sir, it is a very important Bill. The reason being, particularly, after globalization, the movement of cargo from country to country is liberalized. So, naturally, the quantum of the transport through ships, through waterways is substantial and in having agreed to be a part of the International Maritime Conference, it is inevitable for us also to make the laws accordingly. Unless, we make it, the country will suffer very badly and we will be almost losing hundreds and thousands of crores of rupees over this. Our ships cannot go to the international ports, and the other ships cannot come to our ports where international cargo is handled.

What would be the situation? Imagine that situation where the prices of commodities will be spiraling in this country. The Parliament is discussing day in and day out the increase in prices and even the dismal increase makes everyone of us get hurt and we are not in a position to answer the public on this issue. If this law takes prominence in that regard, it is a welcome step.

So, I would request the hon. Minister not only bringing in of this law is very important but, as my hon. colleague earlier said, the rules and regulations, the decrees, the orders must also be made immediately. [r23]

14.00 hrs.

Our ships and ports should be equipped accordingly into international standards. Maybe, it requires a large budget. Though it is to be borne by the port and then ship owners and all that, yet, if necessary, the Government must think in terms of going to their rescue by providing some loans, if necessary. Otherwise, all of us will suffer; the country will suffer; the people will suffer. Particularly at a time when we are importing food commodities like wheat, oils, edible oils, some of these

things will also go up. It is necessary that it has to be followed up by providing all these most modern equipment. In this context, I only wish to bring it to the notice of the House that all this was thought of only when there was an incident on America on 11th September without which they would not have thought of this. Unfortunately this also reflects the cost on the living of the common man by increasing terrorism in the entire world. I do not know how some of the people are resorting to terrorism in various parts of the world and what could be their motives, and what they want to achieve out of it. But they are putting load on the life of the common man. Because of the terrorism the need for not only this law, but also the need for equipping ourselves, the need for increasing the number of people in this activity has gone up. That means the cost on a commodity has gone up. So, these measures which have to take care of the security on importing some food-grain or exporting some food-grains also is loaded to that cost. Who are the sufferers? The terrorists are doing extensive damage to every citizen including their own citizens. Maybe on some issues they are agitated, that is not the right way to solve their problem or to achieve their goals.

Now having seen the terrorism going on in several parts of the world, particularly which is vulnerable in the sea, where piracy is there – these days we see lots of weapons also being transferred through ships which are extensively damaging the human kind – it is all the more necessary that we have to equip ourselves and the ports as well as the ships to the present standards available in the global market.

Sir, we have also to ensure early and efficient collection of information. Without proper information, there cannot be proper security arrangements. So, information is most important of all and that is to be taken care of first. Once we get the information, then the other equipment can help us to see what kind of protection has to be given and in which place it has to be given. All these things can be done. So, information is essential and information is to be taken care of.

As far as shipping is concerned, if we observe in the recent past, the cost of transport through shipping has gone up substantially high. Maybe some of these reasons are responsible. Earlier a commodity which could be transported from here to say a Gulf country which used to cost about \$ 20 is now costing \$ 40. If this is not taken care of, we should not be surprised if it becomes \$ 100 or \$ 200. Naturally, it must be taken as a part of our economy. It is only saving our own country; it is saving our own people.

Keeping all these things in our mind, the Bill which has been brought up today is in the interest of our people and there should not be any hesitation on the part of any Party or any Member to support this Bill. The only thing that I would like to say is that no Member of BJP will lose an opportunity while discussing any issue; let it be nuclear energy; let it be food security; let it be common man. They will infuse something communal in that regard. The hon. Member just now spoke about Sethusamundarm. There is no connection between this Bill and Sethusamundram. It is connected only with transporting materials and cargo to the ports where the international cargo is handled and not the domestic cargo. Domestic cargo, domestic passengers are in no way connected with this Bill. So my humble request to the hon. Member is...*(Interruptions)*

PROF. RASA SINGH RAWAT : That is the way of all the present ships...*(Interruptions)*

SHRI K.S. RAO : Our former leader, NTR, was also discussing on those days 'Rs.2 per kg' issue on everything. 'Rs. 2 per kg' issue is a wonderful thing. It has to be done. But he used to discuss about it at every occasion, no matter what it wa[r24]s.

The hon. Member was also discussing it in a similar manner. I do not say that he does not have the authority but let those things not be mixed with these things which are essential. ...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Now, he has taken a view of his own.

SHRI K.S. RAO : Sir, there is not much to speak on this Bill and I support this Bill.

I would, once again, request the hon. Minister to do the needful in bringing the rules and regulations and other things immediately so that the country will not lag behind and the country also will not suffer on account of this.

श्री गणेश प्रसाद सिंह (जहानाबाद): माननीय सभापति जी, वाणिज्य पोत परिवहन (संशोधन) विधेयक, 2004 में कुछ संशोधनों के लिए केन्द्र सरकार द्वारा प्रस्ताव पेश किया गया है। मैं इसका समर्थन करता हूँ। इस प्रस्ताव में पोतों की सुरक्षा और नागरिकों की सुरक्षा के उपायों के लिए कुछ कानून बनाए गए हैं। आए दिन खबरों में पढ़ने को मिलता था कि पोतों में छिपकर अपराधी, आतंकवादी और अन्य लोग यात्रा करते थे तथा अवैध काम करते थे। इसके लिए अब कानून बनाए गए हैं और जो पहले कानून थे, उनमें कुछ संशोधन किए गए और सुरक्षा के पुरस्ता इंतजाम किए गए हैं। विधेयक की कंडिका 2, 3 और अन्य धाराओं में भी संशोधनों का प्रस्ताव किया गया है। इन संशोधनों का उद्देश्य पोतों को अधिक से अधिक सुरक्षा प्रदान करना है। जो भी सुरक्षा कोड है, उसे लागू करने के लिए चाहे देशी अथवा विदेशी व्यक्ति या संगठन हैं, उन्हें प्राधिकृत करने तथा उनके माध्यम से सुरक्षा उपाय किए जाने के प्राधिकार दिए जाने के संशोधन किए जा रहे हैं। इन सारी बातों का इसमें उल्लेख किया गया है। इन संशोधनों के बाद निश्चित रूप से हमारी पोत परिवहन प्रणाली की सुरक्षा होगी। अतः मैं इस विधेयक का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका) : सभापति महोदय, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 और भारतीय पतन अधिनियम, 1908 में और संशोधन करने वाले विधेयक पर और विचार करने के लिए वाणिज्य पोत परिवहन (संशोधन) विधेयक, 2004 सरकार द्वारा सदन में प्रस्तुत किया गया है। यह विधेयक एन.डी.ए. के समय में तैयार किया गया था। वह सपना आज पूरा होने जा रहा है। इसलिए मैं अत्यन्त खुशी व्यक्त करता हूँ और इस विधेयक को लाने के लिए माननीय मंत्री जी का अभिनन्दन करता हूँ।

महोदय, आप जानते ही हैं कि गुजरात के पड़ोसी राष्ट्रों द्वारा भारत में अनेक प्रकार की गतिविधियाँ की जाती रही हैं और अभी भी हो रही हैं और वह राज्य उनके कारण परेशानियों का सामना कर रहा है। इतना ही नहीं, गुजरात में मछुआरों की संख्या भी बहुत अधिक है और उन्हें पड़ोसी राष्ट्र द्वारा पकड़ कर ले जाया जाता है तथा वर्षों तक जेलों में रखा जाता है। कल-परसों आपको पता ही होगा कि कुछ मछुआरों को आमने-सामने छोड़ने की प्रक्रिया संपन्न हुई। वहाँ कोस्टल गार्ड पर सुरक्षा का बहुत दबाव है इसलिए सुरक्षा बढ़ाने का बहुत जरूरत है।

महोदय, कांडला, गुजरात का सबसे बड़ा पोर्ट है, जहाँ लाखों टन माल देश और विदेश से उतरता है। इसके साथ-साथ गुजरात में प्राइवेट एवं सरकारी क्षेत्र में छोटे-मोटे पोर्ट्स बनाने के लिए कई वर्षों से प्रयास चल रहे हैं। अहमदाबाद डिस्ट्रिक्ट में एक धौलेरा पोर्ट था, जहाँ पूरे देश से माल आता था, लेकिन समुद्र के बहुत पीछे चले जाने के कारण धौलेरा पोर्ट बन्द हो गया, लेकिन वहाँ एक दूसरा पोर्ट बनने जा रहा है। उस पोर्ट को बनाने की काफी समय से मांग चली आ रही थी, परन्तु पर्यावरण के कारण बहुत सारी रुकावटें आ रही थीं। कई वर्षों तक लड़ाई लड़ने के बाद, अब पर्यावरण मंत्रालय ने कुछ वलीयेंस दी है। [r25]

सभापति महोदय, जब हम पोर्ट के बारे में चिन्ता कर रहे हैं और पोर्ट को बढ़ावा देना चाहते हैं तो फिर पोर्ट्स को क्यों नहीं जल्दी से वलीयेंस दिया जा रहा है? गुजरात में बहुत से छोटे-छोटे नैचुरल पोर्ट हैं, जिनके विकास और मंजूरी के लिए भारत सरकार के पास हमारे बहुत से प्रोजेक्ट पड़े हुए हैं। मैं मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि पोर्ट को जो भी वलीयेंस की आवश्यकता हो, वह तुरन्त दिया जाए।

महोदय, हमारे देश में जितने भी पोर्ट्स हैं, जिनके नाम रासा सिंह जी ने बताए हैं, उनके विकास की अत्यन्त आवश्यकता है। हम और आप अच्छी तरह से जानते हैं कि वर्षों से इस देश का व्यापार समुद्र के माध्यम से होता रहा है। समुद्र के रास्ते ही फल एवं कपड़े इत्यादि बाहर से आते थे और हमारे व्यापारी समुद्र के रास्ते ही दूर के देशों में व्यापार करने जाते थे। समुद्र से व्यापार हमारे लिए नई बात नहीं है, यह पुरानी परम्परा है। प्रथम बार इस देश को वास्को-डी-गामा ने समुद्र के रास्ते ही ढूँढा था। लेकिन क्या आज सुरक्षा की दृष्टि से समुद्री रास्ता सलाहमत्त है? क्या आज हमारे जहाज सलाहमत्ती से बाहर के देशों तक जा सकते हैं। आतंकवाद की बात हो रही है। पहले केवल पहाड़ों और घाटियों तक ही आतंकवाद था। डाकू चम्बल में रहते थे। लेकिन आज डाकू कहां नहीं रहते हैं, यह कहना मुश्किल हो गया है। हर जगह लूट की वारदात हो रही है। किस जहाज पर कहां डाका पड़ जाएगा, कब किस जहाज को विस्फोट के द्वारा उड़ा दिया जाएगा। यह शंका लोगों के मन में रहती है। आज समुद्री व्यापार भी सलाहमत्त नहीं रहा है।

महोदय, गुजरात में एक बंदरगाह है, जिसका नाम धौलेरा पोर्ट रखा गया है। इस पर प्राइवेट पार्टी के द्वारा लाखों रूपया खर्च किया गया है। यह मेरे क्षेत्र में आता है। इसलिए मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि इस बंदरगाह का निर्माण कार्य पूरा किया जाए। माननीय बालू जी बहुत अच्छा काम कर रहे हैं और मैं इसके लिए उन्हें धन्यवाद देता हूँ। लेकिन जिस गति से कार्य होना चाहिए, उस गति से नहीं हो रहा है। इस संबंध में गुजरात के साथ अन्याय किया जा रहा है। हमारी माननीय शंकर सिंह वाघेला जी यहाँ बैठे हैं, यह भी मंत्री हैं और इन्होंने गुजरात के विकास में जो सहयोग दिया है, उसके लिए हम इनकी सयहना करते हैं। मेरा उनसे अनुरोध है कि गुजरात के हर पूंज को पूरे दिल से उठाएं और उसके लिए मंत्री जी का सहयोग प्राप्त करें। आने वाले दिनों में काण्डला एवं अन्य नैचुरल बंदरगाहों पर हिन्दुस्तान का गुड्स उतरेगा। मैं धौलेरा बंदरगाह की सिफारिश इसलिए कर रहा हूँ क्योंकि काण्डला अहमदाबाद से 350 किलोमीटर दूर है। राजस्थान और यूपी को पूरा सामान इसी पोर्ट से जाता है। यदि धौलेरा बंदरगाह के रूप में विकसित हो जाता है तो 200 किलोमीटर की दूरी कम हो जाएगी और व्यापारी कम समय में अपना सामान पूरे देश में पहुंचा सकते हैं।

सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ।

SHRI ADHIR CHOWDHURY (BERHAMPORE, WEST BENGAL): Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Bill under the nomenclature Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2004 moved by the hon. Minister.

It is better late than never. The Bill is very much contemporary specially in view of the present global scenario, which day after day, is being infected by terrorism. [r26]

Sir, being a seafaring nation, India has a long experience in any mercantile trade. But in the earlier ages, we had experienced the existence of pirates. But now it has assumed a new dimension because the terrorists are now equipped with more technological gadgets and other scientific equipment. So, to deal with this menace, an international framework was an imperative tool, and therefore, Safety at Sea was envisaged and India was a signatory to the Convention on Safety of Life at Sea.

We have our Merchant Port Protection Bill, etc. But in the wake of 9/11, we had observed a horrendous episode where the aircraft was used as a flying missile which demolished the Twin Towers in America. In New York, the aircraft had been transformed into a flying missile but in the sea, the ship, in the same way, could be transformed into a floating missile. We

know that three-fourths of our earth is covered by water.

In the present scenario, if we see the modal share of our international trade, then we will find out that the merchant shipping has been growing exponentially and there is a huge potentiality that has been lying ahead in terms of merchant shipping. We cannot but be pleased without having an international framework in which we can also contribute so that our mercantile trade could also be secured. That is why, an amendment was felt necessary, and the Act has been amended to fulfil that objective. The International Code for the Security of Ships and Port Facility was simply an amendment to SOLAS by the Conference of Contracting Governments on 12.12.2002.

Sir, there are a slew of functional requirements which have been included in the ISPS code. If we remember the grim incident that took place in Bombay in the year 1993, there the explosives were brought through the sea route and dumped in the Western Coast of our country, which wrought havoc in Bombay and entailed a communal riot. Sir, even in the Persian Gulf, *USS Cole* was attacked by terrorists. [\[MSOffice27\]](#)

When the land route and the air route are being sealed, are being given priority, then the terrorist organisations, those who have no geography, those who do not belong to a nation, those sub-State entities are taking the advantage of the vast, open expanse of our seashore. Therefore, not only to protect our traders but also in view of the growing and alarming menace arising out of the terrorist implication, we are also eager to join in the international framework so as to protect our trade and so as to deter and prevent any terrorist activity which may take place by resorting to the sea route.

Sir, India has a huge coastline. In our neighbouring country Sri Lanka also, more often than not, we are noticing that the terrorist attacks are being carried out on the sea. May I ask the hon. Minister whether the existing framework, existing infrastructure under his custody is equipped enough to implement the ISPS code specially in view of the technological advancement that has been taken place? Furthermore, the terrorist organisations are very adept in using those technological gadgets to carry out their nefarious designs.

Secondly, I want to know whether our Navy is not well competent to deal with this menace of terrorism which has been prescribed behind the background of the ISPS code. It is true that insofar as our security is concerned, we are pondering over unified command. Insofar as our nuclear doctrine is concerned we are pondering over our tripod security system. But, insofar as maritime transport is concerned, in which security is an integral part, to that direction that Bill has made some amendment. Here, I want to know what kind of mechanism we are exploring in consultation with Navy or any security arm that is available in the country to deal with any impending terrorist attack against any of our ports, against any of our merchant ships etc.

Nowadays our merchant ships are facing a growing menace in the whole of Africa specially the region around Somalia. There, our Navy is providing the security to our merchant ships. Even in the Malacca Strait which is the lifeline of our oil imports, there also the security concerns have been very much considered not only by India but also by the world leaders. Our Ministry of Shipping, I think, is till date, dealing with the growing merchant trade. But this ISPS is a new phenomenon, a new aspect which is going to be included in this Ministry. So, I want to know whether this Ministry, with its own infrastructure is capable enough to deal with it. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Hon. Member, there is limited time. Are you referring to Indian ports?

SHRI ADHIR CHOUDHURY : Yes, Sir.

The objective of this amendment, as has been expressed by many Members and what is inherent in this Bill, is to exchange information and to exchange intelligence among various countries which are included in this ISPS Code. Sir, it is easily conceivable that if our ships are not ISPS compatible, then they will not be allowed to enter into the ports of any foreign country and on the reverse side also, foreign ships will not be allowed to enter into our ports. So, in order to run a facile and smooth maritime transport, the ISPS code is a necessary and imperative ingredient of our mercantile industry. Therefore, there is no hesitation in supporting this Bill.

I would simply ask one more question to the hon. Minister. Who will incur the expenditure for the implementation of the ISPS Code? I think that when we go to implement ISPS Code, expenditure will have to be incurred. So, who will incur this expenditure? Here, there is no mention of any other financial provision that has been delegated to any authority etc. The functional requirements of ISPS include gathering and assessing information with respect to security threat, requiring the maintenance of communication protocols for ships and port facilities, preventing unauthorised access to ships, preventing the introduction of unauthorised weapons, incendiary devices etc.

Sir, furthermore, you are well aware that now the terrorists are carrying drug cartels through sea routes. Will our

infrastructure be able to put a check on those threats? That is also a question because only signing the ISPS Code will not be sufficient enough to protect our security. We are all to look after the entire gamut of security concern spanning from weapon to drug cartel to other illegal activities. Furthermore, how many ports of our country have so far been covered by ISPS Code?

The fishermen are often subjected to various kinds of harrasment and other problems whenever they are venturing into the sea for fishing, especially in the areas of Sri Lanka-India seawaters, especially in Kachha Theevu and other places in and around Kachha Theevu etc. For the sake of those fishermen and welfare of those fishermen also, we should devise a way in consultation with our neighbouring and littoral States so that their fishing rights could be protected. I think, our hon. Minister is sensitive enough to the welfare of our fishermen because he also hails from that particular area where fishermen have been subjected to various kinds of persecution and torture etc. I would like to support the Bill.

Furthermore, I would also request the hon. Minister to implement all the ISPS Codes as soon as possible so as to continue our growth in maritime sector.

श्री समिक वाहिरी (डायमंड हार्बर): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। अब तक जो बातें कही गयी हैं, मैं उसे दोहराना नहीं चाहता। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान सिर्फ कुछ बातों की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। इसमें कोई शक नहीं है कि आईएसपीएस कोड जिसमें हमने साइन किया हुआ है, वह हमारे देश में भी लागू होना चाहिए। आज की तारीख में हमारे पोर्ट्स, शिप्स या जो शिप्स यहां आ रहे हैं, उनकी सिव्योरिटी के बारे में हमें सोचना चाहिए और कदम उठाना चाहिए। जब यह बिल इससे पहले इस सदन में रखा गया था तब इसे स्टैंडिंग कमेटी के पास रैफर किया गया था क्योंकि इसमें कुछ ऐसे मुद्दे थे खासकर स्टेक होल्डर्स, एक्सपोर्ट्स के व्यूज को इस सदन ने लेना जरूरी समझा गया था। यह बिल बहुत जरूरी है लेकिन इस बिल को स्टैंडिंग कमेटी के पास किसलिए भेजा गया था? मेरे पास स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट मौजूद है। मुझे बहुत दुख के साथ यह बात कहनी पड़ रही है कि स्टैंडिंग कमेटी की जितनी रिक्मेंडेशन्स थीं, उन पर मिनिस्ट्री ने कुछ ध्यान नहीं दिया। उन रिक्मेंडेशन्स को लागू करने में कोई पहल नहीं की। पार्लियामेंट की स्टैंडिंग कमेटी ने आठ रिक्मेंडेशन्स दी थीं। अगर आप इजाजत दें, तो मैं उसे कोट करना चाहता हूँ। स्टैंडिंग कमेटी ने अपनी रिक्मेंडेशन में यह कहा था कि -

"The Committee recognizes that our Constitution empowers the Government to enter into international agreements and no subsequent ratification by the Parliament is necessary. However, if such agreements warrant any legislative change subsequently, then powers of the Parliament are final. Therefore, the Government should be mindful of that flexibility."

अगर हम स्टैंडिंग कमेटी की रिक्मेंडेशन्स देखें क्योंकि उसमें सब पार्टी का रिप्रेजेंटेशन था और ये रिक्मेंडेशन्स यूनेनीमस था। कुल मिलाकर जो आठ रिक्मेंडेशन्स थीं, उसके ऊपर कुछ पहल नहीं की गयी। आज हम जो अमेंडमेंट ओरोजिनल बिल के साथ देख रहे हैं, वह कुछ ग्रेमीटिकल अमेंडमेंट है। उसमें खासकर कन्टेंट के ऊपर जो अमेंडमेंट लाना चाहिए था, वह सरकार नहीं लाई। कमेटी ने जो ऑब्जर्वेशन किया था, रिक्मेंडेशन्स की थीं, यह सही बात है खासकर जब 9/11 की बात पूरी दुनिया के सामने आयी, तो यूनाइटेड स्टेट ऑफ अमेरिका ने पायलट किया कि सब जगह सिव्योरिटी के इंतजाम होने चाहिए, तो उसके चलते हमारे देश में सिव्योरिटी का मामला सामने आया। इस कारण हमने यह विधेयक तय किया है। स्टैंडिंग कमेटी का यह कहना था इसलिए मैं बार-बार स्टैंडिंग कमेटी की बात कर रहा हूँ क्योंकि सब पार्टीज ने उधर सहमत हो कर यह निर्णय लिया था। अब तक जो बातें मेरे दूसरे कुलीग्स ने कहा है, मैं उसे दोहराना नहीं चाहता। इसमें वलीयर कट सीमेंट आइडेंटिटी डाकूमेंट के ऊपर जो अमेंडमेंट लाने का सुझाव दिया गया था, वह सुझाव क्या था? मैं उसे कोट करना चाहता हूँ कि -

"The Committee recommends the Department of Shipping to rationalize the method of issuing identification document in a completely transparent and objective manner without leaving any scope for its subjective application in the future."

यह एक्ट में नहीं आयेगा, यह मुझे मालूम है। लेकिन मुझे उम्मीद है कि मंत्री जी सदन के सामने यह एश्योरेंस जरूर देंगे कि यह डाक्यूमेंट जो सी फेयर को दिया जायेगा, उस डाक्यूमेंट के ऊपर पूरा सीफेयर के अपने हिसाब से जो सिव्योरिटी का मामला है, वह डाक्यूमेंट के ऊपर पूरा डिपेंड करेगा। मुझे उम्मीद है कि मंत्री जी इस पर अपनी बात सदन के सामने जरूर रखेंगे।

दूसरा, मैं सैवशन 344 (L) सैवशन 344(Q) इन दोनों के ऊपर मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। इस पर कमेटी की जो रिक्मेंडेशन्स थी, उसे मैं कोट करना चाहता हूँ -

The Committee recommendation states 'such other authority'. Who are the 'other authorities'? इसको अगर आप वलीरीफाई नहीं करेंगे, तो आज यह अथॉरिटी है, तो कल दूसरी कोई अथॉरिटी बन सकती है। यह एक्ट में स्पेसिफिक होना चाहिए।

मंत्री जी को सदन में यह आश्वासन देना चाहिए कि इस "सच अथारिटी" शब्द का क्या मतलब है। सच अथारिटी कौन हैं? क्या यह आईएमओ है, क्या सच अथारिटी हमारी मिनिस्ट्री है, क्या सच अथारिटी हमारी पार्लियामेंट है, क्या यह सच अथारिटी डीजी (शिपिंग) है? इसमें वलीरिटी लाने की आवश्यकता है। इसके बाद मैं मंत्री जी का ध्यान सैवशन 44(ए) (ii) की ओर भी आकर्षित करना चाहूंगा जिसमें लिखा है :

"against any other hostile Act or influence which is now mentioned in Chapter II of Section 3 (44A) (ii)"

जिसमें कमेटी ने यह पहल की थी कि इसको स्पेसिफिक करना चाहिए। It is too broad. इसमें यह जो प्रावधान है कि "against any other hostile Act or influence" उसमें कौन होस्टाइल है, इसे हम कैसे डिटरमिन करेंगे? इसकी वजह से इस कानून का गलत इस्तेमाल भी हो सकता है और इसीलिए कमेटी ने यह भी बोला है कि इस कानून के तहत सीमैन को परेशान भी किया जा सकता है क्योंकि इसमें "against any other hostile Act or influence" को डिफाइन नहीं किया गया है। कल अगर ये लोग पोर्ट या शिपिंग में ट्रेड यूनियन्स को पसन्द न करें तो उनका एक्ट ऑफ होस्टाइलिटी हो गया, तो उनके खिलाफ भी यह कानून लागू हो सकता है। How is the Ministry going to protect the basic rights of the working-class? इसीलिए कमेटी ने रिक्मेंड किया था:

"The Department of Shipping should clearly specify and incorporate 'any other hostile Act or influence' in the Bill itself so as to make it more comprehensive and subject to monitoring."

इसके बाद अगर हम 344(जे) पर ध्यान दें तो उसके बारे में कमेटी ने विलयस्ली कहा था कि यह एक कंट्राडिक्टरी प्रॉविजन है, इस पर भी मिनिस्ट्री को सोचना चाहिए। इसके बारे में कमेटी ने कहा था :

"The Committee recommends that the Department of Shipping should revisit the provision of Section 344J with a view to protect the right of the Seamen and ensure that no harassment is caused to the Seamen working in the smaller vessels."

अक्सर ऐसा हो रहा है। उनके लिए कोई भी प्रोटेक्शन नहीं है और खासकर जैसा कि मेरे सीनियर कलीग श्री हन्नान मोल्लाह जी कह रहे थे कि अण्डमान में भी यही द्वांसमेंट हो रहा है। इसके बारे में सरकार को वलैरिटी लाकर अपनी राय से इस सदन को सूचित करना चाहिए। एक अन्य बहुत महत्वपूर्ण मुद्दे की ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि सेक्शन 344(एम) के बारे में बार-बार यह आया था कि Human element is missing. जो लोग बन्दर में काम कर रहे हैं, जो लोग जहाज पर काम कर रहे हैं, उनके बारे में ह्युमन एलीमेंट का कोई भी जिक्र नहीं है। कैसे उन लोगों को प्रोटेक्ट किया जाएगा, उसके बारे में कुछ भी प्रावधान नहीं है। उनके लिए इसमें कोई प्रोटेक्शन नहीं है।

14.39 hrs. (Shri Devendra Prasad Yadav *in the Chair*)

कमेटी ने इसके बारे में रिक्मेंड किया था :

"The Committee recommends that thee shore leave be institutionalized within the framework of law and a clause be inserted in the proviso to Section 344M."

लेकिन यह दुख की बात है कि इतनी सारी रिक्मेंडेशन्स में से एक भी रिक्मेंडेशन पर अमल नहीं हुआ है, एक भी रिक्मेंडेशन पर मिनिस्ट्री ने ध्यान नहीं दिया है, जो इन्टरनेशनल लॉ है, उसके बारे में यह बात सही है कि उससे जुड़े हुए विषय सदन के सामने लाने की सरकार की कोई मजबूरी नहीं है। [R28]

लेकिन सं[R29]सद को सूचित करना, उसकी राय को ध्यान में रखते हुए, अपने देश की आंतरिक सुरक्षा, जहाजों की सुरक्षा और बंदरगाहों की सुरक्षा, इन सारे मामलों की जांच करनी चाहिए थी। एक्ट में संशोधन करने के लिए यह बिल सदन के सामने रखा गया है, जिसे संसद को पास करना है। इससे पहले जब यह बिल पेश किया गया था, तब सदन ने सहमति से इसे स्टैंडिंग कमेटी के पास भेज दिया था। उस कमेटी में सभी दलों के सदस्यों के होने के बावजूद भी सर्वसम्मति बनी थी, उस पर मंत्री जी ने वर्यो नहीं ध्यान दिया, इस बारे में उन्हें सदन में सूचित करना चाहिए। मैं मांग करता हूँ कि स्टैंडिंग कमेटी में सभी सदस्यों ने इतनी मेहनत से जो रिपोर्ट तैयार की है, उस पर मंत्री जी जरूर अमल करें। इसके साथ ही मंत्री जी अपने जवाब में सदन को आश्वासन दें कि आपसी सहमति से जो रिक्मेंडेशंस रिपोर्ट में हैं, उन पर विचार करने की पहल करेंगे और उसके लिए इस बिल में और संशोधन लाएंगे।

इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI BRAJA KISHORE TRIPATHY (PURI): Mr. Chairman, Sir, we are discussing the Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2004 which intends to further amend the Merchant Shipping Act, 1958 and the Indian Ports Act, 1908. India had ratified the International Convention on Safety of Life at Sea (SOLAS 1974) on 16th June, 1976 and it came into force on 25th May, 1980. We have rightly annulled all the past international treaties; and we are now, although late, incorporating all the eleven Codes or similar instruments that are made mandatory under SOLAS 1974.

Security of ships and port facilities is very much essential for passengers and cargo in the waterways. It is also necessary to develop international cooperation between the contracting countries to detect or assess the security threat and take preventive measures against security incidents. At present, the Merchant Shipping Act, 1958 and Indian Ports Act, 1908 do not contain all the provisions that are required. Hence, this amendment will help us in coming on par with the international standards.

India is a major sea-fearer supplying country. The proposed legislation will help to improve our sea-fearers' employment prospects because of the availability of identity documents. This legislation provides for provision of identity document which will be of great help to sea-fearers with regard to their employment prospects elsewhere also. The proposed amendment to Indian Ports Act, 1908 also will help in the development of ports and putting up the safety facilities which will in turn help the international ships to come to our ports.

Movement of goods on waterways is the most economical from commercial point of view. In the international global trade, all industries are getting more and more interested in putting up industries near ports. Port-based industries are the most attractive industries in the global trade now. So, when we develop these ports and for which, a lot of infrastructure is required to be developed at our ports in the country. We have lot of scope because of vast coast for development of more ports and providing facilities of international standards at the existing ports. [\[KMR30\]](#)

This would pave way for coming up of more industries in and around port areas of the country as port-based industries are made more attractive. In our country, in the past, our share in the international trade was more than 20 per cent. Now, our share in the international trade is less than two per cent or about one per cent. Our traditional sea merchants were very capable as they were occupying the share of more than 20 per cent in the international trade. Hence, the Government must look into this aspect and develop ports to the level of international standards, which would also increase our share in the international commercial trade.

In the global arena, everyone is interested in the port-based industries about which I have already stated. What is now required is, we should build up required infrastructure as our ports are lacking in infrastructure. Safety measures are also very much necessary. We should make efforts to create better infrastructure. In the sphere of international tourism, port-based tourism is also very much attractive. We have to develop the ports and make them safety on par with international standards so that it would attract more tourists to our country. Safety measures in ports and development of ports would help us to increase port based tourism.

Lastly, I would like to request the hon. Minister that when he would formulate the rules, he must ensure that the rights of the workers, seamen are well protected, because there is an apprehension that rights of the workers and seamen will not be protected with this legislation. He should make an assurance to this House that when he frames these rules, he would ensure that the rights of workers and seamen are protected. With these words, I conclude.

SHRI VIJAYENDRA PAL SINGH (BHILWARA): Sir, I stand to support the Merchant Shipping (Amendment) Bill, 2004. I want to say that India has been the seafaring nation for centuries to centuries. In those days, our seafarers used to visit China and all the other countries which had sea and coastal areas. We have the largest coastal area. I think, we can boast of having such a long coastline which we have been trying to protect because there are other hazards because of the coastline. Having said that, I must say that this Bill has been due for a long time. It should have come much earlier than now. But I must say that even when it has come today, it is an important legislative Bill and we need to pass it. Having said this, one of the Members has very rightly put some concerns that were taken up in the Standing Committee. But I feel that when we sign this SOLAS and this Convention - the very purpose of SOLAS and this Convention means that we are looking after the security of the ships and the people - all those concerns are met. [\[r31\]](#)

All those things that were put by the Standing Committee automatically come into effect because those are the issues which are sorted out internationally by all the concerned countries. I am sure, the Minister while replying would mention about all these things. But I would only want to say that even in those days, there used to be pirates on the sea. Today also there are pirates on the sea.

They are taking a lot of people from one area to another, when we have such a long coastal line. Ships are coming to India - small ships are also engaged and the big ships unload their cargo. Human cargo also comes to India, because we have such a long coastal line. It is not possible for really the Coast Guards or the Navy to really stop that. That is a big concern. Human cargo goes to other countries also. This is the problem of countries which have long coastal lines. Australia has this problem; we have it; a lot of European countries which have long coastal lines have this problem.

Along with that, port facilities also have to be developed, and that involves huge money. When the ships come to India for the export and import of cargo, we need to really have good port facilities and so, we really need to improve and upgrade the infrastructure at the ports. This requires huge money. I am sure the international players would want to come into this area. Since we do not have these moneys, I think that there is no harm if these facilities are upgraded with their assistance. We have the BOOT system or the pure 'T' system or other systems, but the most important thing is that our exports and imports are rising.

When we are doing this, everything cannot be sent by air; it has to go by sea also. If it has to go by sea, these ships that come into India or go out can be used; and for that, we have to have the ports of the international standards. So, we should have what is called the 'turn around'; this is very important. They do not want to wait. Whenever they come, they would just like to unload the cargo and want to 'turn around' and go away because for each day the ship is anchored, they will be losing hundreds of thousands of crores of rupees by way of demurrage and other charges. So, if our imports and exports have to grow, we need to upgrade the ports and we need to do that. This amendment will look after that as well.

May I also say that today Indians have really taken up the Merchant Navy? There are a lot of Indians in international companies where they are working. It is a good thing because we also have been able to take to the sea; and we have been taking to the sea for a long time because this has been our way of life – from Gujarat and from Maharashtra, people for centuries have been going into the sea. They are very good seamen. When we are good seamen, we are employed in international companies, in Merchant Navies, etc. Those people have to be looked after and I am sure, this will be looked after. But I say that we have to really look after them personally as to what are the problems that they face, when they visit other countries. They have visa problems; they have other contract problems, etc. That must also have to be looked into.

In the end, may I also say that these are the ships which carry nuclear wastes and weapons of mass destruction? SOLAS Convention will not be able to look after all of them. [\[MSOffice32\]](#)

We must be aware of a system that detects it and does not allow it to come into India. Weapons are coming into India through sea. How are we going to really look after it? We will not be able to avoid it just by signing this Convention. I think we should also look into this concern.

THE MINISTER OF SHIPPING, ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (SHRI T.R. BAALU): Sir, I am thankful to all the hon. Members who have participated in the discussion on Merchant Shipping (Amendment) Bill. Eight hon. Members, S/Shri Rasa Singh Rawat, K.S. Rao, Ganesh Singh, Ratilal Kalidas Verma, Adhir Chowdhury, Samik Lahiri, B.K. Tripathi and Vijayendra Pal Singh, have participated in the discussion.

As all the Members have already said, the International Convention on SOLAS, 1974 was ratified in 1976 and came into force in 1980. Time and again this particular Convention was amended to suit the latest developments. As we all know, because of the 9/11 incident the entire world got awakened to go for the latest security arrangements be it ship, port or any other installation. As far as ships are concerned, 1974 SOLAS Convention takes care of it. But as far as port facilities are concerned, ISPS Code has to take care of it. Because of the introduction of ISPS Code world over, as per the International Maritime Organisation Convention, we have to amend our Merchant Shipping Act.

Some of the friends have said that this Bill was delayed for more than two years. It is correct but it was delayed because of valid reasons. Inter-Ministerial discussions warranted to have a smooth passage of the Bill. Even in 2007, the Ministry of Defence asked for some clarifications which we clarified. We never wanted to delay this Bill. Cutting across Party line everybody is supporting this Bill. There is no gray area as far as this Bill is concerned. It is in everybody's interest. Why should we delay it?

I may tell the House that we are not keeping quiet. The Ministry is not keeping lukewarm. In spite of the delay, I may tell the House that we have 12 major ports in our country and all the ports are complying with ISPS Code. On 1st July, 2004 itself all the major ports are complying with ISPS Code. We have got 187 minor State Ports and out of that 41 non-major ports are complying ISPS Code. Both the shipyards are complying ISPS Code. All the 300 foreign going vessels are complying ISPS Code. There are 518 coastal ships and out of that 150 coastal vessels are complying ISPS Code. [\[R33\]](#)

15.00 hrs.

So that does not mean we were sleeping or our response was lukewarm. We have done what best the Government can do.

Friends, the steps that we are taking now will provide for international framework through which ships and port facilities can cooperate to detect and deter the acts which threaten the security in maritime transport sector. It would not only detect but it would also deter. So, this particular amendment is very much necessary.

As I have already said, this Bill has received a lot of support cutting across party lines. I want to reply to each and every Member who has participated in this discussion. My friend, Mr. Rawat from BJP has asked why it was delayed. I have already answered it. I cannot answer as far as Setu Project is concerned. It is totally a different subject. Moreover, it may create a lot of commotion between myself and some of my friends on that side.

My friend, Mr. K.S.Rao has said that terrorist activities are growing now-a-days and that it should be prevented at any cost. He has also said that exchange of information should be properly done. We have taken care of all these things. Once the Bill is passed, sufficient rules will be formulated to take care of all his concerns.

Mr. Ganesh Singh and Mr. Kalidas Verma have mentioned some of the issues. It has been said that the Government of India should expeditiously accord approval and environment clearance for setting up of small ports in Gujarat. As far as small ports are concerned, the Central Government encourages setting up of minor ports in each and every State. So, definitely Gujarat will get a minor port with the support of Central Government. If the State Government recommends the case, definitely we will see that it is developed in the 11th Plan.

Mr. Adhir Chowdhury has raised the issue of delay and has asked whether the existing ports are equipped with the modern facilities. I have already answered that all the ports are ISPS compliant.

Mr. Lahiri was very much concerned about some of the recommendations made by the Standing Committee. He said that all the recommendations of the Standing Committee have not been accepted. The Standing Committee will recommend but at the same time the Government will have its say. There are 11 recommendations and out of that four recommendations which you have just now mentioned, have been taken into consideration. Out of 11 recommendations, four have been agreed to. What are those four recommendations? They include Seamen Identity Document which would be finalised and notified during the course of making rules. The second one is regarding the hostile act. The hostile act has been taken care of in Section 3 (44A)(ii). It has been adequately covered in the proposed amendment. You kindly go through the amendment.

The next thing is regarding the vagueness of the term 'such other authority' It is said that it could be misused. You are correct. Now the term 'such other authority' has been replaced with 'designated authority'.[\[R34\]](#)

The designated authority has been included now. So, all his questions have been answered. Next, I come to the question raised by Shri Tripathy. He asked about the Cruise Shipping Policy. It is on the anvil. It is in the process of being formulated. I am the Chairman of the Committee and the hon. Minister of Tourism is a Member of that Committee. We are making the final version of the policy. That would be finalised soon and after that it would be taken to the Cabinet and we believe it would be cleared as soon as possible.

The next question was about the protection of rights of seamen and port workers under the ISPS regime. This issue has been taken care of in the proviso to Section 344(M) which provides for taking into consideration the human element. It has already been proposed in the Bill. I would request the hon. Members to kindly go through the Bill.

Shri Vijayendra Pal Singh talked about some of the weapons of mass destruction. He need not have any fear on this score. All the ships that are departing from our ports are ISPS compliant and these things never occur. At the same time there is continuous vigil and there is continuous monitoring whenever our ships are either entering our ports or are departing from our ports. We are taking all care in this regard. In this regard I may inform the House that in the JNPT port we have installed a X-ray machine wherein each and every wagon will have to go through the X-ray machine. I do not think anybody can enter into Indian ports just like that. In fact, no port is vulnerable to any acts of violence or any such thing. The hon. Member may not worry about that aspect.

Finally I would like to say that if the hon. Members still want to give any guidance and advice, they are welcome to do so. They can write to me and I would definitely go through their suggestions and see that proper action is taken.

SHRI SAMIK LAHIRI (DIAMOND HARBOUR): How does the Government propose to protect the interests of the workers who are engaged in the ships and ports? This point has been referred by many hon. Members. It is because the workers may be harassed in the name of security.

SHRI T.R. BAALU: The human element has been taken care of in the Bill. I would request the hon. Member to please go

through the Bill.

MR. CHAIRMAN : The question is:

"That the Bill further to amend the Merchant Shipping Act, 1958 and the Indian Ports Act, 1908, be taken into consideration."

The motion was adopted.

The House would now take up clause-by-clause consideration.

"That clause 2 stands part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 2 was added to the Bill.

Clause 3

Amendment made:

Page 2,-

for line 13,

substitute "(ii) against any other hostile act or influence which threatens the security in the maritime transport sector,". (3)

(Shri T. R. Baalu)

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That clause 3, as amended, stands part of the Bill."

The motion was adopted.

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

Clauses 4 and 5 were added to the Bill.

Clause 6

Amendments made:

Page 3,

lines 32 and 33,-

for "or such other authority as may be designated by it",

substitute "or the designated authority, as the case may be,". (4)

Page 3,-

for lines 39 to 41,

substitute "344M.(1) The Central Government or the designated authority as the case may be, shall set security levels taking into consideration human element such as shore leave and provide information thereof to all the Indian ships, as may be prescribed". (5)

Page 4, lines 8 and 9,--

for "or such other authority as may be designated by it",

substitute "or the designated authority or the authorised person, as the case may be,". (6)

(Shri T. R. Baalu)

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That clause 6, as amended, stand part of the Bill."

Clause 6, as amended, was added to the Bill.[\[R35\]](#)

Clause 7 was added to the Bill.

Clause 1

Amendment made:

"Page 1, line 4, --

for "2004", *substitute* "2007" (2)

(Shri T.R. Baalu)

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That clause 1, as amended, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

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

Enacting Formula

Amendment made:

"Page 1, line 1,--

for "Fifty-fifth", substitute "Fifty-eighth"." (1)

(Shri T.R. Baalu)

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That the Enacting Formula, as amended, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

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

The Title was added to the Bill.

SHRI T.R. BAALU: I beg to move:

"That the Bill, as amended, be passed."

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill, as amended, be passed."

The motion was adopted.

15.13 hrs.