

The Carriage Of Goods By Sea Bill, 2024- Passed

माननीय सभापति : आइटम नम्बर 16 - समुद्र द्वारा माल वहन विधेयक, 2024 ।

माननीय मंत्री जी ।

? (व्यवधान)

THE MINISTER OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS (SHRI SARBANANDA SONOWAL): Sir, I beg to move:

?That the Bill to provide for the responsibilities, liabilities, rights and immunities attached to carriers with respect to the carriage of goods by sea and for matters connected therewith or related thereto, be taken into consideration.?

HON. CHAIRPERSON: Motion moved:

?That the Bill to provide for the responsibilities, liabilities, rights and immunities attached to carriers with respect to the carriage of goods by sea and for matters connected therewith or related thereto, be taken into consideration. ?

SHRI VIJAYAKUMAR ALIAS VIJAY VASANTH (KANYAKUMARI): Sir, I rise to speak on the Carriage of Goods by Sea Bill, 2024, which seeks to re-enact the Indian Carriage of Goods by Sea Act 1925. The Bill is significant as it aims to align India's maritime law with international standards, particularly the Brussels Convention, and addresses the responsibilities, liabilities, rights, immunities related to the carriage of goods by sea. While modernization of legislation is necessary to keep pace with global trade dynamics, there are several concerns that need to be addressed before this Bill can be passed.

One of the primary concerns is the lack of adequate protection for shippers and consignees. While the Bill outlines the rights and immunities of carriers, Section 4 stands out as it does not impose a strong enough commitment on carriers regarding the seaworthiness of the ship.

Sir, another issue arises from Section 7 deals with bulk cargo weight declaration in the bill of lading. While industry customs are considered, the Bill does not sufficiently address the risks associated with discrepancies in weight declaration. Section 9 of the Bill empowers the Central Government to amend the schedule by issuing notification. While flexibility is important, this provision grants the Government unchecked powers to make amendments without adequate consultation with industry stakeholders. This could lead to arbitrary decisions that may not reflect the interests of all the parties involved in the carriage of goods. While aligning with the international standards, it is important for India's global trade that we ensure that the interests of our domestic shipping industries are protected. The Bill could unintentionally disadvantage the Indian carriers, making it more difficult for them to compete in the global market. The exceptions under the Merchant Shipping Act, 1958 should be reviewed to allow Indian carriers to engage effectively in international trade.

14.07 hrs (Shri Dilip Saikia *in the Chair*)

Sir, while the repeal of the Indian Carriage of Goods by Sea Act 1925 is necessary to modernise our laws, we must be cautious about the potential implications for contract and rights established under the old Act. Although Section 12 ensures that the repeal will not affect actions taken under the 1925 Act, we should ensure that this transition does not disadvantage smaller players or entities with limited resources in the maritime industry.

Sir, a particular contagious provision in the Bill is the limitation on the liability of carriers. The Bill caps the carrier's liability for goods lost or damaged to 666.67 Special Drawing Rights per package or unit or two Special Drawing Rights per kilogram of gross weight, whichever is higher. While the international conventions have set these limits, they may be insufficient for the high-value cargoes.

Sir, the Bill introduces the possibility of carriers and shippers entering into special agreements to limit the carriers' responsibilities and liabilities. While flexibility can be beneficial, such agreements must not entertain the protections intended by the existing law. There is a risk that such agreements could lead to unfair terms.

Sir, while the Bill provides some safeguard against loss or damages arising from negligence, inheritance defects and other causes, these provisions need to be strengthened. It is believed that the current safeguard may not be sufficient, particularly as India's role in global trade continues to expand.

Sir, I would like to draw your attention to the fact that my Kanyakumari constituency has a significant number of marine engineers working abroad in merchant ships. This is an industry where the vast portion of our workforce has excelled and continues to contribute significantly to India's maritime sector. In line with this Bill aimed to meet international standards, I urge the Government to also create more employment opportunities within the maritime sector, particularly, for our talented youths. Sir, Kanyakumari constituency has a lot of fishermen who depend on fishing for their livelihood. Many of these fishermen are engaged in fishing and their boats are often involved in accidents with merchant ships in the middle of the sea. These accidents lead to significant damage to fishing boats. Unfortunately, the fishermen are unable to claim compensations for these losses and injuries.

I request the hon. Minister to address the issue through this Bill. Fishermen are crucial to our economy and their livelihood should be protected. We must create provisions within the Bill that ensure fishermen, who suffer losses due to accidents with merchant ships, receive adequate compensation.

Sir, the increasing centralisation of power in India has raised concerns about the erosion of federalism and the autonomy of key institutions. The Central Government's growing influence over bodies like ED, CBI, Judiciary, and the Election Commission undermines their independence. Additionally, the centralisation of power in areas like RBI, GST management and the National Education Policies diminishes the State autonomy.

This concentration of power risks weakening the balance of federalism, making it harder for States to address local needs effectively. Protecting the autonomy of institutions and ensuring a fair federal structure is crucial for India's democratic integrity.

In conclusion, while the Carriage of Goods by Sea Bill, 2024 is a step forward in modernisation of maritime law, we must address several critical concerns to ensure that the Bill does not inadvertently harm Indian traders, industries and the domestic shipping sector.

The Government must carefully consider the potential risks to domestic industries and the implications for stakeholders, ensuring that the final Bill is balanced and serves the interests of all parties involved.

I urge the Government to engage more effectively with industry stakeholders and ensure that the final legislation is both comprehensive and fair. We seek a Bill that modernizes our laws while protecting Indian interests in global trade.

SHRI KRISHNA PRASAD TENNETI (BAPATLA): Hon Chairperson, Sir, I express my support for the Carriage of Goods by Sea Bill, 2024. It is appreciable that the Bill aims to amend the age-old rules with the Hague-Visby Rules and

their amendments as an attempt towards aligning Indian regulations with international standards and ease of operations. This law ensures that we adapt to the evolving maritime trade.

While we discuss the reforms, it is also important to recognize how far our maritime sector has progressed under the visionary leadership of the NDA Government led by the hon. Prime Minister Shri Narendra Modi ji. Over the past decade, the Sagarmala Programme has been a game-changer, driving port-led development, reducing logistics cost, and boosting coastal trade. Cargo handling capacity at major ports has doubled, reaching 1,630 million tonne per annum by March 2024 compared to just 800.5 million tonne per annum in 2014. Today, nine Indian ports are ranked among the top 100 ports globally. These achievements reinforce India's position as a rising maritime powerhouse.

The Bill empowers the Central Government to update these rules through notifications in the Official Gazette. This means our shipping laws can quickly respond to new challenges. The Bill strikes a good balance between flexibility and accountability. It helps us tackle new shipping challenges effectively. One key change is that it removes the 'implied absolute undertaking' concept, which protects carriers from unlimited liability. It also requires carriers to handle goods safely during transit, which protects shippers' interests. Additionally, the introduction of a Liability Cap will lower the risks for carriers and create a more stable working environment.

While the Bill was enacted with a view to establishing the responsibilities, liabilities, rights of carriers and shippers, it is important to extend these principles to the ports themselves. The reason I say this is that recent revelations related to Kakinada Port have underscored the urgent need for clear responsibilities and oversight.

I would like to highlight that under the previous State Government of Andhra Pradesh, even critical infrastructure like ports were victims of greed and hunger for power and an example of how shareholders were forced into diluting their share at a drastically undervalued price.

In addition, unethical activities at Kakinada Port have come to light for PDS rice recycling highlighting serious lapses in oversight. The handling of ports by unethical operators can harm the safety and security of both carriers and shippers. The implications of these actions extend far beyond financial discrepancies. They threaten the integrity and trust essential for our maritime operations. Such activities have to be curtailed by the Central Government

Now, I would like to suggest a few recommendations to improve maritime trade in our country. First, I urge the Government to introduce electronic bills of lading in line with the Rotterdam Rules. This would streamline documentation, reduce delays, and enhance India's competitiveness in global maritime trade.

Another recommendation that I would like to make is regarding the Non-Vessel Operating Common Carriers (NVOCCs). They play a crucial role in cargo movement, yet they face challenges in securing space on international container ships. The Ministry should consider reserving cargo space for domestic operators in international container lines operating in Indian waters to ensure fair competition and support the growth of small shipping enterprises.

Lastly, I reiterate my strong support on behalf of my State of Andhra Pradesh, and on behalf of my party Telugu Desam Party and our visionary leader Nara Chandrababu Naidu for the measures introduced by the Government, which will significantly enhance India's maritime sector. At the same time, I urge the hon. Shipping Minister Shri Sarbananda Sonowal Ji to consider these additional recommendations, as they will further improve port efficiency, boost trade, and align with the Make in India initiative.

Thank you, Sir.

श्री आदित्य यादव (बदायूं) : सभापति महोदय, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विधेयक पर अपनी बात रखने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं सर्वप्रथम अपनी पार्टी के नेता आदरणीय अखिलेश यादव जी को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने मुझे इतने महत्वपूर्ण विधेयक पर अपनी बात रखने का मौका दिया।

सभापति जी, यह विधेयक देश की सम्पत्ति से खासकर, जैसा आपने देखा होगा कि, एक समूह को कहीं न कहीं फायदा पहुंचाने के लिए बनाया जा रहा है। मेरा मानना है कि इस विधेयक के जरिए इन सारी नीतियों द्वारा, जो हमारे छोटे ट्रांसपोर्टर्स होते थे, उनको दबाने का इस विधेयक के जरिए प्रयास किया जा रहा है। हमने पूर्व में भी देखा है कि किस तरीके से वर्ष 2021 का बंदरगाह विधेयक लाया गया। गुजरात के अंदर जो एक कंपनी है, उसी को सीधे तौर पर इसका फायदा देने के लिए वह विधेयक वर्ष 2021 में लाया गया था। इसी तरीके से वर्ष 2025 के अंदर जो आज यह विधेयक आया है, कहीं न कहीं यह विधेयक भी राज्य के अंदर जो छोटे ऑपरेटर्स हैं, उनको दबाने का काम करेगा। यह विकास नहीं, यह एकाधिकार का विस्तार है।

सभापति महोदय, इस विधेयक के जरिए कहीं न कहीं मोनोपॉली की भी सम्भावना दिखाई देती है। वर्ष 2014 से वर्ष 2024 तक सिर्फ एक समूह को पूरे बंदरगाह के ट्रांसपोर्टेशन का काम, कार्गो का काम दिया गया। उसका परिणाम यह था कि एक ही समूह के पास देश भर के 14 बंदरगाह आते हैं। अभी हमसे पूर्व वक्ता जब अपनी बात रख रहे थे तो इस बात को उन्होंने कहा कि हमारे देश के बंदरगाह टॉप नंबर पर आते हैं।

14.17 hrs (Shri Krishna Prasad Tenneti in the Chair)

मैं पूछना चाहूंगा कि इन बंदरगाहों में से कौन सा बंदरगाह ऐसा है, जो सरकार के नियंत्रण में आता है? वे बंदरगाह खासकर जो निजी हाथों में चले गए हैं, खासकर एक ग्रुप के पास चले गए हैं, ये वे सारे बंदरगाह हैं, जिनको आप टॉप लिस्ट में रख रहे हैं, लेकिन एक भी सरकारी बंदरगाह नहीं है। निजीकरण की तरफ बढ़ते हुए शिपिंग को, पोर्ट को ले जाया जा रहा है। हमने देखा है कि किस तरीके से आप लोगों ने कर के शेयर को, जो कभी 54 पर्सेंट हुआ करता था, उसको घटाकर आज 45 पर्सेंट पर कर दिया है। इससे सरकार को हजारों करोड़ रुपये का नुकसान हो रहा है, लेकिन फायदा सिर्फ एक पूंजीपति को दिया जा रहा है। इस विधेयक के जरिए कृषि के क्षेत्र में भी कई सारी ऐसी वस्तुएं हैं, जिनका एक्सपोर्ट एंड इम्पोर्ट का काम होगा। इसके जरिए कहीं न कहीं वह एक पूंजीपति या वह एक व्यक्ति या ये प्राइवेट सैक्टर के लोग, जो इन पोर्ट्स को चलाएंगे, वे अपने मनमाने दामों पर सारी उपज को बेचने का काम करेंगे। इससे किसान को कोई फायदा नहीं होगा, पूंजीपतियों का फायदा होगा। मैं अनुरोध करना चाहता हूँ कि इस विधेयक को हम यहीं रद्द करें और एक नया विधेयक लाने का प्रयास करें, जिससे आने वाले समय में हमारे छोटे व्यापारी हैं, मध्यम वर्ग के व्यापारी हैं, जो किसान हैं, जो इस देश की सबसे बड़ी आत्मा हैं, अगर हम उन लोगों की बात को सुनेंगे और इस विधेयक के अंदर में प्रयास करेंगे कि उनसे समन्वय बनाकर, उनके बिंदुओं को लाया जाए, तो मैं समझता हूँ कि यह विधेयक लोकतंत्र के लिए अच्छा साबित होगा।

मैं आपसे यही अनुरोध करूंगा कि आने वाले समय में ट्रांसपेरेंसी रखने का प्रयास किया जाए। प्राइवेट सैक्टर की मोनोपॉली खत्म होनी चाहिए।

शिपिंग सेक्टर में सरकारी रोजगार खत्म होते चले जा रहे हैं, हमें इस भी ध्यान देना होगा। आज देश में एक ऐसी प्राइवेट कंपनी है जिसके पास 14 पोर्ट्स हैं, 14 पोर्ट्स पर उनकी मोनोपॉली चल रही है। आप सभी जानते हैं, आप सभी लोग इस बात का ध्यान रखें कि जो सरकार की सम्पत्ति है, कहीं न कहीं सरकार किसी एक व्यक्ति को फायदा पहुंचाने के लिए सारी सम्पत्तियों को बेचती चली जा रही है। ऐसे पोर्ट्स जो सरकार को फायदा दे सकते थे, उनको जानबूझकर लॉस में लाया गया, सालों साल उसमें लॉस दिखाया गया, लॉस दिखाने के बाद जब प्राइवेट सेक्टर को बेचा जाता है तो प्राइवेट कंपनी को हजारों करोड़ रुपये का फायदा होता है। क्यों नहीं सरकार इन पोर्ट्स को चलाकर फायदा लेकर आखिरी पायदान में खड़ा व्यक्ति है, जिसे हम किसान कहते हैं, गरीब कहते हैं, पिछड़ा कहते हैं, पीडीए कहते हैं, उसको फायदा देने का काम क्यों नहीं कर रहे हैं?

अंत में, मैं यही कहूंगा कि इस विधेयक को तत्काल रद्द कर एक नया विधेयक लाना चाहिए जो आने वाले समय मध्यम वर्ग के व्यापारी, किसानों और जो छोटे हैंडलर्स हैं, उन लोगों को फायदा पहुंचा सकें। ट्रांसपेरेंसी एक बहुत बड़ा सवाल है, इसमें ट्रांसपेरेंसी भी होनी चाहिए।

सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे अपनी बात रखने का मौका दिया और अपनी पार्टी के नेता का भी बहुत-बहुत धन्यवाद। आभार।

डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : सभापति महोदय, इस देश में अंग्रेजों ने जो कानून बनाए या आजादी से पहले के कानून हैं, वे आज तक चल रहे हैं। उनको हटाने का बीड़ा माननीय मोदी जी ने उठाया है, हम उनके शुक्रगुजार हैं। सर्बानंद सोनेवाल जी के भी शुक्रगुजार हैं जो इस बिल को लेकर आए हैं। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि इस देश में जो कानून है, हम पतंग नहीं उड़ा सकते, हम बैलून नहीं उड़ा सकते। पतंग उड़ाने के लिए वर्ष 1934 का एयरक्राफ्ट है, वह कहता है कि यदि मुझे पतंग उड़ाना है तो भारत सरकार या संबंधित सरकार से पमिशन चाहिए। यदि बैलून उड़ाना है तो उसके लिए भी सरकार से परमिशन चाहिए।

सभापति महोदय आप आंध्र प्रदेश से आते हैं। आंध्र प्रदेश में जो इंस्पेक्टर है, हम लोगों को जो ट्रैफिक का लाइसेंस देगा, उसका दांत टूटा हुआ नहीं होना चाहिए, आप समझ सकते हैं कि किस तरह के लॉ हैं। एमवीआई एक्ट में आंध्र प्रदेश में ये प्रोविजन है कि जिस आदमी के दांत टूट गए हैं, वह एमवीआई इंस्पेक्टर नहीं बन सकता। उसी कड़ी में अभी इस पार्लियामेंट में लेडिंग बिल पास हुआ। इसी शिपिंग का एक लेडिंग बिल पास किया और लेडिंग बिल पास होने के बाद आज जो कैरेज ऑफ गुड्स बाई सी बिल, 2024 है। यह विषय 1922 में आया, ब्रसेल्स में एक कन्वेंशन हुआ था। वर्ष 1923 में हमने इसको रेगुलेट किया। सेंकड वर्ल्ड वॉर खत्म हो गया, पूरी दुनिया ग्लोबल इकोनॉमी की तरफ बढ़ गई। वर्ष 1968 में उसी ब्रसेल्स में फिर से दोबारा मीटिंग हुई, वर्ष 1979 में कन्वेंशन पर भारत सरकार ने भी साइन कर दिया। वर्ष 1979 से लेकर 2025 तक तकरीबन 45 साल तक अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन साइन करने के बाद भी मोदी जी को छोड़कर किसी प्रधानमंत्री या किसी सरकार या पॉलीटिकल पार्टी का ध्यान नहीं गया कि यह भी एग्रीमेंट है। अब लेडिंग बिल इसके ऊपर निर्भर है। अभी आपने लेडिंग बिल पास कर दिया।

मैंने आपसे कहा है कि इस तरह की परिस्थिति में पूरी की पूरी पारदर्शिता होगी। यदि आप इस बिल के क्लॉज 7 को देखेंगे, तो क्लॉज 7 लेडिंग बिल से एक कदम आगे बढ़कर है। यह कहता है कि हम यह नहीं मानेंगे कि इम्पोर्टर क्या कर रहा है या एक्सपोर्टर क्या कर रहा है। जिसने एक्सपोर्ट किया, उसने सर्टिफिकेट दे दिया, जिसने इम्पोर्ट किया, उसने सर्टिफिकेट दे दिया, लेकिन भारत सरकार इस बिल के माध्यम से यह सुनिश्चित करना चाहती है। आपको ध्यान होगा, जब हम इमिग्रेशन एक्ट को पास कर रहे हैं, तो हमने कैरियर की एक बड़ी अच्छी परिभाषा दोबारा से देखी कि कैरियर क्या है, उसकी जिम्मेदारी क्या है। यदि कोई बांग्लादेशी घुसपैठिए को लेकर आएगा, तो हम उसको कैसे जेल में डाल सकते हैं। हम उस पर कितना जुर्माना लगा सकते हैं। अभी तक उसमें जमीन शामिल नहीं थी, हमने उसको किया है। हमने इसमें थर्ड पार्टी की बात कही है। हम केवल इम्पोर्टर और एक्सपोर्टर की बात नहीं मानेंगे, हमें थर्ड पार्टी भी चाहिए, जो यह प्रमाणित करे, जो यह बताए कि जितना गुड्स आया है, जितने किलो का सामान आया है, जिसने दिया है, इसमें केन्द्र सरकार ने उसको सुनिश्चित किया है। यह क्लॉज 7 कहता है।

अब क्लॉज 10 क्या कहता है? हम लगातार बात करते हैं कि बिल बनाइए। मैं प्रेमचन्द्रन साहब और सौगत बाबू का बहुत सम्मान करता हूं। इस संसद में अभी भी कुछ लोग हैं, जो बहुत पढ़ते-लिखते हैं और वे बिल पर मेहनत करते हैं। वे बिल पास कराते समय हमसे थोड़ी मशक्कत जरूर करवाते हैं, लेकिन कई एक बातें हैं, जो लोगों के सामने आती हैं। इस बिल का जो क्लॉज 10 है, वह कहता है कि कुछ भी करने से पहले या कुछ भी करने के बाद हमको नोटिफिकेशन के लिए इस संसद के पास ही आना है। हम सांसदगण लोकतंत्र में कहते हैं कि संसद सुप्रीम है, संसद के पास शक्ति होनी चाहिए। मोदी जी एक लोकतंत्रवादी आदमी हैं और मैंने अपने जीवन में उनसे ज्यादा लोकतंत्रवादी प्रधानमंत्री कभी नहीं देखा है।?(व्यवधान)

जब आज धर्मेन्द्र जी बोल रहे थे, तब मुझे लगा कि शायद धर्मेन्द्र जी कुछ अच्छी बात बोलेंगे। वे 17वीं और 18वीं लोक सभा की बात कर रहे थे। मैं आपको बताऊं कि धर्मेन्द्र यादव जी इसी सदन के सदस्य थे और शेड्यूल्ड कास्ट के यशवीर सिंह जी, जो समाजवादी पार्टी के सांसद थे, इस वेल में उनको किसने पीटा था, मैं उसका गवाह हूं।?(व्यवधान) मैं जिनका बहुत सम्मान करता था और पूरी दुनिया जिनका सम्मान करती है, मुलायम सिंह यादव जी के ऊपर किसने केस किया था, यह मुझे बताने की आवश्यकता नहीं है।?(व्यवधान)

माननीय सभापति : कृपया आप अपनी स्पीच समाप्त करिए।

डॉ. निशिकान्त दुबे : महोदय, जो अगला विषय है, हम भारतीय समुद्री माल परिवहन अधिनियम, 1925 को रिपील कर रहे हैं, मैं आपको बताऊं कि जो ?सी? है और जो ?एयर? है, यदि इन दोनों के माध्यम से बाहर से कोई सामान आएगा, जैसे कस्टम है, एक्साइज है, उनकी एन्फोर्समेंट एजेन्सी है, आज तक भारत के संविधान ने उसका अधिकार किसी राज्य को नहीं दिया है। जब कोई विवाद खड़ा होगा, उसको पकड़ने की बात आएगी, उस पर पेनल्टी लगाने की बात होगी या उसके ऊपर कोई कार्रवाई करने की बात होगी, क्योंकि इस देश में मेजर पोर्ट और माइनर पोर्ट की दो परिभाषाएं हैं। मेजर पोर्ट वह है, जो भारत सरकार का है और माइनर पोर्ट वह है, जिसको राज्य सरकार लाइसेंस देती है, इसलिए वह उसके आधार पर है। माइनर पोर्ट का अलग कानून है, अलग-अलग राज्य सरकारें मैरीटाइम बोर्ड को कंट्रोल करती हैं।

इस एक्ट में यह कहा गया है कि चाहे मेजर पोर्ट हो या माइनर पोर्ट है, जहां कहीं भी समस्या आएगी, उस समस्या का समाधान करने का पूरा का पूरा अधिकार केन्द्र सरकार के पास होगा। यह इतना ऐतिहासिक बिल है। चूंकि समय है, इसलिए मैं ज्यादा नहीं बोलना चाहता हूं। मैं अपनी पार्टी भारतीय जनता पार्टी, हमारी पार्टी के नेता माननीय मोदी जी और सर्बानंद सोनोवाल जी का शुक्रगुजार हूं कि उन्होंने ब्रिटिश शासन द्वारा बनाए हुए नियम को खत्म करने का साहस किया है और वे इतना ऐतिहासिक बिल लेकर आए हैं।

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYNAGAR): Sir, on behalf of All India Trinamool Congress, I rise to speak on the Carriage of Goods by Sea Bill, 2024. India has 13 major ports, namely, Kolkata, Paradip, Visakhapatnam, Chennai, Tuticorin, Cochin, Port Blair and others. But Kolkata Port is the oldest port in our country established by the British East India Company in the year 1870. This port is known as the gateway to Eastern India for the rest of the world. The port is part of the 21st century Maritime Silk Route. As on March, 2018, the port is capable of processing annually 6,50,000 containers, mostly from Nepal, Bhutan and India's Northern States which are landlocked places. The Hooghly River, where the port is located, experiences heavy siltation, reducing the navigable draft to six to seven metres from its original nine metres. This restricts the size and draft of vessels that can access the port. The lack of regular dredging further exacerbates the problem of fluctuating drafts. So, I would like to request the hon. Minister that to save the Kolkata Port, dredging of Hooghly River should be taken into consideration. At the same time, I would like to request the hon. Minister to take necessary steps for infrastructural development of the Kolkata Port along with all modern facilities.

Dhamra, Mundra plus 12 other ports are operated by private companies. The company's name is well-known. This is the Adani company. Our country has 34,000 miles of coastline. Despite that, we do not have large tanker ships; whereas small countries like Denmark, Japan are doing excellent work in the field of carriage of goods by sea. So, this is my one point.

This Bill gives the current Government excessive power to regulate and control the transportation sector, leaving the State Governments, local bodies and small logistic businesses with no authority. By doing so, the federal structure of the country is being weakened. The Bill also introduces complex and unnecessary rules that small transporters and local businesses will find extremely hard to follow. These small operators will now have to meet the same high standards and regulatory requirements as large multinational companies. However, since small companies do not have the financial or technical capacity to meet these regulations, they will eventually be forced out of business. This move will benefit large logistic companies. The Government, instead of supporting small businesses, seems to be pushing them towards closure through heavy regulation. This clearly shows the Government's lack of concern for small and medium enterprises, making it easier for large private corporations like Adanis to dominate the market.

One of the biggest problems is that the Bill would significantly increase transportation cost across the country which will ultimately be passed on to customers. As a result, the price of essential items like grains, vegetables and other daily-use products will increase sharply, causing a rise in inflation. This will put a huge financial burden on lower and middle-income group.

The Government has introduced provisions that allow private companies to operate major ports, cargo terminals and logistics infrastructure under the public-private partnership model. This means that large multinational companies will now control most of the logistic infrastructure leading to a monopoly in maritime logistics. Over a period of time, the public sector's control over essential transportation will weaken, putting job security of port workers, affordability of transportation services, and State control at risk. The Government is pushing its privatization agenda under the excuse of modernisation, which will have long-term damaging effects on the economy and the common people.

Another very concerning aspect is that the Bill grants legal immunity to large logistic companies in case of loss, damage, and delay of goods during transportation. This means that if a small trader's goods get damaged or lost during transit, the large logistic companies will not be held accountable and the small traders will receive no compensation or legal protection.

HON. CHAIRPERSON: Thank you, Madam.

Now, Shrimati Supriya Sule.

SHRIMATI PRATIMA MONDAL : This provision is extremely unfair as it clearly favours big corporations ?
(Interruptions)

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): Sir, a lady Member is speaking. ? (Interruptions) Sir, let her conclude in one minute.

HON. CHAIRPERSON: No, she was given time to conclude. Now, Dada ji will conclude.

? (Interruptions)

माननीय सभापति : आपकी फ्लाइट छूट जाएगी ।

? (Interruptions)

SHRIMATI PRATIMA MONDAL: The Hague Rules of 1924 were amended by the Protocol signed in Brussels on 23rd February, 1968, and then, on 21st December, 1979 as Visby Rules. The schedule to the said Rules provides the Hague Rules ? (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Supriya Sule ji. Please go ahead.

? (Interruptions)

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): Hon. Chairperson, Sir, I stand here to speak on the Carriage of Goods by Sea Bill, 2024.

Sir, I come from a State which has a very long coastal path as well as a huge history of maritime trade. India's one of the oldest ways of trade has been through the waterways. So, the maritime trade has a big history and a long connection with the world. You remember the Silk Road. The entire Asia was connected with the entire western world and we were the leaders at that time. In the olden history, if you review and read all the old books, they are all around the maritime history. So, Maharashtra, India, had been a huge contributor to global trade at that time through maritime trade.

There are a few suggestions that I would like to make to this Government. I appreciate them for bringing all these Bills of Lading Bill, etc. But if they had consolidated them all, it would have been much more effective rather than bringing them in piecemeal.

But I would like to ask the hon. Minister a few questions, which are my concerns in this Bill. First, what is the exact definition of a port? The hon. Minister may expand it because there is so much technology coming in. We heard it from the Treasury Benches. They talked about the Hamburg Rules, which actually failed in 1925. Then, we signed the Hague and Visby Rules and that is what we are implementing today. Globally, if you go to Europe or America, today, the advanced technology and the rules which are governing this, are Rotterdam Rules. So, I would like to make a recommendation to this Government, if this Government is genuinely committed to making changes, please talk to all the stakeholders, which I am sure the hon. Minister must have done anyway. But I would like him to reply to us that if there are the Rotterdam Rules, which are globally used,

why are we still holding back with the old Visby Rules? So, is there a difference in it? Has he looked at it? Has the Government thought about it? It is because if we are innovating and if we are bringing a change, then, we want to be a global player in this. So, I would request him to clarify their stand and please have some more hearings, or ask all the stakeholders and clarify to the nation and the people in the shipbuilding and maritime industries to make it more effective.

Another question which I would like to ask him is this. What will be the status of the Maritime Board with this new ruling? Will you dismantle it? How will you protect the stakeholders? What will be the role of the Maritime Board? With so many changes in various Bills and the statutory role of a Board, what will be the role of the State Governments and the Central Government? So, we need more clarity. It is because a lot of time we are working together in these large infrastructure projects.

Another thing is about the responsibility. In Visakhapatnam, there was a story of one of the largest ship owners, who exported things out of India. And when it went into international waters, it was raided, and an allegation that was made against an Indian businessman was that there were drugs in it. So, obviously, there were rulings. The ship was brought back and a big investigation took place. There is nothing wrong with that. My only concern is that after nine months, it was proved that there were no drugs, but shrimp feed was in it.

Now, for the entire operation and the losses, what would the Government do to protect its Indian men? When you say you want to do Atmanirbhar Bharat, this is the Atmanirbhar Bharat story.

So, I request the hon. Minister to find a nice mechanism where every Indian is purely protected. If somebody is doing something wrong, he or she or the company has to be punished. If it is drugs, of course, we should have no tolerance. A zero tolerance should be there to any such crime or drugs. But if there is a legal business going on and internationally, there is a miscommunication in a time-bound manner, our Indian maritime business opportunities should not be treated like this. They should be treated with respect and justice should be given to them immediately.

So, this is a very big concern. My only request to him is this. This is a small suggestion to the Government of India which is making a huge investment in Maharashtra in the Vadhavan Port. We welcome it. The port is in the sea, it means a lot of infrastructure on land and we have had a lot of controversies. So, I have a request to the double engine *sarkar*. It is because all the fishermen there are having a big challenge for land acquisition.

So, I only end by saying that mangroves has been a huge issue. I just request the hon. Minister to be sensitive towards the farmers whose lands you are acquiring and sensitive to the fishermen who for years together were there. They have had this new project which the hon. Prime Minister has launched for all the *Karighars* doing businesses and things which are legacy businesses.

So, it is like they want the *Karyighars* to do whatever their father and forefathers has done. उसमें इनका परिवारवाद चलता है, लेकिन इनको हमारे से ही दिक्कत होती है । But the point I am making to this Government is that if the fishermen of the next generation want to be fishermen, please make sure they are protected and the farmers in the Vadhavan port are fully protected. Thousands of mangrove trees are being cut there. So, please make sure that they are either replanted or the entire area still remains safe.

Thank you, Sir.

श्री दिलेश्वर कामैत (सुपौल) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे समुद्र द्वारा माल वहन विधेयक, 2024 पर चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ । मैं माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी तथा माननीय मंत्री श्री सर्बानंद सोनोवाल जी के प्रति आभार प्रकट करता हूँ, जिनके द्वारा भारत की जनता के हित, राष्ट्रहित, व्यापार हित एवं आर्थिक हित में तथा आवश्यक वस्तुओं के आयात-निर्यात की सुविधाओं को सुगम एवं आसान बनाने के लिए यह विधेयक लाया गया है ।

सभापति महोदय, इस विधेयक का उद्देश्य समुद्र द्वारा माल वाहन की बाबत वाहक से संलग्न उतरदायित्व, दायित्व, अधिकार और उन्मुक्तियों के लिए तथा उनसे संसक्त या उनसे संबंधित विषयों के लिए उपबंध करने हेतु है। इस अधिनियम के उपबंधों के अधीन रहते हुए यह कि अनुसूची में अधिकथित नियम भारत में, किसी पत्तन से भारत में या उसके बाहर किसी अन्य पत्तन को माल का वहन करने वाले पोतों में समुद्र द्वारा माल वहन के संबंध में और उसके बारे में प्रभावी होंगे।

समुद्र द्वारा माल वहन के लिए किसी संविदा में जो नियम लागू होते हैं, माल के वाहक द्वारा यात्रा योग्य पोत उपलब्ध कराने का कोई स्पष्ट परिवचन विवक्षित नहीं होगा। भारत में जारी किए गए प्रत्येक वहन पत्र में, या वैसा ही एक ?की? दस्तावेज में, जिसमें कोई ऐसी संविदा अंतर्विष्ट है या जो किसी ऐसी संविदा का साक्ष्य है, जिस पर नियम लागू होते हैं, इस बात का स्पष्ट कथन होगा कि वह इस अनुसूची में अधिकथित लागू सभी नियमों के उपबंधों के अधीन प्रभावी होनी है।

सभापति महोदय, समुद्र द्वारा माल वहन विधेयक, 2024 को लोकसभा में 9 अगस्त, 2024 को पेश किया गया था। यह बिल भारतीय समुद्री माल परिवहन एक्ट, 1925 का स्थान लेने का प्रयास करता है। यह एक्ट भारत के एक बंदरगाह से भारत के दूसरे बंदरगाह या दुनिया के किसी भी बंदरगाह तक माल की ढुलाई की जिम्मेदारियों, देनदारियों, अधिकार और छूट से संबंधित प्रावधान करता है। यह एक्ट अगस्त, 1924 के बिल्स ऑफ लेडिंग संबंधी कानून के कुछ नियमों के एकीकरण हेतु अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन और उसमें बाद के संशोधनों के अनुरूप है और यह बिल एक्ट के सभी प्रावधानों को बरकरार रखता है।

सभापति महोदय, यह विधेयक, केंद्र सरकार को निम्नलिखित शक्तियां प्रदान करता है, जैसे बिल के प्रावधानों को लागू करने के लिए निर्देश जारी करना और बिल्स ऑफ लेडिंग पर लागू होने वाले नियमों को निर्दिष्ट करते हुए अनुसूची में संशोधन करना।

बिल्स ऑफ लेडिंग यानी लदान हुंडी उस दस्तावेज को कहा जाता है, जो कोई मालवाहक किसी माल भेजने वाले व्यक्ति या कंपनी को जारी करता है। इस दस्तावेज में वस्तुओं के प्रकार, मात्रा, स्थिति और गंतव्य का विवरण होता है। नियमों में मालवाहकों की जिम्मेदारियों, देनदारियों, अधिकार और छूट को स्पष्ट किया गया है।

महोदय, इस अधिनियम में समुद्र द्वारा माल वहन हेतु वाहक द्वारा जोखिम, उतरदायित्व और दायित्व का निर्वहन करते हुए मुख्य बातों पर ध्यान देना है, जिनमें मुख्य बातें हैं, जैसे वाहक, समुद्र यात्रा के पूर्व और प्रारंभ पर पोत को यात्रा योग्य बनाना। पोत में काम करने वालों, साज-सामान और संभरण की उचित व्यवस्था करना। ठंडे कक्षों तथा पोत के अन्य भागों को, जिनमें माल ले जाया जाता है, माल ग्रहण, वहन और परिरक्षण के उपयुक्त और निरापद बनाना है। वाहक ले जाए जाने वाले माल की लदाई, उठाई-धराई, भराई, वहन, संरक्षण, देखरेख और उतराई उचित रूप से और सावधानी के साथ करेगा। माल को अपने भारीपन प्राप्त करने पर वाहक अथवा मास्टर या वाहक अभिकर्ता, माल भेजने वाले की मांग पर एक वहन-पत्र माल भेजने वाले को देगा जिसमें और भी बहुत सारी सावधानियों पर ध्यान देना है। माल की पहचान के लिए आवश्यक चिन्ह, जैसे कि वे माल की लदाई आरम्भ होने से पूर्व माल भेजने वाले द्वारा लिखित रूप में दिए जाते हैं, परन्तु ऐसे चिह्न माल के खुले होने की दशा में माल पर अथवा उन पेटियों या आवेष्टकों में, जिनमें ऐसा माल है, ऐसी रीति से स्पष्ट रूप से चिह्नित होने चाहिए जिससे कि वे समुद्र-यात्रा की समाप्ति तक सामान्य रूप से पढ़े जाने योग्य रहें। पैकजों अथवा मदों की संख्या, यथास्थिति, परिमाण या भार, जैसा कि माल भेजने वाले द्वारा लिखित रूप में दिया गया है। इस अधिनियम में बहुत-सी सावधानियां एवं जवाबदेही हेतु मुख्य बातों को इसमें रखा गया है।

यह विधेयक राष्ट्रहित, देशहित, आर्थिकहित, जनहित एवं व्यापारहित में है। मैं समुद्र द्वारा माल वहन विधेयक, 2024 का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री अरविंद गणपत सावंत (मुम्बई दक्षिण) : माननीय सभापति जी, मैं सबसे पहले सोनावल जी का अभिनंदन करता हूँ कि माननीय मंत्री जी अच्छे बिल लेकर आ रहे हैं। वर्ष 1925 में क्या हुआ? क्या अंग्रेजों की ही सारी गलती है? ऐसा मत सोचें, यह सोच हमें अलग जगह लेकर जाती है।

मुझे कैरिज के बारे में इतना ही कहना है कि बाउंड्री लाइन, जो होती है, खासकर समुद्र तट पर डाउनलोड करते हैं। क्या कैरी किया? समुद्र के अंदर सीमा होती है it must be fixed that this much area will be governed by the police, and beyond that, it will be the national or international border. There lies the difference. वहीं गड़बड़ होती है, जहां की बाउंड्रीज़ पता होती है। माल समुद्र में इधर से उधर किया जाता है, खासकर ऑयल। So, it is very easy to do that. एक पम्प लगा दिया, इधर का माल उधर भेज दिया, कैरिज में निकल गए। ओनर की बात मत देखना, there are pirates and corrupt people also.

आप जो करना चाहते हैं, समुद्र के किनारे पर पोर्ट्स की अथॉरिटीज़ बैठी होती हैं, जैसे मुम्बई पोर्ट अथॉरिटी है। मैं बार-बार कहता हूँ, आज सुप्रिया जी ने भी वधावन पोर्ट की बात कही। इतना बड़ा मुम्बई बंदरगाह है, आपको कैरिज की बात करनी है, तो

बंदरगाह तो ठीक होना चाहिए । कैरिज करने के लिए सारे जहाज इधर तक आने तो चाहिए । आपको ड्राफ्ट देखना चाहिए, ड्रेजिंग करनी चाहिए, स्टिलटिंग भी करनी चाहिए, तब जाकर सब चीजें हो जाएंगी । पानी कम होने के कारण बड़े वैसल्स किनारे पर नहीं आते हैं । समुद्र के अंदर माल यहां से वहां कर देते हैं । वैसे तो ऑयल कंपनियां पाइप्स लगा देती हैं, मुम्बई के बारे में तो आपको पता होगा कि बहुत अंदर तक पाइप्स जाते हैं । यहां पहले सारे जहाज किनारे तक आते थे, अब वहीं से माल उतारकर वैसल्स में भरा जाता है इसलिए चोरियां ज्यादा होती हैं । आप जो कर रहे हैं, अच्छी बात है, लेकिन जो चोरियां हो रही हैं, इन्हें कैसे रोका जा सकता है, यह देखने की बात है । ऐसा नहीं कि सिम्पल माल ढो रहे हैं, यहां से ऑयल दे दिया, इस जहाज में डाल दिया और वह जहाज निकल गया । इसे किनारे पर उतारने की क्या फैसिलिटी होगी? ये सब चीजें कागज पर तो ठीक लगती हैं लेकिन इन पर तो आपको ध्यान देना ही पड़ेगा ।

सोनोवाल जी, मैं आज भी कहता हूं कि आपका नाम सोना से शुरू होता है । आप अपने पद को सोना करो । आपके हाथ में पूरे देश के, मतलब समुद्र के किनारे नॉर्थ में नहीं आते, बल्कि सारे किनारे साउथ में आते हैं । कोलकाता बंदरगाह सबसे पुराना है और उसके बाद मुम्बई बंदरगाह है । मुम्बई पोर्ट अथॉरिटी को डेढ़ सौ साल हो चुके हैं । जैसे बूढ़ी गाय की तरफ कोई देखता नहीं है, जब तक दूध दे रही थी, तब तक उसे देख लिया । अब क्या करना है? हमारे साथ ऐसे ही हो रहा है । आप बूढ़ी गाय मत समझो । वह आज भी दूध देने की ताकत रखती है । उसको चारा-पानी खिलाना चाहिए । मुम्बई पोर्ट जिस दिन एक्टिवेट होगा, मैं आपको आज भी दोबारा याद दिलाता हूं कि आदरणीय गडकरी साहब ने एक पूरा प्रोजेक्ट बनाया हुआ है । मैं आपकी मर्यादा भी जानता हूं ।

मैं आपके माध्यम से आदरणीय प्रधान मंत्री जी से नम्र विनती करता हूं कि आप खुद देख लीजिए । लोगों के मन में ऐसा भाव आता है कि जैसे मुंद्रा बंदरगाह बना है, वैसे ही इसका सत्यानाश कर रहे हैं । आज कल जेएनपीटी की हालत भी बुरी है । बिजनैस डाउन क्यों हो रहा है, वह भी तो देखना चाहिए कि पोर्ट का बिजनैस डाउन क्यों हो रहा है? यह फैसिलिटी करते समय नियमों के तहत उनको आप बराबर कक्षा में ला रहे हैं, लेकिन उसके साथ में अगर आप इसे नहीं देखेंगे, आपने बिल तो बनाया, लेकिन क्या फर्क पड़ा? फर्क दिखना चाहिए और फर्क कब होता है, जब आदमी को एक अवसर मिलता है । इंसान को एक अवसर मिला तो वह सांसद बना । सांसद बनने के बाद वह वकील बन गया । उनकी वकालत कर रहा हूं । मंत्री बना तो काम कर सकता हूं । इसलिए मैंने बोला कि सोनोवाल नाम है, सोने जैसा काम है और सोने जैसा काम दिखना चाहिए । अगर सोना नहीं दिखा तो ऊपर से वर्क लगा है, ऐसा लगेगा । अंदर पीतल है और ऊपर सोना लगाया है, वह नहीं होना चाहिए । आप अच्छा काम कीजिए । मैं इस विधेयक को समर्थन देता हूं, लेकिन मैं अपेक्षा करता हूं कि लोगों के मन में आज जो भाव हैं, चाहे वधावन बंदरगाह में हो, मुम्बई पोर्ट के बंदरगाह में हो, आपके लिए सबसे बड़ी बात है कि रोजगार कितना उपलब्ध होगा, इसके बारे में पता है?

Sir, can you imagine that the coastline of Mumbai is 400 square kilometres? Around 40,000 employees were working at the Mumbai Port. At that time, it was called the Mumbai Port Trust, and now, it is called the Mumbai Port Authority. Today, hardly 3,300 people are working there. Just imagine, the figure from 40,000 to 3,300. The introduction, and passing of the Bill can be done but, practically, you should do that. If you do that, I will be the first person to garland you. मैं ओपनली बोलूंगा कि सोनोवाल साहब ने मुम्बई बंदरगाह में बहुत अच्छा काम किया है । धन्यवाद ।

श्री रविंद्र दत्ताराम वायकर (मुम्बई उत्तर-पश्चिम) : महोदय, आपने मुझे समुद्र के माध्यम से वस्तुओं के परिवहन विधेयक, 2024 यानी Carriage of Goods by Sea Bill, 2024 पर बोलने का अवसर प्रदान किया । यह विधेयक भारत के समुद्री व्यापार, विधि और अंतरराष्ट्रीय मानकों की दिशा में एक महत्वपूर्ण सुधार है । यह न केवल पूर्व स्वतंत्रता काल के अधिनियम की जगह लेता है, बल्कि हमारे समुद्री कानून को 21वीं सदी की जरूरतों के अनुरूप भी बनाता है ।

मैं इस अवसर पर सबसे पहले भारत सरकार और माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी को धन्यवाद देता हूँ, जिनके नेतृत्व में पिछले एक दशक में बंदरगाह और समुद्री क्षेत्र में अभूतपूर्व प्रगति हुई है । भारत का समुद्री क्षेत्र, जो वर्षों तक उपेक्षित रहा, आज वैश्विक प्रतिस्पर्धा में अपनी पहचान बना रहा है । पिछले दस वर्षों में हमारे प्रमुख बंदरगाहों की कार्गो हैंडलिंग क्षमता दोगुनी हो गई है । वर्ष 2014 में यह 800.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष थी, जो मार्च, 2024 तक बढ़कर 1,630 मिलियन टन पर-ईयर हो गई है । अब तक 98 पोर्ट्स में आधुनिकीकरण परियोजनाएँ पूरी की जा चुकी हैं, जिनमें 32,000 करोड़ रुपये से अधिक का निवेश हुआ है और इससे 230 एमटीपीए से अधिक की अतिरिक्त वार्षिक पोर्ट क्षमता प्राप्त हुई है ।

माननीय पंतप्रधान जी द्वारा वधावन पोर्ट की आधारशिला रखी गई है, जो भारत के समुद्री और पोर्ट अवसंरचना विकास में एक महत्वपूर्ण मील का पत्थर हुआ है । यह परियोजना लगभग 76,000 करोड़ रुपये की लागत से तैयार की जा रही है और विशेष रूप से

महाराष्ट्र राज्य के लिए अत्यधिक लाभकारी सिद्ध होगी । इससे पश्चिमी भारत में आर्थिक विकास और लॉजिस्टिक क्षमता को अभूतपूर्व गति मिलेगी ।

राष्ट्रीय जलमार्गों के माध्यम से कार्गो वॉल्यूम 2022 में 108 मिलियन टन से बढ़कर 2024 में 133 मिलियन टन हो गया है ।

इसी प्रकार से, वटीय टन भार वर्ष 2022 में, 260 मिलियन टन से बढ़कर वर्ष 2024 में, 324 मिलियन टन हो गया । पिछले 3 वर्षों में, पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय द्वारा पूंजीगत व्यय में 37 प्रतिशत की वृद्धि हुई है, जो वर्ष 2022 में 5,527 करोड़ रुपए था और वर्ष 2024 में 7,571 करोड़ हो गया है । इसी अवधि में, सकल बजटीय सहायता में भी 54 प्रतिशत की वृद्धि हुई है, जो वर्ष 2022 में 1,099 करोड़ रुपए थी और वर्ष 2024 में 1687 करोड़ रुपए हो गई है । ये प्रगति मैरीटाइम इंडिया विज़न, 2030 के लक्ष्यों को प्राप्त करने की दिशा में हो रही है ।

अब मैं समुद्र के माध्यम से वस्तुओं के परिवहन विधेयक, 2024 की मुख्य विशेषताओं की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ । यह विधेयक वर्ष 1925 के पुराने कानून की जगह लेता है, जिसमें अंतर्राष्ट्रीय हेग-विस्बाई नियमों को शामिल किया गया था । अब इसे अधिक स्पष्ट, आधुनिक और समसामयिक आवश्यकताओं के अनुसार तैयार किया गया है ।

इस बिल में कुल 12 क्लॉजेज हैं, जिनमें धारा-2 में, परिभाषा के अंतर्गत दिया गया है कि इसमें लागू नियम, अधिसूचना और अनुसूची जैसे शब्दों को परिभाषित किया गया है । वर्ष 1925 के अधिनियम में कोई परिभाषा नहीं थी । इसलिए यह एक अत्यन्त स्वागतयोग्य और आवश्यक सुधार है ।

धारा-3 में, अनुसूची का अनुप्रयोग के प्रावधान में यह कहा गया है कि यह स्पष्ट करता है कि यह विधेयक केवल आउटवर्ड कार्गो यानी भारत से विदेशों को भेजे जाने वाले माल पर लागू होगा । यह इनवर्ड कार्गो यानी भारत आने वाले सामानों पर लागू नहीं होगा ।

धारा-4 में, जलयान की समुद्र-योग्यता के लिए पूर्ण उत्तरदायित्व नहीं, के प्रावधानों के अनुसार दिया गया है कि इस धारा के अनुसार, कैरियर पर जहाज की पूरी तरह से समुद्र-योग्यता की कोई प्रत्यक्ष या पूर्ण जिम्मेदारी नहीं होगी । केवल उचित परिश्रम की अपेक्षा की जाएगी, जो अंतर्राष्ट्रीय नियमों के अनुरूप है ।

धारा-5 में, बिल ऑफ लेडिंग में नियमों की जानकारी अनिवार्य होगी । बिल ऑफ लेडिंग में यह स्पष्ट रूप से लिखा जाना आवश्यक होगा कि वह इस विधेयक की अनुसूची में वर्णित नियमों के अधीन है । इससे पारदर्शिता और कानूनी स्पष्टता सुनिश्चित होगी ।

माननीय सभापति : श्री रवीन्द्र वायकर जी, आप बैठ जाइए ।

अगले माननीय सदस्य बोल रहे हैं, इसलिए आप बैठ जाइए ।

SHRI MADDILA GURUMOORTHY (TIRUPATI): Hon. Chairperson, Sir, thank you for giving me an opportunity to speak on the Carriage of Goods by Sea Bill, 2024.

Sir, I would like to call out a few strengths of this Bill.(Interruptions)

Article 3 extends the applicability of the Rules to all goods carried from any Indian port, both domestically and internationally, aligning our practices with global standards.(Interruptions) This expansion will undoubtedly boost our international trade competitiveness.(Interruptions)

Article 4 removes the implied absolute undertaking of seaworthiness, striking a balance between carrier responsibilities and operational realities. This change reflects a pragmatic approach to modern shipping practices.

Article 6 extends the application to sailing ships and specific routes, demonstrating adaptability to various modes of maritime transport.

Article 7 addresses the verification of bulk cargo, protecting carriers from undue liability and streamlining dispute resolution processes. This, for instance, is particularly relevant for the ports of Andhra Pradesh, which are set to increase the State's cargo handling capacity by 110 million tonne per annum.

Article 11 empowers the Government to remove implementation difficulties, facilitating smooth transition and operation.

The Bill lacks specific provisions for dispute resolution, particularly in the context of international trade disputes potentially complicating conflict resolution.

Article VI allows for special agreements that might circumvent standard protections potentially disadvantaging smaller shippers with less bargaining power.

Sections 4, 8 and 9 grant increased discretionary powers to the Central Government, which could lead to regulatory uncertainty if not exercised judiciously and transparently.

While Article IV(5)(a) sets a limit on liability, the criteria for determining liability in cases of negligence, as outlined in Article III(8), could be more clearly defined to avoid ambiguity and potential litigation.

Please consider my aforementioned callouts to the Bill. I support this Bill. Thank you.

15.00 hrs

श्री सुदामा प्रसाद (आरा) : सभापति महोदय, धन्यवाद ।

सभापति महोदय, समुद्री रास्ते से माल वहन या ढुलाई को सुगम बनाने के नाम पर जो यह विधेयक लाया गया है, दरअसल, मैं समझता हूँ कि यह इस क्षेत्र को पूरी तरह से कॉरपोरेट्स के कब्जे में देने के लिए लाया गया है, ताकि कोई एक कंपनी इस पूरे क्षेत्र पर राज करे ।

सभापति महोदय, यह बिल दिहेग-विस्बी नियमों की सामान्य सीमाओं से परे कार्गो के नुकसान या क्षति के लिए एक स्पष्ट, विस्तृत मुआवजा ढांचा प्रदान नहीं करता है । इससे कार्गो मालिकों और वाहकों के बीच विवाद पैदा हो सकता है, जिससे कानूनी अनिश्चितताएं बढ़ सकती हैं ।

सभापति महोदय, इसी तरह बिल कार्गो डिलीवरी में देरी के लिए मुआवजे को स्पष्ट रूप से परिभाषित नहीं करता है । अंतर्राष्ट्रीय नियमों के विपरीत, जो डिलीवरी में देरी पर विस्तृत प्रावधान प्रदान करते हैं, यह बिल चुप रहता है । इससे भी कानूनी अनिश्चितता पैदा होती है ।

सभापति महोदय, मैं आपका ध्यान इस विधेयक के तहत सरकार को दी गई कुछ व्यापक शक्तियों की ओर भी आकर्षित करना चाहूंगा । केंद्र सरकार को आवश्यकता अनुसार प्रावधानों में संशोधन करने का अधिकार दिया गया है, जिससे बदलते अंतर्राष्ट्रीय मानदंडों और शिपिंग प्रथाओं के लिए तेजी से अनुकूल अनुमति मिलती है ।

यह विधेयक केंद्र सरकार को प्रावधानों को संशोधित करने के लिए व्यापक विवेकाधीन शक्तियां प्रदान करता है । इससे विनियमों में बार-बार बदलाव हो सकते हैं, जिससे कानूनी स्थिरता पर निर्भर रहने वाले व्यवसाय प्रभावित हो सकते हैं । शिपिंग कंपनियों और व्यापारियों के लिए स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए विनियामक परिवर्तनों पर स्पष्ट दिशा-निर्देश और संसदीय निगरानी होनी चाहिए ।

सभापति महोदय, यह जो बिल है, इसमें स्थानीय मछुआरे के हितों की अनदेखी की गई है । केरल में मछुआरों द्वारा विरोध हो रहा है कि यहां पोर्ट नहीं बनना चाहिए । इससे स्थानीय मछुआरों के रोजगार पर असर पड़ता है, उस इलाके में मछलियों का आना रुक जाता है । जो प्राइवेट बंदरगाह खुल रहे हैं, उनमें काम करने वाले मजदूरों के हितों की अनदेखी की गई है । मैं समझता हूँ कि इस बिल में यह प्रावधान होना चाहिए कि वहां के मछुआरों को यूनियन बनाने का अधिकार मिले और अपने हितों की रक्षा के लिए बोलने का अधिकार भी मिले ।

सभापति महोदय, हम लोग यह देख रहे हैं कि जैसे-जैसे बंदरगाहों का केंद्रीकरण हो रहा है, कई जगहों पर हम लोगों ने सुना, जैसे गुजरात के मुंद्रा बंदरगाह पर कई बार हजारों-करोड़ों रुपयों का ड्रग्स पकड़ा गया, नशीला पदार्थ पकड़ा गया । यदि केंद्रीकरण की दिशा यह रहेगी, तो इस तरह के अवैध धंधे देश के बंदरगाहों पर संचालित किए जाएंगे ।

सभापति महोदय, इसी के साथ-साथ ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन जी ।

? (व्यवधान)

***m14 SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM):** Sir, I would seek a clarification from the hon. Minister. Nishikant Dubey ji is not here. He was just mentioning that this is an innovative finding on the part of the Ministry and the Government in bringing out such a Bill. I have gone through the Carriage of Goods by Sea Bill, 1925, and the new Bill which is now put for the consideration. There is only one change in the Bill, which is very alarming also. That is why, I would like to seek your indulgence in this regard.

I want to draw your attention to Clause 9 of the Bill. All other provisions have been taken from the same Bill of 1925. Another cosmetic change has been made in clause 2, i.e. 'Applicable rules'. The new Bill says, 'Rules which are applicable'. This is the only difference. Almost all the other provisions are more or less the same. Then what is clause 9? I would like to stress on it because it is very alarming and it has to be considered. This is giving excess powers to the Government.

Sir, if the Central Government is satisfied that it is necessary or expedient to bring clause 9, it may by notification amend the schedule. Chairperson Sir, you may kindly see that the Executive is getting the authority to amend the schedule. What is the schedule? The schedule is very, very important. It says, 'Applicable rules relating to Bills of Lading', in which there are nine articles. Without having the concurrence of Parliament, without coming before Parliament for approval, the Government is getting excess powers so as to change the schedule of the Act, which means, arbitrary and discretionary power is being vested with the Government by means of this Act. That is the basic difference between the 1925 Act and the 2025 Act. It is being repealed and re-enacted. This is the difference for which I am seeking an explanation from the hon. Minister.

It is not subordinate legislation. Subordinate legislation means the Government or the Executive is not getting arbitrary power to amend the schedule. Amending the Act means excess subordinate legislation is being provided. That is the reason by which this Bill is brought in. In the name of a pre-Independence legislation, a post-Independence legislation is being brought in. The colonial-era legislation has to be abolished and a new legislation has to be brought in. The intention behind it is to give more power to the Central Government. That is the number one issue.

Sir, the second issue is regarding clause 6 of the Bill. I would like to seek an explanation or clarification from the hon. Minister. It says, 'Article VI of the applicable rules shall, in relation to (a) the carriage of goods by sea in sailing ships, carrying goods from any port of India to any other port whether in or outside India; and (b) the carriage of goods by sea in ships carrying goods from a port in India notified in this behalf, to a port in Sri Lanka specified in the said notification'. I would like to seek a clarification from the hon. Minister on why Sri Lanka is specifically mentioned. Clause (a) says, 'from any Indian port to any port even within the country or outside the country' and clause (b) says, 'in Sri Lanka in particular'. I would like to know the reasoning for particularly mentioning Sri Lanka.

Thank you.

***m15 SHRI VISHALDADA PRAKASHBAPU PATIL (SANGLI):** Sir, while I understand the need of the Government to try and update all the colonial Bills, I have not understood why they do not want to put effort in trying to draft something new. Now, if you have shortage of manpower, I myself am willing to contribute my time. We have a lot of MPs, N. K. Premachandran ji is also there. अगर उन्हें ज़रूरत है, हम भी आ कर काम करने को तैयार हैं । सौ साल पुराना कानून बदलना है तो बहुत कुछ कर सकते थे । They are saying, let us get out of the colonial

age. They want to move from the British era. But what this Bill is based on is the Hague-Visby Rules which were formed in pre-colonial era. They are more than 100-year-old rules which they have now based the new Bill on. They wanted to continue with familiarity. Familiarity cannot be an excuse not to modernise. There are scholars like Ganesh Prasad, Cynthia Deshmukh and all who have argued that your legacy has constrained India's maritime growth. Clause 4 of the Bill removes implied warranty of worthiness. It is just that the risk is shifting to the shippers. Yes, it is 'ease of doing business' but there is a problem there.

The definition of ports is vague. I would really appreciate if they had gone and done something. I contrast this with the Rotterdam Rules which they should have followed. The Rotterdam Rules framework is a comprehensive 96-article framework compared to 16 articles of this Bill. What is stopping them to even neglect the Hamburg Rules which they should have brought in. When we talk of Viksit Bharat, they want us to be in the top five in ship building by creating two million jobs. How are they going to achieve that if the legislation does not support it?

Sir, 13 to 14 per cent of GDP is spent on logistics and only six per cent freight comes from shipping even though waterway is the cheapest transportation. That can only change if dry ports are created. I request the Government to increase the number of dry ports and make a dry port in Sangli.

***m16 SHRI SAGAR ESHWAR KHANDRE (BIDAR):** Hon. Chairperson Sir, I thank you for allowing me to speak on the Carriage of Goods by Sea Bill. Firstly, any Bill or Act that is brought out needs to define everything correctly so that there is no confusion. Here this Bill does not define the word 'port' which will cause legal disputes tomorrow. Along with that, there is no mechanism established to address dispute resolution. This Bill needs to address how this Government is going to deal with maritime disputes. Along with that, there is no penalty mentioned in the Bill.

This Bill disadvantages shippers in a lot of ways. Hon. Chairperson, I would like to elaborate on that. Article 3, clause 9 says that benefit of insurance or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier of any liability. That means if any goods are damaged and if there is any such clause which is similar to a benefit of insurance and even if the insurance company does not pay the shipper, the carrier is not held liable. In Article IV, clause 2A, the carrier will not be responsible for loss or damage arising from act, neglect or default with the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or management of the ship. In a lot of other cases, the carrier's liability is applied where there is principal agent relationship. However, in this case, even if the staff of the carrier ends up damaging the goods or if there is any mismanagement on their part, the carrier again does not have any liability where the shipper is again disadvantaged.

We all know how important the Bill of Lading is when it comes to carriage of goods by sea. However, in special conditions, Article VI says the Bill of lading is not needed and the proviso therein is also vague. Article VII says the parties, that is, the shipper and the carrier are free to make their own agreement without being subject to the rules of this Act. However, the whole point of this Act is to ensure that there is a standard uniform structure for establishing responsibilities, liabilities, rights and amenities for carriers. However, this Article goes against the very Objects and Reasons mentioned in the Bill.

Finally, there is also no provision for transport awareness. Transport of illegal goods has no mention in this Bill. This needs to be looked into as there is a lot of drug menace in this country. I hope the Minister also mentions this. Thank you.

श्री सुधाकर सिंह (बक्सर) : सभापति जी, मैं आज समुद्र द्वारा माल वहन विधेयक, 2024 का विरोध करने के लिए इस सदन में खड़ा हुआ हूँ। मैं प्रगति या आधुनिकीकरण का विरोध नहीं कर रहा हूँ बल्कि इसलिए विरोध कर रहा हूँ क्योंकि यह विधेयक सरकार द्वारा

सरलीकरण और आधुनिकीकरण के नाम पर एक और ऐसा कानून लाने का प्रयास है, जो असल में सत्ता का केंद्रीकरण करता है और जवाबदेही को कमजोर करता है तथा भारतीय निर्यातकों, शिपर्स और समुद्री व्यापार व्यवस्था के व्यापक हितों की सुरक्षा करने में विफल है। धारा 9 केंद्र सरकार को यह अधिकार देती है कि वह शेड्यूल जिसमें दायित्व, छूट और कर्तव्यों से जुड़े मुख्य नियम हैं, को सिर्फ एक अधिसूचना के माध्यम से बदल सकती है। यह मामूली अधिकार नहीं है। यह सरकार को छूट देता है कि वह समुद्री वाहकों की कानूनी जिम्मेदारियों को बिना संसद की मंजूरी के फिर से लिख सके। यह एक विलक्षण मिसाल है। संसद को कानूनों को कार्यपालिका द्वारा मनमाने ढंग से संशोधित करने की इजाजत नहीं देनी चाहिए। सरकार द्वारा जारी अधिसूचनाओं को 30 दिनों के लिए संसद के समक्ष रखा जाना अनिवार्य है लेकिन हम सभी जानते हैं कि यह केवल औपचारिकता है। न तो इसकी पूर्व स्वीकृति की आवश्यकता है और न ही संसद द्वारा खारिज किए जाने पर इसके स्वचालित निरस्तीकरण का कोई प्रावधान है।

सभापति महोदय, अन्त में, मैं कहना चाहता हूं कि यह विधेयक भले ही आधुनिकीकरण की आड़ में लाया गया हो, लेकिन हकीकत में यह एक खोया हुआ अवसर है, जो कानूनी पेंचीदगियों में उलझा हुआ और जमीन से कटा हुआ है। यह भारत की वास्तविक परिवहन जरूरतों को नजरअंदाज करता है और हमारे आंतरिक जलमार्गों की असीमित क्षमता को हाशिए पर डाल देता है, खासकर, बिहार की नदियों को, जो समावेशी विकास, सस्ता व्यापार और क्षेत्रीय समानता की कुंजी बन सकती हैं।

DR. MALLU RAVI (NAGARKURNOOL): Thank you Chairperson, Sir for giving me an opportunity to speak on the Carriage of Goods by Sea Bill. I would like to speak just for one minute. Premachandran ji spoke on this Bill. I am supporting it for one reason that this Bill has been brought to replace the colonial-period Act, keeping in view the present-day needs during the independent India.

You know that for changing anything in the rules, the Government is given a chance to change the rules, but not without bringing them to the notice of the Parliament, which I am opposing. This is what I want to say that if they want to bring any change, let it be brought to the notice of the Parliament. Then, you bring a change in the rules.

Thank you, Sir.

श्री सर्बानंद सोनोवाल: माननीय सभापति महोदय, आज इस ?कैरिज ऑफ गुड्स बाई सी बिल, 2024? की चर्चा में हमारे परम आदरणीय सांसदगण ने भाग लिया है और सभी लोगों ने अपने बड़े महत्वपूर्ण सुझाव भी दिए हैं। मैं सभी को, विशेष रूप से, विजयकुमार जी, कृष्ण प्रसाद टेन्नेटी जी, आदित्य यादव जी, निशिकान्त दुबे जी, प्रतिमा मंडल जी, सुप्रिया सुले जी, दिलेश्वर कामैत जी, अरविन्द सावन्त जी, रविन्द्र दत्ताराम वायकर जी, गुरुमूर्ति जी, सुदामा जी, एन.के. प्रेमचन्द्रन जी, विशालदादा प्रकाशबापू पाटील जी, सागर ईश्वर जी, को धन्यवाद देना चाहता हूं।

महोदय, हमारे आदरणीय सांसदगण ने अपनी बात रखी है और सवाल भी उन्होंने उठाए हैं, इस सिलसिले में मैं इतना ही कहूंगा कि यह जो बिल लाया गया है, आप सभी को मालूम है कि इसका एक्ट प्री-इंडिपेंडेंस का एक्ट है। 100 साल पहले इसकी रचना ब्रिटिश ने की थी। आज हमारा देश स्वतंत्र देश है। भारत एक स्वतंत्र राष्ट्र है, तो हमारे देशवासियों की ही यह अपेक्षा है कि हमारी एक स्वतंत्र कानून व्यवस्था बने। लोगों की जो उम्मीद है, जो आशा है, इसको साकार करने के लिए अगर किसी ने सामने से, मजबूती से, निष्ठापूर्वक कदम उठाया है, तो वह हमारे देश के आदर्शवादी नेता, दुनिया के सबसे लोकप्रिय नेता प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी हैं। He firmly believes that we have to bring transformation through reforms. That is why, in all the sectors, many reformatations have taken place.

As a result of the same, whatever transformation that we have now been seeing in the country, has been helping the nation to grow faster. That is why, India is now the fastest-growing economy in the world.

You all are aware that ports, shipping, and waterways are the largest transporters in the country; 95 per cent by volume and 70 per cent by value. That is the EXIM cargo transportation performed by this Ministry. That is why, to make our country more competitive globally, we have to bring transformation through reforms. That is why, this legislative reform has been brought to the august House. And with your kind support, on 10th March, we brought the Bills of Lading Bill. The august House passed that Bill.

Now, the current Bill is the Carriage of Goods by Sea Bill, 2024. It has been brought here after detailed consultations with the stakeholders. After a series of consultations, all the stakeholders have been taken on board. The intention of the Bill is very clear that we want to make it very simple and for better understanding.

Let me cite out the background and also the significance of this Bill. This Bill intends to repeal and replace the 100 years old pre-Independence legislation, that is, the Indian Carriage of Goods by Sea Act, 1925. The repeal of this pre-Constitution era legislation, and its replacement with a new legislation, is a part of the greater initiative of the Government to rid ourselves of all vestiges of colonial mindset and to ensure ease of understanding and ease of doing business through simple and rationalised law.

Respected Sir, over the past seven decades, since Independence, the Indian legal system has been clogged with thousands of pre-Independence legislations which contained archaic and outdated provisions.

Sir, our hon. Prime Minister Narendra Modi ji through his visionary initiative of ushering in transformation through reforms, has repealed more than 1,500 old and redundant laws, replacing them with updated, simple and rationalised modern law in harmony with the latest global best practices. This has streamlined our legal system, ushered in ease of understanding, heralded ease of doing business and promoted effective governance.

Respected Sir, now, I come to the origin of maritime law. Let me remember about the past how this kind of a legislation had been enacted. The origin of the Maritime Law, also known as Admiralty Law, can be traced back to the ancient civilisation, where trade by sea was vital for commerce. Unwritten customs or maritime law dates back to ancient societies like the Greeks and Roman. The earliest Maritime Code was the Rhodian Sea Law. The period was approximately from 900 to 300 B.C, which originated in the Greek island of Rhodes, which is considered as a precursor to modern maritime law.

Sir, various aspects of the maritime and shipping sector are governed by different legislations. For example, merchant shipping is governed by the Merchant Shipping Act of 1958. The inland vessels are governed by the Inland Vessels Act, 2021. The Indian Ports Act of 1908 relates to ports. The administration and management of the major ports are governed by the Major Port Authorities Act, 2021, among others.

It is important to note that the Ministry of Ports, Shipping and Waterways has recently introduced, as I have already mentioned, the Bill to repeal and replace some of these Acts which will be taken up by the House in the near future. The Merchant Shipping Bill and the Coastal Shipping Bill aim to strengthen India's global maritime presence. The Bills of Lading Bill has been passed by this esteemed House. I would like to express my gratitude for the cooperation of the Members. Today, we are discussing the Carriage of Goods by Sea Bill, 2024. The Carriage of Goods by Sea Bill, 2024 has been moved for consideration of the House to repeal the pre-Constitutional Act, that is the Indian Carriage of Goods by Sea Act, 1925. For the benefit of the hon. Members, I would like to briefly give the background of the existing law.

The Act of 1925 is substantially based on the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to Bill of Lading of August, 1924, which are called Hague Rules. This Convention was amended by the Brussels Protocol of February, 1968, which is called Visby Rules. With increase in trade, the inclusion of terms of contract on bill of lading for the delivery to and receipt of goods by ship became a customary trade practice. Over time, clauses limiting carrier liability for damage or loss were added, often in favour of the carrier. In simple words, these terms and conditions were more tilted in favour of the carrier, not the ship Act. This resulted in inconsistent practices regarding the liability of carriers for damages or loss to goods shipped by sea. This led to discrimination between countries in regard to the condition on which the goods were carried by sea and there was uncertainty about the liabilities which were attached to the carrier.

Accordingly, the Hague Rules of 1924 came into existence to align the different commercial interest of countries which handle bill of lading for uniformity in substantive law of all maritime countries. The Act was passed by the British regime in the year of 1925. The same Act of 1925 is a brief legislation comprising seven sections, which deals with the applications of the Hague Rules, as amended by Visby Rules together, known as Hague-Visby Rules laid in the Schedule of 1925 Act.

In the Schedule of the Act, rights, immunities, liabilities and responsibilities of the carrier have been laid down, which is based on the provision of the Hague-Visby Rules that India has accepted. The Act is applicable when the ships are carrying goods from an Indian port to a foreign port or from an Indian Port to any other Indian port, thereby covering international carriage of goods from India as well as domestic carriage of goods by sea.

In Indian context, the subject matter of the Act is also relevant at present. However, since it is a pre-Constitutional legislation, the language therein requires some simplification without changing the substantive intent of provision in order to facilitate ease of understanding of the legislation in line with drafting practices followed recently in the Indian institutes.

Respected Sir, let me take this opportunity to enlighten this august House about the primary objective of the Carriage of Goods by Sea Bill, 2024, now under the consideration of the House.

The main objective of this new Bill is to simplify the language of the provision for ease of understanding. It aims to simplify the language of the provision to the extent possible without changing the substantive or oblique spirit of the Act. Minor modifications have thus been made under various provisions for simplification of the language of the Statute to ensure ease of understanding.

Similarly, the definitions of the expressions 'applicable rules', 'notification', and 'Schedule' in the Bill under Clause 2 have been made. The aim of this Clause is to ensure that the meaning of the standard terms used in the Bill are easily understood in line with modern legislative drafting practices. Clause 8 has been incorporated to give general power to the Central Government to issue directions for carrying out all or any provision of the new Act within the framework of the Act once it is enacted as law.

The aim of this Clause is to ensure that the process of implementation of the provision of the Bill can be smooth for a smooth implementation of the Clause. The Bill also introduces a provision as Clause 9 empowering the Central Government to amend the Schedule by notification, which may facilitate modification of the Schedule of the Bill. If required, such notification will then also be presented in both Houses of Parliament. Without the approval of Parliament, nothing is going to happen. Therefore, any apprehension you may have should be removed from your mind, as this has already clarified the standpoint.

This provision aims to ensure that the amendment for any modification of the Hague-Visby Rule, as incorporated in the Schedule, can be faster in line with standard and modern legislative drafting practice.

The Bill also introduces Clause 10, which states that every notification issued under the Act shall be laid before Parliament to ensure proper legislative control over executive action. This is one of the points raised by our hon. Members, and it has clarified their apprehension. This Clause will ensure that any notification that amends the Schedule of the Bill is duly scrutinised and approved by Parliament. This Parliament has the power; ultimately, it will finally approve.

Hon. Chairman Sir, as the shipping sector is growing faster, there is no need for reformative or simple legislation. Easy understanding of the law will lead to ease of doing business and reduce the potential risk of litigation. The Bill, therefore, is expected to make India's law for the carriers of goods by sea simpler and more

effective. This Bill retains the provisions that strike a balance between the role of the shipper and the carrier because this relationship must be holistic and trustworthy.

That is why, shippers and carriers must have a better understanding of each other and better credibility with each other. This balance prevents either party from deriving undue advantage and minimises the potential for dispute. It ensures that carriers fulfil their obligations and exercise due diligence to ensure the safety of the goods entrusted to them. Simultaneously, it holds shippers accountable for providing accurate information and protect carriers from losses arising from any misrepresentation.

The purpose of this Bill is to position India's maritime trade practices at par with global standards by retaining this globally most prevalent Hague-Visby Rule regime in its Schedule. By fostering greater transparency, simplicity, and commercial efficiency, this legislation will significantly enhance the functioning of our maritime transport system. I urge all the hon. Members of the House to extend their support to this Bill. This is my submission. At the same time, I want to reply to some of the important questions raised by the respective Members.

With this, I request the hon. Chairman to pass this Bill.

माननीय सभापति : प्रश्न यह है:

कि समुद्र द्वारा माल वहन की बाबत वाहक से संलग्न उत्तरदायित्व, दायित्व, अधिकार और उन्मुक्तियों के लिए तथा उनसे संसक्त या उनसे संबंधित विषयों के लिए उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए । ?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

माननीय सभापति : अब सभा विधेयक पर खंडवार विचार करेगी ।

प्रश्न यह है :

कि खंड 2 विधेयक का अंग बने ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 2 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

Clause 3

Application of Schedule

माननीय सभापति: प्रो.सौगत राय जी ? उपस्थित नहीं ।

प्रश्न यह है :

कि खंड 3 विधेयक का अंग बने ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 3 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 4 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

Clause 5 Statement as to application of Schedule to

be included Bills of Lading.

माननीय सभापति: श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन संख्या 3 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, I beg to move:

?Page 2, line 22,-

for

"an express statement"

substitute "a valid condition". ? (3)

माननीय सभापति: अब मैं श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन जी द्वारा खंड 5 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 3 को सभा के समक्ष के मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

माननीय सभापति: प्रश्न यह है :

?कि खंड 5 विधेयक का अंग बने ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

Clause 6

खंड 5 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

Modification of Article VI of applicable rules in relation to goods carried in sailing ships and specified routes.

माननीय सभापति: प्रो. सौगत राय जी ? उपस्थित नहीं ।

प्रश्न यह है :

?कि खंड 6 विधेयक का अंग बने ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 6 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

Clause 7

Modification of paragraph 4 and 5 of Article III in relation to bulk cargoes.

माननीय सभापति: श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन संख्या 4, 5 और 6 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, I beg to move:

?Page 2, line 35,-

for "other than"
substitute "and". ? (4)

?Page 2, line 40,-

for "shall not be"
substitute "shall be".? (5)

?Page 2, line 42,-

for "shall not be"
substitute "shall be".? (6)

माननीय सभापति: अब मैं श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन द्वारा खंड 7 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 4, 5 और 6 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए ।

माननीय सभापति: प्रश्न यह है:

? कि खंड 7 विधेयक का अंग बने ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 7 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 8 से 12 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

The Schedule

माननीय सभापति: श्रीमती प्रतिमा मण्डल ? उपस्थित नहीं ।

प्रश्न यह है:

?कि अनुसूची विधेयक का अंग बने ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गई ।

Clause-1

Short title and commencement

माननीय सभापति: माननीय मंत्री जी, संशोधन संख्या 2 प्रस्तुत कीजिए ।

Amendment made:

?Page 2, line 3,-

for ?2024?

substitute ?2025?..? (2)

(Shri Sarbananda Sonowal)

माननीय सभापति: प्रश्न यह है:

? कि खंड 1, यथा संशोधित, विधेयक का अंग बने ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 1, यथा संशोधित, विधेयक में जोड़ दिया गया ।

Enacting Formula

माननीय सभापति: माननीय मंत्री जी, संशोधन संख्या 1 प्रस्तुत कीजिए ।

Amendment made:

Page 2, line 1,-

for ?Seventy-fifth?

substitute ?Seventy-sixth?.

(1)

(Shri Sarbananda Sonowal)

माननीय सभापति : प्रश्न यह है :

?कि अधिनियमन सूत्र, यथा संशोधित, विधेयक का अंग बने ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

अधिनियमन सूत्र, यथा संशोधित, विधेयक में जोड़ दिया गया ।

उद्देश्यिका और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए ।

माननीय सभापति : माननीय मंत्री जी, अब यह प्रस्ताव करें कि विधेयक को यथा संशोधित पारित किया जाए।

SHRI SARBANANDA SONOWAL: Sir, I beg to move:

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

माननीय सभापति : प्रश्न यह है :

?कि विधेयक, यथा संशोधित, पारित किया जाए ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

