

[Shri Salyasadhan Chakroborty]

apartheid. Now will the hon. Minister kindly explain this? In that case, how is it that a small power, the White minority, is ruling that country actually in the face of such massive unity against *apartheid*? What is the reason for that?

PROF. N. G. RANGA (Guntur): Just remember. What happened in India before Mahatma Gandhi?

SHRI P. V. NARASIMHA RAO: Sir, in the Security Council, whenever sanctions are sought to be applied, the proposal to impose sanction is vetoed. Now, in the General Assembly we have an overwhelming majority. But that majority is of no avail when it comes to practical steps being taken. This is a vicious circle in which this matter is moving. That is why I said that I can see certain symptoms, and certain signs of the citadel of *apartheid* at least shaking, if not coming down immediately. Therefore, let us at least on this point not indulge in polemics any longer. Let us try to persuade more and more of those countries who till yesterday were not in a mood to support, but today, seem to be in a better mood to support. Their ideas seem to be undergoing a change. Therefore, the approach now should be one of persuasion. We have seen this confrontation in the UN and elsewhere. This has not really given us any practical results at all although almost the whole of mankind is behind this move. Still, in practical terms, results have not come. Today we are able to see some signs of improvement. Therefore I would appeal to the House that the new situation which we are able to see to some extent should be enabled to fructify.

MR. CHAIRMAN: The question is:

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

The motion was adopted.

MR. CHAIRMAN: The Bill, as amended, is unanimously passed.

17.11 hrs.

MERCHANT SHIPPING (AMENDMENT) BILL

THE MINISTER OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI VEERENDRA PATIL): I beg to move:

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

Sir with your permission I would like to say a few words while moving the Merchant Shipping (Amendment) Bill, 1981 for consideration and passing of the same. The Merchant Shipping Act as it is, does not provide for a cooperative society to own merchant ship. Section 21 of the said Act deems only those ships as Indian ships which are owned by a citizen of India or a company which satisfies certain conditions as stipulated in the section.

Recently, a question arose as to whether a cooperative society could acquire ship within the meaning of Section 21 of the Merchant Shipping Act, 1958. A Tribal Central Cooperative Society in Car Nicobar called M/s. Ellon Hinengo Limited desired to acquire a ship for marketing its agricultural products and supply consumer goods to the inhabitants of Car Nicobar group of Islands. The business used to be carried on previously by the Nicobar Commercial Company, a registered firm owned by M/s. Raj Lines, who owned a ship called m.v. "Safeena". Subsequently, the business was transferred by M/s. Raj Lines to the Tribal Cooperative Society who wanted to acquire a vessel to carry on the activities.

When the question of grant of permission to the Cooperative Society for acquiring the ship was considered it was found that the Society did not fulfil the requirements of Section 21 of the Merchant Shipping Act as it was neither a citizen nor a company. This Ministry has been advised that only an amendment to Section 21 of the Merchant Shipping Act would make it possible for a cooperative society to acquire a ship.

Grant of permission to the cooperative societies to acquire ships will be in the public interest. The Nicobar District is primarily inhabited by the Nicobari and Shompen people. The acquisition of a cargo vessel will provide this tribal apex cooperative society with their own shipping infrastructure for trading with the mainland and will help establish supply and marketing distribution system in the Nicobar District without depending on any other commercial shipping lines.

This amendment apart from helping afore-mentioned society will enable similar cooperative societies to acquire ships and serve public interests. Taking these into consideration the present Bill is introduced in this Session of the Parliament.

It may not be out of place to mention here that this Bill was introduced on 27th March, 1979 in the Lok Sabha, but due to Parliament's dissolution, it lapsed.

In the circumstances, I now move the Motion:

(i) that the Bill further to amend section 21 of the Merchant Shipping Act be taken into consideration; and

(ii) that the Bill be also passed.

श्री मोहम्मद इस्माइल (बैरकपुर) :
सभापति महोदय, मरचेंट शिपिंग एक्ट में जो एमेंडमेंट लाया गया है, इस के बारे में मंत्री महोदय ने अभी कुछ जिक्र किया है। उन का कहना यह है कि अंशमान में जो कोम्पारेटिव सोसायटी थी, उस को शिप को खरीदने में, एकवार करने में कुछ डिफिकल्टी आई। उन तमाम चीजों को समझ कर वे इस संशोधन विधेयक को यहां पर लाए हैं। मैं यह समझता हूँ कि यह मरचेंट शिपिंग बिल जो गवर्नमेंट लायी है, यह सिर्फ अंशमान निकोबार के लिए ही नहीं है बल्कि पूरे देश के लिए है।

अब जो कोम्पारेटिव सोसायटीज होंगी, वे स्टेट गवर्नमेंट के एक्ट के मुताबिक रजिस्टर होंगी, क्या वे इस मरचेंट शिपिंग एक्ट के मुताबिक शिप को कंट्रोल करेंगी क्योंकि मरचेंट शिपिंग का स्कोप नेशनल ही नहीं बल्कि इन्टरनेशनल है? यह एक्ट जो बनाया जा रहा है उस के मुताबिक क्या कोम्पारेटिव सोसायटीज शिप्स को ही कंट्रोल करेंगी, या उस में जो भादमी काम करते हैं, सी मेन हैं, उन की सर्विस कंडीशंस, तनकाहों और दूसरी फौसिलिटीज को भी देखेंगी जो कि उन्हें इन्टरनेशनल सर्विसेज के मुताबिक मिलनी चाहिए? इस बिल में, या इस एक्ट में सी मेन के बारे में कुछ नहीं कहा गया है, क्या सोसायटीज जो शिप इनके अन्धर आएगा, उसके एम्प्लॉयज के लिए इस बात की गारन्टी देंगी? इस का जबाब मंत्री महोदय दें।

बसे तो वह जरूरी है। इस अमेंडमेंट के द्वारा अंशमान में ही नहीं और दूसरी जगह जो सोसायटीज हैं, वे लोग भी ऐसी सोसायटी बना कर शिप ले सकेंगे। क्योंकि कोम्पारेटिव सोसायटी वही लोग बना सकेंगे जो कि हिन्दुस्तान के रहने वाले हैं, हिन्दुस्तान के सिटीजंस हैं। इस बात की आजादी सभी लोगों को होगी, अंशमान के लोगों को ही नहीं होगी। यह आजादी सबको दी जा रही है इसमें कोई दो राय नहीं है। इसलिए हम इस का समर्थन करते हैं। यह होना चाहिए। इसका स्कोप पूरे हिन्दुस्तान में होना चाहिए।

इस के साथ साथ मरचेंट शिपिंग में जो एम्प्लॉयज होंगे, सी मेन होंगे, उनके बेजिज, उन के काम की गारन्टी का क्या होगा, यह इस में नहीं दिया गया है। अगर कोई सोसायटी स्टेट गवर्नमेंट में रजिस्टर है तो उस स्टेट का जो ट्रेडीशन है, क्या वही ट्रेडीशन उस के मरचेंट शिप पर भी लागू होगा? मरचेंट शिपिंग एक्ट के मुताबिक जो अधिकार, बेजिज सी मेन को मिलने चाहिए क्या वह उन को मिलेंगे। इस सब का स्कोप इस में नहीं है। यह एक अनोमलस पोजीशन

[श्री मोहम्मद इस्माइल]

है। क्योंकि मरचेंट शिपिंग एक्ट, के मुताबिक कम्पनी इन्टरनेशनल कनवेंशन पर डिपेंड करती है, क्या वह अब भी उसी पर डिपेंड करेगी? इस की क्या गारन्टी होगी। इसको आप कैसे करेंगे? इसलिए मैं यह कह रहा हूँ।

मैं शिपिंग बोर्ड का दो साल तक मेम्बर रहा हूँ। मैं ने वहाँ देखा है कि मरचेंट शिपिंग एक्ट जिस के मातहत तमाम सी मेन की सर्विस कंडीशंस वर्गएड: रेगुलेट होती हैं, उस का सवाल वहाँ उठता ही नहीं। मैं जब से वहाँ गया तो मैं ने वहाँ देखा कि सभी कम्पनियाँ इन कंडीशंस को वायोलेट करती हैं, उन का ध्याल ही नहीं करतीं। मरचेंट शिपिंग एक्ट के मुताबिक जो फेसिलिटीज सी मेन को मिलनी चाहियें, वे उन्हें नहीं दी जातीं। सभी उन का वायोलेशन करती हैं। जहाँ पर 10 नौकरों की जरूरत है, वहाँ पर वे सात-आठ घादमी ले कर ही वायोलेशन करते हैं। इन्टरनेशनल रिकमण्डेशंस, आई० एल० प्रो० की रिकमण्डेशंस कोई एम्प्लायर नहीं मानता; शिपिंग कारपोरेशन भी नहीं मानता, सरकार भी नहीं मानती। सरकार जो मरचेंट शिपिंग एक्ट के मुताबिक उन को बेजिज देने के लिए बाध्य है, वह भी उन फेसिलिटीज को धानर नहीं करती हैं, कम्पनीज के एम्प्लायर की बात तो छोड़िए। तो ये सोसायटीज बनने के बाद क्या होगा? क्या यह हालत और भी खराब नहीं होगी। इस का जवाब मंत्रो महोदय को देना पड़ेगा।

17.18 hrs.

[SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI in the Chair]

सी मेन का कोई केटेगरीइजेशन नहीं है। उनकी नौकरी की कोई गारन्टी नहीं है। वह घाठ महीने घरर खाली बँठा रहेगा तो उसकी अलाउंस देने की कोई गारन्टी नहीं है। जब वे दुबारा शिप्स पर जाते हैं तो उनकी सर्विस काउंस नहीं होती है। 6 महीने शिप में रहे उसके बाद घ्राये और 6 महीने खाली बैठे रहे,

उसने लिए कोई रिस्पॉबिल नहीं है। न कंपनी ध्यान देती है, न सरकार ध्यान देती है, भूखे मर रहे हैं, यह हालत है। ये तमाम चीजें देखने की आवश्यकता है।

आप देखें कि डबल मेडिकल चैक-अप होता है। कंपनी ने अपना अलग रजिस्टर बना रखा है और डी० जी० शिपिंग कोई इंटरफियर नहीं करते हैं। वर्क्स को एक्सप्लाइट करने के लिए कंपनियों द्वारा गैर-कानूनी रजिस्टर बनाए गए हैं। इस बारे में न तो डी० जी० शिपिंग इंटरवीन करते हैं और न ही मिनिस्ट्री कुछ करती है।

इस तरह से ये सब चीजें चल रही हैं। रिक्लूटमेंट में क्या होता है। दो घ्रादमियों को लेना होता है और 100 घ्रादमी बुला लिए जाते हैं और फिर उनको जानवरों की तरह दौड़ाया जाता है और बाद में कह दिया जाता है कि आप सब लोग जाइए। उनमें से एक-दो लोगों को छान लिया जाता है। इस तरह का रिक्लूटमेंट होता है।

डायरेक्टर्स हैं, लेकिन कोई सिस्टम नहीं है। सी-मेन को कोई डिवीडेंड अलाउंसिस नहीं दिए जाता। 6-6 महीने बैठे रहते हैं, लेकिन किसी किस्म का अलाउंसिस नहीं दिया जाता। उनका काम दफ्तर में घ्राकर हाजरी देना होता है—किसी की तकदीर होती है तो उसको रख लिया जाता है। इसके लिए जो काल किए जाते हैं वह भी सीरियली नहीं किए जाते हैं।

एक्ट में सब चीजें हैं, लेकिन प्रैक्टिस में नहीं है। यूनिशन बार-बार मेमोरेण्डम देती है, स्ट्रगल कर रहे हैं, हल्ला मचा रहे हैं, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है।

ये तमाम बातें नेशनल शिपिंग बोर्ड में डिस्कस की जा चुकी हैं। शिपिंग बोर्ड ने एक अयेंडमेंट कमेटी भी बनाई थी। कमेटी ने 4 बरस के बाद जो सिफारिशों की, उन सिफारिशों को नेशनल शिपिंग

बोर्ड ने स्वीकार किया था, लेकिन मर्चेंट शिपिंग एक्ट में अमेंडमेंट करते समय उन सिफारिशों के ऊपर कोई ध्यान नहीं दिया गया। फाइल आपके यहाँ पड़ी हुई है। सी-मैन की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है, उसके बारे में कुछ विचार नहीं किया जाता है। उसको कहा जाता है कि हार्ई-कोर्ट में जाओ, सिविल कोर्ट में जाओ, वहाँ पर फैसला होगा, और कोई नहीं है। उनको सिविल राइट्स भी नहीं हैं तो कंपनी से डिस्प्यूट होता है तो वह कहाँ जाएगा, हार्ई-कोर्ट में जाएगा, किसी सिविल कोर्ट में जाएगा ?

ये सब सुभाव हैं जो नेशनल शिपिंग बोर्ड ने दिए हैं, उनके बारे में विचार करना चाहिए और मुझे आशा है कि मंत्री महोदय अपने जवाब में बताएंगे। मैं ज्यादा नहीं बोलना चाहता हूँ। सोसायटी के बारे में आप बताएंगे और मर्चेंट शिपिंग एक्ट के मुताबिक वरवर्क्स को और सी-मैन को कैसे गाइड किया जाएगा और भागे काम कैसे चलेगा, इन सब बातों पर प्रकाश डालेंगे।

SHRI MANORANJAN BHAKTA

(Andaman and Nicobar Islands): Mr. Chairman, first of all, I like to congratulate the hon. Minister who has piloted this Bill. This Bill has got a background or history, the history of the backward and remote isolated territories. In 1977 the tribals of Car Nicobar, where there was a monopoly of traders, decided to take over the entire trade of that island in their own hands. But as you know, the islands are having certain communication handicaps due to some bottlenecks, and without acquiring a ship of their own it is not possible to sell out their products and to send their products outside the island and get their needed essential commodities. The Ellan Hinggo Society—it means Central Co-operative Society—represented to the Government of India time and again that the Car Nicobar tribals wanted to buy

a sea-worthy vessel. But the Ministry of Shipping and D. G. Shipping opined that a cooperative society under the present Merchant Shipping Act cannot acquire a vessel. Forget about running a ship; they could not even acquire a ship. From that time onwards, the islanders started representing. This was also one of the demands when I was fasting in the Andaman Nicobar Islands in 1979. Thereafter, the Government of India decided to do it and in 1979 Mr. Chand Ram brought a Bill to amend the Merchant Shipping Act. But the House was soon dissolved and it could not be passed. The Minister, after the new Government took over, was trying to get this Bill passed. During last session also, it could not be done. I was looking at the Minister every day, but due to some reason or other, the Bill could not come up. I am happy that at last the Bill has come up for consideration of the House.

The Bill has a very limited purpose to amend Section 21 of the Merchant Shipping Act. Thereafter, there are some consequential amendments to sections 25, 26, 29, 45, 406, 407, 415; 431 and 441. The hon. member from the other side rightly said that this Bill should be applicable to the whole country and not to Andamans alone. Naturally he will realise that any Act passed by Parliament is not confined to any particular territory, but it is for the whole of India. Because the tribals of Car Nicobar, the poorest people of the country, took the initiative to procure a vessel, that is why perhaps the Minister has kindly mentioned their name.

The Merchant Shipping Act is a comprehensive Act to regulate the procurement and running of merchant shipping vessels. I fully agree that after the increase in our shipping tonnage, the number of ships went up. There are passenger ships, cargo vessels, bulk carriers, oil tankers and so on. Naturally, when our shipping has improved considerably, it is necessary to see that the entire Act is comprehensively amended.

[Shri Manoranjan Bhakta]

The hon. Member opposite referred to seaman and asked what will happen if a cooperative society purchased a vessel.

MR. CHAIRMAN: I think you would like to continue tomorrow.

SHRI MANORANJAN BHAKTA: Yes.

MR CHAIRMAN: You may continue tomorrow. The House will now take up the half-an-hour discussion.

17.30 hrs.

HALF-AN-HOUR DISCUSSION

LOOTING OF COMBINATION CARRIER 'VALLABHBHAI PATEL'

MR. CHAIRMAN: The House will now take up the Half-an-Hour Discussion.

SHRI BAPUSAHEB PARULEKAR (Ratnagiri): Mr. Chairman, this Half-an-Hour Discussion arises from the reply given to Starred Question No. 69 on 20th August 1981. The question reads

"(a) is it a fact that a combination carrier "Vallabhbhai Patel" going to Japan from Visakhapatnam, was looted by pirates when it was passing through the Philip channel, off Singapore;

(b) if so, the details thereof; and

(c) action taken by Government in the matter?"

The reply was given by way of a statement, which was laid on the Table of the House. As the question was not reached, no supplementaries could be asked at that particular time.

This statement, *inter alia*, mentions many things which I find something like a cock and bull story. The statement says:

"....a robbery took place on the vessel while she was transiting

about 9-10 miles away from Singapore Port through Philip Channel, Singapore Straits on 16-8-81 at 21.30 hrs Singapore time. The facts of the case are that three armed robbers boarded the vessel using lines with hooks while she was steaming at full speed. They came unnoticed straight on the Captain's Deck and entered the Captain's cabin. They demanded the keys of the safe and, on not finding the same, they took off the jewellery from the Master's wife and ransacked the cabin cupboard for money and valuables. They were armed with long knives and samurals. They took all the personal currency of the Master."

Leaving the details, the further statement is still more interesting:

"The loss in Indian rupees currency on account of the entire property taken away by robbers is estimated at about Rs. 12,000/-. Immediately on their leaving his cabin, the Chief Officer informed the Master on the Bridge. After taking necessary precautions, a thorough search was made but no one was found."

This is what surprises me more. We, hon. Members of Parliament, are asked to believe that when the ship was steaming at full speed off the Singapore port at 21.30 hours, these robbers came—we do not know whether they came by boats or they came swimming—they boarded the ship, not only that, they were not obstructed, they had full access to the Captain's cabin, they went there, they ransacked the cabin cupboard, looted the place, took some ornaments and some gold and some currency, and they vanished.

When I read this particular statement, I thought I was reading stories from the Arabian Nights. Ultimately, when I read the story about this vanishing, I thought that this is the