

The Coastal Shipping Bill, 2024-Contd.-Concluded

माननीय सभापति: आइटम नम्बर- 10, तटीय पोत परिवहन विधेयक, 2024.

माननीय मंत्री जी ।

? (व्यवधान)

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर) : सभापति महोदया, मेरा इस बिल पर आग्रह था । हम इस बिल पर नहीं बोल पाए थे ।

माननीय सभापति: ठीक है, आप बोल लीजिए ।

श्री हनुमान बेनीवाल : सभापति महोदया, हम इसमें एक निवेदन करना चाहते हैं । एक राजस्थान का इश्यू है । यह राजस्थान के बाड़मेर संसदीय क्षेत्र का मुद्दा है । इसमें आपकी सरकार ने कहा था कि गुजरात के मुंद्रा में अडानी की ओर से निजी बंदरगाह बनाया गया है । वहां समुद्र से एक नहर बाड़मेर से बखासर तक लाई जाए । पूर्व में कराए गए एक सर्वे के मुताबिक करीब 150 किलोमीटर लंबी नहर बनाने की आवश्यकता है, ताकि समुद्र के पानी में जहाज आसानी से चलाया जा सके । इससे हम राजस्थान के बाड़मेर बंदरगाह को विकसित कर सकते हैं । पूर्व में प्रस्ताव सरकार के पास आए हुए हैं ।

माननीय मंत्री जी आप इस पर ध्यान दें, ताकि राजस्थान के विकास को गति मिले । वहां पेट्रोल बड़ी तादाद में निकलता है ।

माननीय सभापति : बेनीवाल जी, अब आप समाप्त कीजिए ।

माननीय मंत्री जी ।

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्री (श्री सर्बानंद सोनोवाल): माननीय सभापति महोदया, इस सदन में पोर्ट, शिपिंग एंड वाटरवेज मंत्रालय की एक बड़ा महत्वपूर्ण बिल पारित करने के लिए मैं सभी सम्माननीय सदस्यगण से अनुरोध करता हूं । खासकर, पिछले दो दिनों से इस बिल पर जो भी चर्चा हुई है, उस चर्चा में हमारे परम आदरणीय सांसदगण ने बड़ी निष्ठापूर्वक भाग लिया और उस पर अपनी सोच तथा अपने विचार रखे । मैं उन सभी को विशेष रूप से धन्यवाद देता हूं । हमारे माननीय सांसद श्री बी. मणिकम टैगोर जी, श्री अरुण गोविल जी, श्री नरेश चंद्र उत्तम पटेल जी, प्रो. सौगत राय जी, श्री डी. एम. कथीर आनंद जी, श्री लावू श्रीकृष्णा देवरायालू जी, डॉ. आलोक कुमार सुमन जी, श्री अनिल यशवंत देसाई जी, श्रीमती सुप्रिया सुले जी, श्री रविंद्र दत्ताराम वायकर जी, कुमारी सुधा आर. जी, श्री मुकेशकुमार चंद्रकांत दलाल जी, श्री मड्डीला गुरुमूर्ति जी,

श्री सुधाकर सिंह जी, श्री तंगेला उदय श्रीनिवास जी, श्री राजा राम सिंह जी, श्री नवासखनी के. जी, श्री आनंद भदौरिया जी, डॉ. रानी श्रीकुमार जी, श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन जी, डॉ. डी. रवि कुमार जी, श्री दर्शन सिंह चौधरी जी, कैप्टन विरयाटो फर्नांडीस जी, एडवोकेट फ्रांसिस जॉर्ज जी और श्री हनुमान बेनीवाल जी, मैं आप सभी को विशेष रूप से धन्यवाद देता हूँ ।

आप सबको मालूम है कि हमारे देश के आदर्शवादी नेता तथा दुनिया के सबसे लोकप्रिय नेता प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में पिछले 10 सालों में देश का विकास तेज गति से हो रहा है । देशवासियों ने गंभीरतापूर्वक यह उपलब्धि महसूस की है । परम आदरणीय प्रधानमंत्री जी का मार्गदर्शन और उनकी नीतियों के जरिए, आज देश को एक नई शक्ति मिली है । देश की सारी जनता को साथ लेकर भारत को आत्मनिर्भर बनाने के लिए उन्होंने जो भी लक्ष्य तय किए हैं, उन लक्ष्यों की प्राप्त के लिए भारत सरकार का हरेक मंत्रालय लगा हुआ है ।

अलग-अलग मंत्रायलों के साथ पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय ने मोदी जी के नेतृत्व में पिछले 10 सालों में जो भी सफलता प्राप्त की है, मैं उसका एक छोटा-सा नमूना पेश करना चाहता हूँ, क्योंकि यह देश के लिए बहुत जरूरी है । मोदी जी हमेशा कहते हैं कि ?Without transportation, there cannot be transformation?. आप सबको मालूम है कि यह मंत्रालय देश का सबसे लार्जस्ट ट्रांसपोर्टर है । एग्जिम कार्गो, कोस्टल कार्गो और इनलैंड वॉटर वेज कार्गो, यह मंत्रालय कुल मिलाकर 95 प्रतिशत एग्जिम कार्गो बाई वैल्यूम और 75 प्रतिशत बाई वैल्यू को हैंडल करता है । देश की अर्थव्यवस्था को शक्तिशाली बनाने के लिए यह मंत्रालय प्रमुख भूमिका निभाता है ।

इन्हीं बातों को गंभीरतापूर्वक लेते हुए, परम आदरणीय प्रधानमंत्री जी ने पिछले 10 सालों में जिस हिसाब से इस मंत्रालय को मान्यता दी है और सहयोग दिया है, उसकी वजह से आज यह मंत्रालय जाग उठा है । पिछले 10 सालों में हमने क्या-क्या सफलता हासिल की है, मैं उसका एक छोटा-सा नमूना पेश करना चाहता हूँ । कार्गो हैंडलिंग के सिलसिले में हमारी ग्रोथ 103 प्रतिशत हुई है । वर्ष 2014 में 800 मिलियन मीट्रिक टन से लेकर आज हमारी क्षमता 1,630 मिलियन मीट्रिक टन हो गई है । यह आंकड़ा हमारा नहीं है । विश्व बैंक की लॉजिस्टिक्स परफॉर्मेंस इंडेक्स रिपोर्ट यह कहती है । हमेशा ग्लोबल रैंकिंग वही तय करती है । The average turnaround time has improved to 0.9 days in 2024; better than the ports in the United States, Germany and Singapore, standing at 1.5 days, 10 days, and one day, respectively. टर्न अराउंड टाइम के सिलसिले में हम लोगों ने विकसित देशों से भी बेहतर परफॉर्म करने में सफलता प्राप्त की है ।

इसके साथ ही साथ container dwell time has reduced to three days outperforming several advanced countries. पोर्ट रैंकिंग और परफॉर्मेंस में हम कहाँ हैं? वर्ष 2014 में हमारे पोर्ट की पोजिशन 54 थी। आज जो विकास हुआ है, आधुनिक नीति और कार्यक्रम सफल रूप से लागू होने की वजह से आज हमारी रैंकिंग 54 से 38 हो गई है।

17.00 hrs

इंटरनेशनल शिपमेंट्स कैटेगरी में इंडिया की पोजिशन वर्ष 2014 में 44 पर थी, लेकिन आज हमने 22वें नंबर पर आने में सफलता प्राप्त की है। आज भारत के 9 पोर्ट्स ने टॉप 100 पोर्ट्स के बीच में पोजिशन लेने में सफलता प्राप्त की है। इनमें से विशाखापट्टनम भारत सरकार का पोर्ट है, उसने 19वें नंबर पर अपनी पोजिशन निश्चित की है। शिपिंग सेक्टर अचीवमेंट में हमारे सी फेयरर्स अपॉइंटमेंट के सिलसिले में वर्ष 2014 में it was limited to 1,17,000 only, लेकिन अब 2 लाख 85 हजार तक इसकी बढ़ोत्तरी हुई है, यानी कि इसमें 143 परसेंट की ग्रोथ हुई है। क्रूज पैसेंजर्स पहले 85 हजार तक सीमित रहे, लेकिन मोदी जी के आने के बाद इनका आंकड़ा बदल चुका है, जो 85 हजार से 4 लाख 71 हजार तक पहुंच चुका है। इसमें 454 परसेंट की बढ़ोत्तरी हुई है।

मैडम, उसी हिसाब से हमारे शिप बिल्डिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर में ग्रेट निकोबार ट्रांसशिपमेंट पोर्ट, वधावन पोर्ट, इन बड़े-बड़े पोर्ट्स का भी कंसट्रक्शन विभिन्न-विभिन्न स्तरों पर आगे बढ़ चुका है। तूतीकोरिन इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल डेवलपमेंट में भी हमने सफलता प्राप्त की है और हमने 6 लाख TEUs कैपेसिटी बढ़ाने में सफलता प्राप्त की है। इनलैंड वाटरवेज में जो राष्ट्रीय जलमार्ग हैं, वे कांग्रेस के कार्यकाल में कुल मिलाकर वर्ष 2014 तक पांच थे, लेकिन मोदी जी के आने के बाद इस पर अध्ययन हुआ, अनुसंधान हुआ, टेक्नो इकोनॉमिक फिजीबिलिटी रिपोर्ट के बाद नया कानून बना और पांच राष्ट्रीय जलमार्ग से 111 जलमार्गों की बढ़ोत्तरी हुई है। आज इसी जलमार्ग को आधुनिक रूप देने की वजह से, इसके इन्फ्रास्ट्रक्चर बनने की वजह से वर्ष 2014 में जलमार्ग कार्गो हैण्डलिंग कैपेसिटी 18 मिलियन मीट्रिक टन रही, जो अब बढ़कर 130 मिलियन मीट्रिक टन हुई है, यानी कि 639 परसेंट की ग्रोथ हुई है।

आज परम आदरणीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में जो आधुनिक व्यवस्था इस मंत्रालय में प्रस्तुत की गई है और पोर्ट मॉडर्नाइजेशन, मैकेनाइजेशन, डिजिटाइजेशन की वजह से पोर्ट लेड कनेक्टिविटी एनहांसमेंट की वजह से, कोस्टल कम्युनिटी डेवलपमेंट की वजह से, पोर्ट लेड इंडस्ट्रियलाइजेशन की वजह से, इनलैंड वाटरवेज और कोस्टल शिपिंग का विशेष रूप से विकास होने की वजह से, आज हमारे मंत्रालय ने उल्लेखनीय सफलता प्राप्त की है। इस ट्रांसफॉर्मेशन के सिलसिले में सिर्फ इन्फ्रास्ट्रक्चर में ही नहीं, हम लोगों ने लेजिस्लेटिव ट्रांसफॉर्मेशन रिफॉर्म्स लाने के लिए भी कदम उठाए हैं। लेजिस्लेटिव रिफॉर्म के सिलसिले में

हमारे मंत्रालय की तरफ से मोदी जी के नेतृत्व में हमने मेजर पोर्ट अथॉरिटीज एक्ट बनाया है, इनलैंड वेसल्स एक्ट, 2019 बनाया है और रिसाइकलिंग ऑफ शिप्स एक्ट, 2019 बनाया है। उसी हिसाब से इसी सेशन के दौरान मर्चेंट शिपिंग बिल, 2014 लाया गया, कोस्टल शिपिंग बिल, जो अब चर्चा में है, इंडियन पोर्ट बिल, कैरिएज ऑफ गुड्स बाई सी बिल, 2024 और बिल ऑफ लेडिंग 2024, इन सभी बिलों को हम लोगों लेजिस्लेटिव रिफॉर्म के जरिए आधुनिक बनाने के लिए, बिज़नेस फ्रेंडली बनाने के लिए, विशेष रूप से अपने विकास को गति देने के लिए लेजिस्लेटिव रिफॉर्म लाए हैं। इसकी वजह से कैपेसिटी एनहांसमेंट हुई है।

हम ग्लोबली और भी कम्पिटेटिव बन चुके हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि इतने दिनों तक कोस्टल में हमारे जहाजों की गतिविधि कम रही, क्योंकि उसको प्रोत्साहित करने के लिए सुविधाएं नहीं थीं। मोदी जी के आने के बाद उन्होंने कहा कि हर कानून का अध्ययन करना चाहिए और जहां जो कमजोरी है, उसको बदलना चाहिए और आधुनिक रूप देना चाहिए ताकि हमारी अर्थव्यवस्था भी कम्पिटिटिव बने। आज कोस्टल जोन में हमारी जो भी पोटेन्शियलिटी है, पॉसिबिलिटी है, उसकी जो शक्ति है, उसका सही दिशा में उपयोग करने के लिए कोस्टल शिपिंग बिल लाया गया है। इसी कोस्टल शिपिंग बिल के जरिए हम क्या-क्या लाभ उठा सकते हैं, कुल मिलाकर हमारी कोस्टल लाइन 11,098 किलोमीटर है। इससे एनवायरमेंटल सस्टेनबिलिटी हो सकती है। In coastal shipping, there is approximately 15.6 grams of carbon dioxide emission, per tonne per mile. रेल में 21.2 ग्राम कार्बन डाईऑक्साइड प्रति टन प्रति माइल होती है और रोड में 154.1 ग्राम कार्बन डाईऑक्साइड प्रति टन प्रति माइल होती है। So, our coastal shipping should be environment friendly. This will not create pollution, and ultimately, it will enhance the green transport, to achieve the blue economy as per the vision of the hon. Prime Minister Narendra Modi. So, in terms of our logistic cost, this is a very cost effective transportation.

If you compare with other modes of transportation, कोस्टल शिपिंग में 20 पैसे से 30 पैसे प्रति टन प्रति किलोमीटर पड़ता है। रेल में 1 रुपये 20 पैसे से डेढ़ रुपये प्रति टन प्रति किलोमीटर पड़ता है और रोड में 2 से 3 रुपये प्रति टन प्रति किलोमीटर पड़ता है। So, it is cost effective. नेशनल लॉजिस्टिक पॉलिसी के लॉन्च के समय में माननीय प्रधान मंत्री जी ने यही आग्रह किया था कि देश के लॉजिस्टिक कॉस्ट को कम करना चाहिए। इसको डबल डिजिट से सिंगल डिजिट पर लाना चाहिए। हम अपने सभी मोड ऑफ ट्रांसपोर्ट फार्मर्स फ्रेंडली, ट्रेडर्स फ्रेंडली बनाएं। It becomes more financially feasible. So, in that way, I believe, the entire approach was taken up. आज हमारा फ्रेट ट्रांसपोर्ट में कितना शेयर है? रोड में लगभग 66 परसेंट फ्रेट मूवमेंट होता है। रेल से 31

परसेंट फ्रेट मूवमेंट होता है और कोस्टल शिपिंग में सिर्फ 5 परसेंट फ्रेट मूवमेंट होता है । इनलैंड वाटर में सिर्फ 2 परसेंट फ्रेट मूवमेंट होता है । एयर ट्रांसपोर्ट से एक परसेंट से भी कम फ्रेट मूवमेंट होता है । It is less than one per cent. That is why, to increase the modal share of freight transport, we have to make coastal shipping more popular, and the commercial activity on coastal shipping must be enhanced.

That is why, this particular legislation is formulated to make it more trade friendly. This is going to make our entire coastal region more viable and there will be more seamless movement for our vessel. It will help boost our economy to create employment opportunities and income generation. If you compare with the developed countries like the European Union, coastal shipping combined with inland waterways, constitutes approximately 40 per cent of freight transport.

हमारे यहां केवल 5 परसेंट है, यानी हमारे जो सामुद्रिक मार्ग हैं, इन जलमार्गों का हमने सही तरह से इस्तेमाल नहीं किया है । सही इस्तेमाल करने के लिए वहां रेग्युलेशन लाना होगा, कानून-व्यवस्था ऐसी करनी होगी, ताकि जो भी ट्रेडर्स हैं, उनके लिए एसआईजी एक्सेस, ईज ऑफ डूइंग बिजनेस का अवसर मिले ।

माननीय सभापति महोदया, मैं, आज की इस चर्चा में परम् आदरणीय सांसद, जिन्होंने भाग लिया था, उनकी तरफ से उठाए गए सवाल का जवाब देना चाहता हूं और आज अधिकतर माननीय सांसद हाउस में नहीं हैं । मुझे अच्छा लगता, अगर वे उपस्थित होते, क्योंकि इस चर्चा में उन्होंने भाग लिया था । ?? (व्यवधान)

Since time immemorial, our nation has had a glorious maritime history. In fact, our nation's golden ages were the times when we were a maritime prowess too. Right from the world's first dock at Lothal, Gujarat, almost 5,000 years ago, throughout the glorious eras of Mauryas, Vijayanagara empire, Cholas, Cheras, Pandyas and Pallavas up to the impressive fleet of Chatrapati Shivaji Maharaj led by his Chief Commander Kanoji Angre, our nation was on the pinnacle of all maritime trades. Be it shipbuilding, seafaring expertise, ocean voyages, cargo movement to far off ports of the globe, or the use of scientific navigation systems, our nation had skill and supremacy. Such was our nation's maritime imprint upon the world, that even the English word 'navigation' found its origin in the ancient Sanskrit word '*Navgati*' meaning, 'change in course or direction'.

The Coastal Shipping Bill, 2024, which has now been taken up for consideration and passing by this august House, is another example of ? *Navgati*?. But this time it signifies not change of direction but course correction, to once again take a direction towards restoring and reviving India?s ancient maritime supremacy by focussing on a sector which has been ignored since long ? our coastal shipping, the most potential area of our nation.

We have a long coastline of over 11,098 kilometres, and more than 2.3 million square kilometres of Exclusive Economic Zone. In spite of this massive coastal resource at our disposal, successive Governments have, since Independence, completely ignored and neglected this sector and never tried to even look at and try to revive our ancient maritime prowess by way of shoring up our hugely untapped and vast coastal shipping sector. More than 15 per cent of our nation?s population, or approximately 22 crore people may be living in about 70 coastal districts of our nation. Approximately, 42 per cent of our nation?s population, or about 60 crore people may be residing in our coastal States and Union Territories today.

Yet, our modal share of coastal shipping of about six per cent is still very meagre as compared to other maritime nations. Respected Madam, the low modal share of coastal shipping has significant implications on increased congestion and pollution levels on key land-based trade routes and high logistic costs.

Maritime India Vision 2030 has estimated that we would be able to save Rs. 9,000 crore to Rs. 10,000 crore in logistic costs annually if we achieve the targeted modal share of coastal shipping. Coastal shipping is an economical as well as highly eco-friendly mode of transportation. We would also be able to meet our obligations under the international environmental treaties if there is a substantial modal shift of domestic transportation of cargo from road and rail to coastal shipping.

Respected Madam, the Coastal Shipping Bil, 2024 is a very important legislation providing for a much-needed, exclusive, strategic, and futuristic

law for optimum utilisation of our nation's immense and untapped potential in coastal shipping.

Coming to the issues raised by many of the hon. Members -- Shri B. Manickam Tagore, Shri D. M. Kathir Anand, and Shrimati Supriya Sule ji, who participated in the discussion -- one common issue which came up again and again was that of fishermen. The concerns were regarding safety and security of fishermen, welfare of fishermen, and their livelihood, etc. I would like to mention that the Coastal Shipping Bill, 2024, which has been introduced to consolidate and amend the law relating to regulation of coastal shipping, promote coasting trade, etc., keeps out 'fishing' from the definition of coasting trade. This is for your clarification.

The purview of the Bill is limited to issuance of licence and regulation of foreign vessels engaged in coasting trade of India and vessels chartered by Indian entities. The question of licencing and regulation of fishing does not arise as the Bill specifically excludes the activity of fishing from its purview. This has been done since fishing activity and related matters are already being adequately governed and safeguarded by Central as well as State legislations.

I would also like to mention that under the Sagarmala initiative of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways, the coastal community is considered as one of the key stakeholders, ensuring that their socio-economic well-being is considered as one of the major objectives.

Madam, 81 coastal community development projects at a cost of Rs. 11,572 crore have been undertaken for implementation out of which many have been completed. The Ministry of Rural Development and Ministry of Ports, Shipping and Waterways are implementing convergence programme for the skill development of the coastal communities under Deen Dayal Upadhyaya Grameen Kaushalya Yojana Sagarmala Convergence Programme. Thousands of coastal community people have been skilled under this programme. Madam, 37 fishing harbour projects worth Rs. 6,540 crore are being implemented under the Sagarmala Programme of which many have already been completed. Additionally, five fishing harbours

adjacent to major ports *namely*, Kochi, Chennai, Visakhapatnam, Paradip and Mallet Bunder have been sanctioned for modernisation and upgradation.

Hon. MPs Shri Sudhakar Singh and Shri D. M. Kathir Anand had raised the issue of the fishermen and riverine community development initiatives along the national waterways. Let me assure this House that this Government has been giving a never-before given focus for the development of our national waterways through transformational projects like Jal Marg Vikas Project and Arth Ganga.

Concerns were raised by hon. MPs Ms. Supriya Sule Ji, Shri Naresh Chandra Uttam Patel Ji, Prof. Sougata Ray Ji and Shri Anil Yeshwant Desai Ji, about the centralisation of power in the hands of the DG(Shipping).

I would like to allay the apprehensions of the hon. MPs. There is no concentration of power with DG (Shipping).

DG (Shipping) is already the statutory administrator for merchant and coastal shipping in India, well within the bounds of law, and there is no overreach in its statutory powers in doing so.

No additional new powers are proposed to be given to the DG (Shipping) under this Bill.

Further, while framing the rules, checks and balances on exercise of DG (Shipping) powers under the Bill would be well ensured.

On the issue of imposition of additional conditions on vessels by DG (Shipping), as raised by hon. MP Rani Srikumar, the reasons have to be recorded in writing which will ensure that there is no discretionary use of power.

The powers of DG (Shipping) to revocation and suspension of licences are also subject to reasonable opportunity being given to be heard, which is in line with principles of natural justice.

As far as concerns raised by hon. MPs Dr. M Kathir Anand, Shri Naresh Chandra Uttam Patel and Ms. Supriya Sule Ji regarding marine

pollution owing to coastal shipping, all obligations for mitigation of pollution are regulated by provisions of the Merchant Shipping Act, 1958, incorporated on the basis of International Conventions, which will also be applicable on vessels engaged in coasting trade and licensed under the Bill.

With regard to the issue of offences and penalties raised by hon. MPs Prof. Sougata Ray Ji, Ms. Supriya Sule Ji, Shri Anil Yashwant Desai Ji and Shri Anand Bhadauria Ji, under the Bill, I would like to say that the same have been envisaged with the goal of decriminalisation of commercial laws needed for effective enforcement of its provisions. It is important to provide penalties proportionate to the contraventions as a deterrent.

The revision of penalties and offences for contravention is in line with the needs of the sector and as the current law is more than 67 years old, it was necessary to update it to contemporary times.

Regarding the applicability of clause of this Bill on Indian vessels raised by hon. MP Shri N.K. Premachandran, I would like to clarify that the phrase 'save as otherwise provided' in Clause 1(2), accounts for the fact that despite the general application not extending to Indian vessels, the obligation under Clause 6 will be applicable to them.

Concerns regarding need for promotion of Indian shipbuilding industry raised by Ms. Supriya Sule Ji, Prof. Sougata Ray Ji, Shri Lavu Shri Krishna Devarayalu Ji and Shri T. Uday Srinivas Ji, the empowering clause to the Director-General of Shipping to issue licence to foreign vessels after taking into consideration certain factors including citizenship of the crew and building requirements of the vessel is to ensure creation of more jobs for Indian seafarers and to promote ship building in India.

With reference to global best practices as mentioned by hon. MP Shri Ravindra Dattaram Waikar Ji, the Bill has been drafted after a detailed analysis of the global best practices and dedicated laws of major maritime countries such as the United States, Australia, the European Union, Thailand and China among others.

Accordingly, the provisions of the Bill have been tailored based on the specific needs of the sector in India.

Concerns were also raised about the Bill undermining the role of States - this is very important - by hon. MPs Shri Naresh Chandra Uttam Patel Ji and Shri D.M Kathir Anand Ji, I want to assure this House that the Coastal Shipping Bill, 2024 is firmly grounded in the spirit of cooperative federalism and does not encroach upon the jurisdiction of the States.

It does not encroach upon the jurisdiction of the States. Under Clause 8 (3), a committee is to be constituted to present the National Coastal and Inland Shipping Strategic Plan. Therefore, the States and Union Territories will be the equal partners in development and growth of the coastal shipping sector in India. Far from centralising the power, the Bill provides for active representation of nine coastal States and four Union Territories in key institutional mechanism.

माननीय सभापति जी, परम आदरणीय सांसदों ने इस बिल की चर्चा के कालखंड में जो उल्लेखनीय योगदान दिया है, इसके लिए मैं आभारी हूँ और सबके प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ। मैं सभी आदरणीय सांसदों से आग्रह करता हूँ कि इस बिल को पारित करने में मदद करें।

माननीय सभापति : प्रश्न यह है

कि तटीय पोत परिवहन के विनियमन से संबंधित विधि के समेकन और संशोधन के लिए, तटीय व्यापार की प्रोन्नति के लिए और उसमें घरेलू सहभागिता को बढ़ावा देने के लिए, यह सुनिश्चित करने के लिए कि भारत अपनी राष्ट्रीय सुरक्षा और वाणिज्यिक आवश्यकताओं के लिए भारतीय नागरिकों द्वारा स्वाधिकृत और प्रचालित तटीय बेड़ों से सुसज्जित हो, और उनसे संसक्त और उनके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

माननीय सभापति: अब सभा विधेयक पर खण्डवार विचार करेगी।

CLAUSE 2

Definitions

माननीय सभापति: श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन संख्या 3 और 4 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Madam, I am moving the amendments. When the exploration, research and exploitation of commercial activities are done, the State Governments should also be taken into confidence and they should be consulted.

?I beg to move:

?Page 2, line 14,-

after ?coastal waters?
insert ?with prior permission of statutory authorities and
standard fixed for environmental protection as
prescribed?..? (3)

?Page 2, line 19,-

after ?the Central Government?
insert ?,with concurrence of the State
Government,?.?

(4)

माननीय सभापति: अब मैं श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन द्वारा खंड 2 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 3 और 4 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखती हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए ।

माननीय सभापति: श्री सौगत राय जी, क्या आप संशोधन संख्या 13 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Madam, I have several amendments to this Bill. But since the Minister is a good man and he has replied very peacefully, I will not move any of my amendments.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

?कि खंड 2 विधेयक का अंग बने ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 2 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

CLAUSE 3

Prohibition on coasting trade

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

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

?Page 3, line 11,-

for ?specified in that order?

substitute ?prescribed?..? (5)

?Page 3, line 13,-

after ?subsection (I)?

insert ?and any such violation shall be deemed to be done by
the person who engaged such person?..? (6)

माननीय सभापति: अब मैं श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन द्वारा खंड 3 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 5 और 6 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखती हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए ।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

?कि खंड 3 विधेयक का अंग बने ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 3 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

CLAUSE 4

Licence for coasting trade

माननीय सभापति: श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन संख्या 7 और 8 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Madam, the point may be taken into consideration: The Director-General is given the subordinate and legislative power to make rules. How can it be so? If it is the Government, it is okay.

According to his whims and fancies, he can make necessary appropriate changes in the rules. How can it be so? It is a subordinate legislative power. It should be vested with the Government and it should not be given to the Director-General. That is my amendment.

HON. CHAIRPERSON: Are you not moving your amendments?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : I am strongly moving my amendments.

I beg to move:-

?Page 3, lines 34 and 35,-

for "the Director-General may consider necessary in
furtherance of the objectives of this Act"
substitute "may be prescribed".? (7)

?Page 3, omit lines 38 and 39.? (8)

17.30 hrs

(Hon. Speaker *in the Chair*)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन जी द्वारा खंड 4 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 7 और 8 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए ।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

?कि खंड 4 विधेयक का अंग बने ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 4 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

CLAUSE 5

Suspension, revocation
or modification of licence

माननीय अध्यक्ष: श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन संख्या 9 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

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

?Page 4, omit line 23.? (9)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन जी द्वारा खंड 5 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 9 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती प्रतिमा मण्डल जी, क्या आप संशोधन संख्या 23 प्रस्तुत करना चाहती हैं?

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYNAGAR): Sir, I beg to move:-

?Page 4, line 7,-

after ?vessel?

insert "including failure to adhere to crew welfare standards, maintenance protocols, and cargo handling regulations;".? (23)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्रीमती प्रतिमा मण्डल जी द्वारा खंड 5 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 23 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

?कि खंड 5 विधेयक का अंग बने।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 5 विधेयक में जोड़ दिया गया।

CLAUSE 6

Reporting requirements

माननीय अध्यक्ष: श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन संख्या 10 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

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

?Page 4, line 32,-

for "the Director-General may deem fit"

substitute "may be prescribed".? (10)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन जी द्वारा खंड 6 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 10 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

?कि खंड 6 विधेयक का अंग बने।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 6 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 7 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

CLAUSE 8

National coastal and
Inland Shipping Strategic Plan

माननीय अध्यक्ष: श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन संख्या 11 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

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

?Page 5, line 36,-

after "shall meet"

insert "once in two months".? (11)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन जी द्वारा खंड 8 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 11 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती प्रतिमा मण्डल जी, क्या आप संशोधन संख्या 24 प्रस्तुत करना चाहती हैं?

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYNAGAR): Sir, I beg to move:-

?Page 5, line 2,-

after ?waterways?

insert "along with an evaluation of environmental impact and sustainability measures required for coastal and inland shipping;".? (24)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्रीमती प्रतिमा मण्डल जी द्वारा खंड 8 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 24 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

?कि खंड 8 विधेयक का अंग बने ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 8 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

CLAUSE 9

National Database of
Coastal Shipping

माननीय अध्यक्ष: श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन संख्या 12 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, I am not moving my amendment.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

?कि खंड 9 विधेयक का अंग बने ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 9 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 10 से 14 विधेयक में जोड़ दिये गये ।

CLAUSE 15

Punishment for participating
in coasting trade in
contravention of Section 3

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती प्रतिमा मण्डल जी, क्या आप संशोधन संख्या 25 प्रस्तुत करना चाहती हैं?

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYNAGAR): Sir, I beg to move:-

?Page 7, for lines 14 to 19,-

substitute

?15. Whoever engages in coasting trade in contravention of the provisions of section 3, shall be punishable with imprisonment for a term which may extend to three years, or with a fine which may extend to twenty five lakh rupees, or five times the value of all fees or

commission or payments received by the owner or charterer of the vessel for the voyage, whichever is greater, or with both, and the vessel shall also be liable for seizure under section 29."? (25)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्रीमती प्रतिमा मण्डल जी द्वारा खंड 15 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 25 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

? (व्यवधान)

***m12 डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) :** सर, उनको पता होना चाहिए कि क्या अमेंडमेंट है? ? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: उसके बारे में हनुमान बेनीवाल जी से पूछ लो कि विधेयक के किस खंड में संशोधन दे रहे हैं? वे ज्ञानी व्यक्ति हैं और कागज से निकाल कर आपको बता देंगे ।

? (व्यवधान)

***m14 श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर) :** सर, सारे लोग कागज से पढ़ रहे हैं । ? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

कि खंड 15 विधेयक का अंग बने ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 15 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 16 से 42 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

CLAUSE 1

Short title application and
commencement

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

Amendment made:

?Page 1, line 5,-

for "2024"

substitute "2025".? (2)

(Shri Sarbananda Sonowal)

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

Amendment made:

Page 1, line 1,-

for "Seventy-fifth?

substitute "Seventy-sixth". (1)

(Shri Sarbananda Sonowal)

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

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

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

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

विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिया गया ।

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी 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 अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

कि विधेयक, यथा संशोधित, पारित किया जाए ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, इस सत्र में आपके तीन विधेयक पारित हुए हैं ।

17.38 hrs