

12.44 hrs.

MERCHANT SHIPPING (AMENDMENT) BILL

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI H.M. TRIVEDI) : I beg to move :

“That the Bill further to amend the Merchant Shipping Act, 1958, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration.”

Sir, the present Bill is intended to give legislative effect to the provisions of two international instruments, namely (1) Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971 and (2) and the protocol on space requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973.

Ships which were previously called ‘unberthed passenger ships’ have now been re-named as Special Trade Passenger Ships.

International Conventions for the Safety of Life at Sea lay down certain standards of construction of ships in international trades and provision of life saving appliances and other navigational aids.

The first international Convention for Safety of Life at Sea was evolved in 1929. The International Conference of 1929 appreciated the fact that the seas adjoining India, Red Sea, Malacca Straits, Hongkong, and Dutch East Indies were comparatively smooth for the major part of the year and that the atmosphere of the tropical regions provided better visibility. In view of these considerations, the 1929 Conference agreed that lower standards of safety precautions could be accepted for unberthed ships playing in these regions. The 1929 convention, therefore, permitted each administration to exempt its unberthed passenger ships, employed in carrying large number of passengers in special trades from the requirements of the convention, subject to the conditions—

(a) that the fullest provisions which the circumstances of the trade permit shall be made in the matter of construction and

(b) steps shall be taken to formulate general rules in this respect with such other contracting States as may be directly interested in the carriage of such passengers. In the absence of any International organisation like the IMCO at that time and in pursuance of condition (b), a Conference of interested Governments was held at Simla in 1931 which adopted what are known as the Simla Rules, 1931.

12.46 hrs.

[SHRI P. PARTHASARATHY in the Chair]

The standards of safety stipulated, by the Safety of Life at Sea Convention, 1929, were improved by another Convention adopted in 1948. In the matter of passenger ships engaged in carrying large number of unberthed passengers in special trades, the Convention also permitted administrations to grant exemption in the same conditions as in 1929. The 1948 Convention provided for the continuance of Simla Rules, 1931, until such time as general rules were formulated as recommended in the Convention. However, no successful international effort was made to formulate general rules to replace the Simla Rules, 1931.

In 1960, another International Conference was convened to improve upon safety standards for ships in international trades. This Convention came into force on 26th May, 1965. However, again in relation to ships engaged in carrying a large number of unberthed passengers in special trades, this Convention also permitted administrations to exempt their ships from its requirements on the same conditions as laid down in the 1948 Convention. It also permitted continued application of Simla Rules, 1931, until general rules were formulated in consultation with other Governments interested in the trade.

Thus, though safety standards provided for in the Safety of Life at Sea Convention, 1929, have been successively improved by the 1948 1960 Conventions in international trades, the exemptions granted by

[Shri H. M. Trivedi]

unberthed passenger ships in special trades continued in accordance with Simla Rules, 1931.

The disparity in safety standards applicable to unberthed passenger ships was a cause of concern for India since we have a greater stake in this traffic, both on the basis of tonnage employed and the number of Indian citizens travelling by unberthed passenger ships. We, therefore, raise the question of revision of Simla Rules in the Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation in 1963 and persisted in our efforts which finally culminated in the emergence of (1) Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971, which mainly updated the safety standards and observance of international health regulations; and (2) the Protocol on Space requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973, which mainly laid down space requirements.

The Agreement of 1971 entered into force on the 2nd January 1974 and the Protocol has yet to enter into force. The ratification of the Agreement of 1971, which has already entered into force, would require the contracting party to give effect to its provisions within three months of the date of ratification. We, therefore, decided to defer ratification until legislative measures required for implementing the provisions of the agreement were completed. The present Bill when enacted will enable us to implement the provisions of both the Agreement of 1971 and the Protocol of 1973. It is proposed to ratify these instruments as soon as the Bill is passed by Parliament.

The existing Indian ships engaged in overseas special trade passenger services, by and large, comply with the requirements of the agreement and the protocol, except for minor addition to safety equipment. The Agreement and the Protocol does not apply to special trade passenger vessels, engaged in voyages of less than 72 hours duration. The full provisions of the Agreement and the Protocol will apply to new

ships constructed for special passenger trades.

Sir, I beg to move.

MR. CHAIRMAN : Motion moved :

"That the Bill further to amend the Merchant Shipping Act, 1958, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

श्री मोहनलाल इन्डिया (दिल्ली) :
समापति महोदय, यह जो मर्चेंट शिपिंग (एमेंडमेंट) बिल, 1976 मंत्री महोदय लाए हैं, उस के सम्बन्ध में मैं एक चीज कहना जरूरी समझता हूँ और वह यह है कि मर्चेंट शिपिंग एक्ट, एच ए० होल्स को एमेंड करने के लिए एक कमेटी 8 वर्ष पहले बिठाई गई थी और उस ने अपनी रिपोर्टें सब दे दी हैं। कितना अच्छा होता अगर उन सब रिपोर्टों की बेसिस पर मंत्री महोदय मर्चेंट शिपिंग एक्ट में एच ए० होल्स एमेंडमेंट के लिए एक काम्प्रीहेन्सिव बिल लाते न कि पीसवील एमेंडमेंट्स एक्ट में लाते।

इस के अलावा इन बिल के सम्बन्ध में दूसरी बात यह कहना चाहता हूँ कि स्पेशल ट्रेड पैसेन्जर्स शिपिंग बिल से नहीं बहुत दिनों से चले रहे हैं और हमारे मर्चेंट शिपिंग एक्ट में प्रिवीजन्स हैं, और कानून द्वारा कुछ पाबन्दियाँ भी लगी हुई हैं मगर जन का वायलेशन हो रहा था, उन की खिलाफत भी हो रही थी और इन्टरवेंशन नहीं हुआ। हो यह रहा है कि माल भी लादा जाता था और पैसेन्जर्स भी लादे जाते थे और जो लोग विलप्रोमेज के लिए जाते थे उनकी हालत बहुत खराब थी और उस को कोई देखने वाला नहीं है। उन के डायट को कोई देख माल नहीं होती है और वे किस तरह से यात्रा करते हैं कोई इस को देखने वाला नहीं है। मैं आप को बताऊँ कि यहाँ तक होता है कि लेटरिन्स के सामने उन को सुलाया जाता है और

स्टोर्स को हटा कर गोदाम में सुलाया जाता है। अब वे लोग जो पिलग्रिमेज के लिए जाते हैं, हज करने के लिए जाते हैं, वे इस को व स्थित करते हैं।

इसी तरह की हालत वहाँ पर जो कू होता है और जो लोग उस में काम करते हैं उन की है। उन की डायट का ठीक इन्तजाम नहीं होता है और पैसेन्जर्स के सामान को उधर से उधर करने का काम उन से लिया जाता है। और उन को सोने के लिए डांक में एक कोने में जगह दे दी जाती है हालांकि उन के सोने के लिए जगह है और सब कुछ है। उन के सोने का बहुत खराब इन्तजाम है।

मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि पैसेन्जर्स की डायट की देखरेख के लिए कमेटियाँ बनी हुई हैं लेकिन वे कमेटी कभी मीट नहीं करती हैं। कलकत्ते में कमेटी है और बम्बई में पैसेन्जर्स के वेलफेयर के लिए कमेटी है और इस बिल को लाने के पहले मंत्री महोदय इस बारे में पूछ लाछ कर लेते कि वे बैठती हैं या नहीं। वे कमेटियाँ कभी नहीं बैठती हैं। नेशनल शिपिंग बोर्ड में एक मेम्बर थे उनको कमेटी में रख दिया। वे कभी मीटिंग में नहीं गये। ऐसे लोगों को कमेटियों में बिठा दिया जाता है जो कभी मीटिंग नहीं बुलाते हैं और न मीटिंग में जाते हैं। कामज में तो सब कुछ ठीक है मगर प्रैक्टिकल डिफिकल्टीज सामने आती हैं जिनको दूर नहीं किया जाता है। मैनिंग के बारे में भी इस बिल में कोई ख्याल नहीं किया गया है। 1929 से इस के बारे में बात चीत हो रही है। हमारी सरकार और डिपार्टमेंट में हर तरह से बातें हो रही हैं और नेशनल, इन्टर नेशनल प्रोटोकॉल और तमाम एग्जिमेंट्स हो रहे हैं, सब कुछ हो

रहा है, मगर इम्प्लीमेंटेशन कुछ नहीं होता था, अब जाकर किया है, इसके लिए हम धन्यवाद देते हैं। इस एक्ट के हम खिलाफ नहीं हैं। इस से कुछ राहत उन को मिलेगी।

इस से यह पता चलता है कि नम्बर आफ पैसेन्जर्स क्या होंगे। पहले यह भी ठीक नहीं था। पहले शिप ओनर्स अपने आप इनका नम्बर, मुकर्रर किया करते थे। मरीन का रूट फ़्रेम नहीं था। यह ठीक नहीं था कि जहाज में कितने कू होंगे, कितने एम्प्लायर होंगे। जहाज के मालिक जितने चाहे उतने ले जा सकते थे। इस बिल में यह कहा गया है कि जहाजों की कंस्ट्रक्शन के बारे में किस तरह से जहाजों को रखना होगा, कितनी देर में उसे ठीक करना होगा। उनकी हिफाजत के लिए बैंक में पैसा रखना होगा।

इस बिल में यह भी कहा गया है कि पैसेन्जर्स की हिफाजत के लिए मेडिकल इन्तजाम करना होगा, हास्पिटल रखना होगा। इसके मायने यह है कि अब तक शिपों में पैसेन्जर्स की दवाओं का इन्तजाम नहीं होता था। अब हास्पिटल रखे जायेंगे, मेडिकल आफिसर रखे जायेंगे। अब तक क्या होता था? जो लोग जहाजों पर भर जाते थे उन्हें कपड़े में बांध कर नीचे पानी में फेंक दिया जाता था। (ध्ववधान) शिप आनर्स जिन्होंने कि लाखों करोड़ों रुपया कमाया है, वे बहुत ही कंजूसी से काम लेते थे।

इस बिल के आने की जरूरत क्यों पड़ी? मैं समझता हूँ कि वर्ल्ड में आज रिसेशन ह। जहाजों पर कम माल आ रहा है। यहां से भी कम माल जा रहा है। वहां से भी कम आ रहा है। इस को लाने का मकसद यही हो सकता है कि इन जहाजों में हम माल लायेंगे

[श्री मोहम्मद इस्माइल]
 और पैसेंजर्स भी लायेंगे। इसी मसलद के
 लिए यह बिल लाया गया है।

इन जहाजों से हर साल एक लाख
 पैसेंजर्स पिलग्रिमेज पर जाते हैं। केवल
 पिलग्रिमेज पर इतने पैसेंजर्स जाते हैं।
 स्मगलर्स का यह सब से बड़ा जरिया माल
 लाने का है। उनकी कोई चेकिंग नहीं
 होती। इस बिल में यह प्रोविजन होना
 चाहिए और मैं अमेंडमेंट रखना चाहता हूँ कि
 जहाजों पर जो पैसेंजर्स आते जाते हैं उनका
 पुलिस वैरिफिकेशन होना चाहिए। यही
 नहीं कि उन के पासपोर्ट वगैरह देख लिये
 जायें। अगर पुलिस वैरिफिकेशन
 होगा तो स्मगलर्स आसानी से चीजें
 नहीं ला सकेंगे। इसलिए इस बिल
 में पुलिस वैरिफिकेशन को क्राज को
 भी इंटीग्रेट किया जाय।

जो जहाज चलाते हैं ये सब कंडन डाला
 में होते हैं। आन जा कर देखें कि स्टेट
 आफ डिरिगांस को, नॉनरस को और
 इंटरनैड को क्या माना है। ये सब
 शिपिंग कौन्सिल के जहाज हैं। आन
 इस में एक बड़े नहीं रह सकेंगे। इन
 कंडन जहाजों को कोस्टल सर्विसिज
 में यूज किया जाता है। ये कंडन
 जहाज चल रहे हैं। ये अडवान जाते
 हैं, मद्रास जाते हैं और भी जगहों पर
 जाते हैं। इन में कोस्टल रॉजर्स को ले
 जाया जाता है। ऐसे बहुत से जहाज
 हैं, वैसे दो-तीन जहाजों का नाम मंगन
 किया है।

MR CHAIRMAN : Mr Ismail, you
 can continue your speech at 2 p.m. The
 House now stands adjourned to meet again
 at 2 p.m. Mr. Ismail will continue his
 speech.

3 hrs.

*The Lok Sabha adjourned for Lunch till
 Fourteen of the Clock*

*The Lok Sabha reassembled after lunch
 at four minutes past Fourteen of the Clock*

(MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair)

MERCHANT SHIPPING (AMEND-
 MENT) BILL—contd.

श्री मोहम्मद इस्माइल : उपाध्यक्ष
 महोदय, मैं यह कह रहा था कि जब किसी एकट
 में तबदीली करने के बिल को मंत्री महोदय
 लाते हैं तो उससे बहुत से सवाल उठ खड़े
 हो जाते हैं। इनलैंड सर्विसिस का भी सवाल
 उठ खड़ा होता है। एक जगह से दूसरी जगह
 जब लोग जाते हैं और इनलैंड सर्विस का
 इस्तेमाल करते हैं तो उनकी कोई देखभाल
 नहीं होती है। इस चीज पर मिनिस्टर साहब
 ने सोरियली विचार भी नहीं किया है।
 स्टोमर्स वगैरह में जो पैसेंजर जाते हैं, लाखों
 की तादाद में जाते हैं, उनकी सेफ्टी का
 प्रबन्ध नहीं होता है। ये लोग उन जगहों पर
 जाते हैं जहाँ उनका अना कोई नहीं रहता है।
 नावों में बैठ कर भी इनको जाना पड़ता है।
 सैंकड़ों की तादाद में जाते हैं। कभी-कभी
 ऐसा भी होता है कि नाव उलट जाती है।
 ये तनाम चीजे हैं जिन को तरफ आपकी ध्यान
 देना चाहिये था। इनको कुछ व्यवस्था आप
 करते और इसके बारे में भी अगर आप अमेंड-
 मेंट लाए होते तो बहुत अच्छा होता। सारे
 एकट में जिन तबदीलियों को आवश्यकता थी
 उनको आपकी करने के लिए बिल लाना
 चाहिये था। मुझे यही कहना था। आखिर
 मैं यही 2, 4 बातें मुझे कहनी हैं, ज्यादा मुझे
 कुछ कहना नहीं है, मैं कह चुका हूँ।

प्रिसिपल एकट में जो ये तबदीली लाना
 चाहते हैं, उसके बारे में मैं यह कहना चाहता
 हूँ कि इन जहाजों में सिर्फ पैसेंजर्स की तादाद
 का ख्याल ही न रखा जाये बल्कि पिलग्रिम्स
 और हज करने के लिये जाने वालों के अलावा
 जो और लोग स्मॉलिंग परपज के लिये हिन्दुस्तान
 से जाते और आते हैं, उनकी खास तौर से
 टिकिट के वक्त और जहाज में बैठकर जाने

के वक्त चैकिंग होनी चाहिये और पुलिस] वैरीफिकेशन होनी चाहिये । इसी तरह से बाहर से भी जो आते हैं, उनकी भी चैकिंग होनी चाहिये । इनसे स्मगलरों को डर रहेगा और चैकिंग होती है, इनकी सॉरियमनैस का भी पता चलेगा । मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस पर अच्छी तरह से गौर करें और फिर इसको तबदील करने की कोशिश करें ।

जहाज में कितने पैसेंजर जायेंगे और कितने क्रू जायेंगे, इसका सर्टिफिकेट देना होगा, इन बारे में मैं यह चाहता हूँ कि पैसेंजर शिपों में मैनिंग का कोई क्याल नहीं रखा जाता है । उसमें कितने क्रू जायेंगे या नहीं, इस तमाम बात का दारोमदार शिप के मालिक पर होता है । मैं चाहता हूँ कि इस बारे में रूज फ्रेम होना चाहिये, खास तौर पर यह कि उनमें कितने पैसेंजर होंगे और कितने क्रू जहाज को चलाकर ले जायेंगे । इनमें मैनिंग ठीक होनी चाहिये । पैसेंजरों के खाने और उनके रहने के इन्तगाम बगैरहा के बारे में भी खास तौर से ध्यान देना होगा ।

हस्पताल और मँडिकल आफिसर के बारे में खासतौर से यह देखना पड़ेगा कि हरेक जहाज के जाने के बाद डाक्टर को स्टैटमेंट सबमिट करना होगा कि उनमें कितने बीमार हुए और किम बंमारी से बीमार हुए । यह नहीं होना चाहिये कि डाक्टर ड्यूटी पर गये और कुछ नहीं किया । पैसेंजर भी चले गये और डाक्टर भी चले गये । धमी उनकी कोई जिम्मेदारी नहीं है । उनकी जिम्मेदारी होनी चाहिये कि सब बानों का स्टैटमेंट वह दें ।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि अगर इन तमाम कानूनों की खिनाफबर्जी अगर कोई मालिक, शिप-ओनर करे तो उन्हें सजा भी होनी चाहिये । किसी को 300 रुपये जुमाने होगा, किसी को कुछ यह काफी नहीं है । जहाज के मालिक करोड़पति होते हैं । उनको इस तरह के जुमाने की कोई परवाह नहीं होती है । बिरला साहब की स्टीम नैवीगेशन

कम्पनी है, वह 2, 4 और 5 सी रुपये की कुछ परवाह नहीं करते हैं । उनको सजा होनी चाहिये, पनिशमेंट मिलना चाहिये । जेल भी हों और फाइन भी । मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि वह जेल क्यों नहीं रखते, उनको इन लोगों से क्या प्रेम है । अगर 6000 रुपये भी फाइन कर दें तो ये लोग फौरन दे देंगे, मगर फिर भी गलती करते रहेंगे । मेरा कहना है कि इनके लिये जेल भी होनी चाहिये, फाइन भी रखना चाहिये ।

जनरलतौर से मैं यही कहना चाहता हूँ कि रूज फ्रेम करने चाहिये मैनिंग के लिये । ग्रामतौर से शिप में यही कम्पलेंट ज्यादा है । दुनिया भर में मैनिंग ठीक है, जहाज में कितने आदमी जायेंगे, इस बारे में विदेश की कंपनियों ने और सरकारों ने रूज बनाये हुए हैं, मगर हमारी सरकार आज तक यही कहती रही कि इसकी जरूरत नहीं है । मालिक जितना चाहेंगे इंजन में ले जायेंगे, जितना चाहेंगे डेक पर ले जायेंगे । इस के लिये रूज की जरूरत नहीं है । मालिक और यूनिवर्न की राय कर के ले जा सकते हैं, यह गलत चीज है ।

यह एक इंटरनेशनल ट्रेडिंगन है, कॅंवेगन है कि जहाज के बनते वक्त मालूम हो जाता है कि कित पर कितने आदमी काम करेंगे इसके लिये गवर्नमेंट को रूज बनाना चाहिये कि कितने आदमी ले जाने होंगे, कितने क्रू ले जाने होंगे, यह कम्पलनरी है । जहाजों के मालिक पूरे आदमी न ले कर शिप क्रू का वर्कलोड बढ़ाते हैं, जिस से क्रू को बड़ी तकलीफ और परेशानी होती है । इस लिए मैं मंत्री महोदय से यह अपील करूंगा कि पैसेंजर शिप्स के क्रू और मैनिंग के बारे में रूज बनाये जायें ।

श्री जगन्नाथ मिश्र (मधुबनी) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे यह कहते हुए बड़ी प्रसन्नता हो रही है कि इस विधेयक का प्राकृत्य और संशोधनों की संरचना बड़ी

[श्री जगन्नाथ मिश्र]

व्यापक और महत्वपूर्ण है। इस लिए सदन में इस विधेयक का समर्थन होना स्वाभाविक है और मैं भी इस का समर्थन करता हूँ।

इस विधेयक के दो मुख्य उद्देश्य हैं : 1971 के स्पेशल ट्रेड पैसेंजर शिप्स एग्जीमेंट और 1973 के प्रोटोकॉल का क्रियान्वयन करना, और इसी परिप्रेक्ष्य में इस विधेयक और इन संशोधनों पर विचार करना चाहिये।

इस विधेयक में "अनबर्थंड पैसेंजर शिप" का नाम बदल कर "स्पेशल ट्रेड पैसेंजर शिप" रख दिया गया है, जिस का हिन्दी अनुवाद है : "विशेष व्यापार यात्री पोत"। समुद्र में जीवन की सुरक्षा के लिए 1929 में एक इन्टरनेशनल कॉन्फ्रेंस हुई, जिस ने इस विषय पर एक इन्टरनेशनल कनवेंशन को स्वीकार किया। उस के बाद 1931 में शिमला में एक एग्जीमेंट हुआ, जिस में सुरक्षा के सम्बन्ध में कई नियम बनाये गये।

यह भी सोचा गया कि भारत और इस क्षेत्र के अन्य देशों के पोतों का सम्बन्ध अधिकतर रेड सी, मलक्का, स्ट्रेट्स, हांगकांग और इंडोचाइना आदि से रहता है, जहाँ समुद्र बहुत स्मूथ है, इस लिए वहाँ सेफ्टी के लो स्टैंडर्ड से भी काम चलाया जा सकता है। समय-समय पर यह सोचा जाता रहा है कि इन सुरक्षा नियमों में क्या सुधार लाया जाये और यात्रियों को क्या सुविधायें दी जायें आदि। 1960 में जो सेफ्टी कनवेंशन स्वीकार की गई, उस का क्रियान्वयन 1965 में हुआ। सेफ्टी के स्टैंडर्ड में डिसपैरिटी, विभिन्नता होने के कारण भारत को बहुत परेशानी रहती थी। इस लिए उस ने 1963 में इन्टर-गवर्नमेंटल मैरिटाइम कंसल्टेटिव आर्गनाइजेशन में इस सवाल को उठाया। 1971 का स्पेशल ट्रेड पैसेंजर शिप्स एग्जीमेंट तो 1974 में लागू हो चुका है। लेकिन 1973

के प्रोटोकॉल का अभी तक क्रियान्वयन नहीं हुआ है। इन दोनों समझौतों का मुस्तादी से और ठीक तरह से क्रियान्वयन हो, इस उद्देश्य से यह विधेयक लाया गया है।

विधेयक में जो संशोधन रखे गये हैं, उन की संरचना बिल्कुल साफ है। इस बात की व्यवस्था की गई है कि यात्रा करने से पूर्व कौन-कौन सी शर्तें पूरी करनी होंगी, जिस जहाज में यात्रा करना है, उस की क्षमता क्या होगी, अगर यात्री की मृत्यु हो जाय तो उस हालत में जो जहाज के मालिक हैं उन का क्या कर्तव्य होता है, उस के बाद जहाज पर कितने चिकित्सक हों और किस तरह से बीमारी की हालत में बीमारों की सेवा करें, अस्पताल की व्यवस्था कैसी हो, इन सारी बातों की व्यवस्था की है। फिर किस तरह के जहाज तैयार किए जायें सफर के लिए और अगर इन सारी जगहों में कहीं गलती की जाय तो उस के लिए उन को क्या दण्ड मिले इस की भी व्यवस्था उन्होंने की है और कहा है कि :

"यदि कोई मास्टर, स्वामी या अभिकर्ता धारा 255 की उपधारा (6) का उल्लंघन करेगा तो उसे दो हजार रुपये तक का जुर्माना हो सकेगा।" दूसरा इन का कहना है कि :

"यदि चिकित्सा अधिकारी और परिचारक धारा 259 की उपधारा (4) के खंड (क) के अनुसार किसी तीर्थयात्री पोत में नहीं ले जाए जाते हैं तो मास्टर, स्वामी या अभिकर्ता, धारा 259 की उपधारा (4) के खंड (क) के उल्लंघन में की गई प्रत्येक समुद्र यात्रा के लिए जुमाने से बंधनीय होगा जो तीन सौ रुपये तक का हो सकेगा।"

मैं इस में कुछ संशोधन चाहता हूँ क्यों कि यह जुर्माना बहुत कम है। कम से कम 5 हजार से कम जुर्माना पहली हालत में नहीं होना चाहिए और दूसरी हालत में 500 से कम जुर्माना नहीं होना चाहिए।

बाकी श्री. वार्ते इसमें बहुत अच्छी हैं। यात्रियों के लिए कुछ बहुत ही सुविधाजनक और धारामदायक व्यवस्थाएं आप ने की हैं।

मैंने एक जहाज को अपनी छाँटों से जाते हुए देखा, उस में क्या स्थिति मैंने देखी उस का वर्णन नहीं करूँगा तो मैं समझूँगा कि मैंने अपने कर्तव्य का पालन नहीं किया। मैं बम्बई में था और एक जहाज भक्का जाने वाला था। उस को देखा कि सुबह से वह जहाज लगा हुआ है और यात्री उस में जा रहे हैं। हम लोगों से भी आप्रह किया गया कि हम नौग जा कर देखें कि जहाज की क्या स्थिति है। यह कोई 4 बजे की बात है। मैं 4 बजे वहाँ पहुँचा था तो देखा कि उस समय उस में तनिक भी जगह नहीं रह गई थी जिस में कि कोई भी यात्री उस में और जा सके। लेकिन फिर भी यात्रियों का आना जारी था। इस के अलावा मैंने देखा कि जो यात्री भीतर थे और डेक पर थे, धूप और वर्षा से उन की रक्षा के लिए कोई प्रबन्ध नहीं था। मुझे आश्चर्य लगा कि इतनी दूर और इतने दिनों की यात्रा में कैसे वे धूप और वर्षा से अपनी रक्षा कर सकेंगे और उम को बर्दास्त करने के बाद वे बीमार क्यों नहीं हो जायेंगे? यह चिन्ता उस समय मेरे मन में जगी। तो ऐसी स्थिति भी चिन्तनीय है। मेरा आप्रह होगा कि जहाज में कितने यात्रियों को ले जाने की कैपेसिटी है यह बिल्कुल स्पष्ट होना चाहिए और कैपेसिटी के मुताबिक ही टिकट दिए जाने चाहिए। अगर यात्रियों की संख्या बहुत अधिक होती है तो दूसरा जहाज चला सकते हैं। अगर प्र.इ.वे.ट मालिक जहाज का होता है तो जो हालत बसों की होती है वही जहाज की भी होगी। जितने ज्यादा यात्री लेंगे उतनी ही आमदनी होगी, यह जो उन की प्रवृत्ति है इस प्रवृत्ति को आप कम भल ही करा दें लेकिन वह किसी न किसी रूप में बनी रहेगी मगर इस को वे छोड़ नहीं सकते हैं। इसलिए अगर किसी तरह यह संभव हो तो इस का राष्ट्रीयकरण आप कर लें और इस

का संचालन अपने हाथ में लें क्योंकि यह बहुत महत्वपूर्ण काम है और मानवता की रक्षा का काम है। अगर ऐसा आप कर सकें तो यह बहुत अच्छा होगा और यात्रियों को अधिक सुविधा और धाराम आप पहुँचा सकेंगे, ऐसा मेरा विश्वास है। प्राइवेट मालिक यह काम नहीं कर सकते हैं।

दूसरी बात—जहाज पर जो यात्रियों की मृत्यु हो जाती है तो मृत्यु हो गई, केवल इतनी रिपोर्ट ही काफी नहीं है। उस की जांच होनी चाहिए कि किस स्थिति में उस की मृत्यु हुई? क्या उस को जहाज में रहने में असुविधा मिली या चिकित्सा ठीक से नहीं हो सकी? किस कारण उस की मृत्यु हुई इस की जांच हो और अगर उसके अपने दोष से नहीं, किसी भी-अव्यवस्था या दवा आदि के कारण उस की मृत्यु हुई है तो जिस तरह और दुर्घटनाओं में दुर्घटनाग्रस्त हुए व्यक्ति के परिवार को मुआवजा देने हैं उसी तरह मेरा आप्रह होगा कि इस तरह की मृत्यु की हालत में उम के परिवार को भी मुआवजा अवश्य दिया जाय। इस की व्यवस्था इस विधेयक में नहीं है। मेरे विचार से यह बहुत ही आवश्यक है और इस विधेयक में इस के लिए व्यवस्था आनी चाहिए।

एक छोटा सुझाव और है। आप ने जो व्यवस्थाएं इस विधेयक में की हैं उन का पालन ठीक से और मुस्तैदी से हो तभी यह का-अगर हो सकेगा अन्यथा बहुत सारी बातें और नियम पास हो जाते हैं किन्तु वे काम में नहीं आते हैं और लोगों की मुसीबतें कायम रहती हैं। मैं अगर आप सच्चे हृदय से मानवता की सेवा के उद्देश से यह विधेयक लाए हैं तो आप इस के लिए भी तैयार रहें और देखें कि इन का पालन ठीक तरह से होता है या नहीं और पालन न होने पर जैसा मैंने कहा आप सख्त दण्ड उम के लिए दें।

इसके बाद मेरा निवेदन है कि जो जहाज चलने हैं उनकी व्यवस्था इतनी सुन्दर होनी

[श्री जगन्नाथ मिश्र]

चाहिए कि लोग स्वयं उनकी ओर आकर्षित हों। जितने ही अधिक लोग आकर्षित होंगे उतना ही आपको भी फायदा होगा। यदि लोगों को घाने जाने में अधिक सुविधा मिलेगी तो ज्यादा लोग आ जा सकेंगे। इसका आपको पहला फायदा तो यह होगा कि आप विदेशी मुद्रा कमा सकेंगे, दूसरे आपको सुयश मिलेगा इसलिए आप इस बात को अपने हाथ से जाने दें। इस बिल को लाकर आपने बड़ा सुन्दर काम किया है, मैं तहेदिल से इसका समर्थन करता हूँ और आपको धन्यवाद भी देता हूँ।

श्री रामाबतार शास्त्री (पटना) :
उपाध्यक्ष जी, जो विधेयक हमारे सामने है उसके सिलसिले में मैं एक दो बातें कहना चाहता हूँ। यूं मुझे पानी के जहाजों में यात्रा करने का कम अवसर मिला है इसलिए मेरी व्यक्तिगत जानकारी तो बहुत नहीं है फिर भी 1969 में जब मैं आंकलन समिति का सदस्य था तो उस समय अद्यमान जाने का अवसर मिला था और वहाँ कई द्वीपों में पानी के जहाजों से हो जाना पड़ा था—इस लिए थोड़ा सा अनुभव है। उसी अनुभव के आधार पर मैं एक दो बातें कहना चाहता हूँ। इस विधेयक में उन बातों की चर्चा भी है।

यात्री जहाजों की सुविधायें ज्यादा से ज्यादा बढ़ाई जायें यह हम सभी लोग चाहते हैं ताकि उससे देश की आमदनी बढ़े, विदेशी मुद्रा भी अधिक अर्जित हो और हमारे देश के लोग यात्रा करने के ज्यादा से ज्यादा प्रादी हों। यूं हमारे देश से हर साल काफी संख्या में मुस्लिम भाई हज करने जाते हैं और दूसरे लोग भी यात्रा करने जगह जगह जाते हैं। तो उन यात्रियों को हम विशेष रूप से सुविधायें दें ताकि वे यात्रा करने की तरफ आकर्षित हों। लोग तो इस ओर आकर्षित होंगे जब आप विशेष प से उन्हें सुविधा प्रदान करेंगे। अभी जो व्यवस्था है, खास तौर से जो जहाजों के मासिक होते हैं उनकी

मंशा और उद्देश्य ज्यादा से ज्यादा मुनाफा कमाना होता है। ज्यादा से ज्यादा उनकी आमदनी बढ़े, इसी बात को लेकर वे सारी व्यवस्था करते हैं। जब इस तरह की बात होती है तो स्वाभाविक है कि यात्रियों की सुविधा की तरफ उनका ध्यान कम जाता है। आपने बिल में इसकी चर्चा की है। मेरा निवेदन होगा, जिन बातों की आप चर्चा कर रहे हैं, उसमें एक तो जो जहाज हों वे अच्छे होने चाहिए। अभी ऐसा होता है कि बहुत से जहाज, जिनकी ओर जगह आवश्यकता नहीं रह आती है उनको आप वहाँ भेज देते हैं जिनकी स्थिति स्वयं ही ठीक नहीं होती है। तो जहाज अच्छे होने चाहिये ताकि यात्रि ज्यादा आकर्षित हों। उनमें खाने-पीने की व्यवस्था भी ठीक रहे। उनकी सेवा शुभ्रु, चिकित्सा की व्यवस्था भी ठीक रहे। अभी आपने जो चिकित्सा की बात कही है उसमें जिस जहाज में एक हजार तक यात्री यात्रा करेंगे उसमें एक चिकित्सा पदाधिकारी रहेगा और जिन जहाज में एक हजार से अधिक यात्री यात्रा करेंगे उसमें दो चिकित्सा पदाधिकारी हो सकते हैं। एक हजार आदमी कम नहीं होते। यदि एक चिकित्सा पदाधिकारी रहेगा यानी एक डाक्टर तो वह कितने लोगों की देख-भाल कर सकेगा? जहाँ ज्यादा भोड़ इकट्ठी रहती है वहाँ पर स्वास्थ्य का खतरा भी अधिक रहता है। तो ऐसी जगह व्यवस्था व्यापक होनी चाहिए। आपने एक हजार यात्रियों तक एक और एक हजार से अधिक यात्रियों के लिए दो डाक्टरों की व्यवस्था की है, मेरा निवेदन है इनको बढ़ाया जाना चाहिए। यह व्यवस्था बहुत कम है। आप अधिक डाक्टरों की व्यवस्था करें ताकि बीमार पड़ने वाले यात्रियों की ठीक प्रकार से सेवा शुभ्रुवा की जा सके और उन्हें उचित चिकित्सा उपलब्ध कराई जा सके। साथ ही दवा दारू का बन्दीबस्त भी ठीक होना चाहिए। आज हम जानते हैं हमारे देश में बहुत जगह डाक्टर और अस्पताल है लेकिन वहाँ जब हम जाते हैं तो बहुत जगह दवा नहीं मिलती है। इतना ही नहीं, यात्री जहाजों में ऐस

न हो कि यात्रा करने निकले, लेकिन डाक्टरों की व्यवस्था ठीक नहीं है, डाक्टर तो हैं लेकिन दवा नहीं है, दवा है, लेकिन परिचारक या परिचारिका नहीं है—इस तमाम बातों की तरफ विशेष रूप से ध्यान देना होगा। यद्यपि इस बिल में आप ने इन बातों की चर्चा तो की है, लेकिन मैं फिर भी इन पर जोर डाल रहा हूँ ताकि ये व्यवस्थायें ठीक रहें।

आप ने इस बिल में 48 घण्टे और 72 घण्टे की चर्चा की है, लेकिन फिर भी जहाज के मालिक ज्यादा पैसा कमाने के लिये ऐसा न करने पायें कि जितनी कैपेसिटी है, जितने लोग ले जा सकते हैं, उस से ज्यादा भर लें। जिस से रात में विश्राम की उचित व्यवस्था न हो सके, लोग ठीक से विश्राम न कर सकें, इस तरफ आप को ध्यान देना चाहिए।

सुरक्षा की तरफ भी आप को विशेष ध्यान देना होगा। हम सब जगह सुरक्षा की बात करते हैं, लेकिन जितना ध्यान इस की तरफ जाना चाहिये, उतना नहीं जाता है। आप ने इस में यह चर्चा आवश्यक की है कि अगर कोई जहाज मालिक या मास्टर या दूसरे कर्मचारी इस मामले में ठीक ध्यान न दें, कोई गलत काम करें, जिस से यात्रियों को नुकसान पहुंचे, तो उन के लिये आप न केवल दंडनी सजा का प्रावधान किया है कि उन पर जुर्माना किया जा सकता है। केवल जुर्माने की सजा रखने से वह गलती रूक नहीं गयेगी, इस के लिये ज्यादा सख्ती बरतनी चाहिये, तभी वे यात्रियों के प्रति सहानुभूति दिखाना सकेंगे। इस लिये इस में कुछ सजा की व्यवस्था जरूर होनी चाहिये, जुर्माना कर के छोड़ देना पर्याप्त नहीं है।

मेरी जानकारी है कि नेशनल शिपिंग बोर्ड ने कुछ सिफारिश की थीं कि जहाजरानी के सम्बन्ध में कुछ व्यापक कानून लाये जाने चाहिये, जिस में इन्लैंड वाटर ट्रांसपोर्ट को भी शामिल किया जाय तथा अन्य सभी मामलों को शामिल किया जाए। आप के पुराने

कानून बहुत पुराने हो गये हैं, उन में परिवर्तन की बहुत गुंजाइश है। आप जो भ्रमण भ्रमण पीसमील तरीके से कानून ला रहे हैं, इस से जो आप का उद्देश्य है, आप उसे हासिल नहीं कर सकेंगे। मेरी जानकारी है कि नेशनल शिपिंग बोर्ड ने कोई रिपोर्ट आपके सामने पेश की है मैं नहीं समझ पा रहा हूँ कि सरकार उन सिफारिशों को दृष्टि में रखते हुए कोई व्यापक कानून क्यों नहीं ला रही है। आज इन्लैंड वाटर ट्रांसपोर्ट को डेवलपमेंट करने की बहुत आवश्यकता है। ऐसी आवाज भी लगाई जा रही है कि इस को बन्द कर देना चाहिये क्योंकि इस में घाटा होता है, हम रेल या दूसरे ट्रांसपोर्ट सिस्टम से कम्पीट नहीं कर पा रहे हैं, ज्यादा माल नहीं ढो पाते हैं, ढोने की दर भी महंगी पड़ती है। लेकिन मैं ऐसा समझता हूँ कि सही तरीके से इस को विकसित किया जाय तो इस में कागयावी मिल सकती है, इस के द्वारा बेकारी की समस्या हल होगी और सरकार की आमदनी बढ़ेगी, लोगों का समाधान भी जल्दी पहुंच सकेगा। इस लिये मैंने आप से अनुरोध किया है कि आप कोई व्यापक बिल लाइये ताकि उस में इन्लैंड वाटर ट्रांसपोर्ट, उन के कर्मचारियों की समस्यायें, यात्री जहाजों की समस्यायें तथा उन के कर्मचारियों की समस्यायें हल हो सकें। इन सब पर व्यापक दृष्टिकोण से विचार कर के व्यापक बिल लाना चाहिये।

इन शब्दों के साथ मैं समझता हूँ कि यह बिल जिसे आप यहां लाये हैं, ठीक है लेकिन जिन कमियों की ओर हम लोगों ने इशारा किया है, उन की तरफ सरकार का ध्यान जाना चाहिये ताकि यात्री जहाजों के द्वारा यात्रा के लिये ज्यादा से ज्यादा आकर्षित हों और उस से सरकार की आय भी बढ़े।

SHRI B. V. NAIR (Kanara) : I welcome this non-controversial Bill.

'There is a provision in clause (3) that 'pilgrimage' means 'pilgrimage to any holy place in the Hedjaz or to any other place

[Shri B. V. Naik]

declared by the Central Government to be a place of pilgrimage by notification in the Official Gazette.' Will the hon Minister kindly enlighten us what other places are indicated because by traditions and justifiable compulsions of religion our Muslim brethren in this country want to find fulfilment by going on Haj ?

There is a very large proportion of Catholics in our country. I think to cater their needs is within the capacity of the Indian Merchant Shipping and the fleet including the Mughal Lines—a principal line concerned doing at present this pilgrimage oceanic hij. I am not very sure about the statistics, but the Christian population will be in millions. The proportion will be 1/5th or 1/10th and the number will be in the neighbourhood of 1 crore. A sizeable number of people would like to visit Vatican when there is Pope's audience or are other religious functions. That aspect may please be looked into. At present the Christian Catholic friends in particular have been denied that facility. I hope the Government issues a notification to take care of the justifiable aspirations of our Christian friends.

There is a provision regarding the space. Of course, I haven't given an amendment. The space provided for each passenger is 0.37 sq. metres. We did not have a good opportunity to travel on these passenger ships. The space seems to me to be woefully lacking. I do not know whether it is due to cost or some other expenses. This is not being handled by the Shipping Corporation of India but by its subsidiary. Is it not possible to increase this space ? It may not be possible to just double it, but the space of 0.37 sq. metres per passenger, which is hardly 3' x 6', may please be increased. Is it not possible to do so ? This may please be done by making certain changes in the fares.

One of the major problems, though I do not know whether it falls into the cate-

gory of special passenger ships, is that on the West Coast traditionally a highly populated area, from Cochin to Bombay—transactions were being made with the help of ships. Now because of the local conditions and more particularly due to the local pressures the Shipping Ministry has concentrated to the passenger ships on the West Coast to ply from Bombay upto Goa. That takes care of hardly half the passengers. Bombay to Goa is well taken care of by rail and road transport facilities. The worst affected areas are in the Indian Peninsula, south of Goa, where there is no direct rail connection and it takes the longest time from Delhi to Mangalore, virtually about 84 hours for reaching the destination. I think without looking into the cost, the whole of the west coast may be serviced for a longer duration. In the summer season, people invariably go back to their respective homes. Though it is not a pilgrimage, it is not motivated by any religion, but they go back to their villages with a spirit of national integration, with a feeling of give and take. I suggest that efforts in this regard may be made by the hon. Minister.

Thanks to the efforts made by some distinguished Members from the opposition. It has been noticeable now from Bombay to Goa only.

At least now when we are in a position to raise our voice for the hearing of the Minister, I do hope that this will be extended by a few hundred miles down south and that the dire necessities of the travelling public of that area will be looked into. I support the Bill.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI H. M. TRIVEDI) :
Sir, I am thankful to the hon Members who have participated in the Debate. I will just touch upon the few points which have been raised.

Mr. Mohd Ismail referred to and I think Mr. Ramavatar Shastri also referred to the overall amendment of the Merchant Shipping Act.

As I explained in my preliminary statement, this Bill is mainly confined to amendments which became necessary to the Merchant Shipping Act in order that we may be able to implement the two international conventions which have come into being at our own instance.

Therefore, any overall amendment of the Merchant Shipping Act is not being attempted. In fact, it is a separate subject altogether.

There was a point made that owners will be inclined to carry more passengers than are in fact certified. I would like to say that this Bill itself provides that the shipowner will have to carry a certificate showing the total number of passengers which the ship is entitled to carry.

Secondly, there is also an independent agency of Government, namely, the Principal Officer, Merchantile Marine Department, who is not connected with the owners, who in fact has got the authority to check the number of passengers on board the ship. If there is any violation or if the number of passengers on board the ship is in fact larger than what the ship is certified to carry there is penalty provided for that. I don't think that except in rare cases where you have two ways—in air travel—you have this sometimes,—there is any danger of a larger number of passengers being carried than what the ship is entitled to carry.

Then references were made about smugglers travelling as passengers on His Majesty's ships. If a smuggler chooses to travel as a pilgrim I do not think it is necessary to discontinue the passenger service. But I may assure the hon. Member that there is checking at both ends, by customs and other authorities, when he gets into the ship and when he lands, etc. Therefore, such a thing is not likely to arise.

References were made to Medical Officer. This Bill has provided for one Medical Officer for every thousand passengers and two if this number exceeds one thousand.

These are short sea voyages, not very long distance voyages. In other words, the kind of ailment one comes across on shore may also be the kind of ailment he may come across in the ship also. These are relatively short sea voyages and therefore it is not necessary to keep a large number of doctors.

References were made to inland services. For inland services we have a totally separate statute, the Inland Steam Vessels Act. This provides for certificates from ship owners about the number of passengers carried.

I would like to inform Mr. Shastri that implementation of these international conventions would in fact mean that the facilities which ought to be made available to pilgrims are in fact made available in a regular manner. I would like to stress this fact. It is at our instance that we were able to move the international organisation to adopt an agreement which updated safety standards. We also insisted upon separate protocol defining the kind of space which will be regarded as passenger spaces which will be described in the protocol.

Therefore, in fact, the implementation of this will regularise the kind of spaces which should be made available to passengers.

Shri Naik referred to clause (3)—what are the other places of pilgrimage which are being talked of? At present, none. But, I would like to explain to Mr. Naik that the definition of pilgrimage in this clause is intended to be widened only with this purpose that if any sea-borne traffic to any other destination does develop, then subsequently, it would not be necessary to amend this Act in order that the provisions of this Act would also apply to a ship carrying passengers in any such pilgrim traffic. This is the purpose. In fact, we are widening it with the very idea of maintaining the secular concept so that it does apply to all thereby avoiding necessity to amend the Act. Presently we

[Shri H. M. Trivedi]

have not got any pilgrimage traffic in view which will necessarily come under the purview of the Act.

You referred to the possibility of Christians travelling to Rome. There, I would like to explain that, as a matter of fact, these amendments relate only to ships carrying berth passengers in ships which were previously called unberth, passenger ships. They are now called the special trade passenger ships. In other words, the type of vessels which will be needed for carrying passengers to Rome or rather Italy is a totally different type of vessel to which these provisions cannot obviously apply.

Mr. Naik has also an amendment. I may, with your permission, reply to that amendment. I would like to explain to Shri Naik that section 263 of the Existing Act deals with bunks to be provided for pilgrims in a very brief manner. It does not prescribe airing space to be provided for passengers. Section 263 of the existing Act is proposed to be omitted. Sections 261(a) and 261(b) and (c) which are now being inserted in accordance with the provisions of the agreement and the Protocol are to take care of the provisions of the Protocol itself.

Now, rule 13 of the Rules which are annexed to the International Protocol prescribe in detail the space fitted with berth. Clause 4 of this Rule is regarding the airing space of not less than 0.37 sq. meters for each passenger on the upper and lower and in between these decks which shall be provided on the weather days.

In other words, it will be obvious that the proviso to Sec. 261(c) to which you have proposed an amendment is based on the provisions of the 1973 Protocol which we are in fact intending to implement after this Bill becomes an Act.

Therefore, it is an International Protocol which has been agreed to and for us,

it would be impossible to effect a unilateral amendment to an International Protocol because there would be other countries also complying with it. Therefore, I would request the hon. Member to withdraw the amendment.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question of withdrawal does not arise.

SHRI B.V. NAIK : Does this 0.37 sq. meter, from the common man, layman's point of view, not seem to be *prima facie* mootly inadequate? Or is it, in the view of the hon. Minister, considered adequate? Is it international in character and so is it good? And is it adequate?

SHRI H.M. TRIVEDI : Whether it is adequate or not is a matter of opinion.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That the Bill further to amend the Merchant Shipping Act, 1958, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now we take up clause by clause consideration. Clauses 2 to 13.

The question is :

"That Clauses 2 to 13 stand part of the Bill".

The motion was adopted.

Clauses 2 to 13 were added to the Bill.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now Clause 14. Mr. Naik, do you want to move your amendment?

SHRI B.V. NAIK : I am not moving my amendment.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That Clauses 14 to 26, Clause 1, the Enacting Formula and the Title stand part of the Bill".

The motion was adopted.

Clauses 14 to 26, Clause (1), the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI H.M. TRIVEDI : Sir, I beg to move :

"That the Bill be passed".

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That the Bill be passed".

The motion was adopted.

14.45 hrs.

PHARMACY (AMFNDMENT BILL)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEALTH AND FAMILY PLANNING (CHOWDHURY RAM SEWAK) : Mr. Deputy-Speaker. Sir, I beg to move* :

"That the Bill further to amend the Pharmacy Act, 1948, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

Before the hon'ble Members participate in the discussion and put up their suggestions, I would like to say a few words.

The Pharmacy Act which regulates the profession and practice of pharmacy was enacted in 1948 and has been amended only once in 1959. The object of this Act is to regulate the profession of pharmacy and the Act provides for constitution of Central and State Pharmacy Councils for this purpose. Since the Act was last amended in 1959 several developments have taken place necessitating changes in the Act. The Government have, therefore, come forward with the Pharmacy Amendment Bill which is now before the House, after having been passed by the Rajya Sabha on 12th May, 1976.

The reasons for a coming forward with this Bill have been outlined in the Statement of Object and Reasons which are appended to this Bill. However, I would

briefly spell out some of the important changes proposed in the Bill.

One important provision made in this Bill relates to the facility being provided for persons who have migrated from Bangla Desh and repatriates from Burma, Ceylon and Uganda who were engaged in the profession of pharmacy in those countries, to be registered as pharmacists in this country. This provisions would enable such persons to earn their livelihood in India and thereby remove a genuine hardship faced by them at present.

Under the Drugs and Cosmetics Ruls a large number of persons have been approved as "qualified persons" for the purposes of dispensing and compounding of medicines. This system of granting approval has been discontinued since December, 1969. It is, however, necessary that such persons who are already employed in chemists' shops should be registered under the Pharmacy Act and the Pharmacy Amendment Bill contains a provision for registering such persons.

Section 42 of the Pharmacy Act empowers the State Government to appoint a date from which un-registered persons shall be prohibited from dispensing medicines in those States. Although this Act has been in force for 27 years, only 3 States and the Union Territory of Delhi have taken action in this regard. A provision has, therefore, been made in the Bill that Section 42 shall automatically come into force in a State on the expiry of 5-years from the commencement of the Pharmacy (Amendment) Act, 1976 if the Government of the concerned States fail to exercise the powers conferred on them by Section 42. This provision would go along way in ensuring that the dispensing and compounding of drugs is done only by registered pharmacists.

*Moved with the recommendation of the President.