सप्तदश माला, खंड 6, अंक 12

मंगलवार, 3 दिसम्बर, 2019

12 अग्रहायण, 1941 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद

(हिन्दी संस्करण)

दूसरा सत्र
(सत्रहवीं लोक सभा)

सत्यमेव जयते

(खंड 6 में अंक 11 से 20 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

सम्पादक मंडल

उत्पल कुमार सिंह
महासचिव
लोक सभा

ममता केमवाल
संयुक्त सचिव

अमर सिंह
निदेशक

इंदु बक्शी
संयुक्त निदेशक

उमा कालरा
संपादक

© 2019 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा सचिवालय की पूर्व स्वीकृति के बिना किसी भी सामग्री की न तो नकल की जाए और न ही पुन: प्रतिलिपि तैयार की जाए, साथ ही उसका वितरण, पुन: प्रकाशन, डाउनलोड, प्रदर्शन तथा किसी अन्य कार्य के लिए इस्तेमाल अथवा किसी अन्य रूप या साधन द्वारा प्रेषण न किया जाए, यह प्रतिबंध केवल इलेक्ट्रॉनिक, मैकेनिकल, फोटोप्रति, रिकॉर्डिंग आदि तक ही सीमित नहीं है। तथापि, इस सामग्री का केवल निजी, गैर-वाणिज्यिक प्रयोग हेतु प्रदर्शन, नकल और वितरण किया जा सकता है बशर्ते कि सामग्री में किसी प्रकार का परिवर्तन न किया जाए और सभी प्रतिलिप्यधिकार (कॉपीराइट) तथा सामग्री में अंतर्विष्ट अन्य स्वामित्व संबंधी सूचनाएं सुरक्षित रहें।

लोक सभा वाद-विवाद के हिन्दी संस्करण का अनुवाद कृत्रिम मेधा (Artificial Intelligence**) आधारित सॉफ्टवेयर एप्लीकेशन की सहायता से किया गया है और सटीक अनुवाद उपलब्ध कराने के लिए यथोचित प्रयास किए गए हैं। तथापि,** हिन्दी संस्करण में सम्मिलित मूल हिन्दी कार्यवाही ही प्रामाणिक मानी जाएगी। इसमें सम्मिलित मूलतः: अंग्रेजी और अन्य भाषाओं में दिए गए भाषणों का हिन्दी अनुवाद प्रामाणिक नहीं माना जाएगा। पूर्ण प्रामाणिक संस्करण के लिए कृपया लोक सभा वाद-विवाद का मूल संस्करण देखें।

विषय-सूची

सप्तदश माला, खंड 6, दूसरा सत्र, 2019 / 1941 (शक)

अंक 12, मंगलवार, 3 दिसंबर, 2019 / 12 अग्रहायण, 1941 (शक)

विषय	**पृष्ठ संख्या**
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या 201 से 207 और 219	13-43
प्रश्नों के लिखित उत्तर	44
तारांकित प्रश्न संख्या 208 से 218 और 220	
अतारांकित प्रश्न संख्या 2301 से 2530	

* किसी सदस्य के नाम पर अंकित + चिह्न इस बात का द्योतक है कि उस प्रश्न को सभा में उस सदस्य ने ही पूछा था।

सभा पटल पर रखे गए पत्र 45-65

कृषि संबंधी स्थायी समिति

(एक) पहले से चौथा प्रतिवेदन 66

(दो) विवरण 67

रेल संबंधी स्थायी समिति

पहला प्रतिवेदन 67

मंत्री द्वारा वक्तव्य

ग्रामीण विकास विभाग, ग्रामीण विकास मंत्रालय से संबंधित प्रधानमंत्री आवास योजना-ग्रामीण पीएमएवाई(जी), पूर्व में इंदिरा आवास योजना (आईएवाई)(2015-16) के संबंध में ग्रामीण विकास संबंधी स्थायी समिति के 26वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति

साध्वी निरंजन ज्योति 68

कार्य मंत्रणा समिति के दसवें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव 69

सदस्यों द्वारा निवेदन

(एक) पंजाब के मुख्यमंत्री की हत्या में शामिल कैदी के मृत्युदंड को कथित रूप से कम करते हुए उम्रकैद में बदले जाने के बारे में 23

(दो) दादरा और नागर हवेली की जनजातियों को पीडीएस के अंतर्गत खाद्य मदों की आपूर्ति किए जाने की आवश्यकता 78-79

नियम 377 के अधीन मामले 115-141

(एक) गुजरात में राजकोट और पोरबंदर के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग पर भादर नदी पर पुल की मरम्मत और पुनर्निर्माण किए जाने के बारे में

श्री रमेशभाई एल. धडुक 116

(दो) राजस्थान के सीकर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में गाय की स्वदेशी नस्लों के लिए प्रजनन केंद्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता

श्री सुमेधानन्द सरस्वती 117

(तीन) अनुसूचित जातियों हेतु वी.सी. फंड की स्थापना किए जाने के बारे में

डॉ. (प्रो.) किरिट प्रेमजीभाई सोलंकी 118

(चार) संबलपुरी साड़ी को जी.आई. टैग प्रदान किए जाने के बारे में

श्री नितेश गंगा देब 119

(पाँच) दिल्ली-लखनऊ-गोरखपुर-बरौनी और लखनऊ-गोरखपुर-वाराणसी सेक्शन पर राजधानी एक्सप्रेस/वंदे भारत/शताब्दी ट्रेन चलाए जाने की आवश्यकता

श्री रविन्दर कुशवाहा 120

(छह) गुजरात में बहुचरा जी से पाटन रेलवे लाइन के आमान परिवर्तन के कार्य को तेजी से पूरा किए जाने की आवश्यकता

श्रीमती शारदा अनिल पटेल 121

(सात) धौलपुर-सरमथुरा-करौली-गंगापुर सिटी रेल परियोजना के लिए पर्याप्त मात्रा में धनराशि का आवंटन करके इस परियोजना का निर्माण कार्य शुरू किये जाने की आवश्यकता

डॉ. मनोज राजोरिया 122

(आठ) गुजरात में स्थित कच्छ से दिल्ली के लिए एक नई रेल सेवा शुरू किये जाने की आवश्यकता

श्री विनोद लखमशी चावड़ा 123

(नौ) उत्तर प्रदेश के मिश्रिख संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में गंगा नदी के तट पर 'नानामऊ घाट' का सौंदर्यीकरण किए जाने की आवश्यकता

श्री अशोक कुमार रावत 124

(दस) किसानों के बैंक ऋण माफ करने और बिजली के बकाया बिलों की राशि का भुगतान करने के लिए मध्य प्रदेश सरकार से अनुरोध किए जाने की आवश्यकता

श्री जनार्दन मिश्र 125

(ग्यारह) मध्य प्रदेश में सीधी और सिंगरौली के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 39 के निर्माण कार्य में तेजी लाए जाने की आवश्यकता

श्रीमती रीती पाठक 126

(बारह) हरियाणा की 'जल ही जीवन है' योजना का समर्थन किये जाने की आवश्यकता

श्री बृजेन्द्र सिंह 127

(तेरह) मध्य प्रदेश के बैतूल संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में स्थित ऐतिहासिक किलों को पर्यटक स्थल के रूप में संरक्षित और विकसित किए जाने की आवश्यकता

श्री दुर्गा दास उइके 128

(चौदह) पंजाब में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित किए जाने के बारे में

श्री गुरजीत सिंह औजला 129

(पंद्रह) ओडिशा के जनजातीय नेता को भारत रत्न प्रदान किये जाने के बारे में

श्री सप्तगिरी शंकर उलाका 130

(सोलह) तेलंगाना में मूसी नदी को प्रदूषण मुक्त किए जाने की आवश्यकता

श्री कोमती रेड्डी वेंकट रेड्डी 131-132

(सत्रह) चेन्नई मेट्रो रेल परियोजनाओं के फेस-2 की डीपीआर को अनुमति प्रदान किए जाने के बारे में

डॉ. टी. सुमति (ए.) तामिझाची थंगापंडियन 133-134

(अठारह) पोलावरम परियोजना हेतु निधियों के बारे में

श्री रघु राम कृष्ण राजू 135

(उन्नीस) एमटीएनएल के सेवानिवृत्त कर्मचारियों को ऑनलाइन जीवन प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने की सुविधा प्रदान किए जाने की आवश्यकता

श्री राहुल रमेश शेवाले 136

(बीस) अनेक उपकरों को लगाए जाने के बारे में

श्री अनुभव मोहंती 137

(इक्कीस) ईपीएस-95 स्कीम के अंतर्गत न्यूनतम पेंशन निर्धारित किए जाने के बारे में

श्री पी. आर. नटराजन 138-139

(बाईस) निर्माण कार्य में लगे कामगारों को मुआवजा दिए जाने के बारे में।

श्री जयदेव गल्ला 140

(तेईस) दादरा नगर हवेली और दमन व दीव में सरकारी विभागों में कार्यरत अस्थायी कर्मचारियों को स्थायी कर्मचारियों के समान वेतन दिए जाने की आवश्यकता

श्री मोहनभाई संजीभाई देलकर 141

पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 142-267

विचार किए जाने के लिए प्रस्ताव 142

श्री मनसुख एल. मांडविया 142-144, 228-236

श्री हैबी ईडन 144-149,

डॉ. भारतीबेन डी. श्याल 150-155

श्रीमती प्रतिमा मण्डल 156-159

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे 160-162

प्रो. अच्युतानंद सामंत 163-165

श्रीमती सुप्रिया सदानंद सुले 166-170

श्री कौशलेन्द्र कुमार 171-172

श्री तालारी रंगैय्या 173-174

श्री कोथा प्रभाकर रेड्डी 175

कुंवर दानिश अली 176-178

एडवोकेट डीन कुरियाकोस 179-181

श्रीमती पूनमबेन माडम 182-189

श्री अरविंद सावंत 190-193

श्रीमती शर्मिष्ठा सेठी 194-195

डॉ. कलानिधि वीरास्वामी	196-198
श्री मनोज कोटक	199-201
श्री एस. वेंकटेशन	202-203
श्री राम मोहन नायडू किंजरापु	204-206
श्री हनुमान बेनीवाल	207-209
श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन	210-213
श्री जगदम्बिका पाल	214-218
श्री रितेश पाण्डेय	219
डॉ. (प्रो.) किरिट प्रेमजीभाई सोलंकी	220-222
श्री अधीर रंजन चौधरी	223-226
खंड 2 से 46 और 1	246-263
पारित किए जाने के लिए प्रस्ताव	263

लोक सभा के पदाधिकारी

अध्यक्ष

श्री ओम बिरला

सभापति तालिका

श्रीमती रमा देवी

डॉ. (प्रो.) किरिट प्रेमजीभाई सोलंकी

श्री राजेन्द्र अग्रवाल

श्रीमती मीनाक्षी लेखी

श्री कोडिकुन्नील सुरेश

श्री ए. राजा

श्री पी.वी. मिधुन रेड्डी

श्री भर्तृहरि महताब

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन

डॉ. काकोली घोष दस्तीदार

महासचिव

श्रीमती स्नेहलता श्रीवास्तव

लोक सभा वाद-विवाद

लोक सभा

<u>मंगलवार, 3 दिसंबर, 2019 / 12 अग्रहायण, 1941 (शक)</u>

लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई।

[माननीय अध्यक्ष *पीठासीन हुए*]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर*

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष: अब प्रश्न काल, श्री गणेश सिंह

प्रश्न संख्या 201.

(प्रश्न 201)

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

माननीय अध्यक्ष: मैं प्रश्न काल के बाद व्यवस्था दूंगा।

... (व्यवधान)

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

... (व्यवधान)

श्री गणेश सिंह: मैं भारत के यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उनके कुशल नेतृत्व में एक राष्ट्र, एक संविधान और एक राष्ट्र- एक राशन कार्ड के समान ही, एक राष्ट्र-एक मानक

---

* **प्रश्नों और उनके उत्तरों के लिए ग्रंथालय में रखी गई वाद-विवाद के हिन्दी संस्करण की मास्टर-प्रति का संदर्भ लें। प्रश्नों और उनके उत्तरों के संबंध में अधिक जानकारी हेतु आप इस लिंक पर जाएं।** https://sansad.in/ls/hi/questions/questions-and-answers

इस लिंक के खुलने के बाद लोक सभा का चयन करें, फिर सत्र का चयन करें तत्पश्चात फिल्टर में जाकर वाद-विवाद की तारीख का चयन करने के पश्चात् इसे लागू करें।

को भी कार्य योजना में शामिल किया गया है और यह जिम्मेदारी बीआईएस, 2018 को उसके उपबंधों के तहत दी गई है। ... (व्यवधान)

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

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

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आप प्रश्न पूछिए।

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

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी।

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

उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री रामविलास पासवान): अध्यक्ष जी, हमारा जो मिशन है - 'वन नेशन-वन कार्ड,' वन कार्ड का मतलब है वन राशन कार्ड। इसका सबसे बड़ा फायदा यह होगा कि कोई भी मजदूर या गरीब आदमी यदि किसी एक राज्य से दूसरे राज्य में चला जाता है तो वहां भी उसे वह सुविधा मिल जाएगी। इसके लिए सबसे बड़ी जरूरी चीज है राशन कार्ड को आधार कार्ड से जोड़ना और 'पॉस' मशीन होना। 'पॉस' मशीन अभी तक 14 राज्यों में चालू हो चुकी है। हमें उम्मीद है कि

20 राज्य इस महीने तक हो जाएंगे। इन बीस राज्यों में यदि लोग एक राज्य से दूसरे राज्य में जाएंगे, उनको उसी कार्ड के ऊपर राशन मिल जाएगा। अभी तक तेलंगाना, आन्ध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, गुजरात आदि राज्यों में यह हो गया है, लेकिन हमारा लक्ष्य है कि सभी राज्यों में 100 प्रतिशत 'पॉस' मशीनें लगवाकर, एक जून से पूरे देश में 'वन नेशन-वन कार्ड' शुरू हो जाएगा।

श्री गणेश सिंह : माननीय अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने वैसे लिखित में बहुत विस्तार में उत्तर दिया है। वर्ष 2015 से 2018 के बीच में कुल 1.99 करोड़ राशन कार्ड्स रद्द किए गए, जिनमें से सर्वाधिक पश्चिम बंगाल में 66 लाख 13 हजार 961 फर्जी कार्ड्स रद्द किए गए। इसी तरह से दिल्ली प्रदेश में भी 64 हजार 90 राशन कार्ड्स नकली पाए गए, उनको भी रद्द किया गया। मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूं कि एक राष्ट्र-एक मानक नहीं होने के कारण इंसपेक्टर राज को बढ़ावा मिल रहा है और देश के उपभोक्ताओं को गुणवत्तापूर्ण उत्पाद नहीं मिल पा रहे हैं। बाजार में गैर-मानक चिकित्सा उपकरणों का उपयोग हो रहा है, जिससे गरीबों के जीवन के साथ खिलवाड़ हो रहा है। इसी तरह दिव्यांगों के लिए जो कृत्रिम उपकरण बनाए जाते हैं, वे चीन से आयात हो रहे हैं। मोटरीकृत ट्राइसाइकिल की बैटरी में लगातार शिकायतें प्राप्त हुई हैं। बड़ी संख्या में गाड़ियां खड़ी हो चुकी हैं। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या ऐसी कम्पनियों के खिलाफ कोई कार्रवाई करेंगे?

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

कहा है कि जो इंटरनेशनल स्टैंडर्ड है, उसी के मुताबिक होना चाहिए। हम लोग वर्ष 2022 तक 'वन नेशन वन स्टैंडर्ड' शुरू कर देंगे।

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

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

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

आग्रह करते हैं कि 100 प्रतिशत जल्द से जल्द कर लें, जिससे कि हमारा 'वन नेशन वन कार्ड' का जो सिद्धांत है, वह लागू हो सके।

[अनुवाद]

श्री कल्याण बनर्जी: महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि मंत्री जी ने कहा कि राष्ट्रीय आहार सुरक्षा अधिनियम, 2013 की प्रस्तावना से पहले, सभी को सब्सिडी वाला राशन प्राप्त करने का अधिकार था। 2013 अधिनियम आने के बाद, तस्वीर में बदलाव आया है। केवल बी.पी.एल. परिवारों को सब्सिडी वाला राशन मिलता है। आवश्यक वस्तु अधिनियम के प्रावधानों के तहत राज्य सरकारों को भी अधीनस्थ विधान बनाने के अधिकार दिए गए हैं। 2013 अधिनियम के प्रवर्तन के बाद से, बड़ी संख्या में नागरिक सब्सिडी वाले राशन से वंचित हो गए हैं। पश्चिम बंगाल राज्य नियंत्रण आदेश लेकर आया है। नियंत्रण आदेश के अंतर्गत संशोधन किए गए हैं। राशन कार्ड दो प्रकार के होते हैं। एक राशन कार्ड गरीब लोगों को सब्सिडी वाला राशन देने के लिए होता है। अन्य प्रकार राज्य सरकार द्वारा सब्सिडी वाला राशन देने के लिए होता है। तो, दो चीजें हैं। जब केंद्र सरकार सब्सिडी देती है, तो यह इस कार्य-क्षेत्र परिधि में आता है। लेकिन अगर राज्य सरकार मध्यम वर्ग के लोगों को सब्सिडी वाला राशन देना चाहती है, तो इसे कैसे लागू किया जा सकता है? आप कैसे कह सकते हैं, 'एक राष्ट्र, एक राशन कार्ड? अगर राज्य लोगों को लाभ देना चाहता है, तो आप इसे कैसे वंचित कर सकते हैं? पश्चिम बंगाल के माननीय खाद्य मंत्री द्वारा माननीय मंत्री को लिखे गए अंतिम पत्र में उल्लेख किया गया था कि फसलों की आपूर्ति के लिए लगभग 3,000 करोड़ रुपये बकाया हैं। इसके लिए क्या उत्तर हैं?

[हिन्दी]

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

और एक अंत्योदय के लिए होता था। बीपीएल वालों को यह चार रुपये कुछ पैसे दिए जाते थे, एपीएल वालों को यह छ: रुपये दिए जाते थे। अभी जो राशन दिया जाता है, वह सभी लोगों की राय से बना था, उसमें नीति आयोग ने तय किया था कि 75 प्रतिशत ग्रामीण इलाकों में और 50 प्रतिशत शहरी इलाकों में दो रुपये प्रति किलोग्राम गेहूं और तीन रुपये प्रति किलोग्राम चावल दिया जाएगा। हम करीब 20 रुपये प्रति किलोग्राम गेहूं खरीदते हैं और 30 रुपये प्रति किलोग्राम चावल खरीदते हैं, लेकिन हम दो रुपये प्रति किलोग्राम गेहूं देते हैं और तीन रुपये प्रति किलोग्राम चावल देते हैं। उसमें बेनिफिशरीज कौन होंगे, यह हम तय नहीं करते हैं, वह राज्य सरकारें तय करती हैं। इसके अलावा जो राज्य सब्सिडी देना चाहें, तमिलनाडु में सभी को यह फ्री में मिलता था। पश्चिम बंगाल में बहुत सारे और भी सामान दिए जाते हैं। अलग-अलग राज्य में यह अलग-अलग है। कहीं एक रुपये प्रति किलोग्राम दिया जाता है, लेकिन सरकार के तरफ से हमारा नियम है कि दो रुपये प्रति किलोग्राम गेहूं और तीन रुपये प्रति किलोग्राम चावल। सदन को यह जान कर खुशी होगी कि पहले भी हम मंत्री थे, यही छठा साल चल रहा है। [हिन्दी] नेशनल फूड सिक्योरिटी एक्ट में कहा गया था कि तीन सालों में इसके मूल्य में परिवर्तन किया जाएगा, लेकिन गरीबों के हित को देख कर अभी तक हमने इसमें एक भी परिवर्तन नहीं किया है।... (व्यवधान)

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

(प्रश्न संख्या 202)

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

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

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

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

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

उसमें एक प्रश्न और था।

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

माननीय अध्यक्ष: ठीक है, पूछ लीजिए।

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

श्री जुएल ओराम: सर, मैं पुन: उन प्रश्नों को दोहरा रहा हूँ। भारत सरकार ने एक बार 340.875 करोड़ रुपये, दूसरी बार एक हजार करोड़ रुपये, तीसरी बार 3338.22 करोड़ रुपये दिए हैं यानी कुल लगभग चार हजार करोड़ रुपये से ज्यादा राशि दी है। मुझे जानकारी है कि राज्य सरकार की ओर से लगभग पाँच हज़ार करोड़ रुपये की डिमांड थी। इतनी सहायता राशि देने के बाद भी छ: महीने बीत गये हैं, लोगों को मकान नहीं मिलें, लोगों को व्यवस्था नहीं मिलेगी और उसकी रिपोर्ट माँगने पर कोई रिपोर्ट नहीं मिलती है। कलेक्टर के सामने 20-25 घंटे से धरना चल रहा है। एक सूचना-अधिकार कर्मी है, जो अनशन पर बैठा हुआ है। वहीं के पेपर्स में, मीडिया में रिपोर्ट्स आ रही हैं, इसलिए मैं डिमाण्ड कर रहा हूँ कि राज्य सरकार को जो इतनी राशि दी गई, तो उसका क्या स्टेटस है, कितनी राशि खर्च की गई? क्या आप इंटर-मिनिस्ट्रियल कमेटी भेजकर इसकी जाँच करवाएंगे?

श्री नित्यानन्द राय: माननीय अध्यक्ष जी, इन्होंने तीन मदों की बात की। 'ऑन एकाउंट बेसिस' पर अतिरिक्त राशि माननीय प्रधान मंत्री जी के दिशा-निर्देशों के अनुसार गृह मंत्रालय द्वारा भेजा गया था। 340. 875 करोड़ रुपये और 875 करोड़ रुपये जो दिए गए थे, वे एसडीआरएफ के द्वारा दिए गए थे। 3338.22 करोड़ रुपये, वहाँ जो उनका ओपनिंग एकाउंट होता है, जिसका 50 परसेंट हम एडजस्ट करके देते हैं, कुल मिलाकर वह 1000 करोड़ रुपये आबंटित किए गए हैं।

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

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

आपको मालूम है कि इस साइक्लोन से अगर सबसे ज्यादा पीड़ा हुई है, तो वह पुरी को हुई है। मैं तो श्री जुएल ओराम जी को धन्यवाद देना चाह रहा था कि उन्होंने सवाल पूछा। लेकिन बड़ा खेद है कि उन्होंने उसमें इतनी राजनीति घुसा दी है कि मुझे इसमें थोड़ा-बहुत बोलना पड़ रहा है। वर्ल्ड बैंक से लेकर वर्ल्ड हेल्थ ऑर्गेनाइजेशन तक, सभी ने तारीफ की है कि इतने बड़े चक्रवात में 12 लाख लोगों को श्री नवीन पटनायक जी ने घरों से विस्थापित करके उनकी जानें बचाईं। केवल 7 या 8 लोग मरे हैं। 25 से 30 हजार करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है। माननीय अमित शाह जी यहां बैठे हैं। माननीय प्रधान मंत्री स्वयं जाकर मुख्य मंत्री जी की पीठ थपथपाकर आए हैं। अत: यहां कृपया राजनीति न करें। चूंकि श्री अमित शाह जी यहां बैठे हैं, इसलिए हम लोग हाथ जोड़कर ओडिशा की तरफ से यह गुहार कर रहे हैं। आपको मालूम है कि जिस तरह का डैमेज हुआ है, वैसा डैमेज पिछले 25 सालों में किसी ने नहीं देखा है।

महोदय, एक पेड़, एक कच्चा घर, एक इलेक्ट्रिक पोल तक खड़ा नहीं रहा। एक जाइगैंटिक लॉन मोवर जैसे घास काटता हुआ निकल जाता है, ठीक वैसे यह चक्रवात सब कुछ उड़ाता चला गया। कितना बड़ा नुकसान हुआ है। आपके भी हाथ बंधे हैं, पैसा अनलिमिटेड नहीं है, लेकिन मेरा सिर्फ यह कहना है

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

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

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

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

पूर्वाह्न 11.24 बजे

सदस्यों द्वारा निवेदन

(एक) पंजाब के मुख्यमंत्री की हत्या में शामिल कैदी के मृत्युदंड को कथित रूप से कम करते हुए उम्रकैद में बदले जाने के बारे में

[हिन्दी]

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

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

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

[अनुवाद]

<u>पूर्वाह्न 11.25 बजे</u>

प्रश्नों के मौखिक उत्तर... <u>जारी</u>

माननीय अध्यक्ष: अब, प्रश्न संख्या(सं) 203, डॉ. राजदीप रॉय।

(प्रश्न संख्या 203)

[हिन्दी]

डॉ. राजदीप राय: अध्यक्ष महोदय, मेरा पॉम आयल के बारे में जो प्रश्न था, उसका मुझे विस्तार से उत्तर मिला है। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने काफी विस्तार से उसका उत्तर दिया है। लेकिन उसमें दो-तीन चीजें अनुत्तरित हैं। मेरे ख्याल से उस पर भी उनका थोड़ा ध्यान जाना चाहिए। हमारे नार्थ-ईस्ट राज्य में, हालांकि मणिपुर को छोड़कर बाकी सभी राज्यों में जो एक्सेस लैंड एरिया है, जहां पर हम लोगों का टी गार्डन है, [अनुवाद] इसमें पश्चिम बंगाल और उत्तरी बंगाल का कुछ हिस्सा भी शामिल है। [हिन्दी] पूरे भारतवर्ष में 19.33 लाख हेक्टेयर जमीन को पॉम आयल के कल्टिवेशन के लिए रखा गया था। अक्टूबर 2019 तक हमारा 3.49 हेक्टेयर लैंड का कल्टिवेशन हुआ है। [अनुवाद] भारत खाद्य तेल की कमी वाला देश है और हम छोटे देशों से तेल का आयात कर रहे हैं।

[हिन्दी] महोदय, मेरा आपके माध्यम से मंत्री महोदय से सप्लीमेंट्री प्रश्न यह है कि क्या चाय अनुदान क्षेत्र के [अनुवाद] भूमि उपयोग का कोई रिव्यू है? [हिन्दी] अगर नहीं हुआ है, तो उसके बारे में सोचना चाहिए और अगर हुआ है, तो [अनुवाद] हम रबर, पाम ऑयल और सुपारी जैसी वैकल्पिक फसलें उगा सकते हैं। [हिन्दी] हमारे जो किसान हैं, उन लोगों की भी आय दोगुनी होगी। हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी की जो नीति है और उनकी जो सोच है कि कैसे किसानों का कल्टिवेशन बढ़ाया जाए, [अनुवाद] यह एक राजस्व उत्पन्न करने वाली परियोजना होगी।

[हिन्दी]

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

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

[अनुवाद]

डॉ. शशि थरूर : महोदय, हम सभी जानते हैं कि भारत पाम ऑयल का दुनिया का सबसे बड़ा आयातक है। हमारी वनस्पति तेल की सत्तर प्रतिशत आवश्यकता आयात से पूरी हो रही हैं। इसलिए मैं वास्तव में पाम ऑयल में कुछ आत्मनिर्भरता विकसित करने में रुचि को समझ सकता हूं।

हालाँकि, मलेशिया और इंडोनेशिया जैसे वे देश, जहाँ से हम पाम तेल का आयात करते हैं, पर्यावरण क्षरण की गंभीर समस्याओं का सामना कर रहे हैं। उन्होंने पाया है कि उनका वन क्षेत्र कम हो रहा है और वन्य जीवन प्रभावित हो रहा है। इसके अलावा, पेड़ बहुत लाभकारी नहीं हैं क्योंकि उन्हें परिपक्व होने में और उपयोग योग्य तेल का उत्पादन करने में छह साल लगते हैं जिसे निर्यात किया जा सकता है।

बाजार के रुझान यह भी दिखा रहे हैं कि पिछले 15 वर्षों में पाम ऑयल की कीमतों में 50 प्रतिशत तक की गिरावट आई है। क्या अब समय नहीं आ गया है कि हम पाम ऑयल के इस प्रश्न पर अपने संपूर्ण दृष्टिकोण की समीक्षा करें और उत्तर-पूर्व या देश के किसी अन्य हिस्से में जाकर खेती का विस्तार जारी रखने के बजाय विकल्प की तलाश करें, जिससे केवल हमारे देश की भूमि, हमारे देश के जंगलों और हमारे देश के वन्य जीवन का क्षरण हो?

[हिन्दी]

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

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

श्री के. श्रीधर।

[अनुवाद]

श्री श्रीधर कोटागिरी: माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे यह अवसर देने के लिए धन्यवाद। जैसा कि आप जानते होंगे कि पाम तेल का अधिकांश उत्पादन आंध्र प्रदेश राज्य से होता है। आंध्र प्रदेश राज्य में पाम तेल का जितना भी उत्पादन होता है, उसका लगभग 90 प्रतिशत एलुरु में उगाया जाता है जो मेरा संसदीय

निर्वाचन क्षेत्र है। मैं डॉ. शशि थरूर जी को बताना चाहता हूँ कि पाम तेल की खेती से किसानों को लाभ हो रहा है और यह केवल कृषि भूमि पर उगाया जाता है न कि वन भूमि पर।

तथापि, कृषि मंत्रालय के तहत सी.ए.सी.पी. ने लगभग एक वर्ष पहले 10,000 रुपये के न्यूनतम समर्थन मूल्य की सिफारिश की थी। दरअसल, मैंने पिछले अधिवेशन में भी यह प्रश्न उठाया था। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि कृपया इस पर शीघ्र कार्रवाई करें और सीएसीपी की सिफारिश को प्रभावी करें ताकि हम सुझाव के अनुसार उत्पादन को 3 लाख मीट्रिक टन से बढ़ाकर 20 लाख मीट्रिक टन कर सकें।

[हिन्दी]

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

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

[अनुवाद]

(प्रश्न संख्या 204)

[हिन्दी]

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

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

रुपये में। दूसरा, वैसा ही एक इंजैक्शन, जो कैंसर के उपचार में उपयोग किया जाता था, उसका नाम था परमेस्टार 500 एमएल, उसका प्राइस मार्केट में 25 हजार रुपये था। हमने इस पर ट्रेड मार्जिन फिक्स कर दिया तो आज उसका प्राइस केवल 25 सौ रुपये हो गया है। देश के गरीब और मध्यम वर्ग के लोगों के हित में कैंसर की दवाई का प्राइस हमने कम किया है।

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

श्री प्रतापराव जाधव (बुलढाणा) - उपस्थित नहीं।

सुश्री महुआ मोइत्रा (कृष्णानगर):

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

[अनुवाद]

सुश्री महुआ मोइत्रा: माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे पूरक प्रश्न पूछने का मौका देने के लिए धन्यवाद।

जब चिकित्सा उपकरणों की बात आती है, तो इस देश में गरीबों द्वारा दो सबसे अधिक उपयोग किए जाने वाले चिकित्सा उपकरण पेसमेकर और घुटने के रिप्लेसमेंट हैं। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि सरकार किफायती और तकनीकी रूप से उन्नत पेसमेकर के उपयोग को उपलब्ध कराने के लिए विशेष रूप से क्या कर रही है। यह वह तकनीक है जो बहुत तेजी से बदलती है। आप पाएंगे कि आजकल के प्रचलित पेसमेकर आकार में बहुत छोटे हैं। इसलिए, यह कुछ ऐसा है जिसका लाभ गरीबों को दिया जाना चाहिए।

विशेष रूप से, पेसमेकर और घुटने के प्रतिस्थापन के लिए, प्रत्यारोपण के लिए, सरकार इन दो चिकित्सा प्रत्यारोपणों के लिए क्या कर रही है क्योंकि ये सबसे अधिक उपयोग किए जाने वाले प्रत्यारोपण हैं? धन्यवाद। …(*व्यवधान*)

श्री मनसुख एल. मांडविया: मैं जानता हूं कि पेसमेकर भी एक प्रकार का चिकित्सा उपकरण है।[हिन्दी] मेडिकल डिवाइस के संदर्भ में कई मेडिकल डिवाइस की कीमत बहुत होती है, जैसे स्टंट, नी-इंप्लांट्स। ऐसी स्थिति में सामान्य व मध्यम वर्ग इस खर्च को एफोर्ड नहीं कर सकते हैं। ऐसी स्थिति में हमने चार मेडिकल डिवाइस की प्राइस कैप की है। बीस मेडिकल डिवाइस ऐसी हैं जिसे हमने ड्रग्स की डेफिनेशन में लिया है, इसलिए उसका प्राइस कंट्रोल हुआ है। हमने आठ मेडिकल डिवाइस को आइडेंटिफाई किया है, उसे भी ड्रग्स की डेफिनेशन में लाएंगे। मुझे सदन को बताते हुए खुशी हो रही है कि पहले मार्केट में स्टैंट ढ़ाई लाख या तीन लाख रुपये में मिलता था। ... (व्यवधान) लेकिन जब पेशेंट को एडमिट करते थे।

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

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

... (व्यवधान)

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

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

श्री मनसुख एल. मांडविया: अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य जी का प्रश्न उचित है। कोई भी मेडिकल डिवाइस या मेडिसिन हो, उसकी क्वालिटी अच्छी ही होनी चाहिए इसलिए गुड मैन्यूफ्रैक्चरिंग स्थिति को हर मैन्यूफ्रैक्चरिंग यूनिट में इम्पिलिमेंटेशन करवाते हैं। उसका फायदा यह होता है चाहे वह इम्पोर्ट हो या डोमेस्टिक इंडस्ट्रीज से बनता हो, गुड क्वालिटी का ही लोगों को मिले, उसके लिए हम उसे सुनिश्चित करते हैं और उसका फायदा देश को हुआ है। आज हम कॉरोनोरी स्टैंट और नी-इप्लांट का प्राइस कैप किया। सामान्य जनता को उसका क्या फायदा होता है, कॉरोनोरी स्टैंट की प्राइस 85 परसेंट कम हो गई। जो दो - ढाई लाख मिलता था अभी तीस हजार में मिलना शुरू हो गया है और वह बेस्ट क्वालिटी का है। आज तक सस्ते रेट में मिलने वाले स्टैंट के बारे में कोई भी हॉस्पिटल से ऐसी शिकायत नहीं आई है कि उसकी क्वालिटी ठीक नहीं है इसलिए हम क्वालिटी को एनश्योर करते हैं। आज नी-इम्पलांट के लिए लोग हॉस्पिटल जाते हैं, एकदम सस्ते रेट पर नी-इप्लांट हो जाता है। 69 परसेंट प्राइस कम हुआ है। 1,500 करोड़ रुपये का देश की जनता को फायदा हुआ है। यह गरीबों के प्रति मोदी सरकार का कमिटमेंट दिखाता है।

[अनुवाद]

(प्रश्न संख्या 205)

सुश्री दीया कुमारी: माननीय अध्यक्ष महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। कई किसान इस योजना की पहली किस्त नहीं ले पाए क्योंकि स्थानीय अधिकारियों ने उनका ब्योरा और डेटा को सही ढंग से अपलोड नहीं किया, या उन्होंने इसे अपलोड नहीं किया था। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि क्या इन इन्नोसेंट किसानों को मुआवजा देने का कोई प्रावधान है ताकि उन्हें स्थानीय अधिकारियों या राज्य सरकार की अनियमितताओं और लापरवाही के कारण परेशानी न हो।

[हिन्दी]

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

माननीय सदस्य ने जो प्रश्न पूछा है, अगर इसमें किसान की किश्त चूक जाती है तो किसान को बाद में दोबारा किश्त नहीं मिलती क्योंकि उसका डाटा रजिस्टर ही नहीं हुआ है। उन्हें इसका लाभ नहीं मिलेगा

। वैस्ट बंगाल और राजस्थान राज्य की तरफ से डाटा लेट हुए हैं, इसलिए किसानों को इसका लाभ नहीं मिला।

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

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

माननीय अध्यक्ष: श्री रितेश पाण्डेय।

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

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

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

श्री उदय प्रताप सिंह।

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

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

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

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

[अनुवाद]

(प्रश्न 206)

श्री हेमन्त तुकाराम गोडसे: परिवहन सब्सिडी योजना में केंद्र सरकार का योगदान 2015-16 में 60.55 करोड़ रुपये से बढ़कर 2018-19 में 411.23 करोड़ रुपये हो गया है। इसी तरह, माल ढुलाई सब्सिडी योजना में योगदान 2015-16 में 1,00,000 रुपये से बढ़कर 2018-19 में 108.11 करोड़ रुपये हो गया है।

तो, अध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से, मैं माननीय मंत्री से पूछना चाहता हूं कि सब्सिडी की इस भारी वृद्धि का कारण क्या है और क्या सरकार किसी अन्य प्रौद्योगिकियों जैसे पहाड़ी क्षेत्रों में गुरुत्वाकर्षण रोपवे या किसी अन्य उपाय का उपयोग करके सब्सिडी पर बोझ को कम करने की योजना बना रही है।

[हिन्दी]

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

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

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

श्री हेमन्त तुकाराम गोडसे: अध्यक्ष जी, मैं यह प्रश्न दोबारा पूछ लेता हूं।

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

[अनुवाद]

श्री हेमन्त तुकाराम गोडसे: परिवहन सब्सिडी योजना में केंद्र सरकार का योगदान 2015-16 में 60.55 करोड़ रुपये से बढ़कर 2018-19 में 411.23 करोड़ रुपये हो गया है। इसी तरह, माल ढुलाई सब्सिडी योजना में योगदान 2015-16 में 1,00,000 रुपये से बढ़कर 2018-19 में 108.11 करोड़ रुपये हो गया है।

तो, अध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से, मैं माननीय मंत्री से पूछना चाहता हूं कि सब्सिडी की इस भारी वृद्धि का कारण क्या है और क्या सरकार किसी अन्य प्रौद्योगिकियों जैसे पहाड़ी क्षेत्रों में गुरुत्वाकर्षण रोपवे या किसी अन्य उपाय का उपयोग करके सब्सिडी पर बोझ को कम करने की योजना बना रही है।

[हिन्दी]

श्री रामविलास पासवान : अध्यक्ष जी, हमें इस बात की खुशी है कि जो पैदावार हम खरीदते हैं खासकर चावल और गेहूं, इनकी प्रोक्योरमेंट बढ़ती जा रही है। यह खरीद इतनी बढ़ गई है कि हमारे सामने मुश्किल आ गई है, खास कर हरियाणा और पंजाब में कि जितना अनाज गोदाम के भीतर है, उतना ही गोदाम के बाहर भी है। यदि हम पक्का गोदाम बनाते हैं और यदि एक महीने में वह खाली हो जाएगा, तो उसका क्या होगा? कैप्स भी बढ़ता जा रहा है और उसके लिए हम लोग अल्टरनेटिव व्यवस्था कर रहे हैं। हमने किसान से कहा है कि हम एक-एक दाना खरीदेंगे, तो यह स्वाभाविक है कि जब पैदावार होगी तो ट्रांसपोर्टेशन बढ़ेगा और सब्सिडी भी बढ़ेगी। जैसा मैंने आपसे कहा कि हम 20 रुपये किलो गेहूं और 30 रुपये किलो चावल खरीदते हैं और गरीब को देते हैं 2 रुपये किलो गेहूं और 3 रुपये किलो चावल। इन सभी कारणों से सब्सिडी बढ़नी स्वाभाविक है और ट्रांसपोर्टेशन कास्ट भी बढ़नी स्वाभाविक है।

[अनुवाद]

श्री हेमन्त तुकाराम गोडसे: शुरू में, पहाड़ी क्षेत्र सब्सिडी योजना मुख्य रूप से पहाड़ी राज्यों तक ही सीमित थी। इस प्रकार, महाराष्ट्र जैसा राज्य, जो मुख्य रूप से पहाड़ी नहीं है, लेकिन उसमें कोंकण जैसे पहाड़ी क्षेत्र हैं, लाभान्वित नहीं हुआ। अब पर्वतीय परिवहन सब्सिडी योजना मार्च, 2017 से बंद कर दी गई है और इसे राष्ट्रीय आहार प्रतिभूति अधिनियम में समाहित कर दिया गया है। तो, अध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से, मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि क्या राष्ट्रीय आहार प्रतिभूति अधिनियम के तहत, महाराष्ट्र राज्य में कोंकण क्षेत्र जैसे पहाड़ी क्षेत्रों को कोई लाभ मिल रहा है?

[हिन्दी]

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

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

[अनुवाद]

श्री सु. थिरुनवुक्करासर : महोदय, किसान संकट में हैं। उन्हें अपनी उपज का उचित मूल्य नहीं मिल रहा है। वे अपनी उपज का उचित स्थानों पर भंडारण नहीं कर पाते हैं और इसके कारण, उन्हें अपनी उपज को पहले ही बेचना पड़ता है। क्या माननीय मंत्री महोदय सभा को बताएंगे कि क्या सभी तालुकों अथवा मंडलों

में किसानों की उपज के भंडारण के लिए गोदाम हैं? क्या सरकार पूरे देश में सभी तालुका और ब्लॉक स्तर पर किसानों की उपज के भंडारण के लिए गोदाम स्थापित करने की योजना बना रही है? क्या ऐसी कोई योजना है? क्या इसके लिए कोई पैसा आवंटित किया गया है? ऐसे कितने तालुके हैं जिनमें समुचित गोदाम नहीं हैं? क्या मंत्री जी इस बारे में सभा को जानकारी देंगे?…(व्यवधान)

[हिन्दी]

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

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

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

[अनुवाद]

(प्रश्न संख्या 207)

श्रीमती सुप्रिया सदानंद सुले : महोदय, जवाब में, माननीय मंत्री ने कहा है कि हमारे पास 112 नंबर-आधारित आपातकालीन प्रतिक्रिया तंत्र के साथ एक केंद्रीय आपात प्रतिक्रिया सहायता पद्धति है। मैं इस बात की सराहना करती हूँ कि यह राज्य का विषय है, लेकिन सभी हवाई अड्डे और रेलवे स्टेशन सी.आई.एस.एफ. के अंतर्गत आते हैं जो गृह मंत्रालय के अधीन है। हमने देखा है कि महिला सुरक्षा को लेकर पिछले कुछ दिनों में क्या हुआ है। क्या कोई ऐसा तरीका है जिससे आप विशेष रूप से मोबाइल एप्लिकेशन को मजबूत कर सकते हैं, खासकर हवाई अड्डों, महानगरों अथवा जहां भी इस तरह के सार्वजनिक स्थान हैं या टोल बूथों पर महिलाओं और बच्चों की सुरक्षा के लिए, जो राज्य द्वारा नहीं, बल्कि आपके द्वारा नियंत्रित होते हैं? ऐसा इसलिए क्योंकि कई बार [हिन्दी] अगर आप मुंबई के स्टेशन पर जाओ और अगर किसी को कोई दिक्कत होती है तो वे बोलते हैं कि यह स्टेट का सब्जेक्ट नहीं है, रेलवे का सब्जेक्ट है और रेलवे बोलती है कि आप स्टेट से बात करें। [अनुवाद] कई बार लोगों को यह पता नहीं होता कि किससे संपर्क करना है। तो, क्या हम यह सुनिश्चित करने के लिए एप्लिकेशन और तकनीक के उपयोग के बारे में स्पष्टता रख सकते हैं कि महिलाएं अधिक सुरक्षित हैं और बच्चों को अधिक गारंटी और आराम की भावना है?

[हिन्दी]

श्री जी. किशन रेड्डी: माननीय अध्यक्ष महोदय, 112 नम्बर है, जिसके बारे में मैं कल भी बता चुका हूँ। यह बंगाल को छोड़कर पूरे देश भर में लागू हो रहा है। एयरपोर्ट्स, मेट्रोज़ और यहाँ तक कि यह ऐप रेलवे स्टेशंस पर भी है। मैं सदन के माध्यम से पूरे देश की जनता से अपील करना चाहता हूँ कि इस ऐप को डाउनलोड कीजिए। जो लोग वालंटियर का काम करना चाहते हैं, वे लोग भी इस ऐप को डाउनलोड कर सकते हैं। अगर कोई भी डिसट्रेस्ड पर्सन 112 पर फोन करेंगे, तो यह नियरबाई वालंटियर्स को भी जाता

है, उनके परिवार के सदस्यों- माताजी, पिताजी, हसबेंड, भाई आदि को भी जाता है। इससे केवल पुलिस स्टेशन में ही सूचना नहीं जाती है, बल्कि इससे एसीपी और डीसीपी को भी सूचना जाती है। इसके साथ-साथ, सैटेलाइट के द्वारा, ई-टैगिंग के द्वारा सभी लोगों के पास रूट का पता चलता है। किस रूट पर है, डिसट्रेस्ड पर्सन कितनी दूरी पर हैं, यह सभी लोगों को मालूम पड़ता है।

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

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

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

[अनुवाद]

श्रीमती सुप्रिया सदानन्द सुले : महोदय, माननीय गृह मंत्री यहाँ हैं और मैं उनसे विनम्र अनुरोध करना चाहती हूँ। एक 16 वर्षीय बच्चा, जिसका नाम तरुण है, जो ऑटिस्टिक, कमज़ोर दृष्टि वाला और बोलने में अक्षम है, अक्टूबर में मुंबई में एक रैली में खो गया था और उसे गोवा में आखिरी बार देखा गया था। उसके

पिता, विनोद गुप्ता ने माननीय गृह मंत्री और माननीय प्रधान मंत्री को पत्र लिखकर अनुरोध किया है कि क्या भारत इस ऑटिस्टिक बच्चे को घर लाने का कोई रास्ता खोज सकता है।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे उसे वापस लाने का कोई रास्ता खोजे। हम सब आपकी मदद करने के लिए तैयार हैं। हम सभी ने फेसबुक नाम की तकनीक का इस्तेमाल किया है। क्या कोई ऐसा तरीका है जिससे हम इस ऑटिस्टिक बच्चे को ढूंढने में योगदान दे सकें जो हम सभी का है?

[हिन्दी]

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

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

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

[अनुवाद]

(प्रश्न संख्या 219)

श्री सुनील दत्तात्रेय तटकरे: महोदय, मैं माननीय गृह मंत्री से जानना चाहूंगा कि क्या शिकायतों के निवारण के लिए सरकार को कोई सुझाव प्राप्त हुए हैं? और यदि हां, तो अपराध/आपराधिक डेटा के वास्तविक समय पर अद्यतनीकरण में सहायता के लिए सरकार द्वारा उठाए गए अन्य उपायों के साथ-साथ उसका ब्यौरा क्या है?

<u>मध्याह्न 12.00 बजे</u>

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

श्री कुलदीप राय शर्मा : आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या सरकार अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह के लोगों और सुरक्षा बलों के लिए कोई वेबसाइट या मोबाइल ऐप बनाने की योजना बना रही हैताकि संकट के समय उन्हें कुछ मदद मिल सके?

जैसा कि आप सभी जानते हैं, अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह एक बहुत ही रणनीतिक स्थान पर हैं। इसमें कई गंभीर मुद्दे हैं। सबसे पहले, यह एक सुदूर स्थान है। वहाँ समुद्री एवं वन संसाधनों का अवैध शिकार होता है। हथियारों की तस्करी भी होती है। नशीले पदार्थों की तस्करी भी होती है। अवैध पलायन भी होता है। इसके अलावा, सुनामी, भूकंप और भारी बारिश के कारण बाढ़ के रूप में प्रकृति से खतरा है। सुरक्षा बलों के बीच समन्वय की कमी है। यहां उचित बुनियादी ढांचे का भी अभाव है।

मैं माननीय वित्त मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह के लिए कोई वेबसाइट बनाने की योजना बना रही है? सुदूरवर्ती स्थान होने के कारण अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह के मुद्दे देश के बाकी हिस्सों से अलग हैं।

धन्यवाद।

[हिन्दी]

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

***प्रश्नों के लिखित उत्तर**

(तारांकित प्रश्न संख्या 208 से 218 और 220

अतारांकित प्रश्न संख्या 2301 से 2530)

* प्रश्नों और उनके उत्तरों के लिए ग्रंथालय में रखी गई वाद-विवाद के हिन्दी संस्करण की मास्टर-प्रति का संदर्भ लें। प्रश्नों और उनके उत्तरों के संबंध में अधिक जानकारी हेतु आप इस लिंक पर जाए। https://sansad.in/ls/hi/questions/questions-and-answers

इस लिंक के खुलने के बाद लोक सभा का चयन करें, फिर सत्र का चयन करें तत्पश्चात फिल्टर में जाकर वाद-विवाद की तारीख का चयन करने के पश्चात् इसे लागू करें।

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

... (व्यवधान)

अपराह्न 12.03 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी. किशन रेड्डी): महोदय, आपकी अनुमति से, श्री अमित शाह की ओर से, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ : -

(1) विदेशी विषयक अधिनियम, 1946 की धारा 3 की उप-धारा (2) के अंतर्गत विदेशी विषयक (अधिकरण) (दूसरा संशोधन) आदेश, 2019, जो 2 सितम्बर, 2019 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं० साकानि 623 (अ) में प्रकाशित हुआ था, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया, देखिये संख्या एल.टी. 1002/17/19]

(2) विदेशी अभिदाय (विनियमन) अधिनियम, 2010 की धारा 49 के अंतर्गत विदेशी अभिदाय (विनियमन) (दूसरा संशोधन) नियम, 2019, जो 16 सितम्बर, 2019 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना से साध्कानि 659 (अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया, देखिये संख्या एल.टी. 1003/17/19]

पोत परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनसुख एल. मांडविया) : महोदय, मैं आपकी अनुमति से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(क) (एक) हिन्दुस्तान एंटीबायोटिक्स लिमिटेड, पुणे के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) हिन्दुस्तान एंटीबायोटिक्स लिमिटेड, पुणे का वर्ष 2018-2019 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे और उन पर नियंत्रक और महालेखा परीक्षक की टिप्पणयां।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1004/17/19]

(ख) (एक) बंगाल केमिकल्स एंड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) बंगाल कैमिकल्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड, कोलकाता का वर्ष 2018 2019 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1005/17/19]

(ग) (एक) हिन्दुस्तान ऑर्गेनिक कैमिकल्स लिमिटेड, नवी मुंबई के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) हिन्दुस्तान ऑर्गेनिक कैमिकल्स लिमिटेड, नवी मुंबई का वर्ष 2018-2019 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1006/17/19]

(घ) (एक) एचआईएल (इंडिया) लिमिटेड (पूर्व में हिंदुस्तान इन्सेक्टीसाइड्स लिमिटेड), नई दिल्ली के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) एचआईएल (इंडिया) लिमिटेड (पूर्व में हिंदुस्तान इन्सेक्टीसाइड्स लिमिटेड), नई दिल्ली का वर्ष 2018-2019 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1007/17/19]

(2) (एक) नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ फार्मास्युटिकल एजुकेशन एंड रिसर्च, रायबरेली के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति, तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

(दो) नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ फार्मास्युटिकल एजुकेशन एंड रिसर्च, रायबरेली के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1008/17/19]

(3) (एक) नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ फार्मास्युटिकल एजुकेशन एंड रिसर्च, मोहाली के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

(दो) नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ फार्मास्युटिकल एजुकेशन एंड रिसर्च, मोहाली के वर्ष 2017-2018 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1009/17/19]

(5) (एक) नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ फार्मास्युटिकल एजुकेशन एंड रिसर्च, हाजीपुर के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ फार्मास्युटिकल एजुकेशन एंड रिसर्च, हाजीपुर के वर्ष 2017-2018 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1010/17/19]

(7) (एक) नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ फार्मास्युटिकल एजुकेशन एंड रिसर्च, कोलकाता के वर्ष 2018-2019 का वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ फार्मास्युटिकल एजुकेशन एंड रिसर्च, कोलकाता के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1011/17/19]

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): महोदय, आपकी अनुमति से, मैं कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 के तहत निम्नलिखित पत्रों (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) (एक) स्कूटर्स इंडिया लिमिटेड, लखनऊ के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) स्कूटर्स इंडिया लिमिटेड, लखनऊ का वर्ष 2018-2019 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1012/17/19

(2) (एक) एंड्र्यू यूल एण्ड कंपनी लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) एंड्र्यू यूल एण्ड कंपनी लिमिटेड, कोलकाता का वर्ष 2018-2019 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1013/17/19]

(3) (एक) ब्रेथवेट बर्न एंड जेसोप कंस्ट्रक्शन कंपनी लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के संबंध में विवरण।

(दो) ब्रेथवेट बर्न एण्ड जेसोप कन्स्ट्रक्शन कंपनी लिमिटेड, कोलकाता का वर्ष 2018-2019 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1014/17/19]

(4) (एक) हिंदुस्तान फोटो फिल्म्स मैन्युफैक्चरिंग कंपनी लिमिटेड, ऊटयकमंड के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) हिंदुस्तान फोटो फिल्मस मैन्युफैक्चरिंग कंपनी लिमिटेड, ऊटकमंड का वर्ष 2018-2019 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1015/17/19]

(5) (एक) भारत हैवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) भारत हैवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2018-2019 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे और उन पर नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1016/17/19]

[हिन्दी]

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

(1) (एक) नारायण सेवा संस्थान, उदयपुर के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नारायण सेवा संस्थान, उदयपुर के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1017/17/19]

(2) (एक) पैरेंटस एसोसिएशन फॉर द वेलफेयर ऑफ द मेन्टली हैंडीकैप्ड पर्सन्स, हैदराबाद के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) पैरेंटस एसोसिएशन फॉर द वेलफेयर ऑफ द मेन्टली हैंडीकैप्ड पर्सन्स, हैदराबाद के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1018/17/19]

(3) (एक) उत्तर प्रदेश मूक बधिर विद्यालय, इलाहाबाद, के वर्ष 2011-2012, 2012-2013, 2013-2014 और 2015-2016 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) उत्तर प्रदेश मूक बधिर विद्यालय, इलाहाबाद, के वर्ष 2011-2012, 2012-2013, 2013-2014 और 2015-2016 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाले चार विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1019/17/19]

(5) (एक) दुर्गाबाई देशमुख वोकेशनल ट्रेनिंग एण्ड रिहबिलिटेशन सेंटर फॉर हैंडीकैप्ड, आंध्र महिला सभा, हैदराबाद के वर्ष 2015-2016 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) दुर्गाबाई देशमुख वोकेशनल ट्रेनिंग एण्ड रिहबिलिटेशन सेंटर फॉर हैंडीकैप्ड, आंध्र महिला सभा, हैदराबाद के वर्ष 2015-2016 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1020/17/19]

(7) (एक) प्रियदर्शिनी सर्विस ऑर्गनाइजेशन, विशाखापट्टनम के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) प्रियदर्शिनी सर्विस ऑर्गनाइजेशन, विशाखापट्टनम के वर्ष 2017-2018 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

(8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1021/17/19]

(9) (एक) स्वीकार रिहैबिलिटेशन इंस्टिटयूट फॉर हैंडीकैप्ड, सिकन्दराबाद के वर्ष 2010-2011 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) स्वीकार रिहैबिलिटेशन इंस्टिटयूट फॉर हैंडीकैप्ड, सिकन्दराबाद के वर्ष 2010-2011 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(10) उपर्युक्त (9) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1022/17/19]

(11) (एक) स्वीकार एकेडमी ऑफ रिहैबिलिटेशन साइन्सेस, सिकन्दराबाद के वर्ष 2011-2012 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) स्वीकार एकेडमी ऑफ रिहैबिलिटेशन साइन्सेस, सिकन्दराबाद के वर्ष 2011-2012 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(12) उपर्युक्त (11) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1023/17/19]

(13) (एक) देवनार फाउन्डेशन फॉर द ब्लाइंड, सिकन्दराबाद के वर्ष 2012-2013, 2015-2016 और 2016-17 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) देवनार फाउन्डेशन फॉर द ब्लाइंड, सिकन्दराबाद के वर्ष 2012-2013, 2015-2016 और 2016-2017 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(14) उपर्युक्त (13) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाले तीन विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1024/17/19]

(15) (एक) वेलुगू, मदनापल्ले के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) वेलुगू, मदनापल्ले के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1025/17/19]

(16) (एक) सिरी इंस्टिटयूट फॉर मेंटली हैण्डीकैप्ड, सामलकोट के वर्ष 2010-2011 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) सिरी इंस्टीटयूट फॉर मेंटली हैण्डीकैप्ड, सामलकोट के वर्ष 2010-2011 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(17) उपर्युक्त (16) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1026/17/19]

(18) (एक) प्रगति चैरिटीज, नेल्लोर के वर्ष 2011-2012 और 2014-2015 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) प्रगति चैरिटीज, नेल्लोर के वर्ष 2011-2012 और 2014-2015 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(19) उपर्युक्त (18) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाले दो विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1027/17/19]

(20) (एक) परिवर्तन, पश्चिम गोदावरी के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) परिवर्तन, पश्चिम गोदावरी के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1028/17/19]

(21) (एक) शांतिनिकेतन-रेजिडेंशियल इंस्टिटयूशन फॉर द मेंटली हैण्डीकैप्ड, वनस्थलीपुरम के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) शांतिनिकेतन-रेजिडेंशियल इंस्टिटयूशन फॉर द मेंटली हैण्डीकैप्ड, वनस्थलीपुरम के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1029/17/19]

(22) (एक) अनुराग ह्यूमन सर्विसेज, हैदराबाद के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) अनुराग ह्यूमन सर्विसेज, हैदराबाद के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1030/17/19]

(23) (एक) नेशनल एसोसिएशन फॉर द ब्लाइंड, मुंबई के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नेशनल एसोसिएशन फॉर द ब्लाइंड, मुंबई के वर्ष 2017-2018 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(24) उपर्युक्त (23) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1031/17/19]

(25) (एक) ठाकुर हरि प्रसाद इंस्टिटयूट ऑफ रिसर्च एण्ड रिहैबिलिटेशन फॉर द मेंटली हैण्डीकैप्ड, हैदराबाद के वर्ष 2014-2015 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) ठाकुर हरि प्रसाद इंस्टिटयूट ऑफ रिसर्च एण्ड रिहैबिलिटेशन फॉर द मेंटली हैण्डीकैप्ड, हैदराबाद के वर्ष 2014-2015 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(26) उपर्युक्त (25) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1032/17/19]

(27) (एक) सोसाइटी ऑफ क्रिस्ट ज्योति, वाराणसी के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) सोसाइटी ऑफ क्रिस्ट ज्योति, वाराणसी के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1033/17/19]

(28) (एक) डिस्ट्रिक्ट डिसेबल्ड स्कूल, झारसूगुडा के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) डिस्ट्रिक्ट डिसेबल्ड स्कूल, झारसूगुडा के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1034/17/19]

(29) (एक) केएसजे हाई स्कूल, संभल के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) केएसजे हाई स्कूल, संभल के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1035/17/19]

(30) (एक) साधना सोसाइटी फॉर द मेंटली हैण्डीकैप्ड, हैदराबाद के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) साधना सोसाइटी फॉर द मेंटली हैण्डीकैप्ड, हैदराबाद के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1036/17/19]

(31) (एक) सूर्य किरण पैरेन्ट्स एसोसिएशन फॉर द वेलफेयर ऑफ द मेन्टली हैण्डीकैप्ड चिल्ड्रन मछेरला, गुंटूर के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) सूर्य किरण पैरेन्ट्स एसोसिएशन फॉर द वेलफेयर ऑफ द मेन्टली हैण्डीकैप्ड चिल्ड्रन मछेरला, गुंटूर के वर्ष 2017-2018 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(32) उपर्युक्त (31) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1037/17/19]

(33) (एक) रामकृष्ण मिशन ब्लाइंड ब्वायज एकेडमी, कोलकाता के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) रामकृष्ण मिशन ब्लाइंड ब्वायज एकेडमी, कोलकाता के वर्ष 2017-2018 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(34) उपर्युक्त (33) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1038/17/19]

(35) (एक) स्पेसटिक सोसाइटी ऑफ तमिलनाडु, चेन्नई के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) स्पेसटिक सोसाइटी ऑफ तमिलनाडु, चेन्नई के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1039/17/19]

(36) (एक) वूमेन्स कम्युनिटी मैनेजमेन्ट ग्रुप, खोरधा के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) वूमेन्स कम्युनिटी मैनेजमेन्ट ग्रुप, खोरधा के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1040/17/19]

(37) (एक) शांति निकेतन-रेजिडेंशियल इंस्टिटयूशन फॉर द मेंटली हैण्डीकैप्ड, वनस्थलीपुरम के वर्ष 2011-2012 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) शांति निकेतन-रेजिडेंशियल इंस्टिटयूशन फॉर द मेंटली हैण्डीकैप्ड, वनस्थलीपुरम के वर्ष 2011-2012 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(38) उपर्युक्त (37) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1041/17/19]

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

(1) विधिक माप विज्ञान अधिनियम, 2009 की धारा 52 की उप-धारा (4) के अंतर्गत विधिक माप विज्ञान (प्रतिकृतियों का अनुमोदन) (संशोधन) नियम, 2019, जो 6 नवम्बर, 2019 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का. नि. 823(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1042/17/19]

(2) आधार (वित्तीय और अन्य सहायिकियों, प्रसुविधाओं और सेवाओं का लक्ष्यित परिदान) अधिनियम, 2016 की धारा 55 के अंतर्गत अधिसूचना संख्या का.आ.3443(अ) जो 24 सितम्बर, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा 8 फरवरी, 2017 की अधिसूचना संख्या का.आ.371(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1043/17/19]

[अनुवाद]

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी. किशन रेड्डी): महोदय, आपकी अनुमति से, मैं सभा पटल पर यह बात रखने के लिए खड़ा हुआ हूं:-

(1) मानवाधिकार संरक्षण अधिनियम, 1993 की धारा 20 की उपधारा (2) के अंतर्गत निम्नलिखित कागजात (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) में से प्रत्येक की एक प्रति:-

(एक) राष्ट्रीय मानवाधिकार आयोग, भारत, नई दिल्ली की वर्ष 2017-2018 की वार्षिक प्रतिवेदन।

(दो) राष्ट्रीय मानवाधिकार आयोग, भारत, नई दिल्ली की वर्ष 2017-2018 की वार्षिक प्रतिवेदन में निहित अनुशंसाओं पर की गई कार्रवाई का ज्ञापन।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1044/17/19]

(3) विधिविरुद्ध क्रियाकलाप (निवारण) अधिनियम, 1967 की धारा 35 की उपधारा (5) के अंतर्गत जारी अधिसूचना संख्या का आ० 3193 (अ) से का०आ० 3196 (अ), जो 4 दिसम्बर, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा "मोलाना मसूद अजहर, हाफिज मोहम्मद सईद, जकी-उर-रहमान लखवी और दाऊद इब्राहीम कासकर" के नाम विधिविरुद्ध क्रियाकलाप (निवारण) अधिनियम, 1967 की चौथी अनुसूची के क्रमांक क्रमश: 1, 2, 3 और 4 पर जोड़े गए हैं, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया, देखिये संख्या एल.टी. 1045/17/19]

(4) आनंद विवाह अधिनियम, 1909 की धारा 6 की उपधारा (4) के अंतर्गत चंडीगढ़ आनंद विवाह पंजीकरण नियम, 2018 जो चंडीगढ़ प्रशासन के दिनांक 25 जून, 2019 के राजपत्र में

अधिसूचना सं० 526/एचआईआईआई (3)-2018/11264 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (केवल हिन्दी संस्करण)।

(5) ऊपर (4) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में देरी के कारणों को दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी और अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1046/17/19]

कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री परषोत्तम रूपाला): महोदय, आपकी अनुमति से, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उप-धारा (2) के तहत निम्नलिखित पत्रों (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) में से प्रत्येक की एक प्रतिः -

(एक) वर्ष 2018-2019 के लिए कर्नाटक काजू विकास निगम लिमिटेड, मैंगलोर के कामकाज की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) वर्ष 2018-2019 के लिए कर्नाटक काजू विकास निगम लिमिटेड, मैंगलोर की वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित खातों और उन पर नियंत्रक और महालेखा परीक्षक की टिप्पणियों के साथ।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1047/17/19]

(2) (एक) नारियल विकास बोर्ड, कोच्चि के वर्ष 2018-2019 की वार्षिक रिपोर्ट की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) नारियल विकास बोर्ड, कोच्चि के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक लेखा (हिन्दी एवं अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति तथा उस पर लेखापरीक्षा रिपोर्ट।

(तीन) नारियल विकास बोर्ड, कोच्चि के वर्ष 2018-2019 के कामकाज की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1048/17/19]

(3) उर्वरक (अकार्बनिक, जैविक या मिश्रित नियंत्रण) संशोधन आदेश, 2019(हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति, जो 25सितंबर, 2019 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या (सं) एस.ओ. .3447(ई.) आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 की धारा 3 की धारा (6) में उप-अंतर्गत प्रकाशित हुई है।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1049/17/19]

(4) कीटनाशक अधिनियम 1968 की धारा 36 की उपधारा (3) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं (हिन्दी एवं अंग्रेजी संस्करण) की एक-एक प्रति:-

1. कीटनाशक (दूसरा संशोधन) नियम, 2019 दिनांक 30जुलाई, 2019 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या (सं) जी.एस.आर. .535(ई.) में प्रकाशित हुआ।

2. कीटनाशक (तीसरा संशोधन) नियम, 2019 दिनांक 14अक्टूबर, 2019 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या (सं) जी.एस.आर. .782(ई.) में प्रकाशित हुआ।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1050/17/19]

(5) विध्वंसक कीट और नाशक जीव अधिनियम, 1914 की धारा 4(घ) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक कॉपी (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

1. संयंत्र संगरोध (भारत में आयात का विनियमन) (सातवां संशोधन) आदेश, 2019 दिनांक 29 अगस्त, 2019 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या (सं) एस.ओ. .3141(ई.) में प्रकाशित हुआ।

2. संयंत्र संगरोध (भारत में आयात का विनियमन) (आठवां संशोधन) आदेश, 2019 18सितंबर, 2019 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या (संख्या) एस.ओ. .3357(ई.) में प्रकाशित हुआ।

3. संयंत्र संगरोध (भारत में आयात का विनियमन) (नौवां संशोधन) आदेश, 2019 1अक्टूबर, 2019 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या (सं) एस.ओ. .3594(ई.) में प्रकाशित हुआ।

4. संयंत्र संगरोध (भारत में आयात का विनियमन) (दसवां संशोधन) आदेश, 2019 24अक्टूबर, 2019 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या (संख्या) एस.ओ. .3845(ई.) में प्रकाशित हुआ।

5. संयंत्र संगरोध (भारत में आयात का विनियमन) (ग्यारहवां संशोधन) आदेश, 2019 13नवंबर, 2019 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या (संख्या) एस.ओ. .4083(ई.) में प्रकाशित हुआ।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1051/17/19]

[हिन्दी]

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

(1) (एक) राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण, नई दिल्ली के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण, नई दिल्ली के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1052/17/19]

(2) (एक) राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन संस्थान, नई दिल्ली के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन संस्थान, नई दिल्ली के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1053/17/19]

(3) संविधान के अनुच्छेद 309 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) गृह मंत्रालय, राष्ट्रीय अग्निशमन सेवा महाविद्यालय, नागपुर (प्रयोगशाला सहायक) ग्रेड- I) भर्ती नियम, 2019 जो 29 जून, 2019 के भारत के साप्ताहिक राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 186 में प्रकाशित हुए थे।

(दो) गृह मंत्रालय, केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल, मेट्रन और असिस्टेन्ट मेट्रन, समूह 'क' पद भर्ती नियम, 2019 जो 13 जुलाई, 2019 के भारत के साप्ताहिक राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.[हिन्दी] नि. 198 में प्रकाशित हुए थे (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1054/17/19]

(4) असम राइफल्स अधिनियम, 2006 की धारा 167 के अंतर्गत असम राइफल्स हवलदार (क्लर्क) भर्ती (संशोधन) नियम, 2019 जो 23 जून, 2019 के भारत के साप्ताहिक राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.[हिन्दी] नि. 185 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1055/17/19]

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

(1) (एक) सफाई कर्मचारियों की दशा और उनकी दशा को सुधारने के लिए संस्तुतियां/प्रस्ताव से संबंधित राष्ट्रीय अनुसूचित जाति आयोग के मार्च, 2012 के प्रतिवेदन की एक प्रति।

(दो) सफाई कर्मचारियों की दशा और उनकी दशा को सुधारने के लिए संस्तुतियां/प्रस्ताव से संबंधित राष्ट्रीय अनुसूचित जाति आयोग के मार्च, 2012 के प्रतिवेदन पर व्याख्यात्मक ज्ञापन, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1056/17/19]

(2) राष्ट्रीय अनुसूचित जाति वित्त और विकास निगम तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय के बीच वर्ष 2019-2020 के लिए हुए समझौता ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया, देखिये संख्या एल.टी. 1057/17/19]

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

(1) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उपधारा (1) के अंतर्गत लक्षद्वीप विकास निगम लिमिटेड, कवरत्ती के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1058/17/19]

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

(1) राष्ट्रीय कृषि विज्ञान अकादमी, नई दिल्ली के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1059/17/19]

(2) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) एग्रीनोवेट इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2017-2018 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा ।

(दो) एग्रीनोवेट इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2017-2018 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।

(3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल.टी. 1060/17/19]

अपराह्न 12.04 बजे

कृषि संबंधी स्थायी समिति

(एक) पहले से चौथा प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री पी.सी. गद्दीगौदर (बागलकोट): मैं कृषि संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) (17वीं लोक सभा) प्रस्तुत करता हूं: -

1. खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय का ''राष्ट्रीय खाद्य प्रौद्योगिकी संस्थान, उद्यमिता और प्रबंधन विधेयक , 2019' संबंधी पहला प्रतिवेदन।

2. कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय (कृषि अनुसंधान और शिक्षा विभाग) के 'भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद - राष्ट्रीय डेयरी अनुसंधान संस्थान, करनाल - एक निष्पादन समीक्षा' विषयक 64वें प्रतिवेदन (16वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी दूसरा प्रतिवेदन ।

3. कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय (कृषि अनुसंधान और शिक्षा विभाग) की 'अनुदानों की मांगें (2019-20)' संबंधी तीसरा प्रतिवेदन।

4. मत्स्य पालन, पशुपालन और डेयरी मंत्रालय (पशुपालन और डेयरी विभाग) की 'अनुदानों की मांगें (2019-20)' सबंधी चौथा प्रतिवेदन।

(दो) विवरण

श्री पी.सी. गद्दीगौदर: मैं खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगें (2016-17)' विषयक 23वें प्रतिवेदन (सोलहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई संबंधी 31वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा आगे की-गई-कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

अपराह्न 12.05 बजे

रेल संबंधी स्थायी समिति

पहला प्रतिवेदन

[हिन्दी]

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

<u>अपराह्न 12.05 ½ बजे</u>

<u>मंत्री द्वारा वक्तव्य</u>

ग्रामीण विकास विभाग, ग्रामीण विकास मंत्रालय से संबंधित प्रधानमंत्री आवास योजना-ग्रामीण पीएमएवाई(जी), पूर्व में इंदिरा आवास योजना (आईएवाई)(2015-16) के संबंध में ग्रामीण विकास संबंधी स्थायी समिति के 26वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[हिन्दी]

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

---

* सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया, देखिए संख्या एल.टी. 1061/17/19 ।

<u>अपराह्न 12.07 बजे</u>

कार्य मंत्रणा समिति के 10वें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव

[हिन्दी]

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

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

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

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

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

[हिन्दी]

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

... (व्यवधान)

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

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

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

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

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

... (व्यवधान)

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

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

... (व्यवधान)

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

... (व्यवधान)

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

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

मैं दादा से यह कहना चाहती हूं कि कांग्रेसी पार्टी कैसी है।... (व्यवधान) दादा निर्बल तो आप हैं कि आप सिर्फ एक ही परिवार की महिला के लिए खड़े हैं और उसी महिला के सम्मान और उनकी सुरक्षा के

लिए लड़ रहे हैं ।... (व्यवधान) लेकिन आप देश की महिलाओं की सुरक्षा के लिए नहीं लड़ रहे हैं ।... (व्यवधान) दादा, निर्बल तो आप हैं कि ऐसी पार्टी जो देश के लिए नहीं काम कर रही है, सिर्फ परिवारवाद के लिए काम कर रही है। आप ऐसी पार्टी के साथ निर्बलता से खड़े हैं और परिवारवाद छोड़कर देश के हित के लिए काम नहीं कर रहे हैं। ऐसे निर्बल आप हैं ।... (व्यवधान) निर्बल आप हैं दादा कि देश के प्रधान मंत्री जी जो देशभक्त हैं, आप उनको... [†]कह रहे हैं।... (व्यवधान) आप ऐसे निर्बल हैं। आपने देश का सम्मान नहीं अपमान किया है।... (व्यवधान)

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

... (व्यवधान)

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

... (व्यवधान)

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

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

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

[†] कार्यवाही-वृतांत में सम्मिलित नहीं किया गया

खाऊंगा और न किसी को खाने दूंगा ।... (व्यवधान) मैं यह नहीं कहता हूं कि प्रधान मंत्री जी कुछ खाते हैं, लेकिन यह जरूर कहूंगा कि हमारे देश के बिचौलिए सब खा जाते हैं ।... (व्यवधान)

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

माननीय अध्यक्ष : डॉ. सुभाष सरकार ।

... (व्यवधान)

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

अपराह्न 12.13 बजे

(इस समय, श्री अधीर रंजन चौधरी और कुछ अन्य माननीय सदस्य सभा-भवन से बाहर चले गये।)

[अनुवाद]

***डॉ. सुभाष सरकार (बांकुरा):** पश्चिम बंगाल में कल 2 दिसंबर को राष्ट्रीय स्वयंसेवक संघ के पदाधिकारी की गोली मारकर हत्या कर दी गई है। आर.एस.एस. के नगर सचिव की बेरहमी से हत्या कर दी गई है। पिछले चुनाव के बाद से बंगाल में लगातार बी.जे.पी. कार्यकर्ताओं की हत्याएं हो रही हैं। उपचुनाव के बाद बी.जे.पी. के कई पदाधिकारियों पर हमले और मारपीट हो चुकी है। पार्टी कार्यालय तोड़े जा रहे हैं। क्या भाजपा

---

*मूलत: बंगला में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

समर्थकों को शांति से रहने का अधिकार नहीं है? हम बंगाल राज्य सरकार से जवाब चाहते हैं। इस सम्माननीय सभा में, मैं माननीय गृह मंत्री का ध्यान राज्य में चिंताजनक कानून व्यवस्था की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। कानून और संविधान का राज होगा या नहीं? प्रदेश के सभी हिंदू संगठन गंभीर खतरे में हैं। पार्टी कार्यकर्ताओं का जीवन भगवान की दया पर निर्भर है। राज्य सरकार घुसपैठियों को प्रायोजित और समर्थन कर रही है। कानून व्यवस्था पूरी तरह ध्वस्त हो गयी है। सभी सामाजिक संगठनों पर हमले किये जा रहे हैं और विरोधी आवाजों को दबाया जा रहा है। यह एक दयनीय स्थिति है। कृपया इस पर गौर करें।

… *व्यवधान*)

[हिन्दी]

श्री मोहनभाई कुंदरिया (राजकोट): अध्यक्ष महोदय, मैं आपका ध्यान सौराष्ट्र क्षेत्र के मोरबी-राजकोट-सापरवेरावड़ी इंडस्ट्रियल एरिया की लंबित मांगों की ओर दिलाना चाहता हूँ। महोदय, मैं नवलखी पोर्ट को डेवलप करने का अनुरोध करना चाहता हूँ। इस इंडस्ट्रियल एरिया में ऑटोमोबाइल्स, ज्वैलरी, टाइल्स, घड़ियां और फूड प्रोसैसिंग के निर्माण कार्य होते हैं। मोरबी-राजकोट-सापरवेरावड़ी इंडस्ट्रियल क्षेत्र में पूरे देश-विदेश के 25 हजार करोड़ रुपये का बिजनस किया जाता है और लगभग पांच सौ टन का करोबार पोर्ट से होता है। मोरबी-राजकोट-सापरवेरावडी लगभग 250 किलोमीटर की दूरी है, जिससे धन एवं समय आदि संपदा का काफी नुकसान होता है। मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ कि नवलखी पोर्ट को डेवलप करने के मामले में हस्तक्षेप करें। नवलखी क्षेत्र मोरबी से मात्र 45 किलोमीटर और राजकोट-सापरवेरावडी केवल 100 किलोमीटर दूर हैं, जिससे कंटेनर को देश-विदेश में भेजने में आसानी होगी और उनकी मात्रा में भी बढ़ोत्तरी होगी। यह देश की प्रगति में सहायक सिद्ध होगी। मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान मोरबी-राजकोट-सापरवेड़ा इंडस्ट्रीज़ की लंबित मांगों को पूरा करने की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

माननीय अध्यक्ष : श्री नकुल कमल नाथ - उपस्थित नहीं।

श्री एच. वसंतकुमार - उपस्थित नहीं।

श्री राजेन्द्र धेड्या गावित - उपस्थित नहीं।

कुंवर दानिश अली।

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

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

کنور دانش علی (امروہہ): محترم اسپیکر صاحب آپ نے مجھے ایک بہت ہی اہم مُدعہ اُٹھانے کا موقع دیا ، اس کے لئے میں آپ کا شکریہ ادا کرتا ہوں۔

**نجی کو پیسے کے فنڈ کےپرووِیڈینٹ ملازمین میں ملک پورے کل آج ،جناب
[हिन्दी] ہے۔ جاتا دیا لگا پر داؤ مستقبل کا ملازمین کرکے کاری سرمایہ میں کمپنیوں
رہی جا کی دیکھی ان میں سرکار اس ہی سے پہلے تو کی بہبود و فلاح کے ملازمین
تک آج ہے۔ رہا جا کیا کھلواڑ بھی سے مستقبل کے ملازمین تو اب لیکن تھی۔
گیا لگایا نہیں میں کمپنیوں نجی طرح اس کو پیسے کے فنڈ پرووِیڈینٹ کے ملازمین
کرکے لوٹ وہ کہ ہے رہا جا لگایا سے طرح اس میں کمپنیوں نجی اب لیکن ،تھا
کے پردیش اُتر کر خاص ہے۔ ہوتی نہیں کاروائی بھی کوئی پر ان اور جائیں چلے
نِویش میں کمپنیوں نجی سے طریقے غلط پیسہ کا فنڈ پرووِیڈینٹ کے ملازمین بجلی
کے کارپوریشن پاور اُترپردیش ہیں۔ اُداس ہی بہت ملازمین آج سے جس ،گیا کیا
نجی سے طریقے انیمِت روپئے کروڑ 631 ہزار 2 کے فنڈ پرووِیڈینٹ کے ملازمین
پاور کے وہاں اور گیا کیا نِویش میں لِمٹیڈ فائننس ہاؤسِنگ دیوان کمپنی
کوئی پر سر کے ان ،ہیں بیوروکریٹس کے وہاں جو ،ہیں صدر جو کے کارپوریشن
سے ذریعہ کے آپ میرا ہے۔ رہی دیکھ ہوئی بیٹھی سرکار ہے۔ رہی رینگ نہیں جوں
نظر کو بہبود و فلاح کے ملازمین ہی جلد پر مُدعے اہم اس کہ ہے کہنا سے سرکار
کا ان کہ سے جس ،کریں یقینی دلانا واپس فنڈ پرووِیڈینٹ کا ان رکھتےہوئے میں
(مداخلت) -- ہے کمائی کڑی کی بھر زندگی جو پیسہ**

[अनुवाद]

श्री हसनैन मसूदी (अनन्तनाग): माननीय अध्यक्ष महोदय, नवंबर के पहले सप्ताह में कश्मीर में असामयिक भारी बर्फबारी हुई है और कुछ स्थानों पर बर्फबारी एक मीटर तक हो गई है। असामयिक बर्फबारी के कारण बागवानी क्षेत्र को भारी नुकसान हुआ है, जिससे कम से कम 1 लाख करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है।

मैं सरकार से ये पूछना चाहता हूं। क्या इस अभूतपूर्व बर्फबारी को अत्यंत भीषण आपदा घोषित करने की कोई योजना है, ताकि बागवानी क्षेत्र राष्ट्रीय आपदा राहत कोष के तहत राहत पाने का हकदार बन सके? क्या राज्य में विशेषज्ञों की कोई केंद्रीय टीम तैनात करने का प्रस्ताव है? बागवानों को हुए नुकसान का मौके पर ही आकलन किया जाता है और नुकसान से प्रभावित लोगों को मुआवजा देने के लिए कदम उठाए जाते हैं।

अपराह्न 12.21 बजे

सदस्यों द्वारा निवेदन

(दो) दादरा और नागर हवेली की जनजातियों को पीडीएस के अंतर्गत खाद्य मदों की आपूर्ति किए जाने की आवश्यकता के बारे में

[हिन्दी]

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

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

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

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

श्री मोहनभाई सांजीभाई देलकर : अध्यक्ष जी, बहुत ही गम्भीर मामला है।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय गृह मंत्री जी देख लेंगे।

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

श्री मोहनभाई सांजीभाई देलकर: सर, बहुत-बहुत धन्यवाद।

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

[हिन्दी]

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

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

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

महोदय, मैं आज आपके सामने अंडमान और निकोबार द्वीप समूह की एक बहुत ही गंभीर समस्या एजुकेशन के बारे में कुछ बात कहना चाहता हूँ। बचपन से हमने एक बात सुनी थी कि दुनिया में सबसे बड़ा दान रक्तदान है। अगर कोई मरीज है, तो उसे खून का दान देना बहुत बड़ा दान है, लेकिन रक्तदान से भी बड़ा दान विद्या का दान माना जाता है। खून के दान से तो एक आदमी बचता है, लेकिन विद्या के दान से

पूरा एक परिवार चलता है। अंडमान और निकोबार के लिए मैं एक ही चीज बोलना चाहता हूँ कि अंडमान और निकोबार में कुल 329 सरकारी स्कूल्स हैं। इनमें से 48 सीनियर सेकेण्डरी स्कूल्स हैं। बड़े दुख और अफसोस की बात है कि इन 48 सीनियर सेकेण्डरी स्कूल्स में सिर्फ 9 प्रिंसिपल की पोस्ट्स भरी गई हैं और बाकी सारी प्रिंसिपल की पोस्ट्स खाली हैं। वहाँ 151 प्राइमरी स्कूल्स हैं, जिनमें सिर्फ 46 हैड मास्टर की पोस्ट्स को भरा गया है, बाकी हैड मास्टर की सारी पोस्ट्स खाली हैं।

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

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

[अनुवाद]

श्री राजमोहन उन्नीथन (कासरगोड): महोदय, मैं आपके माध्यम से कासरगोड में बौद्धिक विकलांग व्यक्तियों के सशक्तिकरण के लिए राष्ट्रीय संस्थान के क्षेत्रीय केंद्र के संबंध में माननीय सभा का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

आज, 3 दिसंबर को विकास प्रक्रिया में विकलांग व्यक्तियों के समावेश को बढ़ावा देने के लिए विकलांग व्यक्तियों के लिए विश्व दिवस के रूप में मनाया जाता है। इस महत्वपूर्ण अवसर पर, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र कासरगोड में विकलांग व्यक्तियों का एक गंभीर मुद्दा उठाना चाहूंगा।

मनोविकास नगर, सिकन्दराबाद में वर्ष 1984 में स्थापित बौद्धिक विकलांग व्यक्तियों (जिसे पहले मानसिक रूप से विकलांगों के लिए राष्ट्रीय संस्थान के नाम से जाना जाता था) के सशक्तिकरण के लिए राष्ट्रीय संस्थान जो विकलांग व्यक्तियों के सशक्तिकरण विभाग, सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय, भारत सरकार के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत एक स्वायत्त निकाय है। एन.आई.ई.पी.आई.डी. राष्ट्रीय हित में बौद्धिक विकलांग व्यक्तियों (दिव्यांगजनों) को गुणवत्तापूर्ण सेवाएं प्रदान करने के लिए समर्पित है। एन.आई.ई.पी.आई.डी. के तीन क्षेत्रीय केंद्र नोएडा, नई दिल्ली, कोलकाता और मुंबई में स्थित हैं। संस्थान बौद्धिक विकलांगता वाले व्यक्तियों (दिव्यांगजन) को सशक्त बनाने के लिए क्षमता निर्माण में उत्कृष्टता प्राप्त करने का प्रयास करता है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र, कासरगोड में, बौद्धिक रूप से विकलांग व्यक्तियों की एक बड़ी संख्या है, जिसका मुख्य कारण एंडोसल्फान कीटनाशक का नकारात्मक प्रभाव है। अक्कारा फाउंडेशन, एक गैर सरकारी संगठन द्वारा किए गए सर्वेक्षण के अनुसार, कासरगोड में पांच स्थानीय स्व-सरकारी संस्थागत क्षेत्रों, अर्थात् पेरिया, कुट्टीकोल, मोगरा पुथुर और चेंगला ग्राम पंचायत और कासरगोड नगर पालिका में, 197 लोग मानसिक मंदता से पीड़ित हैं, 27व्यक्ति सेरेब्रल पाल्सी से पीड़ित हैं और 4 व्यक्ति ऑटिज्म से पीड़ित हैं।

माननीय अध्यक्ष: कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री राजमोहन उन्नीथन: महोदय, मैं सरकार से कासरगोड में बौद्धिक विकलांग व्यक्तियों के सशक्तिकरण के लिए राष्ट्रीय संस्थान (एन.आई.ई.पी.आई.डी.) का एक क्षेत्रीय केंद्र स्थापित करने के लिए कदम उठाने का अनुरोध करूंगा। यह मेरे निर्वाचन क्षेत्र के उन लोगों के लिए बहुत बड़ी सांत्वना होगी जो बौद्धिक अक्षमताओं से पीड़ित हैं।

[हिन्दी]

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

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

एक बात है कि चाहे तेलंगाना राज्य हो या मेरी जहीरबाद कंस्टीट्युन्सी हो, वहां कुछ नेशनल हाईवेज अभी भी पेंडिंग हैं, जिनमें मदनूर-बोधन-निज़ामाबाद (एनएच-161 बीबी), निज़ामाबाद-नारायणखेड़-बीदर (एनएच-50), मेडक-येल्लारेड्डी-बांसवाड़ा (एनएच-61), सिरसिल्ला-कामारेड्डी-येल्लारेड्डी-पिटलाम (एनएच-563), जहीराबाद-बीदर हैं। इनका प्रिंसिपल सैंक्शन हो गया है, पर इनकी मंजूरी नहीं आई है। यह मैं बताना चाहता हूं।

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

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

बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्रीमती कनिमोझी करूणानिधि (थूथुक्कुडी): महोदय, अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के छात्रों के लिए छात्रावास सुविधाएं भयावह हैं। देश के कई हिस्सों में हालात बेहद खराब हैं।

तमिलनाडु में 1,675 छात्रावास हैं और उन छात्रावासों में लगभग 1,20,000 छात्र रहते हैं। छात्रों को प्रदान की जाने वाली सभी छात्रावास सुविधाएं बहुत कम हैं। यहां तक कि बुनियादी सुविधाएं भी इतनी खराब हैं। तो, छात्रों को ग्रंथालय, गुणवत्तापूर्ण पानी, स्वच्छता और सुरक्षा कहाँ से मिलेगी? यह इन छात्रावासों में व्यावहारिक रूप से अस्तित्वहीन है। इससे सबसे ज्यादा प्रभावित छात्राएं होती हैं।

हाल ही में एक अखबार के सर्वेक्षण में उन्होंने कहा था कि तमिलनाडु के पेरम्बूर में लगभग 55 छात्र दो कमरों वाले किराए के मकान में रह रहे थे, जिसमें सिर्फ दो शौचालय थे। छात्रों ने शिकायत की कि वे रात में अपने पैर भी नहीं फैला पाते हैं और वे हर दिन अपने स्कूल जाने के लिए तैयार नहीं हो पाते हैं। एक स्कूली छात्र को प्रति माह लगभग .900 रुपये और एक कॉलेज के छात्र को .1,000 रुपये प्रति माह उनके भोजन के लिए दिए जाते हैं। इतनी कम मात्रा में हम अच्छा पौष्टिक भोजन कैसे कर सकते हैं। मैं सरकार से देश भर में इन छात्रावासों के रखरखाव के लिए अधिक धन आवंटित करने का अनुरोध करता हूं।

[हिन्दी]

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

श्री राहुल कस्वां (चुरू): अध्यक्ष महोदय, मेरे लोक सभा संसदीय क्षेत्र चुरू और पूरे बीकानेर डिवीजन, राजस्थान में बीते कुछ दिनों काफी बारिश और ओलावृष्टि हुई है। मेरे संसदीय क्षेत्र चुरू में बहुत कम पॉकेट्स

में मूंगफली की फसल बोयी जाती है। वहां पर हुई बरसात के कारण पूरी फसल बर्बाद हो गई और इसके कारण वहां के किसानों को काफी नुकसान हुआ है।

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

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

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

[अनुवाद]

कुमारी राम्या हरिदास (अलथूर): महोदय, मैं यहां एक गंभीर और बहुत महत्वपूर्ण विषय साझा करना और इंगित करना चाहूंगी। मुझे लगता है कि ये मामला तुरंत प्रभाव से सुलझ जाएगा क्योंकि ये बहुत अहम मुद्दा है।

महोदय, श्री चित्रा तिरुनल अस्पताल केरल में केंद्रीय सरकारी संस्थानों के गौरवपूर्ण स्थलों में से एक है। लेकिन अस्पताल प्राधिकरण ने हाल ही में एक आदेश जारी कर बीपीएल श्रेणी के तहत मुफ्त इलाज पाने के मानदंडों को पुनर्निर्धारित किया है। उन्होंने कहा कि वे सी.ए.जी. की गाइडलाइन के मुताबिक ही इसे लागू करते हैं। लेकिन मुझे लगता है कि ये दिशानिर्देश केरल राज्य में बी.पी.एल. श्रेणी का पता लगाने के लिए व्यावहारिक और उपयुक्त नहीं हैं। ऐसी अव्यवहारिक स्थितियाँ गरीबों के एक बड़े वर्ग को इलाज से वंचित कर देती हैं। श्री चित्रा थिरुनल इंस्टीट्यूट फॉर मेडिकल साइंस केरल में बी.पी.एल. और निम्न-आय वर्ग के लोगों की आशा है। केरल के विभिन्न हिस्सों के लोग हृदय और तंत्रिका संबंधी समस्याओं के इलाज

के लिए इस संस्थान पर निर्भर हैं, यहां राष्ट्रीय स्तर की उन्नत सुविधाएं उपलब्ध हैं। लेकिन गाइडलाइन के इस पुनर्निर्धारण से गरीब लोग अपने इलाज को लेकर परेशान हैं। मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि वह इस मामले में तुरंत हस्तक्षेप करें और गरीबों को मुफ्त इलाज देने के लिए दिशानिर्देश स्पष्ट करें और इस संस्थान की सद्भावना बहाल करें।

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

*[*]**श्री दयाकर पसुनूरी (वारंगल):** माननीय अध्यक्ष महोदय, तेलंगाना में 70% आबादी आजीविका के लिए कृषि पर निर्भर है। तेलंगाना हमारे देश की सबसे उपजाऊ भूमि में से एक है। खेती मुख्य रूप से कुओं, ट्यूबवेलों और तालाबों पर निर्भर है। पानी के ये सभी स्रोत सूख गए क्योंकि गाद निकालने का काम कभी नहीं किया गया। मिशन काकतीय के माध्यम से लगभग 9500 झीलों और कुओं से गाद निकाली गई और उन्हें फिर से भरा गया। हमारे मुख्यमंत्री श्री के. चंद्रशेखर राव कृषि के लिए 24 घंटे बिजली उपलब्ध करा रहे हैं जो हमारे देश के अन्य हिस्सों में नहीं सुना गया है। इसी प्रकार, 'रायथु बंधु' योजना के माध्यम से, हमारे मुख्यमंत्री श्री के चंद्र शेखर राव के नेतृत्व में तेलंगाना सरकार द्वारा किसानों को प्रति एकड़ 10,000 रुपये की वित्तीय सहायता प्रदान की जा रही है।

---

* मूलत: तेलुगु में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

हालाँकि, तेलंगाना कृष्णा और गोदावरी जैसी नदियों से घिरा हुआ है, लेकिन नदी का सैकड़ों टी.एम.सी. पानी समुद्र में बह जाता है। इस पानी को बचाने के लिए कालेश्वरम परियोजना बनाई जा रही है जो हमारे देश की सबसे ऊंची सिंचाई परियोजना होगी। महोदय, मैं आपके माध्यम से अनुरोध करता हूं कि केंद्र सरकार 'कालेश्वरम परियोजना' को राष्ट्रीय परियोजना का दर्जा दे और 20,000 करोड़ रुपये की वित्तीय सहायता प्रदान करे।

श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन (कोल्लम): माननीय अध्यक्ष महोदय, मेरा निवेदन 1995 की कर्मचारी पेंशन योजना के तहत कर्मचारी भविष्य निधि पेंशनभोगियों के संबंध में है। मैं संबंधित मंत्री या सरकार से एक बहुत ही विशिष्ट उत्तर मांग रहा हूं। आप कृपया देखें कि यह संसद में दिया गया आश्वासन है। यह माननीय मंत्री द्वारा सलाहकार समिति में दिया गया आश्वासन था। कर्मचारी भविष्य निधि संगठन के केंद्रीय न्यासी बोर्ड ने 21 अगस्त 2019 को हैदराबाद में निर्णय लिया कि जिन सभी पेंशनभोगियों ने अपनी राशि से पेंशन कम्यूटेशन करा ली है, उन्हें कम्यूटेशन के 15 साल बाद पूरी पेंशन बहाल की जाएगी। माननीय श्रम और रोजगार मंत्री श्री संतोष गंगवार केंद्रीय न्यासी बोर्ड की अध्यक्षता कर रहे थे, जिन्होंने 21 अगस्त 2019 को हैदराबाद में पेंशन की तारीख से 15 साल बाद पूर्ण पेंशन बहाल करने का निर्णय लिया। अभी तक कर्मचारी भविष्य निधि संगठन की ओर से इस फैसले को लागू नहीं किया गया है। मुख्य भविष्य निधि आयुक्त सरकार के फैसले को लागू करने को तैयार नहीं हैं। यह सरकार द्वारा गंभीरता से विचार करने का विषय है। मैं सरकार से ई.पी.एफ.ओ. के केंद्रीय न्यासी बोर्ड के फैसले को तुरंत लागू करने का आग्रह करता हूं। इससे देश के 3.6 लाख भविष्य निधि पेंशनभोगियों को फायदा हो रहा है। दुर्भाग्य से, मुख्य भविष्य निधि आयुक्त श्रमिक विरोधी और जनविरोधी दृष्टिकोण अपना रहे हैं। मैं मंत्रालय से 21 अगस्त 2019 को लिए गए केंद्रीय न्यासी बोर्ड के निर्णय को तुरंत लागू करने का आग्रह करता हूं।

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

सुश्री मिमी चक्रवर्ती (जादवपुर): माननीय अध्यक्ष महोदय, आज अंतर्राष्ट्रीय दिव्यांगता दिवस पर, मैं अवसर का लाभ उठाकर दिव्यांगों के बारे में और दिव्यांगों के लिए उचित कानून बनवाने के बारे में बात करना चाहूंगी। 2011 की जनगणना के अनुसार, भारत में 121 करोड़ लोगों में से 2.68 करोड़ लोग दिव्यांग हैं, जिसका अर्थ है कि भारत की 2.1 प्रतिशत आबादी किसी न किसी प्रकार की दिव्यांगता से पीड़ित है। 21 प्रकार की दिव्यांगताओं में, शीर्ष पाँच हैं; दृष्टि दिव्यांगता, जिसका 48.5 प्रतिशत का हिस्सा है, और अन्य बोलने, सुनने और मानसिक स्वास्थ्य की दिव्यांगता है, जिसका कुल दिव्यांगता में 69 प्रतिशत भाग है।

वे न केवल अपने शरीर से बल्कि समाज से भी अक्षम हैं। डचेन मस्कुलर डिस्ट्रॉफी एक आनुवंशिक मांसपेशी रोग है, जो विकलांगता का भी एक कारण है और देश में 2000 में से एक व्यक्ति इस तरह के विकार से पीड़ित है। ये तथ्य ऐसे समय में मुंह पर तमाचा हैं जब 33 प्रतिशत दिव्यांग लोग 10-29 वर्ष की आयु वर्ग के हैं।

हमारे पास दिव्यांग लोगों को किसी भी भेदभाव से बचाने, उन्हें समान रोजगार देने और उनकी सामाजिक भागीदारी बढ़ाने के लिए दिव्यांग व्यक्तियों का अधिकार अधिनियम, 2016 है, लेकिन इनमें से किसी को भी सुनिश्चित नहीं किया गया है।

दिवस की गंभीरता और मुद्दे पर चिंता को ध्यान में रखते हुए, दिव्यांगता अधिकार आंदोलन को सभी दिव्यांग लोगों के लिए सम्मान का जीवन सुरक्षित करने के लिए अधिक देखभाल, उचित प्रबंधन और समय-समय पर उपचार प्रक्रिया सुनिश्चित करने की आवश्यकता है। धन्यवाद, महोदय।

[हिन्दी]

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

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

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

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

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

श्री गजानन कीर्तिकर : उपस्थित नहीं।

श्रीमती हेमामालिनी जी।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[अनुवाद]

श्री नकुल कमल नाथ (छिंदवाड़ा): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से छिंदवाड़ा शहर में एक रेलवे ओवरब्रिज निर्माण कार्य के लिए रेलवे विभाग से 12.5 करोड़ रुपये की धनराशि जारी करने की स्थिति के बारे में पूछना चाहता हूं। मेरे द्वारा इतनी छोटी राशि मांगने का उद्देश्य यह है कि अभी 2000 बिस्तरों वाले सुपर स्पेशियलिटी अस्पताल का निर्माण शुरू हुआ है और यदि इस रेलवे ओवरब्रिज के निर्माण में कोई देरी हुई तो उक्त सुपर स्पेशियलिटी अस्पताल के निर्माण में भी देरी होगी।

माननीय रेल मंत्री से मेरा दूसरा प्रश्न इन मध्य प्रदेश के दो प्रमुख जिलों के बीच रेलवे नेटवर्क को मजबूत करने के लिए छिंदवाड़ा और सागर के बीच 280 किलोमीटर लंबी ब्रॉड गेज रेलवे लाइन के निर्माण के लिए 4800 करोड़ रुपये के बजट आवंटन की स्थिति के बारे में है।

श्री एच. वसंतकुमार (कन्याकुमारी): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं सरकार से ब्लू व्हेल, पबजी यानी प्लेयर अननोन्स बैटल ग्राउंड्स और रम्मी जैसे ऑनलाइन गेम पर प्रतिबंध लगाने का आग्रह करता हूं।

पबजी को वर्ष 2017 में लॉन्च किया गया था और इसने पी.सी., कंसोल और मोबाइल प्लेटफॉर्म पर बड़ी वैश्विक लोकप्रियता हासिल की है। पिछले दिसंबर तक अकेले इसके 200 मिलियन मोबाइल डाउनलोड थे। भारतीय राज्यों के कुछ शहरों ने पहले ही इस खेल पर प्रतिबंध लगा दिया है, यह चिंता जताते हुए कि यह खिलाड़ियों को अधिक हिंसक बना रहा है और इससे छात्रों का अपनी पढ़ाई से ध्यान भटक रहा है।

कई माता-पिता ने शिकायत की कि कंप्यूटर गेम का उनके बच्चों की पढ़ाई में कोई महत्व नहीं है और इसके विपरीत, उन ऑनलाइन गेम ने उनके मानसिक और शारीरिक विकास पर बहुत नकारात्मक

प्रभाव डाला है। इस तरह के व्यवहार से वे अपना अधिकांश खाली समय कंप्यूटर गेम खेलने में बिता देंगे। नतीजतन, उनके पास न्यूनतम या लगभग कोई शारीरिक गतिविधि नहीं होगी। इससे मोटापा, हृदय संबंधी समस्या और मनोवैज्ञानिक गड़बड़ी आदि जैसी कई स्वास्थ्य समस्याएं पैदा होंगी। भयानक छवियां उनके दिमाग में घुसपैठ करती हैं और प्रतिकूल प्रभाव डालती हैं।

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

श्री एच. वसंतकुमार: महोदय, मैं सरकार से ऑनलाइन गेम पर प्रतिबंध लगाने का अनुरोध करूंगा। यह भारत का भविष्य खराब कर रहा है। उदाहरण के लिए, कुछ समय पहले, ब्लू-शार्क नाम से एक गेम ऑनलाइन प्लेटफ़ॉर्म पर साझा किया गया था, जिसमें गेमर को विभिन्न आत्म-विनाशकारी कार्यों से गुजरना पड़ता था और सभी स्तरों को सफलतापूर्वक पूरा करने के बाद, अंतिम स्तर आत्महत्या की ओर ले जाता था। इस क्रेजी गेम ने दुनिया भर में 100 से ज्यादा किशोरों की जान ले ली थी। कृपया हमारे युवाओं के भविष्य की खातिर ऑनलाइन गेम पर प्रतिबंध लगाएं।

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

श्री टी.आर. बालू (श्रीपेरम्बुदुर): महोदय, एक हालिया बयान में, मेरे नेता, डॉ. एम.के. स्टालिन ने भारत सरकार से इंजीनियरों, वैज्ञानिकों और आई.टी. स्नातकों की दुर्दशा पर ध्यान देने का अनुरोध किया है।

उन्होंने हाल ही में कोयम्बटूर नगर पालिका में सफाईकर्मियों के 549 पदों के सृजन के लिए आवेदन किया है।

आई.टी. क्षेत्र सबसे बड़ा नियोक्ता है जिसने प्रत्यक्ष रूप से चार मिलियन कर्मचारियों को रोजगार दिया है, और अप्रत्यक्ष रूप से यह 10 मिलियन कर्मचारियों को रोजगार देता है। तो, 14 मिलियन कर्मचारी अपनी आजीविका कमा रहे हैं। 2017-18 में निर्यात 126 अरब डॉलर के स्तर पर था। 2018-19 में यह 137 अरब डॉलर था। आई.टी. सेक्टर की ग्रोथ 181 अरब डॉलर तक पहुंच गई है। यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण उद्योग है। क्या भारत सरकार के लिए यह आवश्यक नहीं है कि वह पहल करके यह सुनिश्चित करे कि आई.टी. क्षेत्र के लोगों के तथा आई.टी. स्नातकों को भी समुचित राहत दी जाए?

अब हो यह रहा है कि कॉग्निजेंट टेक्नोलॉजी में छँटनी चल रही है। करीब 13000 कर्मचारियों की नौकरी जाने वाली है। इंफोसिस में 12000 कर्मचारियों की नौकरी जाने वाली है। इसलिए दिन-ब-दिन छँटनी होती जा रही है। खबर है कि एक तिमाही के भीतर 40,000 आई.टी. कर्मचारियों की नौकरी छूट जाएगी ...(*व्यवधान*) महोदय, ये उचित नहीं है। मेरे दोस्त की गलती की वजह से मुझे ऐसी सज़ा नहीं मिलनी चाहिए। आपने मुझसे खड़े होकर बोलने को कहा। मैं खड़ा हुआ लेकिन कोई माइक नहीं था। इसलिए मैं शुरू में कुछ नहीं बोल सका। इसीलिए आपने मुझे आधे घंटे से लेकर एक घंटे तक की सज़ा दी है।

मैं केवल आपसे आग्रह कर सकता हूं कि आप आई.टी. क्षेत्र को कुछ राहत देने के लिए भारत सरकार को निर्देशित करें क्योंकि यह इस देश के विकास में योगदान दे रहा है और साथ ही यह हमारी जी.डी.पी. वृद्धि में भी योगदान दे रहा है। अब जी.डी.पी. 8 फीसदी से घटकर 4.5 फीसदी के स्तर पर आ गई है। कल सभा में इस मामले पर चर्चा हुई। मेरा एकमात्र अनुरोध यह है कि कृपया भारत सरकार से इस मुद्दे पर एक श्वेत पत्र लाने के लिए कहें ताकि सभा इस मामले पर विस्तृत चर्चा कर सके।

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

श्री कल्याण बनर्जी (श्रीरामपुर): महोदय, 2 नवंबर, 2018 को आर्थिक कार्यों संबंधी कैबिनेट समिति ने खाद्यान्न पैकेजिंग के लिए 100 प्रतिशत जूट बैग खरीदने का निर्णय लिया था। अब जूट कमिश्नर केंद्र सरकार की इस नीति को लागू करने में विफल रहे हैं। इसलिए, जूट उद्योग को नुकसान हो रहा है और इसके श्रमिक रोजगार से बाहर जा रहे हैं।

हाल ही में हुआ ये है कि खाद्य मंत्रालय ने निर्देश जारी किया है कि दो लाख गांठ प्लास्टिक बैग मंगाए जाएंगे। एक गांठ 500 प्लास्टिक बैग के बराबर होती है जिसका मतलब है कि इन फसलों की खरीद के लिए जूट बैग के बजाय 10,000 करोड़ प्लास्टिक बैग का उपयोग किया जाएगा। इसलिए जूट उद्योग को एक और झटका लगेगा।

महोदय, मैं जो कहना चाहता हूं वह यह है कि जब केंद्र सरकार ने कहीं भी प्लास्टिक के उपयोग पर प्रतिबंध लगा दिया है, तो खाद्य मंत्रालय खरीद के लिए प्लास्टिक बैग के उपयोग के लिए ऐसा निर्देश कैसे जारी कर सकता है? दूसरे, मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या यह मंजूरी कैबिनेट समिति द्वारा दी गई है क्योंकि कैबिनेट समिति के निर्णय को किसी भी मंत्रालय द्वारा प्रतिस्थापित नहीं किया जा सकता है। मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करना चाहता हूं कि अगर प्लास्टिक पर नीति शत-प्रतिशत लागू नहीं की गई तो एक एक करके जूट उद्योग बंद होते जाएंगे और हजारों श्रमिक खासकर हुगली जिले में और उत्तर 24 परगना के जिले में रोजगार से बाहर हो जायेंगे।

इसलिए मैं आपके माध्यम से केंद्र सरकार से अनुरोध करना चाहता हूं कि प्लास्टिक बैग की जो गांठें ऑर्डर की गई हैं, उन्हें कृपया रद्द कर दिया जाए और उनके स्थान पर जूट बैग का ऑर्डर दिया जाए।

[हिन्दी]

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

श्री विनायक भाउराव राऊत (रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग): धन्यवाद अध्यक्ष महोदय, मैं एक महत्वपूर्ण विषय आपकी अनुमति से इस सभागृह में रखना चाहता हूं और इस विषय पर माननीय वित्त मंत्री जी का जो स्पष्टीकरण है, वह हमें मिले, ऐसी मैं अपेक्षा करता हूं। केंद्र सरकार के माध्यम से महाराष्ट्र के कई विकासात्मक काम करने के लिए, जैसे बुलेट ट्रेन और मेट्रो ट्रेन आदि के लिए केंद्र सरकार के माध्यम से 40 हजार करोड़ रुपये की धनराशि राज्य सरकार को दी गई थी। ... (व्यवधान) यह धनराशि बिना खर्च किए वापस कर दी गई। यह जानकारी हम नहीं, इस सभागृह के एक वरिष्ठ नेता, इस सभागृह के एक सदस्य और पूर्व केंद्रीय मंत्री जिनका नाम ... * ने दिया। उन्होंने मीडिया को तीन-तीन बार इसकी जानकारी दी है। उन्होंने स्पष्ट कहा है कि 40 हजार करोड़ रुपये को वापिस करने के लिए ... * बने थे। हमारा यह जानने का अधिकार है कि यदि केंद्र सरकार ने ऐसी निधि दी है और महाराष्ट्र सरकार के उस समय के मुख्य मंत्री ने उस राशि को वापिस किया है या नहीं, इसका जवाब हमें मिलना चाहिए, इसकी जानकारी हमें मिलनी चाहिए। ... (व्यवधान)

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

---

* कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

श्री के. मुरलीधरन (वडाकरा): महोदय, हमें अनुवाद नहीं मिल रहा है।

[हिन्दी]

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

<u>अपराह्न 1.00 बजे</u>

जिसको जीडीपी मानना है, वह जीडीपी को माने। जिनको हैप्पीनेस इंडेक्स मानना है, जिनको डेवलपमेंट मानना है, जिनको गांव, गरीब या किसान को मानना है, वह उनको माने। जिनको अमेरिका मानना है, मैं आपको बताऊं कि आईएमएफ और वर्ल्ड बैंक इस आधार पर बने कि डॉलर और गोल्ड के आधार पर कंट्रीज तय होंगी। 1997 में आईएमएफ ने गोल्ड को छोड़कर, डॉलर की कन्वर्टिबिल्टी स्वीकार कर ली। मैंने अपनी सारी बातें तर्क के साथ रखी थीं, लेकिन मेरी बातों को मीडिया ने, खासकर सोशल मीडिया में मुझे, मेरी मां को, मेरे पिताजी को व्यक्तिगत तौर पर इतनी गालियां दी गईं। मेरा आपके माध्यम से सरकार से आग्रह है कि इस सदन में बोलने में इस तरह की जो घटना होती है, सोशल मीडिया को बैन करने के लिए या ऐसी एक्टिविटी के लिए कानून बनाना चाहिए। मेरा आपसे आग्रह है कि इस तरह की जो

भी कार्रवाई होती है, उसके आधार पर चाहे सोशल मीडिया हो, चाहे ब्रेकिंग न्यूज हो, चाहे प्रिंट मीडिया हो, इलेक्ट्रॉनिक मीडिया हो, उन पर रोक के लिए, आप हमारे कस्टोडियन और गार्जियन होने के नाते, क्योंकि आप संसद के गार्जियन हैं, आपको इस तरह से कोई कार्रवाई करनी चाहिए। धन्यवाद।

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

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

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

[अनुवाद]

श्री वाई.एस. अविनाश रेड्डी (कडप्पा): मुझे यह अवसर देने के लिए धन्यवाद महोदय। आपके माध्यम से, मैं इस सभा का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले सात गांवों, कोटाला, कनमपल्ली, मब्बुचिंतलापल्ली, भूमय्यागारिपल्ली, रचाकुंतपल्ली, तुम्मलापल्ले और वेलपुला के लोगों की समस्याओं के बारे में आकर्षित करना चाहता हूं।

महोदय, यूरेनियम कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड के टेलिंग तालाब के निर्माण में मानक पूरे न होने के कारण मानव एवं पशु आवासों के लिए गंभीर खतरा उत्पन्न हो रहा है, जिससे क्षेत्र में पर्यावरण

असंतुलन हो रहा है। यूरेनियम कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड परियोजना के आसपास हवा, पानी और भूमि गंभीर रूप से प्रदूषित हो गई है। उक्त गांवों के लोग कई त्वचा रोगों, जोड़ों के दर्द और गर्भावस्था विफलता से संबंधित समस्याओं से पीड़ित हैं। इन गांवों में बकरी, भैंस, गाय और अन्य जानवर भी पीड़ित हो रहे हैं और मर भी रहे हैं। इन गांवों में फसल की पैदावार काफी कम हो गई है और कुछ मामलों में प्रदूषण के कारण पूरी फसल खराब हो रही है। टेलिंग तालाब का निर्माण ठीक से न होने के कारण टेलिंग तालाब में आने वाला रासायनिक कचरा मिट्टी और पानी में समा रहा है। पानी के नमूने में यूरेनियम की मात्रा 400 भाग प्रति मिलियन पाई गई है, जबकि अनुमेय स्तर केवल 30-60 भाग प्रति मिलियन है।

महोदय, मैंने सी.एम.डी., यू.सी.आई.एल. और भारत के माननीय प्रधान मंत्री को भी कई अभ्यावेदन लिखे हैं। यू.सी.आई.एल. के कारण होने वाली पर्यावरणीय समस्याओं को ध्यान में रखते हुए, मैं आपके माध्यम से माननीय प्रधान मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे इस मामले को बहुत गंभीरता से लें और यू.सी.आई.एल. अधिकारियों को टेलिंग तालाब का पुनर्निर्माण करने, फसल हानि और स्वास्थ्य से संबंधित सभी मुद्दों का समाधान करने का निर्देश देकर इन गांवों में लोगों और जानवरों के जीवन की रक्षा करें और यह सुनिश्चित करें कि लोगों और जानवरों को इन खतरनाक प्रभावों से बचाने के लिए स्थायी उपाय किए जाएं। महोदय, देर आए दुरुस्त आए। यदि अभी समस्या का समाधान नहीं किया गया तो यह एक आपदा बन जाएगी। इसलिए, मैं भारत सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह इस मुद्दे पर सचेत हो और हमारी रक्षा करे। धन्यवाद।

[हिन्दी]

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

हम कई दिनों से देख रहे हैं कि पत्र-पत्रिकाओं में आरक्षण को लेकर क्रीमी लेयर की चर्चा की जा रही है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूं कि जनजाति और अनुसूचित जातियों में शिक्षित बेरोजगारों

में बहुत बड़ा असंतोष है, जिसका प्रमुख कारण है कि हमारी केन्द्र सरकार और राज्य सरकारें विभिन्न पदों में रिक्तियों को भरती नहीं हैं । आज भी जो हमारा आरक्षण का अधिकार केन्द्र में 7.5 प्रतिशत है, उस अधिकार में केवल 4.5 पद ही भरे हुए हैं । ऐसी परिस्थिति में हम कैसे इस बात को स्वीकार करें? कांग्रेस सरकारों ने और कांग्रेस के कार्यकर्ताओं ने अभी से कहना चालू कर दिया है कि भारतीय जनता पार्टी अनुसूचित जाति-जनजाति की क्रीमी लेयर को खत्म करेगी और उसके कारण इन जातियों में बड़ा भारी असंतोष है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूं कि राजस्थान, मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़, झारखण्ड और महाराष्ट्र के बहुत बड़े भाग में अनुसूचित जातियां और अनुसूचित जनजातियां हैं । दिल्ली में भी अनुसूचित जाति बहुत ज्यादा संख्या में हैं। ऐसी स्थिति में सबके मन में यह भ्रम है कि कहीं ऐसा न हो कि सरकार कोर्ट के माध्यम से या किसी अन्य प्रयास के माध्यम से क्रीमी लेयर की छंटनी कर इनमें असंतोष पैदा कर दे। मैं आपके माध्यम से इस दुष्प्रचार को दिखाना चाहती हूं और कहना चाहती हूं कि मैं स्वयं अनुसूचित जनजाति से हूं। मैं न स्कूल और न कालेज पढ़ी, लेकिन उसके बावजूद भी आप लोगों की संगत के कारण हम कुछ सुधार कर पाए हैं। ऐसी परिस्थिति में अब यदि यह हथौड़ा चलता है, तो नि:संदेह बहुत गलत होगा। मैं बार-बार अपने लोगों को समझाती हूं। मैंने अपने क्षेत्र के लोगों को भी समझाया है, साथियों को भी समझाया है, कर्मचारियों को भी समझाया है और कहा है कि विचारधारा से जुड़ी हमारी भारतीय जनता पार्टी कभी भी अहित नहीं करेगी। ऐसी परिस्थिति में कांग्रेस का यह षड्यंत्र कहीं हमारे बीच मतभेद पैदा न कर दे।

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

योजनाओं का लाभ नहीं मिल रहा है। मैं आपके माध्यम से रिक्वेस्ट करना चाहती हूं कि यदि एसईसीसी यह पोर्टल फिर से खोल दे, तो डिज़र्विंग फैमिलीज का नाम बीपीएल में आ जाए, तो सभी योजनाओं का लाभ उन्हें मिल सकेगा।

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

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

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

[अनुवाद]

डॉ. उमेश जी. जाधव (गुलबर्गा): माननीय अध्यक्ष महोदय, *शून्यकाल* के दौरान मुझे बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका आभारी हूं।

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

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

[अनुवाद]

श्री एंटो एन्टोनी (पथनमथीट्टा): महोदय, 25 नवंबर, 2019 को श्रीमती प्रियंका गांधी के आवास पर सुरक्षा का उल्लंघन गंभीर चिंता का विषय है। जब एस.पी.जी. कवर हटा लिया गया था, तो सरकार ने दावा किया था कि उन्हें सरप्लस श्रेणी से सुरक्षा दी गई है और अधिक सुरक्षाकर्मी उपलब्ध कराए गए हैं। अगर यह सच है तो एक कार में सात लोग बिना किसी सुरक्षा जांच के घर में कैसे घुस सकते हैं?

महोदय, मैं सरकार से आग्रह करता हूं कि उस परिवार की सुरक्षा पर राजनीति न करें, जिसने स्वतंत्र भारत के तहत दो प्रधानमंत्रियों का जीवन इस देश को दे दिया और वही परिवार इस देश में सबसे ज्यादा सुरक्षा खतरे का सामना कर रहा है। …(*व्यवधान*)

[हिन्दी]

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

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

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

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

---

*कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

श्री सी. एन. अन्नादुरई (तिरुवन्नामलाई): माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे यह अवसर देने के लिए मैं आपका आभारी हूं। तमिलनाडु के तिरुवन्नामलाई निर्वाचन क्षेत्र में जवाधु पहाड़ी पर आदिवासी निवासी अपने घरों और खेती के खेतों की भूमि *का पट्टा* पाने के लिए कई वर्षों से इंतजार कर रहे हैं। अधिकांश क्षेत्रों में अपने गांवों तक सड़क बनाने के लिए वन अधिकारियों से मंजूरी मिलने में अत्यधिक देरी हो रही है। वे स्वास्थ्य, स्वच्छता, शिक्षा और पाइप पेयजल लाभ से भी वंचित हैं।

इसलिए, इस सदन के माध्यम से, जवाधु पहाड़ी की लगभग एक लाख आदिवासी आबादी के समग्र विकास के लिए सरकार का ध्यान तत्काल आकर्षित किया जाता है।

[हिन्दी]

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

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

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

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

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

[अनुवाद]

श्री एम. सेल्वाराज (नागापट्टिनम): माननीय अध्यक्ष महोदय, पिछले चार दिनों से तमिलनाडु में, विशेषकर दक्षिणी भाग में और तटीय क्षेत्रों में लगातार वर्षा हो रही है। महोदय, नागापट्टिनम, तिरुवरुर, तंजावुर, रामनाथपुरम, पुदुक्कोट्टई और श्रीपेरम्बुदुर सहित 17 जिले भारी वर्षा से प्रभावित हुए हैं।

लगातार बारिश के कारण बारिश के पानी से कृषि योग्य भूमि जलमग्न हो गई, जिससे किसानों को भारी नुकसान हुआ। धान की फसल, गन्ना, केला समेत अन्य फसलें पूरी तरह बर्बाद हो गयीं। लाखों झोपड़ियाँ पानी में डूबी हुई हैं। बहुत सारे घर क्षतिग्रस्त हो गए हैं। पानी और दीवार गिरने से भी कुछ मौतें हुई हैं।

पिछले साल भी गाजा चक्रवात ने कावेरी डेल्टा को तबाह कर दिया था जिससे गरीब किसानों को भारी नुकसान हुआ था। गरीब किसानों को पिछले साल आए चक्रवात का मुआवजा और फसल बीमा क्लेम नहीं मिल सका।

इसलिए, मैं केंद्र सरकार से आग्रह करता हूं कि वह मुआवजा और फसल बीमा दावे तुरंत जारी करने के लिए आवश्यक कदम उठाए।

धन्यवाद, महोदय।

श्री मारगनी भरत (राजामुन्दरी): बहुत-बहुत धन्यवाद, अध्यक्ष महोदय। कल हमारी बातचीत महिलाओं से छेड़छाड़ और महिलाओं के यौन उत्पीड़न को लेकर हुई। कल, हमने राजामुन्दरी में अपने निर्वाचन क्षेत्र में एक रैली की। करीब 10,000 छात्र सड़क पर उतर आये। वे नारे लगा रहे थे। वे बहुत कष्ट और पीड़ा झेल रहे थे। हम सभी जानते हैं कि हाल ही में हैदराबाद में एक पशु चिकित्सक के साथ छेड़छाड़ की गई और उसकी बेरहमी से हत्या कर दी गई।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती महुआ मोइत्रा।

[अनुवाद]

श्री मारगनी भरत: महोदय, मुझे अपनी बात पूरी करने दीजिए। मुझे बोलने के लिए एक मिनट का समय दीजिए।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष: आप जिस विषय पर बोल रहे हैं, उस पर चर्चा हो गई है । आप नया विषय उठाएँ ।

[अनुवाद]

श्री मारगनी भरत: महोदय, मैं इस संबंध में एक छोटा सा सुझाव देना चाहता हूं। निर्भया अधिनियम, सबसे कठोर कानून, महिलाओं के खिलाफ ऐसे जघन्य अपराधों के खिलाफ निवारक के रूप में कार्य करने में विफल रहा है। 2013 में, अधिनियम में एक नई धारा, धारा 376 क. जोड़ी गई। मैं माननीय मंत्री और भारत

सरकार से अनुरोध करता हूँ कि कड़े कानूनों को तेजी से लागू किया जाये। ऐसा इसलिए क्योंकि इन दिनों हम देश भर में देख रहे हैं कि 99 प्रतिशत मामले पूरी तरह से सामने नहीं आ रहे हैं। महिलाओं की सुरक्षा करनी होगी। धन्यवाद।

सुश्री महुआ मोइत्रा (कृष्णानगर): धन्यवाद, अध्यक्ष महोदय। सबसे पहले, मेरा विचार है कि भाजपा सरकार ने भारत में प्रचलित वी.आई.पी. संस्कृति को कम करने का शानदार काम किया है। यह देखते हुए कि वी.आई.पी. संस्कृति का प्रचलन कम हो गया है, दुर्भाग्य से मैं इस सभा का ध्यान दिल्ली में हुई एक बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण घटना और ऐसी घटनाओं की ओर दिलाना चाहूंगी जो अभी भी हो रही हैं।

दिवाली की रात, मैं सिरी फोर्ट रोड पर घर जा रहा थी । वहां एक मर्सिडीज-मेबैक कार नंबर (नंबर) डी.एल.8सी.ए.पी. 0353 थी। इसके आगे और पीछे दो जिप्सी गाड़ियाँ खड़ी थीं जिन पर 'एस्कॉर्ट वाहन' लिखा हुआ था। वहां वॉकी-टॉकी के साथ चार या पांच सफारी-अनुकूल पी.एस.ओ. थे और उन्होंने मेरी कार को सड़क के किनारे धकेल दिया । मैं कुछ नहीं कर सकती थी । अभय सिंह बनाम यू.पी. राज्य मामले में उच्चतम न्यायालय के निर्णय में सायरन और वर्दीधारी एस्कॉर्ट के अनाधिकृत उपयोग पर पूरी तरह से प्रतिबंध लगा दिया गया है। इस पर मुकदमा न चला पाना अदालत की अवमानना है।

इसलिए, मैं वास्तव में इस सरकार से आग्रह करूंगी कि वह दिल्ली पुलिस को यह सुनिश्चित करने का निर्देश दे कि राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली के भीतर एस्कॉर्ट वाहनों और पी.एस.ओ. के इस प्रकार के अनधिकृत उपयोग को तत्काल प्रभाव से रोका जाए।

धन्यवाद।

श्री गजानन कीर्तिकर (मुंबई उत्तर-पश्चिम): महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र जुहू विले पार्ले, मुंबई में 500 गज के हवाई दायरे में एक जुहू वायरलेस ट्रांसमिशन स्टेशन है। रक्षा प्राधिकरण का एक वायरलेस ट्रांसमिशन स्टेशन है। यह ब्रिटिश काल का एक सैन्य सिग्नलिंग स्टेशन है। लेकिन सैन्य अधिकारियों के अधीन 500 गज के एक छोटे से क्षेत्र के लिए, आसपास की पूरी भूमि या तो निजी भूमि है या पट्टे पर दी गई भूमि है। पूरा

क्षेत्र विशाल नागरिक आबादी से घिरा हुआ है, जो कई पुरानी इमारतों, ऊंची इमारतों, स्कूलों, कॉलेजों, अस्पतालों आदि से घिरा हुआ है। इस क्षेत्र के निवासियों की जर्जर इमारतों का पुनर्निर्माण या मरम्मत सैन्य अधिकारियों द्वारा अचानक रोक दिया गया है जिस कारण वे पिछले दस वर्षों से परेशानी झेल रहे हैं।

हजारों निवासियों को अस्थायी रूप से स्थानांतरित कर दिया गया है। पुनर्विकास के तहत सी.सी. के अधीन कई इमारतें और झुग्गी-झोपड़ी समूह कानूनी रूप से मौजूद हैं। उनका स्थायी निवास छूट गया है। यद्यपि हम, जन प्रतिनिधियों और अन्य व्यक्तियों ने इस मुद्दे को निवारण के लिए रक्षा अधिकारियों के समक्ष रखा है, लेकिन उन्होंने कोई उपाय नहीं किया है।

आधुनिक प्रौद्योगिकियों और स्थलाकृतियों के साथ, उपग्रह सिग्नलिंग आसपास की इमारत की ऊंचाई से बाधित नहीं होती है। इस सिग्नलिंग स्टेशन का उपयोग अक्सर क्लब के साथ-साथ शादी और अन्य समारोहों के लिए भी किया जाता है। इसलिए, सैन्य प्राधिकार द्वारा लगाए गए प्रतिबंध का कोई आधार नहीं है। चूँकि इस क्षेत्र के आसपास की अधिकांश इमारतें बहुत पुरानी और जीर्ण-शीर्ण स्थिति में हैं, इसलिए उन्हें तत्काल मरम्मत, जीर्णोद्धार और रखरखाव की आवश्यकता है।

मैं रक्षा मंत्री से हस्तक्षेप करने और प्रतिबंधों को तुरंत हटाने का आग्रह करता हूं। धन्यवाद।

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

श्री अनुभव मोहंती (केन्द्रपाड़ा): महोदय, पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने ओडिशा के मलकानगिरी जिले के प्रभावित क्षेत्रों में जनसुनवाई का आयोजन दिनांक 08फरवरी, 2011 को अपने पत्र

के माध्यम से आंध्र प्रदेश सरकार को पोलावरम परियोजना पर 'कार्य रोकने का आदेश' जारी किया था क्योंकि पर्यावरणीय मंजूरी के बिना ही मंजूरी दे दी गई थी। लेकिन आंध्र प्रदेश सरकार के अनुरोध पर, पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने 'काम रोकने के आदेश' को शुरू में छह महीने के लिए स्थगित रखा था और इसे छह महीने के लिए और उसके बाद एक साल के लिए बढ़ाते रहे। अंततः अब, 2019 में स्थगन को दो साल के लिए बढ़ा दिया गया है।

इसलिए, आंध्र प्रदेश सरकार ओडिशा सरकार के विचारों को ध्यान में रखे बिना पोलावरम परियोजना पर निर्माण कार्य कर रही है, जिसमें ओडिशा के माननीय मुख्यमंत्री के दिनांक 16 सितंबर, 2015, 28 नवंबर, 2017, 12 जुलाई, 2018 और 21 नवंबर, 2018 तारीख के पत्र को पोलावरम परियोजना पर निर्माण तुरंत रोकने का अनुरोध किया गया था।

महोदय, अगर पोलावरम परियोजना चालू हो गई तो ओडिशा के मलकानगिरी जिले के कई गांव डूब जाएंगे और उन गांवों के आदिवासियों को स्थानांतरित करना पड़ेगा। माननीय पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्री और माननीय प्रधान मंत्री से मेरा हार्दिक अनुरोध है कि कृपया आगे बढ़ें और मलकानगिरी के गांवों को बचाने की कृपा करें, इससे पहले कि इन गांवों की आदिम विरासत खो जाए।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

एडवोकेट अदूर प्रकाश (अट्टिंगल): महोदय, मैं केरल में कॉयर श्रमिकों के मुद्दों की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा।

केरल भारतीय कॉयर उद्योग का घर है। केरल में कॉयर उद्योग में 3.5 लाख से अधिक महिला श्रमिक कार्यरत हैं। देश के 2280 करोड़ रुपये के कॉयर निर्यात में केरल की हिस्सेदारी 80 फीसदी है।

कॉयर श्रमिकों के सामने आने वाली मुख्य समस्याएं नियमित रोजगार की कमी और बहुत कम मजदूरी हैं। सरकार को यह सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाने चाहिए कि कॉयर श्रमिकों को साल में 300

दिन का रोजगार मिले। कॉयर श्रमिकों को प्रतिदिन मात्र 300-350 रुपये ही मजदूरी मिल रही है। वे अपने अस्तित्व के लिए संघर्ष कर रहे हैं।

मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वेतन संशोधन को लागू करने और कॉयर श्रमिकों को नियमित रोजगार प्रदान करने के लिए केरल राज्य को ठोस वित्तीय सहायता प्रदान की जाए। कॉयर उद्योग संकट का सामना कर रहा है और अधिक सहायक उपायों की आवश्यकता है। पर्यावरण-अनुकूल उत्पादों की ओर बढ़ने का वैश्विक रुझान है। सरकार को अधिक वैश्विक बाजारों का पता लगाने और कॉयर उत्पादों के निर्यात को बढ़ाने के लिए उपाय करने चाहिए। सरकार को कॉयर श्रमिकों के लाभ के लिए एक विशेष वित्तीय सहायता योजना लागू करनी चाहिए। धन्यवाद, महोदय।

डॉ. टी. सुमति (ए.) तामिझाची थंगापंडियन (चेन्नई दक्षिण): माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे विशेष रूप से, मेरे चेन्नई दक्षिण निर्वाचन क्षेत्र के पैदल यात्रियों के संबंध में सार्वजनिक महत्व का मुद्दा उठाने की अनुमति देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

चेन्नई महानगर पहले से ही एक करोड़ लोगों की आबादी से भरा हुआ है। अस्थायी निवासियों की संख्या तो तेजी से बढ़ती जा रही है। आज विश्व विकलांग दिवस होने के कारण स्काईवॉक और फुट-ओवर-ब्रिज के साथ-साथ ट्रैवेलेटर के साथ-साथ रैंप के निर्माण की आवश्यकता है, जो समय की मांग है। अब, क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय के आंकड़ों के मुताबिक, हर महीने औसतन 3,000 नए वाहन शहर की सड़कों पर उतर रहे हैं। मेरा दक्षिण चेन्नई निर्वाचन क्षेत्र मेट्रो शहर का प्रमुख हिस्सा है, लेकिन यह यातायात की भीड़, पुराने बुनियादी ढांचे और पैदल यात्री-वाहन संघर्षों से बहुत बुरी तरह प्रभावित है। इसलिए, मैं चाहूंगी कि केंद्र सरकार स्मार्ट सिटी परियोजना पर जोर दे और कई स्काईवॉक और फुट-ओवर-ब्रिज का निर्माण करे ताकि पैदल चलने वालों के साथ-साथ शारीरिक रूप से अक्षम लोगों के लिए जीवन आसान हो सके।

चेन्नई मेट्रोपॉलिटन डेवलपमेंट अथॉरिटी चेन्नई मेट्रोपॉलिटन क्षेत्र के लिए तीसरा मास्टर प्लान तैयार करने के लिए पूरी तरह तैयार है, जिसका आकार सात गुना बढ़ जाएगा। इन परिस्थितियों में, मैं केंद्र

सरकार से एस्केलेटर के साथ-साथ रैंप के साथ स्काईवॉक और फुट-ओवर-ब्रिज की मंजूरी और निर्माण में तेजी लाने के लिए आवश्यक कदम उठाने का आग्रह करती हूं, जिससे शारीरिक रूप से दिव्यांग लोगों का जीवन आसान हो जाएगा। बहुत-बहुत धन्यवाद।

[हिन्दी]

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

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

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

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

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

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

का समय और लेना चाहूंगा। चूंकि हमारी लॉटरी नहीं लगती है, इसीलिए मैं एक मिनट का समय और लेना चाहता हूं।

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

... (व्यवधान)

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

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

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

... (व्यवधान)

श्री अर्जुन सिंह (बैरकपुर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपका भी संरक्षण चाहता हूं और माननीय प्रधान मंत्री जी और माननीय गृह मंत्री जी का भी संरक्षण चाहता हूं। पिछले दिनों हैदराबाद में जो घटनी घटी है,

मैं पश्चिम बंगाल के बार्डर इलाके से आता हूं। बार्डर इलाके में रोहिंग्या लोग आकर विशेषकर हिन्दू संप्रदाय के परिवारों का बलात्कार, अत्याचार और उन पर जुल्म कर रहे हैं। वहां पर एफआईआर तक नहीं लिखी जाती है। वहां पर टीएमसी की परमीशन के बिना एफआईआर तक नहीं लिखी जाती है।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह राज्य का विषय है।

... (व्यवधान)

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

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

... (व्यवधान)

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

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

अपराह्न 1.35 बजे

तत्पश्चात लोक सभा अपराह्न दो बजकर तीस मिनट तक के लिए स्थगित हुई।

अपराह्न 2.32 बजे

लोक सभा अपराह्न दो बजकर बत्तीस मिनट पर पुनः समवेत हुई।

(श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन *पीठासीन हुए*)

नियम 377 के अधीन मामले *

[अनुवाद]

माननीय सभापति: माननीय सदस्यों, नियम 377 के अधीन मामले सभा पटल पर रखे जाएंगे। जिन सदस्यों को आज नियम 377 के अधीन मामले उठाने की अनुमति दी गई है और वे इसे सभा के पटल पर रखने के इच्छुक हैं, वे व्यक्तिगत रूप से 20 मिनट के भीतर मामले का पाठ सभा के पटल पर सौंप सकते हैं।

केवल उन्हीं मामलों को सदन पटल पर रखा माना जाएगा जिनका पाठ निर्धारित समय के भीतर पटल पर प्राप्त हो गया है तथा शेष को व्यपगत माना जाएगा।

---

* सभा पटल पर रखे गए माने गए।

(एक) गुजरात में राजकोट और पोरबंदर के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग पर भादर नदी पर पुल की मरम्मत और पुनर्निर्माण किए जाने के बारे में

[हिन्दी]

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

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

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

(दो) राजस्थान के सीकर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में गाय की स्वदेशी नस्लों के लिए प्रजनन केंद्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता

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

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

(तीन) अनुसूचित जातियों हेतु वी.सी. फंड की स्थापना किए जाने के बारे में

[अनुवाद]

डॉ. (प्रो.) किरिट प्रेमजीभाई सोलंकी (अहमदाबाद पश्चिम): बजट 2014-15 में सामाजिक न्याय मंत्रालय के तहत एस.सी. के लिए वी.सी. फंड की स्थापना की गई थी। इस उद्देश्य के लिए 200 करोड़ रुपये भी आवंटित किए गए थे और आई.एफ.सी.आई. इस योजना के लिए कार्यान्वयन कंपनी थी। हालाँकि इस योजना का उद्देश्य एस.सी. समुदाय में नए युग के उद्यमियों को तैयार करना है, लेकिन इस योजना के बारे में जागरूकता बहुत कम है। इस योजना की जांच करने वाली संसदीय स्थायी समिति ने पाया कि आई.एफ.सी.आई. द्वारा प्रबंधित फंड ने वित्तीय वर्ष (2017-18) में पर्याप्त निवेश नहीं किया है। 2015-16 में, इसने अपने 102 करोड़ रुपये के आवंटन में से केवल एक करोड़ रुपये का निवेश किया। यह देखते हुए कि इस योजना में एस.सी. समुदाय से उद्यमी तैयार करने की क्षमता है, मैं सरकार से इस योजना के बारे में जागरूकता बढ़ाने का आग्रह करता हूं। निधि प्राप्त करने की प्रक्रिया को सरल बनाया जाना चाहिए और यह सुनिश्चित करने के लिए बजट का 100 प्रतिशत उपयोग आवश्यक है कि इस योजना का लाभ गरीबों तक पहुंचे।

(चार) संबलपुरी साड़ी को जी.आई. टैग प्रदान किए जाने के बारे में

श्री नितेश गंगा देब (संबलपुर): संबलपुरी साड़ी न केवल ओडिशा राज्य और देश में बल्कि विदेशों में भी लोकप्रिय है। हजारों हथकरघा बुनकर अप्रचलित करघा, कच्चे माल और वित्त की समस्याओं का सामना कर रहे हैं। ये बुनकर पीढ़ी दर पीढ़ी संबलपुरी साड़ी बनाकर अपनी आजीविका कमाते हैं। अपनी पहचान की रक्षा के लिए, भारत सरकार संबलपुरी साड़ी को जिओग्राफिकल इंडिकेशन (जी.आई.) टैग जारी करने की कृपा करें। संबलपुरी के हथकरघा को पुनर्जीवित करने के लिए, मैं सरकार से चालू वित्तीय वर्ष के दौरान वित्तीय पैकेज देने का आग्रह करता हूं।

(पाँच) दिल्ली-लखनऊ-गोरखपुर-बरौनी और लखनऊ-गोरखपुर-वाराणसी सेक्शन पर राजधानी एक्सप्रेस/वंदे भारत/शताब्दी ट्रेन चलाए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

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

(छह) गुजरात में बहुचराजी से पाटन रेलवे लाइन के आमान परिवर्तन के कार्य को तेजी से पूरा किए जाने की आवश्यकता

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

(सात) धौलपुर-सरमथुरा-करौली-गंगापुर सिटी रेल परियोजना के लिए पर्याप्त मात्रा में धनराशि का आवंटन करके इस परियोजना का निर्माण कार्य शुरू किये जाने की आवश्यकता

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

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

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

(आठ) गुजरात में स्थित कच्छ से दिल्ली के लिए एक नई रेल सेवा शुरू किये जाने की आवश्यकता

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

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

(नौ) उत्तर प्रदेश के मिश्रिख संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में गंगा नदी के तट पर 'नानामऊ घाट' का सौंदर्यीकरण किए जाने की आवश्यकता

श्री अशोक कुमार रावत (मिश्रिख): मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख (उ0प्र0) के अन्तर्गत बिल्हौर विधान सभा क्षेत्र में गंगा नदी का एक प्रमुख घाट नानामऊ में है, जहां इसके निकटवर्ती क्षेत्र के अलावा उन्ननावं, हरदोई एवं कन्नौज इत्यादि से लोग आते हैं। नानामऊ को नारायण क्षेत्र के नाम से भी जाना जाता है। यह मां गंगा का पावन तट एवं धार्मिक स्थल है। इसलिए इसको भगवान नारायण का क्षेत्र भी कहा गया नानामऊ चाट पर प्रति वर्ष कार्तिक पूर्णिमा के अवसर पर एक विशाल मेले का आयोजन भी होता है, जहां लाखों की संख्या में श्रद्धालु मां गंगा के स्नान करके आशीर्वाद प्राप्त करके पुण्य के भागी बनते हैं। वहां पर क्षेत्र के लोग अंत्येष्टि क्रिया हेतु भी आते हैं। क्षेत्र में नानामऊ में स्थित घाट की ऐतिहासिक महत्ता है। लेकिन यहाँ आने वाले लोगों के लिए जन-सुविधाओं का भारी अभाव है।

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

(दस) किसानों के बैंक ऋण माफ करने और बिजली के बकाया बिलों की राशि का भुगतान करने के लिए मध्य प्रदेश सरकार से अनुरोध किए जाने की आवश्यकता

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

(ग्यारह) मध्य प्रदेश में सीधी और सिंगरौली के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 39 के निर्माण कार्य में तेजी लाए जाने की आवश्यकता

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

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

(बारह) हरियाणा की 'जल ही जीवन है' योजना का समर्थन किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री ब्रिजेन्द्र सिंह (हिसार): हरियाणा सरकार फसल विविधीकरण को प्रोत्साहित करने के लिए 'जल ही जीवन है' नामक एक नई योजना लेकर आई है। यह किसानों को पानी की अधिक खपत वाली धान की फसल से मक्का, अरहर, सोयाबीन आदि की खेती से हटाने के लिए एक प्रोत्साहन-आधारित योजना है। इसे 50,000 हेक्टेयर क्षेत्र में 7 ब्लॉकों, 7 जिलों में प्रत्येक ब्लॉक में पायलट बेस पर लागू किया जा रहा है। योजना के 2 मुख्य घटक हैं:

(1) कोई भी किसान जो धान के बजाय मक्का, अरहर आदि उगाता है, उसे प्रोत्साहन के रूप में 2000 रुपये प्रति एकड़ का भुगतान किया जाएगा।

(2) इस प्रकार उगाई गई पूरी फसल सरकार द्वारा एम.एस.पी. पर खरीदी जाएगी।

मैं जल शक्ति, कृषि और किसान कल्याण मंत्रालयों से आग्रह करूंगा कि वे इस योजना का समर्थन करें और इस योजना को बहुत बड़े क्षेत्र में लागू करें ताकि पानी और मिट्टी की उर्वरता को बचाया जा सके।

(तेरह) मध्य प्रदेश के बैतूल संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में स्थित ऐतिहासिक किलों को पर्यटक स्थल के रूप में संरक्षित और विकसित किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

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

जिनमें प्रमुख किले है :

1 खेरला गढ - बैतूल

2 शेरगढ-प्रभातपट्टन

3 असीरगढ- घोडडोंगरी

4 गोदनागढ-चिचोली

(चौदह) पंजाब में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित किए जाने के बारे में

[अनुवाद]

श्री गुरजीत सिंह औजला (अमृतसर): पंजाब राज्य में अमृतसर में दूसरा केंद्रीय विश्वविद्यालय स्थापित करने की मांग बहुत पुरानी है। सरकार को प्राथमिकता के आधार पर अमृतसर में दूसरा केंद्रीय विश्वविद्यालय स्थापित करने पर विचार करने की जरूरत है। विभिन्न सरकारों ने अमृतसर में एक विश्व स्तरीय केंद्रीय विश्वविद्यालय स्थापित करने पर विचार किया था लेकिन मांग अभी भी लंबित है।

(पंद्रह) ओडिशा के जनजातीय नेता को भारत रत्न प्रदान किए जाने के बारे में

श्री सप्तगिरी शंकर उलाका (कोरापुट): आदिवासी प्रतिरोध आंदोलन स्वतंत्रता संग्राम का अभिन्न अंग था और ओडिशा के विभिन्न हिस्सों में हुए आदिवासी प्रतिरोध आंदोलनों की एक लंबी सूची है। लेकिन कोरापुट के महानतम आदिवासी नेता - शहीद लक्ष्मण नाइक के वीरतापूर्ण संघर्ष और बलिदान की गाथा से अधिक प्रेरणादायक और शिक्षाप्रद कुछ भी नहीं है।

उन्होंने संपूर्ण कौशल, दुर्लभ जुनून और एक योद्धा के उत्साह के साथ दमनकारी विदेशी शासकों के खिलाफ अकेले लड़ाई लड़ी। वह धैर्य, साहस और शक्ति के स्रोत थे और अपनी मातृभूमि की स्वतंत्रता के लिए चट्टान की तरह खड़े रहे। उन्होंने अपनी सभी सुख-सुविधाओं का त्याग कर दिया और अंततः खुद को भस्म कर लिया, लेकिन विदेशी हड़पने वालों की साजिश के आगे वे जरा भी नहीं टूटे या झुके नहीं। मैं प्रधान मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे "भारत रत्न" के लिए उनके नाम की सिफारिश करने पर विचार करें जो भारत के लाखों लोगों विशेषकर आदिवासियों के मन में नेता के रूप में अंकित हैं।

(सोलह) तेलंगाना में मूसी नदी को प्रदूषण मुक्त किए जाने की आवश्यकता

श्री कोमती रेड्डी वेंकट रेड्डी (भोंगीर): मैं "नमामि गंगे" कार्यक्रम के माध्यम से "मां गंगा" की सफाई का विशाल कार्य करने के लिए सरकार को बधाई देता हूं। मैं नमामि गंगे की तर्ज पर मुसी नदी के पानी को भी प्रदूषण से बचाने की आवश्यकता पर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

मैंने संसद के पिछले सत्र के दौरान इस मुद्दे को उठाया था और सरकार से संदूषण और प्रदूषण को रोकने के लिए तत्काल आवश्यक कदम उठाने का अनुरोध किया था। लेकिन इस दिशा में न तो राज्य सरकार और न ही केंद्र सरकार की ओर से कोई कार्रवाई की गयी है।

उस्मानिया विश्वविद्यालय के भूभौतिकी विभाग के शोधकर्ताओं के एक नए अध्ययन से पता चला है कि मुसी शहर की परिधि से 70 कि.मी. तक गंदगी और गंदगी से भरा हुआ है।

तेलंगाना में मुसी के किनारे स्थापित बड़ी और छोटी दवा कंपनियों द्वारा बड़ी मात्रा में अनुपचारित सीवेज/दवा के अवशेष छोड़े जाते हैं, जिससे यह बेहद जहरीला हो जाता है। इसके कारण कई क्षेत्रों में, अपशिष्ट जल और भूजल नदी के किनारे एक-दूसरे के बगल में मौजूद रहते हैं। मुसी नदी में प्रदूषक कई स्थानों पर जमीन से 300 फीट नीचे और कुछ स्थानों पर 500 फीट तक फैल गए हैं। पोचमपल्ली और चौट्टुप्पल क्षेत्र में स्थापित 40 से अधिक फार्मेसी उद्योग नदी में रसायन छोड़ते हैं। रसायन और दवा प्रतिरोधी सुपरबग न केवल हैदराबाद में बल्कि सूर्यापेट के वलिगोंडा तक के गांवों में भी भूजल में घुस गए हैं। नदी के दोनों ओर के गांवों में भूजल क्षारीय हो गया है और उपभोग के लिए अनुपयुक्त हो गया है। कई स्थानों पर भूजल का पी.एच. मान 10 से भी अधिक हो गया है।

मैं सरकार से विनम्रतापूर्वक 3000 एम.एल.डी. को साफ करने के लिए तृतीयक सीवेज उपचार संयंत्र (एस.टी.पी.) स्थापित करने, जल निकायों के आसपास बड़े पैमाने पर वृक्षारोपण करने और जल

निकायों को प्रदूषित करने वालों को दंडित करने का अनुरोध करता हूं। सभी अतिक्रमण तत्काल हटाए जाएं।

(सत्रह) चेन्नई मेट्रो रेल परियोजनाओं के फेस-2 की डीपीआर को अनुमति प्रदान किए जाने के बारे में

डॉ. टी. सुमति (ए) तामिझाची थंगापंडियन (चेन्नई दक्षिण): महानगर चेन्नई तेजी से बढ़ रहा है और यातायात की मात्रा में काफी वृद्धि हुई है। मेट्रो रेल सहित विभिन्न प्रकार के सार्वजनिक परिवहन को बढ़ावा देना और आसान बनाना और यह सुनिश्चित करना कि चेन्नई शहर में सार्वजनिक परिवहन की हिस्सेदारी में काफी वृद्धि हो, इसे हमारे प्रिय नेता ने अपने स्वर्णिम शासनकाल के दौरान सर्वोच्च प्राथमिकता दी थी।

3 गलियारों - उत्तर पश्चिम से दक्षिण पूर्व तक चेन्नई मेट्रो रेल परियोजना चरण II के विस्तार के लिए एक विस्तृत व्यवहार्यता प्रतिवेदन; पश्चिम से पूर्व; और 69,180/- करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर 118.9 कि.मी. की लंबाई के लिए एक कक्षीय गलियारा चेन्नई के लोगों के लिए विशेष रूप से मेरे दक्षिण चेन्नई निर्वाचन क्षेत्र के लिए बहुत महत्वपूर्ण है जो शोलिंगनल्लूर और उससे आगे तक फैला हुआ है। इसके अलावा, चेन्नई मेट्रो रेल के साथ चेन्नई मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम (एम.आर.टी.एस.) का एकीकरण वांछनीय है और इससे सार्वजनिक परिवहन के विभिन्न तरीकों के बीच प्रभावी तालमेल स्थापित होगा और सार्वजनिक परिवहन की हिस्सेदारी बढ़ेगी।

मैं सरकार से चेन्नई की मेट्रो रेल परियोजना के दूसरे चरण का समर्थन करने और यह सुनिश्चित करने का आग्रह करती हूं कि चेन्नई महानगर में सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को आवश्यक गति प्रदान करने के लिए चेन्नई के लोगों के सपने और आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए सभी आवश्यक मंजूरी शीघ्रता से प्रदान की जाए।

भारत सरकार द्वारा नई मेट्रो रेल नीति की शुरूआत और परिवहन के साधन के लिए व्यापक गतिशीलता योजना (सी.एम.पी.) और वैकल्पिक विश्लेषण को अद्यतन करने के कारण, चरण II चेन्नई मेट्रो रेल परियोजना की अंतिम डी.पी.आर. 11 जनवरी 2019 को अनुमोदन के लिए भारत सरकार को भेज दी

गई है। 118.9 कि.मी. में से, जापान इंटरनेशनल को-ऑपरेशन एजेंसी (जे.आई.सी.ए.) ने पहले ही 52.01 कि.मी. के विस्तार को लागू करने के लिए 20,196 करोड़ रुपये के ऋण को मंजूरी दे दी है और जे.आई.सी.ए. ऋण की पहली किश्त के लिए समझौते पर भी हस्ताक्षर किए गए हैं। शेष हिस्से के लिए, एशियाई विकास बैंक, एशियाई बुनियादी ढांचा निवेश बैंक (ए.आई.आई.बी.), न्यू डेवलपमेंट बैंक (एन.डी.बी.) और विश्व बैंक से ऋण सहायता के लिए सैद्धांतिक रूप से .18,328 करोड़ रुपये स्वीकृत किए गए हैं।

इसलिए, मैं केंद्र सरकार से चेन्नई मेट्रो रेल परियोजना के चरण- II की डी.पी.आर. की मंजूरी में तेजी लाने का आग्रह करती हूं।

(अठारह) पोलावरम परियोजना हेतु निधियों के बारे में

श्री रघु राम कृष्ण राजू (नरसापुरम): मैं पोलावरम राष्ट्रीय परियोजना के निर्माण के मामले पर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं जो केंद्र सरकार से धन जारी करने के अभाव में निर्धारित समय से पीछे चल रही है।

अब तक आंध्र प्रदेश सरकार .11,800 करोड़ रुपये खर्च कर चुकी है लेकिन केंद्र ने .8,577 करोड़ रुपये ही जारी किए हैं। .3,223 करोड़ रुपये का शेष जारी किया जाना बाकी है। अनुरोध है कि केंद्र सरकार शेष धनराशि जारी करने के लिए आवश्यक कदम उठाए क्योंकि राज्य सरकार को परियोजना को तय समय पर पूरा करने के लिए काफी वित्तीय संकट का सामना करना पड़ रहा है।

और कॉफ़र बांध का निर्माण अगले साल जून तक मानसून सीज़न तक पूरा होने की उम्मीद है। यदि बांध का पानी 41.5 मीटर की ऊंचाई तक पहुंच जाता है, तो आसपास के गांवों को बाढ़ का सामना करना पड़ेगा। इसलिए पुनर्वास और पुनर्वास कार्यों को जल्द से जल्द पूरा किया जाना चाहिए, जिसकी लागत 10,000 करोड़ रुपये है।

इसके अलावा, परियोजना के निर्माण कार्य के लिए .6,000करोड़ रुपये खर्च होने का अनुमान है, जिसे केंद्र सरकार द्वारा जारी भी किया जाना चाहिए।

उपरोक्त के अतिरिक्त, संशोधित अनुमान के अनुसार, राज्य सरकार द्वारा .55,549 करोड़ रुपये के प्रस्ताव शीघ्र अनुमोदन के लिए भेजे गए हैं और 2021 तक अनुमानित पोलावरम परियोजना को पूरा करने के लिए धन जारी करना।

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, मैं भारत सरकार और माननीय जल शक्ति मंत्री से इस मामले पर अक्षरश: विचार करने और उपरोक्त धनराशि यथाशीघ्र जारी करने का आग्रह करता हूं।

(उन्नीस) एमटीएनएल के सेवानिवृत्त कर्मचारियों को ऑनलाइन जीवन प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने की सुविधा प्रदान किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

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

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

(बीस) अनेक उपकरों को लगाए जाने के बारे में।

[अनुवाद]

श्री अनुभव मोहंती (केंद्रपाड़ा): मैं केंद्र सरकार द्वारा लगाए गए उपकरों और अधिभारों की बढ़ती संख्या पर प्रकाश डालना चाहता हूं। 2014 के बाद से, सरकार ने विभिन्न कारणों से कई उपकर लगाए हैं, जिनमें स्वच्छ भारत उपकर, शिक्षा और स्वास्थ्य उपकर में वृद्धि, स्वच्छ ऊर्जा उपकर में 800% तक की वृद्धि शामिल है। "एक राष्ट्र, एक कर प्रणाली" को बढ़ावा देने के सरकार के जी.एस.टी. दृष्टिकोण के बावजूद, उपकर अभी भी नागरिकों की जेब से चिपके हुए हैं। हालाँकि केंद्र सरकार कई मौकों पर एकत्रित उपकरों के गैर-उपयोग की व्याख्या करने में विफल रही है, फिर भी मौजूदा प्रथाओं में सुधार के लिए कोई संकेत नहीं दिया गया है।

मैं केंद्र सरकार से दो मामलों में स्पष्टता चाहता हूं। पहला, आवंटित धन का उपयोग कैसे किया जाना है और दूसरा, क्या इस धन का राज्य की आर्थिक स्थिति पर कोई नकारात्मक प्रभाव पड़ेगा। इसके अलावा, मैं सरकार से देश भर में एकत्र किए गए विभिन्न मामलों और अधिभार और एकत्रित निधि द्वारा वित्त पोषित परियोजनाओं के लिए एक निगरानी डैशबोर्ड बनाने के लिए कहूंगा। राज्य और विशेष उद्योगों को होने वाले विशिष्ट आर्थिक नुकसान की समीक्षा करने के लिए यह मॉडल सरकार को उपकर शुल्क कम करने के लिए मार्गदर्शन कर सकता है।

मैं वर्तमान समय में इन अधिभारों और उपकरों की आवश्यकता की जांच करने और अधिक राज्य विशिष्ट निधि आवंटन को बढ़ावा देने के लिए सिफारिश प्रस्तुत करने के लिए कर को छोड़कर सभी केंद्रीय शुल्कों की समीक्षा करने के लिए एक समर्पित विशेषज्ञ समिति लाने में समर्थन चाहता हूं।

(इक्कीस) ईपीएस-95 स्कीम के अंतर्गत न्यूनतम पेंशन निर्धारित किए जाने के बारे में

श्री पी. आर. नटराजन (कोयम्बटूर): मैं आपके ध्यान में लाना चाहूंगा कि ई.पी.एस. 1995 योजना के तहत 64 लाख लोग पेंशन प्राप्त कर रहे हैं। वे सभी वरिष्ठ नागरिक हैं और वे अपनी आजीविका के लिए इस अल्प राशि पर निर्भर हैं। 25% पेंशनभोगियों को .1000 रुपये प्रति माह से कम और अन्य 75% लोगों को 1,000 रुपये और उससे अधिक की मासिक पेंशन मिल रही है। जैसा कि सरकार देश में व्याप्त मुद्रास्फीति की स्थिति से अवगत है, यह मामूली राशि परिवार की न्यूनतम आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है।

चूंकि यह 64 लाख पेंशनभोगियों की आजीविका का मुद्दा है और अगर हम उनके परिवार के सदस्यों को शामिल करें, तो संख्या लगभग 2.5 करोड़ हो जाती है, इसलिए मुद्दों पर गौर करने की तत्काल आवश्यकता है। संसदीय समिति के कार्यान्वयन को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। इस समिति ने मासिक पेंशन के रूप में .3000 रुपये की अंतरिम राहत की सिफारिश की थी। हालाँकि, सरकार द्वारा इसे अंतिम रूप नहीं दिया गया था।

मैं सरकार से आग्रह करना चाहूंगा कि वह महंगाई भत्ते के साथ .9000 रुपये न्यूनतम पेंशन की मांग पर गंभीरता से विचार करे, जो मुद्रास्फीति के प्रभाव के कारण उचित है।

इसलिए, मैं निम्नलिखित मांगों को तत्काल पूरा करने का आग्रह करता हूं।

1. ई.पी.एस.-95 के तहत न्यूनतम पेंशन महंगाई भत्ते के साथ 9000 रुपये प्रति माह तय की जानी चाहिए।

2. 2013 में संसदीय समिति की सिफारिश के अनुसार मासिक पेंशन के रूप में 3000 रुपये की अंतरिम राहत।

3. फरवरी 2015 में सी.बी.टी. की सिफारिश के अनुसार, उन लोगों को पूर्ण पेंशन बहाल की जानी चाहिए जिन्होंने अपनी 1/3 पेंशन राशि कम की है और वसूली के 100 महीने पूरे कर लिए हैं।

4. 2018 में पिछली सरकार द्वारा एकतरफा वापस लिए गए लाभ बहाल किए जाएं।

(बाईस) निर्माण कार्य में लगे कामगारों को मुआवजा दिए जाने के बारे में

श्री जयदेव गल्ला (गुंटूर): हम कर्ज, फसल नुकसान आदि के कारण किसानों द्वारा आत्महत्या के बारे में सुन रहे हैं। लेकिन, हमने कभी रेत की अनुपलब्धता के कारण निर्माण श्रमिकों द्वारा आत्महत्या करते नहीं सुना था।

आंध्र प्रदेश सरकार द्वारा रेत खनन नीति तैयार करने में कथित आपराधिक देरी के कारण अकेले मेरे गुंटूर जिले में 3 आत्महत्याओं की सूचना मिली है। कुल मिलाकर, पिछले 3-4 महीनों के दौरान आंध्र प्रदेश में 30-40 निर्माण श्रमिकों ने आत्महत्या की। रेत की भारी कमी के कारण पिछले 5 महीनों में निर्माण उद्योग में 30-35 लाख श्रमिकों ने रोजगार खो दिया है।

आम आदमी को रेत उपलब्ध नहीं हो पा रही है। राज्य सरकार का कहना है कि यह ऑनलाइन उपलब्ध है। लेकिन, साइट सचमुच एक मिनट के लिए खुलेगी। यह कोई भी अनुमान लगा सकता है कि रेत कहाँ जा रही है; यह कथित रेत माफिया है जो शासन कर रहा है।

मैं भारत सरकार से उन सभी निर्माण श्रमिकों की ओर से अनुरोध करता हूं जिनकी रेत की अनुपलब्धता के कारण मृत्यु हो गई है, भवन और अन्य निर्माण श्रमिक कल्याण कोष से उनके परिजनों को तुरंत 10 लाख रुपये का मुआवजा दिया जाए।

(तेईस) दादरा नगर हवेली और दमन व दीव में सरकारी विभागों में कार्यरत अस्थायी कर्मचारियों को स्थायी कर्मचारियों के समान वेतन दिए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

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

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

अपराह्न 2.33 बजे

पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019

[अनुवाद]

माननीय सभापति: आइटम नंबर (नंबर) 19- पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019।

माननीय मंत्री जी ।

[हिन्दी]

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

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

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

बोलते हैं। किसी भी देश में शिप बनते हैं, उसकी आइडेंटिटी के लिए उसका फ्लैग लगता है और ये फ्लैगशिप के माध्यम से शिप जाना जाता है।

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

इस विधेयक में कुल मिलाकर तीन पहलू हैं- एक, देश में आज शिप रीसाइक्लिंग इंडस्ट्रीज में हमारा शेयर दुनिया में 30 परसेंट है। मतलब 1000 शिप्स हर साल ब्रेकिंग के लिए जाते हैं, उसमें से 300 शिप्स इंडिया में ब्रेक होते हैं। इंडिया में भी खास करके गुजरात के भावनगर में अलंग शिप ब्रेकिंग यार्ड है, वहाँ 131 नम्बर प्लॉट है और उसके अलावा थोड़ा सा कोलकाता में ब्रेकिंग होता है, थोड़ा सा मुम्बई पोर्ट में होता है। केरल स्टेट के पीएसयू के माध्यम से शिप रीसाइकिल होते हैं। यह शिप रीसाइकिल जब इंडिया में हम कर रहे हैं, उसमें आज तक जब शिप्स रीसाइक्लिंग के लिए आते हैं तो दो-तीन इश्यूज होते हैं। कभी उसमें इनवायर्नमेंट का कोई इश्यू हो जाता है, कभी एक्सीडेंट हो जाता है। ऐसी स्थिति में देश में कई बार हाई कोर्ट में, सुप्रीम कोर्ट में पिटिशन होती रहती थी, पीआईएल होती रहती थी। उस वक्त वर्ष 2013 में सुप्रीम कोर्ट ने गाइडलाइन दी थी कि शिप ब्रेकिंग के लिए कैसा फ्रेमवर्क होना चाहिए और कोर्ट के आधार पर आज तक शिप ब्रेकिंग हो रहा था। एक विषय यह था कि उसके लिए हम कानूनी प्रावधान करें।

दूसरा, वर्ष 2009 में हांगकांग कन्वेंशन हुआ था और शिप एक ऐसी इंडस्ट्रीज है या शिप एक ऐसी व्यवस्था है कि उसको रेग्युलेट करने के लिए इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गेनाइजेशन का भी एक महत्व होता है। वह भी उसको रेग्युलेट करते हैं। इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गेनाइजेशन ने वर्ष 2009 में एक हांगकांग

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

[अनुवाद]

माननीय सभापति: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

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

श्री हैबी ईडन (एर्नाकुलम): सभापति महोदय, धन्यवाद। यह बहुत महत्वपूर्ण विधेयक है। मैं कहना चाहूंगा कि यह किसी भी सांसद का रोजमर्रा का मामला नहीं है। लेकिन मैं चाहूंगा कि आप यह सुनिश्चित करें कि

इस विधेयक को एक महत्वपूर्ण विधेयक माना जाए क्योंकि इस विधेयक के कई पहलू बहुत महत्वपूर्ण हैं। मैं समझता हूं कि यह विधेयक हांगकांग कन्वेंशन के आधार पर पुर:स्थापित किया गया है। विधेयक का शीर्षक भ्रामक है। शीर्षक है, 'पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019'। लेकिन, संपूर्ण पोत उद्योग को पोत तोड़ने वाले उद्योग के रूप में जाना जाता है। मैं माननीय मंत्री जी से यह बताने का अनुरोध करूंगा कि पिछले कुछ वर्षों में कितना पुनर्चक्रण किया जा रहा है।

भारत ने हाल ही में 28 नवंबर 2019 को आई.एम.ओ. महासचिव के पास हांगकांग कन्वेंशन का अधिमिलन पत्र जमा कर दिया है। सर, आज 03 दिसम्बर है, पाँच या छह दिन पहले इसकी बात हुई है । संसद को बिना किसी पर्याप्त विचार-विमर्श के इसे पारित करने में जल्दबाजी क्यों करनी चाहिए? संसद ऐसे विधेयक को क्यों लागू करे जिसका महत्व बहुत बड़ा है, जिसका पर्यावरणीय पहलू बहुत बड़ा है, जो जलीय जीवन, रोजगार, सुरक्षा पहलुओं और श्रम पहलुओं को भी प्रभावित करता है? इसलिए, विधेयक जल्दबाजी में पेश किया गया है और इसके कारण अज्ञात हैं।

महोदय, हांगकांग कन्वेंशन को पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 के अधिनियमन का कारण बताया गया है, जो अभी तक लागू भी नहीं हुआ है। हांगकांग कन्वेंशन, यदि इसे लागू होना है, तो 15 राज्यों में केवल दो साल बाद लागू होगा, जो पिछले दस वर्षों के लिए सकल टन भार द्वारा विश्व व्यापारी पोत परिवहन का 40 प्रतिशत और रीसाइक्लिंग टन भार का 3 प्रतिशत प्रतिनिधित्व करता है, या तो अनुसमर्थन, स्वीकृति या अनुमोदन के संबंध में आरक्षण के बिना इस पर हस्ताक्षर किए हैं या महासचिव के पास अनुसमर्थन, स्वीकृति, अनुमोदन या परिग्रहण के दस्तावेज जमा किए हैं।

महोदय, जब इस पर चर्चा की जाती है, तो हमें भारत के कन्वेंशन में शामिल होने की तारीख, इस कन्वेंशन को लागू करने के लिए आवश्यक राज्यों की संख्या आदि को भी समझना चाहिए; कन्वेंशन को लागू करने के लिए अतिरिक्त टन भार और पुनर्चक्रण मात्रा की आवश्यकता है।

इसलिए, हांगकांग कन्वेंशन अभी लागू नहीं हुआ है। दो साल बाद लागू होने और विशेष टनभार स्वीकृत होने पर ही यह विधेयक वैध विधेयक होगा।

महोदय, दुनिया के शीर्ष पांच पोत पुनर्चक्रण देश बांग्लादेश, चीन, भारत, पाकिस्तान और तुर्की हैं, जो कुल टन भार के हिसाब से 98 प्रतिशत से अधिक पोत पुनर्चक्रण के लिए जिम्मेदार हैं। इनमें से अब केवल दो देश, भारत और तुर्की, हांगकांग कन्वेंशन के पक्षधर बन गये हैं। चीन, बांग्लादेश और पाकिस्तान अभी तक इस कन्वेंशन के पक्षधर नहीं बने हैं।

यहां तक कि हांगकांग कन्वेंशन की भी कड़ी आलोचना की गई है। हांगकांग कन्वेंशन की प्रमुख आलोचनाओं में से एक यह है कि शिपिंग उद्योग विश्व स्तर पर जहाज तोड़ने की स्थिति के लिए एकमात्र समाधान के रूप में हांगकांग कन्वेंशन का समर्थन करता है। ऐसे मानक प्रदान न करने के लिए हांगकांग कन्वेंशन की कड़ी आलोचना की गई है जो सुरक्षा और पर्यावरण की दृष्टि से सुरक्षित पोत का पुनर्चक्रण सुनिश्चित करेंगे।

महोदय, 'ग्रीनपीस' जैसे संगठन सहित कई गैर सरकारी संगठन पहले ही हांगकांग कन्वेंशन के पर्यावरणीय प्रभाव के बारे में चिंता जता चुके हैं। भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय ने चिंता जताई है और कई बार उसने बेसल कन्वेंशन को मॉडल के रूप में संदर्भित किया है। महोदय, बेसल कन्वेंशन और हांगकांग कन्वेंशन में बहुत बड़ा अंतर है। मेरा मानना है कि सरकार को बुनियादी मतभेदों को समझने के लिए पर्याप्त कदम उठाने चाहिए और यह भी समझना चाहिए कि कौन सा कन्वेंशन भारत जैसे देश के लिए बिल्कुल उपयुक्त है।

हम सभी जानते हैं कि माननीय मंत्री गुजरात राज्य से आते हैं। अलंग पूरे देश में सबसे बड़े जहाज तोड़ने वाले उद्योगों में से एक है। जहाज तोड़ने वाले उद्योगों को धरती पर नर्क माना जाता है। सुरक्षा मानक, मजदूरों की समस्याएं ऐसी चीजें हैं जिनका वर्णन इस संसद में नहीं किया जा सकता क्योंकि इसका उनके

दैनिक जीवन पर बहुत बड़ा प्रभाव पड़ता है। स्वास्थ्य संबंधी खतरे हैं। रसायन जहाजों द्वारा लाए जाते हैं। कुछ सुरक्षा पहलू हैं जिनकी निगरानी की जानी चाहिए और कन्वेंशन में भी इसका उल्लेख किया गया है।

महोदय, पर्यावरणीय पहलू एक ऐसी चीज़ है जिस पर हमें बहुत ध्यान से विचार करना होगा। जब उद्योग हांगकांग कन्वेंशन में अपनी भूमिका निभाएगा तो समुद्री जलीय जीवन बुरी तरह प्रभावित होने वाला है। जब हम वायु प्रदूषण के बारे में बात करते हैं, तो हम सभी इससे पीड़ित हैं, खासकर दिल्ली जैसे शहर में। हम सभी वायु प्रदूषण के शिकार हैं। हम सभी ने डिस्कवरी चैनल या नेशनल ज्योग्राफिक चैनल अवश्य देखा होगा जहां हम जमीन पर या किसी कलाकार द्वारा या किसी भी डिजाइन में जीवन के अधिक रंग देख सकते हैं, लेकिन रंगीन जलीय जीवन का प्रमुख घटक और विशाल संख्या में हैं। जलीय जीव, जिन्हें हमने केवल स्क्रीन पर देखा है, परेशान हो गए हैं, नष्ट हो गए हैं और उनका इको-सिस्टम बहुत अलग तरीके से परेशान हो गया है।

हमारे पास एक विशाल तटीय रेखा है और इस विधेयक के पारित होने पर केरल, गुजरात और तमिलनाडु सहित हमारे देश के प्रमुख मछुआरा समुदाय को बहुत बड़ा झटका लगने वाला है। जहां तक पर्यावरणीय प्रभाव का संबंध है, जैसा कि मैंने कहा, हम विश्व स्तर पर जानते हैं कि जलवायु की स्थिति बदल रही है और महासागरों में बढ़ती गर्मी के साथ मछली पकड़ने की मात्रा कम हो रही है और महासागरों में नमक की मात्रा भी बढ़ रही है, जो सभी खतरे हैं, और मछली पकड़ने के उद्योग को सतर्क कदम उठाने की जरूरत है। मैं यह देखने के लिए उत्सुक होता कि माननीय मत्स्य पालन मंत्री भी इस चर्चा का हिस्सा बनें क्योंकि यह सिक्के का दूसरा पहलू है, जो बुरी तरह प्रभावित होने वाला है, यानी मछुआरों की रोजमर्रा की आजीविका वह समुदाय जो सबसे अधिक प्रभावित होने वाला है।

'हर घर जल' सरकार की एक बहुत ही महत्वपूर्ण परियोजना है, जहां 2024 तक हर घर तक पीने का पानी पहुंचना चाहिए। इसके लिए जल का स्रोत कहां है? मैंने माननीय मंत्री से इसके लिए जल स्रोत के

बारे में पूछा था, और महासागर एक बड़ा स्रोत है जहां अलवणीकरण संयंत्रों का उपयोग किया जा सकता है, लेकिन इस उद्योग द्वारा उन जल स्रोतों/निकायों को अत्यधिक प्रदूषित किया जाएगा।

यह विधेयक जहाज तोड़ने के मामले में भी प्रासंगिक है, जिसे अब केरल में स्टील इंडस्ट्रीज लिमिटेड केरल (एस.आई.एल.के.) की जहाज मरम्मत इकाई द्वारा ले जाया जाता है। गुजरात के जहाज तोड़ने वाले यार्डों में अलंग में समुद्र तट पर जहाज सुरक्षित रूप से टूट जाते हैं, लेकिन कन्नूर के अझिक्कल में जहाज पानी में रहते हुए भी टूट जाते हैं। तो, ऐसे राज्य हैं, जो इन उद्योगों द्वारा दिए गए कई मानकों का पालन नहीं कर रहे हैं, लेकिन वे अभी भी प्रचलित/कार्यरत हैं। मैं उद्योग के रोजगार पहलू पर सहमत हूं जहां इस देश के हजारों युवाओं को नौकरी मिलती है, लेकिन पर्यावरण एक ऐसी चीज है जिस पर हमें बहुत बारीकी से ध्यान देना होगा। अंतर्देशीय जल में जहाज़ों को तोड़ने से पारिस्थितिकी तंत्र में विनाश होता है और मछुआरे प्रभावित होते हैं।

वर्तमान स्वरूप में विधेयक खतरनाक जहाज को समुद्र तट के साथ तोड़ने और पानी में नष्ट करने पर भी रोक नहीं लगाता है। यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण पहलू है। मैं इस मुद्दे पर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। क्या सरकार ने बेसल कन्वेंशन और हांगकांग कन्वेंशन के बीच विरोधाभास पर ध्यान दिया है? सुप्रीम कोर्ट में ऐसे कई मामले हैं, जिनमें बेसल कन्वेंशन का हवाला दिया गया है। इसका उल्लेख खतरनाक अपशिष्ट (प्रबंधन, हैंडलिंग और ट्रांसबाउंड्री मूवमेंट) नियम, 2008 में भी मिलता है। क्या सरकार ने संयुक्त राष्ट्र और मानवाधिकार परिषद के विशेष प्रतिवेदक द्वारा हांगकांग कन्वेंशन की उठाई गई विभिन्न आलोचनाओं पर ध्यान दिया है? क्या सरकार ने इस आलोचना पर ध्यान दिया है कि हांगकांग कन्वेंशन जहाज मालिकों को भी अनुचित लाभ देता है? क्या सरकार ने इस तथ्य पर ध्यान दिया है कि कोई भी यूरोपीय देश इसका समर्थन नहीं करता है और हांगकांग कन्वेंशन का हिस्सा नहीं है, और 2013 के अपने स्वयं के जहाज रीसाइक्लिंग विनियमन अधिनियम को अपनाया है? भारत या तीसरी दुनिया के कुछ देश या विकासशील देश इस उद्योग का हिस्सा क्यों बन रहे हैं? यहां रोजगार ही एकमात्र कारक नहीं है, बल्कि कई विकसित देश नहीं चाहते कि इन खतरनाक रसायनों का असर उनके देश के पर्यावरण पर पड़े। यही

कारण है कि हम इस उद्योग का शिकार बन गये हैं। ब्रेकिंग के लिए बड़ी संख्या में जहाज़ यूरोप से आते हैं। क्या सरकार ने राष्ट्रीय स्तर पर पड़ने वाले असर पर ध्यान दिया है? क्या सरकार यह सुनिश्चित करेगी - एक ऐसे उद्योग में जो हजारों लोगों को रोजगार देता है - कि हांगकांग कन्वेंशन लागू न हो?

जिन व्यक्तियों को इस विधेयक के वर्तमान स्वरूप में, कानून बनने से लाभ होगा, वह भी ऐसे समय में जब इस विषय पर अंतर्राष्ट्रीय कानून परिवर्तन की स्थिति में है, वह जहाज निर्माण लॉबी है। ऐसा प्रतीत होता है कि सरकार उनके साथ मिली हुई है ताकि खतरनाक कचरे से निपटने के संबंध में मौजूदा पर्यावरणीय मानदंडों, जैसा कि माननीय सर्वोच्च न्यायालय के फैसले द्वारा पुष्टि की गई है, एक नए अधिनियम की आड़ में दण्ड से मुक्ति के साथ उल्लंघन किया जा सके।

यह उद्योग से जुड़े लोगों द्वारा उठाई गई एक गंभीर चिंता है। जहाज तोड़ने के उद्योग में कार्यरत हजारों लोगों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा क्योंकि काम करने की स्थितियाँ दयनीय बनी रहेंगी। सरकार द्वारा दिखाई गई जल्दबाजी के कारण, भारत में जहाज रीसाइक्लिंग उद्योग लंबे समय में हानिकारक रूप से प्रभावित होगा क्योंकि चीन, बांग्लादेश और पाकिस्तान जैसे प्रमुख खिलाड़ी अभी भी हांगकांग कन्वेंशन के अनुरूप राष्ट्रीय कानून में शामिल हुए बिना किनारे पर देख रहे हैं, और विकसित नहीं हुए हैं। ऐसा कन्वेंशन की एक बड़ी खामी के कारण हुआ है, जो पार्टी के झंडों को गैर-पार्टी झंडे पर दोबारा फहराने के बाद गैर-पार्टी रीसाइक्लिंग राज्य में जहाज रीसाइक्लिंग सुविधा में भेजने की सुविधा देता है। क्या सरकार को एहसास है कि भारतीय जहाज रीसाइक्लिंग उद्योग की कीमत पर पाकिस्तान, चीन और बांग्लादेश को फायदा हो सकता है?

ये प्रमुख चिंताएँ हैं। सांसद के रूप में मेरी राय है कि यह विधेयक अवांछित, असामयिक और अनैतिक है। इसलिए, मैं सरकार से विधेयक को वापस लेने का आग्रह करूंगा।

[हिन्दी]

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

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

महोदय, मैं अलंग के बिल्कुल पास वाले गांव मथावड़ा से आती हूं। यह बिल्कुल ही छोटा-सा गांव है। वर्ष 1983 में अलंग में पहला शिप रीसाइक्लिंग के लिए आया था। उसके कुछ सालों बाद की एक घटना आज भी मेरे दिमाग में से नहीं जा रही है। मेरे छोटे से गांव में उस समय एक काला दिन आया था। उस दिन गांव के एक भी घर में चूल्हा नहीं जला था। सर, चूल्हा इसलिए नहीं जला था कि मेरे गांव के सात मजदूर जो अलंग शिप ब्रेकिंग यार्ड में काम करने के लिए जाते थे, वे सुबह काम पर गए और जैसे ही शिप कटिंग के लिए शिप के अंदर घुसे, वैसे ही शिप के कोल्ड स्टोरेज के केबिन से ऐसा पॉइज़नस गैस छूटा, जिससे वहीं के वहीं उन सातों वर्कर्स की मौत हो गई। उनमें से पांच वर्कर्स मेरे गांव के थे और दो बगल के गांव के थे। हम लोगों के हृदय से यह घटना जुड़ी हुई है। ऐसी घटनाएं, जब हमारा शिप ब्रेकिंग यार्ड शुरू हुआ, तो बार-बार होती रहती थीं। कभी कोई फायर का इश्यू होता था, कभी किसी वर्कर के ऊपर स्टील की प्लेट गिरने से उसकी मृत्यु हो जाती थी या विकलांग हो जाता था। शिप ब्रेकिंग की वजह से ऐसे मैटेरियल उससे छूटते थे, ऐसे कैमिकल छूटते थे, ऐसे ऑयल, गैस, उनसे जो कुछ निकलता था, वह यहां-

वहां सब जगह छोड़ा जाता था। इससे लोगों को बहुत परेशानी हो रही थी, खेती में भी असर पड़ रहा था और लोगों को श्वांस लेने में भी दिक्कत हो रही थी।

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

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

हमारे देश में कोलकाता, मुंबई, कोच्चि सब जगह शिप रीसाइकलिंग का काम होता है, उनमें से सबसे ज्यादा हमारे यहां यह काम होता है। वर्ष 1983 में हमारे यहां पहला शिप आया था, तभी से हम लोग वहां शिप ब्रेकिंग और शिप रीसाइकलिंग का काम कर रहे हैं। यह विधेयक जिसे माननीय मंत्री जी लाए हैं,

उससे बहुत सारा फायदा होने वाला है । जैसा मैंने बताया कि इससे दुर्घटना तो टलेगी ही, लेकिन यह विधेयक आने की वजह से जो हानिकारक सामग्रियां हैं, जो हैजार्ड्स हैं, जो शिप से निकलता है, उनके इस्तेमाल पर पूरा प्रतिबंध लग जाएगा। जो नए शिप्स बनेंगे, उनमें पहले से ही ऐसा प्रावधान किया गया है कि ऐसे किसी भी मैटेरियल का इस्तेमाल न किया जाए और जो मौजूदा शिप्स हैं, उनके लिए पांच साल का समय दिया गया है कि पांच साल में जब यह विधेयक कानून बनेगा, तो उसके बाद वे इसके दायरे में आ जाएंगे और ऐसा कोई भी मैटेरियल शिप में यूज नहीं होगा, जो पर्यावरण, सुरक्षा या स्वास्थ्य के लिए हानिकारक हो । यह विधेयक आने के बाद ऐसा हो जाएगा कि शिप रीसाइकलिंग इंडस्ट्रीज़ एक लीगल फ्रेमवर्क के नीचे आ जाएगी।

अपराह्न 3.00 बजे

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

अपराह्न 3.01 बजे

(श्रीमती रमा देवी *पीठासीन हुई*)

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

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

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

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

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

मंत्री जी ने बताया कि रिसाइक्लिंग बिजनेस की वजह से दस प्रतिशत स्टील जेनरेट होता है। सबसे ज्यादा हमारे सिहोर में होता है, सिहोर में स्टील की रि-रोलिंग इंडस्ट्री है, वह भी इसके जरिए आगे बढ़ेगी, लोगों को रोजगार भी मिलेगा। माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र भाई मोदी जी का विधेयक लाने के पीछे जो रीज़न है, पांच साल में इंडिया इस इंडस्ट्री की लीडरशिप करे। पांच साल में इस इंडस्ट्री से डबल बिजनेस आए, इसी वजह से इस विधेयक को लाया गया है।

मैं माननीय मंत्री जी को फिर से बधाई देती हूं। मैं कुछ मांग भी रखना चाहती हूं क्योंकि मैं और माननीय मंत्री जी एक ही क्षेत्र से आते हैं। वैसे मंत्री जी पूरा जानते हैं। इस विधेयक के बाद एक नेशनल ऑथरिटी बनने वाली है। इंडिया का 99 परसेंट कामकाज अलंग में हो रहा है। मैं मांग करती हूं कि नेशनल अथॉरिटी का आफिस गुजरात में अलंग में ही बने, जिससे हमारे शिप ब्रेकरों की समय, शक्ति और सम्पत्ति की बचत हो सके और वे सारा कामकाज यहीं से कर सकें।

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

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

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

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

[अनुवाद]

श्रीमती प्रतिमा मण्डल (जयनगर): धन्यवाद महोदया।

महोदया, मैं पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 पर बोलने के लिए खड़ी हुई हूं। प्रस्तावित विधेयक का उद्देश्य वैश्विक मानकों के अनुरूप पोत पुनर्चक्रण के लिए एक नया कानून बनाना है। यह भारत को हांगकांग कन्वेंशन में शामिल होने में सक्षम बनाएगा जिसमें पोत पुनर्चक्रण के लिए पर्यावरण की दृष्टि से अनुकूल परिस्थितियां सूचीबद्ध हैं। हालाँकि भारत जैसे विकासशील देश पोत पुनर्चक्रण के क्षेत्र में प्रमुख भूमिका निभाते हैं, लेकिन पर्यावरण संरक्षण के लिए मानकों को बनाए रखना अनिवार्य है।

इंटरनेशनल फेडरेशन फॉर ह्यूमन राइट्स के अनुसार, पोत तोड़ना तेजी से बढ़ती वैश्विक अर्थव्यवस्था की संभावनाओं और खतरों दोनों का उदाहरण है। जहाज को अलग करने की प्रक्रिया को परिभाषित करने के लिए जहाज को तोड़ना, जहाज को नष्ट करना, जहाज का पुनर्चक्रण और जहाज को स्क्रैप करना पर्यायवाची रूप से उपयोग किया जाता है। यह अभ्यास स्वास्थ्य, सुरक्षा और पर्यावरण संबंधी चिंताओं के अधीन है। गुजरात के अलंग जैसे क्षेत्रों में जहाज तोड़ने की विधि को आमतौर पर 'बीचिंग' कहा जाता है। इसका मतलब है जानबूझकर जहाजों को समुद्र तट पर दुर्घटनाग्रस्त करना ताकि कम ज्वार के दौरान इन्हें नष्ट किया जा सके। यह प्रक्रिया विवादास्पद है और पर्यावरण के साथ-साथ मानव स्वास्थ्य और सुरक्षा के लिए जोखिम पैदा करती है क्योंकि यह कंक्रीट कवरिंग या जहाज के पतवार के अलावा किसी अन्य रोकथाम के उपयोग के बिना किया जाता है।

भारत सहित इन विकासशील देशों में लगभग 96 प्रतिशत जहाज तोड़ने वाले यार्ड बीचिंग विधि का उपयोग करते हैं। विधेयक में कहीं भी उस प्रक्रिया का उल्लेख नहीं है जो सरकार जहाजों के पुनर्चक्रण के लिए अपनाएगी। इस पद्धति में न्यूनतम उपकरणों और सुरक्षा सावधानियों का उपयोग करके श्रमिकों द्वारा हजारों टन स्टील को स्क्रैप करना और निपटान करना शामिल है। इस प्रक्रिया में उच्च जोखिम की संभावनाएँ शामिल हैं। सेफ्टी फॉर सी नाम के एक एन.जी.ओ. के मुताबिक साल 2017 में कम से कम आठ

मजदूरों की मौत हो गई। सरकार को पोत पुनर्चक्रण के लिए सुरक्षित तरीकों को अपनाने के लिए एक दृष्टिकोण रखना चाहिए। अलंग में समस्या को पहली बार वर्ष 1998 में ग्रीनपीस द्वारा प्रलेखित किया गया था। स्थानीय गैर सरकारी संगठनों की कार्रवाइयों के बाद, सुप्रीम कोर्ट ने कई फैसले जारी किए, जिसमें सुरक्षित कामकाजी परिस्थितियों, पर्यावरण संरक्षण और अपशिष्ट व्यापार कानून के लिए राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय आवश्यकताओं के अनुरूप लाने के लिए उद्योग में सुधार की मांग की गई। सरकार ने 2013 में शिप रीसाइक्लिंग कोड को अपनाने के साथ प्रतिक्रिया व्यक्त की। गुजरात मैरीटाइम बोर्ड ने एक अपशिष्ट निपटान सुविधा स्थापित की। श्रमिकों को अब बहुत बुनियादी प्रशिक्षण भी मिलता है। फिर भी, अलंग में जहाज तोड़ने वाले यार्डों में काम करने और रहने की स्थिति के साथ-साथ पर्यावरण संरक्षण मानक चिंताजनक रूप से खराब बने हुए हैं।

प्रस्तावित कानून में केवल एक पंक्ति का उल्लेख किया गया है कि श्रमिकों को सुरक्षा की आवश्यकता है। इसमें उस स्तर और प्रकार के प्रशिक्षण का कोई प्रावधान नहीं है जो प्रदान किया जाना चाहिए। प्रशिक्षण का मानक इस प्रस्तावित विधेयक का एक महत्वपूर्ण विषय होना चाहिए, न कि केवल एक वाक्य। इस विधेयक में व्यावसायिक स्वास्थ्य खतरों को भी निर्दिष्ट नहीं किया गया है। सरकार से मेरा अनुरोध है कि विधेयक के भीतर ही प्रावधान करके कानूनों को और अधिक प्रभावी बनाया जाए और इसे सक्षम प्राधिकारी पर न छोड़ा जाए। यही कारण है कि हमारी संसदीय प्रणाली में स्थायी समितियाँ हैं; अन्यथा, मैं जो परिदृश्य सामने रखने जा रही हूं, वह सामान्य होगा।

मैं इस सभा के ध्यान में लाना चाहूंगी कि इस वर्ष 12 और 16 सितंबर को एक डच डॉक्यूमेंट्री में इस बात पर प्रकाश डाला गया था कि कैसे गुजरात के अलंग शिप-ब्रेकिंग यार्ड में पर्यावरण और सुरक्षा मानदंडों की खुलेआम अवहेलना की जाती है। येटागुन गैस क्षेत्र में तैनात, म्यांमार का दूसरा सबसे बड़ा जहाज, येटागुन एफ.एस.ओ., ने 7 मई, 2000 को परिचालन शुरू किया। 27 सितंबर 2018 को, येटागुन एफएसओ के भारत पहुंचने के बाद, तीन गैर-लाभकारी संगठनों अर्थात् शिपब्रेकिंग प्लेटफॉर्म, ज़ीरो मर्करी वर्किंग ग्रुप और यूरोपीय पर्यावरण ब्यूरो ने संयुक्त रूप से गुजरात मैरीटाइम बोर्ड को एक चेतावनी पत्र भेजा,

जिसमें उच्च पारा स्तर के बारे में बताया गया। चेतावनी पत्र में कहा गया है कि 4500 टन गिट्टी के पानी में 300 पी.पी.एम. पारा और जहाज के पाइप और स्टील बॉडी में 1,40,000 पी.पी.एम. पारा था। पत्र में यह भी चेतावनी दी गई है कि ऐसी पारा सांद्रता केंद्रीय तंत्रिका तंत्र को नुकसान पहुंचा सकती है और गुर्दे और यकृत की हानि, प्रजनन और विकास संबंधी विकार, भ्रूण में दोष और सीखने की कमी का कारण बन सकती है। पत्र में गुजरात मैरीटाइम बोर्ड से यह सुनिश्चित करने के लिए कहा गया कि मिनामाता कन्वेंशन 2013, जिसका भारत एक हस्ताक्षरकर्ता है, का पालन किया जाए। यह सम्मेलन पारा और पारा यौगिकों के उत्सर्जन से मानव स्वास्थ्य और पर्यावरण की रक्षा के लिए बनाई गई एक अंतरराष्ट्रीय संधि है। चेतावनी पत्र में यह भी कहा गया है कि पारा संदूषण इंटरटाइडल ज़ोन को भी प्रदूषित कर सकता है। लेकिन जी.एम.बी. ने 3 अक्टूबर, 2018 को समुद्र तट की अनुमति दे दी।

प्रस्तावित विधेयक की धारा 8, खंड 1 के अनुसार, "इस अधिनियम के प्रारंभ होने की तिथि पर मौजूदा जहाज और जिनके लिए खतरनाक सामग्रियों की सूची पर प्रमाण पत्र जारी नहीं किया गया था, ऐसे जहाज के मालिक इस अधिनियम के प्रारंभ होने की तारीख से पांच वर्ष की अवधि के भीतर राष्ट्रीय प्राधिकरण को एक आवेदन करना होगा। महोदय, केवल प्रमाणपत्र के लिए आवेदन करने के लिए पांच साल का समय आवंटित करना बहुत अधिक समय है। इससे मौजूदा जहाजों को अपना काम जारी रखने की आजादी मिलेगी, भले ही यह खतरनाक हो। अत: मेरा अनुरोध है कि वर्षों की संख्या कम की जानी चाहिए।

धारा 17(3) में कहा गया है कि जहां सक्षम प्राधिकारी अपने प्रस्तुतीकरण के पंद्रह दिनों के भीतर जहाज रीसाइक्लिंग योजना के अनुमोदन के संबंध में अपना निर्णय बताने में विफल रहता है, तो योजना को अनुमोदित माना जाएगा। यह एक गंभीर खामी है। किसी भी योजना को स्वचालित रूप से अनुमोदित नहीं माना जाना चाहिए। इसके बजाय, एक निश्चित समय सीमा के भीतर अनुमोदन को मंजूरी देने के लिए कड़े कानून बनाए जाने चाहिए। इस समय सीमा का पालन न करने पर दंडित किया जाना चाहिए। योजना की स्वत: स्वीकृति प्रस्तावित होने से ऐसी योजनाओं को अनुमति मिल सकती है, जिन्हें अनुमति नहीं मिलनी चाहिए। इसलिए, मैं सरकार से इस प्रावधान में संशोधन करने का अनुरोध करूंगी ।

धारा 36 के अनुसार, केवल केंद्र सरकार, राष्ट्रीय प्राधिकरण और सक्षम प्राधिकारी की शिकायतों पर ही संज्ञान दिया जाएगा। यह बिल्कुल अनुचित है अगर श्रमिकों को कानूनी शिकायत दर्ज करने के अधिकार से वंचित किया जाता है जिस पर अदालत में सवाल उठाया जा सकता है। साथ ही इस क्षेत्र में काम करने वाले गैर सरकारी संगठनों की भी अनदेखी की जाती है। इन दोनों को विधेयक की धारा 36 के अंतर्गत लाया जाना चाहिए।

मैं कहना चाहूंगी कि प्रस्तावित विधेयक का इरादा बहुत नेक है लेकिन कानून बहुत कमजोर है। इस पर गंभीरता से काम करने की जरूरत है। मैं इस आशा के साथ अपना भाषण समाप्त करती हूं कि माननीय मंत्री इस पर ध्यान देंगे। मुझे बोलने का अवसर देने के लिए धन्यवाद महोदया ।

[हिन्दी]

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

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

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

महोदया, पत्तन परिवहन समुद्री यात्रा और व्यापार के लिए आवश्यक भाग हैं और ये केंद्र समुद्री-मार्ग को जमीन पर व्यापार से जोड़ते हैं। महोदया, आज के समय में भारत में 12 बड़े और 200 छोटे बंदरगाह हैं। इनसे भारत का 95 परसेंट अंतर्राष्ट्रीय व्यापार होता है और इस प्रकार हमारे देश की अर्थव्यवस्था में इन पत्तनों का महत्वपूर्ण योगदान है। सामान और कच्चे सामान को ले जाने के लिए विभिन्न प्रकार के पोत हैं। पोत परिवहन का अनुभव मैंने भी लिया है। मेरे चुनाव क्षेत्र में न्हावा शेवा का प्रसिद्ध जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट है। आज के समय में यह भारत का सबसे बड़ा कंटेनर बंदरगाह है। आज भी पोत के द्वारा समुद्र तट पर प्लास्टिक, आयल, कचरा जमा होता है। भोजन, औजार आदि तैयार सामान को ले जाने के लिए बहुत बड़े कंटेनरों का इस्तेमाल किया जाता है और इन कंटेनरों को जहाज द्वारा ले

जाया जाता है। कई बार दुर्घटनाग्रस्त होने की वजह से जहाजों से आयल लीक हो जाता है, जिसके कारण इसमें काम कर रहे कर्मचारियों की मौत हो जाती है और आयल लीक होने से समुद्र का पानी जहरीला हो जाता है, जिससे समुद्री जीव मर भी जाते हैं। सरकार को समुद्री जहाजों में प्लास्टिक और प्लास्टिक से बने सामानों के इस्तेमाल पर पूरी तरह से पाबंदी लगानी चाहिए। यदि कोई समुद्री जहाज द्वारा किसी तरह की खतरनाक सामग्री ले जा रहा हो, तो इसका पूरा विवरण पोत परिवहन के अधिकारियों को देना अनिवार्य किया जाना चाहिए।

महोदया, सरकार द्वारा यह निश्चित किया जाना चाहिए कि जो कोई भी पोत रिसाइक्लिंग के लिए जा रहा हो, तो उससे पर्यावरण को कोई नुकसान नहीं होना चाहिए और अगर संबंधित पोत कंपनी के द्वारा ऐसा नहीं किया जाता है, तो उस कम्पनी के खिलाफ कानूनी कार्रवाई किए जाने का प्रावधान होना चाहिए। मालवाहक जहाजों द्वारा खराब सामग्री का छोड़ा जाना बंदरगाहों, जलमार्गों और महासागरों को प्रदूषित करता है। कई बार पोत जानबूझ कर अवैध कचरे को समुद्र में छोड़ देते हैं। इस विषय में नियम बनाकर रोक लगाने का काम किया जाना चाहिए। कई बार कंटेनर ढोने वाले मालवाहक जहाज समुद्र में कंटेनर गिरा देते हैं और इसके अलावा जहाज ध्वनि प्रदूषण भी फैलाते हैं, जिससे जीव-जंतु परेशान होते हैं। इससे समुद्री जीवों को हानि पहुंचती है। समुद्र तट पर रहने वाले लोगों को भी इससे नुकसान उठाना पड़ता है। समुद्र में पाए जाने वाला मलबे का 80 प्रतिशत भाग प्लास्टिक है। बड़े जहाजों की वजह से समुद्र का पानी भी खराब हो रहा है। इस विधेयक के माध्यम से भारतीय शिपयार्ड को लाभ होगा। उन्हें अब जापान, कोरिया में अपने जहाजों को रिसाइक्लिंग के लिए नहीं ले जाना पड़ेगा। इससे उनकी आर्थिक रूप से बचत होगी तथा देश में रोजगार के अवसर भी प्राप्त होंगे।

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

रूप से इस विधेयक से पोत परिवहन को फायदा होगा और काम करने वाले कर्मचारियों तथा कम्पनियों को फायदा होगा।

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

[अनुवाद]

अपनी बीजू जनता दल पार्टी की ओर से, मैं जहाजों के पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 का समर्थन करता हूं। यह एक ज्ञात तथ्य है कि वैश्विक जहाज रीसाइक्लिंग उद्योग में भारत की हिस्सेदारी 30 प्रतिशत से अधिक है। भारत दुनिया की सबसे बड़ी जहाज-तोड़ने वाली सुविधाओं में से एक है, जिसके तट पर 150 गज से अधिक क्षेत्र हैं। भारत में हर साल औसतन 6.2 मिलियन जी.टी. स्क्रैप किया जाता है, जो दुनिया में कुल स्क्रैप टन भार का 33 प्रतिशत है। हमें खुशी है कि इस विधेयक के माध्यम से हांगकांग कन्वेंशन के प्रावधानों को भी लागू किया जाएगा।' इसे 2009 में अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा अपनाया गया था।

हमें खुशी है कि यह विधेयक आम तौर पर कई अच्छी चीजें देता है जैसे कि यह सभी जहाजों में खतरनाक सामग्री के उपयोग पर रोक लगाता है। इसमें एक राष्ट्रीय प्राधिकरण की स्थापना का आह्वान किया गया है जो पोत पुनर्चक्रण से संबंधित सभी गतिविधियों का प्रशासन, पर्यवेक्षण और निगरानी करेगा। जहाज पुनर्चक्रणकर्ता किसी जहाज का पुनर्चक्रण तब तक नहीं कर सकता जब तक कि पोत पुनर्चक्रण सुविधा सक्षम प्राधिकारी द्वारा अधिकृत न हो। इसके अलावा, कोई भी पोत पुनर्चक्रणकर्ता पोत पुनर्चक्रण योजना तैयार किए बिना जहाज का पुनर्चक्रण नहीं कर सकता है। जहाज से खतरनाक सामग्री को सुरक्षित और पर्यावरणीय रूप से हटाने और प्रबंधन को सुनिश्चित करना प्रत्येक जहाज साइकिल चालक की जिम्मेदारी होगी।

फिर भी मुझे लगता है कि कुछ चुनौतियाँ हैं जिन पर ध्यान देना होगा। यद्यपि यह उद्योग श्रम प्रधान है, फिर भी यह पर्यावरण सुरक्षा संबंधी चिंताओं के प्रति संवेदनशील है। शिपब्रेकिंग दुनिया में एक प्रमुख व्यावसायिक और पर्यावरणीय स्वास्थ्य समस्या में विकसित हो गया है। यह सबसे खतरनाक व्यवसायों में से एक है जिसमें अस्वीकार्य रूप से उच्च स्तर की मौतें, चोटें और काम से संबंधित बीमारियाँ हैं। जहाजों

की संरचनात्मक जटिलता के कारण जहाज तोड़ना एक कठिन प्रक्रिया है और यह कई पर्यावरणीय, सुरक्षा और स्वास्थ्य संबंधी खतरे पैदा करती है। यह मुख्य रूप से अनौपचारिक क्षेत्र में किया जाता है और यह शायद ही कभी सुरक्षा नियंत्रण या निरीक्षण के अधीन होता है। श्रमिकों को आमतौर पर व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरणों की कमी होती है और उनके पास बहुत कम प्रशिक्षण होता है। अपर्याप्त सुरक्षा नियंत्रण, ख़राब निगरानी वाले कार्य संचालन और विस्फोटों का उच्च जोखिम बहुत खतरनाक कार्य स्थितियाँ पैदा करते हैं। इसके कार्यकर्ताओं की स्वास्थ्य सेवाओं तक पहुंच बहुत सीमित है। वहाँ अपर्याप्त आवास, कल्याण और स्वच्छता सुविधाएँ हैं।

चूंकि अधिकांश यार्डों में प्रदूषण को रोकने के लिए कोई अपशिष्ट प्रबंधन प्रणाली या सुविधाएं नहीं हैं, जहाज तोड़ने से आसपास के पर्यावरण, अर्थात् स्थानीय समुदायों, मत्स्य पालन, कृषि, वनस्पतियों और जीवों पर भारी असर पड़ता है। यह स्वाभाविक रूप से व्यावसायिक, सार्वजनिक और पर्यावरणीय स्वास्थ्य पर दीर्घकालिक प्रभाव के साथ गंभीर पर्यावरणीय क्षति का कारण बनता है। इन बिंदुओं पर भी विचार किया जाना चाहिए।

इस विधेयक पर बोलते समय मेरा कर्तव्य है कि मैं 480 किलोमीटर के तटीय क्षेत्र वाले ओडिशा के बारे में भी थोड़ा बोलूं। जैसा कि हम सभी जानते हैं, ओडिशा ने अंतर्देशीय जहाजों के पुनर्चक्रण के लिए एक इकाई स्थापित करने में रुचि दिखाई है और इच्छा जताई है कि छोटे जहाजों के पुनर्चक्रण को विनियमित करने के लिए कम सख्त व्यवस्था होनी चाहिए। ओडिशा में बंदरगाह और शिपिंग संबंधी गतिविधियां बढ़ रही हैं। राज्य में तीन प्रमुख बंदरगाह चल रहे हैं और राज्य ने अपने तट पर 12 बंदरगाहों को अधिसूचित किया है। 480 किलोमीटर लंबी तटरेखा के साथ, राज्य बंदरगाह विकास के लिए अनुकूल, अद्वितीय और प्राकृतिक और रणनीतिक स्थानों से संपन्न है। इन बंदरगाहों के अलावा, राज्य केंद्रपाड़ा जिले में महानदी पर 45 मिलियन टन प्रति वर्ष की कार्गो हैंडलिंग क्षमता के साथ पहली नदी बंदरगाह परियोजना विकसित करने का भी प्रस्ताव कर रहा है।

अंत में, मैं कह सकता हूं कि प्रस्ताव विधेयक के आने से रोजगार के अवसर बढ़ेंगे। यद्यपि प्रस्तावित विधेयक शिपिंग उद्योग को महत्वपूर्ण बढ़ावा देगा, जहाज तोड़ने से पारिस्थितिकी तंत्र में विषाक्त पदार्थ निकलते हैं और कभी-कभी मैंग्रोव वनों का विनाश होता है। इसलिए, विधेयक को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि पुनर्नवीनीकृत पोत मानव स्वास्थ्य, सुरक्षा और पर्यावरण के लिए कोई अनावश्यक जोखिम पैदा न करें। चूंकि जहाज तोड़ने की गतिविधि से पर्यावरण पर बड़ा प्रभाव पड़ने की संभावना है, इसलिए सरकार को प्रस्तावित विधेयक के तहत निर्धारित सजा को बढ़ाने पर विचार करना चाहिए। इस तरह की बढ़ी हुई सज़ा यह सुनिश्चित करेगी कि जहाज तोड़ने की गतिविधियों में शामिल पक्ष प्रस्तावित विधेयक के प्रावधानों का उल्लंघन न करें।

अंत में, मैं यह सुझाव देना चाहूंगा कि विधेयक में उल्लिखित सजा के साथ-साथ यदि आवश्यक हो तो उनका लाइसेंस भी रद्द कर दिया जाना चाहिए।

बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं।

श्रीमती सुप्रिया सदानंद सुले (बारामती): सभापति महोदया, मैं इस विधेयक के समर्थन में खड़ी हूं। मैं माननीय मंत्री को बधाई देना चाहती हूं जो गुजरात राज्य से भी आते हैं। मैं समझती हूं कि वह उस क्षेत्र से आता है और इसलिए वह शायद यह सुनिश्चित करने के लिए ऐसा कर रहा है कि वह जिस क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता है वह विकास के दूसरे स्तर पर पहुंचे। लेकिन मेरे पास उससे पूछने के लिए कुछ प्रश्न हैं।

राज्यसभा में दिनांक 15.7.2019 को एक अतारांकित प्रश्न सं. 2550 पूछा गया था। यह शिपिंग क्षेत्र में श्रमिकों और बुनियादी ढांचे के बारे में है। प्रश्न के भाग (ख) में पूछा गया था कि - क्या जहाज तोड़ने वाले यार्ड में श्रमिकों को अपशिष्ट निपटान प्रथाओं की लापरवाही के कारण स्वास्थ्य संबंधी खतरों का सामना करना पड़ रहा है। जवाब दिया गया कि ऐसी कोई रिपोर्ट नहीं मिली है। प्रश्न के भाग (ग) में पूछा गया था कि - यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है। जवाब दिया गया, 'इसका सवाल ही नहीं उठता'। भाग (घ) और (ङ) के प्रश्न और भी दिलचस्प हैं - क्या इस देश में शिपब्रेकिंग उद्योग के लिए नियामक ढांचे की तत्काल आवश्यकता है और यदि हां, तो यह सरकार क्या कदम उठा रही है। उत्तर यह है कि शिपब्रेकिंग उद्योग के लिए नियामक ढांचा शिपब्रेकिंग कोड 2013 के तहत पहले से ही मौजूद है। मेरा माननीय मंत्री से एक प्रश्न है। यदि पहले से ही 2013 की एक संहिता मौजूद है जिसके बारे में माननीय मंत्री सोचते हैं कि इसमें सब कुछ शामिल है, तो क्या हमें वास्तव में एक नए विधेयक की आवश्यकता है? क्या यह इस विधेयक के मुकाबले 2013 *का विरोधाभास* है? क्या आप इसे एकीकृत करने जा रहे हैं? यदि यह पहले से ही मजबूत था, तो हमें दूसरे विधेयक की आवश्यकता क्यों है? क्या हम इसमें हांगकांग कन्वेंशन को शामिल नहीं कर सकते थे? ये सारी कवायद क्यों है? यह मेरा पहला प्रश्न है।

हमने जो अंतर्राष्ट्रीय प्रतिबद्धताएँ की हैं, उनके बारे में बहुत कुछ कहा गया है। लेकिन मेरे पास इस बारे में दो-तीन सवाल हैं। माननीय मंत्री ने अपनी प्रारंभिक टिप्पणी में कहा कि जब 1000 जहाज होते हैं, तो उनमें से तीन सौ रीसाइक्लिंग के लिए भारत आते हैं। हम सभी जानते हैं कि रीसाइक्लिंग की स्थिति क्या है। मैं ऐसे संसदीय क्षेत्र से आता हूं जिसका 50 प्रतिशत हिस्सा शहरी और 50 प्रतिशत हिस्सा ग्रामीण

है। मैं मुश्किल से काम पूरा कर पाती हूं। यदि आप कूड़े-कचरे के बारे में बात करते हैं तो आपके लिए यह सुनिश्चित करना बहुत मुश्किल हो जाता है कि आपके शहर साफ-सुथरे हैं। हमारे पास चिकित्सा अपशिष्टों के मुद्दे हैं; हमें इलेक्ट्रॉनिक कचरे से समस्या है। इसलिए, हम मुश्किल से ही इससे निपट पा रहे हैं और हमारे पास इस तरह के समाधान नहीं हैं। यह एक बड़ा कदम है और अगर इससे देश को मदद मिलेगी तो हम निश्चित रूप से इसका समर्थन करेंगे।' लेकिन क्या वाकई हमारे पास बुनियादी ढांचा है। मैं नहीं चाहती कि मेरा देश डंपिंग ग्राउंड बने क्योंकि चीन, कोरिया, इनमें से कोई भी देश इसे व्यावसायिक अवसर के रूप में नहीं देख रहा है। रीसाइक्लिंग और डंपिंग में अंतर है। मुझे लगता है, सरकार को हमें यह आश्वस्त करना चाहिए कि भारत ऐसे किसी भी अंतरराष्ट्रीय समझौते पर हस्ताक्षर करके डंपिंग ग्राउंड नहीं बनने जा रहा है।

दूसरी बात यह है कि माननीय मंत्री ने इस्पात के बारे में उल्लेख किया है। माननीय मंत्री ने हमें बताया कि इससे हमें रीसाइक्लिंग में मदद मिलेगी और इससे अर्थव्यवस्था को मदद मिलेगी। हम सभी जानते हैं कि अर्थव्यवस्था की स्थिति क्या है और हम सभी जानते हैं कि इस्पात व्यवसाय क्या कर रहा है। भारत में स्टील का कारोबार लगभग निचले स्तर पर है। फिर यह हमारी किस प्रकार सहायता करेगा? मैं इसके बारे में स्पष्ट नहीं हूं और क्या माननीय मंत्री मुझे इस बारे में मार्गदर्शन दे सकते हैं कि यह स्टील अर्थव्यवस्था को कैसे मदद करेगा।

मेरे कुछ अन्य दो-तीन प्रश्न हैं जो मैं माननीय मंत्री से पूछना चाहती हूं। इन्हीं सवालों में से एक डेटा में बताया गया है कि पिछले दो साल में इंडस्ट्री में गिरावट आई है। हमने पिछले साल 64 करोड़ रुपये कमाए थे और इस साल यह घटकर 47 करोड़ रुपये हो गया है। मैं जिस राज्य से आती हूं, महाराष्ट्र राज्य और भी नीचे गिर गया है। तो, अगर यह व्यवसाय नीचे जा रहा है, तो यह क्यों गिर रहा था? हम बुनियादी ढांचे और डंपिंग में इतना पैसा क्यों लगा रहे हैं? ये सभी आपस में जुड़े हुए हैं। इसलिए, मुझे वास्तव में कोई कारण नहीं दिखता कि विकास कैसे होगा क्योंकि पिछले तीन वर्षों में, इस उद्योग ने कोई विकास नहीं

दिखाया है। यह माननीय मंत्री का स्वयं का उत्तर कह रहा है और इसलिए मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगी कि कृपया इस पर कुछ प्रकाश डालें।

इस पर मेरे कुछ दो-तीन छोटे-छोटे प्रश्न हैं। एक अन्य प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री ने शिपिंग यार्डों में होने वाली मौतों के बारे में उत्तर दिया है। माननीय सदस्य श्री राममोहन इस विधेयक पर बाद में बोलने वाले हैं। इस पूरे कारोबार में हर साल कई मौतें होती हैं। गुजरात मैरीटाइम बोर्ड में 12-दिवसीय अनिवार्य सुरक्षा प्रशिक्षण कार्यक्रम है जो मुंबई और कोलकाता में मौजूद नहीं है, यह माननीय मंत्री के उत्तर में दिया गया है, मुंबई और कोलकाता में शिपब्रेकर और बंदरगाह सीधे कार्यरत हैं। ये आपस में जुड़े हुए हैं लेकिन नियम समान नहीं हैं।

गुजरात में एक निश्चित भूमिका है लेकिन महाराष्ट्र, मुंबई में हमारे श्रमिक अलग भूमिका में हैं। सभी मजदूरों की सुरक्षा एवं संरक्षा एक समान होनी चाहिए। तो, क्या आप यह बदलाव लाने के लिए कदम उठाने जा रहे हैं? यह 21 नवंबर, 2019 को प्रश्न 871 के आपके उत्तर में है।

एक और प्रश्न प्राधिकरण के बारे में है। अब सक्षम प्राधिकारी कौन होगा? मुझे गंभीर चिंताएं हैं। इसे बहुत अस्पष्ट छोड़ दिया गया है। इसमें कुछ अधिकार राज्य के पास हैं और कुछ केंद्र के पास। तो क्या झगड़ा नहीं होगा? मैं आर.टी.आई. के रास्ते पर नहीं जाना चाहती क्योंकि आर.टी.आई. अधिनियम में आपने बहुत सारे संशोधन किए हैं। संशोधन करने के बाद यह सरकार पर निर्भर है। आज आप सत्ता में हैं। तो, यह आपके अनुकूल है। आप हमेशा सत्ता में नहीं रहेंगे। कोई भी हमेशा के लिए सत्ता में नहीं रहता। किसी भी प्रकार के कानून का कभी भी दुरुपयोग नहीं होना चाहिए। अत: कृपया इसे स्पष्ट करें। आर.टी.आई. अधिनियम लाने का पूरा विचार अधिक पारदर्शिता लाना था। आपने एक संशोधन करके इसे पूर्णतः चयनात्मक बना दिया। इसलिए, आज, अगर मेरे जैसा कोई व्यक्ति, जो संसद सदस्य है, डेटा चाहता है, तो इसे प्राप्त करना बहुत मुश्किल है। डेटा प्राप्त करने के लिए जरूरी नहीं कि केवल आपकी आलोचना की जाए। यह हमारे काम को बेहतर बनाने के लिए भी है। यदि आप अधिकारियों को इस तरह रखते हैं, तो यह

आर.टी.आई. संशोधन के समान ही हो सकता है। बेहतर होगा कि आप अपना रुख स्पष्ट कर सकें कि यह प्राधिकरण कैसे काम करेगा। …(*व्यवधान*)

उसके पास स्थिति का न्यायाधीश बनने का लचीलापन होगा। ऐसे समय भी हो सकते हैं जब बार-बार अपराधी होंगे। अब, यदि जानकारी उपलब्ध नहीं है तो यह निर्णय कौन करेगा कि यह निष्पक्ष और पारदर्शी है? आपके पास एक अधिकार है। आप कह रहे हैं कि आप इनमें से किसी भी कंपनी पर टैक्स लगाएंगे जो नियमों का पालन नहीं कर रही है। लेकिन इसका निर्णय कौन करेगा? बहुत सारी जानकारी छिपाकर रखी जाती है। चिंता स्पष्ट रूप से प्रदूषण और ग्लोबल वार्मिंग को लेकर है। आप जानते हैं कि एक देश के रूप में हम किस दौर से गुजर रहे हैं। मैं डॉ. भारतीबेन को उनके भाषण के लिए बधाई देती हूं जिसमें उन्होंने अपने निर्वाचन क्षेत्र में जो कुछ हुआ उसके बारे में बात की। जब शिपयार्ड दुर्घटना हुई तो उसने कहा कि पांच लोग मारे गए। इसलिए, हमें यह सुनिश्चित करना होगा कि ऐसा दोबारा न हो।' मैं बार-बार यह दोहराती हूं कि कृपया भारत को डंपिंग ग्राउंड न बनाएं। आपको हम सभी को आश्वस्त करना होगा कि इससे मदद नहीं मिलेगी।

आखिरी बात लेबर कोड के बारे में है। आप कैसे तुलना करने जा रहे हैं? विधेयक में कहीं भी 2019 लेबर कोड का जिक्र नहीं है। आप श्रम की सुरक्षा की बात कर रहे हैं। मैंने आपको आपके संगठन में ही गुजरात, महाराष्ट्र और पश्चिम बंगाल के बीच असमानता दिखाई। विधेयक में इस बारे में कोई स्पष्टता नहीं है कि आप उन्हें एक संहिता के तहत लाने जा रहे हैं या नहीं। विधेयक में 2019 लेबर कोड का जिक्र नहीं है। तो, सबसे पहले, आपके पास कोड है। अब आप ये नया विधेयक लेकर आये हैं। फिर, जब श्रम कानून आएंगे तो आप कैसे एकीकृत करेंगे? क्या आप यह विधेयक दोबारा लाएंगे? इसलिए, मुझे लगता है, स्पष्टता होनी चाहिए। मैं आपकी सराहना करती हूं। मैं ये नहीं कह रही कि आपकी नियत ख़राब है। इस विधेयक को लाने का आपका इरादा बहुत अच्छा हो सकता है लेकिन मुझे लगता है कि मजदूरों का स्वास्थ्य, सुरक्षा और काम करने की स्थिति सबसे महत्वपूर्ण है। शिपब्रेकिंग के इस पूरे कारोबार में काफी उतार-चढ़ाव होता है। इसलिए, बहुत समय तक, मजदूरों के पास कोई काम नहीं होता है। तो, आप यह कैसे सुनिश्चित करेंगे

कि उनके पास करने के लिए कुछ है, या उन्हें उस स्तर तक कुशल बनाएं जहां उनके पास 365 दिन काम हो? ये कुछ बिंदु हैं जिन्हें मैं चाहूंगी कि आप उजागर करें क्योंकि जब आप ऐसा कहते हैं, तो पूरे देश को एक स्पष्ट संकेत जाता है कि इस उद्योग के लिए आपके मन में क्या है। मुझे विश्वास है, आपका इरादा बहुत अच्छा है, लेकिन मुझे लगता है, जब प्रदूषण की बात आती है, जब श्रम कानूनों की बात आती है, तो यह बहुत महत्वपूर्ण है कि आप इस पर विचार करें। मैं इस विधेयक का पूर्ण समर्थन करती हूं। यदि इस देश का कोई विकास हो तो हमें सर्वसम्मति से उनका समर्थन करना चाहिए।' लेकिन यह सिर्फ कार बनाने जैसा निवेश नहीं है। आप 'मेक इन इंडिया' की बात करते हैं। यह 'मेक इन इंडिया' नहीं है। यह 'डंप इन इंडिया' है। इसलिए, आपको हमें आश्वस्त करना होगा कि आप यह सुनिश्चित करेंगे कि कोई डंपिंग न हो क्योंकि हम यहां जहाज निर्माण यार्ड का निर्माण नहीं कर रहे हैं। ये सभी पुराने जहाज़ हैं जो मेरे देश आ रहे हैं। मांडवियाजी बहुत जिम्मेदार मंत्री हैं। उन्होंने आज अपने जवाब में बहुत अच्छी बात कही। इसलिए, मुझे आशा है, वह मेरी सभी शंकाओं का समाधान करेंगे। एक बार यह सब स्पष्ट हो जाने के बाद, एन.सी.पी. इस विधेयक का पूरे दिल से समर्थन करेगी। धन्यवाद।

[हिन्दी]

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

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

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

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

महोदया, मैं एक सुझाव देना चाहता हूं कि यह सही है कि देश को इससे रोजगार के साथ-साथ अधिक राजस्व की प्राप्ति होगी परन्तु पूरे विश्व का सब कचरा भी अपने यहां जमा होगा जो पर्यावरण के लिए काफी घातक हो सकता है। आसपास के क्षेत्रों में उसके केमिकल एवं अन्य घातक पदार्थों से स्वास्थ्य पर

भी असर पड़ेगा। यार्ड में कार्यरत श्रमिकों पर भी इसका सीधा असर होगा। इसकी मॉनिटरिंग सही ढंग से करने की आवश्यकता है। सरकार को इसके सभी मानकों का हमेशा ध्यान रखना होगा।

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

[अनुवाद]

श्री तालारी रंगैय्या (अनन्तपुर): पोत पुनर्चक्रण के इस महत्वपूर्ण विधेयक पर मुझे बोलने का अवसर देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मुझे यह कहते हुए खुशी हो रही है कि हम वाई.एस.आर. कांग्रेस पार्टी से विधेयक का समर्थन करते हैं। आंध्र प्रदेश को विशाखापत्तनम में एक प्रमुख बंदरगाह और छोटे बंदरगाहों के साथ एक विशाल समुद्र तट का आशीर्वाद प्राप्त है। इस विधेयक की तटीय राज्यों के लिए विशेष प्रासंगिकता है क्योंकि जहाज तोड़ने वाले उद्योग तट पर स्थित हैं। इसलिए हम इस विधेयक का स्वागत करते हैं।

इसी सन्दर्भ में मैं ये कहना चाहूँगा। चाहे वह आदमी हो या मशीन, भेड़ हो या जहाज, पृथ्वी पर हर चीज़ का एक निश्चित जीवनकाल होता है। जीवनकाल समाप्त होने के बाद, यह महत्वपूर्ण है कि हम इसका पुनर्चक्रण करना और उचित तरीके से इसका निपटान करना सीखें, अन्यथा, यह लोगों और ग्रह के स्वास्थ्य और पर्यावरण के लिए खतरनाक होगा।

भारत 30 प्रतिशत बाजार हिस्सेदारी के साथ जहाज रीसाइक्लिंग उद्योग में अग्रणी है और लगभग 8000 श्रमिकों को रोजगार देता है। इसलिए, यह जरूरी है कि हम घरेलू नियमों और विनियमों को वैश्विक मानकों और परिपाटियों के अनुरूप बनाएं।

पोत पुनर्चक्रण के लिए मौजूदा ढांचे, शिप ब्रेकिंग कोड 2013 में उद्योग में हितधारकों के लिए सुरक्षा, स्वास्थ्य और पर्यावरण अनुपालन के लिए सामान्य निर्देश शामिल हैं। हालाँकि, उक्त कोड संहिता के उल्लंघन के लिए दंड का प्रावधान नहीं करता है या जहाजों में खतरनाक सामग्रियों के उपयोग पर प्रतिबंध और निषेध से संबंधित नहीं है।

पोत तोड़ने का क्षेत्र एक श्रम गहन उद्योग है, और जैसा कि मैंने पहले कहा, इसमें लगभग 8000 लोग कार्यरत हैं। आने वाले दिनों में यह संख्या बढ़ सकती है। इसलिए, पोत तोड़ने वाला उद्योग मानव और

पर्यावरण सुरक्षा के बारे में चिंता पैदा करता है। इसके अलावा, समुद्री जीवन कई तटीय राज्यों में फैली बड़ी संख्या में मछुआरों की आबादी के लिए आजीविका का स्रोत है।

इस संदर्भ में यह विधेयक महत्वपूर्ण हो जाता है क्योंकि यह जहाज-ब्रेकिंग कोड को जहाजों के सुरक्षित और पर्यावरणीय रूप से सुदृढ़ पुनर्चक्रण के लिए हांगकांग अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन, 2009 के अनुरूप लाने का प्रयास करता है। कन्वेंशन यह सुनिश्चित करता है कि जब जहाजों को उनके परिचालन जीवन के अंत में पुनर्चक्रित किया जाता है, तो वे मानव स्वास्थ्य, पर्यावरण और समुद्री सुरक्षा के लिए कोई खतरा पैदा नहीं करते हैं। हांगकांग संहिता को लंदन स्थित अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा अपनाया गया है, जो संयुक्त राष्ट्र की एक विशेष एजेंसी है जिसे अंतर्राष्ट्रीय शिपिंग की सुरक्षा सुनिश्चित करने और महासागरों के समुद्री और वायुमंडलीय प्रदूषण को रोकने का काम सौंपा गया है।

इस विधेयक के लागू होने से हांगकांग कन्वेंशन लागू हो जाएगा। प्रस्तावित विधेयक के तहत एक संशोधित और संशोधित प्रोटोकॉल लागू होगा। यह देश के लिए फायदेमंद होगा क्योंकि इससे जहाज तोड़ने की प्रक्रिया में खतरनाक सामग्रियों के उपयोग को रोका जा सकेगा।

इस विधेयक से उद्योग की व्यावसायिक संभावनाओं में सुधार होने और क्षेत्र में आजीविका के अवसरों में वृद्धि होने की उम्मीद है क्योंकि हांगकांग कन्वेंशन से भारतीय शिपयार्डों को काफी लाभ होगा। जापान, कोरिया और अन्य देशों से अपेक्षा की जाती है कि वे अपने जहाजों के लिए हमारे जहाज-ब्रेकिंग यार्ड का उपयोग करें। इससे जहाज तोड़ने वाले उद्योग में विदेशी निवेश आएगा, जिसका अर्थव्यवस्था पर लाभकारी प्रभाव पड़ेगा, खासकर मेरे राज्य जैसे तटीय राज्यों में।

इसलिए हमारी पार्टी इस विधेयक को अपना पूरा समर्थन देती है।

धन्यवाद, महोदया।

श्री कोथा प्रभाकर रेड्डी (मेडक): सभापति महोदया, मुझे एक बहुत ही महत्वपूर्ण विधेयक पर बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका आभारी हूं।

जैसा कि सभा को ज्ञात है, हमारा देश जहाज तोड़ने के लिए यूरोपीय संघ के बीच एक पसंदीदा गंतव्य के रूप में उभरेगा, और भविष्य में अर्थव्यवस्था को बढ़ाने के लिए उद्योग को महत्वपूर्ण बढ़ावा देगा।

पर्यावरण की रक्षा के लिए समुद्र में तेल और खतरनाक पदार्थों को फैलने से रोकने के लिए कदम उठाए जा सकते हैं।

जहाज तोड़ने के दौरान अचानक गैस का रिसाव भी होता है। इसलिए, हमें उन लोगों के जीवन की रक्षा के लिए कड़े कदम उठाने चाहिए जो जहाज पुनर्चक्रण उद्योग में लगे हुए हैं।

इसी तरह, जहाजों के पुनर्चक्रण में घटिया प्रथाओं से बचने की जरूरत है। हमारे देश ने जहाज तोड़ने वाले यार्डों में अपनाए जाने वाले मानकों को बढ़ाने की दिशा में पहले ही बहुत काम किया है।

दुनिया भर में हर साल लगभग 800 जहाज तोड़ने के लिए भेजे जाते हैं; और हमारे देश में उस काम का लगभग 30 प्रतिशत हिस्सा होता है, जिससे रोजगार के बड़े अवसर पैदा हो सकते हैं।

महोदया, हमारे देश की विदेशों से भारी मांग है और उन्होंने हांगकांग कन्वेंशन के ढांचे के भीतर शिप रीसाइक्लिंग कोड के साथ हमारे देश में रीसाइक्लिंग के लिए जहाज भेजने में भी गहरी रुचि दिखाई है।

महोदया, 'एक बंदरगाह, एक उद्योग' दृष्टिकोण से कार्गो को बढ़ने में मदद मिलेगी जिससे उद्योग भी विकसित होंगे।

गतिविधियों को सुव्यवस्थित करने के लिए एकल डिजिटल पोर्टल की आवश्यकता है।

हमारी टी.आर.एस. पार्टी भी इस विधेयक का समर्थन करती है। धन्यवाद।

[हिन्दी]

कुंवर दानिश अली (अमरोहा) : सभापति महोदया, आपका धन्यवाद। मेरे बराबर में निशिकांत जी और पूरी टीम डिस्टर्ब करने के लिए बैठी है, लेकिन वह पाजीटिव डिस्टर्बेंस है। कोई बात नहीं। मैं इसको पाजीटिव स्पिरिट में लेता हूं। मैं अपनी पार्टी की तरफ से इस विधेयक पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मेरे मन में जो सवाल आए हैं, मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी उसको गंभीरतापूर्वक देखें, क्योंकि जो रिसाइक्लिंग का सवाल है। शिपयार्ड्स में जो शिप ब्रेक किए जाएंगे। यह तो ठीक है कि रोजगार तो मिलेगा। अब मेक इन इंडिया में कुछ बन तो रहा नहीं है, लेकिन मेक इन इंडिया में अब डंपिंग इंडिया बन गया है और ब्रेकिंग इंडिया बन गया है। विदेशों और यूरोपियन देशों से शिप ला कर यह काम किया जाएगा। उनके यहां के कचरे को हमारे देश में ला कर, यह सरकार डंप कर के उसको रीसाइक्लिंग करने का काम करने की बात कर रही है। मैं इतना ही कहूंगा कि इस सदन में पिछले हफ्ते पर्यावरण और वायु प्रदूषण के ऊपर बहुत लंबी चर्चा हुई थी। इस विधेयक में जो सबसे बड़ी चिंता है कि वहां से जो शिप्स ला कर हम यहां ब्रेक करेंगे, वहां पर जिस तरीके से पर्यावरण को खतरा होगा, क्या उसके प्रावधान और उसकी रोकथाम के लिए सरकार ने कुछ कदम उठाए हैं?

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

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

शुक्रिया।

کنور دانش علی (امروہہ): محترم چیرمین صاحبہ، آپ کا بہت شکریہ، میرے برابر میں نشی کانت جی اور پوری ٹیم ڈِسٹرب کرنے بیٹھی ہے، لیکن وہ مثبت ڈِسٹربینس ہے - کوئی بات نہیں میں اس کو مثبت اسپرِٹ میں لیتا ہوں - میں اپنی پارٹی کی طرف سے اس بِل پر بولنے کے لئے کھڑا ہوا ہوں۔میرے دل میں جو سوال آئے ہیں، میں چاہوں گا کہ عزت مآب منتری صاحب اس کو سنجیدگی کے ساتھ دیکھیں، کیونکہ جو ریسائکلنگ کا سوال ہے، شِپیارڈ میں جو شِپ بریک کئے جائیں گے۔ یہ تو ٹھیک ہے کہ روزگار تو ملے گا۔ اب میک اِن اِنڈیا میں کچھ بن تو رہا نہیں ہے، لیکن میک اِن اِنڈیا میں اب ڈمپِنگ انڈیا بن گیا ہے اور بریکِنگ اِنڈیا بن گیا ہے۔ غیر ممالک اور یوروپین دیشوں سے شِپ لا کر یہ کام کیا جائے گا۔ ان کے یہاں کے کچرے کو ہمارے ملک میں لا کر یہ سرکار اس کو ڈمپ کرکے ریسائکلِنگ کرنے کا کام کرنے کی بات کر رہی ہے۔ میں اتنا ہی کہوں گا کہ اس ایوان میں پچھلے ہفتے پریاورن اور فضائی آلودگی پر ایک بہت لمبی بحث ہوئی تھی۔ اس بِل میں جو سب سے بڑی فکر کی بات ہے وہ یہ ہے کہ وہاں سے جو شِپس لا کر ہم یہاں بریک کریں گے، وہاں پر جس طریقے سے پریاورن کو خطرہ ہوگا کیا اس کے پراودھان اور اس کی روکتھام کے لئے سرکار نے کچھ قدم اُٹھائے ہیں؟

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

سے اس کہ ہوں کرتا تائید کےساتھ کنڈیشن اس کی بِل اس ساتھ کے الفاظ انہیں میں شکریہ۔۔ رکھے۔۔ دھیان سرکارپہلے پر یشیوز اینوائرینٹل ہوئے جُڑے

(شد ختم)

[अनुवाद]

एडवोकेट डीन कुरियाकोस (इडुक्की): मुझे पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 पर चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए धन्यवाद महोदया, जिसका उद्देश्य कुछ अंतरराष्ट्रीय मानकों को स्थापित करके और निर्धारित करके जहाजों के पुनर्चक्रण को विनियमित करना है। ऐसे मानकों को लागू करने के लिए वैधानिक तंत्र निर्धारित करना है।

किसी पोत के जीवन चक्र की उसके संचालन से संबंधित एक आयु सीमा होती है। जब पोत आर्थिक रूप से लाभदायक नहीं रह जाता है, तो इसका पुनर्नवीनीकरण या स्क्रैप कर दिया जाएगा। चूँकि रद्दी जहाज में बहुत सारी खतरनाक सामग्रियाँ हैं, इसलिए राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय उपलब्ध नियमों के अनुसार कचरे के प्रबंधन पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। पोत पुनर्चक्रण में, पोत पुनर्चक्रण यार्ड में होने वाली प्रक्रियाओं में जहाज पर छोड़े गए सभी उपकरणों और वस्तुओं जैसे इंजन भागों और फिटिंग को हटाने से लेकर पूरे जहाज के बुनियादी ढांचे को काटने और पुनर्चक्रण करने तक की गतिविधियों की एक विस्तृत श्रृंखला शामिल होती है। इसमें खतरनाक सामग्रियों को सुरक्षित डंपिंग प्लांट में पूरी तरह से निपटाने से पहले उनका प्रबंधन और अस्थायी भंडारण भी शामिल है।

इसके संबंध में, एक शिप रीसायकल यार्ड, जो पोत को तोड़ने और पोत के उपकरणों, मशीनरी और बुनियादी ढांचे के रीसाइक्लिंग का संचालन करता है, को उन सभी नियमों का अनुपालन करने के लिए अच्छी तरह से डिजाइन किया जाना चाहिए जो इसे मनुष्यों और पर्यावरण के लिए हानिकारक और प्रदूषणकारी अपशिष्ट पैदा करने से रोकते हैं।

मैं समझता हूं कि इस विधेयक का अधिनियमन 'जहाजों के सुरक्षित और पर्यावरणीय रूप से सुदृढ़ पुनर्चक्रण के लिए हांगकांग अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन' के अनुरूप है, जिसे 2009 में अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा अपनाया गया था। अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन में शामिल होने के साथ, भारत इस उद्योग का एक प्रमुख पक्ष बन गया है।

पहले से ही 2017 में, भारत ने दुनिया भर में ज्ञात 6,323 टन जहाज स्क्रैपिंग को नष्ट कर दिया है। जहाज पुनर्चक्रण उद्योग एक श्रम प्रधान क्षेत्र है, लेकिन यह पर्यावरण सुरक्षा पर चिंताओं के प्रति संवेदनशील है। जहाजों का सर्वेक्षण किया जाना चाहिए और जहाजों में उपयोग की जाने वाली खतरनाक सामग्री या परिवहन की ऑन-बोर्ड सूची के लिए प्रमाणित किया जाना चाहिए।

मैं समझता हूं कि पर्यावरण प्रदूषण की चिंताओं के कारण ही पिछली सरकारों ने इस महती सदन में इस विधेयक को लागू नहीं किया था। जापान, कोरिया और चीन ने इन चिंताओं के कारण इस व्यवसाय को नहीं अपनाया है। वहीं, दूसरी ओर हम इस विधेयक के माध्यम से उद्योग का एक नया स्वरूप तैयार कर रहे हैं। इस अधिनियम से रोजगार के अवसरों को बेहतर बनाने में मदद मिलेगी। बेरोजगारी एक बड़ा मुद्दा है, हमारे युवाओं की बड़ी चिंता है। हम उम्मीद कर रहे हैं कि यह प्रत्यक्ष विदेशी निवेश को आकर्षित करेगा। यह हमारे देश में आगे के औद्योगिक उपयोग के लिए पुनर्नवीनीकृत लोहे और इस्पात की उपलब्धता भी सुनिश्चित करेगा।

मेरे राज्य केरल में लगभग 600 किलोमीटर लंबी तटीय समुद्री रेखा है, जिसमें से कोच्चि और विझिंजम - त्रिवेन्द्रम में नया बंदरगाह - राज्य के सबसे महत्वपूर्ण समुद्री बंदरगाह हैं। इसके अलावा, राज्य में अपार संभावनाओं वाले कई छोटे बंदरगाह हैं। मैं सरकार से आग्रह करूंगा कि वह इस विधेयक में रीसाइक्लिंग उद्योग के अनुरूप ऐसे छोटे बंदरगाहों के विकास के लिए प्रावधान करे ताकि उन्हें विकास प्रक्रिया में शामिल किया जा सके और इस तरह स्थानीय आबादी के लिए रोजगार के अवसरों में सुधार किया जा सके। मुझे इस बात पर गहरा संदेह है कि हम इस विधेयक को केवल अपने देश के कुछ क्षेत्रों में बंदरगाहों के हितों की रक्षा के लिए और केवल कुछ क्षेत्रों के कुछ उद्योगपतियों की पैरवी के लिए लागू कर रहे हैं।

अंत में, एक ओर, हम श्रम गहन उद्योगों को बढ़ावा देने के लिए बाध्य हैं, साथ ही, हमें खतरनाक सामग्रियों और रसायनों के उपयोग और निपटान में प्रतिबंध, निषेध और अत्यधिक सावधानी बरतनी चाहिए, भले ही किसी पोत का पुनर्चक्रण करना हो या नहीं।

धन्यवाद, महोदया।

श्रीमती पूनमबेन माडम (जामनगर): सभापति महोदया, मुझे इस अत्यंत महत्वपूर्ण कानून पर बोलने का अवसर देने के लिए धन्यवाद। सबसे पहले, मैं हमारे माननीय मंत्री और हमारे माननीय प्रधान मंत्री को इस विशेष उद्योग में बहुत आवश्यक कानूनी ढांचे में शामिल होने के लिए बधाई देना चाहूंगी।

जैसा कि हम सभी जानते हैं, भारत वैश्विक जहाज रीसाइक्लिंग उद्योग में 30 प्रतिशत हिस्सेदारी के साथ जहाज रीसाइक्लिंग उद्योग के क्षेत्र में अग्रणी है। यह विधेयक उस दिशा में हमारे रुख को मजबूत करेगा। यह विधेयक हमारी अर्थव्यवस्था को और बढ़ावा देगा और प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष, दोनों तरीकों से बड़ी संख्या में लोगों के लिए अधिक रोजगार की गारंटी भी देगा।

आज हम बहुत प्रतिस्पर्धी दुनिया में रह रहे हैं। इसलिए, हमारे घरेलू नियमों और विनियमों को वैश्विक मानकों और सम्मेलनों के अनुरूप होना होगा। यदि हम पिछड़ गए तो हम कभी भी प्रतिस्पर्धा नहीं कर पाएंगे या वैश्विक बाजार मानकों को पूरा नहीं कर पाएंगे।

जब हमारा उद्देश्य भारत को पांच ट्रिलियन डॉलर की अर्थव्यवस्था बनाना है, तो यह जरूरी हो जाता है कि हर क्षेत्र अपने सर्वोत्तम स्तर पर काम करे। इसलिए, हम इस के साथ साथ किसी भी क्षेत्र में पीछे रहने का जोखिम नहीं उठा सकते।

हमारे दूरदर्शी प्रधान मंत्री, श्री नरेन्द्र मोदी जी इस उद्योग में चुनौतियों को पहचान रहे हैं और अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन (आई.एम.ओ.) के सदस्य के रूप में हमारी प्रतिबद्धता को भी पहचान रहे हैं और इसलिए, इस क्षेत्र को और अधिक सक्षम और प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए यह विधेयक लाए हैं, जिससे वैश्विक मानदंड स्तर का पालन किया जा सके।

<u>अपराह्न 4.00 बजे</u>

महोदया, वर्तमान में, हमारे देश में शिप ब्रेकिंग कोड, 2013 के रूप में जो नियामक ढांचा है, वह भारत में भी मौजूद है, जिसमें शिप रीसाइक्लिंग में शामिल हितधारकों के लिए सुरक्षा, स्वास्थ्य और

पर्यावरण अनुपालन के लिए सामान्य निर्देशों वाले विशेष प्रावधान हैं। इसमें कई चीजों का ख्याल रखा गया है।

हालाँकि, उस शिप ब्रेकिंग कोड, 2013 में कुछ कमियाँ हैं। उक्त संहिता उल्लंघनों के लिए दंड का प्रावधान नहीं करती है या जहाजों पर खतरनाक सामग्री के उपयोग पर प्रतिबंध और निषेध से संबंधित नहीं है।

मेरे सहयोगी और भावनगर के एक सांसद ने अभी-अभी जहाजों पर इस्तेमाल होने वाले ऐसे पदार्थों या उपकरणों के कारण होने वाली दुर्घटनाओं का उल्लेख किया है जो दुर्घटनाओं का कारण बन सकते हैं और उससे बचने के लिए, मुझे लगता है कि यह विधेयक बहुत महत्वपूर्ण है।

हमारे माननीय मंत्री भी उसी क्षेत्र से आते हैं जहां शिपब्रेकिंग यार्ड है और वह इस विशेष कोड की कमियों से पूरी तरह अवगत हैं और इसे मजबूत कानूनी ढांचा देने के लिए, मुझे लगता है कि यह विधेयक बहुत महत्वपूर्ण है। अन्यथा, यह प्रवर्तन एजेंसी के लिए संहिता के उल्लंघन से निपटना कठिन बना देता है।

मेरा मानना है कि यह विधेयक इस दिशा में एक सुधारात्मक कदम है। मैं इस संबंध में अंतरराष्ट्रीय प्रावधानों को संक्षेप में सामने रखूंगी।

महोदया, वैश्विक संदर्भ में, अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन, संयुक्त राष्ट्र की विशेष एजेंसी के रूप में अंतर्राष्ट्रीय शिपिंग, समुद्री और वायुमंडलीय प्रदूषण की सुरक्षा सुनिश्चित करने में शामिल है। इसने 2009 में जहाजों के सुरक्षित और पर्यावरण अनुकूल पुनर्चक्रण के लिए हांगकांग अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन को अपनाया है। यह सुनिश्चित करता है कि जब इन जहाजों को उनके परिचालन जीवन की समाप्ति के बाद पुनर्नवीनीकरण किया जाता है, तो वे पर्यावरण, मानव स्वास्थ्य या सुरक्षा के लिए कोई अनावश्यक खतरा पैदा नहीं करते हैं।

भारत, अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन का सदस्य होने के नाते, सम्मेलन में भाग लिया है और मानव सुरक्षा और भारत की पर्यावरण संबंधी चिंताओं पर विचार व्यक्त किए हैं। न केवल वैश्विक पर्यावरण संबंधी चिंताएँ, बल्कि भारत *की भी,* हमारी जो भी चिंताएँ थीं, हमारे देश ने उसे दृढ़ता से व्यक्त किया है। प्रस्तावित विधेयक हांगकांग सम्मेलन के प्रावधानों को लागू करने के लिए कानूनी ढांचा प्रदान करता है।

महोदया, जैसा कि हम सभी जानते हैं, 20वीं शताब्दी तक, मेरे सहयोगियों ने अपनी चिंता व्यक्त की थी कि भारत को डंपिंग यार्ड नहीं बनना चाहिए, लेकिन हम सभी जानते हैं कि रीसाइक्लिंग संयुक्त राज्य अमेरिका और ब्रिटेन सहित पूरी दुनिया में होती थी। इसके बाद, पोत पुनर्चक्रण उद्योग उत्तरी अमेरिका से दक्षिण एशिया में स्थानांतरित हो गया।

आज पांच प्रमुख देश हैं जो इस उद्योग में वैश्विक खिलाड़ी हैं, अर्थात् भारत, पाकिस्तान, बांग्लादेश, चीन और तुर्की।

व्यापार और विकास प्रतिवेदन पर संयुक्त राष्ट्र सम्मेलन में समुद्री परिवहन की समीक्षा पर जानकारी दी गई है। मैं एक उदाहरण देने की कोशिश कर रही हूं कि यह उद्योग भारत के लिए कितना महत्वपूर्ण है और आज हम इस विशेष उद्योग में विश्व स्तर पर कितने अग्रणी हैं। भारत ने 2017 में दुनिया भर में लगभग 6300 टन जहाज स्क्रैप को नष्ट कर दिया।

वर्ष 2018 में पूरी दुनिया में केवल 744 जहाजों को रिसाइकल किया गया लेकिन भारत में 2018-19 में 240 जहाजों को रिसाइकल किया गया। सरकार की योजना 2024 तक विश्व बाजार में अपनी हिस्सेदारी और बढ़ाने की है। इसलिए, जैसा कि हम सभी जानते हैं, विश्व स्तर पर, भारत आज इस विशेष क्षेत्र में अग्रणी है। जहां तक डंपिंग की चिंता का सवाल है, मूल्यवान सामग्रियों की मात्रा जो पुनर्प्राप्त, मरम्मत, पुन: उपयोग, नवीनीकरण और पुनर्नवीनीकरण की जाती है, जहाज के पुनर्चक्रण को एक परिपत्र अर्थव्यवस्था में वैश्विक संक्रमण में एक आवश्यक तत्व बनाती है। हम इस उद्योग में एक केंद्र हैं और हम

वैश्विक उद्योग में अपनी हिस्सेदारी बढ़ाने और एक वैश्विक नेता के रूप में अपनी स्थिति को मजबूत करने के लिए प्रतिबद्ध हैं। इससे हमारे देश में रोजगार भी पैदा होगा।

मैं भी गुजरात राज्य से हूं, जो फिर से, मैं दोहराती हूं, जहाज रीसाइक्लिंग उद्योग का नेतृत्व करता है, जिसमें अलंग दुनिया का सबसे बड़ा और सबसे बड़े जहाज तोड़ने वाले शहरों में से एक है। जहाज तोड़ने का उद्योग मेरे निर्वाचन क्षेत्र में भी मौजूद है लेकिन बहुत छोटे पैमाने पर। सभी सेवानिवृत्त जहाजों में से लगभग एक तिहाई, हर साल कम से कम 200, दुनिया भर से 10 किलोमीटर से अधिक भूमि पर फैले 100 से अधिक विभिन्न यार्डों में तोड़ने के लिए यहां भेजे जाते हैं।

यह उद्योग बड़ी संख्या में लोगों और दूसरे राज्यों से पलायन करने वाले लोगों को भी रोजगार प्रदान करता है। यह उद्योग राज्य की अर्थव्यवस्था में भी महत्वपूर्ण योगदान देता है।

हमारी राज्य सरकार ने भी अलंग को इको-फ्रेंडली यार्ड के रूप में विकसित करने के लिए कई कदम उठाए हैं। यह सुनिश्चित करने के लिए राज्य सरकार का निरंतर प्रयास रहा है कि यह एक पर्यावरण-अनुकूल यार्ड है जो पर्यावरण-अनुकूल कार्य के साथ-साथ रोजगार भी पैदा करता है। यह सभी मजदूरों को काम करने के लिए एक स्वस्थ माहौल देता है। यह यार्ड दुनिया का एकमात्र ऐसा स्थान होगा, जहां युद्धपोतों को नष्ट करने तक की व्यवस्था या सुविधाएं मौजूद हैं।

एक और कारण है कि यह प्रस्तावित कानून महत्वपूर्ण और आवश्यक है। यह सच है कि हम जहाज विखंडन और पोत पुनर्चक्रण में बाजार में अग्रणी हैं। लेकिन, हाल ही में, हमें कई चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है, और एक बड़ी चुनौती माल ढुलाई की कीमतों में उतार-चढ़ाव है। वर्तमान कमाई और भविष्य की उम्मीदें इन जहाज रीसाइक्लिंग उद्योगों को चलाती हैं। जैसा कि हम सभी जानते हैं, माल ढुलाई की कीमतों में उतार-चढ़ाव का संकेत बाल्टिक ड्राइव इंडेक्स (बी.डी.आई.) से मिलता है। अब, बी.डी.आई. लंदन स्थित बाल्टिक इंडेक्स द्वारा बनाया गया एक शिपिंग और व्यापार सूचकांक है। दूसरे सूचकांक में बाल्टिक डर्टी टैंकर इंडेक्स और बाल्टिक क्लीन टैंकर इंडेक्स शामिल हैं जो तेल टैंकरों की माल ढुलाई

कीमतों से जुड़े हैं। ये सूचकांक जहाज मालिकों के लिए परिवहन की लागत निर्दिष्ट करते हैं। जहाज तोड़ने वाले उद्योग में चक्रीयता बाल्टिक इंडेक्स के साथ इसके नकारात्मक सह-संबंध में अंतर्निहित है।

मंदी के समय में जहाजों की बेहतर उपलब्धता की उम्मीद की जाती है जब माल ढुलाई दरें कम होती हैं क्योंकि जहाज मालिकों को जहाज का आगे उपयोग करने के बजाय रीसाइक्लिंग के उद्देश्य से भेजना आर्थिक रूप से व्यवहार्य लगता है।

बाल्टिक सूचकांक में वृद्धि के साथ जहाजों की उपलब्धता से हमारा उद्योग प्रभावित हुआ है। हालाँकि, वर्तमान स्थिति यह है कि जहाज़ व्यवसाय में वैश्विक मंदी और आर्थिक मंदी के बीच जहाज़ तोड़ने या रीसाइक्लिंग उद्योग बहुत तेज़ी से बढ़ रहा है। हम सभी जानते हैं कि वैश्विक मंदी है और इसके बावजूद, यह विशेष उद्योग बहुत तेजी से बढ़ रहा है। इसलिए, इस विकास को भुनाने के लिए भी हमें इस विधेयक की आवश्यकता है।

हमें उद्योग में अपनी पैठ बढ़ाने के लिए इस अवसर का लाभ उठाने की जरूरत है, जो तब तक संभव नहीं है जब तक हमारे पास कोई कानून और कार्यान्वयन के लिए नियम न हों। इसलिए, हमें इस विशेष उद्योग के विकास के हित में तुरंत इस कानून की आवश्यकता है। …(*व्यवधान*) महोदया, मैं अपना भाषण पांच मिनट में समाप्त करूंगी।

महोदया, अन्य चुनौतियाँ दिखाई दे रही हैं - स्क्रैप की कीमतें और स्टील की कीमतों में उतार-चढ़ाव। शिप ब्रेकरों की लाभप्रदता स्टील की कीमतों के प्रति संवेदनशील होती है, जो वैश्विक स्टील की कीमतों से जुड़ी होती है, जबकि जहाज की खरीद के बाद, शिप रिसाइक्लर या ब्रेकर को कीमत का जोखिम उठाना पड़ता है।

फिर, वैश्विक प्रतिस्पर्धियों से प्रतिस्पर्धा एक और बहुत ही गंभीर चुनौती है जिसका सामना हमारा उद्योग कर रहा है। भारतीय उद्योग को पाकिस्तान और बांग्लादेश जैसे पड़ोसी देशों से कड़ी प्रतिस्पर्धा का सामना करना पड़ता है। चूंकि पाकिस्तान में कम वेतन की उपलब्धता है और व्यवसाय, स्वास्थ्य और

पर्यावरण संबंधी नियमों का अभाव है, इसलिए उनके लिए व्यवसाय को आकर्षित करना और विकास करना बहुत आसान है। उनका प्रवर्तन भी बहुत आंशिक है।

हमें बांग्लादेश द्वारा कड़ी चुनौती दी गई है, क्योंकि उन्होंने पहले ही पोत पुनर्चक्रण के लिए एक कानून बनाया है। यदि बांग्लादेश भारत से पहले हांगकांग कन्वेंशन में शामिल हो जाता है और ऐसा करने वाला दक्षिण एशिया का पहला देश बन जाता है, तो यह निश्चित रूप से हमारे व्यापारिक हितों को नुकसान पहुंचाएगा। चूंकि हमें उनसे प्रतिस्पर्धा का सामना करना पड़ रहा है, इसलिए हमें इस दिशा में गंभीरता से सोचना होगा। इसीलिए, मुझे लगता है कि एक महत्वपूर्ण बाजार हिस्सेदारी खोना अच्छा विचार नहीं है। बेहतर है कि ऐसा कानून बनाया जाए जिससे हम वैश्विक बाजार पर और भी मजबूती से कब्जा कर सकें। इस विधेयक के अधिनियम बनने से हम अपने व्यापारिक हितों की रक्षा कर सकेंगे और दुनिया भर में इस उद्योग में खुद को मजबूती से स्थापित कर सकेंगे।

दूसरा बहुत महत्वपूर्ण पहलू पर्यावरण की सुरक्षा है। यहां पर्यावरण को लेकर काफी चिंताएं व्यक्त की गईं। मैं सभा को सूचित करना चाहूंगा कि जहाज तोड़ना एक हरित प्रक्रिया है। ऐसे सदस्य भी थे जो यह भी पूछ रहे थे कि क्या यह पोत पुनर्चक्रण विधेयक है या जहाज तोड़ने वाला विधेयक है। यह एक जहाज़ पुनर्चक्रण विधेयक है। यह एक हरित प्रक्रिया है क्योंकि जहाज से टूटी या निकली हर चीज को पुनर्चक्रित किया जाता है जिसका पर्यावरण और मानव जीवन दोनों पर बहुत कम प्रभाव पड़ता है। यह एक ऐसी प्रक्रिया है जिसमें जहाज के जीवनचक्र के अंत में उसके प्रत्येक हिस्से को पुन: उपयोग के लिए आगे भेजा जाता है। तो, यह एक हरित प्रक्रिया है। *....(व्यवधान)*

माननीय सभापति : कृपया इसे समाप्त करें।

श्रीमती पूनमबेन माडम: महोदया, मैं बस अपनी बात समाप्त कर रही हूं। मुझे अपने निर्वाचन क्षेत्र के संबंध में भी कुछ जोड़ना है। कृपया मुझे दो मिनट और दीजिए। *... (व्यवधान)*

साथ ही, यह सच है कि तोड़ने की जटिल प्रक्रिया में श्रम सुरक्षा, स्वास्थ्य जैसे मुद्दे शामिल होते हैं और यह पर्यावरण के लिए गंभीर चुनौतियाँ पैदा करता है। हम सभी जानते हैं कि यह एक खतरनाक प्रक्रिया है और इसमें बहुत सारी चुनौतियाँ हैं। इसे विनियमित करना बेहतर है। ये विधेयक इस पूरे सेक्टर को बेहतरीन तरीके से रेगुलेट करेगा। अगर हम इसे यूं ही छोड़ देंगे तो मुझे लगता है कि हम न केवल इंसानों को बल्कि पर्यावरण को भी बड़ा नुकसान पहुंचाएंगे। ....*(व्यवधान)* विधेयक ।के खंड 21 में इन पर्यावरणीय चिंताओं को दूर करने का प्रावधान है। यह खंड प्रत्येक जहाज पुनर्चक्रणकर्ता के लिए सुरक्षा भी सुनिश्चित करता है।

विधेयक में खतरनाक सामग्री के प्रबंधन के लिए पर्यावरण नियम और खंड 22 में पर्यावरण दिशानिर्देशों के उल्लंघन के लिए शास्ति और दंड भी शामिल है, जो इसे पिछले शिप ब्रेकिंग कोड, 2013 की तुलना में अधिक प्रभावी बनाता है।

<u>अपराह्न 4.15 बजे</u> (श्री कोडिकुन्नील सुरेश *पीठासीन हुए*)

जैसा कि हम पहले से ही जानते हैं कि यह एक नौकरी प्रदान करने वाला क्षेत्र है, इसमें अन्य राज्यों के मजदूरों और प्रवासी मजदूरों के साथ-साथ महिला मजदूरों के महत्व का भी ध्यान रखा जाता है। इस विशेष विधेयक के खंड 15(1) और 15(2) के तहत मजदूरों के हितों की रक्षा की जाती है।

महोदय, सुरक्षा और पर्यावरण दोनों ही दृष्टिकोण से, इस विधेयक में ऐसे प्रावधान हैं जो खतरनाक सामग्री के उपयोग या स्थापना को प्रतिबंधित और निषेध करते हैं, जो इस बात पर ध्यान दिए बिना लागू होता है कि कोई पोत पुनर्चक्रण के लिए है या नहीं। जहां तक पोतों का सवाल है, यह विधेयक हमारी सभी सुरक्षा चिंताओं का ख्याल रखता है।

महोदय, मैं अपनी बात खत्म कर रही हूं। कृपया मुझे दो मिनट और दें। मैं आखिरी पंक्ति पर आ रही हूं।

माननीय सभापति : कृपया अब समाप्त करें। आपने 17 मिनट से ज्यादा का समय लिया है।

श्रीमती पूनमबेन माडम: यह प्रतिबंध कानून लागू होने की तारीख से तत्काल लागू होगा जबकि मौजूदा जहाजों के पास इसके अनुपालन के लिए पांच साल की अवधि होगी।

महोदय, मैं यह समझाने का प्रयास कर रही हूं कि विधेयक किस बारे में है। मुझे कम से कम महत्वपूर्ण बिंदुओं पर प्रकाश डालने दीजिए। मेरा लगभग हो गया है। मैं अब अपने निर्वाचन क्षेत्र का मुद्दा उठाना चाहती हूं।

माननीय सभापति: यह बहुत छोटा विधेयक है। आपने पहले ही 17 मिनट का समय ले लिया है।

श्रीमती पूनमबेन माडम: महोदय, विधेयक के प्रावधानों के अनुसार खतरनाक सामग्री की सूची पर सर्वेक्षण और प्रमाणित किए गए जहाजों को ही पुनर्नवीनीकरण किया जाएगा; किसी भी अन्य जहाज़ का पुनर्नवीनीकरण तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि इस संबंध में उनका सर्वेक्षण न कर लिया गया हो।

महोदय, अंत में मेरा निवेदन यह है कि यद्यपि जहाज तोड़ने वाले उद्योग का आकार अपेक्षाकृत छोटा है, लेकिन इसका पर्यावरण नियमों, माल ढुलाई कीमतों और स्टील स्क्रैप कीमतों जैसे स्वतंत्र चर कारकों के साथ मजबूत संबंध है, जो इसे अन्य उद्योगों से अलग करता है।

महोदय, अपने अंतिम वाक्य में, मैं इस विशेष विधेयक को लाने के लिए माननीय मंत्री को बधाई देना चाहती हूं। मैं पूरे दिल से विधेयक का समर्थन करती हूँ।

मेरा माननीय मंत्री से एक अनुरोध है। हमारे पास सचाना, जामनगर में एक बहुत छोटा जहाज तोड़ने वाला यार्ड है, जिसमें गुजरात मैरीटाइम बोर्ड और वन प्राधिकरण के साथ कुछ कानूनी मुकदमेबाजी के मुद्दे हैं। मैं इस संबंध में उनसे हस्तक्षेप करने और हमारे शिप ब्रेकिंग और शिप रीसाइक्लिंग यार्ड को कार्यात्मक बनाने का अनुरोध करूंगी।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री अरविंद सावंत (मुंबई दक्षिण): माननीय सभापति महोदय, मैं पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 पर अपने विचार व्यक्त करने के लिए यहां हूं। वास्तव में, मैं विधेयक का स्वागत करता हूं। इसमें चिंता की कोई बात नहीं है।

सबसे पहली और महत्वपूर्ण बात तो यह है कि यह विधेयक हांगकांग अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन के संदर्भ में लाया गया है, लेकिन तथ्य यह है कि यदि आप जलवायु परिवर्तन और अन्य स्थितियों को देखें, तो इस पर सहमति बनी थी। कई देश इस पर पहले ही सहमत हो चुके हैं, लेकिन कुछ देश अभी भी इस पर सहमत नहीं हुए हैं। जब तक ऐसा नहीं होगा, अंतरराष्ट्रीय मंच पर प्रस्ताव नहीं लाया जाएगा।

पहली और महत्वपूर्ण बात यह है कि माननीय मंत्री जानते हैं कि मुंबई पोर्ट ट्रस्ट का पूरा क्षेत्र मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आता है। समुद्र तट के किनारे, मुंबई के कुली सबसे पुराने कुली हैं जोयह काम करते थे और इसकी देखभाल करते थे। वहां उनका जहाज़ तोड़ने का यार्ड था।

[हिन्दी]

अब मैं थोड़ा हिंदी में बोलूंगा, ताकि वहां के लोगों को समझ में आए। मांडविया जी, आप जानते हैं और मुझे लगता है कि आप वहां घूमकर भी आए होंगे। यह बहुत ही महत्पूर्ण है। इस विधेयक में जो सारे प्रावधान हैं, उनका स्वागत है। इसमें कोई दिक्कत नहीं है। इसमें दो चीजें महत्वपूर्ण हैं। मुंबई बंदरगाह का विकास करने की बात माननीय आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने की थी, माननीय गडकरी साहब ने भी की, अब वही बात आप भी करने वाले होंगे, तो इस शिप ब्रेकिंग यार्ड का क्या होगा, मुझे मालूम नहीं है। 1 लाख के करीब झुग्गी-झोपड़ियां वहां बसी हुई हैं। वहां ड्राई डॉक था, वह ड्राई डॉक भी कई जगह बुझा दिया। अब प्लेन लैंड वहां पड़ी है। अब उसमें फिर दोबारा झुग्गी-झोपड़ियां आ रही हैं। आपके सामने अभी यह समस्या है कि यह विधेयक [अनुवाद] कागज पर और सैद्धांतिक रूप से बिल्कुल सही है, लेकिन वहां हमें जो झेलना पड़ रहा है वह दयनीय स्थिति है।[हिन्दी] आदरणीय प्रधान मंत्री जी सबका साथ, सबका विकास की बात करते हैं और प्रधान मंत्री आवास योजना की बात करते हैं। आपको विश्वास नहीं होगा वहां बहुत ही मिजरेबल कंडीशंस हैं।

[अनुवाद] सभापति महोदय, आपको विश्वास नहीं होगा कि सूखी गोदी के किनारे ही झोपड़ी वाले लोग रहते हैं। अगर कोई बच्चा बाहर निकलता है तो हमें हमेशा डर रहता है कि बच्चा पानी में डूब जाएगा। बेशक, बाद में पानी चूस लिया जाता है। लेकिन जहाज को अंदर लाने के लिए आपको वहां पानी की जरूरत होती है। [हिन्दी] अब शिप अंदर आएगी, ड्राई डॉक बुझा दिया गया है, बच्चे मर जाएंगे, अब वहां ऐसी अवस्था है । पॉल्यूशन व हैज़र्ड चीजें ही होती हैं, जिसको आप इस कानून से मना करना चाहते हैं ।

दो-तीन चीजें इसमें आ रही हैं कि वहां फायर ब्रिगेड की क्या स्थिति है, फायर ब्रिगेड तो है लेकिन क्या वह वहां पहुंच सकता है? रास्ता है, इन्फ्रास्ट्रक्चर है, गली है? [अनुवाद] इतनी छोटी-छोटी गलियां हैं कि चल कर ही जाना पड़ेगा, गाड़ी आपकी नहीं जाएगी । समुद्र का किनारा झुग्गी-झोपड़ियों से बसा हुआ है ।

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

मेरे पिता जी मुंबई पोर्ट में ही नौकरी करते थे । मैं बचपन से अंदर जाता रहता था, मुझे मालूम है कि अंदर क्या था । आज अंदर जाता हूं तो इतनी वेदना होती है कि जहां पूरे दिन चौबीस घंटे लक्ष्मी बसती थी, दुनिया भर से बड़े-बड़े जहाज आते थे, आज सबसे पहले ड्रेजिंग की आवश्यकता है, डिसिल्टिंग की आवश्यकता है । उसका ड्राफ्ट इतना कम हुआ, आप जेएनपीटी में गए, अब जेएनपीटी से गुजरात गए, आप कहीं भी जाएं, अगर डिसिल्टिंग नहीं करेंगे । यह सिर्फ कोचीन में होती है। [अनुवाद] जब मैं केरल गया तो मैंने पानी के बहाव को बनाए रखने के लिए 24 घंटे लगातार गाद निकालने का काम देखा। [हिन्दी] मेरा सबसे बड़ा सवाल इस कानून को लेकर आपसे यह है कि आप मुंबई बंदरगाह के लिए क्या कर रहे हैं? दारुखाना, जहां शिप ब्रेकिंग होती है, कैसी स्थिति होती है, आपके सारे प्रावधान वहां भंग होते हैं । एक भी प्रावधान वहां लागू नहीं होगा । गडकरी साहब ने बहुत अच्छा प्रावधान बनाया था । उस प्लॉन के बारे में

कुछ करने वाले हो या नहीं, मैं वह सुनना चाहता हूं। उस प्लॉन में झुग्गी झोपड़ियों के बारे में बस्ती नहीं बनाने की बात थी, वह कर रहे या नहीं। आप रेकिंगयार्ड बनाएंगे, रेकिंग यार्ड बनाने की जगह किधर है? हमारा विक्रांत लड़ाकू जहाज था, उसके बारे में वंदनीय बाला साहब भी कहते थे कि उसका म्यूजियम बनाएंगे, नहीं बना पाए, दिल पर पत्थर रख कर रेकिंग में भेजा था, बहुत बुरा लगा, विराट को रखा है। पता नहीं आगे उसका क्या करने वाले हैं।

आठ हजार लोगों के बारे में रोजगार करते हैं, वहां दो चीजें, इंडियन शिप है, [अनुवाद] मुझे लगता है श्रीमती सुप्रिया सुले ने कहा था कि इसे डंपिंग ग्राउंड नहीं बनना चाहिए। लेकिन यह तो डंपिंग ग्राउंड बन चुका है। हमें यह देखना होगा कि भविष्य में उस डंपिंग ग्राउंड को हटाया जाए।

दूसरे, मुंबई पोर्ट ट्रस्ट को लेकर सरकार की विकास योजना का क्या हुआ? [हिन्दी] उसके मुताबिक आप करेंगे, तब एक इंटरनेशनल हब होगी। इंटरनेशनल कन्वेंशन सेंटर बनाओ, इससे ज्यादा रोजगार पैदा होगा, प्रदूषण नहीं होगा, जो मन में आपके है वही मेरे मन में भी है इसीलिए मैं इसका बार-बार समर्थन करता था लेकिन वह नहीं हुआ। उसके लिए आप लड़ो, मांडविया जी, मैं आपके साथ सौ प्रतिशत रहूंगा।

मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूं, जितने भी बंदरगाह है। पूरे महाराष्ट्र का समुद्री किनारा 720 किलोमीटर है, मुंबई से लेकर गोवा बार्डर तक है। शिपयार्ड और रेकिंग यार्ड कहीं भी कर सकते हैं, इसकी जरूरत है। मुंबई को खूबसूरत बनाने की आवश्यकता है। अभी हमने दो-तीन चीजें की हैं, उससे क्या हो रहा है टाइटेनिक जैसे बड़े-बड़े जहाज आने लगे, टूरिस्ट आने लगे, वे टूरिस्ट क्या देखने वाले है, क्या दारुखाना देखेंगे। अगर वहां कन्वेन्शन सेंटर बन गया तो टूरिस्ट भी सोचेगा कि यहां जाना चाहिए।

नई सरकार आई है, नई सरकार के मुख्य मंत्री आदरणीय उद्धव साहब ठाकरे जी है, सौभाग्यवश जब वह पार्टी के चीफ थे, उन्होंने एक प्लॉन बनाया था, उसका विडियो बनाकर सभी को भेजा था। मुम्बई पोर्ट्स इस तरह से बना सकते हैं। इसी को लेकर, थोड़ा इधर-उधर हो सकता है, लेकिन आप इसे करें।

इस विधेयक में इसकी कहां जरूरत है, इसके लिए जगह दीजिए। समुद्र किनारा बहुत बड़ा है। आपको विजयदुर्ग में भी बहुत बड़ा डॉक मिला है।

[अनुवाद]

आपको इससे बड़ा और बेहतर गोदी मिलने वाला है।' आपको कोंकण क्षेत्र में एक बड़ा गोदी मिलने वाला है। इसके लिए आप वहां जा सकते हैं। लेकिन, साथ ही, मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि आप मुंबई तटीय क्षेत्र के विकास के लिए आगे बढ़ें। जो भी योजना हो, कम से कम संसद में तो प्रस्तुत करो कि सरकार यह करना चाहती है।

यदि लोग उस पर कुछ सुझाव देना चाहते हैं तो आइए उन सुझावों का स्वागत करें। देखते हैं आपके कार्यकाल में वहां कुछ अच्छा होता है। धन्यवाद, महोदय।

श्रीमती शर्मिष्ठा सेठी (जाजपुर): महोदय, इस महत्वपूर्ण विधेयक पर मुझे बोलने का अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद। ओडिशा एक तटीय राज्य है और मेरा मानना है कि इस विधेयक का हमारे राज्य के लिए भी महत्व और प्रासंगिकता है।

महोदय, मैं वास्तव में इस विधेयक के प्रावधानों का स्वागत करती हूं और मेरा मानना है कि एक बार यह विधेयक पारित हो जाने के बाद, हमारे पास पोत पुनर्चक्रण उद्योग के दायरे को व्यापक बनाने के लिए एक प्रभावी तंत्र होगा। साथ ही हम पर्यावरण संरक्षण को लेकर विधेयक में सख्त प्रावधानों के कारण पर्यावरण के साथ सामंजस्य सुनिश्चित करेंगे।

वास्तव में, हम वैश्विक जहाज रीसाइक्लिंग उद्योग में 30 प्रतिशत से अधिक हिस्सेदारी के साथ पोत पुनर्चक्रण उद्योग के क्षेत्र में एक वैश्विक नेता हैं। यदि हम इस उद्योग के रोजगार पक्ष को देखें तो श्रम प्रधान क्षेत्र होने के कारण इसमें रोजगार की अपार संभावनाएं हैं। हालाँकि हमारे पास शिप ब्रेकिंग कोड, 2013 है, लेकिन यह कोड वर्तमान चुनौतियों से निपटने के लिए अपर्याप्त है। हमें इस अवसर पर आगे बढ़ने और एक प्रभावी कानून बनाने की जरूरत है ताकि पड़ोसी देशों, खासकर बांग्लादेश से मिल रही चुनौतियों के बीच हमारे हितों की रक्षा की जा सके, जहां पहले से ही इस संबंध में एक कानून है।

इसके अलावा, एक बार हमारे पास अधिनियम हो जाने पर, हम हांगकांग कन्वेंशन के एक कदम और करीब बढ़ जाएंगे और इससे जहाज रीसाइक्लिंग में शामिल *अन्य* देशों की तुलना में हमारे व्यापारिक हितों को बढ़ावा मिलेगा।

जहां व्यावसायिक हित साधना महत्वपूर्ण है, वहीं पर्यावरण की सुरक्षा भी उतनी ही महत्वपूर्ण है। यह विधेयक खतरनाक सामग्री के उपयोग या स्थापना को उचित रूप से प्रतिबंधित और निषेध करता है, जो लागू होता है, भले ही कोई जहाज रीसाइक्लिंग के लिए हो या नहीं। इसमें प्रावधान है कि जहाजों का सर्वेक्षण किया जाएगा और खतरनाक सामग्री की सूची पर प्रमाणित किया जाएगा और विधेयक के प्रावधानों के अनुसार, जहाज रीसाइक्लिंग सुविधाओं को अधिकृत करने की आवश्यकता है और जहाजों को केवल

ऐसी अधिकृत जहाज रीसाइक्लिंग सुविधाओं में ही रीसाइक्लिंग किया जाएगा। मुझे खुशी है कि सरकार ने विधेयक का मसौदा तैयार करते समय पर्यावरण संबंधी चिंताओं को ध्यान में रखा है।

480 किलोमीटर की तटरेखा के साथ, मेरा राज्य ओडिशा बंदरगाह विकास के लिए अनुकूल, अद्वितीय और प्राकृतिक और रणनीतिक स्थानों से संपन्न है। माननीय मुख्यमंत्री श्री नवीन पटनायक के नेतृत्व वाली राज्य सरकार हमेशा उन पहलों का समर्थन करती रही है जो राज्य के विकास में मूल्यवर्धन करेंगे। राज्य में शिप रीसाइक्लिंग यूनिट की स्थापना से विशेष रूप से राज्य के तटीय जिलों में अर्थव्यवस्था और रोजगार की संभावनाओं को बढ़ावा मिलेगा।

माननीय सभापति: माननीय सदस्य, कृपया अध्यक्षपीठ को संबोधित करें।

श्रीमती शर्मिष्ठा सेठी : ठीक है महोदय । दरअसल, माइक उस तरफ है। इसीलिए तो मैं ऐसे खड़ी हूं।

यदि केंद्र सरकार ने घरेलू जहाज निर्माण उद्योग को बढ़ावा देने के लिए प्रोत्साहनों को मंजूरी दे दी है, तो मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से अनुरोध करती हूं कि जहाज रीसाइक्लिंग में ओडिशा को अगली बड़ी चीज के रूप में माना जाए। हमारे पास हुनर है; हमारे पास दृष्टि है; हमारे हित हैं; हमें बस समर्थन की जरूरत है ताकि मेरे राज्य के विकास को बढ़ावा मिले।

मैं इस निवेदन के साथ अपनी बात समाप्त कर रही हूं कि इस विधेयक का उद्देश्य भारत में पोत पुनर्चक्रण उद्योग को मजबूत करना और भारत को न केवल जहाजों के पुनर्चक्रण में बल्कि युद्धपोतों के पुनर्चक्रण में भी बाजार में अग्रणी बनाना है। एक बार यह पारित हो जाए तो इससे उद्योग को बढ़ावा मिलेगा। मेरे राज्य में एक ऐसे नेता की क्षमता और राजनीतिक इच्छाशक्ति है जो कोई और नहीं बल्कि श्री नवीन पटनायक हैं जो विकास के लिए जाने जाते हैं। हमारे पास संसाधन और कुशल जनशक्ति है।

इसलिए, मेरा अनुरोध है कि ओडिशा राज्य सरकार को पर्याप्त सह्योग और वित्तीय सहायता दी जानी चाहिए ताकि यह पोत पुनर्चक्रण के अगले केंद्र के रूप में विकसित हो। धन्यवाद, महोदय।

डॉ. कलानिधि वीरास्वामी (चेन्नई उत्तर): महोदय, मुझे जहाजों के पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 पर बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

सबसे पहले, मैं इस समय यह याद दिलाना चाहूंगा कि, तमिलवासी होने के नाते, हमें अपने तमिलवासी श्री वी ओ चिदम्बरम पिल्लई पर गर्व है, जिन्होंने तूतीकोरिन और कोलंबो के बीच स्वदेशी स्टीम नेविगेशन कंपनी नामक पहली स्वदेशी शिपिंग सेवा शुरू की थी। तूतीकोरिन पोर्ट ट्रस्ट का नाम भी उन्हीं के नाम पर रखा गया था।

ऐसा कहने के बाद, यह विधेयक सरकार का एक अच्छा प्रस्ताव है क्योंकि पहले हमारे पास जहाज निर्माण के संबंध में कभी कोई विधेयक नहीं था। जहाजों के टूटने या जहाज के पुनर्चक्रण के खतरे इतने बड़े थे कि इस प्रकार की गतिविधियों के लिए एक विधेयक का होना निश्चित रूप से आवश्यक था। लेकिन इतना कहने के बाद, हमने उन आँकड़ों को देखा है जहाँ वे कहते हैं कि हर साल लगभग 500 से 700 जहाज़ों को नष्ट किया जा रहा है। ये सिर्फ बड़े जहाज हैं और अगर कुल संख्या लें तो ये बहुत ज्यादा है क्योंकि हर साल करीब 3,000 जहाज टूट रहे हैं।

लगभग 90 प्रतिशत जहाज तोड़ने का काम बांग्लादेश, चीन, भारत, पाकिस्तान और तुर्की जैसे देशों में किया जाता है। आँकड़ों पर गौर करें तो यह स्पष्ट है कि अंतर्राष्ट्रीय समुदाय द्वारा हमारे साथ डंप यार्ड जैसा व्यवहार किया जा रहा है। सभी पश्चिमी/विकसित देश अपना सारा कचरा तीसरी दुनिया के देशों में डंप करने पर विचार कर रहे हैं क्योंकि उन्हें लगता है कि वे बड़ी रकम चुकाकर इससे बच सकते हैं। उन्हें इन उद्योगों के कारण होने वाले प्रदूषण और सुरक्षा खतरों की कोई परवाह नहीं है।

मैं इसके बारे में परेशान हूं, इसका कारण यह है कि मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र, जो कि चेन्नई-उत्तर है, के बारे में उल्लेख करना चाहूंगा, जहां पूरे चेन्नई शहर का 75 प्रतिशत कूड़ा मेरे निर्वाचन क्षेत्र में कोडुंगैयुर नामक स्थान पर डंप किया जाता है। सदस्यों को यह जानकर आश्चर्य होगा कि यह डंप यार्ड 350एकड़ विशाल है और डंप 300 फीट ऊंचा है। इससे पृथ्वी में सभी हानिकारक पदार्थों के निक्षालन की बहुत सारी

समस्याएँ पैदा हो जाती हैं, और इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र में लगभग पाँच लाख लोग पीड़ित होते हैं क्योंकि उन्हें श्वसन संबंधी समस्याएँ, त्वचा रोग आदि होते हैं। तो, जब हम एक छोटे शहर के बारे में बात कर रहे हैं जहां कचरा जमा होने पर इतनी सारी समस्याएं होती हैं, तो मैं कल्पना नहीं कर सकता कि भारत में जहाज तोड़ने के काम से कितना नुकसान होगा। समुद्र में प्रदूषण और श्रमिकों तथा भारतीय नागरिकों के स्वास्थ्य को बहुत ख़तरा है।

मुझे विश्वास है कि ऐसा करने से कुछ मौद्रिक लाभ होगा, लेकिन हमें यह भी सुनिश्चित करना होगा कि भुगतान प्रदूषण की देखभाल के लिए पर्याप्त हो। क्या प्रदूषण के मुद्दे का समाधान हो गया है? हम इससे कैसे निपटेंगे? हम समुद्र के पानी को कैसे साफ़ करेंगे? हम यह कैसे सुनिश्चित करेंगे कि तेल के कारण पर्यावरण को होने वाली क्षति को ठीक किया जा सके? जैसा कि हम समुद्र में तेल के बारे में बात कर रहे हैं, मुझे विश्वास है कि सभी माननीय सदस्य इस बात से अवगत होंगे कि इन पानी में रहने वाले जानवर जैसे मछली और अन्य सभी जीवित प्राणियों को नुकसान होने वाला है।

भारत में मछली पकड़ना एक बहुत बड़ा उद्योग है। क्या इस वजह से इस पर असर पड़ने वाला है? क्या कोई अध्ययन हुआ है, जो बताता हो कि ये वो समस्याएं हैं, जो इसकी वजह से हो सकती हैं? मैं चाहूंगा कि भारत सरकार इन सभी समस्याओं के बारे में विस्तार से जाने और फिर एक विधेयक लेकर आये। इसलिए, मुझे लगता है कि इस विधेयक पर और चर्चा करने की जरूरत है, और इस बात पर विचार करने की जरूरत है कि इन चीजों से कैसे निपटा जाएगा।

यदि आप विधेयक पर नजर डालें तो इसमें यह उल्लेख है कि: "केंद्र सरकार, अधिसूचना द्वारा, भारत सरकार के संयुक्त सचिव के पद से नीचे के एक अधिकारी को राष्ट्रीय प्राधिकरण के रूप में नामित करेगी, जो प्रशासन करेगा..."। क्या यह 'प्रशासन कौन करेगा' या 'कौन प्रशासन करेगा' होना चाहिए? यदि आप कह रहे हैं कि 'जो प्रशासन करेगा', तो यह एक निकाय है। यदि यह एक संयुक्त सचिव की अध्यक्षता

वाला राष्ट्रीय प्राधिकरण होगा, तो हमें यह भी नहीं पता होगा कि वे इतने महत्वपूर्ण विषय पर निर्णय लेने के लिए पर्याप्त योग्य हैं या नहीं।

केंद्र सरकार को भी इस मुद्दे पर विचार करना चाहिए और कई विशेषज्ञों से चर्चा करनी चाहिए। हांगकांग कन्वेंशन के संबंध में भी, हम इस उद्योग में आने वाले कई जोखिमों और समस्याओं के बारे में बात कर रहे हैं, और इन सभी चीजों पर ध्यान दिया जाना चाहिए; उन्हें विस्तृत चर्चा करनी चाहिए; और फिर इस विधेयक को सामने लायें। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद, महोदय ।

[हिन्दी]

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

सरकार रोजगार के प्रति प्रतिबद्ध है और नए आयामों को वैश्विक मार्केट के अंदर भारत को इसके कम्पीटिशन में किस तरह से खड़ा किया जाए, उसका सारा प्रावधान इस विधेयक के अंदर है। यह विधेयक, जो वर्ष 2013 का पुराना शिप विधेयक है, उसे हांगकांग कन्वेंशन के नियमों के अधीन बनाकर, उन दोनों को साथ में मिलाकर लाया गया है। मुझे लगता है कि हांगकांग कन्वेंशन का उपयोग करके प्रगतिशील राष्ट्र अपने शिप ब्रेकिंग का काम किसको देंगे, किस तरह का काम होगा और उनकी नियमावली के अंदर भारत को हिस्सेदारी करनी चाहिए, जापान और नार्वे की ऐसी विनती के बाद भारत इस कन्वेंशन का हिस्सा बना है। हमारे यहां का वातावरण किस तरह से शिप ब्रेकिंग के अनुकूल बने और इससे हमारे देश में नया रोजगार उत्पन्न हो, इसके लिए यह विधेयक आया है। वैश्विक मार्केट में जो हमारा हिस्सा है, उसमें हमारा कम्पिटिशन पाकिस्तान, बांग्लादेश और चाइना जैसे देशों के साथ है, जिनमें से बांग्लादेश जैसे देश इस कन्वेंशन को अपनाने के ऊपर जब तुले हुए हैं, तो इस कम्पिटिशन में हिन्दुस्तान कहीं पिछड़ न जाए, हमारा बिजनेस इनके हाथों में न चला जाए, पाकिस्तान, बांग्लादेश और चाइना जैसे देश हमारे शिप ब्रेकिंग यार्ड के बिजनेस को न ले जाएं, इसके लिए इस विधेयक का आना बहुत जरूरी था। हांगकांग कन्वेंशन में हमारी हिस्सेदारी होने के कारण सेफ्टी और प्रदूषण के जो नियम हैं, उन सारे नियमों का पालन करने के लिए, यह नया विधेयक बहुत जरूरी था।

मुझे लगता है कि यह विधेयक आने के बाद, पूरे विश्व में शिप ब्रेकिंग के क्षेत्र में हिन्दुस्तान का जो 30 प्रतिशत शेयर है, उसे बढ़ाकर हम मार्केट में एक वैश्विक लीडर बन सकते हैं, ऐसी संभावना है, क्योंकि हमारे पास सबसे बड़ा समुद्र तट है। सबसे बड़ा समुद्र तट होने के साथ ही हमारे पास अच्छे लेबर, कुशल कारीगर उपलब्ध हैं। मैं जानता हूं कि वेरावल, जूनागढ़, भावनगर और मुंबई जैसे बहुत से बन्दरगाह थे,

जिनसे पूरे विश्व के साथ हमारा व्यवसाय चलता था, पूरे विश्व में हमारे जहाज चलते थे। वेरावल पोर्ट से, जूनागढ़ पोर्ट से और मुंबई पोर्ट से जब हम पूरे विश्व में व्यापार करते थे तो हम पूरे विश्व में लीडर के रूप में प्रख्यात थे। समुद्र और जहाजरानी में भारत का इतिहास बहुत पुराना है। इस विधेयक को लाने के साथ-साथ मोदी सरकार ने इन सारे व्यवसायों के प्रति समर्पण स्पष्ट किया है कि इन क्षेत्रों में बिजनेस के बारे में हमारे अंदर जो गुण हैं, उनसे हम बिजनेस में विश्व लीडर बन सकते हैं। इस तरह से इस विधेयक को लाने के कारण हमें फायदा होगा। मुझे लगता है कि सरकार ने इस विधेयक के अंदर ही बहुत स्पष्टता से अपनी मंशा जाहिर की है। इस विधेयक में सेफ्टी और हेजार्डस नॉर्म्स की बातें मेरे पूर्व वक्ता कर रहे थे, अगर उन्होंने इस विधेयक को पूरी तरह पढ़ा होता तो उस पूरी नियमावली का किस तरह अवलम्ब करना चाहिए, किस तरह से लागू करना चाहिए, जिसके कारण अलंग जैसी घटनाएं न हों। जिस तरह का उल्लेख मुंबई पोर्ट के बारे में माननीय अरविंद जी कर रहे थे, उन्होंने बताया कि मुंबई पोर्ट की हालत खस्ता है। एक जमाने में शिप ब्रेकिंग का व्यवसाय मुंबई पोर्ट में भी अच्छे और बड़े पैमाने पर चलता था।

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

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

मैं पुन: सरकार का यह अच्छा विधेयक लाने के लिए धन्यवाद करते हुए इसका समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री एस. वेंकटेशन (मदुरै):** माननीय अध्यक्ष महोदय, नमस्कार। हम पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 पर चर्चा कर रहे हैं। इस वर्तमान सत्र की शुरुआत के दौरान, इस सभा ने हमारे देश की राजधानी दिल्ली को प्रभावित करने वाले पर्यावरण प्रदूषण के बारे में चर्चा की। मैं इस विधेयक को उसी चर्चा की निरंतरता के रूप में देखता हूं। विशेष रूप से वाणिज्यिक और लाभ कमाने के उद्देश्य से, यह सरकार कुछ कॉर्पोरेट कंपनियों को लाभ पहुंचाने के लिए भारत के प्राकृतिक संसाधनों का बलिदान करने के लिए तैयार है। इस विधेयक को वर्तमान सरकार के ऐसे कई विधेयकों की अगली कड़ी के रूप में देखा जा रहा है जिनका उद्देश्य कॉरपोरेट्स के व्यावसायिक इरादों को लाभ पहुंचाना है। विशेष रूप से जहाज तोड़ने के उद्योग को अधिकांश पश्चिमी देशों के साथ-साथ दुनिया के विकसित देशों में भी अनुमति नहीं है। इसके पीछे का कारण ऐसे देशों की जागरूकता और पर्यावरण की रक्षा के लिए कानून हैं। अगर एक साल में दुनिया भर में 900 जहाज टूटते हैं, जिनमें से 70 प्रतिशत जहाज भारत, पाकिस्तान और बांग्लादेश जैसे देशों में टूटते हैं। इससे भारत के समुद्री संसाधन प्रदूषित हो रहे हैं। उत्तरी चेन्नई संसदीय क्षेत्र के सांसद डॉ. कलानिधि वीरासामी ने यहां चेन्नई शहर पर पड़ने वाले हानिकारक प्रभावों के बारे में बात की। केवल चेन्नई में ही नहीं, माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी के मूल स्थान अलंग बंदरगाह में 80 से 90 प्रतिशत जहाज टूटे हुए हैं। अलंग उन शहरों में से एक है जो सबसे अधिक प्रदूषित हैं। इससे सवालिया निशान खड़ा होता है कि माननीय प्रधानमंत्री अलंग, जो कि उनका मूल स्थान है, में बढ़ते प्रदूषण को नियंत्रित नहीं कर पा रहे हैं। माननीय प्रधानमंत्री मोदी जी की जन्मभूमि की स्थिति इतनी दयनीय है। हमारे देश की राजधानी दिल्ली में प्रदूषण की स्थिति इतनी चिंताजनक है। ऐसे समय में जब भारत ऐसी पर्यावरणीय चुनौतियों का सामना कर रहा है, सरकार का ऐसे विधेयक लाने का कदम चौंकाने वाला है। मित्रों, मुझे इस विधेयक में कुछ बुनियादी खामियाँ नजर

---

*मूलत: तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिंदी रुपान्तर।

आ रही हैं। सबसे पहली और महत्वपूर्ण बात यह है कि, इस विधेयक के अनुसार, यदि आवेदन करने वालों को 15 दिनों के भीतर अनुमति नहीं दी जाती है, तो इसे स्वचालित रूप से दी गई अनुमति माना जा सकता है। ये बहुत खतरनाक है। मैं बताना चाहता हूं कि यह नियम देश में पर्यावरण से जुड़े कई मुद्दों के लिए एक उदाहरण स्थापित करता है। विधेयक के कई प्रावधानों में खतरनाक सामग्रियों का जिक्र है। लेकिन वे खतरनाक सामग्रियां क्या हैं? विधेयक में कहीं भी इन खतरनाक सामग्रियों के बारे में नहीं बताया गया है। इस विधेयक के प्रावधानों का उल्लंघन करने वालों पर 5 लाख रुपये या 10 लाख रुपये का जुर्माना लगाया जाएगा। लेकिन इस उद्योग में कई सौ करोड़ या यहां तक कि हजारों करोड़ शामिल हैं। करोड़ों का मुनाफ़ा कमाने वालों को निश्चित तौर पर महज 5लाख रुपये की मामूली रकम जुर्माने के तौर पर चुकाने में कोई झिझक नहीं होगी। हमारा मानना है कि यह विधेयक गुजरात के कुछ लोगों या कुछ कॉरपोरेट कंपनियों को फायदा पहुंचाने के लिए लाया जा रहा है। अंत में, विधेयक कहता है कि कोई भी व्यक्ति सरकारी अधिकारियों के खिलाफ मामला दर्ज नहीं कर सकता है या कोई मामला दर्ज नहीं किया जा सकता है। यदि ऐसा है, तो गंभीर संदेह है कि क्या यह विधेयक विशुद्ध रूप से कुछ कॉर्पोरेट कंपनियों को लाभ पहुंचाने के लिए है? मैं यहां कहना चाहता हूं कि संसद को ऐसे कानूनों को खारिज कर देना चाहिए जो केवल कॉरपोरेट्स के हितों की रक्षा करने और राष्ट्रीय हित को त्यागने का मार्ग प्रशस्त करते हैं।

श्री राम मोहन नायडू किंजरापु (श्रीकाकुलम): माननीय सभापति महोदय, मुझे इस महत्वपूर्ण विधेयक, पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 पर बोलने का अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद। मैं इस विधेयक को लाने के लिए माननीय मंत्री और सरकार की सराहना करता हूं। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि हांगकांग कन्वेंशन को वर्ष 2009 में स्वीकार किया गया था और हमने इसे लागू करने के लिए दस वर्षों तक लंबा इंतजार किया है, यह एक लंबे समय से लंबित विधेयक है।

इस विधेयक के अधिनियम बनने और लागू होने के बाद, हम दुनिया के 14वें देश होंगे जो इन हांगकांग अंतर्राष्ट्रीय दिशानिर्देशों का पालन करेंगे। हालाँकि, भले ही हम 14वें देश होंगे, भारत जहाज तोड़ने के उद्योग में एक बहुत मजबूत स्थान रखता है क्योंकि जहाज तोड़ने की गतिविधि में वैश्विक हिस्सेदारी का लगभग 30प्रतिशत भारत में होता है। देश में जहाज तोड़ने की गतिविधि के प्रमुख केंद्र कोलकाता, गुजरात में अलंग, केरल में अजहिकल आदि हैं। इसलिए, यह कानून निश्चित रूप से देश में शिपब्रेकिंग उद्योग को आकार देने में बहुत प्रभाव डालेगा।

मैं इस संबंध में कुछ महत्वपूर्ण बातें कहना चाहूंगा। भारतीय उप-संदर्भ में महत्वपूर्ण मुद्दे हैं: (1) इसका पर्यावरणीय प्रभाव, और (2) क्योंकि यह एक श्रम प्रधान उद्योग है, हम देश में जहाज तोड़ने वाले उद्योग में काम करने वाले अपने श्रमिकों के साथ कैसा व्यवहार करते हैं? यदि आप इसके पर्यावरणीय प्रभाव को देखें, तो हांगकांग कन्वेंशन ऐसे मानक तय करता है जिनका हमें पालन करना होता है। लेकिन हमें यह समझना होगा कि यूरोपीय लोगों का इसके लिए एक अलग कन्वेंशन है। यूरोपीय पोत पुनर्चक्रण विनियमन, 2013 का लक्ष्य यूरोप में जहाजों के पुनर्चक्रण को सुरक्षित और पर्यावरण की दृष्टि से अधिक सुरक्षित बनाना है। जो शिपयार्ड मानकों का पालन करने में विफल रहते हैं उन्हें पोत-पुनर्चक्रण सुविधाओं की यूरोपीय सूची से हटा दिया जाता है। इसका मतलब है कि उनके पास बहुत मजबूत मानक हैं जिन्हें सख्ती से लागू किया जाता है। बहुत से लोग यह पूछ रहे हैं कि यूरोप और कुछ अधिक विकसित देशों में बहुत अधिक समान कानून लागू होने के बावजूद जहाज तोड़ने की गतिविधियाँ क्यों नहीं हो रही हैं। ऐसा इसलिए क्योंकि वे ऐसा करना पसंद नहीं करते क्योंकि वहां कानून को बहुत सख्ती से लागू किया जाता है।

जब हम कह रहे हैं कि जहाज तोड़ने की 30 प्रतिशत गतिविधि भारत में हो रही है, जब हम यह कानून बना रहे हैं, जब हम कह रहे हैं कि हम पर्यावरणीय प्रभाव का ध्यान रखेंगे, जब हम कह रहे हैं कि हम इसे लागू करने जा रहे हैं। कानून सख्त हो, इसके परिणामस्वरूप भारत में रीसाइक्लिंग के लिए आने वाले जहाजों की संख्या कम हो सकती है। ऐसा इसलिए है क्योंकि वे उन जगहों पर जाना पसंद कर सकते हैं जहां कानून कम कड़े हैं। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करना चाहता हूं कि वे इसे ध्यान में रखें। केवल यह देखने के लिए कि उद्योग फले-फूले, हमें इस कानून के कार्यान्वयन पर समझौता नहीं करना चाहिए। [हिन्दी] नाम के वास्ते विधेयक नहीं होना चाहिए, हमें इसको पूरी तरह से, स्ट्रिन्जन्टली इम्प्लिमेंट भी करना चाहिए । हमें यह एनश्योर करना है कि यह जो इंडस्ट्री है, उसे भी थ्राइव करे।

[अनुवाद]

ऐसे अन्य कारक हैं जो भारत के लिए फायदेमंद हैं जैसे मौसम, श्रम की सस्ती उपलब्धता और भौगोलिक स्थिति। अधिनियम को लागू करते समय उन सभी कारकों का निश्चित रूप से लाभ उठाया जाना चाहिए।

विधेयक में उल्लेख किया गया है कि फैक्ट्री अधिनियम के अनुसार श्रमिकों का ख्याल रखा जाना चाहिए। यह बहुत महत्वपूर्ण है। मैं आंध्र प्रदेश के श्रीकाकुलम से आता हूं, जहां से बड़ी संख्या में लोग नौकरी की तलाश में दूसरी जगहों पर जाते हैं। श्रीकाकुलम एक तटीय क्षेत्र है, जिन क्षेत्रों में लोग काम करना पसंद करते हैं उनमें से एक शिपिंग उद्योग है। हाल ही में मैंने एक मुद्दे के संबंध में माननीय मंत्री से मुलाकात की, जिसका सामना जहाजों पर काम करने वाले श्रमिक कर रहे हैं। मुझे उम्मीद है कि मंत्री उन नाविकों के मुद्दे पर ध्यान दे रहे हैं जो उन जहाजों पर काम कर रहे हैं जो एक कोर्स पूरा कर चुके हैं। मैं सभा के पटल पर मंत्री से फिर से अनुरोध करता हूं कि वह यह सुनिश्चित करें कि उस मामले को जल्द से जल्द सुलझाया जाए क्योंकि इस उद्योग में हजारों नाविक काम कर रहे हैं। इसके अलावा इस उद्योग में काम करने वाले मजदूरों के स्वास्थ्य और सुरक्षा को लेकर भी कई मुद्दे हैं। यद्यपि विधेयक में इसका उल्लेख है, मैं फिर से

इस बात पर जोर देना चाहता हूं कि कार्यान्वयन बहुत महत्वपूर्ण है। इसका विस्तार उन सभी मजदूरों तक होना चाहिए जो इस जहाज तोड़ने वाले उद्योग में काम कर रहे हैं।

मैं उस प्रश्न का भी उल्लेख करना चाहूंगा जो मैंने जहाज तोड़ने वाले यार्डों में होने वाली मौतों के संबंध में पूछा था। माननीय मंत्री ने स्वयं 21 नवंबर, 2019 को अतारांकित प्रश्न का उत्तर दिया है, जहां मैंने जहाज रीसाइक्लिंग उद्योगों में होने वाली मौतों के संबंध में सरकार से जानकारी मांगी है। उन्होंने बताया है कि पिछले 60 सालों में करीब 40 लोगों की मौत हो चुकी है। मुझे नहीं लगता कि यह सही संख्या है। इन मौतों की जिम्मेदारी कौन लेगा? अगर भविष्य में ऐसी घटनाएं होती हैं तो इसकी जिम्मेदारी कौन लेगा? इस उद्योग में काम करने से पहले मजदूरों को उचित प्रशिक्षण भी नहीं दिया जा रहा है। तो, उनकी देखभाल कौन करेगा? यदि मंत्री कृपया अपने ज्ञान का विस्तार कर सकें कि इन मजदूरों को कौन प्रशिक्षित करेगा, किसी आपात स्थिति में उनकी देखभाल कौन करेगा, उनके स्वास्थ्य और सुरक्षा मानकों का ख्याल कौन रखेगा, जो लोग इस उद्योग में काम कर रहे हैं तो यह अधिक ज्ञानवर्धक होगा।

कुल मिलाकर, मैं जहाज तोड़ने वाले उद्योग की वैश्विक भाषा को स्वीकार करने के लिए सरकार की सराहना करना चाहूंगा। मैं चाहता हूं कि यह उद्योग फले-फूले क्योंकि इस उद्योग में घरेलू इस्पात की खपत का 1-2 प्रतिशत इस जहाज तोड़ने वाले उद्योग के कारण वापस आ रहा है। हम एक फैंसी शब्द 'रीसाइक्लिंग' का उपयोग कर रहे हैं। मुझे उम्मीद है, बहुत सारी रीसाइक्लिंग की जा रही है और यह अंतरराष्ट्रीय मानकों के अनुरूप भी है।

इसलिए, निश्चित रूप से, हमें इस विधेयक को आगे बढ़ाना होगा और मैं इस विधेयक को लाने के लिए माननीय मंत्री को एक बार फिर से बधाई देता हूं।

मुझे अवसर देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद, महोदय।

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

माननीय सभापति: हनुमान जी, कृपया संक्षेप में बोलें। [हिन्दी] राजस्थान में कोई पोर्ट नहीं है, कोई शिप नहीं है।

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

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

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

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

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

[अनुवाद]

माननीय सभापति: कृपया इस विषय पर बोलें।

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

माननीय सभापति: हनुमान जी, आपको इस विषय पर बोलना होगा।

[हिन्दी]

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

इस विधेयक के आने से हांगकांग इंटरनेशनल कनवेंशन, 2000 का मकसद पूरा होगा, जो यह था कि यदि शिप की उम्र पूरी हो गई हो, तो उसे तोड़ने के काम में लगे हुए लोगों के स्वास्थ एवं पर्यावरण पर

कोई खतरा न आए । इस विधेयक से आज एक महत्वपूर्ण संदेश विश्व में जाएगा कि इस उद्योग का 30 प्रतिशत भारत में है ।

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

[अनुवाद]

श्री एन. के. प्रेमचंद्रन (कोल्लम): माननीय सभापति महोदय, मैं कुछ स्पष्टीकरणों और कुछ आपत्तियों के साथ इस विधेयक का समर्थन करता हूं। मैं इस विधेयक का समर्थन कर रहा हूं क्योंकि कुछ न होने से कुछ बेहतर है। हम सभी जानते हैं कि पोत तोड़ने का उद्योग एक विशाल पारिस्थितिकी तंत्र है। कोई नियम-कानून नहीं था। मैं स्वीकार करता हूं कि 2013 में एक शिप-ब्रेकिंग कोड था, लेकिन हांगकांग कन्वेंशन 2009 में विभिन्न उपाय निर्धारित किए गए हैं जिनके द्वारा शिप-ब्रेकिंग यार्ड का निर्माण किया जाना है, और पर्यावरण संरक्षण के साथ-साथ मानव सुरक्षा जैसे अन्य पहलुओं पर भी ध्यान दिया गया है। कन्वेंशन द्वारा ध्यान में रखा गया। हालाँकि हम उस कन्वेंशन के पक्षकार थे, लेकिन हमने इसका अनुमोदन नहीं किया। हमारा भाग्य क्या होगा? कोरिया, जापान और उन सभी देशों से जहाज हमारे देश में नहीं आएंगे और हजारों लोगों का रोजगार छिन जाएगा। इसलिए, हमें देश के रोजगार की रक्षा करनी है; हमें अपने देश की अर्थव्यवस्था को बनाए रखना है। लेकिन साथ ही, सरकार को यह भी ध्यान में रखना होगा कि जब हम विधेयक का मसौदा तैयार करें और विधेयक के प्रावधान बनाएं तो पर्यावरण संरक्षण और मानव सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

महोदय, आप कृपया अत्यंत रोचक तथ्य देख सकते हैं। पोतउद्योग में तीन भाग होते हैं: पोत निर्माण उद्योग, पोत मरम्मत उद्योग और पोत तोड़ने का उद्योग। पोत तोड़ने के उद्योग को पोतों का पुनर्चक्रण कहा जाता है। पोतनिर्माण और पोत मरम्मत के मामले में भारत की हिस्सेदारी एक प्रतिशत से भी कम है। लेकिन जहां तक पोततोड़ने की बात है तो दुनिया में भारत का स्थान 31 प्रतिशत हिस्सेदारी के साथ पहले स्थान पर है। ऐसा क्यों हो रहा है? ऐसा इसलिए है क्योंकि हम एक विकासशील देश हैं और हमें रोजगार पैदा करना है। इसीलिए श्रीमती सुप्रिया सुले ने ठीक ही कहा कि भारत कभी भी डंपिंग देश नहीं बनेगा। हमें मेक इन इंडिया पर ध्यान देना चाहिए न कि डंप इन इंडिया पर। हमें रोजगार पैदा करना है; हमें रोजगार की रक्षा करनी होगी। मैं इसे स्वीकार करता हूं। जैसा कि आप जानते हैं, विकसित देश अपने जहाजों का उपयोग करने के बाद उन्हें हमारे देश में भेज रहे हैं। अधिकांश समय, जहाज में शामिल सभी जहरीले पदार्थों को

भारत में लाया जाता है और जहाज को नष्ट कर दिया जाता है। कोई सत्यापन नहीं है; कोई निगरानी नहीं है; कुछ नहीं है। ये जहाज और जहरीले पदार्थ जो विदेशों में उपयोग के लायक नहीं हैं, उन्हें भारत भेजा जा रहा है और यह पर्यावरण सुरक्षा में गम्भीर खतरा पैदा कर रहे हैं। इसे ध्यान में रखना होगा। इसीलिए मैं विधेयक का समर्थन कर रहा हूं क्योंकि इस अधिनियम के तहत हमारे पास कुछ प्राधिकरण होंगे।

अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन ने पहले ही हांगकांग कन्वेंशन के अनुसार मानक निर्धारित कर दिए हैं। हमें हांगकांग कन्वेंशन का अनुमोदन करना होगा क्योंकि कम से कम 15 देशों को इसका अनुमोदन करना होगा। माननीय मंत्री ने इसका उल्लेख नहीं किया है, लेकिन मुझे लगता है कि पिछले सप्ताह भारत ने पहले ही हांगकांग कन्वेंशन का अनुमोदन कर दिया है। अब सभी जहाज तोड़ने वाले यार्डों को हांगकांग कन्वेंशन द्वारा प्रमाणित किया जाना चाहिए।

<u>अपराह्न 5.00 बजे</u>

उन्होंने सही कहा है और मैं मानता हूं कि गुजरात के भावनगर जिले के अलंग में काम करने की स्थिति में पहले ही काफी सुधार आ चुका है। निश्चित तौर पर हमें और सुधार करना होगा। समुद्र तट पर आने वाले अधिकांश जहाज पर्यावरणीय समस्याएँ पैदा करते हैं। एक साल पहले, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक जहाज की मरम्मत चल रही थी। जिस तरह से इसे नष्ट किया गया और किसी देश से लाया गया, उसने पूरे क्षेत्र के लिए पर्यावरणीय चिंता पैदा कर दी। इसलिए पर्यावरण को ध्यान में रखते हुए इसमें और भी सुधार की जरूरत है।

मैं स्वीकार करता हूं कि व्यापार और रोजगार के अवसर बढ़ने का लाभ बिल्कुल है क्योंकि जापान, कोरिया और ऐसे अन्य देश भारत पर निर्भर हैं।

दूसरा फायदा विदेशी निवेश को लेकर है। चूंकि भारत जहाज तोड़ने के उद्योग में अग्रणी है, इसलिए इससे भारत में जहाज तोड़ने के क्षेत्र में विदेशी निवेश आकर्षित करने में मदद मिलेगी।

तीसरा फायदा है, जहाजों की पर्यावरण अनुकूल रीसाइक्लिंग। मैं इस बिंदु पर जोर देना चाहूंगा क्योंकि यह दुनिया भर में अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी और सर्वोत्तम प्रथाओं में मदद करेगा और सामग्रियों के पुनर्चक्रण में मदद करेगा, जिससे बहुमूल्य प्राकृतिक संसाधनों की बचत होगी। यह जहाजों के पर्यावरण अनुकूल रीसाइक्लिंग को बढ़ावा देने में भी मदद करेगा जिससे सतत विकास होगा।

चौथा लाभ हितधारकों की स्वास्थ्य संबंधी चिंता से संबंधित है। यह विधेयक जहाज तोड़ने वाले उद्योग में शामिल सभी हितधारकों के स्वास्थ्य संबंधी मुद्दों और चिंताओं को दूर करने में मदद करेगा। मेरे पास माननीय मंत्री को दो सुझाव हैं। यह विधेयक श्रम शक्ति के बारे में चुप है। जहां तक शिपिंग उद्योग का सवाल है, श्रम सबसे महत्वपूर्ण कारकों में से एक है। यहां सस्ते श्रम उपलब्ध होने के कारण जहाज भारत लाए जा रहे हैं। लेकिन कामकाजी परिस्थितियों और स्वास्थ्य देखभाल की स्थितियों को विधेयक में ही शामिल करना होगा क्योंकि वे पर्यावरण सुरक्षा के समान ही महत्वपूर्ण हैं। मानव सुरक्षा में श्रमिक की कामकाजी स्थितियाँ शामिल हैं। दूसरी ओर से एक माननीय महिला सदस्य ने पांच लोगों की मौत की बात कही।

दूसरा सुझाव प्राधिकरण के संबंध में है। जिस प्राधिकरण का प्रस्ताव किया जा रहा है, उसमें संयुक्त सचिव स्तर से कम का एक व्यक्ति शामिल नहीं होगा। मेरा सुझाव यह देखना है कि विधेयक के प्रावधानों का अनुपालन किया जाए और हांगकांग कन्वेंशन के प्रावधानों का भी अनुपालन किया जाए। इन सभी चीजों के मामलों को देखने के लिए हमारे पास एक स्वतंत्र प्राधिकरण होना चाहिए। आइए हमारे पास एक स्वतंत्र प्राधिकरण हो जो इन सभी प्रावधानों की निगरानी करे।

अंततः, मैं एक तकनीकी आपत्ति पर हूँ। मैं कोई व्यवस्था का प्रश्न नहीं उठा रहा हूं। मैं माननीय मंत्री से एक स्पष्टीकरण मांग रहा हूं। यह बहुत महत्वपूर्ण है। इसे व्यवस्था का प्रश्न भी माना जा सकता है।

माननीय सभापति: आप अपना संशोधन पेश करते समय बोल सकते हैं।

श्री एन.के. प्रेमचंद्रन: मुझे लगता है, अगर मैं इसे अभी उठाऊं तो माननीय मंत्री मंत्रालय से उत्तर प्राप्त कर सकते हैं। नहीं तो समय बर्बाद हो जायेगा। कृपया मुझे इसे यहां उठाने की अनुमति दें।

खंड 39 कहता है, "जहां किसी जहाज को बिना किसी उचित कारण के निरीक्षण या जांच के परिणामस्वरूप अनुचित रूप से रोका जाता है या देरी की जाती है, तो ऐसा जहाज किसी भी नुकसान या क्षति के लिए मुआवजे का हकदार होगा"। इसलिए, यदि किसी जहाज को अनुचित रूप से रोका जाता है या देरी की जाती है, तो मालिक मुआवजा पाने का हकदार है।

कृपया वित्तीय ज्ञापन देखें। लोकसभा में प्रक्रिया और कार्य संचालन नियमों के नियम 69(1) के अनुसार विधेयक का वित्तीय ज्ञापन अनिवार्य है। मैं आपसे एक व्यवस्था चाहता हूं। प्रस्तावित विधेयक के प्रावधानों के लिए भारत की संचित निधि से किसी भी आवर्ती या गैर-आवर्ती व्यय की आवश्यकता नहीं है। इसलिए, मैं वित्तीय ज्ञापन और उस पर एक फैसले के संबंध में माननीय मंत्री से स्पष्टीकरण मांगना चाहूंगा।

इन आपत्तियों और टिप्पणियों के साथ, मैं विधेयक का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

माननीय सभापति: श्री जगदम्बिका पाल। कृपया शीघ्रता करें।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): मुझे आशा है कि आप मुझे कम से कम दस मिनट का समय देंगे। अगर आप दो मिनट बाद रिंग देंगे तो मैं अपनी बात कैसे पूरी कर पाऊंगा? मैं आपका बहुत आभारी हूं।

माननीय सभापति: आपके क्षेत्र में कोई बंदरगाह नहीं है और कोई जहाज नहीं है। फिर, आपको बोलने के लिए दस मिनट का समय क्यों चाहिए?

श्री जगदम्बिका पाल : यह आप पर निर्भर है। मैं आपका बहुत आभारी हूं।

माननीय सभापति: आपका आवंटित समय पांच मिनट है।

श्री जगदम्बिका पाल : मैं आपकी ईमानदारी की सराहना करूंगा।

[हिन्दी]

अधिष्ठाता महोदय, मुझे आपने पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 पर बोलने का अवसर प्रदान किया है। मेरे बहुत से साथी और मुझे लगता है कि इस सदन में सभी लोग इस विधेयक का समर्थन कर रहे हैं। अभी मुझसे पहले प्रेमचन्द्रन जी वक्ता थे। वह सभी बिलों पर संशोधन की बात करते हैं। अभी तक इस विधेयक का कोई रेग्युलेशन न हो, इसलिए वह समर्थन कर रहे हैं और करीब-करीब पूरा सदन इसका समर्थन कर रहा है। मुझे लगता है कि आज के वक्ता ज्यादातर सीशोर के हैं या जिन राज्यों के किनारे समंदर है या जहां पर हमारे पोर्टर्स हैं, वहां के लोगों ने बोला है। लेकिन इसके बावजूद हम भी बहुत कन्सर्ड हैं, क्योंकि इस रिसाइक्लिंग इंडस्ट्री में हमारे क्षेत्र के हजारों लोग चाहे वह मुंबई हो या गुजरात हो, वहां पर काम करते हैं। स्वाभाविक है और जैसा कि डॉक्टर भारती ने कहा है कि सात लोग मर गए हैं, तो मैं समझता हूं कि वहां पर सात लोग मर गए होंगे और आज भी गार्जियन की एक रिपोर्ट है कि बांग्लादेश में हर महीने आठ लोग मरते हैं। हमारे लिए किसी एक की भी जिंदगी बचानी हो और अभी तक हम सभी लोग यह कह रहे हैं कि एक तरह से हम इस इंडस्ट्री में रिसाइक्लिंग के मामले में पूरी दुनिया के लीडर हैं। इस इंडस्ट्री में

पूरे विश्व की हमारी 30 प्रतिशत हिस्सेदारी हो और अभी तक कोई लेजिस्लेशन न बना हो या अभी तक कोई विधेयक न हो, एग्जिक्यूटिव आर्डर के सहारे केवल वर्ष 2013 के हम शिप ब्रेकिंग कोड के सहारे पर चल रहे हैं, जिसमें दंड का कोई प्रावधान नहीं है। किसी सुरक्षा के लिए चाहे पर्यावरण की सुरक्षा के लिए, कर्मचारियों के स्वास्थ्य और उनके भविष्य के लिए, तो मुझे लगता है कि शायद इससे बड़ा स्वागत योग्य कदम कोई नहीं हो सकता है कि अभी जो एग्जिक्यूटिव के सहारे चल रहा था, वह आज एक विधेयक और कानून का रूप लेकर आ रहा है। अभी एग्जिक्यूटिव या कोड को पार्लियामेंट की सैंक्शन नहीं मिली थी। 30 प्रतिशत की हिस्सेदारी के बावजूद भी यह विडंबना थी और यह दुर्भाग्य था, जैसा कि हमारे माननीय सदस्यों ने कहा है कि उस 30 प्रतिशत की हिस्सेदारी के बावजूद भी केवल एक कोड के सहारे काम हो रहा था, आज हम उसका रेग्युलेशन कर रहे हैं।

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

नहीं होगा, तब तक यह लागू नहीं हो सकता है। अगर आज भी वही पहल हमारी सरकार फिर से कर रही है, तो निश्चित तौर से यह केवल भारत के लिए ही नहीं, बल्कि पूरी दुनिया के लिए एक संदेश होगा कि भारत का इस तरह की चीजों में कन्सर्न है और अन्य चीजों में भी है।

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

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

सर, आपको याद होगा, एक जो 'ब्लू लेडी' केस फ्रांस में हुआ था, यह सन् 1960 के दशक की बात है, वह जब हमारे सुप्रीम कोर्ट के सामने आया तो सुप्रीम कोर्ट ने भी उस केस के आधार पर कई निर्देश दिए कि सस्टेनेबल शिप रीसाइक्लिंग होना चाहिए। यह सुप्रीम कोर्ट का भी निर्देश था। यह एक्ट तो बहुत पहले

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

[अनुवाद]

माननीय सभापति: कृपया अब समाप्त करें।

श्री जगदम्बिका पाल: महोदय, मैं बस अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। [हिन्दी] आखिर यह किसलिए आ रहा है? [अनुवाद]आखिर पांच सौ ग्रॉस टन्स की शिप के लिए रैग्युलेशंस ला रहे हैं तो एक मिनट सुन लिजिए । मैं बस समाप्त ही कर रहा हूँ। सन् 2008 से 2017 तक 12 मिलियन ग्रॉस टंस हमने रीसाइकल किया है । ... (व्यवधान) जो आज 150 यार्ड्स हमारे हैं, जो रीसाइक्लिंग के लिए काम आते हैं, लगभग 6.2 मिलियन ग्रॉस टन प्रत्येक वर्ष हम कर रहे हैं। ... (व्यवधान) पूरी दुनिया में, जो यूएनसीटीएडी की रिपोर्ट है, जिसको हमारे हनुमान बेनिवाल जी ने वाकई तैयारी कर के कहा था, बिना तैयारी के कोई कह सकता है कि 6323 टंस सन् 2017 में स्क्रैप हुआ। कितनी तैयारी कर के आए होंगे। मैं तो बधाई दूंगा कि कम से कम इतने महत्वपूर्ण बिलों पर हमारे माननीय सदस्य इतना होमवर्क कर के, तैयारी कर के आ रहे हैं। मान्यवर, मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ और आपको धन्यवाद देता हूँ।

[अनुवाद]

श्री रितेश पाण्डेय (अम्बेडकर नगर): माननीय सभापति महोदय, मुझे यह अवसर देने के लिए धन्यवाद। यह स्वागत योग्य विधेयक है। जाहिर है, हम इस देश में उद्योग को देख रहे हैं और जिस तरह से अर्थव्यवस्था अभी पीड़ित है। सरकार द्वारा एक विधेयक पेश करना एक स्वागत योग्य विचार है जो देश में शिपब्रेकिंग उद्योग को और बेहतर बनाने वाला है। माननीय सदस्य श्रीमती सुप्रिया सुले ने अभी बताया कि शिपब्रेकिंग से जो राजस्व प्राप्त हो रहा था उसमें गिरावट आ रही है। इसका कारण यह था कि हमने 2009 के हांगकांग कन्वेंशन पर हस्ताक्षर नहीं किये हैं। इसके कारण दुनिया भर में कई बड़े पोत बहुल देशों ने अपने पोतों को नष्ट करने के लिए इस देश में नहीं भेजा। तो, यह एक स्वागत योग्य विधेयक है।

लेकिन कुछ ऐसे क्षेत्र हैं जिन पर निगरानी रखने की जरूरत है और उनमें और बदलाव की जरूरत है। समय के साथ-साथ जैसे-जैसे समय आगे बढ़ेगा, परिवर्तन की आवश्यकता और भी अधिक होगी। सरकार अक्सर न्यूनतम सरकार और अधिकतम शासन की बात करती है। मैं यहां बताना चाहूंगा कि विधेयक में विशेष रूप से निगरानी और मानदंडों का उल्लेख किया गया है कि जहाज को कैसे नष्ट किया जाएगा और इस तरह की गतिविधि से उत्पन्न होने वाले खतरों को ब्यूरोक्रेट द्वारा कैसे नियंत्रित और मॉनिटर किया जाएगा। यह काफी हद तक सरकार के अधिकार क्षेत्र में है और ऐसा लगता है कि सरकार इसमें भारी मात्रा में शामिल होने जा रही है।

श्री प्रेमचंद्रन ने ठीक ही कहा कि ऐसी प्रक्रियाओं की निगरानी के लिए एक स्वतंत्र निकाय की आवश्यकता है। मैं यह कहकर अपनी बात समाप्त करना चाहता हूं कि यह विधेयक, हालांकि वास्तव में भारत की जहाज तोड़ने की क्षमता को वर्तमान से बढ़ाकर भविष्य में दोगुना करने के लिए एक स्वागत योग्य कदम है, हमें निश्चित रूप से भविष्य में इसमें और संशोधन की आवश्यकता है जैसा कि वादा किया गया है ताकि इसे और अधिक सशक्त बनाया जा सके और न्यूनतम सरकारी हस्तक्षेप की अनुमति दी जा सके।

धन्यवाद।

[हिन्दी]

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

अगर अलंग शिपयार्ड का काम्पिटिशन एशिया में किसी से है, तो वह बांग्लादेश के चित्तगोंग शिपयार्ड और पाकिस्तान गदानी शिपब्रेकिंग यार्ड से होता है। भारत में अगर देखा जाए तो मुम्बई, केरल, कोलकाता

और तमिलनाडु में भी शिपब्रेकिंग का कार्य हो रहा है, मगर सबसे प्रमुख कार्य भावनगर के पास अलंग में हो रहा है। [अनुवाद] 1980 के दशक में पोत तोड़ने का उद्योग तेजी से बढ़ा। [हिन्दी] अमेरिका, यूरोप, ईस्टर्न यूरोप के देश ताइवान, कोरिया से अलंग में शिफ्ट हुए थे और इसका एक ही प्रमुख कारण था कि यहाँ की जो लेबर थी, वह बहुत ही सस्ती थी और वहाँ नॉर्म्स बहुत स्ट्रिन्जेंट किए गए थे, तो वह पूरा खिसककर अलंग में आया था। [अनुवाद] विकसित देशों से भारत की ओर स्थानांतरित होने का कारण यह था कि जहाज निर्माण अत्यधिक श्रम-गहन था और इससे पर्यावरण को बहुत नुकसान होता था। [हिन्दी] इसकी वजह से वह आया था। मैं सरकार और हमारे माननीय मंत्री जी का बहुत-बहुत अभिनन्दन करना चाहता हूँ कि इसको लेकर वह जो एनवायर्नमेंट थ्रेट है, जो वर्कर्स को पूरा डेली वेजेज नहीं मिल रहा था, उनके रहने की कोई सुविधा नहीं थी, उनके हेल्थकेयर के लिए कोई सुविधा नहीं थी, इन सभी प्रावधानों को इस विधेयक में वे लेकर आए हैं। इस इंडस्ट्री की वजह से कई सारे प्रॉफिट भी होते हैं। मैं इन बातों में ज्यादा जाना नहीं चाहता हूँ। इस विधेयक को लाने का जो मकसद है, उसके बारे में मैं बात करूँ तो [अनुवाद] यूरोपीय संघ ने सुरक्षा और पर्यावरण मानकों का पालन नहीं करने वाले शिपयार्डों को यूरोपीय संघ शिप रीसाइक्लिंग विनियमों के तहत सूचीबद्ध करके दंडित किया। [हिन्दी] इसकी वजह से वे आए थे। [अनुवाद] भारत के सर्वोच्च न्यायालय ने भारत में पोत पुनर्चक्रण उद्योग के संबंध में विभिन्न दिशानिर्देश जारी किए हैं। एक्सॉन वाल्डेज़ जैसे कई विवादास्पद मामलों के दौरान, सुप्रीम कोर्ट ने पर्यावरण को संभावित नुकसान से बचाने के लिए दिशानिर्देश जारी किए थे।

माननीय सभापति: सोलंकी जी, कृपया अपनी बात समाप्त करें।

[हिन्दी]

डॉ. (प्रो.) किरिट प्रेमजीभाई सोलंकी : इसकी वजह से वर्ष 2013 में शिप रीसाइकिलिंग कोड भारत सरकार की ओर से लाया गया। जो हैजार्डस है, उनके ऊपर एक तंत्र का नियमन रहेगा। उनके जो कामगार हैं, उनके बेनीफिट के लिए, उनके वेलफेयर के लिए रहेगा। मैं यहाँ कुछ सुझाव और सजेशन देना चाहता हूँ

। वहाँ स्पेसिफाई वर्किंग ऑवर्स होने चाहिए, उनके लिए काम के समय का निर्धारण होना चाहिए, स्पेसिफाइड मिनिमम वेजज़ वर्कर्स के लिए होने चाहिए। मैं सरकार से गुहार करता हूँ कि [अनुवाद] जहाज निर्माण में अनुसंधान पाठ्यक्रम विकसित करने के लिए विश्वविद्यालयों में कौशल संस्थानों की स्थापना और पाठ्यक्रम चलाये जाएँ, क्योंकि भारत सबसे बड़ा खिलाड़ी है।

माननीय सभापति: कृपया अब समाप्त करें।

[हिन्दी]

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

उन वर्कर्स के लिए हाउसिंग फैसिलिटी होनी चाहिए। [अनुवाद] जहाजों को तोड़ने के लिए आधुनिक यार्ड और मशीनरी की स्थापना [हिन्दी] का वहाँ प्रावधान करना चाहिए। वहाँ शिप ब्रेकिंग यार्ड को एक इंडस्ट्री के तौर पर प्रमोट करना चाहिए। मुझे निश्चित रूप से विश्वास है कि सरकार जो विधेयक लेकर आई है, उससे इसमें बहुत बड़े सुधार आएंगे। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, मैं आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): महोदय, 'द रीसाइक्लिंग ऑफ शिप्स बिल, 2019' शीर्षक के तहत यह विधायी दस्तावेज पहले शिपरेकिंग उद्योग से संबंधित है; और अब, व्यंजनात्मक रूप से, इस विधेयक को 'जहाजों का पुनर्चक्रण विधेयक, 2019' कहा जाता है।

भारत को दुनिया भर में सबसे बड़े तटीय-आधारित देशों में से एक के रूप में पहचाना जाता है, और सदियों से, हम दुनिया के समुद्री यात्रा वाले देशों में से एक के रूप में भी पहचाने जा रहे हैं। पहले लकड़ी के जहाज होते थे और अब वे स्टील के जहाज बन गये हैं। लेकिन सच तो यह है कि सदियों से हम समुद्र के रास्ते दुनिया भर में व्यापार करते रहे हैं।

महोदय, पहले भी, हम बेसल कन्वेंशन के हस्ताक्षरकर्ता रहे हैं, और इसने पुराने जहाजों को जहरीले कचरे के रूप में वर्गीकृत किया है। बहुत स्पष्ट रूप से, भारत अपशिष्ट पदार्थों के लिए डंपिंग ग्राउंड बनने का जोखिम नहीं उठा सकता है, मेरा मतलब है, देश भर से अपशिष्ट पदार्थों को भेजना। इसके अलावा, हम खुद को इलेक्ट्रॉनिक कचरे का डंपिंग ग्राउंड बनने का जोखिम नहीं उठा सकते हैं; हम जहाज के मलबे से निकलने वाले जहरीले कचरे का डंपिंग ग्राउंड बनने का जोखिम नहीं उठा सकते। मैं केवल चार मुद्दों पर ध्यान केंद्रित करूंगा। मैं चार मुद्दों पर संक्षेप में बताऊंगा।

सबसे पहले, यह केंद्र सरकार को अत्यधिक शक्ति प्रदान करता है। मुझे इस विधायी दस्तावेज़ पर कोई मौलिक आपत्ति नहीं है; हालाँकि, कुछ स्पष्टीकरण और टिप्पणियाँ हैं जिन्हें मैंने आपके सामने रखना उचित समझा। यहां तक कि विधेयक पर सरसरी नजर डालने से पता चलता है कि इसके अधिनियमन से केंद्र सरकार को बेलगाम शक्तियां मिल जाएंगी।

इस विधेयक के खंड 3 के तहत, यह एक राष्ट्रीय प्राधिकरण की स्थापना करता है जो पोत पुनर्चक्रण से संबंधित सभी गतिविधियों का प्रशासन, पर्यवेक्षण और निगरानी करेगा और फिर भी केंद्र सरकार

खतरनाक सामग्रियों को निर्धारित करने की जिम्मेदारी लेती है जिन्हें उनके पोत पर स्थापित नहीं किया जाना चाहिए।

खंड 6, उप-खंड 1 के तहत, केंद्र सरकार के पास जहाजों के एक वर्ग को खंड 6(1) के प्रावधानों से छूट देने से पहले विशेषज्ञों से परामर्श करने के लिए बाध्य किए बिना एक निश्चित वर्ग या श्रेणी के जहाजों को छूट देने की शक्ति है।

खंड 6, उप-खंड 2 के तहत, केंद्र सरकार किसी जहाज या जहाजों के एक वर्ग को इस अधिनियम की किसी भी आवश्यकता के आवेदन से छूट देती है यदि वह खुद को संतुष्ट करती है कि आवश्यकता का पर्याप्त रूप से अनुपालन किया गया है या इसे बिना कारण बताए समाप्त कर दिया जाना चाहिए।

तो, ये ऐसे मुद्दे हैं जहां यह स्पष्ट रूप से देखा गया है कि किसी प्रकार का केंद्र नियंत्रित संगठन है जो अंततः इस विधायी दस्तावेज़ के उद्देश्य पर हानिकारक प्रभाव डाल सकता है।

दूसरे, विधेयक सर्वेक्षण करने के लिए एक भी एजेंसी को नामित न करके सर्वेक्षण प्रक्रिया को बाधित करता प्रतीत होता है। धारा 7 केंद्र सरकार को राष्ट्रीय प्राधिकरण या किसी व्यक्ति या संगठन को सर्वेक्षण करने के लिए अधिकृत करने का अधिकार देती है। अनिश्चितता का एक तत्व है। यह अनिश्चितता अधिनियम के अनुपालन के लिए जहाजों के सर्वेक्षण के स्पष्ट तंत्र में बाधा डालने की क्षमता रखती है। चूंकि आप हांगकांग कन्वेंशन का अनुमोदन करने जा रहे हैं, इसलिए इन्हें बनाए रखा जाना चाहिए और बरकरार रखा जाना चाहिए।

अगला मुद्दा श्रमिकों के लिए सुरक्षा उपायों की अपर्याप्तता है। इस संबंध में बड़ी संख्या में सदस्यों ने अपनी चिंता और आशंका व्यक्त की है। धारा 15 जहाज पुनर्चक्रणकर्ताओं को पोत पुनर्चक्रण सुविधाओं में श्रमिकों की सुरक्षा, स्वास्थ्य, प्रशिक्षण और कल्याण के लिए पर्याप्त उपाय प्रदान करने का आदेश देती है। यह विधेयक पोत पुनर्चक्रण की प्रक्रिया में सुरक्षा प्रावधानों को प्रासंगिक बनाने का प्रयास किए बिना फ़ैक्टरी अधिनियम, 1948 के सुरक्षा प्रावधानों को दोहराता है।

<u>अपराह्न 5.28 बजे</u> (माननीय अध्यक्ष *पीठासीन हुए*)

पोत पुनर्चक्रण सुविधाओं पर काम के लिए कुछ विशेष सुरक्षा की आवश्यकता होती है जिसे फ़ैक्टरी अधिनियम वहन नहीं कर सकता। औद्योगिक विवाद अधिनियम में जहाज तोड़ने को दुनिया का सबसे खतरनाक काम बताया गया है। यह केवल एक विध्वंसकारी उद्योग है जो स्वास्थ्य जोखिम, पर्यावरणीय जोखिम और अन्य सामान्य पर्यावरणीय जोखिमों को भी आकर्षित करता है। आधिकारिक आंकड़ों के मुताबिक, 1983 से 2013 के बीच भारतीय जहाज तोड़ने वाले यार्ड में 470 मौतें हुईं। क्या आपके कानून में मृत्यु मुआवजे का कोई प्रावधान है? फ़ैक्टरी अधिनियम के तहत श्रमिकों को प्रदान की जाने वाली एकमात्र शारीरिक सुरक्षा धारा 35 के तहत आँखों की सुरक्षा है। इसलिए, जहाज पुनर्चक्रणकर्ताओं को सुरक्षा और कल्याण उपायों को सूचीबद्ध करने के लिए विधेयक में संशोधन किया जाना चाहिए, जिसमें संपूर्ण शरीर की सुरक्षा शामिल है। इसके बावजूद, विधेयक पोत पुनर्चक्रणकर्ताओं को पर्याप्त उपाय करने के लिए बाध्य करके सुरक्षा और कल्याण उपायों की निम्न-मानक गुणवत्ता के लिए पर्याप्त गुंजाइश प्रदान करता है, बिना यह बताए कि पर्याप्त उपायों में क्या शामिल है और यह पर्याप्त उपायों द्वारा क्या परिभाषित करता है।

अंतिम लेकिन महत्वपूर्ण बात, जहां तक पर्यावरण संरक्षण का सवाल है, विधेयक के खंड 21 में कहा गया है कि पोत पुनर्चक्रणकर्ता पोत्त से खतरनाक सामग्रियों को सुरक्षित और पर्यावरणीय रूप से सुरक्षित हटाने और प्रबंधन को सुनिश्चित करते हैं, यह निर्धारित किए बिना कि सुरक्षित और पर्यावरणीय रूप से सुरक्षित निष्कासन और प्रबंधन क्या होता है।

इसके अलावा, खंड 22 यह आदेश देता है कि पर्यावरणीय क्षति को परिभाषित किए बिना जहाज रीसाइक्लिंग सुविधा में रीसाइक्लिंग गतिविधियों के कारण पर्यावरण को किसी भी रूप में कोई नुकसान नहीं होना चाहिए।

तो, वहाँ द्वंद निहित है। विधेयक को खंड 21 और 22 के तहत स्पष्ट परिभाषाओं के साथ संशोधित किया जाना चाहिए ताकि कई व्याख्याओं से बचा जा सके, जिससे लंबी मुकदमेबाजी होगी। ये शब्द हैं। मुझे लगता है, माननीय मंत्री इन कमियों और इस विधायी दस्तावेज़ की खामियों से अच्छी तरह वाकिफ हैं।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

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

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

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

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

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

रूप में यहां आता था। उस समय मैं अपने लोक प्रतिनिधि से मिलता था और इंडस्ट्री को बचाने के लिए गुजारिश करता था।

अध्यक्ष जी, यह इंडस्ट्री इसलिए भी महत्वपूर्ण है, मुझे इस बात का सौभाग्य है कि मैं एक दिन इस इंडस्ट्री को आगे बढ़ाने तथा बचाने के लिए यहां आया करता था। आज मैं इस इंडस्ट्री को आगे बढ़ाने के लिए संसद में विधेयक पेश कर रहा हूं, इसलिए मुझे विशेष खुशी हो रही है। आज यह विधेयक यहां आया है। हम कोई नई इंडस्ट्री स्थापित नहीं कर रहे हैं, बल्कि यह इंडस्ट्री ऑलरेडी है। जब कोई युवा ग्रेजुएट हो जाता है, उन्होंने एफ.आई.एस.वाई.टी.वाई. किया, जब तक वह एग्जाम नहीं देता है, तब तक वह ग्रेजुएट नहीं कहलाता है। वैसे ही हम यह विधेयक यहां लाए हैं। हमने हांगकांग कन्वेन्शन ऑलरेडी रेक्टिफाई कर लिया है। उन्होंने हांगकांग कन्वेशन का जो फ्रेमवर्क बनाया है, वैसे ही हमारे शिप ब्रेकर के अलंग में 131 प्लॉट हैं, उनमें से 72 प्लॉट ने ऑलरेडी हांगकांग कन्वेन्शन के अनुरूप अपना शिप यार्ड बना दिया है। हम यह विधेयक एक फ्रेमवर्क के लिए लाए हैं। हमें आडेंटिटी कब मिलेगी? हमें आइडेंटिटी तब मिलेगी, अगर यूपीएससी का एग्जाम देना है, तो क्वालिफिकेशन मांगेंगे कि ग्रेजुएट है, तो दे सकते हैं। हांगकांग कनवेंशन के अनुसार शिप रीसाइकलिंग के लिए दुनिया अपनी शिप किसी कंट्री में भेजती है, जहां रीसाइकलिंग की फैसिलिटी है। हांगकांग कनवेंशन के अनुसार हमने अपना शिपयार्ड बना दिया और भारत सरकार ने उसका कानूनी प्रावधान कर दिया। नार्वे की एक टीम शिप ब्रेकिंग यार्ड से मुलाकात करके गई। उन्होंने कहा कि आप हांगकांग कनवेंशन रेक्टीफाई कर लो, हम 40 शिप्स आपको हर साल भेजेंगे। वैसा ही जापान ने कहा। ... (व्यवधान) जापान ने कहा कि हम इंडिया में रीसाइकलिंग के लिए शिप भेजने के लिए तैयार हैं।

कई सदस्यों ने कहा कि हम हिंदुस्तान को डंपिंग साइट नहीं बनाना चाहते हैं। यह शिप वेस्ट नहीं है, एक वेल्थ क्रिएटर है। शिप जब ब्रेकिंग के लिए आती है, उसमें से जो चीज निकलती है, सब चीज उपयोग हो जाती है। उसमें से स्टील निकलता है, हमें इको-फ्रैंडली स्टील मिल जाता है। देश में स्टील की रिक्वायरमेंट है। हमें एक टन स्टील चाहिए, तो दस टन कोयला जलाना पड़ता है। हमें ईको-फ्रैंडली स्टील मिल गया। हमारी रिक्वायरमेंट फुलफिल हो गई। उसमें से फर्नीचर निकलता है। वहां से फर्नीचर से

निकलता है और वहां से लाकर दिल्ली में भी फर्नीचर बेचने वाले लोग हैं। ऐसे लोग यहां हाट लगाकर बैठे हैं, वहां का फर्नीचर दिल्ली में और देश के कई भागों में बिकता है। उससे एसी इंजन निकलते हैं, फ्रिज निकलता है, हम सभी चीजों का उपयोग अपने लिए करते हैं।

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

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

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

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

शिप दूर पानी में है, उसको वहां जाकर एग्जिामिन करेंगे, उन्होंने जो सूची दी है इतना ही हैज़र्ड वेस्ट है, इतना ही हैज़र्ड वेस्ट मैटेरियल है, उसको करैक्ट करेंगे, वह शिप तभी आएगा जब रिसाइक्लर, शिप ब्रेकिंग यार्ड, रिसाइक्लिंग यार्ड के पास रिमूवल करने की उसके पास क्या व्यवस्था हो, उसको भी उसे

सुनिश्चित करना है। जब यह शिप आया, उसको ब्रेकिंग का प्लॉन देना है कि इस साइज का शिप है और इस साइज का उसमें हैज़र्ड वेस्ट है।

उसको इस तरह से रिसाइकल किया जाएगा, उसका प्लान कम्पिटेन्ट ऑथोरिटी को दे दिया, पहले इन्वेंटरी आ गई, इन्वेंटरी के आधार पर प्लान बना, रिसाइक्लिंग प्लान को कम्पिनेंट अथॉरिटी एग्जिामिन करेगी और एग्जिामिन करने के बाद दोनों की आवश्यकता फुलफिल होगी, तब वह रिसाइक्लिंग के लिए आएगा। रिसाइक्लिंग के लिए आए, उसमें से हैज़र्ड वेस्ट निकला, हैज़र्ड सिस्टम को रिमूव कैसे करना है? जिस तरह से हैज़र्ड वेस्ट का रिमूवल करना है उस तरह से ही उन्होंने किया या नहीं, इसे भी सुनिश्चित करना है। शिप तभी वहां आएगा जब यार्ड या व्यक्तिगत तौर पर हैज़र्ड वेस्ट रिमूवल सिस्टम है, तभी वह आएगा। नियम के अनुसार वेस्ट रिमूवल करेंगे उसके बाद शिप रिसाइक्लि हो गया, रिसाइक्लि होने के बाद भी एक फार्म भर कर देना है। जो इन्वेन्टरी में हैज़र्ड वेस्ट था, इस हैज़र्ड वेस्ट को जिस तरह से रिमूव करना था, उसको उसी तरह से रिमूव किया गया है, इस तरह से नष्ट किया गया है, अब कोई हैज़र्ड वेस्ट नहीं बचा है तभी उसको छुट्टी मिल सकती है। नीति नियमों को भंग करने वाले शिप रिसाइक्लिर या शिप लाइनर हों तो उन पर कड़ी से कड़ी कार्रवाई करने का प्रावधान किया गया है।

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

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

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

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

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

माननीय सदस्य हैबी ईडन जी ने कई इश्यू रखे हैं।

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

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

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

गुजरात से पूनमबेन ने भी अपनी बात कही, वे जामनगर लोक सभा क्षेत्र से आती हैं। जामनगर में सचना नाम से एक छोटा-सा शिप ब्रेकिंग यार्ड बना है। एनवॉयर्नमेंटल इश्यू की वजह से वह अभी ऑपरेशनल नहीं हो पाया है। लेकिन, उसकी भी एक ऐसी नैचुरल पोजिशन है कि वहां भी फ्रंट तक डायरेक्ट शिप बीच

हो सकता है और जो एनवॉयर्नमेंटल इश्यू है, उसको सॉल्व करने के लिए भारत सरकार की ओर से हम सहयोग कर रहे हैं। जब वह सॉल्व हो जाएगा तो वहां शिप ब्रेकिंग शुरू हो जाएगा।

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

दूसरा, आपने मुम्बई पोर्ट के बारे में कहा है। अभी उसमें दो चीजे हैं। अभी मुम्बई पोर्ट कंजेस्टेड हो गया है। हम वहां ड्रेजिंग इसलिए नहीं कर रहे हैं क्योंकि वहां कार्गो मूवमेंट करना मुश्किल हो जाता है। लेकिन, सारा ईस्ट मुम्बई इस पोर्ट की प्रोपर्टी है। उसको विशेष रूप से एक वर्ल्ड क्लास जो दुनिया में कभी न हो, ऐसा एक प्लान स्मार्ट सिटी का बनाया है। भविष्य में उसको भी बनाने के लिए हम आगे बढ़ रहे हैं। उसमें भी आपके सहयोग की आवश्यकता होगी।

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

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

श्री मनसुख एल. मांडविया: सुप्रिया जी ने अपनी बात में कहा कि जब शिप रिसाइक्लिंग विधेयक, 2013 है, तो इस विधेयक को लाने की क्या आवश्यकता है। आपकी बात सही है। वर्ष 2013 में शिप रिसाइक्लिंग विधेयक नहीं था लेकिन एक कोड था। कोड इसलिए बना था क्योंकि बार-बार सुप्रीम कोर्ट और हाई कोर्ट में पीआईएल हुआ करती थी, कारण यह था कि वहां एक्सीडेंड हो जाता है, लेबर सेफ्टी का इश्यू रहता है, हैजार्डस वेस्ट का भी इश्यू रहता है, कोई नेशनल-इंटरनेशल एनजीओ भी आकर सुप्रीम कोर्ट में पीआईएल लगा देता था। सुप्रीम कोर्ट ने कहा कि आप मॉडर्न मार्गदर्शिका बनाइए। आप इसको कैसे ब्रेक करेंगे? तब

सुप्रीम कोर्ट ने एक मागदर्शिका आइडेंटिफाई कर दी, उसे हम कोड के रूप में चलाते थे। उस कोड को रेक्टिफाई करने और उसको संवैधानिक बनाने के लिए यह विधेयक लाया गया ताकि संवैधानिक प्रक्रिया पूरी हो जाए।

दूसरा पहलू हांगकांग कन्वेंशन को रेक्टिफाई करना था। हमारे लिए हांगकांग कन्वेंशन को रेक्टिफाई करने की आवश्यकता इसलिए थी, ऐसे तो हांगकांग कन्वेंशन के अनुसार हमारा शिपयार्ड तो है ही, लेकिन आवश्यकता इसलिए थी कि आज दुनिया में 70 लाख ग्रास टनेज शिप रिसाइक्लिंग इंडिया में होता है। बांग्लादेश में 68 लाख, पाकिस्तान में 37 लाख और चीन में 34 लाख ग्रास टनेज शिप रिसाइक्लिंग होता है। हांगकांग कन्वेंशन को बांग्लादेश गवर्नमेंट ने मान लिया है। हमने उसको रेक्टिफाई कर दिया है, लेकिन ऑलरेडी हमारा शिपयार्ड उसी के अनुरूप है। इससे दुनिया हमारे यहां ज्यादा शिप रिसाईक्लिंग के लिए भेजेंगे। हमारे मन में, सदन के मन में यह बात क्लीयर होनी चाहिए कि यदि ज्यादा शिप आएंगे तो हमारे यहां वेल्थ क्रिएट होगी, डम्पिंग स्टेशन नहीं होगा, उसमें हर चीज का उपयोग होगा। इस दृष्टि से इसका महत्व है इसलिए हमने हांगकांग कन्वेंशन रेक्टिफाई किया है, जैसे आपने बताया था। एक सदस्य ने कहा था कि यदि आप हांगकांग कन्वेंशन रेक्टिफाई करेंगे तो देश को नुकसान हो जाएगा। इससे हमें ज्यादा फायदा होगा। रेक्टिफाई करने से इंडिया में ज्यादा से ज्यादा शिप आएंगे और उससे हमारे देश की इकोनॉमी में सुधार होगा। हमारे देश के रिक्वायरमेंट का 10 परसेंट टिन वहां से मिलता है। यह हमारे लिए बहुत महत्वपूर्ण है। इसके अलावा, सभी माननीय सदस्यों ने अपने सुझाव रखे हैं। ... (व्यवधान) सभी सदस्यों ने विस्तार से अपने सुझाव दिए हैं। उनके सुझावों को मैंने ध्यान से सुना है और कई सुझाव ऐसे भी हैं, जिनको हम नियम बनाते समय इनकारपोरेट कर लेंगे। सब लोगों ने सहयोग किया है, इसके लिए मैं सभी के प्रति आभारी हूं। मैं अपेक्षा करता हूं कि जैसे आप सब लोगों ने विधेयक पर एक हेल्दी डिसकशन किया है, वैसे ही सर्वानुमति से इस विधेयक को पास करें और देश के विकास में सहयोगी हों।

[अनुवाद]

श्री हैबी ईडन : महोदय, मुझे एक छोटा सा स्पष्टीकरण माँगना है। अभी पांच या छह दिन पहले ही भारत ने हांगकांग कन्वेंशन में हिस्सा लिया था और दो साल बाद ही यह अस्तित्व में आएगा।

मैं जानना चाहता हूं कि क्या यह विधेयक तब तक वैध होगा क्योंकि हांगकांग कन्वेंशन स्वयं तभी वैध हो रहा है जब भारत 15वें देश के रूप में इसमें शामिल हो जाएगा। हांगकांग कन्वेंशन में उल्लिखित टन भार और अन्य विशिष्टताओं को पूरा करने के दो साल बाद ही यह मान्य होगा। क्या इस विधेयक की वैधता का कोई स्रोत होगा?

आपने, जो प्रमाणपत्र जारी किया गया है उसके बारे में बताया है। चीन या जापान जैसे अधिकांश देश इन जहाजों को अपने देश में पंजीकृत नहीं कराते हैं। इसके बजाय वे पनामा आदि जैसे छोटे देशों में पंजीकृत हैं। मैं माननीय मंत्री से केवल यह जानना चाहता हूं कि क्या हमारे देश में यह जांचने के लिए कोई निगरानी प्रणाली स्थापित की जाएगी कि क्या अन्य देशों के कोई खतरनाक रसायन और जहरीले कचरे हमारे देश में आते हैं?

[हिन्दी]

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

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

माननीय अध्यक्ष: मैंने इजाजत दे दी है।

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

श्री अधीर रंजन चौधरी : आप छोटे नहीं हैं।

डॉ. निशिकांत दुबे: स्पीकर सर, एक डेफिनिशन जो मेजर पोर्ट और माइनर पोर्ट की है, यह बड़ा सीरियस मामला है। मेजर पोर्ट्स गवर्नमेंट ऑफ इंडिया कंट्रोल करती है और माइनर पोर्ट्स के लाइसेंसेज मोर ऑर लेस स्टेट गवर्नमेंट्स देती हैं। कई जगहों पर ऐसा देखा गया है कि मेजर पोर्ट कम काम कर रहे हैं और माइनर पोर्ट ज्यादा काम कर रहे हैं, जैसे हल्दिया पोर्ट और कोलकाता पोर्ट को आप देखें। डोमेस्टिक टैरिफ यूनिट, चूंकि यह रीसाइकलिंग का काम बढ़ने वाला है,

एसईजेड और एक्सपोर्ट ओरिएंटेड यूनिट, ये तीन चीजें हैं। अलग-अलग विभाग इनके लिए अलग-अलग लाइसेंसेज देते हैं। इन सभी के कोऑर्डिनेशन के लिए - मेजर पोर्ट, माइनर पोर्ट, डीटीए, एक्सपोर्ट ओरिएंटेड यूनिट और एसईजेड के जो अलग-अलग लाइसेंसेज मिलते हैं, उनको आप किस तरह से कंट्रोल कर पाएंगे, यह यदि आप बताएंगे तो मुझे लगता है कि अच्छा होगा।

[अनुवाद]

श्री एन.के. प्रेमचंद्रन: महोदय, आपकी अनुपस्थिति में मैंने व्यवस्था का एक बहुत गंभीर प्रश्न उठाया है, वह यह है कि विधेयक को एक वित्तीय ज्ञापन के साथ प्रमाणित किया जाना चाहिए।

इस विधेयक का खंड 39(1) बहुत स्पष्ट रूप से कहता है कि अगर कुछ भी होता है, तो सरकार को मुआवजा देना होगा। दुर्भाग्य से, विधेयक के वित्तीय ज्ञापन में कहा गया है कि इसका कोई वित्तीय निहितार्थ नहीं है, इसलिए किसी वित्तीय ज्ञापन की आवश्यकता नहीं है।

महोदय, लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम 69 में विशेष रूप से उल्लेख किया गया है:

"(1) जिस विधेयक में व्यय अंतर्ग्रस्त हो, उसके साथ एक वित्तीय ज्ञापन होगा जिसमें व्यय अंतर्ग्रस्त होने वाले खंडों की ओर विशेषतया ध्यान दिलाया जाएगा और उसमें

उस आवर्तक तथा अनावर्तक व्यय का भी प्राक्कलन दिया जाएगा जो विधेयक के विधि के रूप में पारित होने की अवस्था में अंतर्ग्रस्त हो।

(2) विधेयकों के जिन खंडों या उपबंधों में भारत की संचित निधि में से व्यय अंतर्ग्रस्त हो , वे मोटे टाइप या तिरछे अक्षरों में छापे जाएंगे संबंधित विधेयक में खंड या प्रावधान मोटे प्रकार में या इटैलिक में मुद्रित किए जाएंगे: (परंतु जहां किसी विधेयक में कोई खंड , जिसमें व्यय अंतर्ग्रस्त हो, अनजाने में मोटे टाइप या तिरछे अक्षरों में न छापा जाए, विधेयक के प्रभारी सदस्य द्वारा अध्यक्ष की अनुमति से ऐसे खंडों को सभा की जानकारी में लाया जाएगा ।)"

दुर्भाग्य से उस मामले को सदन के संज्ञान में नहीं लाया गया।

यहां, यह बहुत विशिष्ट है, यदि आप विधेयक के खंड 39 पर जाएं जो वित्तीय प्रतिबद्धता और वित्तीय भागीदारी से संबंधित है, में यह कहा गया है कि जहां कोई पोत युक्तियुक्त कारण के बिना निरीक्षण या अन्वेषण के परिणामस्वरूप असम्यक निरुद्ध या विलंबित किया जाता है तब ऐसा पोत उसके द्वारा वहन की गई किसी हानि या नुकसानी के लिए प्रतिकर का हकदार होगा।

सायं 6.00 बजे

इसलिए, यदि इसे निरुद्ध या असम्यक विलंबित किया जाता है, तो निश्चित रूप से सरकार प्रतिकर देने के लिए बाध्य है। वे प्रतिकर कहां से देंगे? आप कृपया वित्तीय ज्ञापन देख सकते हैं जिसमें कहा गया है कि प्रस्तावित विधेयक के प्रावधानों में भारत की संचित निधि से आवर्तक या अनावर्तक, कोई भी व्यय शामिल नहीं है। यदि किसी फंड की आवश्यकता नहीं है, तो कानून बनने पर धारा 39 कैसे लागू होगी? यही व्यवस्था का प्रश्न है जिसे मैं उठाना चाहूंगा। चर्चा के दौरान भी मैंने ये बात कही थी। दुर्भाग्य से, मंत्री जी ने सभा को यह स्पष्ट नहीं किया कि ऐसा क्यों नहीं है। यही वह मुद्दा है जिसे मैं उठाना चाहूंगा। … (*व्यवधान*)

[हिन्दी]

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

अनेक माननीय सदस्य : जी हाँ।

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

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : श्री शिशिर कुमार अधिकारी।

[अनुवाद]

श्री शिशिर कुमार अधिकारी (कांथी): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से एक अपील करना चाहता हूं क्योंकि गांधी जी के जन्म का 150वां वर्ष हर जगह मनाया जा रहा है। इस अवसर पर मैं 25 लाख तक की आबादी वाली छोटी ग्राम पंचायतों को आयकर से छूट देने का अनुरोध करता हूं। ग्राम स्वराज और सहयोग गांधीजी के दो प्रमुख आदर्श वाक्य थे। सरकार को यह देखना चाहिए कि ग्राम पंचायतों और सहकारी समितियों के लिए आवश्यक आयकर छूट हो। [हिन्दी] मैं इनकम टैक्स के बारे में बोल रहा हूं। [अनुवाद] छोटी सहकारी और छोटी ग्राम पंचायतें आयकर से सबसे ज्यादा पीड़ित हैं। ...(*व्यवधान*) [हिन्दी] चर्चा जरूर होगी, लेकिन मैं अपील कर रहा हूं कि स्मॉल कोओपरेटिव्स, स्मॉल ग्राम पंचायतों को एग्जम्पशन दिया जाए।

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

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

सायं 6.01 बजे

पोत पुनर्चक्रण विधेयक, 2019 - जारी

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

प्रो. सौगत राय (दमदम): महोदय, मुझे एक छोटा सा स्पष्टीकरण पूछना है। मंत्रीजी एक युवा मंत्री हैं और शायद, पहली बार, वह किसी विधेयक का संचालन कर रहे हैं, जिसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं।

अगर मैं पूरा विधेयक पढ़ता हूं तो ऐसा लगता है कि सारी शक्ति एक अथॉरिटी को दे दी गई है। ऐसा कहा गया है कि केंद्र सरकार, अधिसूचना द्वारा, भारत सरकार के अधिकारी को, जो संयुक्त सचिव के पद से नीचे का न हो, राष्ट्रीय प्राधिकरण के रूप में नामित करेगी। इसका मतलब है कि कुल अधिकार संयुक्त सचिव स्तर के एक अधिकारी, एक आई.ए.एस. अधिकारी में निहित होंगे।

अब, जहाज तोड़ना एक ऐसा उद्योग है जहां सबसे अधिक भागीदारी श्रमिकों की होती है, जो हर खतरनाक चीज से निपटते हैं। मैं मंत्री को प्रस्ताव देता हूं, शायद वह सहमत हो जाएं, कि एक ही आई.ए.एस. अधिकारी को सभी शक्तियां देने के बजाय, आपके पास तीन सदस्यीय प्राधिकरण हो सकता है, जैसा कि

हमारे पास बंदरगाहों में है। वहां आपके पास एक श्रमिक प्रतिनिधि भी है और एक जहाज तोड़ने वालों का प्रतिनिधि भी है। यह विधेयक श्रमिक हितैषी नहीं है। [हिन्दी] जो जहाज तोड़ने, रीसाइकल करने के लिए काम करते हैं, आपने उनकी चिंता नहीं की है । पोर्ट ट्रस्ट के लॉ में, वहां लेबर रिप्रजेंटेटिव रहता है, डॉक लेबर बोर्ड में लेबर रिप्रजेंटेटिव रहता है। आप यहां पर क्यों एक अथॉरिटी को पूरा पावर देंगे, जहां पर लेबर का कोई रिप्रजेंटेटिव नहीं है । यह नहीं होना चाहिए । मैं मंत्री जी से अपील करूंगा कि आप इसके बारे में सोचिए।

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि महताब (कटक) : मैं प्रो. सौगत राय से पूरी तरह सहमत हूं। लेकिन अंततः राष्ट्रीय प्राधिकरण इस पर गौर करेगा।

यहाँ मेरा प्रश्न यह है। मौजूदा पोत स्वामियों को अधिनियम के शुरू होने के पांच साल के भीतर प्रमाण पत्र के लिए आवेदन करना होगा। [हिन्दी] आप पांच साल मोहल्लत दे रहे हैं, क्या इसको कम करेंगे? [अनुवाद] यह मेरा सीमित प्रश्न है...(व्यवधान)

[हिन्दी]

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

पोत परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनसुख एल. मांडविया): माननीय अध्यक्ष जी, हैबी ईडन जी ने इस विधेयक में सबसे ज्यादा चिंता जताई है । मैं आपको आश्वस्त करना चाहता हूं और आपको कन्विन्स कराना चाहता हूं कि शिप रीसाइक्लिंग में हांगकांग कन्वेन्शन को रेक्टिफाई करने के लिए हांगकांग कन्वेन्शन ने तीन रूल्स बनाए हैं - एक, 15 देश होने चाहिए, आज इंडिया एड हो गया तो 15 देश हो गए । दूसरा, कुल रीसाइक्लिंग होता है, उसमें 40 प्रतिशत शेयर जिसका है, वे लोग उसमें उसको रेक्टिफाई कर देना चाहिए । तीसरा, लास्ट टेन इयर्स में रीसाइक्लिंग हुआ हो, उसमें से तीन परसेन्ट, जिसने रेक्टिफाई किया है, वह कंट्री का होना चाहिए । ये तीन हो जाने के बाद उसका इम्प्लिमेन्टेशन होगा । जब से इम्प्लिमेन्टेशन शुरू होगा, उसके दो साल में हमें उसकी जरूरत को फुलफिल करना होगी और इसलिए अभी हम यहां से रेक्टिफाई कर दे रहे हैं । हम यहां से विधेयक पास कर रहे हैं । विधेयक पास करने के बाद भी कब लागू करना है, क्योंकि अभी हांगकांग कन्वेन्शन जब होना है, वह तब होगा, लेकिन हम ने तो कर दिया है । हमारे सभी शिपयार्ड्स हांगकांग कन्वेन्शन के अनुसार ही हैं । हम क्लॉजवाइज उसका इम्प्लिमेन्टेशन धीरे-धीरे शुरू करेंगे और हमारी इंडस्ट्रीज आगे बढ़ती जाएंगी,

चिंता करने का कोई विषय नहीं है। हम उसमें सावधानी से आगे बढ़ रहे हैं। जैसा कि आरसेप में हुआ, ऐसा कोई इंटरनेशनल कन्वेन्शन होता है, अगर वह हमारे देश के हित में होता है तो हम उसे मान लेते हैं और अगर वह हमारे देश के हित में नहीं होता है, मोदी जी ने कहा कि हम आरसेप नहीं मानेंगे। इस तरह से यह हमारे देश के हित में है, इसलिए हम ने मान लिया है। कोई इंटरनेशनल कन्वेन्शन हम से ऐसा करवा ले, मोदी गवर्नमेन्ट में नहीं होता है।

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

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

श्री मनसुख एल. मांडविया: हां, मैं वही बोल रहा हूं। [अनुवाद] क्योंकि शिपिंग एक ऐसा विषय है जो समवर्ती सूची के अंतर्गत आता है।[हिन्दी] माइनर पोर्ट्स स्टेट गवर्नमेन्ट के सब्जेक्ट में हैं। 12 मेजर पोर्ट्स हैं, वे हमारे सब्जेक्ट में हैं, लेकिन स्टेट गवर्नमेन्ट माइनर पोटर्स को डेवलप करना चाहती है, तो हम 'सागरमाला' योजना के अंतर्गत, सागरमाला डेवलपमेंट कंपनी के माध्यम से उसमें स्टेक लेते हैं, उसको सपोर्ट करते हैं, उसको वायेबल बनाते हैं। यह जिम्मेवारी केन्द्र सरकार ने ली है। इसलिए मेजर पोर्ट्स का डेवलपमेंट भारत सरकार करती है। माइनर पोर्ट में दो प्रकार के पोर्ट्स होते हैं। एक पोर्ट को स्टेट गवर्नमेंट डेवलप करती है और दूसरे प्रकार के पोर्ट्स को स्टेट गवर्नमेंट पीपीपी मोड में किसी कम्पनी को डेवलप करने के लिए दे देती है। इस दृष्टि से उनका संचालन होता है।

श्री प्रेमचन्द्रन जी ने बहुत ही क्लोजवाइज विषय रखा, लेकिन हमें यह पहले से ही मालूम था, इसलिए हमने पहले लीगल ओपिनियन लिया था। एक्सीडेंटल केस में ही ऐसी स्थिति आएगी। जब ऐसी

स्थिति आएगी, तब देश में यही होता है कि कंटिजेंसी फण्ड से हम कम्पेंसेशन को फुलफिल कर देते हैं। उसमें और कोई चिन्ता का विषय नहीं है।

श्री सौगत राय साहब ... (व्यवधान) दादा ने ... (व्यवधान) जो मुझे ज्यादा प्रेम करते हैं। जब मैंने अधीर रंजन जी के प्रश्नों का रिप्लाई दिया, शायद उस समय आप मौजूद थे या नहीं थे, [अनुवाद] मुझे नहीं पता। [हिन्दी] दो अथॉरिटीज हैं। जो लोकल अथॉरिटी है, उसे स्टेट गवर्नमेंट बनाएगी और वह स्टेट गवर्नमेंट के अंदर होगी। नेशनल अथॉरिटी केवल सुपरविजन का काम करेगी, वह कोई पावर नहीं लेना चाहती है। कोई भी पावर नेशनल अथॉरिटी नहीं लेगी। जो स्टेट गवर्नमेंट बनाएगी, उसी लोकल अथॉरिटी के पास सभी पावर्स रहेंगे। इसलिए उसमें भी कोई चिन्ता की बात नहीं है। ... (व्यवधान) उसमें लेबर रेप्रजेंटेटिव की आवश्यकता नहीं है। आपने दूसरी बात कही कि आप नेशनल अथॉरिटी में जॉइंट सेक्रेट्री से ऊपर का ऑफिसर रख रहे हैं, क्योंकि टेक्निकल लोग उनके नीचे होंगे। लेकिन केवल उसको सुपरविजन ही करना है, तो वह टेक्निकल व्यक्ति हो, इसकी आवश्यकता नहीं है, इसलिए यह प्रावधान रखा गया है।

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

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

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

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

माननीय अध्यक्ष : अब सभा विधेयक पर खंडवार विचार करेगी ।

खण्ड 2 परिभाषाएं

[हिन्दी]

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

प्रो. सौगत राय (दमदम) : मैं डिवीज़न नहीं मागूँगा, ऐसे ही प्रस्तुत करूँगा ।

[अनुवाद]

महोदय, मेरे संशोधन पुनर्चक्रण सुविधा और सर्वेक्षक की योग्यता से संबंधित हैं।

मैं प्रस्ताव करता हूँ:

पृष्ठ 3, पंक्ति 19,--

" या पर्यावरण" *के पश्चात्*

"या सामुद्रिक जीवन, पारिस्थितिकी और सामुद्रिक पर्यावरण का निवासी" *अंत:स्थापित करें।* (2)

पृष्ठ 3, पंक्ति 35,--

“भंडारण इकाई” के पश्चात्

“ विशाल नौकाएं जिनका प्रयोग माल के परिवहन के लिए किया जाता है”*अंत:स्थापित करें।* (3)

पृष्ठ 4, पंक्ति 7,

"धारण करता है" *के पश्चात्*

"जिसके पास इंजीनियरी में स्नातक डिग्री अथवा पोत परिवहन प्रौद्योगिकी में स्नातक डिग्री है। " *अंत:स्थापित करें।* (4)

पृष्ठ 4, पंक्ति 29,--

"अन्य व्यक्ति" *के पश्चात्*

"जिसके पास किसी प्रतिष्ठित संस्थान से पोत परिवहन प्रौद्योगिकी में निष्णात डिग्री है " *अंत:स्थापित करें* । (5)

पृष्ठ 4, पंक्ति 38,--

"अभिप्रेत है " *के पश्चात्*

"जिसके पास पोत परिवहन में डिप्लोमा या इंजीनियरी में डिप्लोमा है" *अंत:स्थापित करें।* (6)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : अब मैं प्रो. सौगत राय द्वारा खंड 2 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 2 से 6 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

<u>संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।</u>

माननीय अध्यक्ष: श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन संख्या 47 से 49 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

श्री एन.के. प्रेमचंद्रन (कोल्लम): महोदय, चूंकि मंत्री ने अपना पहला विधेयक पेश कर दिया है, इसलिए मैं संशोधन प्रस्तुत नहीं कर रहा हूं।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

"कि खंड 2 विधेयक का अंग बने।"

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

<u>खंड 2 विधेयक में जोड़ दिया गया।</u>

खण्ड 3 **राष्ट्रीय प्राधिकारी का पदाभिधान**

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 7 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

प्रो. सौगत राय : सर, मैं संशोधन संख्या 7 प्रस्तुत नहीं कर रहा हूं।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

"कि खंड 3 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 3 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खण्ड 4 **सक्षम प्राधिकारी का पदाभिधान**

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 8 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

प्रो. सौगत राय: सर, मैं खंड 4 के संशोधन संख्या 8 को प्रस्तुत नहीं कर रहा हूँ।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 4 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 4 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खण्ड 5 इस अध्याय के उपबंधों का लागू न होना

माननीय अध्यक्ष : श्री अधीर रंजन चौधरी, क्या आप संशोधन संख्या 50 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): अध्यक्ष जी, मंत्री जी से निवेदन है कि शिप रिसाइक्लिंग इंडस्ट्री है, इसमें बांग्लादेश से लेकर हर जगह चाइल्ड लेबर का काफी इस्तेमाल किया जाता है। [अनुवाद]हमारे यहां चाइल्ड लेबर का इस्तेमाल न हो, इसका आपको ध्यान रखना पड़ेगा। [अनुवाद] मैं खंड 5 के संशोधन संख्या 50 को प्रस्तुत नहीं कर रहा हूँ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 5 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 5 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खण्ड 6 परिसंकटमय सामग्री पर नियंत्रण

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 9 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

प्रो. सौगत राय: सर, मैं संशोधन संख्या (संख्या) 9 को खंड 6 में नहीं ला रहा हूँ।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 6 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 6 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खण्ड 7 सर्वेक्षण

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 10 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

प्रो. सौगत राय: सर, मैं खंड 7 के संशोधन संख्या 10 को प्रस्तुत नहीं कर रहा हूँ।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 7 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 7 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खण्ड 8 परिसंकटमय सामग्री की सूची पर प्रमाणपत्र

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 11 से 13 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

प्रो. सौगत राय: सर, मैं खंड 8 के संशोधन संख्या 11-13 को प्रस्तुत नहीं कर रहा हूँ।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 8 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 8 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खण्ड 9 प्रमाणपत्र की विधिमान्यता

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 14 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

प्रो. सौगत राय: सर, मैं खंड 9 के संशोधन संख्या 14 को प्रस्तुत नहीं कर रहा हूँ।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 9 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 9 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खण्ड 10 प्रमाणपत्र का निलंबन या रद्दकरण

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 15 और 16 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

प्रो. सौगत राय: मैं प्रस्ताव करता हूँ:

पृष्ठ 7, पंक्ति 33,--

" अंतरण" *के पश्चात*

"अथवा किसी विदेशी को निपटान" *अंत:स्थापित करें।* (15)

पृष्ठ 8, पंक्ति 4,--

"स्वामी" *के पश्चात्*

"अथवा स्वामी के प्रतिनिधि" *अंत:स्थापित करें।* (16)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : अब मैं प्रो. सौगत राय द्वारा खंड 10 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 15 और 16 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष : श्री अधीर रंजन चौधरी, क्या आप संशोधन संख्या 51 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

श्री अधीर रंजन चौधरी : महोदय, शिप ब्रेकिंग इंडस्ट्री में टर्न ओवर क्या होता है और रेवेन्यू क्या मिलता है? [अनुवाद] मैं खंड 10 के संशोधन संख्या 51 को प्रस्तुत नहीं कर रहा हूँ।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 10 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 10 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 11 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड 12 पोत पुनर्चक्रण सुविधा प्रबंध योजना और पोत पुनर्चक्रण सुविधा के प्राधिकार के लिए प्रक्रिया

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 17 से 23 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

प्रो. सौगत राय : मैं खंड 12 के संशोधन संख्या 17-23 को प्रस्तुत नहीं कर रहा हूँ।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 12 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 12 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड 13 प्राधिकार का निलंबन या रद्दकरण

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 24 से 26 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

प्रो. सौगत राय (दमदम): मैं खंड 13 के संशोधन संख्या 24-26 को प्रस्तुत नहीं कर रहा हूँ।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 13 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 13 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 14 और 15 विधेयक में जोड़ दिए गए।

[अनुवाद]

खण्ड 16 पुनर्चक्रण के लिए तैयार प्रमाणपत्र

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 27 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

प्रो. सौगत राय : मैं खंड 16 के संशोधन संख्या 27 को प्रस्तुत नहीं कर रहा हूँ।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : श्री अधीर रंजन चौधरी, क्या आप संशोधन संख्या 52 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

श्री अधीर रंजन चौधरी: मैं खंड 16 के संशोधन संख्या 52 को प्रस्तुत नहीं कर रहा हूँ।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 16 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 16 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड 17 पोत पुनर्चक्रण योजना

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 28 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

प्रो. सौगत राय : मैं खंड 17 में संशोधन संख्या 28 को प्रस्तुत नहीं कर रहा हूँ।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 17 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 17 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 18 से 38

[हिन्दी]

प्रो. सौगत राय : सर, शायद आप तंग हो रहे हैं कि आपको इतनी बार बोलना पड़ रहा है, लेकिन मैं सभी सदस्यों को कहना चाहता हूं कि लोकतंत्र की परीक्षा हम सभी को देनी है । एक-एक अमेंडमेंट इम्पोर्टेंट है । [अनुवाद] प्रत्येक खंड महत्वपूर्ण है। प्रत्येक संशोधन महत्वपूर्ण है और उस पर विचार किया जाना चाहिए। इसीलिए, मैंने यह अभ्यास किया है। [हिन्दी] और कुछ नहीं है, लोकतंत्र का इम्तिहान हो, परीक्षा हो, यही बात है ।

माननीय अध्यक्ष : आप जैसे माननीय सदस्य से ही नये माननीय सदस्यों को सीखने को मिलता है। अब आप कोई संशोधन मूव नहीं कर रहे हैं।

प्रश्न यह है :

"कि खंड 18 से 38 विधेयक का अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 18 से 38 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खण्ड 39 प्रतिकर

माननीय अध्यक्ष : अधीर रंजन जी, क्या आप संशोधन संख्या 53 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

श्री अधीर रंजन चौधरी: महोदय, मैं प्रस्तुत नहीं कर रहा हूँ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 39 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 39 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 40 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड 41 **अधिनियम का किसी अन्य विधि के अल्पीकरण में नहीं होना**

माननीय अध्यक्ष : सौगत राय जी। दादा, मैंने व्यवस्था दे दी है कि आप अपने संशोधन मूव नहीं कर रहे हैं।

प्रो. सौगत राय : सर, क्या आप ऐसा चाहते हैं? अगर आप कहते हैं तो मैं मान लूंगा।

माननीय अध्यक्ष : मैं ऐसा नहीं चाहता हूं। आप जैसा चाहेंगे, वही हम करेंगे।

[अनुवाद]

प्रो. सौगत राय: मैं संशोधन संख्या 45 तक अपना कोई भी संशोधन प्रस्तुत नहीं कर रहा हूं। [हिन्दी] लेकिन मैं अमेंडमेंट नंबर 46 को मूव करूंगा।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 41 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 41 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 42 से 44 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खण्ड 45 **सद्भावपूर्वक की गई कार्रवाई के लिए संरक्षण**

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 46 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

प्रो. सौगत राय: मैं संशोधन संख्या 46 प्रस्तुत कर रहा हूं।

मैं प्रस्ताव करता हूँ:

"पृष्ठ 19, *पंक्ति 8 से 12 के स्थान पर,-*

निम्नलिखित प्रतिस्थापित करें –

"45. यदि निहित हित या मिथ्या सूचना के आधार पर किए गए किसी कृत्य के लिए केन्द्रीय सरकार या राज्य सरकार का राष्ट्रीय प्राधिकरण या सक्षम प्राधिकारी द्वारा केन्द्रीय सरकार अथवा राज्य सरकार अथवा राष्ट्रीय प्राधिकरण अथवा सक्षम प्राधिकारी अथवा केन्द्रीय सरकार द्वारा नामित किसी अधिकारी के विरुद्ध कोई शिकायत है तो कथित पक्ष के पास संबंधित उच्च न्यायालय या उच्चतम न्यायालय में जाने का अधिकार होगा।" प्रतिस्थापित करें।

(46)

यह केवल प्राकृतिक न्याय के लिए है। [हिन्दी] क्योंकि इसमें बहुत हेराफेरी होती है। शिप बिल्डिंग और शिप ब्रेकिंग हेराफेरी की इंडस्ट्री है, हेजार्डस है। पूनम जी तो जानती हैं, क्योंकि जामनगर में भी ऐसा होता है। ... (व्यवधान) दिल्ली के लोग नहीं जानते हैं, लेकिन हमारे कोलकाता में पोर्ट है, इसलिए हम लोग जानते हैं कि वहां क्या होता है?

माननीय अध्यक्ष : अब मैं प्रो. सौगत राय द्वारा खंड 45 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 46 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 45 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 45 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 46 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड 1 संक्षिप्त नाम, प्रारंभ और लागू होना

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन संख्या 1 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

[अनुवाद]

प्रो. सौगत रे: महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ:

"पृष्ठ 3, *पंक्ति 1 के पश्चात, निम्नलिखित* अंत: स्थापित करें ,-

"(गक) किसी भारतीय अथवा अनिवासी भारतीय अथवा भारत में कार्यालय रखने वाली किसी कंपनी, जो कहीं भी रजिस्ट्रीकृत है, द्वारा स्वामित्व वाला कोई विद्यमान पोत;" खण्ड 1 (1)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : अब मैं प्रो. सौगत राय द्वारा खंड 1 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 1 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 1 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 1 विधेयक में जोड़ दिया गया।

अधिनियमन सूत्र, उद्देशिका और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी प्रस्ताव करें कि विधेयक को पारित किया जाए।

[अनुवाद]

श्री मनसुख एल. मंडाविया: मैं प्रस्ताव करता हूँ:

"कि यह विधेयक पारित किया जाए।"

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर)) : महोदय, नियम 193 कब लिया जाएगा? आज नियम 193 लिस्टेड था।... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री शिशिर कुमार अधिकारी (कांथी): महोदय, इस वर्ष महात्मा गांधी की 150वीं वर्षगांठ है जिसे हमने पूरे देश में मनाया है। ग्राम स्वराज के लिए सरकार को ग्राम पंचायतों और सहकारी समितियों को आयकर से छूट देनी चाहिए। अधिकांश कार्य ग्राम स्तर एवं ग्राम सभा स्तर पर किये जाते हैं। गरीब किसानों, मछुआरों और आम लोगों को बचाने के लिए, महात्मा गांधी जी के सम्मान में इस वर्ष छोटे आकार की ग्राम पंचायतों और सहकारी समितियों को आयकर से छूट दी जानी चाहिए।

[हिन्दी]

श्री अधीर रंजन चौधरी : मेघवाल जी, नियम 193 कब लिया जाएगा? क्या नियम 193 कल लिया जाएगा? आज नियम 193 लिस्टेड था।... (व्यवधान)

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल) : हम तो यह चाहते हैं, लेकिन अभी शून्य काल आ गया है।... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) : कल के लिए बताया गया है।

श्री अर्जुन राम मेघवाल : फिर ठीक है।

माननीय अध्यक्ष : मैंने इस विषय पर कोई व्यवस्था नहीं दी है।

श्री अर्जुन राम मेघवाल : सुरेश जी ने कहा है कि कल लिया जाएगा।

श्री अधीर रंजन चौधरी : ठीक है।... (व्यवधान)

श्री सुनील कुमार पिंटू (सीतामढ़ी) : माननीय अध्यक्ष जी, मुझे आपने शून्य काल में बोलने का अवसर प्रदान किया है, उसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। महोदय, मैं मां जगत जननी सीता (सीतामढ़ी) के प्रकट स्थली से आता हूं। मैं वहां की जनता की आवाज बनकर आपके सामने एक निवेदन

रखना चाहता हूं, क्योंकि आप हमारे संरक्षक हैं। मैं चाहूंगा कि आप सरकार को मेरी इस बात पर एक उचित निर्देश देने का कष्ट करें। महोदय, नेपाल सीमा से सटे उत्तर बिहार के सीतामढ़ी, शिवहर, मधुबनी, दरभंगा और मोतिहारी जैसे जिलों से देश के उत्तरी-पश्चिमी भागों में जितनी भी ट्रेनें चलाई जा रही हैं, उसके मूल में उक्त इलाकों के बेशुमार रेल यात्रियों को कवर करना और आए दिन दिल्ली सहित पंजाब और हरियाणा जैसे राज्यों के लिए रोजी-रोटी की यात्रा पर जाने वाले लोगों को सुविधा मुहैया कराई जाती है।

महोदय, जयनगर, दरभंगा से चलकर समस्तीपुर, मुजफ्फरनगर होते हुए नरकटियागंज जाने वाली ट्रेनों का मार्ग अगर जयनगर, दरभंगा, सीतामढ़ी, रक्सौल, नरकटियागंज वाया सिकटा कर दिया जाए, तो यह देशहित और जनहित में होगा । यह देशहित में होगा, क्योंकि नरकटियागंज, सुगौली, रक्सौल होकर जाने में 89 किलोमीटर की दूरी तय करनी पड़ती है । दरभंगा, सीतामढ़ी, रक्सौल और सिकटा होकर जाने में मात्र 41 किलोमीटर की दूरी तय करनी पड़ती है । अगर ट्रेनों को इस रूट से डायवर्ट कर दिया जाए, तो ट्रेनों के समय की भी बचत होगी, रेलवे को ईंधन की भी बचत होगी और यह जनोपयोगी सेवा होगी।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से सरकार से यह निवेदन है और आपसे भी यह आग्रह है कि सीतामढ़ी नेपाल का बार्डर होने के कारण देश-विदेश से जितने भी टूरिस्ट आते हैं, वे सीतामढ़ी में मां सीता की प्रकट स्थली के दर्शन के बाद जनकपुर धाम, नेपाल जाते हैं। उनको सुविधा मुहैया कराने के लिए आप अपने स्तर से रेल मंत्रालय को निर्देश देने का कष्ट करें कि दरभंगा, सीतामढ़ी, रक्सौल, सिकटा और नरकटियागंज होकर रेलमार्ग पर अधिक से अधिक सुपरफास्ट ट्रेनों को चलाया जाए। महोदय, नार्थ-ईस्ट से चलने वाली ट्रेनें और राजधानी जो दिल्ली के लिए आती है, अगर उसको दूसरे रूट से चलाया जाएगा, तो कम से कम राजधानी को तीन घंटे समय की भी बचत होगी और यह जनोपयोगी भी होगा । मेरा आपसे यह अनुरोध है कि उस रूट से ट्रेनों को चलाने हेतु आप अपने स्तर से रेल मंत्रालय को उचित निर्देश देने का कष्ट करें।

डॉ. सत्यपाल सिंह (बागपत): अध्यक्ष महोदय, मेरा संसदीय क्षेत्र बागपत खेलों के क्षेत्र में राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त कर चुका है शूटिंग के क्षेत्र में तो देश के लगभग 50 पर्सेंट खिलाड़ी केवल बागपत

से आते हैं। अभी 15 दिन पहले गोवा में एशियन चैंपियनशिप हुई थी, जिसमें 11 में से 8 मैडल बागपत के लोगों ने जीते हैं। हमारे 43 शूटर्स राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय ख्याति के हैं। ये खिलाड़ी देश का सम्मान बढ़ा रहे हैं। कुश्ती, वॉलीबॉल, तीरंदाजी और शूटिंग में सात अर्जुन अवॉर्डी बागपत के अंदर है। दुर्भाग्य से बागपत के खिलाड़ियों के लिए प्रदेश में खेल का कोई संस्थान नहीं है। बागपत के खिलाड़ी ट्रेनिंग लेने के लिए हरियाणा और पंजाब में जाते हैं। इसलिए मैं आपके माध्यम से भारत सरकार, माननीय खेल मंत्री से निवेदन करता हूँ कि बागपत लोकसभा में अंतर्राष्ट्रीय स्तर का एक राष्ट्रीय खेल संस्थान बनाया जाए। मैं पिछले पांच वर्षों से इसके लिए मांग कर रहा हूँ। मुझे आपका संरक्षण चाहिए।

श्रीमती अनुप्रिया पटेल (मिर्जापुर): अध्यक्ष जी, मैं सदन का ध्यान उत्तर प्रदेश के वाराणसी जनपद में गंगा नदी के किनारे बसे हुए दो प्रमुख घाट हरिशचन्द्र घाट और मणिकर्णिका घाट पर बसे हुए डोम समाज के जीवन की कठिनाइयों की ओर आकृष्ट करना चाहती हूँ। सन् 2011 के अनुसार की जनगणना के अनुसार, उनकी जनसंख्या एक लाख 10,353 है। ऐसी मान्यता है कि वाराणसी में जिस व्यक्ति का अंतिम संस्कार होता है, उसे मोक्ष की प्राप्ति होती है। इसमें सबसे बड़ी भूमिका डोम समाज की होती है, जिन्हें कीपर्स ऑफ द होली फ्लेम कहा जाता है कि पवित्र अग्नि के वे रखवाले हैं। लेकिन दुर्भाग्य है कि मृत्यु को गरिमा प्रदान करने वाले डोम समाज के इन लोगों को आज भी हमारे समाज में अस्पर्श्य और अछूत समझा जाता है। उनके काम को सम्मान की दृष्टि से नहीं देखा जाता है। उन्हें शिक्षा और रोजगार के बेहतर अवसरों से भी वंचित रखा जाता है। डोम समाज की युवा पीढ़ी जो इस काम को नहीं करना चाहती है, उन्हें दूसरे किसी काम के मौके नहीं मिलते हैं। यही काम करने के लिए उन्हें विविश किया जाता है। जिन शवदाह स्थलों पर वे काम करते हैं, वहां बहुत सारी चुनौतियां होती हैं। शवों के जलने से जो धुंआ उत्पन्न होता है, उससे इन लोगों को फेफड़ों के तमाम रोग होते हैं। इस प्रक्रिया में उठने वाली दुर्गंध से बचने के लिए छोटी उम्र में डोम समाज के बच्चों और युवाओं को ड्रग्स और शराब की आदत पड़ जाती है, क्योंकि नशे के कारण उनकी सेंसस नम हो जाते हैं और उस दुर्गंध में वे काम कर पाते हैं। मेरा सरकार से यह आग्रह है कि बनारस के इन दो प्रमुख घाटों पर - हरीशचन्द्र घाट और मणिकर्णिका घाट पर इलैक्ट्रिक क्रेमेटोरियम की व्यवस्था की

जाए, जो पर्यावरण के भी अनुकूल है और सामाजिक परंपरा की जटिल बेड़ियों को तोड़ कर लोगों को आजाद करने में भी सक्षम हैं। इसके साथ ही मेरा सरकार से यह भी आग्रह है कि डोम समाज के लोगों को सरकार की तमाम योजनाओं जैसे - प्रधान मंत्री आवास योजना, आयुष्मान भारत योजना, उज्जवला योजना, सौभाग्य योजना, स्वच्छ भारत योजना आदि सभी योजनाओं से उन्हें लाभान्वित किया जाए।

माननीय अध्यक्ष : श्रीमती सुप्रिया सदानंद सूले को श्रीमती अनुप्रिया पटेल द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री राजेन्द्र धेड्या गावित (पालघर): माननीय अध्यक्ष महोदय, जवाहर नेहरू पोर्ट और महाराष्ट्र राज्य के सहयोग से केन्द्र सरकार से दहानू तालुका में स्थित वाधवान में वाणिज्यिक बंदरगाह का प्रस्ताव दिया है। यह कमीशन होने पर देश का सबसे बड़ा बंदरगाह होने जा रहा है।

यहां सबसे ज्यादा, वहां के जो मछुआरे लोग हैं, यह बंदरगाह होने से यहां कुल पुनर्ग्रहण के साथ गहरे समुद्र में खड़ा किया जाएगा। यह स्पष्ट रूप से ज्वार की दिशा को बदल देगा और पालघर जिले के तटीय बेल्ट के साथ विभिन्न गांवों को प्रभावित करेगा। ज्वार के स्तर में वृद्धि हो सकती है और मानसून के दौरान अतिरिक्त घरों के जलमग्न होने का भी अर्थ होगा और इस क्षेत्र में अराजकता का कारण होगा।

माननीय महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि स्थानीय मछली पकड़ने वाले समुदाय की दलील के अनुसार संभावित रूप से बंदरगाह पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। इसलिए वाधवन में जो बंदरगाह प्रस्तावित है, उसके ऊपर पुनर्विचार किया जाए। वहां के मछुआरों का इस पर काफी विरोध है। उस विरोध को देखते हुए, यह जो बंदरगाह मेरे संसदीय क्षेत्र पालघर में होने जा रहा है, उसको दूसरी जगह पर स्थानांतरित किया जाए।

श्रीमती सुप्रिया सदानंद सुले (बारामती): सर, महाराष्ट्र में एक महीने से आप सब ने देखा कि कैसी राजनीति चल रही थी, लेकिन मैं उस पर बोलने के लिए खड़ी नहीं हुई हूं। जब सारे टीवी चैनल्स पर सारी चर्चाएं चल रही थीं, मुझे एक चीज दिखाई दी। हम जब गाड़ी से निकल रहे थे, आ रहे थे, जा रहे थे, हमारे

साथ कैमरे चलते थे। कैमरे चलने पर कोई दिक्कत नहीं है, लेकिन टू-व्हीलर पर जो कैमरे वाला चलता है, ड्राइवर जो होता है, उसके पास हेलमेट होता है। जो पीछे कैमरामैन चलता है, उसके कैमरे का इतना वजन होता है, जिसके साथ वह चलता है। अगर कोई एक्सीडेंट हो या कुछ भी हो, उसकी जिम्मेदारी कौन लेगा। मेरे ख्याल से हम सब को सोचना चाहिए। ब्रेकिंग न्यूज़ इम्पोर्टेंट है, चैनल्स की जिम्मेदारी है, कम्पीटिशन है, मैं समझ सकती हूँ। सारे रिपोर्टर्स 24 घंटे काम करते हैं और गडकरी जी, जो रोड सेफ्टी विधेयक लाए थे, उसमें सेफ्टी के लिए बहुत प्रधान्य दिया था। हम सब को सोच कर बोलना चाहिए कि जो सारे कैमरामैन हैं, वह आवर्ली बेसिस पर काम करते हैं, मेहनत करते हैं। उनकी सेफ्टी और सिक्योरिटी के बारे में हम सब को भी सोचना चाहिए। ब्रेकिंग न्यूज़ जरूर करिए, कम्पीटिशन का जमाना है, मैं समझ सकती हूँ। हर रिपोर्टर 24 घंटे काम करता है। जो यंग लड़कियाँ हैं, वे हमारे घर पर रात को 12 बजे, 1 बजे और 2 बजे तक खड़ी रहती थीं। न टॉयलेट है, न खाने का ठिकाना है। इस पर हम सब को सोचना चाहिए। उन सब के लिए फैसिलिटीज होनी चाहिए। इनको कुछ सोशल सिक्योरिटी मिले या इंश्योरेंस मिले। हर कैमरामैन और जो फील्ड पर रिपोर्टर होता है, उन पर ओवर टाइम का बर्डन है। उनके बारे में हम सब को कलेक्टिव सुझाव देने चाहिए।

माननीय अध्यक्ष : श्री अब्दुल खालेक को श्रीमती सुप्रिया सदानंद सुले द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री गणेश सिंह (सतना): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से भारत सरकार के श्रम मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ। मेरे लोक सभा क्षेत्र सतना, मध्य प्रदेश के अंतर्गत मैहर में अल्ट्राटेक सीमेंट का कारखाना है, जिसमें लगभग 3 हजार से अधिक मजदूर कार्यरत हैं। इस सीमेंट कम्पनी के मालिक पहले दूसरे थे। अब इसे अल्ट्राटेक कम्पनी ने खरीद लिया है। मजदूर पहले से वहां पर कार्यरत हैं। पहले से ही कम्पनी एक सेवा ट्रस्ट बनाकर उनका पीएफ जमा करती थी, लेकिन नई कम्पनी आने के बाद उनका पीएफ अब ठेकेदारों के माध्यम से जमा कराने का आदेश किया है, जिससे वहां पर मजदूर 15 दिन से लगातार हड़ताल पर हैं। उनमें से कई मजदूरों को सस्पेंड कर दिया गया है। वहां केन्द्र सरकार के बनाए हुए कानून

का पूरी तरह से उल्लंघन हो रहा है। मैं आपके माध्यम से भारत सरकार के श्रम मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराते हुए उनसे माँग करता हूँ कि उस पर हस्तक्षेप करें और मजदूरों को न्याय दिलाएं।

माननीय अध्यक्ष : श्रीमती माला राय।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट मंत्री जी जवाब दे रहे हैं।

श्रम और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): सर, मैंने माननीय सदस्य की बात का आज सुबह संज्ञान लिया था। इस संदर्भ में जो भी उचित कार्रवाई होगी... (व्यवधान) मैं अपनी सीट पर नहीं हूँ, इसलिए माफी चाहता हूं। माननीय सदस्य ने जो बताया है, उसका मैंने संज्ञान लिया है। जल्दी ही आज या कल में इसका निस्तारण करके आपको हम अवगत कराने का काम करेंगे।

[अनुवाद]

श्रीमती माला राय (कोलकाता दक्षिण): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं पिछले चार महीनों से एल.पी.जी. की कीमतों में लगातार वृद्धि के विषय पर बोलना चाहूंगी।

मैं सरकार से पूछना चाहती हूं कि पिछले चार महीनों से लगातार सब्सिडी वाले और गैर-सब्सिडी वाले सिलेंडरों की कीमतों में लगातार बढ़ोतरी का कारण क्या है। विशेष रूप से, कोलकाता में, गैर-सब्सिडी वाले सिलेंडर के लिए, एल.पी.जी. की कीमतों में सितंबर में 15.50 रुपये, अक्टूबर में 15 रुपये, नवंबर में 76 रुपये और दिसंबर में 19.50 रुपये की बढ़ोतरी की गई थी। अन्य चार मेट्रो शहरों में कोलकाता सबसे ज्यादा प्रभावित है। इस मूल्य वृद्धि से आम लोगों के रसोई बजट पर बुरा असर पड़ रहा है।

मैं जानना चाहूंगी कि आम लोगों के हितों की रक्षा के लिए ऐसी मासिक अत्यधिक बढ़ोतरी को रोकने के लिए सरकार ने क्या उपचारात्मक उपाय सोचे हैं और क्या सरकार एल.पी.जी. सहित अन्य पेट्रोलियम उत्पादों में बढ़ोतरी का एक और दौर लाने पर विचार कर रही है।

[हिन्दी]

श्री निहाल चन्द चौहान (गंगानगर): माननीय अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे शून्य काल में अपनी बात रखने के लिए समय दिया, मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगा।

आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं राजस्थान प्रदेश से आता हूं और मैं केन्द्र सरकार का ध्यान राजस्थान प्रदेश की राजस्थानी भाषा की तरफ दिलाना चाहूंगा, जिसे संवैधानिक मान्यता प्रदान कर आठवीं अनुसूची में शामिल किया जाए। माँ, मातृभूमि और मातृभाषा, तीनों का स्थान बहुत ही महत्वपूर्ण है। इसके लिए केन्द्र सरकार ने पहले एक कमेटी भी बनाई थी। उस कमेटी की रिपोर्ट भी आई थी। वर्ष 1986 में जब इसकी मांग उठी थी, उसके बाद राजस्थान विधान सभा ने इसके बारे में वर्ष 2003 में एक प्रस्ताव पारित करके केन्द्र को भेजा कि राजस्थानी भाषा को आठवीं अनुसूची में शामिल किया जाए। 25 अगस्त, 2003 को राजस्थान विधान सभा में यह प्रस्ताव/संकल्प लिया गया।

अध्यक्ष महोदय, राजस्थान प्रदेश सहित दस करोड़ लोग इस राजस्थानी भाषा को बोलते हैं। तत्कालीन गृह मंत्री ने वर्ष 2006 में लोक सभा में यह बयान भी दिया था कि इस भाषा को हम लोग संवैधानिक दर्जा दे रहे हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से निवेदन करना चाहूंगा कि करोड़ों लोगों की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए राजस्थानी भाषा को समान दर्जा देते हुए इसे संवैधानिक मान्यता दी जाए और इसे आठवीं अनुसूची में शामिल किया जाए।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष: श्री विष्णु दत्त शर्मा - उपस्थित नहीं।

श्री सुभाष सरकार - उपस्थित नहीं।

श्री डी. एन. सेंथिलकुमार - उपस्थित नहीं।

[अनुवाद]

डॉ. बीसेट्टी वेंकट सत्यवती (अनाकापल्ले): माननीय अध्यक्ष महोदय, पूरी दुनिया में और भारत में भी कैंसर के मरीज बढ़ रहे हैं। लगभग 20 लाख लोग विभिन्न प्रकार के कैंसर, विशेषकर गले के कैंसर, पेट के कैंसर, स्तन कैंसर और कार्सिनोमा गर्भाशय ग्रीवा से पीड़ित हैं। हर साल लगभग 10 लाख लोग अपनी जान गंवा रहे हैं और 10 लाख नए मामले दर्ज किए जा रहे हैं। मैं माननीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री से विशाखापत्तनम में एक तृतीयक देखभाल कैंसर अस्पताल स्थापित करने का अनुरोध करूंगी ताकि उत्तर आंध्र प्रदेश के सभी तीन जिलों, अर्थात् विशाखापत्तनम, विजयनगरम और श्रीकाकुलम में शीघ्र निदान और सर्वोत्तम कैंसर उपचार सुविधाएं उपलब्ध हो सकें।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष: श्री के. नवसकनी - उपस्थित नहीं।

श्री सोयम बापू राव - उपस्थित नहीं।

डॉ. ढाल सिंह बिसेन - उपस्थित नहीं।

[अनुवाद]

श्री कुरुवा गोरांतला माधव (हिन्दुपुर): माननीय अध्यक्ष, शून्यकाल में मुझे तीन मिनट का समय देने के लिए धन्यवाद। अपने पिछले भाषण में मैंने बोया समुदाय के लिए एस.टी. आरक्षण की मांग की थी। अब मैं मदासी कुरुवा और मदारी कुरुवा समुदायों के लिए एस.सी. आरक्षण की मांग कर रहा हूं। लेकिन इसका असर मौजूदा एस.सी.-एस.टी. समुदायों के हित पर नहीं पड़ना चाहिए। मदासी कुरुवा और मदारी कुरुवा

समुदाय का पेशा भेड़-बकरी पालन है और इन्हें चरवाहा समुदाय के नाम से जाना जाता है। इसे निदेशक, अनुसूचित जाति संस्थान, समाज कल्याण विभाग, आंध्र प्रदेश, हैदराबाद द्वारा दर्ज किया गया था। सबसे दुखद बात यह है कि मदासी कुरुवा और मदारी कुरुवा समुदाय के लोगों को यह नहीं पता कि वे एस.सी. समुदाय के दायरे में आते हैं। मदासी कुरुवा और मदारी कुरुवा जाति के लोगों को आंध्र प्रदेश में आम जनता कुरुवा कहती है। कुरुवा शब्द आंध्र प्रदेश में बी.सी., एस.सी. या एस.टी. की किसी भी सूची में अलग से सूचीबद्ध नहीं है क्योंकि इसका पूर्ण रूप मदासी कुरुवा और मदारी कुरुवा के रूप में पहले से ही उल्लेखित है। भारत को आज़ादी मिले 70 साल हो गए हैं, लेकिन वे अभी भी अनुसूचित जाति प्रमाण पत्र प्राप्त करने के लिए पीड़ित और संघर्ष कर रहे हैं। मैं सभा और सामाजिक न्याय और अधिकारिता समिति से अनुरोध करूंगा कि आंध्र प्रदेश की एस.सी. सूची के क्रम संख्या (एस.एन.) 31 में मदासी कुरुवा और मदारी कुरुवा के पक्ष में 'कुरुवा' शब्द जोड़ा जाए ताकि इन लोगों को एस.सी. जाति प्रमाण पत्र जारी करने में भ्रम और अस्पष्टता से बचा जा सके।

एडवोकेट ए.एम. आरिफ (अलप्पुझा): अध्यक्ष महोदय, मुझे अलप्पुझा के लोगों से संबंधित एक महत्वपूर्ण मुद्दा उठाने का अवसर देने के लिए धन्यवाद।

मैं लगभग 6.3 कि.मी. लंबे अलप्पुझा बाईपास के निर्माण में देरी के लिए केंद्र सरकार से तत्काल हस्तक्षेप का अनुरोध करूंगा, जो कलारकोड से कोमाडी तक विस्तारित होगा। राज्य सरकार ने इसी साल अगस्त में इस बाईपास को जनता के लिए खोलने की योजना बनाई थी। इस बाईपास परियोजना के हिस्से के रूप में, रेलवे अधिकारियों द्वारा दो रेलवे ओवरब्रिज का निर्माण किया जाना आवश्यक था। दुर्भाग्य से, रेलवे अधिकारियों द्वारा आर.ओ.बी. के निर्माण में देरी के कारण, अलप्पुझा बाईपास निर्धारित समय में नहीं खोला जा सका।

राज्य सरकार ने कुथिरापंथी और मालीमुक्कू आर.ओ.बी. के निर्माण के लिए रेलवे को 7.13 करोड़ रुपये आवंटित किए थे। रेलवे सुरक्षा आयोग ने भी इसे अंतिम मंजूरी दे दी थी। बाईपास परियोजना का

लगभग 96 प्रतिशत काम पूरा हो चुका है लेकिन रेल ओवर ब्रिज का काम अभी भी बाकी है। गर्डर लगाने के लिए पी.डब्ल्यू.डी., रेलवे और एन.एच.ए.आई. का संयुक्त निरीक्षण जरूरी है। रेलवे इंजीनियरिंग विंग से अंतिम मंजूरी के बाद गर्डर को ठीक किया जा सकेगा। यह सब करने के लिए रेल यातायात को नियंत्रित करना होगा क्योंकि कुछ ट्रेनों का मार्ग बदलना पड़ेगा।

अलेप्पी के लोगों के सपनों को पूरा करने के लिए केंद्र सरकार को राज्य को आवश्यक मदद देने की जरूरत है ताकि अल्लाप्पुझा बाईपास को जल्द से जल्द जनता के लिए खोला जा सके।

श्री डी.एन.वी. सेंथिलकुमार एस. (धर्मापुरी): माननीय अध्यक्ष महोदय, नमस्ते। हाल ही में मेट्टुपालयम में बारिश के कारण बन रही 20 फीट ऊंची दीवार गिर गई थी और 17 लोगों की मौत हो गई थी। महोदय, इस अप्रिय घटना में 17*दलितों* की जान चली गई और 24 लोग, जो एक ढलानदार इलाके में अवैध 20 फीट ऊंची दीवार बनाने वाले व्यक्ति के खिलाफ कार्रवाई करना चाहते थे, स्थानीय प्रशासन द्वारा कार्रवाई की गई।

मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि इन लोगों के खिलाफ कार्रवाई की जाए और मेट्टुपालयम बारिश में जान गंवाने वाले 17 *दलितों* को प्रतिकर दिया जाए।

श्री के. मुरलीधरन (वडाकरा): मैं कहना चाहूंगा कि पिछले वर्ष से, केंद्रीय विद्यालय संगठन के सेवानिवृत्त शिक्षकों को उनके पेंशन लाभ, अवकाश नकदीकरण, रूपान्तरण राशि और सेवा ग्रेच्युटी आदि का भुगतान नहीं किया गया है। केंद्रीय विद्यालय संगठन उनका अभ्यावेदन यह कहकर लौटा रहा है कि उन्हें मानव संसाधन विकास मंत्रालय से फंड नहीं मिला है।

<u>सायं 6.47 बजे</u> (*श्री राजेन्द्र अग्रवाल पीठासीन हुए*)

महोदय, ये पेंशनभोगी शिक्षक अपनी सेवानिवृत्ति की तारीख से अपनी जरूरतों जैसे अपने बेटे या बेटियों की शादी, घर का निर्माण आदि को पूरा करने के लिए इस राशि की उम्मीद कर रहे थे। वे अपना कर्ज भी नहीं चुका पा रहे हैं।

इसलिए, मैं माननीय मानव संसाधन विकास मंत्री से उनके उपरोक्त मुद्दों के निपटान के लिए पर्याप्त धन आवंटित करने का अनुरोध करूंगा। अन्यथा ये सेवानिवृत्त शिक्षक आत्महत्या कर लेंगे। यह बहुत महत्वपूर्ण मामला है और मैं सरकार से आग्रह करूंगा कि वह इस मामले में हस्तक्षेप करे।

प्रो. सौगत राय (दमदम): महोदय, हाल ही में बुलबुल नामक एक चक्रवात पश्चिम बंगाल में आया। इसने ओडिशा को भी छुआ। मुख्य रूप से, राज्य के दक्षिणी हिस्से, जिनमें सागर द्वीप और बंगाल के दक्षिण में मौसुनी द्वीप जैसे विभिन्न द्वीप शामिल हैं, प्रभावित हुए।

महोदय, राज्य सरकार ने तत्काल कदम उठाये जिसके कारण जनहानि बहुत कम हुई। आपको जानकर हैरानी होगी कि एक बड़े क्षेत्र की फसलें भी नष्ट हो गईं। मुख्यमंत्री ने कल पश्चिम बंगाल विधानसभा में बयान दिया कि कुल फसल क्षति 23,000 करोड़ रुपये तक हुई है।

अब बुलबुल चक्रवात के बाद मुख्यमंत्री ने प्रधानमंत्री से बात की थी और गृह मंत्री ने भी उन्हें फोन कर बात की थी। उन्होंने राज्य को हर तरह की मदद का वादा किया है। बुलबुल चक्रवात को राज्य में आए एक महीना हो गया है, लेकिन अभी तक केंद्र सरकार ने फसल क्षति और अन्य नुकसान की भरपाई के लिए एक भी रुपया जारी नहीं किया है।

मैं केंद्र सरकार से बुलबुल से प्रभावित क्षेत्रों के पुनर्वास और पुनरुद्धार के लिए तुरंत धन जारी करने का आग्रह करूंगा।

श्री कोडिकुन्नील सुरेश (मावेलीक्करा): माननीय सभापति महोदय, मुझे केरल राज्य के संबंध में सार्वजनिक महत्व के एक बहुत जरूरी मामले को उठाने का अवसर देने के लिए धन्यवाद।

जी.एस.टी. लागू करने के दौरान केंद्र सरकार ने सभी राज्यों को राजस्व में कमी की भरपाई करने का वादा किया था। केरल राज्य, जिसकी प्रकृति अधिकतर उपभोक्तावादी है, ने इसी कारण से जी.एस.टी. को अपना समर्थन दिया है। हालाँकि, केंद्र सरकार केरल राज्य को 1,600 करोड़ रुपये देने के अपने वादे से मुकर गई है।

केंद्र सरकार का यह निर्णय बेहद निंदनीय है और संविधान में निहित संघीय सिद्धांतों के लिए एक बड़ा झटका है। संविधान संशोधन विधेयक में जी.एस.टी. लागू होने के पहले पांच वर्षों में राज्यों को मुआवजे की भी गारंटी दी गई है।

मैं केंद्र सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह केरल राज्य को मुआवजे के वितरण में तेजी लाए, तभी केरल सरकार अपना दैनिक खर्च वहन कर सकेगी।

केरल राज्य इस समय गंभीर वित्तीय संकट का सामना कर रहा है। इसलिए, केरल सरकार इन जी.एस.टी. संग्रहों पर निर्भर है। लेकिन भारत सरकार ने इस दिशा में कोई कदम नहीं उठाया है।

मैं आपके माध्यम से भारत सरकार से अनुरोध करना चाहता हूं कि इस जी.एस.टी. राशि को तुरंत वितरित किया जाए।

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): धन्यवाद, माननीय सभापति महोदय।

न्यायिक सुधारों को बढ़ावा देने के लिए राष्ट्रीय न्यायिक सेवा के विचार पर पिछले पांच दशकों के दौरान कई बार बहस हुई है। इसे पहली बार वर्ष 1960 में संदर्भित किया गया था, इसके बाद न्यायाधीशों के सम्मेलनों के साथ-साथ पहले, आठवें और सौ और सोलहवें विधि आयोग की प्रतिवेदनों में भी इसका उल्लेख किया गया। यहां तक कि संविधान के 42वें संशोधन, 1976 ने अनुच्छेद 312 में "अखिल भारतीय न्यायिक सेवा" प्रावधान शामिल किया। स्थानीय न्यायिक सेवा ने वांछित तरीके से काम नहीं किया है।

भारत के नवनियुक्त माननीय मुख्य न्यायाधीश ने हाल ही में कहा है कि राष्ट्रीय न्यायिक सेवा कैडर राष्ट्रीय हित में है। यदि सरकार न्यायिक संवर्ग के सदस्यों को न्यायशास्त्र, स्थानीय भाषाओं और स्थानीय कानूनों में प्रशिक्षित करने के लिए एक राष्ट्रीय अकादमी बनाती है, तो यह एक कदम आगे होगा।

देश के सर्वोच्च न्यायिक कार्यालय से आना, न्यायिक सुधारों के लिए एक मजबूत बढ़ावा है, क्योंकि उच्च न्यायालयों ने कई मामलों में इस विचार को रद्द कर दिया है, भले ही इस विचार का हमारे माननीय प्रधान मंत्री सहित कई लोगों ने समर्थन किया हो।

इसलिए, अब समय आ गया है कि सरकार भारतीय अदालतों को प्रभावित करने वाले 'अंकल जज सिंड्रोम' से निपटने के लिए इस विचार को लागू करे। राष्ट्रीय कैडर से आगे की नियुक्ति से भाई-भतीजावाद कम होगा और यह हमारे देश में न्यायिक सुधारों की दिशा में पहला कदम हो सकता है। धन्यवाद, महोदय।

[हिन्दी]

श्री रामस्वरूप शर्मा (मंडी): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से इंटरनेट यूजर डेटा का मामला इस सदन के ध्यान में लाना चाहता हूं। भारत सरकार द्वारा शुरू की गई नई डिजिटल इंडिया स्कीम से देश में इंटरनेट उपयोग करने वालों की संख्या में पिछले पांच वर्षों में भारी वृद्धि हुई है। इसका मुख्य कारण इंटरनेट सेवाओं का सस्ता होना है। इससे लोगों का जीवन सरल तथा सुगम हो गया है, लेकिन इसके साथ ही कुछ नई चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है। इन चुनौतियों में से एक यूजर डेटा की गोपनीयता है। भारतीय इंटरनेट यूजर के डेटा का एकत्रीकरण बाहरी देशों के बजाय केवल भारत में स्थापित डेटा सेंटर में होना चाहिए, ताकि यूजर की गोपनीयता को बचाया जा सके।

महोदय, 21वीं सदी में सबसे महंगा स्रोत इंटरनेट यूजर का डेटा है। पूरी दुनिया में इंटरनेट यूजर के डेटा की कीमत दुनिया के कच्चे तेल के अनुमानित सभी भंडारों से भी ज्यादा है।

महोदय, गूगल तथा फेसबुक जैसी इंटरनेट सेवाएं प्रदान करने वाली कंपनियां हैं, जो यूज़र डेटा से काफी अधिक पैसे कमा रही हैं। इससे पता चलता है कि हमारे डेटा का उपयोग करके ये कंपनियां काफी समृद्ध हो चुकी हैं।

मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि इस संदर्भ में उचित कार्रवाई करवाने के निर्देश देने की कृपा करें, ताकि डेटा यूज़र की गोपनीयता को सुरक्षित रखा जाए। इन कंपनियों पर टैक्स का भी प्रावधान किया जाए, जिससे देश को आर्थिक लाभ हो सके और नई नौकरियों का सृजन भी हो सके।

श्रीमती ज्योत्स्ना चरणदास महंत (कोरबा): महोदय, आपने मुझे अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं। मेरा संसदीय क्षेत्र कोरबा एक महत्वपूर्ण औद्योगिक क्षेत्र है। कोरबा क्षेत्र मुख्यालय, रायगढ़ जिला मुख्यालय, जांजगीर-चाम्पा क्षेत्र सहित रायपुर में प्रदूषण की एक बहुत बड़ी चुनौती है। देश को पर्याप्त राजस्व देने वाले छत्तीसगढ़ राज्य के लिए यह दु:खद है कि राज्य के आम नागरिकों को प्रदूषण के प्रकोप को सहना पड़ रहा है। इसके चलते आमजनों का जीवन संकटग्रस्त हो रहा है। इससे यहां गंभीर समस्याएं और बीमारियां फैल रही हैं। राज्य में प्रदूषण नियंत्रण हेतु राज्य सरकार द्वारा किए प्रयास पर्याप्त नहीं हैं, इस हेतु अतिरिक्त संसाधन एवं बजट की आवश्यकता है।

मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध करती हूं कि छत्तीसगढ़ राज्य में प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए केन्द्र सरकार राज्य सरकार को शीघ्र अतिरिक्त सहयोग प्रदान करे।

छत्तीसगढ़ के सभी औद्योगिक क्षेत्रों में प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए विश्वस्तरीय आधुनिक तकनीक और संसाधनों की आवश्यकता है। यह कार्य केन्द्र सरकार के सहयोग के बिना पूर्ण नहीं हो सकता है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि केन्द्र सरकार राज्य की उत्पन्न परिस्थितियों को संज्ञान में लेते हुए समस्या के निराकरण हेतु शीघ्र आवश्यक पहल करे। धन्यवाद।

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण): सभापति महोदय, मैं जो विषय उठा रहा हूं यह मेरे जिले से जुड़ी हुई है और उत्तर बिहार के लिए एक महत्वपूर्ण योजना है। वर्ष 2007-08 में एक रेलवे लाइन के निर्माण की

स्वीकृति बजट 2007-08 में हुई थी, जो छपरा से मुजफ्फरपुर के लिए थी। जिस समय इस योजना को स्वीकृत किया गया था, उस समय इस योजना की लागत चार सौ करोड़ रुपये थी। वहां काम भी शुरू हो गया, किसानों ने अपनी जमीन भी दे दी। इस कार्य के लिए रेलवे ने पैसे भी दे दिए, काम की शुरूआत भी हो गई, कुछ - कुछ स्थानों पर काम पूरा भी कराया गया। यहां तक कि गंडक नदी पर पाइलिंग कर दिया गया। यह योजना वर्ष 2007-08 में शुरू हुई थी, अभी सरकार ने उत्तर दिया है कि 2007-08 की 400 करोड़ रुपये की योजना बढ़ कर आज 2600 करोड़ रुपये की हो गई है।

महोदय, 400 करोड़ रुपये लग भी चुके हैं, अब इस योजना की लागत 2600 करोड़ रुपये है। पिछले बजट और उसके पूर्व के बजट में एक रुपया भी इस योजना के लिए नहीं दिया गया है। इस प्रकार की कोई बड़ी योजना शुरू होती है और उसको बीच में छोड़ देती है तो जिन किसानों ने अपनी जमीन दी है या फिर सरकार का चार सौ करोड़ रुपये खर्च हुआ है।

मैं सरकार से आपके माध्यम से आग्रह करना चाहता हूं कि मुजफ्फरपुर-छपरा रेलवे लाइन वर्षों से लंबित है, लगभग बारह वर्षों से लंबित है, उसमें राशि आबंटित की जाए, क्योंकि किसानों ने अपनी जमीन दे दी है, ताकि उत्तर बिहार के लोगों को लाभ हो सके। मैं आपके माध्यम से सरकार से यह आग्रह करना चाहता हूं।

श्री लावू श्रीकृष्णा देवरायालू (नरसाराओपेट): महोदय, आज अंतर्राष्ट्रीय विकलांग दिवस है। इस अवसर पर, मैं गरीबी से जूझ रहे अस्थि विकलांग व्यक्तियों की सेवा में बालाजी इंस्टीट्यूट ऑफ सर्जरी, रिसर्च एंड रिहैबिलिटेशन फॉर द डिसेबल्ड (बी.आई.आर.आर.डी.) के योगदान के बारे में बात करना चाहूंगा। यह संस्थान आंध्र प्रदेश में स्थित है।

बी.आई.आर.आर.डी. ट्रस्ट, जो एक राज्य कानून के तहत तिरुमाला में तिरुमाला तिरुपति देवस्थानम द्वारा चलाया जाता है, पोलियो, सेरेब्रल पाल्सी, जन्मजात विसंगतियों, रीढ़ की हड्डी में चोट, आर्थोपेडिक विकलांगता आदि से पीड़ित लोगों को चिकित्सा उपचार प्रदान करता है। मैं सभा को सूचित

करना चाहूंगा कि इस ट्रस्ट में जरूरतमंदों और गरीबों को कृत्रिम अंग, कैलीपर्स, सहायक उपकरण, भोजन, दवाएं और अन्य सेवाएं मुफ्त प्रदान की जाती हैं।

इसे 1985 में 30 बिस्तरों वाले अस्पताल के रूप में शुरू किया गया था लेकिन अब इसका विस्तार लगभग 350 बिस्तरों वाले अस्पताल तक हो गया है। 2018 में इस अस्पताल द्वारा कुल 1,50,000 मेडिकल मामलों का ध्यान रखा गया। लेकिन सरकार को इस संस्थान के प्रयासों का समर्थन करने के लिए आगे आना चाहिए ताकि वे दिव्यांग लोगों के लिए अच्छा काम और सेवा जारी रख सकें।

हम स्वदेशी उत्पादन और कौशल के विकास के लिए राष्ट्रीय डिजाइन संस्थान की स्थापना और चार नए मीडियल डिवाइस पार्क स्थापित करने की बात कर रहे हैं। हालाँकि, ये अलग-अलग पहल अलग-अलग काम नहीं कर सकतीं। वास्तव में, सरकार को विशेष रूप से विकलांगों, वरिष्ठ नागरिकों और गरीबों जैसे समाज के कमजोर समूहों के लिए एक कल्याणकारी पारिस्थितिकी तंत्र बनाना चाहिए। डिज़ाइन समर्थन से कृत्रिम अंगों और सहायक उपकरणों की उपयोगिता और दक्षता में भी सुधार होगा जो भारतीय जीवन शैली के लिए प्रासंगिक हैं। रुचि रखने वाले संगठनों और प्रासंगिक उत्पादों वाली कंपनियों को एक साथ लाने के लिए एक सहयोगात्मक प्रयास आवश्यक है।

मैं केंद्र सरकार से बी.आई.आर.आर.डी. ट्रस्ट के साथ डिजाइन, पारिस्थितिकी तंत्र समर्थन, पैनलीकरण और साझेदारी की मान्यता के लिए अनुरोध करना चाहता हूं ताकि यह देश भर में अपने परिचालन को विकसित और विस्तारित कर सके।

[हिन्दी]

सभपति महोदय: श्रीमती वांगा गीता विश्वनाथ को श्री श्री लावू श्रीकृष्णा देवरायालू द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है ।

सायं 7.00 बजे

[अनुवाद]

श्री सु. थिरुनवुक्करासर (तिरुचिरापल्ली): माननीय सभापति महोदय, मुझे यह अवसर देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

आज पूरे देश में लगभग 30 करोड़ युवा बेरोजगार हैं। सरकार ने हर साल 2 करोड़ नौकरियां देने का वादा किया था.। लेकिन वादा पूरा नहीं हुआ। छात्र अपनी पढ़ाई पूरी करने के लिए बैंकों से कर्ज लेते हैं और उनके माता-पिता अपने बच्चों को शिक्षा दिलाने के लिए अपनी संपत्ति और जमीन गिरवी रख देते हैं। लेकिन पढ़ाई पूरी होने के बाद उन्हें रोजगार नहीं मिल रहा है। इसलिए, ये बेरोजगार युवा जीवन के विभिन्न तरीकों का सहारा लेते हैं और उनमें से कुछ आत्महत्या कर लेते हैं, उनमें से कुछ आतंकवादी समूहों में शामिल हो जाते हैं और यह चलता रहता है।

महोदय, मैं केंद्र सरकार से आग्रह करना चाहता हूं कि पूरे देश में बेरोजगार युवाओं को बेरोजगारी भत्ता दिया जाए। यह उन बेरोजगार युवाओं के लिए 3000 रुपये हो सकती है जिन्होंने 12वीं कक्षा पास कर ली है; यह उन बेरोजगार युवाओं के लिए 5000 रुपये हो सकता है जो स्नातक और स्नातकोत्तर हैं। खर्च राज्य और केंद्र सरकार द्वारा साझा किया जा सकता है। वे युवाओं को रोजगार मिलने तक मदद कर सकते हैं। यह बेरोजगारी भत्ता हमारे देश के बेरोजगार युवाओं को मिलना चाहिए। यह बहुत महत्वपूर्ण है।

[हिन्दी]

श्री किशन कपूर (कांगड़ा): माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करना चाहता हूं कि नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से माता वैष्णो देवी जाने वाली गाड़ी संख्या 22439 वन्दे भारत एक्सप्रैस का पठानकोट स्टेशन पर स्टापेज दिया जाए । यह गाड़ी नई दिल्ली, अम्बाला, लुधियाना, जम्मू तवी से होकर माता वैष्णो देवी जाती है । लुधियाना के पश्चात् इस गाड़ी का स्टापेज जम्मू तवी है । मेरा अनुरोध है

कि लुधियाना के पश्चात् गाड़ी को आते-जाते समय पठानकोट में स्टापेज दिया जाए। पठानकोट रेलवे स्टेशन आधे हिमाचल का प्रवेश द्वार है। पठानकोट के आसपास सैनिकों का बेस स्थापित है। इस गाड़ी के पठानकोट पर स्टापेज होने से सभी सैनिक भाइयों को लाभ होगा। हिमाचल प्रदेश के बहुत से लोग सेना में कार्यरत हैं। हिमाचल बहुत बड़ा पर्यटन स्थल है। हिमाचल को देवी-देवताओं की भूमि भी कहा जाता है। हिमाचल बहुत ही सुंदर प्रदेश है। हिमाचल में देश और विश्व के कोने-कोने से बहुत पर्यटक आते हैं। हिमाचल प्रदेश में परम पूजनीय दलाई लामा जी के दर्शन करने के लिए बौद्ध धर्म के बहुत अनुयायी आते हैं।

अगर इस ट्रेन का पठानकोट में स्टापेज दिया जाएगा तो हिमाचल प्रदेश को पर्यटन में लाभ होगा, लोगों को रोजगार मिलेगा और सरकार का राजस्व भी बढ़ेगा।

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल): माननीय सभापति जी, मेरे चुनाव क्षेत्र पनवेल में पासपोर्ट सेवा केन्द्र की मंजूरी तत्कालीन विदेश मंत्री श्रीमती सुषमा स्वराज जी और विदेश मंत्रालय द्वारा 17 जून, 2017 को मिली थी। पनवेल शहर की आबादी करीब 15 लाख है। पनवेल शहर के लिए पासपोर्ट सेवा केंद्र को मंजूरी मिल चुकी है। मैंने कई बार पनवेल स्थित डाक विभाग में जगह की मांग की है। मैंने महाराष्ट्र के रीजनल अफसर से भी मांग की है, लेकिन आज तक पोस्ट ऑफिस ने जगह उपलब्ध नहीं कराई है। मैंने वर्ष 2017 से अब तक कई बार चक्कर काटे हैं और पत्र व्यवहार भी किया है, लेकिन अब तक जगह नहीं मिली है।

मैं आपके द्वारा विदेश और संचार मंत्री जी से मांग करता हूं कि पनवेल में जल्द से जल्द जगह उपलब्ध करवाकर पासपोर्ट आफिस खुलवाया जाए।

डॉ. आलोक कुमार सुमन (गोपालगंज): सभापति महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र गोपालगंज के हथुआ अनुमंडल स्थित मीरगंज में राज्य सरकार द्वारा स्थापित चीनी मिल और डिस्टलरी फैक्ट्री पिछले 15 सालों से बंद पड़ी है, जिसके चलते उस क्षेत्र के किसानों को काफी आर्थिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। यहां की मुख्य खेती गन्ना है, जो नकदी फसल होने के कारण आय का मुख्य जरिया है। इस फैक्ट्री के बंद होने से मजदूर और किसान पलायन कर रहे हैं।

बिहार में पेट्रोल में एथनॉल मिश्रण हेतु एथनॉल की भारी कमी है। अत: इस वीरान पड़ी भूमि का उपयोग यदि एथनॉल फैक्ट्री के निर्माण के लिए किया जाए तो लाखों लोगों को फायदा होगा और उस क्षेत्र में रोजगार के अवसर मिलेंगे। अत: मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि गोपालगंज के मीरगंज में बंद पड़े शुगर मिल और डिस्टलरी फैक्ट्री की जमीन पर एथनॉल का कारखाना शुरू करने की कृपा की जाए। धन्यवाद।

डॉ. भारतीबेन डी. श्याल (भावनगर): सभापति महोदय, भावनगर से मुम्बई जाने के लिए एक शाम की फ्लाइट है जो कभी भी रेगुलर नहीं आती है। हम भावनगर वासी मुम्बई के साथ आर्थिक, सामाजिक, व्यापारिक और शैक्षणिक तौर पर जुड़े हुए हैं, इसीलिए सैकड़ों की संख्या में लोग रोज मुम्बई आते-जाते रहते हैं। हमारे यहां दुनिया का सबसे बड़ा शिप ब्रेकिंग यार्ड अलंग में है, पास में पिपावाव पोर्ट है, वेलावदार में ब्लैक बग का नेशनल अभयारण्य है, पालिताना में जैन का विश्व प्रसिद्ध तीर्थस्थल है और बगडाना में निष्कलंक और बजरंगदास बापा के धाम हैं। ये सारे ऐसे स्थल ऐसे हैं, जहां देश-विदेश से लोग आते रहते हैं। मैं बहुत समय से मांग कर रही हूं कि एक भावनगर से मुम्बई तक प्रात:कालीन एक फ्लाइट चलाइ जाए। मैं आपके माध्यम से माननीय सिविल एविएशन मिनिस्टर से आग्रह करती हूं कि भावनगर से मुम्बई के लिए सुबह की फ्लाइट चलाई जाए और शाम की फ्लाइट को रेगुलर टाइम पर चलाया जाए। धन्यवाद।

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): सभापति महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद दूंगा कि आपने मुझे शून्य काल में रोजगार से जुड़े अत्यंत संवेदनशील मामले पर बोलने का मौका दिया।

महोदय, निश्चित रूप से एनडीए तथा मोदी जी की सरकार नौजवानों के रोजगार को लेकर चिंतित है। पांच सालों के अंदर पहली बार सेन्ट्रल सर्विसेज़ के तमाम पदों को भरने की कोशिश की गई, जिन डिपार्टमेन्ट्स के अंदर लंबे समय से पद खाली थे।

महोदय, यह जो मामला है, वह पूरे देश के अंदर और विशेषकर हमारे राजस्थान के बाड़मेर जिले में स्थित रिफायनरी में कार्यरत बाहर की कंपनियां जो वहां के किसानों की जमीन ले लेती हैं और जब किसान

अपनी जमीन कंपनियों को दे देते हैं, जो पुरानी कंपनियां हैं, उन्होंने किसानों को बहुत कम मुआवजा दिया था। बाड़मेर, जालौर और जैसलमेर जिले में रिफायनरी के अंदर गैस, तेल, सोलर तथा विंड एनर्जी में कार्यरत कंपनियां तथा जोधपुर, अलवर आदि जिलों में भारी उद्योगों के क्षेत्र में कार्यरत विभिन्न कंपनियां, स्थानीय लोगों को रोजगार में प्राथमिकता नहीं दे रही हैं। हमारी यह मांग है कि देश की सरकार, स्थानीय लोगों को रोजगार देने के लिए एक नया एक्ट लाए। क्योंकि किसानों द्वारा अपनी जमीन देने के बाद, वे बाध्य नहीं रहते हैं। जब एमओयू होता है तब कंपनी वाले कहते हैं आपकी जमीन होगी तो आपके लिए रोजगार का पहला स्थान होगा। ... (व्यवधान) एक मिनट सभापति महोदय, यह बहुत गंभीर मामला है और पूरे देश का मामला है, विशेषकर राजस्थान के अंदर, केंद्र सरकार रोज नया विधेयक ला रही है, पूरा देश आपकी ओर देख रहा है। उम्मीद है कि बाड़मेर सहित पूरे देश तथा राजस्थान के अंदर स्थानीय लोगों को 80 प्रतिशत रोजगार मिलेगा। मैं यह मांग करता हूं कि आप एक ऐसा कानून बनाएं, जिससे देश के सभी राज्यों में स्थानीय लोगों को रोजगार में प्राथमिकता मिले। धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री असित कुमार माल (बोलपुर): माननीय सभापति महोदय, मैं दैनिक वस्तुओं की कीमतों के संबंध में एक महत्वपूर्ण मुद्दा उठाना चाहूंगा, जो पूरे देश में तेजी से बढ़ रही है। ये तो हर कोई जानता है। यह आम लोगों की क्रय क्षमता से बाहर है लेकिन केंद्र सरकार आश्चर्यजनक रूप से इस पर चुप है। आम लोगों को बहुत परेशानी हो रही है और यह बहुत दर्दनाक है। खासकर प्याज की कीमत करीब 100 रुपये प्रति किलोग्राम है। केंद्र सरकार अपनी जिम्मेदारी से बच नहीं सकती।

माननीय सभापति: कृपया आप अपनी मांग रखें। कृपया मुद्दे पर आएं।

श्री असित कुमार माल: मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि वह आम लोगों के हित में कीमतें कम करने के लिए कठोर कदम उठाए।

[हिन्दी]

श्री भोलानाथ 'बी. पी. सरोज' (मछलीशहर): माननीय सभापति महोदय, मैं सदन में एक अति महत्वपूर्ण विषय रख रहा हूं जो मेरे संसदीय क्षेत्र मछलीशहर के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्ग-233 केराकत तहसील से जुड़ा है। मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा कि पिछले सात सालों से राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-233 के प्रभावित गांवों के 184 एकड़ भूमि के लगभग हजारों किसानों का प्रताड़ित किया जा रहा है।

मैं आपको अवगत कराना चाहता हूं कि राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा 19 मई, 2012 को अधिसूचना का प्रकाशन किया गया तथा 18 मई, 2013 को '3क' का प्रकाशन हुआ। दिनांक 20 नवम्बर, 2015 को सक्षम अधिकारी द्वारा दस राजस्व गांवों की दर निर्धारित की गई थी, जिससे असंतुष्ट होकर समस्त प्रभावित किसानों ने जिलाधिकारी के न्यायालय में वाद दायर किया, जिसकी सुनवाई करते हुए, जिलाधिकारी द्वारा 17 मई, 2017 को न्यूनतम दर को निरस्त करते हुए पुन: दर निर्धारित करने के लिए आदेश पारित किया गया। तत्पश्चात् सक्षम पदाधिकारी द्वारा 26 अगस्त, 2017 को 18 ग्रामों का निर्णय घोषित किया गया था, लेकिन आज तक किसानों को उचित मुआवजा नहीं मिला है।

सभापति महोदय, किसान परियोजना के विरोधी नहीं हैं। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 233 से केराकत तहसील के प्रभावित किसानों को उचित दर से मुआवजा दिलाने की कृपा करें, जिससे किसान संतुष्ट हो सकें।

सभापति महोदय, आपने बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

श्रीमती चिंता अनुराधा (अमलापुरम): मैं सेवानिवृत्ति से कुछ साल पहले केंद्र सरकार के कर्मचारियों के स्थानांतरण के मुद्दे पर बोलना चाहूंगी। सभी कर्मचारी सेवानिवृत्ति की ओर अपनी यात्रा के अंतिम कुछ वर्षों में कार्यालयों में परिश्रम नहीं कर सकते हैं। इस संबंध में किसी विकल्प पर विचार करने के लिए हमारे पास बहुत सारे अनुरोध आते हैं। मैं केंद्र सरकार से अनुरोध करती हूं कि वह उनके अनुरोध पर विचार करते हुए उन्हें अपनी सेवा के अंतिम तीन से चार वर्षों में अपने स्वास्थ्य की स्थिति को ध्यान में रखते हुए शांतिपूर्वक

काम करने के लिए पूरे मन से अपने संबंधित कार्यालयों में सेवा देने का विकल्प दे। महोदय, मैं इस बात से सहमत हूं कि यह प्रणाली पहले से ही मौजूद है, लेकिन मैं चाहूंगी\ कि सरकार इसे केंद्र सरकार के कर्मचारियों के संबंध में अनिवार्य बनाये।

श्री एस.आर. पार्थिबन (सलेम): सलेम तमिलनाडु के सबसे तेजी से बढ़ते जिलों में से एक है। सलेम जिले और उसके आसपास 40 लाख से अधिक लोग रहते हैं। केंद्र सरकार पहले ही तमिलनाडु रक्षा औद्योगिक गलियारा परियोजना की घोषणा कर चुकी है। इस परियोजना से सलेम, चेन्नई, कोयम्बटूर, होसुर और त्रिची शहरों को लाभ मिलेगा। तमिलनाडु देश का एक प्रमुख रक्षा विनिर्माण राज्य है। यह ऑटोमोबाइल घटकों के लिए प्रसिद्ध है। यह एक बहुत मजबूत विनिर्माण राज्य है और इसकी मजबूत आई.टी. उपस्थिति है। निजी क्षेत्र में भी इंजीनियरिंग कॉलेजों का एक बड़ा आधार है, इसलिए वहां बड़ी संख्या में प्रतिभाशाली लोग उपलब्ध हैं। सलेम स्टील प्लांट में नए उद्योग स्थापित करने के लिए बहुत सारी अप्रयुक्त भूमि उपलब्ध है।

मैं केंद्र सरकार से तमिलनाडु रक्षा औद्योगिक गलियारा परियोजना को तुरंत लागू करने के लिए आवश्यक धन आवंटित करने का अनुरोध करता हूं। इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों के लिए नए रोजगार सृजित करने में मदद मिलेगी।

[हिन्दी]

माननीय सभापति : श्री डी.एन. वी. सेंथिलकुमार एस. को श्री एस.आर. पार्थिबन द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

[अनुवाद]

डॉ. सुजय विखे पाटिल (अहमदनगर): माननीय अध्यक्ष महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र, अहमदनगर में, एक बहुत बड़ा सैन्य प्रतिष्ठान और साथ ही एक छावनी बोर्ड भी है। यह छावनी बोर्ड भिंगार नामक क्षेत्र में स्थित है, जो लगभग 20,000 से 30,000 की नागरिक आबादी को सेवा प्रदान करता है। यह छावनी बोर्ड भिंगार

के निवासियों को पेयजल आपूर्ति प्रदान करने के लिए भी जिम्मेदार है। पिछले कुछ महीनों से भिंगार के निवासियों को अपने क्षेत्र में पीने के पानी की बहुत गंभीर कमी का सामना करना पड़ रहा है। इस क्षेत्र के निवासी जब भी छावनी में जाते हैं तो उन्हें ठीक से जवाब नहीं दिया जा रहा है।

इसलिए, मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि वह इस मामले में हस्तक्षेप करे और छावनी बोर्ड को भिंगार के निवासियों की पीने के पानी की समस्या को हल करने और उन्हें राहत देने का निर्देश दे। धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्री राहुल रमेश शेवाले (मुम्बई दक्षिण-मध्य): सभापति जी, 'मुम्बई लोकल' मुम्बई के सभी नागरिकों की लाइफ लाइन है और मुम्बई में सैंट्रल रेलवे और वेस्टर्न रेलवे पर फास्ट लोकल चलाई जाती है, लेकिन हार्बर रेलवे पर फास्ट लोकल नहीं चलाई जाती है। हार्बर रेलवे के सभी पैसेंजर्स की बहुत दिनों से डिमांड है कि हार्बर रेलवे पर फास्ट लोकल चलाई जाए। इसके लिए रेलवे मिनिस्ट्री ने एक महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट की घोषणा की है, जो सीएसटी टू पनवेल एलिवेटेड कोरिडोर है और इसका शिलान्यास भी प्रधान मंत्री जी के हाथों से हुआ। लेकिन दुर्भाग्य है कि यह प्रोजेक्ट एमआरवीसी और एमएमआरडी को मिला। इन कम्पनियों ने इसकी पोजिटिव रिपोर्ट बनाई और रेलवे बोर्ड तथा रेलवे मिनिस्ट्री को दी। रेलवे मिनिस्ट्री ने वह प्रस्ताव केबिनेट में रखा। केबिनेट ने इस प्रस्ताव को फिर से रीस्टडी करने के लिए कहा। मुम्बई में जो मेट्रो का नेटवर्क है, उसकी वजह से इस कोरिडोर पर प्रभाव हो सकता है। एमआरवीसी और एमएमआरडी ने फिर एक बार रीस्टडी करके वह रिपोर्ट रेलवे बोर्ड से लेकर, रेलवे मिनिस्ट्री से लेकर, नीति आयोग से लेकर केबिनेट को सब्मिट की है। मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करना चाहता हूं कि वर्ष 2020-21 के बजट में उसके लिए स्पेशल बजट प्रोविजन होना चाहिए और जल्द से जल्द उसका टेंडर निकाल कर उस काम का शुभारम्भ होना चाहिए।

माननीय सभापति : श्री श्रीरंग आप्पा बारणे और डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे को श्री राहुल रमेश शेवाले द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री रितेश पाण्डेय (अम्बेडकर नगर): सभापति जी, भारतीय डाक देश की बहुत प्रसिद्ध संस्था है और यह देश के कोन-कोने को जोड़ती है। लेकिन ग्रामीण डाक सेवकों को निरंतर मेहनत के बाद भी नियमित नहीं किया गया है और वे सरकारी कर्मचारी नहीं माने जाते हैं। सातवें पे कमिशन की रिपोर्ट और कमलेश चन्द्रा कमेटी की रिपोर्ट के अनुसार ये प्रस्ताव किया गया है कि उन्हें वार्षिक इंक्रीमेंट दी जाए और उनके वर्किंग ऑवर्स को नियमित किया जाए और मैटरनिटी लीव तथा पैटरनिटी बेनिफिट्स भी दिए जाएं। सरकारी डाक सेवकों की तरह ग्रामीण डाक सेवकों को भी पेंशन की व्यवस्था की जाए। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूं कि रिटायरमेंट के बाद भी इन्हें 10 लाख रुपये की ग्रेच्यूटी दी जाए और इन्हें पूरी तरह से नियमित करके सातवें पे कमिशन और कमलेश चन्द्रा रिपोर्ट के अनुसार पूरी तरह से नियमित किया जाए।

[अनुवाद]

***श्री गोपाल जी ठाकुर (दरभंगा):** माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपका ध्यान एक महत्वपूर्ण मुद्दे की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। महोदय, दिल्ली सरकार ने घोषणा की थी कि मैथिली को माध्यमिक विद्यालयों में पढ़ाए जाने वाले विषयों में से एक के रूप में पाठ्यक्रम में शामिल किया जाएगा। इतने माह बीत गये, लेकिन उक्त सरकार की ओर से कोई अधिसूचना जारी नहीं की गयी। महोदय, मैं आपके माध्यम से एन.सी.टी. दिल्ली सरकार से मांग करता हूं कि माध्यमिक स्तर पर मैथिली को वैकल्पिक विषय के रूप में शामिल करने के लिए अधिसूचना जारी की जाए। महोदय, पिछले पांच दिनों से जंतर-मंतर पर आंदोलनकारी भूख हड़ताल कर रहे हैं; क्योंकि यह भाषा बोलने वाला पूरा समुदाय ठगा हुआ और भेदभाव महसूस करता है। चुनाव सुनिश्चित करने को ध्यान में रखते हुए संबंधित मुख्यमंत्री भ्रामक घोषणाएं कर रहे हैं। मैथिली के लिए माननीय अतुल बिहारी वाजपेई के कार्यकाल में मैथिली को भारत के संविधान की आठवीं अनुसूची में शामिल किया गया। और तो और, हमारी पार्टी की सत्तारूढ़ झारखंड सरकार ने मैथिली को वहां की दूसरी

---

* मूलत: मैथिली में दिए गए भाषण के अंग्रेज़ी अनुवाद का हिंदी रूपांतर।

राज्य भाषा के रूप में शामिल करने की भी घोषणा की है। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूं कि एन.सी.टी. दिल्ली सरकार को मैथिली को राजधानी में दूसरी भाषा के रूप में शामिल करने का निर्देश दिया जाए। साथ ही सरकार को संज्ञान लेकर भूख हड़ताल कर रहे लोगों की जान बचाने और उनके सामने आ रही समस्या का समाधान करने के लिए पर्याप्त कदम उठाने चाहिए। धन्यवाद, सभापति महोदय।

[हिन्दी]

श्रीमती वांगा गीता विश्वनाथ (काकीनाडा): सभापति महोदय, मैं हिन्दी में बोलने की कोशिश करती हूं। मैं आध्र प्रदेश के लोगों और वाईएसआरसीपी पार्टी के मेरे सहयोगी सांसदों के बारे में, ग्रामीण आवास की मंजूरी के लिए भारत सरकार से अनुरोध कर रही हूं। तेलगु में एक कहावत है:-

"इल्लु कट्टिचूडु, पेली चेसि चूडु

इल्ले कदा स्वर्ग सीमा।"

इसका मतलब एक गरीब और मध्यम वर्गीय परिवार के लिए अपना घर बनाना मुश्किल है। भारत में कई गरीब लोगों के पास ग्रामीण क्षेत्रों के साथ-साथ शहरी क्षेत्रों में भी रहने के लिए उचित आश्रय नहीं है। गरीब लोगों को आश्रय देना सरकार की जिम्मेदारी है। आर्थिक और जाति जनगणना 2011 के अनुसार 2.55 लाख लाभार्थियों की एक सूची प्रदान की गई थी, जिसमें केवल 75 हजार लाभार्थी के लिए स्वीकृत मकान थे।

सर, माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की दृष्टि में सभी लोगों के लिए आवास, वर्ष 2022 तक निर्माण पूरा करने का लक्ष्य है। आंध्र प्रदेश में हमारे माननीय मुख्य मंत्री जी जगनमोहन रेड्डी गारु ने "पेदलन्दरिकी इल्लु", सभी के लिए आवास के माध्यम से आवास के लिए पहल की है। पीएम और सीएम दोनों में एक समानता है कि वे सभी गरीब लोगों को आवास प्रदान करना चाहते हैं। भारत सरकार को

लाभार्थियों की सूची भेज दी गई है। मैं भारत सरकार से 15 लाख ग्रामीण घरों की मंजूरी के लिए अनुरोध करती हूं।

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद): सभापति महोदय, मेरा विषय राष्ट्रीय हित से संबंधित है। मैं पढ़ कर नहीं बोल रहा हूं, इसलिए आपका संरक्षण चाहूंगा। मैं एक मिनट ज्यादा बोलने की अनुमति चाहूंगा।

सभापति महोदय, देश के विभिन्न क्षेत्रों और विभिन्न थानों में विभिन्न मुकदमों के तहत जो सामान जब्त किए जाते हैं, चाहे वह लोहा हो, सीमेंट हो, खाद्य पदार्थ हो या गाड़ियां हों, मुकदमे सालों-साल चलते हैं, लेकिन जिस समय वे सामान जब्त होते हैं, उस समय उनकी कीमत कुछ और होती है। अगर उस समय उनकी कीमत लाखों में है और जब तक मुकदमों का निपटान होता है, तब तक उनकी कीमत हजारों में भी नहीं रह जाती है। ऐसे ही कुछ और भी चीजें हैं, जैसे लोग पुरानी गाड़ियां सड़क के किनारे खड़ी कर देते हैं । वे जगह भी घेरती हैं। मैंने मुबंई में देखा है कि जगह की कमी के कारण वहां लोगों ने गाड़ियों के ऊपर गाड़ियां रखी हैं।

मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान इस ओर आकृष्ट कराना चाहता हूं कि जो सामान जब्त हो कर, सीज़ हो कर, मुकदमे के तहत एक्ज़िबिट हैं, जिनके ऊपर मुकदमा है, उनसे सामान के बदले में राशि जमा करवा कर, उस सामान को रिलीज किया जाना चाहिए। अगर वे सब सामान सड़ते हैं, बर्बाद होते हैं, तो वह राष्ट्रीय क्षति है, नेशनल लॉस है, यह किसी की व्यक्तिगत क्षति नहीं है। लोगों ने जो पुरानी गाड़ियां सड़क के किनारे खड़ी कर रखी हैं, उसके लिए भारत सरकार एक नेशनल स्क्रैप पॉलिसी बनाए, ताकि राष्ट्रीय क्षति न हो। धन्यवाद

श्री महाबली सिंह (काराकाट): सभापति महोदय, आपने मुझे शून्य काल में बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं हृदय से आभार प्रकट करता हूं।

महोदय, पूर्वी मध्य रेलवे पंडित दीनदयाल उपाध्याय जंक्शन के अंतर्गत मेरे लोक सभा क्षेत्र में दो रेलगाड़ियां हमारे क्षेत्र से गुजरती हैं, लेकिन वहां उनका ठहराव नहीं होता है।

माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे शून्यकाल में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए हम हृदय से आभार प्रकट करते हैं।

महोदय, पूर्व-मध्य रेलवे, मुगलसराय के अंतर्गत मेरे लोक सभा क्षेत्र से होकर दो ऐसी रेलगाड़ियाँ चलती हैं, जिनका ठहराव हमारे संसदीय क्षेत्र में नहीं है। एक ट्रेन आरा से चलती है, जिसका नम्बर 18639 है। यह सप्ताह में एक बार चलती है और आरा से राँची जाती है। यह कई संसदीय क्षेत्रों से गुजर जाती है, लेकिन एक भी स्टेशन पर नहीं रुकती है।

दूसरी ट्रेन सासाराम-राँची इंटरसिटी एक्सप्रेस है, जो सासाराम से राँची जाती है, जिसका नम्बर 16635-16636 है। यह ट्रेन भी नहीं रुकती है। मेरे संसदीय क्षेत्र से ये दोनों ट्रेन्स गुजर जाती हैं और दोनों नहीं रुकती हैं। इसलिए मैं आपके माध्यम से सरकार को अवगत कराना चाहता हूँ कि ट्रेन नम्बर 18639-18640, जो आरा से राँची जाती है, उसका ठहराव बिक्रमगंज में दिया जाए।

माननीय सभापति: आप अपनी माँग को दोहराइए मत, यह तो आप बोल चुके हैं।

श्री महाबली सिंह : महोदय, मेरी बात सुन ली जाए।

दूसरी ट्रेन जो सासाराम से राँची जाती है, वह नबीनगर होकर जाती है। वहाँ से हजारों लोग झारखण्ड जाते हैं। इसलिए आपसे अनुरोध है कि इन दोनों ट्रेनों का ठहराव दिया जाए।

माननीय सभापति: श्रीकांत शिंदे जी, आप बोलिए, उनका रिकॉर्ड में नहीं जा रहा है।

[अनुवाद]

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे (कल्याण): माननीय सभापति महोदय, आज विश्व विकलांगता दिवस है। इसलिए, मैं विशेष रूप से सक्षम व्यक्तियों के संबंध में कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों को रेखांकित करना चाहूंगा। सरकार ने 2015 में सुगम्य भारत अभियान शुरू किया था जिसे जबरदस्त प्रतिक्रिया मिली थी। दिव्यांग व्यक्तियों के लाभ के लिए मौजूदा कदमों को पूरा करने के लिए, संसद ने दिसंबर, 2016 में दिव्यांग व्यक्तियों

के अधिकार अधिनियम पारित किया। इस अभियान की शुरुआत हुए तीन साल से अधिक समय बीत चुका है, लेकिन अभियान के पूर्ण कार्यान्वयन में ढिलाई और देरी के कारण अभियान और अधिनियम का उद्देश्य विफल हो गया है। संयुक्त राष्ट्र एजेंसियों के अनुसार इसका परिणाम बड़े आर्थिक निहितार्थ हैं, जिन्होंने इस लागत को राष्ट्रीय सकल घरेलू उत्पाद का लगभग सात प्रतिशत आंका है। सुगम्य भारत अभियान अपने उद्देश्य पर खरा नहीं उतर पाया है और समय सीमा आगे बढ़ा दी गई है। न केवल रेलवे स्टेशन बल्कि ट्रेनें भी विकलांगों के लिए दुर्गम हैं। आदर्श स्टेशन योजना के दिशानिर्देशों में विकलांग-अनुकूल सुविधाओं को शामिल करने और भारतीय रेलवे के नए कोचों के निर्माण की भी आवश्यकता है।

दिल्ली उच्च न्यायालय ने 2017 में वैभव शुक्ला के मामले में टिप्पणी की थी कि भारतीय रेलवे पूरे देश में पूरी तरह से विकलांग-अनुकूल बुनियादी ढांचे को लागू करने में विफल रहा है, जो विकलांग-अनुकूल बुनियादी ढांचे की कमी के कारण अपनी प्रवेश परीक्षा से चूक गया था। दिल्ली उच्च न्यायालय ने टिप्पणी की है कि रेलवे को दिव्यांग व्यक्तियों के साथ 'सबसे कीमती' यात्री के रूप में व्यवहार करना चाहिए। जी.एम.आर. हैदराबाद इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड द्वारा सुगम्य भारत अभियान के तहत एक अनूठी पहल की गई है। सुगम्य भारत अभियान को आगे बढ़ाते हुए, इसने हैदराबाद हवाई अड्डे पर व्हीलचेयर लिफ्ट नामक एक नई सुविधा शुरू की है। व्हीलचेयर लिफ्ट का उद्देश्य एक ऐसा बुनियादी ढांचा तैयार करना है जो विकलांग और कम गतिशीलता वाले व्यक्तियों के लिए अनुकूल हो। व्हीलचेयर लिफ्ट की शुरूआत एक स्वागत योग्य कदम है। इसे अखिल भारतीय स्तर पर लागू किया जाना चाहिए।

इमारतों के लिए स्थानीय प्राधिकरण द्वारा अनापत्ति प्रमाण पत्र देने के लिए एक अनिवार्य दिशानिर्देश के रूप में 'विकलांगों के लिए पहुंच' की आवश्यकता है। भारत में वास्तुकला पाठ्यक्रमों में विकलांगों के लिए सार्वभौमिक डिजाइन की अनिवार्य शिक्षा की आवश्यकता है।

<u>सायं 7.29 बजे</u> (माननीय अध्यक्ष *पीठासीन हुए*)

साथ ही विकलांगता उपकरणों पर जी.एस.टी. पांच फीसदी तय किया गया है। इसे भी ख़त्म किया जाना चाहिए।

मुझे लगता है कि सरकार सभी बुनियादी ढांचे को विकलांगों के अनुकूल बनाने के लिए पर्याप्त कदम उठाएगी। धन्यवाद।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष: श्री श्रीरंग आप्पा बारणे तथा श्री राहुल रमेश शेवाले को डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे द्वारा उठाये गये विषय से संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री संगम लाल गुप्ता (प्रतापगढ़): माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ।

माननीय प्रधान मंत्री जी और गृह मंत्री जी के नेतृत्व में उत्तर प्रदेश के यशस्वी मुख्य मंत्री माननीय योगी आदित्यनाथ जी ने जब से कमान संभाली है, तब से देश की आस्था और विश्वास की केन्द्र बिन्दु मर्यादा पुरुषोत्तम भगवान राम की नगरी अयोध्या का कायाकल्प हो रहा है।

उसी परिप्रेक्ष्य में, मैं बताना चाहता हूँ कि मेरा लोक सभा क्षेत्र प्रतापगढ़ भी भगवान राम की अवध नगरी का अटूट हिस्सा रहा है। लोग भगवान राम के तपोस्थली चित्रकूट जाने के लिए प्रतापगढ़ से ही होकर राम वन गमन मार्ग की परिक्रमा के लिए जाया करते हैं। लेकिन पूर्ववर्ती सरकारों ने इस कॉरिडोर पर कोई ध्यान नहीं दिया। यदि अयोध्या से प्रतापगढ़, प्रतापगढ़ से प्रयाग होते हुए चित्रकूट जाने के लिए एक नई ट्रेन राम वन गमन एक्सप्रेस के नाम से संचालित कर दी जाए तो वह श्रद्धालुलों के लिए बेहद उपयोगी साबित होगी, क्योंकि हमारी मान्यताओं और परम्पराओं में कहा गया है कि

"चित्रकूट में रमि रहे, रहिमन अवध नरेश,

जा पर विपदा परत है, सो आवत यहि देश।"

यानी गोस्वामी तुलसीदास जी को भी भगवान मर्यादापुरुषोत्तम श्री राम के दर्शन चित्रकूट के घाट पर हुए थे। इसलिए मेरे लोक सभा क्षेत्र प्रतापगढ़, अवध और प्रयाग के बहुत से श्रद्धालु प्राय: चित्रकूट के विशेष मार्गों से होकर पहुंच पाते हैं। अत: मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह मांग करता हूं कि अयोध्या से प्रतापगढ़ जंक्शन, प्रयाग-इलाहाबाद जंक्शन होते हुए चित्रकूट जाने हेतु विशेष कॉरीडोर के लिए 'राम वन गमन' एक्सप्रेस ट्रेन चलाए जाने की व्यवस्था कराने की कृपा करें। धन्यवाद।

साध्वी प्रज्ञा सिंह ठाकुर (भोपाल): धन्यवाद महोदय। सन् 1984 में आज की ही दिनांक 3 दिसम्बर को असावधानी से यूनियन कार्बाइड का बहुत बड़ा कांड हुआ, जिसमें हजारों लोग मृत हुए और आज भी लाखों लोग पीड़ित हैं। आज बहुत ही संवेदनशील दिन है। भोपाल में आज के दिन जो कांड हुआ था, मैं आपके माध्यम से उन समस्त मृत आत्माओं की शांति के लिए श्रद्धांजलि अर्पित करती हूं और जो आज भी पीड़ित हैं, उनके प्रति मैं अपनी मानवीय संवेदनाएं व्यक्त करती हूं। हमारे क्षेत्र भोपाल में एक स्पोर्ट्स यूनिवर्सिटी की अति आवश्यकता है, क्योंकि मध्य प्रदेश में एक नियम है कि जिस स्कूल में जब तक स्पोर्ट्स टीचर नहीं होगा, तब तक वह पूरा स्कूल नहीं माना जाएगा। अच्छे स्पोर्ट्समैन तैयार हों, अच्छे स्पोर्ट्समैन अच्छे टीचर्स बनें और अच्छे टीचर्स अच्छे कोच बनें, जिससे कि खेल क्षेत्र में हमारे उत्कृष्ट स्पोर्ट्समैन तैयार हो सकें। जय हिन्द।

श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ): धन्यवाद अध्यक्ष महोदय, आयुष्मान भारत योजना हमारे देश में स्वास्थ्य सेवाओं के बुनियादी ढांचे को बेहतर बनाने और गरीबों के स्वास्थ्य बीमा कवर को बढ़ाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभा रही है।

महोदय, इस योजना के तहत मिलने वाली स्वास्थ्य सेवाओं को प्राप्त करने में एक बड़ी समस्या लाभार्थियों को जारी किए गए गोल्ड कार्ड में त्रुटियों को लेकर है। अब तक लगभग 10 करोड़ कार्ड इस योजना के तहत जारी किए गए हैं, परन्तु इनमें से लगभग 20 प्रतिशत कार्डों में कुछ न कुछ गड़बड़ी जैसे नाम, जन्म तिथि, माता-पिता का नाम इत्यादि पाई गई है। इन गलतियों को स्थानीय स्तर पर दूर करने की

कोई व्यवस्था नहीं होने के कारण लाभार्थियों को नाम-पता इत्यादि सही कराने के लिए जनसुविधा केंद्रों के चक्कर काटने पड़ते हैं, जिनमें कई बार महीनों लग जाते हैं तथा लाभार्थी इस योजना का लाभ उठाने से वंचित रह जाते हैं।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि जिस प्रकार आधार कार्डों में सुधार के लिए एक ऑनलाइन मैकेनिज्म की व्यवस्था है, वैसे ही आयुष्मान भारत के कार्डों के लिए भी ऑनलाइन मैकेनिज्म की व्यवस्था की जाए ताकि लोग आसानी से अपने कार्डों में सुधार करवाकर इस योजना का पूर्ण लाभ ले सकें। बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष: सभा की कार्यवाही बुधवार, दिनांक 4 दिसम्बर, 2019 को पूर्वाह्न 11 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

[अनुवाद]

<u>सायं 7.35 बजे</u>

तत्पश्चात लोक सभा बुधवार, 4 दिसंबर, 2019 / अग्रहायण 13, 1941 (शक) के पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

इंटरनेट

लोक सभा की सत्रावधि के प्रत्येक दिन के वाद-विवाद का मूल संस्करण, अंग्रेजी संस्करण और हिन्दी संस्करण भारतीय संसद की निम्नलिखित वेबसाइट पर उपलब्ध हैं*:*

https://sansad.in/ls

लोक सभा की कार्यवाही का सीधा प्रसारण

लोक सभा की संपूर्ण कार्यवाही का संसद टी.वी. चैनल पर सीधा प्रसारण किया जाता है। यह प्रसारण सत्रावधि में प्रतिदिन प्रातः 11.00 बजे लोक सभा की कार्यवाही शुरू होने से लेकर उस दिन की कार्यवाही समाप्त होने तक होता है।

© 2019 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय
लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (सत्रहवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अन्तर्गत प्रकाशित