[Shrimati Sushila Rohatgi]

6. The other developmental schemes being implemented by the Union Territory are making fast progress and a number of new schemes are also being taken up. In the Agriculture sector the strategy continues to be one of increasing the area under commercial crops without affecting the production of food-grains. Adequate provision has been made under High Yielding Varieties Programme and schemes for development of organic manurial resources, plant protection and minor irrigation to achieve this objective. Food-grains production in the Union Territory has surpassed the target of 1,20,000 metric tonnes by 15.000 metric tonnes. An Intensive Poultry Development Project and a new scheme to assist small and marginal farmers in rearing crossbred heifers have been included in the Animal Husbandry sector.

The Industries sector will get a new fillip with the estblishment of a semi-urban industrial estate and implementation of a Package Assistance Scheme for new entrepreneurs. These will be implemented by drawing upon institutional finances to the maximum extent possible.

Schmes for the welfare of scheduled castes and backward classes have been expanded in coverage and content. A scheme to provide free legal aid to the weaker sections of society has already been started in the Union Territory

7. Even excluding expenditure on non-Plan schemes and schemes implemented with the assistance of institutional finances, the Plan outlay alone accounts for a per capita level of developmental expenditure of about Rs. 111 in 1975-76. For 1976-77, this will be about Rs. 147. The development programmes are thus being given greater stimulus in the Budget for 1976-77.

12.45 hrs.

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (GENERAL), 1975-76.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRIMATI SUSHILA ROHATGI): I beg to present a statement showing Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (General) for 1975-76

12.45½ hrs.

INDIAN LIGHTHOUSE (AMENDMENT) BILL

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

"That the Bill further to amend the Indian Lighthouse Act, 1927, be taken into consideration".

SHRI ERASMO DE SEQUEIRA (Marmagoa): Sir, kindly look at the Statement of Objects and Reasons of this Bill It is stated in paragraph 2 as follows·

"For the purpose of maintaining or providing lightouses for the benefit of ships, the Act empowers the Central Government to cause light-dues to be levied and collected in respect of every ship arriving at or departing from any port in India. According to section 10 (1) of the Act, as amended in 1959, the maximum rate at which such dues may be levied is fifty paise per ton. This rate is not at all adequate to meet the cost of the services which have to be rendered and improvements in relation thereto. It is therefore, proposed to raise the maximum rate to Rs. 1.50 per ton.

Article 117(1) of the Constitution says like this:

> "117 (1) A Bill or amendment making provision for any of the matters specified in sub-clauses (a) to (f) of clause (1) of article 110 shall not be introduced or moved except on the recommendation of the President and a Bill making such provision shall not be introuced in the Council of States".

This is a finance Bill and, therefore, it cannot be considered by this House without the recommendations of the President.

MR. SPEAKER: Please read the proviso to article 117.

SHRI ERASMO DE SEQUEIRA: That is for reduction or abolition. This is an increase.

SHRI H. M. TRIVEDI: The objective is to levy only a fee and not a tax. Therefore, this Bill really does not fall under article 110(1). Secondly, the existing statute itself under section 10(1) provides for the levy of this fee. All that is now being attempted is to amend the ceiling prescribed by the existing Act.

SHRI ERASMO DE SEQUEIRA: The objective of the constitutional provision is to ensure that wherever a citizen has to pay something to the government, it should be brought before the Parliament with the prior permission of the President. The fact, as the minister says, that the fees was already leviable does not in any way let him off from complying with the requirement of going to the President for permission to increase it. It is only a matter of procedure. I know but it should not be given the go-by so lightly.

MR. SPEAKER: Article 117(2) say:

> "A Bill or amendment shall not be deemed to make provision for any of the matters aforesaid by reason only that it provides, for the imposition of fines or other pecuniary penalties, or for the demand or payment of fees for licences or fees for services rendered.."

SHRI ERASMO DE SEQUEIRA: This is not a fee for a service rendered.

SHRI H. M. TRIVEDI: The light house only provides the service of safety of navigation. It is in fact a fee levied on ships, not a tax for the light house.

MR. SPEAKER: So, we can go ahead with the Bill.

SHRI H. M. TRIVEDI: Sir, I do not think I need to elaborate on the main purpose of this Bill. These have been stated more or less fully in the Statement of Objects and Reasons.

The Department of Lighthouses and Lightships in the Ministry of Shipping and Transport is responsible for the administration and maintenance of lighthouses in India. The capital expenditure on the development and improvement of navigational aids is financed out of loans from Government repayable from the yearly surplus of revenue over expenditure to the extent available and the remaining is treated as assistance from Central revenues. Government assistance for improvement and development of lighthouses upto the end of Fourth Plan amounted to Rs 293 lakhs.

The total expenditure during the Fifth Five Year Plan is likely to be about Rs 1200 lakhs. On the basis of existing trend of collection of light dues at present rates and normal maintenance expenditure, only about Rs. 50 lakhs may be available from normal revenues for financing capital expenditure. Thus a balance of Rs. 1150 lakhs would have to be provided by the Central Government. In view of the fact that there

[Shri H. M. Trivedi]

is a considerable increase in the costs of providing the services, it is considered appropriate that the rate of light dues should be revised upwards.

The Indian Lighthouse Act, 1927, empowers the Central Government to levy and collect light dues in respect of every ship arriving at or departing from any port in India. According to Section 10(1) of the Act, as amended in 1959, the maximum rate at which such dues may be levied is 50 paise per registered ton The main purpose of this Bill is to raise the maximum rate to Rs 1 50 per ton As the light dues have to be specified in the body of the Indian Lighthouse Act, 1927, it is necessary to amend this Section of the Act.

The other purpose of this Bill is to provide for charging fees for services rendered by the Department to ships under the Act, for calibrating their wireless direction finders, etc.

Apart from these purposes, the other amendments are mainly procedural and consequential to the repeal and replacement of Sea Customs Act, 1878, and the enactment of the Merchant Shipping Act, 1958

It is also intended that rules framed under the Act will be laid before Parliament.

Sir, I move

MR. SPEAKER: Motion moved.

"That the Bill further to amend the Indian Lighthouse Act, 1927, be taken into consideration."

श्री मोहम्मद इस्माइल (बेरकपुर): स्पीकर साहब, इस लाइट हाउस अमेंडमेंट बिल का जहां तक ताल्लुक है इस पर मुझे कोई आपत्ति नहीं है और न ही कोई शिकायत है । ठीक ही हुआ । लेकिन मुझे सिर्फ इतना ही कहना है कि यह लाइट हाउस एक्ट 1927 से है, इस अमेंडमेंट की अब जरूरत क्यों महसूस हुई ? मैंने इसके ऑब्जेक्ट एंड रीजन्स से समझने की कोशिश की और मुझे ऐसा लगा कि असल बात को अवायड करने की कोशिश की गई है । असल में स्मगलिंग जो खुले तौर से हो रही है थी और यह लाइट हाउस एक ऐसी चीज थी जहां से शिप को डाइरेक्शन मिलता था, शिप आ रहा है उसको मालूम हो गया इन्होंने बताया कि अब समुद्र का किनारा आ गया और यह पता चलते ही स्मगलर्स की स्पीड बोट तैयार हो जाती थी । 30 मील पहले ही इसकी खबर मिलते स्मगलर्स अपनी स्पीड बोट लेकर चले गये और रास्ते में ही जहाज खड़े होते थे जो स्मगल्ड गुड्ज उतार देते थे जिनको लेकर बोटस भाग जाते थी और शिप बिना किसी डर के किनारे पर चले आते थे । सरकार उनको पकड नहीं पायी । बहुत दिनों बाद सरकार को इस बात का पता लगा है कि अब वायरलेस का भी इन्तजाम कर रहे है । तो असल बात को छुपाने की क्या जरूरत है, आपको कहना चाहिए कि स्मगलिंग को रोकने के लिए यह किया जा रहा है, हम इसका विरोध थोड़े ही करते । लेकिन सीधी बात न कह कर इधर उधर की तिकड़मबाजी करने की कोई जरूरत नहीं थी । आपने कुछ सी कस्टम्स एक्ट से ले लिया, कुछ मर्चेंटस् शिपिंग एक्ट से ले लिया और एक पीस मील लेजिस्लेशन ले आये । वहां आप वायरलेस लगा देंगे जिससे डायरेक्शन दिया जायेगा और उसी डायरेक्शन पर शिप आयेगा । मगर स्मगलिंग का जो सिस्टम कायम हुआ जो कि हमारे देश में डीप रूटेड है उसके लिए इस पीसमील लेजिस्लेशन की जरूरत नहीं है, बल्कि एक कम्प्रीहैंसिव बिल लाना चाहिये सी कस्टम्स एक्ट और मर्चेंटस शिपिंग एक्ट को मिला कर, जिससे ठीक तौर से स्मगलिंग को रोक सकें ।

MR. SPEAKER: The hon. Member may continue his speech after lunch.

The House will adjourn now and meet again at 14.00 hrs.

13.02 hrs.

The Lok Sabha then adjourned for Lunch to meet again at Fourteen Hours of the Clock

The Lok Sabha reassembled after lunch at three minutes past fourteen of the clock

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]

INDIAN LIGHTHOUSE (AMENDMENT) BILL —**Contd**

MR DEPUTY SPEAKER Shri Mohammad Ismail to continue his speech.

श्री मोहम्मद इस्माइल (बैरकपुर) मैं यह कह रहा था कि लाइट हाउस एक्ट का एमेंडमेंट इस वास्ते किया जा रहा है कि स्मगलिंग हमारे देश में ज्यादा हो रहा था और मन्त्रालय को चेतना आई और तलाश करने पर उसने यह साल्यूशन निकाला है कि लाइट हाउस एक्ट में अमेंडमेंट की जाए। लेकिन मैं समझता हू कि इनका सिर्फ यही सोल्यूशन नही है। आपको चाहिए था कि एक कम्प्रिहैंसिव बिल आप लाते और उसमें यह व्यवस्था करते कि सी कस्टम्ज एक्ट मर्चेंट शिपिंग एक्ट आदि जितने भी एक्ट है उन मे सशोधन किये जाते। पीसमील कानून बना देने से काम चलने वाला नही है। एक कम्प्रिहैंसिव बिल इस तरह का लाकर ही इस पर रोक लगाई जा सकती थी।

मैं आपको अपना तजुर्बा बताता हू। नेशनल शिपिंग बोर्ड का मैम्बर मैं रहा हू। मन्त्री महोदय भी थे। सी मन भी इस काम में लगे रहते हैं। कम्पनिया जो हैं वहा पहले यह दस्तूर हुआ करता था कि गवर्नमेंट का जो एम्प्लायमेंट डिपार्टमेंट है मडीकल डिपार्टमेंट है, वही से वे रिक्रूटमेंट करती थी सीमेन का और एक जो जनरल रजिस्टर हुआ करता था उसी में से वे रखती थी। लेकिन पता नही कैसे यह चीज चालू हो गई है कि कम्पनियो ने अपने सेपेरेट रजिस्टर रखने शुरू कर दिए हैं और जिस का ल औरा होता है सीमेन बनाकर के उसको सिलैक्ट कर लेती है अपने ही रजिस्टर में से और ले जाती है और प्रोमोशन दे देती है। इसका नतीजा यह है कि ऐसा एलीमेंट भी जहाजो से चला जाता है जो स्मगलिंग को हेल्प करता है, बीच से जहाज खड़ा करके गुड्स को स्मगल कर दिया जाता है। जनरल रजिस्टर में जिन लोगो का नाम रहता था गवर्नमेंट डिपार्टमेंट के पास जिन लोगो का नाम रहता था उनके लिए इस तरह से कोई स्कोप नही होता है। कम्पनी उसके अन्दर से उनके यस मैन सलैक्ट करके, और भी दूसरो को नया सी० डी० सी० देकर भजते हैं। जो डाउटफुल लोग होते हैं जो जहाजो में सी मैन्स की हैसियत से जाते हैं, वह स्मगलर्स की हैल्प करते हैं। मैं मन्त्री महोदय से कहूगा कि उनको इसमें तजुर्बा है वह इस चीज की तरफ खासतौर से ध्यान दे।

मर्चेंटस शिपिंग एक्ट में यह नही है कि एम्पलायर भी और शिपओनर्स भी इनका रजिस्टर रखेंगे। वह अपने आदमी सलैक्ट करते हू और जिसको चाहते हैं ले जाते हैं। ज्यादा आदमी भी ले जाते हैं और कम भी ले जाते हैं। शिप-ओनर्स के हाथ मे यह तमाम बाते हैं। ये स्मगलरो के लिए स्मगलिंग के काम में इस्तेमाल होते हैं। एम्पलायर्स का भी इसमें को-आपरेशन होता है बगैर इसके स्मगलिंग नही हो सकती है। मन्त्री महोदय इसका खास तौर से ख्याल रखे।

मर्चेंट्स शिपिंग एक्ट के बारे में मै अर्ज करना चाहता हू कि सन् 67 में एक कमेटी इसको अमेंड करने के लिए बनी थी। अभी हाल म ही उसकी रिकमैंडेशन आई है कि इसको अमैंड किया जाये। जो कमेटी 1967 में बनी थी

[श्री मोहम्मद इस्माइल]

इसे अमेंड करने के लिए अपनी रिकमैंडेशन देने के लिए उसको ठीक से फंक्शन नही कराया गया। अब सन 1976 में उसने अपनी रिपोर्ट सबमिट की है। मालूम नही कि कितने और दिन मिनिस्ट्री इस मे लगायेगी। मर्चन्ट्स शिपिंग एक्ट को अमेंड करने के बारे में काफी ढील चल रही है।

जब कि एमरजैंसी लगी हुई है, कहा जाता है कि कम बात करो ज्यादा काम करो जोर से करो, डटकर करो, तो मिनिस्ट्री इस मामले में आहिस्ता-आहिस्ता चले, यह कैसे हो सकेगा। आप देश को तो कहते हैं कि एक्टिव होकर चलो और आप खुद इन-एक्टिव होकर चलें, तो यह कैसे हो सकता है। अगर स्मगलिंग रोकना है तो इसको जल्दी करना चाहिए।

लाइट हाउस मे वायरलैस लगाने की बात है जिससे जहाजो को कहा जा सके कि इस डायरेक्शन से आओ। अगर लाइट हाउस के एम्पलाइज की सर्विस कंडीशन, वेजेज वगैरा को ठीक नही किया गया तो स्मगलर इनको खरीद लेंगे और ये लोग जहाज को ऐसी डायरेक्शन देंगे जो स्मगलर कहेंगे। स्मगलर चाहेंगे कि नार्थ की डायरेक्शन दें तो वह वही करेंगे और वहा स्मगलर का स्टीम बोट रहेगा। रास्ते में वह 3 बंडल फेंक देंगे जो स्मगलर का स्टीम बोट लेकर चला जाएगा।

मैं यह याद दिलाना चाहता हू कि इस बिल के पास करते समय इन तमाम चीजों का ख्याल रखा जाये। लाइट-हाउसेज की मेंटीनैन्स मामूली बात नही है, इसके साथ बहुत सी चीजों का ताल्लुक है। मंत्री महोदय इसका ध्यान रखेंगे और अपना जवाब देते समय मेरी बातों का भी जवाब देंगे।

श्री हरी सिंह (खुर्जा) : उपाध्यक्ष महोदय, सदन में इंडीयन लाइट हाउस (अमैंडमेंट) बिल पर चर्चा चल रही है। मंत्री महोदय जो यह बिल सदन में लाये हैं, यह बड़ा ही समय के अनुकूल है और इसकी बेहद जरूरत भी थी।

इस बिल को अगर आप गौर से पढे तो इसमे जो 50 पैसे सीलिंग था, उसको बढाकर एक रुपये पचास पैसे कर दिया गया है। आप देखगे कि चीजों के दाम आजकल बहुत बढ गये हैं। यह जो इसमें रेज किया जा रहा है, यह मामूली सी बढ़ोतरी है। जो मर्चेन्टस के शिप्स है, वह इसको बर्दाश्त कर सकते है। जो मौजूदा रैवेन्यूज है वह लाइट हाउस की मेंटिनेन्स के लिए नाकाफी पडते हैं। माडर्न इक्विपमेंटस को इक्विप करने के लिए रैवेन्यूज की बहुत जरूरत पडती है। तो मेरा कहना यह है कि जो कास्ट है वह बहुत ऊंची हो गई है, उसके लिहाज से यह 50 पैसे नाकाफी था और अब 1 रुपया 50 पैसे कर देना बहुत ही मुनासिब और उचित है।

आप देखेंगे कि समुद्र मे हमारे करीब 300 लाइटहाउसेज और लाइट बोकन्स हैं और हमारे समुद्र का एरिया बहुत बडा है, हजारों की तादाद मे शिप प्रतिदिन हमारे बन्दरगाहों पर आते हैं। हमारे इन लाइटहाउसेज की मेन्टीनेन्स के लिए और विदेशों मे जो लाइट हाउस होते है, उनके मुकाबले मे इन लाइटहाउसेज को इम्प्रूव करने की आवश्यकता है। मंत्री महोदय ने शायद इसी उद्देश्य से लाइट-ड्यूज मे बढौतरी करने का प्रस्ताव रखा है, जो बहुत ही उचित है।

एक माननीय सदस्य ने कहा है कि स्मगलिंग को चैक करने में लाइट हाउसिज सहायक नही होते हैं। तथ्य यह है कि

हमारे लाइट हाउसिज और लाइट वीकन्स जहाजों की जांच करने और उन को डायरेक्शन देने में, और कस्टम्ज की तेज चलने वाली नावों को डायरेक्शन देने में बहुत सहायक हुए हैं, जिस के कारण करोड़ों रुपयों का स्मगलिंग का माल पकड़ा जा सका है। इस लिए हमारे लिए लाइटहाउसिज की संख्या और उन की फैसिलिटीज को बढ़ाना बहुत आवश्यक है।

मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि लाइट-ड्यूज का 1–50 रुपये का जो सीलिंग रखा गया है, क्या वह सैलिंग वेसल्ज पर भी लागू होगा।

मौजूदा बिल समय के बहुत अनुकूल है। हमारी समद्री बहुत लम्बी है और हमारे बन्दरगाहों की संख्या भी बढ़ रही है। इसको देखते हुए हमें और अधिक लाइट हाउसिज बनाने पड़ेंगे। इसके लिए पैसा कहां से आयेगा? हमारे समुद्री क्षेत्र में अनेक प्रकार के जहाज अलग अलग मकसद और इरादे से आते रहते हैं। देश के समुद्री तट की रक्षा के उद्देश्य से उन जहाजों की जांच करने के लिए पर्याप्त लाइट हाउसिज का होना बहुत जरूरी है।

इस सम्बन्ध में कहा गया है कि यह बिल बहुत पहले लाया जाना चाहिए था। मैं कहना चाहता हू कि समय आविष्कार की जननी है। समय के अनुसार विभिन्न पग उठाये जाते हैं। हमारे देश का कानून समय के अनुसार चलने के लिए कदम उठा रहा है।

इन शब्दों के साथ मैं इस बिल का समर्थन करता हूं।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI H. M. TRIVEDI): This is really a very minor Bill which seeks only to raise the ceiling limit on light dues which can be levied. As a matter of fact, it has nothing to do with the Indian Merchant Shipping Act as such or the Sea Customs Act. Ony consequential amendments arising from the Sea Customs Act and the Indian Merchants Shipping Act have been indicated here. Lighthouses are useful to merchant shipping all over the world and just because smugglers can see lighthouses, we cannot abolish lighthouses—because they are mainly meant to be used by merchant ships.

In regard to any recomendations emanating from the National Shipping Board in so far as they concern the Indian Merchant Shipping Act, the Ministry will certainly consider them in due course. whatever the recommendations of the National Shipping Board may be, they are not really relevant to the present Bill.

Another Hon. Member correctly referred to the fact that the revenues are presently not sufficient to meet the expenditure. The estimated revenue from light dues in 1976-77 is likely to be only Rs. 153 lakhs; as against that, the expenditure is likely to be Rs 210 lakhs and it is the purpose of this Bill to raise the ceiling so that. after consultation with the Central Lighthouses Advisory Committee, it may be possible to raise the rate of light dues which are at present being levied.

There is a reference made to sailing vessels. At present, sailing vessels pay light dues at the rate of six paise per net tonne and as far as the sailing vessel are concerned, there is at present no intention to raise the rate.

With these words I commend that the Bill be taken into consideration.

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is:

"That the Bill further to amend the Indian Lighthouse Act, 1927 be taken into consideration"

The motion was adopted.

MR. DEPUTY-SPEAKER: We now take up clause-by-clause consideration. There are no amendments to Clauses 2 to 4. The question is:

"That Clauses 2 to 4 stand part of the Bill"

The motion was adopted.

Clauses 2 to 4 were added to the Bill.

Clause 5 (*Amendment of Section* 10)

SHRI ERASMO DE SEQUEIRA (Marmagoa): I beg to move:

page 2, lines 18 and 19,—

for "one rupee and fifty paise per ton"

substitute "rupees five per ton as Government may from time to time notify" (2)

The Bill, as it stands, seeks to increase the limit from fifty paise to Rs. 1.50 per ton. My amendment seeks to increase it to rupees five per ton as Government may from time to time notify. I think, all of us know that the number of lighthouses in this country, even if visibility is better than it is today is very inadequate and that Government has, before it a substantial number of requests for additional lighthouses and also for improvement of the existing lighthouses many of which were built quite a long time ago and require modernisation. In the period of darkness through which this country is passing, I think, lighthouses should certainly be improved . With this in mind I have suggested that, instead of having to come to the House more often than this, we may fix the limit in the Bill itself so that Government could acquire for itself a larger margin and really utilise that margin to improve the existing lighthouses and to increase the number of lighthouses, within a margin of Rs 5, Government can notify the various limits at various times and thus a cost control can be maintained

With regard to sailing ships. I am sorry that Government has not thought it fit thus far to exempt sailing ships completely from lighthouse dues. I think, this is something which they should seriously consider.

SHRI H. M. TRIVEDI: I regret I cannot accept the amendment. I shall explain the reasons. As far as lighthouses are concerned, there are several countries in the world like USA, Canada, etc., who, in fact, levy no light dues at all. In fact, lighthouses, light beacons, direction finders, etc., are regarded by some countries as a service which they have to render to merchant shipping calling at their ports As a matter of fact, we are one of the few countries, along with U.K. Sweden, etc, who do levy light dues. So, as far as the ceiling or the level of light dues which one can levy is concerned, one has therefore, to be a little discreet about it.

Secondly, under section 4(1) of the original Act itself, Government is required to appoint a Central Advisory Committee for lighthouses, and it also lays down that the Government shall consult it in regard to making or alteration of any rules or rates of dues under this Act We have already constituted, in consonance with the Act, a Central Lighthouse Advisory Committee This subject was placed before it and the recommendation made by the Lighthouses Advisory Committee is that the ceiling may be raised from fifty paise to Rs 1.50

I entirely agree with the hon Member that there is possibly scope for increasing the number of lighthouses available in the country But I would like to point out that the revenue arising from light dues is mainly to meet the operational expenditure of lighthouses, and the marginal surplus which is intended to be raised is mainly to repay the loans which are made by the Central Government, because, as you will appreciate, lighthouses, once constructed, render service over a long period.

So, the surplus of revenue over expenditure is mainly to meet, over a period, the loans advanced by Government

For these reasons, I would not be able to accept the amendment which has been moved by the hon. Memment.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the amendment, moved by Shri Erasmo de Sequeira, to the vote of the House.

Amendment No 2 was put and negatived

MR DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That Clauses 5 to 9 and Clause 1 stand part of the Bill"

The motion was adopted

Clauses 5 to 9 and Clause 1 added to the Bill

ENACTING FORMULA

Amendment made

Page 1, line 1.–

for "Twenty-sixth" *substitute*—

"Twenty-seventh" (1).

(Shri H M. Trivedi)

MR DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Enacting Formula, as amended, stand part of the Bill."

The motion was adopted

The Enacting Formula, as amended, was added to the Bill

MR DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Title stand part of the Bill"

The motion was adopted

The Title was added to the Bill

SHRI H M. TRIVEDI: I beg to move:

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

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

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

The motion was adopted

14 20 hrs.

WAREHOUSING CORPORATION (AMENDMENT) BILL

MR. DEPUTY-SPEAKER: We take up the next Bill further to amend the Warehousing corporation Act, 1962

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF AGRICULTURE AND IRRIGATION (SHRI ANNASAHEB P SHINDE). I beg to move:*

"That the Bill further to amend the Warehousing Corporations Act, 1962 be taken into consideration".

Section 4(1) of the Warehousing Corporations Act provides that the authorised share capital of the Central Warehousing Corporation would be Rs 20 crores The entire authorised capital has been notified, issued and fully subscribed As the Corporation is required to create additional warehousing capacity during the 5th Plan and as it is not possible for Government and other agencies to participate in the equity capital of Central Warehousing Corporation, powers are being taken to enable the Central Government to increase the share capital to such extent as may be necessary

Section 19(1) of the Act provides that the authorised share capital of a State Warehousing Corporation would be such sum not exceeding Rs. 2 crores. The share capital of some of the State Warehousing Corporations has been fully subscribed

*Moved with the recommendation of the President.