Vol. 268
No. 18

Monday,
18 August, 2025
27 Sravana, 1947 (Saka)

PARLIAMENTARY DEBATES

RAJYA SABHA

OFFICIAL REPORT (FLOOR VERSION)

(PART-II)

CONTENTS

Obituary Reference (page 1)

Papers Laid on the Table (pages 2 - 4)

Matters raised with Permission-

Need to rename roads named after historical invaders (pages 4 - 5)

Recommendations of the Business Advisory Committee- (page 5)

Government Bill —Passed

The Indian Ports Bill, 2025- (pages 6 - 45)

[Answers to Starred and Un-starred Questions (Both in English and Hindi) are available as Part-I to this Debate, published electronically on the Rajya Sabha website under the link https://sansad.in/rs/debates/officials]

©
RAJYA SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

Website : http://rajyasabha.nic.in
https://sansad.in/rs
E-mail: rsedit-e@sansad.nic.in

Contents Page

RAJYA SABHA

Monday, the 18th August, 2025/27 Sravana, 1947 (Saka)

The House met at eleven of the clock,
MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair.*

OBITUARY REFERENCE

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Members, I refer with profound sorrow to the passing away of Shri La. Ganesan, a former Member of this House, on the 15th of August 2025, at the age of 80. He served as a Member of this House, representing the State of Madhya Pradesh, from October 2016 to April 2018.

Born on 16th February 1945 in Thanjavur, Tamil Nadu, Shri La. Ganesan was a multifaceted personality - a dedicated public servant, author, editor, lyricist and a staunch cultural nationalist.

He served as the Editor of the Tamil magazine, *Ore Nadu*, contributed extensively to the mainstream publications, and was the founder-President of POTRAAMARAI, a non-political literary organization committed to promoting cultural discourse. A committed social and political worker, Shri Ganesan actively worked to restore communal harmony in Tamil Nadu during the times of social unrest.

Shri La. Ganesan served as the Governor of Manipur from August 2021 till February, 2023. During this time, he held the additional charge as the Governor of West Bengal briefly from July to November, 2022. From 20th February 2023, until his sad demise, he served with distinction and dignity as the 16th Governor of Nagaland, upholding the values of public service and unity.

A patriot to the core, Shri Ganesan's life was wholly devoted to nation-building, cultural preservation and selfless public service. In the passing away of Shri La. Ganesan, the country has lost a principled leader, a devoted nationalist and a tireless champion of cultural and social harmony.

We deeply mourn the passing away of Shri La Ganesan. I request hon. Members to rise in their places and observe silence as a mark of respect to the memory of the departed.

(Hon. Members then stood in silence for one minute)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The Secretary-General will convey to the members of the bereaved family our sense of profound sorrow and deep sympathy.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Papers to be laid on the Table.

Contents Page

PAPERS LAID ON THE TABLE

Notifications of the Ministry of Micro, Small and Medium Enterprises

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF MICRO, SMALL AND MEDIUM ENTERPRISES (SUSHRI SHOBHA KARANDLAJE): Sir, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following Notifications of the Ministry of Micro, Small and Medium Enterprises, under sub-section (3) of Section 29 of the Micro, Small and Medium Enterprises Development Act, 2006:-

(1) S.O. 4845(E)., dated the 7th November, 2024, issuing the instructions that all companies registered under the Companies Act, 2013 with a turnover of more than Rs. 250 crore and all Central Public Sector Enterprises shall be required to get themselves onboarded on the Trade Receivables Discounting System platforms, set up as per the notification of the Reserve Bank of India, along with delay statement.

(2) S.O. 1376(E), dated the 25th March, 2025, directing that all companies who get supplies of goods or services from micro and small enterprises and whose payments to micro and small enterprise suppliers exceed forty five days from the date of acceptance or the date of deemed acceptance of the goods or services, shall submit a half yearly return to the Ministry of Corporate Affairs stating the specifications mentioned therein.

[Placed in Library. For (1) and (2), See No. L.T. 5035/18/25]

Statements showing action taken by the Government on the various assurances, promises and undertakings during various sessions

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING; AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (DR. L. MURUGAN): Sir, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following Statements showing action taken by the Government on the various assurances, promises and undertakings given during the Session shown against each:-

1. Statement No. XIV Two Hundred Forty Eighth, 2019
2. Statement No. XX Two Hundred Fiftieth, 2019
3. Statement No. XIX Two Hundred Fifty Third, 2021

Contents Page

4. Statement No. XIX Two Hundred Fifty Fourth, 2021
5. Statement No. XVII Two Hundred Fifty Sixth, 2022
6. Statement No. XI Two Hundred Fifty Eighth, 2022
7. Statement No. XI Two Hundred Fifty Ninth, 2023
8. Statement No. VIII Two Hundred Sixtieth, 2023
9. Statement No. VII Two Hundred Sixty Third, 2024
10. Statement No. VI Two Hundred Sixty Fifth, 2024
11. Statement No. IV Two Hundred Sixty Sixth, 2024
12. Statement No. II Two Hundred Sixty Seventh, 2025

[Placed in Library. For (1) to (12), See No. L.T. 5036/18/25]

Report and Accounts (2023-24) of the AI Engineering Services Limited, New Delhi and other related papers

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION (SHRI MURLIDHAR MOHOL): Sir, I lay on the Table—

(1) A copy each (in English and Hindi) of the following papers, under sub-section (1) (b) of Section 394 of the Companies Act, 2013:-

(a) Twentieth Annual Report and Accounts of the AI Engineering Services Limited, New Delhi, for the year 2023-24, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon.

(b) Statement by Government accepting the above Report.

(2) Statement (in English and Hindi) giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 5010/18/25]

Reports of the Comptroller and Auditor General of India

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING; AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (DR. L. MURUGAN): Sir, on behalf of Shri Pankaj Chaudhary, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following Reports under clause (1) of article 151 of the Constitution:-

(a) Report of the Comptroller and Auditor General of India on Direct Taxes for the period ended in March, 2023 - Union Government - Department of

Contents Page

Revenue - Report No. 14 of 2025 (Compliance Audit-Civil); and

(b) Report of the Comptroller and Auditor General of India on Compliance of the Fiscal Responsibility and Budget Management Act, 2003 for the year 2023-24 - Union Government - Department of Economic Affairs - Ministry of Finance - Report No. 19 of 2025

[Placed in Library. See No. L.T. 5037/18/25]

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Members, 19 notices have been received today on four different subjects under Rule 267. Of these, 11 notices do not contain a motion drawn in proper terms as per the requirement of Rule 267 to obtain a decision of the House. Further, 10 notices do not mention the date on which their notices under Rule 267 are to be invoked. Eleven of these notices do not contain rules which the Members Seek to suspend. In addition, 13 of these notices demand discussion on a matter which is *sub judice*. Since none of these notices received today are in adherence to the requirement of the rules, I am not admitting any of the notices. ...*(Interruptions)*... Now, Matters to be raised with Permission of Chair. ...*(Interruptions)*... Zero Hour submissions — Need to rename roads named after historical invaders. Dr. Dinesh Sharma. ...*(Interruptions)*... कृपया ज़ीरो आवर चलने दें। ...(**व्यवधान**)... यह मेम्बर्स आवर है।...(**व्यवधान**)... इश्यूज़ हैं, प्लीज़। ...(**व्यवधान**)...

MATTERS RAISED WITH PERMISSION

Need to rename roads named after historical invaders

डा. दिनेश शर्मा (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभापति महोदय, आपने मुझे आक्रांताओं के नाम पर रखे गए सड़कों के नाम बदलने की आवश्यकता पर बोलने की अनुमति दी, इसके लिए आपका आभार। ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापतिः प्लीज़ ...(**व्यवधान**)... ज़ीरो आवर और क्वेश्चन आवर बहुत महत्वपूर्ण है। ...(**व्यवधान**)... प्लीज़ आप अपनी सीट पर जाइए। ...(**व्यवधान**)... सदन को चलने दीजिए। ...(**व्यवधान**)...

डा. दिनेश शर्माः माननीय उपसभापति महोदय, मैं इस सदन का ध्यान एक अत्यंत महत्वपूर्ण राष्ट्रीय और सांस्कृतिक विषय की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। ...(**व्यवधान**)...

Contents Page

श्री उपसभापतिः कृपया सीट पर जाएँ और सदन को चलने दें। ...(**व्यवधान**)... यह ज़ीरो आवर का समय है, कृपया ज़ीरो आवर चलने दें। प्लीज़ ...(**व्यवधान**)...

डा. दिनेश शर्माः महोदय, हमारे देश में आज भी कई सड़कें और संस्थान ऐसे विदेशी आक्रांताओं, आततायियों और अत्याचारियों के नाम पर हैं ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति : प्लीज़ ...(**व्यवधान**)... आप ज़ीरो आवर नहीं चलने देना चाहते हैं। ...(**व्यवधान**)... सदन की कार्यवाही दोपहर दो बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

The House then adjourned at six minutes past eleven of the clock.

The House reassembled at two of the clock,
THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA) *in the Chair.*

RECOMMENDATIONS OF THE BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): I have to inform Members ...(Interruptions)... Please sit down. ...(Interruptions)... Please settle down.

I have to inform Members that the Business Advisory Committee, in its meeting held today, on the 18th of August, 2025, has allotted time for Government Legislative Business as follows:

	Business	Time Allotted
1.	Consideration and Passing of the Mines and Minerals (Development and Regulation) Amendment Bill, 2025 as passed by Lok Sabha.	**Three Hours**
2.	Consideration and Passing of the Indian Institutes of Management Amendment Bill, 2025 after it is introduced, considered and passed by Lok Sabha.	**One Hour**

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA) : Now, for the Listed Business, Shri Sarbanand Sonowal to move a motion for consideration of the Indian Ports Bill, 2025, and also speak briefly on it, if it is so desired.

Contents Page

GOVERNMENT BILL

The Indian Ports Bill, 2025

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

"That the Bill to consolidate the law relating to ports, promote integrated port development, facilitate ease of doing business and ensure the optimum utilisation of India's coastline; establish and empower State Maritime Boards for effective management of ports other than major ports; establish the Maritime State Development Council for fostering structured growth and development of the port sector; provide for the management of pollution, disaster, emergencies, security, safety, navigation, and data at ports; ensure compliance with India's obligations under international instruments to which it is a party; take measures for the conservation of ports; provide for adjudicatory mechanisms for the redressal of port-related disputes; and address matters connected therewith or incidental thereto, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was proposed.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Motion moved. There is one Amendment by Dr. V. Sivadasan for reference of Indian Ports Bill, 2025 to a Select Committee of the Rajya Sabha. Hon. Members, Sub-Rule 2 of Rule 72 of the Rules and Procedure and Conduct of Business in the Council of States, Rajya Sabha, stipulates that no Member shall be appointed to a Select Committee if he is not willing to serve on the Committee and that the mover of the motion that the Bill is referred to a Select Committee shall ascertain whether a Member proposed to be named by him is willing to serve on the Committee. I presume that the hon. Member has, while submitting his notice of motion for referring the Bill to the Select Committee, complied with the requirements of Rule 72 (2). The Member may move the Amendment at this stage without any speech. Dr. V. Sivadasan, are you moving your Amendment? ...(Interruptions)... Dr. V. Sivadasan, are you moving your Amendment? ...(Interruptions)...

DR. V. SIVADASAN: Sir, * ...(Interruptions)...

* *Not recorded.*

Contents Page

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Is the Amendment moved or not? ...(Interruptions)...

DR. V. SIVADASAN: Sir, ...(Interruptions)...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): No; this is not going on record. Are you moving the Amendment or not? ...(Interruptions)... Are you moving the Amendment, hon. Member? ...(Interruptions)... I will come to that. ...(Interruptions)... No; you are not moving the Amendment! ...(Interruptions)...Amendment is not moved. ...(Interruptions)... Hon. LoP, I am going to... ...(Interruptions)... Everyone, please go to your places. Hon. LoP, before I give you the floor, as you are aware, under the Rules of this House, any matter which is *sub judice* or is a part of the judicial proceedings right now, cannot be taken on record. ...(Interruptions)... And anything that is not a part of the Listed Business will not go on record. ...(Interruptions)... I am just giving that clarity. Hon. LoP, the floor is yours.

THE LEADER OF THE OPPOSITION (SHRI MALLIKARJUN KHARGE): You are the supreme authority. You are our guardian. * ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Hon. LoP, this is not part of the Bill. ...(Interruptions)... It is not the Listed Business. ...(Interruptions)... Hon. LoP, this is not going on record. ...(Interruptions)... I am sorry, this is not going on record.

विपक्ष के नेता (श्री मल्लिकार्जुन खरगे): *...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): This is not going on record. *...(Interruptions)...* No. This is not part of the Bill. *...(Interruptions)...* This is not going on record. *...(Interruptions)...* This is not going on record. *...(Interruptions)...* This is not part of the Bill. *...(Interruptions)...* Hon. Leader of the Opposition, you are aware of it. *...(Interruptions)...* It is not going on record. *...(Interruptions)...*

श्री मल्लिकार्जुन खरगे: सर, हम वॉकआउट करते हैं ...(**व्यवधान**)...

---

* *Not recorded.*

(At this stage some hon. Members left the Chamber.)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Yes, hon. Leader of the House. ...*(Interruptions)*... Hon. Members, please go to your seats. Only what the hon. Leader of the House says is going on record. ...*(Interruptions)*... Nothing else is going on record. Silence in the House, please. ...*(Interruptions)*... Hon. Leader of the House is on his legs. Only what he says will go on record.

सभा के नेता (श्री जगत प्रकाश नड्डा): सर, मैं फिर से अपनी बात रिपीट करता हूं। ...(**व्यवधान**)... 21 जुलाई को जब सत्र शुरू हुआ था, तब मैंने बड़े स्पष्ट शब्दों में कहा था कि यह सरकार नियमसंगत, whatever is permitted under the rules, this Government, under the dynamic leadership of Prime Minister Modi, is ready to have discussion on any subject to be taken up... ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Let us have order in the House. If you have to leave, please leave silently. ...*(Interruptions)*... Thank you. Yes, hon. Leader of the House.

SHRI JAGAT PRAKASH NADDA: Time and again, the Chair has given the ruling that the issue which they wanted to raise cannot be raised according to the Rules of Business. ...*(Interruptions)*... It has been expressed by you too from the Chair many times. They have got no interest in the discussion ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Let us have order in the House.

SHRI JAGAT PRAKASH NADDA: I would like to bring it on record that they have wasted 69 hours-and-one-minute of this House. ...*(Interruptions)*... Sixty-nine hours have been wasted because of the way they have been behaving! ...*(Interruptions)*... This irresponsible behavior of the opposition the country is Seeing. देश देख रहा है और हम यह बताना चाहते हैं कि इनको किसी भी चर्चा में रुचि नहीं है, जैसा मैंने पहले भी कहा कि सिर्फ anarchism और obstructionism में इनका विश्वास है। इनकी जितनी भी भर्त्सना की जाए, वह कम है। मैं यहां फिर से हाउस के माध्यम से देश को बताना चाहता हूं कि हम सभी मुद्दों पर चर्चा करने के लिए तैयार हैं। जो इस नियमावली और नियमों के तहत आता है, उस पर चर्चा होगी। हमने ऑपरेशन सिंदूर की बात कही थी, तो हमने ऑपरेशन सिंदूर पर चर्चा की, सारी बारीकियों पर चर्चा की और इनको मुंह की खानी पड़ी, इनको समझ में आया। ये किस तरीके से पार्टी का विरोध करते-करते देश का विरोध करने लगे हैं। आज आपने उन्हें यहां बोलने की परमिशन दी। वे कहते हैं कि Leader of the Opposition को बोलने नहीं दिया जाता। आपने

Contents Page

परमिशन देने से पहले बताया कि अगर वे सब्जेक्ट पर बोलेंगे, जिसके लिए परमिशन दी गई है, उस पर बोलने के लिए परमिशन मिलेगी। आपने कहा कि कोई भी बात विषय से बाहर की होगी, तो वह on record नहीं जाएगी। इन्होंने यहां जो बातचीत की, वह विषय से जुड़ी हुई नहीं थी, जिस पर चर्चा चल रही थी। इन्होंने गलत तरीके से मौके का फायदा उठाया। वह एक्सपंज होना चाहिए और रिकॉर्ड से बाहर भी होना चाहिए। इस बात को हमें ध्यान में रखना चाहिए।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): I had already ruled, before hon. Leader of the Opposition started speaking, that a matter, which is *sub judice* or before the courts, is not before us at this point in time and will not go on record. The Legislative Business today is about Indian Ports and anything else beyond it does not form the scope of our discussion, and the same will not go on record. I have clarified it to him. I am clarifying it again right now. We will go on to the list of speakers. I now call upon the Members whose names have been received for participation in the discussion. Shri Mokariya Rambhai.

SHRI MOKARIYA RAMBHAI (Gujarat): Sir, the Indian Ports Bill, 2025, is a landmark reform that would redefine the legislative dimensions of India's maritime landscape. India's more than 11,098-kilometre-long coastline is the driver of its four trillion dollars economy, powering over 95 per cent of our trade by volume and nearly 70 per cent by value. Major port cargo handling has touched a historic high of 855 million tonnes in the Financial Year 2024-25, up from 581 MT in the Financial Year 2014-15, which is an increase of 47 per cent. The port capacity has expanded by 87 per cent at major ports in the last decade. Ships, that once lingered nearly for four days, now turn-around in just 48 hours, a 48 per cent improvement through digitalization and process streamlining. Under *Sagarmala*, 272 projects worth Rs.1.41 lakh crore are completed, including jetties, ferry terminals, port-connectivity corridors and berth expansion. Coastal shipping has increased 118 per cent, while cargo movement on inland waterways has witnessed an astonishing 700 per cent surge, from 6.9 MMT in 2014 to over 55 MMT today. It is a big achievement but ये कांग्रेस वालों और अपोज़िशन वालों के माइंड में नहीं आता है कि मोदी साहब क्या काम कर रहे हैं? उनको अपोज़िट ही करना है। मैं भगवान से प्रार्थना करता हूं कि इनको सदबुद्धि दे। यदि ऐसे ही करते रहेंगे, तो हम और आगे बढ़ जाएंगे और वे और डाउन हो जाएंगे। Nine Indian ports now rank in the World Bank's global Container Port Performance Index (CPPI) with Vishakhapatnam at No.19 and Mundra at No.27. From just 21 million tonnes in 1950, India's major ports now handle a record 855 million tonnes, a 28-fold leap that has redrawn the nation's maritime map. The Indian Ports Bill, 2025, is our opportunity to transition from catch-up mode to global leadership, matching international ports. The current framework

Contents Page

lacks statutory provisions for long-term port planning. The pre-defined and coordinated protocols for emergency response and disaster management are absent. A dispute resolution mechanism suited to a complex stakeholder ecosystem is the need of the hour. सर, मैं पोरबंदर से आता हूं। मेरा नेटिव प्लेस पोरबंदर है। वहां गवर्नमेंट का एक नेचुरल पोर्ट है। मैं माननीय मंत्री जी से रिक्वेस्ट करना चाहता हूं कि उस पोर्ट को थोड़ा डेवलेप करें। वहां बार-बार रेत अंदर आ जाती है, जिसकी वजह से नाविकों और स्टीमर को अंदर जाने में दिक्कत होती है। वह डिफेंस के लिए भी एक इम्पोर्टेंट पोर्ट है। वह बारहमासी बंदरगाह है और वहां एक रेलवे लाइन भी है। मैं आपके माध्यम से बताना चाहता हूं कि कांग्रेस के समय में रेलवे ट्रैक के ऊपर illegal encroachment कर ली गई थी। उसको हटाने के बाद पोर्ट मूवमेंट के लिए ट्रेन भी वहां पहुंचनी चाहिए और इसके लिए मंत्री जी से बात की थी और अब मूवमेंट हो रही है। मैं दोनों मंत्रियों को अभिनंदन करता हूं। वह बारहमासी पोर्ट है और सबसे पुराना पोर्ट है। डिफेंस के हिसाब से वहां कोस्ट गार्ड भी है, नेवी भी है। सर, पोरबंदर महात्मा गांधी जी की जन्म भूमि है। उसके आगे वेरावल पोर्ट है, मुंद्रा पोर्ट है। वलसाड से आगे जो समुंद्र है, उसकी रेंज भी अभी बढ़ गई है। शायद पहले 1,600 किलोमीटर थी। वह अभी 2,300 किलोमीटर से अधिक बढ़ गई है। इस प्रकार से वहाँ पर काफी opportunities प्राप्त हैं।

महोदय, हमारे गुजरात का एक कोस्टल हाइवे है, मैं इसके विकास के लिए मंत्री जी से रिक्वेस्ट करूंगा। मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ, लेकिन इसके साथ ही एक डिमांड यह भी रखता हूं कि इसके विकास के लिए भी कुछ कीजिए। गुजरात काफी डेवलप हो रहा है, लेकिन सी शोर पर इंटस्ट्रीज़ काफी कम हैं। यदि इसके लिए भी कुछ cruise आ जाएगा, तो बेहतर हो जाएगा। मैं इसके विकास के लिए सरकार से डिमांड करता हूं।

उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे इस बिल पर अपनी बात रखने का अवसर दिया है, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Shri Golla Baburao.

SHRI GOLLA BABURAO (Andhra Pradesh): Sir, at the outset, I congratulate the hon. Prime Minister and the hon. Minister of Ports, Shipping and Waterways for introducing this very important Bill.

As you all know that our Indian coastline is around 10,000 kilometres, but our A.P. alone got around 974 kilometres. Sir, in fact, I have so many issues, but you have given me only three minutes. So, I request you to give me another two minutes...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): The time is allotted as per the formula. You continue.

Contents Page

SHRI GOLLA BABURAO: As far as the major ports are concerned, among all other major ports, our Visakhapatnam Port is really doing excellently well and its rank is always third and fourth among the major ports in India. But, coming to the minor ports, there are around 10 ports in our A.P. alone. The only problem with minor ports is they lack infrastructure; they lack financial help and they lack all the facilities. For example, I tell you, when our hon. former Chief Minister was in office, he started four ports, Ramayapatnam, Machilipatnam, Kakinada, and Mulapeta. One port is worth of Rs. 5,000 crores and another is worth of Rs. 3,500 crores. And, he had also started 10 fishing harbours and six fish landing centers. They are very helpful not only for fishing trade, the internal trade, external trade, but also giving employment to these fishermen community and other people who are residing on the coastline...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Let us keep decibels low, please, in the House.

SHRI GOLLA BABURAO: Now, Sir, I come to these important issues, one-by-one. The second point is lack of proper planning. Sir, for the development of a port, you have to have master plan for the development of port ecosystem, like identification of base cargo, proximity to the specific manufacturing and consumption hubs and augmentation of port capacity. More than 60 ports, out of total, about 270 non-major ports are handling only 15 to 20 per cent of total cargo handled by the non-major ports. I am not giving other examples due to shortage of time. I want that the Government of India should also help the coastal States by giving them proper planning which will go a long way in helping them and be part of the *Viksit Bharat*. ...*(Time-bell rings.)*... Everybody visualizes *Viksit Bharat* and we all want to achieve the goals of *Viksit Bharat*.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Please conclude.

SHRI GOLLA BABURAO: These ports will play a major role in the achievement of a *Viksit Bharat* in the coming years. Thank you very much.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Now, Shrimati Sulata Deo.

श्रीमती सुलता देव (ओडिशा): उपसभाध्यक्ष महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे The Indian Ports Bill, 2025 पर बोलने का मौका दिया है। महोदय, जब ओडिशा की बात

Contents Page

आती है और मैरीटाइम का जिक्र करते हैं, तो हमारे सामने ओडिशा का इतिहास आ जाता है। जब ओडिशा का मैरीटाइम देखते हैं, तो मालूम होता है कि यह इतिहास में भी लिपिबद्ध रहा है। महोदय, हमारे ओडिशा के साधव जावा, सुमात्रा, बाली आदि जगहों पर जाकर किस तरह बिजनेस किया करते थे।

इसे देखकर ही पता लगता है कि हमारा मैरीटाइम क्षेत्र कितना डेवलप था। हमारा सी, हमारा पोर्ट तब भी कितना डेवलप था। आज जब हम इंडियन पोर्ट्स बिल, 2025 पर डिस्कशन कर रहे हैं, तो इसे मद्देनज़र रखते हुए, ओडिशा पर ज्यादा से ज्यादा गुरुत्व दिया जाए। यह सबको मालूम है कि ओडिशा की कोस्टल लाइन 480 किलोमीटर की है। मगर ओडिशा की कोस्टल लाइन को डेवलप करने को लेकर ओडिशा गवर्नमेंट के पूर्व मुख्य मंत्री, नवीन पटनायक जी की तरफ से कई बार लिखित रूप में प्रस्ताव आए हैं। हम लोगों ने कई बार प्रोटेस्ट भी किया है कि ओडिशा की 480 किलोमीटर की कोस्टल लाइन के चलते, हमें कैसे भी करके सागरमाला प्रोजेक्ट दिया जाए और इसका डेवलपमेंट किया जाए। हम लोग इससे कभी डिनाई नहीं कर सकते हैं कि भारतवर्ष में गिने-चुने जितने भी बंदरगाह हैं, उनमें जब हम ओडिशा का पारादीप बंदरगाह देखेंगे, तो पाएंगे कि वह एक सबसे अच्छा बंदरगाह है। इसके साथ ही, गोपालपुर और धामरा जैसे प्राइवेट पोर्ट्स हैं, जिन्हें डेवलप किया जाना चाहिए। उन्हें जितना डेवलप होना चाहिए, आज वे उतने डेवलप नहीं हैं। अगर हम सोचेंगे कि यह सिर्फ एक पोर्ट है, तो यह नहीं हो सकता है। जबकि, यह वहाँ के कोस्टल लोगों की लाइफलाइन है। वहाँ के कोस्टल एरियाज़ में जो मिनिमम थ्री मिलियन पीपल्स निवास करते हैं, उनकी फाइनेंशियल ग्रोथ किस तरह से हो, वहाँ पर जो मछुआरे हैं, उन्हें किस तरह से आगे बढ़ाया जाए, उन्हें किस तरह से डेवलप किया जाए, कोस्टल लाइन किस तरह से डेवलप हो - यह सबसे ज्यादा चिंताजनक बात है।

महोदय, मैं एक और बात कहना चाहती हूँ। जब हम लोग साइक्लोन के बारे में बात करते हैं, तो साइक्लोन की कैपिटल ओडिशा को बोला जाता है। साइक्लोन के बाद वहाँ के कोस्टल एरियाज़, जैसे पारादीप, जगतसिंहपुर, केंद्रापाड़ा, गोपालपुर या कोई भी जगह ले लीजिए, वह वृहद रूप से क्षतिग्रस्त होती है। मगर हमारे फिशरमैन या वहाँ की लोकेलिटी में जो लोग रहते हैं, उन्हें मुआवज़ा नहीं मिल पाता है। महोदय, जब पोर्ट बनाया गया था, तब उन लोगों को विस्थापित किया गया था। ...(**समय की घंटी**)... मगर उन्हें विस्थापित करने के बाद, उन लोगों के लिए कोई पैकेज नहीं निकाला गया। इसे मद्देनज़र रखते हुए, हम साइक्लोन को रोक पाएं और मैंग्रोव फॉरेस्ट को ज्यादा से ज्यादा बढ़ाया जाए। इसके साथ ही, मैं कहना चाहूँगी कि इस बिल के माध्यम से, जितने भी नियम आ रहे हैं, लोगों को इनकी सुविधा मिलनी चाहिए। खास करके, ओडिशा के मैरिटाइम क्षेत्र को मद्देनज़र रखते हुए, सारे पोर्ट्स का अपग्रेडेशन किया जाए, ग्रीन पोर्ट का निर्माण किया जाए।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Please conclude. ...*(Interruptions)*...

श्रीमती सुलता देव: हमारी यही डिमांड रहेगी। 480 किलोमीटर की कोस्टल लाइन को ज्यादा से ज्यादा यूज़ किया जाए। इसके साथ ही, हमारा सागरमाला प्रोजेक्ट बहुत दिनों से पेंडिंग है। हमें सेंट्रल गवर्नमेंट से एश्योरेंस मिलता है कि हम इसे करेंगे, मगर कुछ नहीं हो पाता है। मेरी डिमांड

Contents Page

रहेगी कि जब हम पोर्ट बिल को ला रहे हैं, तो इसमें सागरमाला प्रोजेक्ट को भी शामिल किया जाए। ओडिशा के साथ कभी सौतेला व्यवहार न किया जाए। ओडिशा के पोर्ट्स का डेवलपमेंट किया जाए, क्योंकि ओडिशा के पोर्ट्स से आयरन, कोल जैसे बहुत सारे मिनरल्स आते हैं, जो अर्थनीति को स्वाबलम्बी बनाते हैं। मेरी डिमांड रहेगी कि ओडिशा के पोर्ट्स पर ज्यादा से ज्यादा नज़र रखी जाए और प्राइवेट पोर्ट्स पर भी ध्यान दिया जाए।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Thank you. We will have to conclude.

श्रीमती सुलता देव: मैं एक और बात कहूँगी। सिक्योरिटी को भी मद्देनज़र रखा जाए। पोर्ट्स के ज़रिए कहीं कोई गलत सामान न जाए। जैसे कि हम लोग सुन रहे हैं कि पोर्ट के ज़रिए यह सब चीज़ें जा रही हैं, तो ऐसा न हो। इसके चलते भी यह किया जाए। नमस्कार!

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Now Dr. M. Thambidurai.

DR. M. THAMBIDURAI (Tamil Nadu): Hon. Vice-Chairman Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Indian Ports Bill, 2025. On behalf of the AIADMK Party, my leader Edappadi Palaniswami, I want to bring certain facts to the notice of this House about this Bill. Sir, in this, I have noted that amendments have been given on port operations, notification of new ports and alternation of port limits, and adherence to national perspective plan and guidelines issued by the Council. I want to limit to this. We are having three major ports in Tamil Nadu. There are also minor ports like Cuddalore and Nagapattinam near Pondicherry. These are the small ports that we are having.

Our AIADMK party has consistently been demanding for the development of Cuddalore Port. There is significant demand for this project, and we are committed to making it a reality. Similarly, there is also a strong need to develop Nagapattinam Port. Although it is a minor port, it holds considerable importance and must be developed.

Sir, this Bill is regarding port operations. I want to say one thing regarding port operations. How are the ports operating in Tamil Nadu? It is happening in Tamil Nadu, especially,*. Various kinds of drugs are imported through ports. They are coming through ports. We have Seen it in Chennai and Tuticorin ports. We have Seen it in all the places. This Government is not even taking any action. * And, they are not able to control that. The elections are coming. They are offering a lot of promises to bring the law and order situation under control and also other things.

* *Not recorded.*

Contents Page

But, these kinds of drugs are coming to the ports. *However, despite my leader Edappadi Palaniswami raising this issue multiple times on various platforms, no action has been taken so far. Therefore, I am requesting the Government to bring the law and order situation under control. This is more important. * Sir, there is no safety for women because of the prevalent drug addiction and the students are also spoiled. The present DMK Government gave a lot of promises to bring so many reforms in Tamil Nadu, but they utterly failed. This is the problem we are facing. I am requesting that in order to See ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Please conclude. Time is running out. ...(*Interruptions*)...

DR. M. THAMBIDURAI: Now, I am raising this issue. But, why has the DMK Government failed? Why have they walked out? ...(*Interruptions*)... As I am speaking, they are coming inside now. ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Hon. Member, please conclude. ...(*Interruptions*)...

DR. M. THAMBIDURAI: Why are they coming now? They have walked out. They are coming now because I am raising the issue of law and order problem in which the DMK Government has failed. ...(*Interruptions*)... Inefficient Government is there, that is why I am speaking. ...(*Interruptions*)... Sir, I have the right to speak. Let them come. ...(*Interruptions*)... Let them counter it. That is a relevant point. ...(*Interruptions*)... This is the point I am raising about the ports. ...(*Interruptions*)... They cannot raise the point of order because this issue is related to the Bill. ...(*Interruptions*)... The subject is port operations. How the ports are operating? How these things are happening?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Please go back to your seats. ...(*Interruptions*)... I will allow the point of order, but not in the Well. ...(*Interruptions*)... I will give you a chance to raise point of order but not in the Well. ...(*Interruptions*)... Hon. Member, please conclude.

DR. M. THAMBIDURAI: Mr. Tiruchi Siva may raise the point of order. I know that. ...(*Interruptions*)... He will say that what I have been speaking is not relevant to the Bill. ...(*Interruptions*)...

---

* *Not recorded.*

Contents Page

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): You please conclude. …(*Interruptions*)… Please conclude, hon. Member.

DR. M. THAMBIDURAI: I have been four times the Lok Sabha Member. …(*Interruptions*)… I presided over the Lok Sabha. I know the rules and regulations. What to speak and what not to; I know that. He cannot raise this kind of point of order to divert the attention of the House. The House cannot accept it, even if he raises. …(*Interruptions*)… Please, I request you. I relevantly spoke because the Bill is regarding port operations. The subject is relating to port. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Thank you. I will allow you a point of order. …(*Interruptions*)… Please have a seat, everyone. I will allow him the point of order. …(*Interruptions)*… Please take your seats. …(*Interruptions*)… If you are standing, I cannot allow him the point of order. Please take your seats. …(*Interruptions*)… Can I have silence in the House please? Hon. Member used the word '*'. It is unparliamentary. …(*Interruptions*)… No, I have heard you. …(*Interruptions*)… I will give my ruling now. …(*Interruptions*)… Please hon. Member, this has already been given to me by the Rajya Sabha Secretariat, which clearly says that, '*' as a word, …(*Interruptions*)… Please, hon. Members, let me make my ruling. …(*Interruptions*)… I am making my ruling. …(*Interruptions*)… * as a word is unparliamentary. It will not go on record. That is to be struck off. Yes, point of order, under which rule?

SHRI TIRUCHI SIVA (Tamil Nadu): Sir, Rule 240.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Okay. Please read the rule.

SHRI TIRUCHI SIVA: Mr. Vice-Chairman, before that, I would like to say something. This Bill is related to…*(Interruptions)*…

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Please let him raise the point of order. …*(Interruptions)*… Yes; you continue.

SHRI TIRUCHI SIVA: Let me read out the rule, Sir. It says, "The Chairman, after having called the attention of the Council to the conduct of a Member who persists in

---

* *Not recorded.*

Contents Page

irrelevance or in tedious repetition, either of his own arguments or of the arguments used by other members in debate, may direct him to discontinue his speech." Sir, now that he has completed his speech, my point is simple. This Bill is on Indian Ports, to strengthen and to, of course, increase the optimum utilisation of India's coastline. What it has got to do with the State Government there and unnecessarily involving and dragging...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): What is your point of order? ...*(Interruptions)*... Please sit down.

SHRI TIRUCHI SIVA: Sir, let me please...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Yes, hon. Member.

SHRI TIRUCHI SIVA: Earlier, Sir, when some other Bills were being discussed, and when some of the Members from this side spoke about S.I.R., the Chair gave the ruling that nothing other than the Bill should be spoken. So, the same should be applied here and all those that has been spoken apart from the Bill may kindly be expunged, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Your point of order has been made. I will give a ruling. I will hear him; I will give my ruling. Yes.

DR. M. THAMBIDURAI: Mr. Vice-Chairman, Sir, this Bill is regarding ports and operation of ports. How their operation is going on and what all is happening, I mentioned. Secondly, minor ports come under the control of the State Government. Therefore, even though that is there, I have the right to speak about Cuddalore. Nagapattinam port also comes under the State Government. Therefore, it is relevant. The Government that is there, the State Government of Tamil Nadu, is not able to handle properly. That is what I have said.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): I have heard both of you. ...*(Interruptions)*... No; I will not go in for a debate now. Hon. Tiruchi*ji*, I have heard you. I gave you patient hearing. I have heard him. I will make my ruling, please...

SHRI TIRUCHI SIVA: Kindly expunge all those that are not relevant...

Contents Page

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): I will make my ruling. The ruling is very clear, that if there is anything that does not deem to be part of the matter on record, the same will not be part of the record. That will be examined by the Table under the direction of the hon. Deputy Chairman and the same will be dealt with. I have made my ruling. We move on. Shri Praful Patel; not present. Shri Dhairyashil Mohan Patil. ...*(Interruptions)*... If you have to leave, please leave. If you have to stay, please stay. ...*(Interruptions)*... We will not have this going on in the House. Yes, Patil *ji*. No cross talk. ...*(Interruptions)*.. Either you have to go, or you have to sit. You decide. I will not allow this to continue. ...*(Interruptions)*... Patil *ji*, please start. ...*(Interruptions)*... It is entirely between them, but this is not the place. ...*(Interruptions)*... No further discussion. Shri Patil, please address the Chair. ...*(Interruptions)*... This is the point of order right now. ..*(Interruptions)*... No point of order on point of order; not allowed ..*(Interruptions)*.. Now, Shri Patil.

(At this stage, some hon. Members left the Chamber.)

श्री धैर्यशील मोहन पाटिल (महाराष्ट्र): आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं यहाँ दि इंडियन पोर्ट्स बिल पर अपनी बात रखने के लिए खड़ा हुआ हूँ। उपसभाध्यक्ष महोदय, 1908 का भारतीय बंदरगाह अधिनियम इस अधिनियम की पूर्वपीठिका है। जब भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 1908 का निर्माण हुआ था, उस समय उसका जो प्रारूप था, वह प्रारूप उस टाइम के हिसाब से बनाया गया था। एक बात तो यह है कि जब ये नियम बनाए गए थे, तो उस वक्त जो शासन चलाने वाले थे, जो ब्रिटेन में रहते थे, ये उनकी सहूलियत के हिसाब से बनाए गए थे। अभी बंदरगाह में जो गतिविधियाँ चलती हैं, जिस तरीके से शिप्स का आवागमन होता है, जिस तरीके से अभी उनकी गतिविधियाँ बढ़ने लगी हैं, इन गतिविधियों के बढ़ने के कारण उनसे संबंधित होने वाला पॉल्यूशन भी अभी अलग-अलग स्वरूप में समुद्र को प्रदूषित करने लगा है। उपसभाध्यक्ष महोदय, इसलिए यह बहुत जरूरी था कि अब अलग नियम बनाए जाएँ। अभी की स्थिति में, इस टाइम के लिए जो अच्छा रहे, जो रिलेट करे, वैसे नियम बनाए जाएँ। इसके लिए यह नया अधिनियम यहाँ पर लाया गया है।

महोदय, इस बीच कई सारी संधियाँ अलग-अलग देशों के बीच इस संबंध में हुई हैं। एक 'International Convention for the Prevention of Pollution from Ships' है, मतलब जहाजों से होने वाले प्रदूषण की रोकथाम करने के लिए कुछ अधिनियम इंटरनेशनली बनाए गए थे, कुछ संधियाँ हुई थीं।

महोदय, यहाँ निरामय पानी की भी एक बात आती है, मतलब जिसे ballast water कहते हैं - जब शिप यहाँ से किसी दूसरी जगह पर जाती है, तो कुछ सामान लेकर जाती है और फिर जब उसको वापस आना होता है, तब उसमें से जितना सामान निकाला गया है, उस वजन को बैलेंस करने के लिए वहाँ का पानी भी उसमें भरना पड़ता है और उसको बैलेंस करके फिर वापस लाना पड़ता है। उस परिस्थिति में वह जो पानी यहाँ लाया जाता है, तो जो ecological condition

Contents Page

वहाँ के पानी की है और उस पानी के साथ कई सारे कीटाणु, कई सारी biological ecology की चीजें जो साथ में आ जाती हैं, तो उनसे भी पूरे वर्ल्ड में एक बड़े pollution का भी प्रादुर्भाव हो सकता है। इसके लिए बीते कई सालों में जितने भी international conventions हुए हैं, उनका भी इस अधिनियम में कुछ न कुछ समावेशन करना जरूरी था। उसके कारण सारा प्रबंध करना, प्रतिबंध करना, regulation करना, prohibition करना - इसके लिए एक अलग नियम की जरूरत थी और यह नियम कई सालों के बाद हमारी सरकार आज इस सभा गृह में लायी है। मैं इसका बहुत ही आनन्दपूर्वक स्वागत करता हूँ और इस बिल को सपोर्ट करता हूँ।

महोदय, चूंकि मैं कोंकण रीजन से आता हूँ, तो ये जो बंदरगाह हैं, जिनको मैं रिप्रेजेंट करता हूँ, उनका इससे बहुत ही गहरा संबंध है। मैं यहाँ पर यह भी अनुरोध करूँगा कि जो भी छोटे-छोटे मछुआरे हैं, जो छोटे बंदरगाह के मालिक हैं, उनके लिए भी इस बिल में कुछ अच्छी सुविधा हो। मैं यहाँ पर इस तरीके की मांग करता हूँ कि इसमें उनकी licensing रहे या परिचालन रहे और निजी पोर्ट बनाने में उनके लिए कोई फाइनेंशियल सपोर्ट रहे, इसका भी विचार इसमें होना चाहिए। मैं यहाँ पर यही अनुरोध करता हूँ और इस बिल को सपोर्ट करता हूँ, नमस्कार।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Thank you. ...(Interruptions)...

SHRI RAM CHANDER JANGRA: Sir, please allow me.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Under which rule?

SHRI RAM CHANDER JANGRA (Haryana): Rule 235.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): On which part? We have already moved from that

श्री रामचंद्र जांगड़ा: सर, अभी थोड़ी देर पहले जो हुआ..

उपसभाध्यक्ष (डा. सस्मित पात्रा): आपको जो बोलना है, दो मिनट में बोल दीजिए। I am allowing you.

श्री रामचंद्र जांगड़ा: माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, नियम 235 (iii) में यह स्पष्ट लिखा हुआ है कि "राज्य सभा में प्रवेश करते समय या राज्य सभा से बाहर जाते समय और अपने स्थान पर बैठते समय या वहाँ से उठते समय भी सभापीठ के प्रति नमन करेगा।" महोदय, लोग बाहर बैठ कर सदन की कार्यवाही देख रहे हैं। ...(**व्यवधान**)... जैसे ही कोई माननीय सांसद यहाँ बोलता है और उनको कोई बात अच्छी नहीं लगती, तो वे एकदम सदन में आते हैं और फिर न चेयर की तरफ नमन करना, न अपनी सीट पर बैठना और हो-हल्ला करके फिर से वापस निकल जाते हैं।

Contents Page

...(**व्यवधान**)... इन लोगों के खिलाफ कार्रवाई करनी चाहिए। ये आपके ही बनाए हुए नियम हैं, सारे सदन के बनाए हुए नियम हैं। ...(**व्यवधान**)...

एक माननीय सदस्य: सर, कार्रवाई होनी चाहिए। ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Hon. Members, please take your seats. We are all aware about how it is, and are all mindful of it. We have to be extra cautious and extra careful, going forward for each Member of Parliament, including those who are coming in and going out, that they do so with the appropriate protocol. I agree with you. We should maintain protocol in the House, and the dignity of the House should be maintained. I agree with you. Thank you. We will go to the next speaker. Shrimati Rekha Sharma.

SHRIMATI REKHA SHARMA (Haryana): Hon. Vice-Chairman, Sir, I rise to support the Indian Ports Bill, 2025, a landmark reform that will redefine the legislative framework of our maritime sector and prepare India for global leadership in this century.

Sir, why is this Bill needed? I would like to speak on this. Our ports have long been governed by the Indian Ports Act, which is more than 100 years old. It was drafted at a time when Indians ports handled only 21 million tons of cargo. But today, our major ports handle 255 million tons. That is a huge number and a 28-fold leap. Clearly, a statute written more than a century ago cannot serve the needs of a four trillion dollar economy and a dynamic global trade environment. What the old law lagged in was that it was not meant for long-term planning. Also, there was no real time data available. Environmental safeguards were not there and global treaties were not taken care of. Emergency and disaster protocol was not there. Also, there was no modern dispute resolution mechanism in the previous Bill. So, it is evident that we needed a forward-looking framework that matched global practice.

Sir, India's progress in the last decade has been huge. That is why we needed this change and that is why the Government thought of this new Bill. Under the visionary leadership of our Prime Minister, hon. Modi*ji*, our ports have transformed. Cargo handling at major ports has jumped from 581 million tonnes in 2014-15 to 855 million tonnes, which is a huge jump. Port capacity has expanded by 87 per cent in the last decade. Turnaround time for the ship has reduced from four days earlier to just 48 hours. The difference is 48 per cent. So, we have improved in the turnaround time also. Under *Sagar Mala*, 272 projects worth Rs. 1.41 lakh crore have been completed, creating modern jetties, ferry terminals and corridors.

Contents Page

Sir, coastal shipping has grown by 118 percent, again a huge jump, while cargo movement on inland waterways has surged by 700 per cent. Nine Indian ports now feature in the World Bank's global ranking. Vishakhapattnam is now ranked 19 while the Mudra Port is ranked 27. This growth not just showcases our potential, but also highlights why an outdated 1908 law is wholly inadequate for today's realities.

Sir, talking about the key reforms in today's Bill, the first is consultative federalism. It establishes a Maritime State Development Council with members from both the Centre and the State to enable integrated planning for all the ports. Then, States are empowered to create State Maritime Boards with uniform administrative power for effective governance. A Dispute Resolution Committee has been provided for, a sector-specific time-bound mechanism at the State level with provision for appeal to High Courts. Environmental safeguards have been put in place. Compliance with the MARPOL and Ballast Water Management Convention has been made mandatory and waste reception facilities and pollution control plans are in place. Better safety and security measures are provided for in this Bill. It states that every port must have emergency response and disaster management plans in place. Compliance with International Ship and Port Facility Security Code is ensured. Sir, there is adoption of new technology and transparency in this Bill. We have modern penalties; old provisions have been deleted, penalties rationalized and many offenses decriminalized for ease of doing business. We have also inculcated global best practices in this new Bill, like in Singapore and South Africa. Planning is guided by a central export body, the MSDC, which is the Maritime State Development Council.

Like Europe, India will now enforce strict pollution control and waste management norms. Like Rotterdam, Singapore and Sri Lanka, ports will publish tariffs online and it will also ensure transparency. Like United States and Europe, every port will prepare for emergency with clear safety protocol. I will conclude by saying that this Bill replaces museum piece legislation with modern, competitive and investor-friendly framework. It embodies the vision of 'Maritime Amrit Kaal', preparing India to emerge as a global maritime leader. I would also like to thank hon. Prime Minister, Modi *ji*, for making Indian laws ready for the Viksit Bharat. Thank you.

श्रीमती सुनेत्रा अजीत पवार (महाराष्ट्र): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आज भारतीय पत्तन विधेयक, 2025 का समर्थन करने के लिए खड़ी हुई हूँ। भारत की 7,500 किलोमीटर से ज्यादा लंबी तट रेखा है, लेकिन हमारे बंदरगाहों का प्रबंधन अभी तक 1908 के पुराने औपनिवेशिक कानून के तहत हो रहा था। इस विधेयक के माध्यम से सरकार ने आधुनिक तकनीक, पर्यावरणीय चुनौतियां और भारत की ब्लू इकोनामी की जरूरतों को ध्यान में रखकर एक नया और दूरदर्शी कानूनी ढांचा तैयार किया है। यह विधेयक न केवल पुराने कानून को हटाएगा, बल्कि यह भारत

Contents Page

के समुद्री विकास के लिए एक नई दिशा भी प्रदान करेगा। मैं इस विधेयक को लाने के लिए माननीय प्रधान मंत्री जी, मंत्री जी और उनकी पूरी टीम को बधाई देती हूँ।

उपसभाध्यक्ष जी, भारतीय पत्तन विधेयक, 2025 सहकारी संघवाद, दक्षता और स्थिरता के सिद्धांतों पर आधारित है। मुझे विश्वास है कि यह निम्नलिखित के लिए एक कानूनी ढांचा प्रदान करेगा :-

- यह समुद्री राज्य विकास परिषद् (MSDC) को वैधानिक मान्यता प्रदान करेगा।
- यह केंद्र और राज्यों के बीच बंदरगाह विकास में समन्वय सुनिश्चित करेगा, जिससे एक एकीकृत राष्ट्रीय रणनीति बनेगी।
- यह विधेयक राज्य समुद्री बोर्डों को गैर-प्रमुख बंदरगाहों का प्रभावी प्रबंधन और रेगुलेट करने का अधिकार देगा।
- यह विकेंद्रीकरण की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम है, जो राज्यों को अपने बंदरगाहों की योजना बनाने, उनका विकास करने और प्रशासन करने का अधिकार देगा, जिसमें शुल्क निर्धारण और सुरक्षा एवं पर्यावरण मानकों का स्थायी स्तर पर अनुपालन सुनिश्चित होगा।
- राज्य स्तर पर विवाद समाधान समितियों (DRCs) की स्थापना एक क्रांतिकारी कदम है। ये समितियां विवादों को सुलझाने के लिए एक समर्पित और त्वरित तंत्र प्रदान करेंगी, जिससे हमारी अदालतों का बोझ कम होगा और निवेशकों के लिए आधुनिक अनुकूल माहौल बनेगा।
- नया विधेयक हमारे कानूनों को MARPOL जैसे अंतरराष्ट्रीय सम्मेलन के अनुरूप बनाता है, जो कड़े पर्यावरणीय सुरक्षा उपायों तथा आपदा प्रबंधन प्रोटोकॉल को अनिवार्य बनाता है।
- प्रक्रियाओं को सरल बनाकर, डिजिटलीकरण को बढ़ावा देकर और पारदर्शी टैरिफ नीतियों को सुनिश्चित करके यह विधेयक लॉजिस्टिक्स लागत को उल्लेखनीय रूप से कम करेगा और हमारे निर्यात की competitiveness को बढ़ाएगा। हमारा मानना है कि इससे न केवल बड़ी कंपनियों को, बल्कि हमारे सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्योगों को भी लाभ होगा।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से कुछ रचनात्मक सुझाव प्रस्तुत करना चाहती हूँ। भारत को समुद्री विज्ञान, स्वच्छ ऊर्जा और वैश्विक प्रौद्योगिकी में अग्रणी बनाने के लिए हमें समुद्री अनुसंधान और प्रशिक्षण संस्थानों का निर्माण करना चाहिए। वर्तमान कानूनों का विस्तार करके समुद्री विश्वविद्यालयों तथा कौशल विकास केन्द्रों को एकीकृत करके हम समुद्री विज्ञान, ब्लू अर्थव्यवस्था और समुद्री कानून जैसे क्षेत्रों में विशेषज्ञता विकसित कर सकते हैं। कई बड़े बंदरगाह, जैसे - रॉटर्डम, सिंगापुर, दुबई पहले से ही AI, Blockchain और IoT जैसी तकनीकों का उपयोग कर रहे हैं। भारत को भी एक व्यापक AI आधारित पोर्ट प्रबंधन प्रणाली को अपनाना चाहिए। इसके लिए एक राष्ट्रीय स्तर की विशेष योजना, जिसे "स्मार्ट पोर्ट मिशन" कहा जा सकता है, लागू की जानी चाहिए।

महोदय, भारत के बंदरगाहों को 2030 तक कार्बन-न्यूट्रल और प्रदूषण-मुक्त बनाने की आवश्यकता है, ताकि वे अंतरराष्ट्रीय उत्सर्जन लक्ष्यों के साथ तालमेल बिठा सकें। इसके लिए, सभी बंदरगाहों पर सौर, पवन और हाइड्रोजन फ्यूल सेल जैसी स्वच्छ ऊर्जा का उपयोग अनिवार्य किया जाना चाहिए।

बंदरगाहों का विकास केवल उद्योगों तक सीमित नहीं होना चाहिए, बल्कि इसमें मछली पकड़ने, पर्यटन और छोटे व्यवसायों को भी शामिल करना चाहिए। "पोर्ट-कम्युनिटी पार्टनरशिप

Contents Page

फ्रेमवर्क" के माध्यम से स्थानीय समुदायों को रोज़गार, प्रशिक्षण और पर्यावरण संरक्षण के अवसर दिए जाने चाहिए। बंदरगाहों के विकास में मछुआरों, छोटे किसानों और श्रमिकों जैसे कमजोर वर्गों का पुनर्वास, शिक्षा और स्वास्थ्य सुनिश्चित करना महत्वपूर्ण है, क्योंकि समावेशी विकास ही पूर्ण विकास है।

भारतीय बंदरगाहों को आर्थिक विकास के इंजन में बदला जा सकता है। प्रत्येक प्रमुख बंदरगाह के पास औद्योगिक क्लस्टर स्थापित करके निर्यात, उत्पादन और रोज़गार को बढ़ाया जा सकता है, जैसा कि चीन, सिंगापुर और नीदरलैंड ने किया है। भारत को भी इस रणनीति को अपनाना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष जी, मेरा मानना है कि अगर इस विधेयक में औद्योगिक क्लस्टर, समुद्री शिक्षा संस्थान, AI प्रणाली, हरित बंदरगाह और तटीय समुदाय के विकास से जुड़े इन सुझावों को शामिल किया जाए, तो भारतीय बंदरगाह विधेयक, 2025 सिर्फ एक कानून ही नहीं रहेगा, बल्कि भारत को अगले 50 सालों में एक समुद्री महाशक्ति बनाने का विज़न मिलेगा। यह विधेयक सदी पुराने औपनिवेशिक कानून की जगह लेता है और भारत की समुद्री शक्ति को आधुनिक बनाता है।

महोदय, मैं इस ऐतिहासिक विधेयक का समर्थन करती हूं। इस विधेयक के माध्यम से हम दुनिया को यह संदेश देंगे कि भारत का समुद्र सिर्फ व्यापार का रास्ता नहीं है, बल्कि हमारे भविष्य की नींव है। इन्ही शब्दों के साथ मैं अपनी वाणी को विराम देती हूं। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Now, Shri Kanad Purkayastha, not present; Shri P.P. Suneer, not present; Shri Shambhu Sharan Patel.

श्री शंभू शरण पटेल (बिहार): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे भारतीय पत्तन विधेयक, 2025 पर बोलने का मौका दिया, जिसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

महोदय, मैं आज भारतीय बंदरगाह विधेयक, 2025 के समर्थन में बोलने के लिए इस सदन में खड़ा हुआ हूं। The Indian Ports Bill, 2025 एक दूरदर्शी कानून है, जो औपनिवेशिक युग के भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 2008 को निरस्त करके 21वीं सदी के "विकसित भारत" की ज़रूरतों के अनुरूप एक समग्र और आधुनिक ढांचा स्थापित करने का प्रयास करता है।

महोदय, यह विधेयक केवल हमारे समुद्री कानूनों का तकनीकी उन्नयन नहीं है, बल्कि यह भारत के माननीय प्रधान मंत्री, आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी की एक शक्तिशाली घोषणा है। यह एक संदेश है कि भारत अब पुराने औपनिवेशिक कानूनों की ज़ंजीरों में बंधा नहीं रहेगा, बल्कि दक्षता, पारदर्शिता और पर्यावरणीय ज़िम्मेदारी से परिभाषित एक भविष्य की ओर आत्मविश्वास के साथ अग्रसर होगा।

महोदय, इस विधेयक का महत्व शब्दों में नहीं समाया जा सकता। वर्ष 2023-24 तक, भारत में 12 प्रमुख बंदरगाह और 217 गैर-प्रमुख बंदरगाह थे, जिनमें से हमारे दो गैर-प्रमुख बंदरगाह — मुंद्रा और सिक्का — देश की समुद्री कार्गो यातायात का 19 परसेंट अकेले संभालते हैं। यह अपने आप में यह बताने के लिए काफी है कि अब गैर-प्रमुख बंदरगाह किसी भी तरह से मामूली नहीं रहे हैं।

Contents Page

महोदय, यह विधेयक राज्य समुद्री बोर्ड्स को वैधानिक मान्यता प्रदान करता है, जिससे राज्य सरकारें अपने गैर-प्रमुख बंदरगाह का अधिक स्वायत्तता और ढांचे के साथ विनियमन और विकास कर सकें। यह विधेयक समुद्री राज्य विकास परिषद को मान्यता देता है, जिसकी अध्यक्षता केंद्रीय मंत्री करते हैं, ताकि तटीय राज्यों, सशस्त्र बलों और शिपिंग प्राधिकरणों के बीच राष्ट्रीय समन्वय सुनिश्चित किया जा सके।

महोदय, यह विधेयक MARPOL और Ballast Water Management Convention जैसे वैश्विक समुद्री समझौतों के अनुपालन को अनिवार्य करता है, जिससे भारत अंतरराष्ट्रीय मानकों के अनुरूप कार्य कर सके। बंदरगाह में पर्यावरण ऑडिट आपदा की तैयारी और अवशिष्ट प्रबंधनों के लिए यंत्र स्थापित करना, जिससे कि सतत विकास वैकल्पिक नहीं, बल्कि अनिवार्य हो जाता है।

सर, इस विधेयक का मकसद संघवाद और पारदर्शिता को सशक्त करना है। यह भारतीय बंदरगाह विधेयक, 2025 में संघीय भावना विशेष रूप से निहित है। यह विधेयक सहकारी संघवाद के सार को आत्मसार करता है, जहां केंद्र और राज्य, दोनों अपने-अपने संवैधानिक अधिकारों को बनाए रखते हुए एक-साथ मिलकर राष्ट्रीय विकास के लिए कार्य करते हैं। संविधान के अनुच्छेद 246 के अनुसार प्रमुख बंदरगाह संघ सूची में आते हैं, जबकि गैर-प्रमुख बंदरगाह समवर्ती सूची में हैं। हालांकि गैर-प्रमुख बंदरगाहों का प्रशासन मुख्य रूप से राज्य सरकारों द्वारा किया जाता है। यह विधेयक राज्य समुद्री बोर्डों को वैधानिक मान्यता देने के साथ लगभग हर तटीय राज्य में कार्यरत है। इस प्रकार यह उन संस्थागत ढांचों को औपचारिक रूप देता है, जो पहले से ही भारत के 66 चालू छोटे कार्गो बंदरगाहों के माध्यम से लगभग 47 प्रतिशत समुद्री माल यातायात का प्रबंधन करता है।

सर, अंग्रेजों के कार्यकाल में जितने भी कानून बने थे, उनको अंग्रेजों ने अपने हिसाब से बनाया था। वे भारतीयों पर राज करने के लिए बनाए थे, भारत को ज्यादा से ज्यादा दंडित करने के लिए बनाये थे। अब जितने भी नए-नए विधेयक आ रहे हैं, उनका मूल मकसद यह है कि जो कानून हैं, वे स्वतंत्र भारत के कानून हों और भारत को विकसित राष्ट्र बनाने के कानून हों। उसी के क्रम में यह भारतीय पत्तन विधेयक, 2025 है। भारत के बंदरगाहों से जो व्यापार हुआ है, उसके मैं आंकड़े देना चाहता हूं। 2023-24 के अनुसार कुल 1,543 मिलियन टन माल की ढुलाई हुई है। इसमें प्रमुख बंदरगाह से 1,819 मिलियन टन, जिसमें 53 परसेंट का प्रबंधन प्रमुख बंदरगाह द्वारा किया गया है, जबकि गैर-प्रमुख बंदरगाहों का लगभग 724 मिलियन टन, 47 परसेंट कंट्रीब्यूशन रहा है। इसमें अकेले मुंद्रा पोर्ट ने लगभग 173 मिलियन टन, 11 परसेंट, सिक्का बंदरगाह ने 128 मिलियन टन, 8 परसेंट का संचालन किया है, जो यह दर्शाता है कि अब गैर प्रमुख बंदरगाह गौण नहीं हैं, वे जीवंत, उच्च दक्षता और उच्च क्षमता वाले आर्थिक इंजन हैं।

महोदय, यह विधेयक समुद्री राज्य विकास परिषद, MSDC, जिसे वैधानिक मान्यता प्राप्त है कि राष्ट्रीय समन्वय मंच के रूप में कार्य करेगी, जिसमें कि केंद्रीय मंत्रालय, तटीय राज्य मंत्री, नौसेना और तट रक्षक बल के प्रतिनिधि तथा केंद्रीय मंत्री इसके अध्यक्ष के रूप में रहेंगे। यह MSDC के निम्नलिखित कार्यों की निगरानी करेगा। नए बिल के अनुसार सभी बंदरगाहों से डेटा संग्रह करना और प्रसार के लिए समान दिशा-निर्देश देना। ...(**समय की घंटी**)... सर, मुझे एक

Contents Page

मिनट का समय और दे दीजिए। सर, अभी अपोजिशन के लोग यहां नहीं हैं, तो आप मुझे बोलने दीजिए। ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (डा. सस्मित पात्रा): आप कन्क्लूड कीजिए।

श्री शंभू शरण पटेल: सर, मैं कन्क्लूड कर रहा हूं। मैं बिहार जैसे आकांक्षी राज्य से आता हूं और मेरा पड़ोसी राज्य बंगाल है। अभी टीएमसी वाले यहां नहीं हैं। बंगाल में एक खिदिरपुर पोर्ट हुआ करता था। उसको सबसे पहले कांग्रेसियों ने बरबाद किया, उसके बाद सीपीआई वाले जब सत्ता में आए, उन्होंने बरबाद किया और बचा-खुचा टीएमसी वालों ने खिदिरपुर बंदरगाह को पूरी तरह से नष्ट कर दिया। हमारे नरेंद्र मोदी जी की सरकार की प्राथमिकता है कि भारत के सभी राज्यों का संपूर्ण विकास हो, समान विकास हो। इसी कड़ी में बिहार में समुद्री तटीय इलाके नहीं हैं, फिर भी बिहार राज्य में पटना के बगल में बिहटा एयरपोर्ट भी बन रहा है। वहां पर भारत सरकार ने ड्राई पोर्ट बनाने का काम किया है, जिससे आने वाले समय में बिहार के लोग भी डायरेक्ट समुद्र के मार्ग से जुड़ सकें। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं पुन: इस बिल का समर्थन करते हुए अपनी वाणी को विराम देता हूं, धन्यवाद।

3.00 **P.M.**

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA (Assam): Mr. Chairman, Sir, on behalf of my party, Asom Gana Parishad, and my party leader, Shri Atul Bora, I rise here today to support the Indian Ports Bill, 2025. This is a historic Bill because there were a lot of lacunae in the old Bill. The hon. Minister has proposed to amend the old Bill with the new dimension. Sir, it is very difficult for me to understand, and it should be known to the nation, as to what the aim of the Congress is. All the time they speak for the farmers; all the time they speak about environment. But when time comes, they do not support the farmers, they do not support the environment friendly Bill. Water connectivity is the call of the hour. We have an 11,000 kilometre-coastal line. Along with the 11,000 kilometre coastal line, the Barak Valley waterways and the Brahmaputra Valley waterways play a very significant role in the port development of our country. Sir, the aim of this Bill is to make Indian ports stronger and stronger. I would like to say one thing in this House. Port connectivity is the call of the hour. We have railway connectivity, we have air connectivity, and we have road connectivity. Among all these, I think waterways is the most environment-friendly connectivity. Not only that, Sir, it is helpful for the farmers also, because cost of shipping through ports is very less compared with the cost through railway connectivity. When we speak for the interests of the farmer, these Congress people always boycott. They have only made slogans for the development of the farmers, but when time is knocking, they

Contents Page

boycott. They are not helping the Government or the people or the farmers at all. Sir, waterways connectivity is very important for the States in the North Eastern Region. During the flood time, our road and railway connectivity is totally destroyed. During the flood time, there is no railway connectivity, there is no road connectivity. Only one connectivity that remains alive in our country is shipping through the ports. So, it is very important and significant. (*Time-bell rings*) I would like to request the hon. Minister, especially in the flood situation in the North Eastern Region, the Ministry should adopt a special policy, special operation for the flood-affected areas of Assam. Sir, mighty Brahmaputra is a huge river.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): You will have to conclude.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: Yes, Sir, I am concluding. It is the call of the hour, hon. Minister, to look after, to develop all the ports of the Guwahati, Pandu Port, Dhubri Port, Silchar Port and other ports of the State. Simultaneously, I would like to request the hon. Minister that there should be more ports in the river Brahmaputra to help the farmers because shipping is environmentally-friendly, shipping is economically friendly. Sir, I want to say one thing here. Congress has not done anything for the port development of our country. They destroyed our ports. They are not doing anything, and they are not going to do anything in the interest of the ports, in the interest of the economy of the country, in the interest of the farmers, in the interest of the environment.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Thank you.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: They want to speak only. They don't want to do anything. So, this move of the hon. Minister is very necessary. The old Bill is a very old Bill. There is a lot of lacunae in the old Bill. I am very hopeful that this new Amendment Bill will make Indian ports stronger and stronger. I, definitely, compliment the hon. Prime Minister of our country and the Shipping Minister, Shri Sonowal, for making Indian ports stronger.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Thank you. You have to conclude. The aim of the Bill is to make Indian Ports stronger and stronger. I compliment hon. Prime Minister for his visionary leadership. Under his leadership, I believe the Indian economy will develop more and more and Indian Ports will develop more and more.

Contents Page

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): We will have to move on. I am sorry. I have already given you two minutes more. Please conclude in ten seconds.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: We have nine globally ranked ports in our country. I hope, under the leadership of Narendra Modi *ji*, our ports will play a vital role in the world economy and Indian economy and it will help our farmers. With this, I conclude. Thank you very much, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Shri Sadanand Mhalu Shet Tanavade. He is not present. Shri Masthan Rao Yadav Beedha.

SHRI MASTHAN RAO YADAV BEEDHA (Andhra Pradesh): Sir, on behalf of Telugu Desam Party and our leader, Shri Nara Chandrababu Naidu garu, I rise to speak on the Indian Ports Bill, 2025, aa landmark legislation that Seeks to repeal and replace the Indian Ports Act, 1908.

The Indian Ports Bill, 2025 rests on four core principles: modernisation, transparency, environmental sustainability and cooperative federalism. As far as recognition of Maritime Institutions is concerned, the Bill gives statutory recognition to the Maritime State Development Council and the State Maritime Boards, enabling better coordination between the Centre and coastal States. As far as efficient Dispute Resolution Mechanism is concerned, State Governments must establish Dispute Resolution Committees to adjudicate disputes between non-major ports, concessionaires, users and service providers. As far as environmental safeguards and global standards are concerned, the Bill mandates compliance with key global conventions like MARPOL and the Ballast Water Management Convention. As far as streamlining of tariff setting is concerned, for non-major ports, tariffs will be fixed by the State Maritime Boards or their authorised concessionaires, ensuring that pricing remains transparent and competitive while respecting local realities. As far as updated offences and penalties are concerned, while retaining key safety provisions from the Act of 1908, the Bill decriminalises minor offences.

Now I come to maritime vision of Andhra Pradesh. My own State of Andhra Pradesh, with its 1,054 km coastline, is strategically positioned to be India's maritime gateway. It already ranks second in non-major port EXIM cargo handling and is building four new greenfield ports. Under the leadership of hon. Chief Minister, Shri N. Chandrababu Naidu garu, the State has adopted the Andhra Pradesh Maritime Policy, 2024. The key targets include at least one Andhra Pradesh port among the top 20 global ports by 2047; handling 20 per cent of India's total cargo by 2047;

Contents Page

reducing port turnaround time to under 15 hours; training 5,000 maritime professionals by 2028; and establishing a global shipyard to meet domestic and international demand. This policy aligns perfectly with the spirit of the Indian Ports Bill, 2025. With these words, on behalf of Telugu Desam Party, I strongly support the Indian Ports Bill, 2025. Thank you, Sir.

श्री मयंककुमार नायक (गुजरात): उपसभाध्यक्ष महोदय, आज भारतीय पत्तन विधेयक, 2025 राज्य सभा में विचार और पारित हेतु लाया गया है। मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ। हमारे माननीय प्रधान मंत्री, आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी सबका साथ, सबका विकास, सबका प्रयास और सबका विश्वास के ध्येय को लेकर चलने वाले हैं। चाहे वह रेल हो, रोड हो या समुद्री विकास हो, भारत को नंबर वन कैसे बनाया जाए, इसकी सतत चिंता करते हैं। माननीय प्रधान मंत्री जी का 2047 में विकसित भारत बनाने का स्वपन है। इसे पूरा करने के लिए, भारत का हर क्षेत्र में विकास हो, इसके लिए सभी मंत्रालय कार्य करते हैं।

उसी श्रृंखला में आज माननीय मंत्री श्री सर्बानंद सोनोवाल जी इस बिल को लेकर आए हैं। भारत की 11,000 किलोमीटर से ज्यादा लंबी तट रेखा चार ट्रिलियन डॉलर की अर्थव्यवस्था की धुरी है, जो हमारे कुल व्यापार की 95 परसेंट मात्रा और लगभग 70 परसेंट मूल्य में संचालित करती है। माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में हमारे समुद्री क्षेत्र ने अभूतपूर्वक प्रगति की है। प्रमुख बंदरगाहों पर कार्गो हैंडलिंग 2014-15 में 581 मिलियन टन से बढ़कर 2024-25 में 855 मिलियन टन के ऐतिहासिक स्तर पर पहुंच गई है और इसमें 47 परसेंट की वृद्धि हुई है। पिछले दशक में प्रमुख बंदरगाहों की क्षमता में भी 87 परसेंट का विस्तार हुआ है। जहाज, जिन्हें कभी लगभग 4 दिन लगते थे, अब वे केवल 48 घंटों में टर्न अराउंड हो रहे हैं। डिजिटलीकरण और प्रक्रिया सरलीकरण के कारण 48 परसेंट से भी ज्यादा सुधार हुआ है। सागरमाला के अंतर्गत 1,41,000 करोड़ रुपये मूल्य की 272 परियोजनाएं पूरी की गई हैं, जिनमें जेट्टी, फेरी टर्मिनल, पोर्ट कनेक्टिविटी, कॉरिडोर और बर्थ विस्तार को शामिल किया गया है। तटीय शिपिंग में 118 परसेंट वृद्धि हुई है, जबकि अंतर्देशीय जलमार्गों पर माल ढुलाई में 700 परसेंट की चौंकाने वाली वृद्धि हुई है। यह 2014 में 6.9 एमएमटी थी, जो कि बढ़कर आज 55 एमएमटी से अधिक हो गई है। विश्व बैंक के ग्लोबल कंटेनर पोर्ट परफॉर्मेंस इंडेक्स में भी अब नौ भारतीय बंदरगाह हैं, जिनमें से विशाखापत्तनम 19वें और मुंद्रा 27वें स्थान पर आया है। पुराने कानून की चुनौतियां थीं। हमारे बंदरगाह 1908 के भारतीय बंदरगाह अधिनियम द्वारा शासित हैं और जो औपनिवेशिक काल की अप्रासंगिक व्यवस्था है। 1950 में 21 मिलियन टन सम्भालने वाले प्रमुख बंदरगाह आज 855 मिलियन टन सम्भाल रहे हैं और उसमें 28 परसेंट वृद्धि हुई है। वर्तमान ढांचे में दीर्घकालीन योजनाओं और पर्यावरणीय प्रावधान, आपदा प्रबंधन, प्रोटोकॉल और विवाद निवारण जैसी कई आवश्यक व्यवस्थाओं का अभाव था, परन्तु नए विधेयक में वैश्विक समझौते के साथ पर्यावरण संरक्षण का उपाय, आपातकालीन प्रतिक्रिया और आपदा प्रबंधन के प्रावधान किए गए हैं। इसमें तकनीकी एकीकरण, पारदर्शिता और आधुनिक शासन व्यवस्था को शामिल किया गया है और अप्रासंगिक प्रावधानों को हटाकर आधुनिक नियम शामिल किए गए हैं। केंद्र और राज्य के परामर्श ढांचे के माध्यम से बंदरगाहों का समन्वित विकास हो, यह सब कार्य माननीय प्रधान मंत्री जी के

Contents Page

नेतृत्व में हो रहा है। राज्य के समुद्री बोर्डों का गठन और सशक्तिकरण हो और गैर-प्रमुख बंदरगाहों पर विवाद निवारण समितियों से समयबद्ध समाधान हो, इसके लिए भी इस बिल में व्यवस्था की गई है। आपदा प्रबंधन हो या सुरक्षा प्रोटोकॉल लागू करना हो, यह भी माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में हो रहा है। मैरीटाइम सिंगल विंडो प्रणाली, डिजिटल घोषणा और इलेक्ट्रॉनिक डेटा को साझा किया गया है। शुल्क और दरों में पारदर्शिता के लिए ऑनलाइन प्रकाशन भी किया जा रहा है। राज्य और केंद्र को सहयोगात्मक नियम बनाने के लिए भी अधिकार दिए गए हैं। दंड प्रावधानों का आधुनिकीकरण और कुछ अपराधों का गैर-अपराधीकरण करने की व्यवस्था भी इस बिल में की गई है। वैश्विक सर्वोत्तम प्रथाओं के अनुरूप, सिंगापुर और दक्षिण अफ्रीका की तरह केंद्रीय विशेषज्ञ परिषद द्वारा योजना बनाई जाएगी। यूरोपीय संघ की तरह अपशिष्ट प्रबंधन और प्रदूषण नियंत्रण का भी इस बिल में प्रावधान किया गया है। रॉटलडैम, सिंगापुर, श्रीलंका की तरह शुल्क में पारदर्शिता आए, ऐसा भी इस बिल में प्रावधान किया गया है। इस बिल के आने से जो अपेक्षित परिणाम हैं, उनमें निजी और प्रत्यक्ष विदेशी निवेश में वृद्धि होगी, बंदरगाह-हिंटरलैंड कनेक्टिविटी मजबूत होगी और लॉजेस्टिक्स लागत में कमी होगी। ...(**समय की घंटी**)...

इससे समुद्री सुरक्षा, पर्यावरण अनुपालन और आपदा प्रबंधन में भी सुधार होगा और उभरते क्षेत्रों में ब्लू इकोनॉमी, क्रूज़ टर्मिनल, ग्रीन पोर्ट, ट्रांसशिपमेंट और हब को प्रोत्साहन मिलेगा। यह विधेयक भारत को 2047 तक वैश्विक समुद्री नेतृत्व दिलाने वाला मैरीटाइम अमृत काल का आधार बनेगा। इसलिए मैं इस बिल को लाने के लिए माननीय प्रधान मंत्री, आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी और माननीय मंत्री, श्री सर्बानंद सोनोवाल जी का अभिनंदन करता हूँ और इस बिल का समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Now, Shri Ravi Chandra Vaddiraju.

SHRI RAVI CHANDRA VADDIRAJU (Telangana): [&] Hon'ble Vice-Chairman Sir, I thank you for giving me the opportunity to participate in the debate on the Indian Ports Bill, 2025. This Bill, which replaces the old Ports Act, 1908, is a far-sighted bill that will modernize the Indian Maritime sector. I congratulate the Hon'ble Minister of Ports, Shipping and Waterways, Shri Sarbananda Sonowal, and the Government of India for bringing this Bill. Established under Section 3, the Maritime State Development Council (MSDC) will be chaired by the Union Minister and will include representatives of the coastal states and Union Territories. It will provide national coordination, speedy decision-making, encourage competition, and guide growth. It will help states like Telangana move goods more smoothly. The empowerment of State Maritime Boards under Clauses 13 and 15 will allow states to develop small ports

[&] English translation of the original speech delivered in Telugu.

Contents Page

independently. The decentralization of executive decisions will bring about new innovations that suit regional needs.

This Bill tackles Dispute Resolution under Clause 16. Each State must set up a Dispute Resolution Committee, which will have the power to resolve disputes within 6 to12 months. This will increase investor confidence and boost investments in the PPP model. Telangana businesses will experience fewer delays and become more competitive.

On the environmental front, the Bill aligns with global standards like the MARPOL Convention and the Ballast Water Management Convention. Waste disposal and emergency preparedness plans will be mandatory at ports. This will help protect the environment.

The Bill also focuses on transparency in port tariffs under Clause 47. Port tariffs will be determined by the Board and published online. This will reduce costs to businesses and ensure fair pricing.

Inland Connectivity is another key aspect of the Bill. As per Clause 12, the MSDC will lead the development of road, rail and multimodal networks. If corridors like Hyderabad-Visakhapatnam and Hyderabad-Mumbai are improved, Telangana will become a logistics hub. This Bill also promotes integration with inland waterways and coastal shipping under its broader framework. There are opportunities for cargo transportation through rivers like the Godavari. Additionally, the establishment of Dry Ports or Inland Container Depots (ICDs) may take place in Telangana in the future.

The modernization of ports will create new jobs in logistics, warehousing and transport sectors. This will be a significant boost for industries in Telangana. Additionally, Clause 19 strengthens the powers of conservators to ensure vessel safety and port efficiency, while Clause 53 introduces clear penalties for non-compliance, ensuring accountability.

Mr. Vice-Chairman Sir, the Indian Ports Bill, 2025 is a powerful Bill that will transform our country into a more vibrant, greener and a better connected maritime economy. It will also provide benefits to landlocked states like Telangana, including reduced logistics costs, improved connectivity and new economic opportunities. I support this Bill. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Now, Shri Mithlesh Kumar.

श्री मिथलेश कुमार (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे भारतीय बंदरगाह विधेयक, 2025 के समर्थन में बोलने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ। मैं इस सदन के माध्यम से भारतीय बंदरगाह विधेयक, 2025 पर अपने विचार रखने

का अवसर पाने के लिए आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ। यह विधेयक हमारे देश की समुद्री अर्थव्यवस्था, व्यापार और राष्ट्रीय सुरक्षा की दृष्टि से अत्यंत महत्वपूर्ण है। भारत 11 हजार किलोमीटर लंबी समुद्री तट रेखा, 12 प्रमुख बंदरगाहों तथा
200 से अधिक लघु एवं मध्यमवर्गीय बंदरगाहों वाला राष्ट्र है। यह विधेयक देश को ब्लू इकोनॉमी का वैश्विक केन्द्र बनाने की दिशा में एक ऐतिहासिक कदम है।

महोदय, हमारे आदरणीय प्रधान मंत्री, माननीय मोदी जी ने स्वतंत्रता दिवस के अवसर पर लाल किले की प्राचीर से राष्ट्र को सम्बोधित करते हुए, खुद पर निर्भर और विकसित भारत का लक्ष्य - आत्मनिर्भरता को देश का आधार बताया है। किसी भी देश के बंदरगाह उस देश के विकास तथा देश की सुरक्षा की महत्वपूर्ण कड़ी होते हैं और अगर उनका प्रबंधन सही तरीके से नहीं किया जाए, तो आए दिन नयी समस्या पैदा होती रहती है। बंदरगाहों के सुरक्षित संचालन में, भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 2025 भारत के लिए विशेष कारगर साबित होगा।

मान्यवर, प्रमुख बंदरगाहों में cargo handling वित्त वर्ष 2024-25 में 855 मिलियन टन के ऐतिहासिक उच्च स्तर को छू गयी है, जो वित्त वर्ष 2014-15 के 581 मिलियन टन से 47 प्रतिशत अधिक है। जो जहाज कभी लगभग 4 दिन रुकते थे, अब डिजीटलीकरण होने और प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने के कारण, वे केवल 45 घंटे में वापस आ जाते हैं, जोकि 48.65 प्रतिशत की वृद्धि है।

मान्यवर, विश्व बैंक के वैश्विक कंटेनर बंदरगाह प्रदर्शन सूचकांक, CPI में अब 9 भारतीय बंदरगाहों को स्थान मिला है, जिनमें विशाखापत्तनम 19वें और मुंद्रा 27वें स्थान पर हैं। हमारे बंदरगाह एक पुराने कानून, 1908 के भारतीय बंदरगाह अधिनियम द्वारा शासित हैं, जो एक औपनिवेशिक अवशेष है, जिसके प्रावधान पुराने पड़ चुके हैं और आज के गतिशील और डिजिटल समुद्री पारिस्थितिक तंत्र के लिए सीमित प्रासंगिकता रखता है।

मान्यवर, 1950 में केवल 21 मिलियन टन की तुलना में, भारत के प्रमुख बंदरगाह अब रिकॉर्ड 855 मिलियन टन का भार सम्भालते हैं। यह एक 28 गुना बड़ी छलांग है, जिसने देश के समुद्री मानचित्र को नया रूप दिया है। पिछले दशक में प्रमुख बंदरगाहों की क्षमता में 87 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, इस विधेयक के जो प्रमुख प्रावधान हैं, उनको मैं आपके माध्यम से सदन में रखना चाहता हूँः (1) बंदरगाह प्राधिकरण का आधुनिकीकरण - सभी प्रमुख बंदरगाहों को आधुनिक तकनीक, डिजिटलीकरण और स्वचालित प्रबंधन प्रणाली से जोड़ा जाएगा। (2) निजी भागीदारी एवं निवेश – पब्लिक-प्राइवेट पार्टनरशिप के माध्यम से बंदरगाहों का विकास होगा, जिससे रोजगार के नए अवसर उत्पन्न होंगे। (3) पर्यावरण संतुलन - बंदरगाह विकास के साथ पर्यावरण संरक्षण हेतु हरित ऊर्जा, तटीय पारिस्थितिकी और प्रदूषण नियंत्रण पर विशेष बल दिया गया है। (4) राष्ट्रीय सुरक्षा - तटीय सुरक्षा को मजबूत करने के लिए, आधुनिक निगरानी तंत्र, कोस्ट गार्ड और नेवी के साथ समन्वय बढ़ाया जाएगा। (5) वैश्विक प्रतिस्पर्धा - यह विधेयक भारतीय बंदरगाहों को सिंगापुर, दुबई और शंघाई जैसे वैश्विक hub के बराबर प्रतिस्पर्धी बनाने में सहायक होगा।

मान्यवर, यह बिल देश के port sector को आधुनिक बनाने, coordinated तरीके से विकसित करने और ease of doing business को बढ़ावा देने के लिए लाया गया है। इस

Contents Page

ऐतिहासिक कानून का उद्देश्य सदियों पुराने भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 1908 को नया रूप देना तथा भारत के विशाल बंदरगाह नेटवर्क के भीतर एकीकृत विकास, उन्नत विनियमन और पर्यावरणीय स्थिरता को बढ़ावा देना है। इस विधेयक में प्रमुख और गैर-प्रमुख, दोनों बंदरगाहों की अधिक स्वायत्तता और संरक्षित विकास सुनिश्चित करते हुए महत्वपूर्ण सुधारों का प्रस्ताव किया गया है।

महोदय, इस बिल में गैर-आपराधिक दंड 23 से घटाकर 15 कर दिए गए हैं, लेकिन जुर्माने में उल्लेखनीय वृद्धि की गई है। जुर्माने की राशि 10,000 रुपये से 2 लाख रुपये तक है, जिसमें कारावास भी हो सकता है। अपराधों के आधार पर कारावास के प्रावधान 6 महीने तक के हैं। बंदरगाह पर बढ़ते यातायात और कड़े सुरक्षा मानदंडों के अभाव के कारण अपराधों का विस्तार हुआ है। उन अपराधों में शुल्क का भुगतान नहीं करना, बंदरगाह संचालन में बाधा डालना, संपत्ति को नुकसान पहुंचाना, सुरक्षा उल्लंघन, बंदरगाह तक अनधिकृत पहुँच और सीमा शुल्क एवं आव्रजन प्रक्रियाओं का पालन न करना शामिल हैं।

महोदय, यह विधेयक MSDC को एक वैधानिक सलाहकार निकाय के रूप में औपचारिक रूप देने का प्रयास करता है, जिसकी अध्यक्षता माननीय केंद्रीय पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्री जी करेंगे। MSDC अपनी सलाहकार भूमिका बरकरार रखेगा, लेकिन इसकी राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य योजना और दिशानिर्देश केंद्र सरकार और राज्य सरकारों, दोनों पर बाध्यकारी होंगे। इससे निवेशकों और व्यापक बंदरगाह परिस्थितिकी तंत्र के लिए पूर्वानुमान और स्थिरता सुनिश्चित होगी।

महोदय, यह विधेयक एसएमबी को वैधानिक दर्जा प्रदान करता है, जिससे गैर-प्रमुख बंदरगाहों पर उनका अधिक नियंत्रण सुनिश्चित होता है। यह विधेयक राज्य समुद्री बोर्डों और प्रमुख बंदरगाह प्राधिकरणों को बंदरगाह शुल्क निर्धारित करने का अधिकार देता है।

इस विधेयक में स्वामित्व एवं सुरक्षा में परिवर्तन किया गया है। किसी बंदरगाह के स्वामित्व या नियंत्रण में किसी भी परिवर्तन के लिए केंद्र सरकार की पूर्व अनुमति आवश्यक है। केंद्र सरकार किसी बंदरगाह को 10 वर्षों तक निष्क्रिय रहने या राष्ट्रीय सुरक्षा संबंधी चिंताओं के कारण निष्क्रिय घोषित कर सकती है।

इस विधेयक में 'मेगा बंदरगाहों' का वर्गीकरण किया गया है। केंद्र सरकार राज्यों के परामर्श से नए बंदरगाहों का वर्गीकरण करेगी। 'मेगा बंदरगाहों' की अवधारणा शुरू की गई है। वर्गीकरण के मानदंड केंद्र और राज्य सरकारों द्वारा संयुक्त रूप से निर्धारित किए जाएँगे।

महोदय, 'भारतीय बंदरगाह विधेयक, 2025' का उद्देश्य 12 प्रमुख बंदरगाहों और राज्य क्षेत्राधिकार के अंतर्गत 217 अधिसूचित गैर-प्रमुख बंदरगाहों के साथ एक एकीकृत, कुशल और पर्यावरण की दृष्टि से उत्तरदायी समुद्री ढाँचा तैयार करना है। संरचित विकास सुनिश्चित करके निवेश को बढ़ावा देकर और पर्यावरण एवं सुरक्षा मानदंडों को बढ़ा कर यह विधेयक भारत को वैश्विक समुद्री क्षेत्र में अग्रणी बनाने की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम है।

इस विधेयक में राज्य सरकारों से अपेक्षा की गई है कि वे राज्य के भीतर गैर- प्रमुख बंदरगाहों, रियायतग्राहियों, उपयोगकर्ताओं और सेवा प्रदाताओं के बीच विवादों का निपटारा करने के लिए एक विवाद समाधान समिति (डीआरसी) का गठन करें। डीआरसी के आदेशों के विरुद्ध अपील उच्च न्यायालय में की जा सकेगी। दीवानी अदालतों को डीआरसी को सौंपे गए

Contents Page

मामलों से प्रतिबंधित किया गया है। राज्य समुद्री बोर्डों द्वारा किए गए समझौते या प्राधिकरण डीआरसी के अलावा मध्यस्थता या वैकल्पिक विवाद समाधान तंत्र प्रदान कर सकते हैं।

इस विधेयक में किसी प्रमुख बंदरगाह के लिए शुल्क निम्नलिखित द्वारा निर्धारित किया जाएगा :- (i) प्रमुख बंदरगाह प्राधिकरण का बोर्ड, या (ii) कंपनी के रूप में पंजीकृत बंदरगाह का निदेशक मंडल। (iii) गैर-प्रमुख बंदरगाहों के लिए राज्य समुद्री बोर्ड या उसके द्वारा अधिकृत रियायतग्राही शुल्क निर्धारित करेगा।

इस विधेयक में अधिनियम संरक्षक को प्रत्येक बंदरगाह या बंदरगाहों के समूह के लिए राज्य सरकार द्वारा नियुक्त एक बंदरगाह अधिकारी के रूप में निर्दिष्ट करता है। विधेयक में कहा गया है कि अन्य सभी बंदरगाह अधिकारी संरक्षक के अधीनस्थ होंगे। अन्य बंदरगाह अधिकारियों में एक बंदरगाह मास्टर और एक स्वास्थ्य अधिकारी शामिल हैं।

इस विधेयक में सुरक्षा और संरक्षण अधिनियम उन कार्यों के लिए दंड का प्रावधान करता है, जो सुरक्षा को खतरे में डालते हैं, जैसे बोया को घायल करना, आग्नेयास्त्रों का इस्तेमाल करना और जहाज पर ज्वलनशील पदार्थों को उबालना।

महोदय, इस विधेयक से न केवल देश के व्यापारिक ढाँचे को गति मिलेगी, बल्कि 'मेक इन इंडिया' और 'आत्मनिर्भर भारत' अभियान को भी बल मिलेगा। माननीय प्रधान मंत्री जी ने जिस तरीके से आत्मनिर्भर बनाने का प्रयास किया है, उस अभियान को भी बल मिलेगा। समुद्री व्यापार में दक्षता बढ़ेगी, लॉजिस्टिक्स लागत कम होगी और भारत विश्व के सप्लाई चैन में एक मजबूत कड़ी बनेगा।

महोदय, मैं सदन के माध्यम से एक माँग भी करता हूँ कि हमारे उत्तर प्रदेश के प्रयागराज में अभी जब 'महाकुंभ' का मेला हुआ था, तब तमाम लोग जहाज के माध्यम से वहाँ से 'गंगाजी' का जल लाकर 'काशी विश्वनाथ' में चढ़ाते थे। ...(**समय की घंटी**)... मान्यवर, आपको कभी मौका मिले, तो 'काशी विश्वनाथ' जाइएगा और वहाँ पर जब 'गंगा माँ' की आरती होती है, तो सामने माननीय मंत्री जी के माध्यम से सैकड़ों जहाज खड़े होते हैं और शाम को एक अद्भुत दृश्य होता है, जो देखने लायक होता है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि वे अपनी नजर उत्तर प्रदेश के जहाजरानी विभाग पर बनाए रखें और उसको बलिया तक बढ़ाने का प्रयास करें। यह कुशीनगर की विशेष माँग है।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Thank you.

श्री मिथलेश कुमार: महोदय, अंत में, मैं इस सदन से आग्रह करता हूँ कि हम सभी दलगत राजनीति से ऊपर उठ कर इस ऐतिहासिक विधेयक का समर्थन करें ताकि भारत आने वाले वर्षों में एक वैश्विक समुद्री महाशक्ति बन सके। इसलिए माननीय मंत्री जी सदन में यह जो 'भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 2025' लाए, इसके लिए मैं उनको बहुत-बहुत बधाई देता हूँ। 'जय हिंद, जय भारत', 'भारत माता की जय'!

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Thank you. Now, Shri Praful Patel, you will have the entire time of your party. So, please consume that. You will have

Contents Page

the entire time of your party, notwithstanding, whatever has been allotted to you. Now, Shri Praful Patel. You will have the entire time of your party; so, please consume that. You will have the entire time of your party notwithstanding whatever has been allotted to you.

SHRI PRAFUL PATEL (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for having given me the opportunity. I rise to support the legislation, a very important legislation, brought about by the Minister of Shipping, the Indian Ports Bill, 2025, which is absolutely the need of the hour considering that India is one of the fastest growing economies in the world. Also, the other aspect being that we have almost 7,400 kilometers of coastline. So, we can, definitely, be one of the major maritime powers in the world. As you know that all international trade, -- barring a very few, less volume, I would say more expensive hardware or software can be exported by air or by other means -- a bulk of trade, import and export, is definitely to be carried out by the sea route. Therefore, the Indian ports play a very important role in the entire development of the nation. We have heard, we have Seen the figures of 855 million tons of cargo as of date but I am sure the Shipping Minister would know the kind of volumes which are being done by ports in other countries and especially the smaller countries which have actually developed themselves as, I would say, maritime nations. And, the countries which are mainly situated on the shipping routes, they are doing a lot of trans-shipment cargo also. Those countries are doing volumes even bigger than a large country like India. Therefore, it is imperative that we do expand our sea ports. It is the vital infrastructure. Infrastructure building, as you know, also leads to development of the entire nation, the economy of the nation. One small example, but a recent example, is the under-construction Vadhavan port in Maharashtra which is going to be the largest port of our country. And, that one single port is estimated to cost Rs.75,000-80,000/- crores. That would be the direct investment. What about the lakhs of crores of investment which will come due to the Vadhavan port coming around there? It will generate employment for lakhs of people. It will give impetus to the entire region which requires development. So, there are so many spin-offs and peripheral benefits of developing seaports. It is, as I said, the need of the hour. India is already the fourth largest economy growing at a rate of at least 6.5 per cent, if not more. It can go up to eight per cent or nine per cent in the years to come. And, if we become the third largest economy, it will not be happening without improving our overall infrastructure, out of which, especially, for import and export, you will require seaports. There were times, of course, when we had bulk cargo and it will still be, I would say, a major volume at the ports. Virtually, you See

Contents Page

anywhere in the world, container ports are doing large volumes and some figures have been given about our own ports at what the standing are. We are 19 and we are number 27 in two of our ports in terms of volume of containers. I am sure we can be in the top three; I am sure we can be in the top four or five. There is no reason why, considering the size of our country and the volumes which we import, we export. So, I personally feel, Sir, that it is important that this activity be expanded at the earliest. We have many ports. There was a time when Mumbai was known only because Mumbai had the port. It used to be the principal, I would say, occupation for a lot of people in Mumbai, and following that was, I would say, the textile mills of Mumbai. These were the only two things for which Mumbai was famous. Today, the port of Mumbai is just not anywhere in the standing because it is landlocked and it is a small area. But considering what the developments are taking place now, -- in China, I was told, there is one port; I have not been to that port — I have Seen one port which would probably subsume almost all the ports of our country put together into one port. So that is the kind of vision which we have and that is the kind of vision with which our Prime Minister Narendra Modi is trying to take India to.

And, for that, we have to really bring all our legislations also in tune with the rest of the world like ports, airports, etc. These are all activities which are interlinked with the global economy. Therefore, rules, regulations, and all that will also have to be on par with all the other maritime nations of the world. That is why it is imperative that this Bill, which is a landmark Bill, which sets the tone for port-building in the future, shipping in the future for our country, needs to be passed unanimously by this House. After all, India is on the path of growth.

I would also like to just tell the hon. Minister that even in the existing ports, not that it has not been done, much more impetus needs to be given by way of other Ministries also, I would say, interlocking themselves with the development of a port. Because after all, a port is only complete when there is a great road network connecting it, where there is a great railway network connecting it; and even the power and other peripheral infrastructure has to be put in place. Then only a port can become a huge success. I think we still have some bottlenecks here and there in the country and the speedier the infrastructure, peripheral infrastructure we build, we will make those ports also successful. Fortunately, we are a large geography and a large coastline which is covering almost, as I said, 7,400 kilometers, which wraps all around the country. We are also on many shipping routes which connect the East with the West or the other way. That is why we can have a lot of transshipment ports also. You know a lot of cargo which comes from the Middle East, the Gulf, from all these areas, if it is going East, in no way, you can bypass India. And so would it be

Contents Page

from the East. India, as a maritime power, and even with the great Navy, we are one of, I would say, the custodians of the Indian Ocean. We not only control our own coastline, but we control the maritime movements of the entire Indian Ocean region. That is why India has a very important role to play.

Therefore, I would like to say that the Indian Ports Bill, 2025 is a move in the right direction, not only to improve the ports, the connectivity and to increase the volume, but if India really has to be truly known as a global power in every single way and the vision of the Prime Minister of 2047 being *Vikshit Bharat*, the moment of India, we will all have to work in that direction, and, therefore, I compliment the Minister, Sonowalji. He has really been, I would say, painstakingly following every step of this Bill, piloting it. He has visited all the ports. I have Seen him in action, even in Mumbai and other places. He is taking interest; and there are inland waterways also. The Prime Minister has actually given a vision about inland waterways. Inland waterways are one of the needs of the hour because it is the cheapest mode of transportation. Even within India, Sir, from East, from the coast, from the State you come from, to move any bulk goods, to say the Western region, say, Mumbai, or to other parts of Gujarat, the simplest, the cheapest and the most cost-effective ways to move it is by sea, even today. So we have to build even inland shipping, inland waterways, and that will all combine together with these major ports to make India a great shipping nation. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Shri Milind Murli Deora, not present. Shri Kanad Purkayastha.

श्री कणाद पुरकायस्थ (असम): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आज यह सदन भारतीय बंदरगाह विधेयक, 2025 पर विचार कर रहा है। यह विधेयक मात्र एक कानूनी दस्तावेज़ ही नहीं, बल्कि प्रधान मंत्री, श्री नरेन्द्र मोदी जी के "Maritime Amrit Kaal - 2047" के दृष्टिकोण की ठोस नींव है।

महोदय, भारत की 11,093 किलोमीटर से अधिक लम्बी तटरेखा हमारी 4 ट्रिलियन डॉलर की अर्थव्यवस्था की जीवनरेखा है। हमारे व्यापार की 95 परसेंट मात्रा और 70 परसेंट मूल्य हमारे बंदरगाहों के माध्यम से होता है। माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में हमारी सरकार आने के बाद 2014 में कार्गो हैंडलिंग 581 मिलियन टन थी, जो आज 855 मिलियन टन पर पहुंच चुकी है। जहाजों का टर्नअराउंड समय 4 दिन से घटकर 48 घंटे रह गया है। सागरमाला के तहत 1.41 लाख करोड़ रुपये की 272 परियोजनाएं पूरी हुईं। अंतर्देशीय जलमार्गों पर माल ढुलाई 700 परसेंट बढ़ी। आज नौ भारतीय बंदरगाह विश्व बैंक के वैश्विक पोर्ट परफॉर्मेंस इंडेक्स में शामिल हैं। ये उपलब्धियां इस बात का प्रमाण हैं कि मोदी जी के नेतृत्व में भारत का समुद्री क्षेत्र वैश्विक प्रतिस्पर्धा में खड़ा है। यह बिल हमारी औपनिवेशिक विरासत को हटाकर पुराने कानून को

Contents Page

हटाएगा। 1908 का इंडियन पोर्ट्स एक्ट अंग्रेजों के समय का है और पुराना, अप्रासंगिक और हमारे समय की चुनौतियों के लायक नहीं है। विपक्ष ने दशकों तक इस कानून को जस का तस रहने दिया। उन्होंने सुधारों की बात तो की, लेकिन कभी ठोस कदम नहीं उठाए। ये नए विधेयक की विशेषताएं हैं। Maritime Development Council को वैधानिक दर्जा देना केंद्र और राज्यों के बीच सहकारी संघवाद की मिसाल है। राज्य समुद्री बोर्ड्स का गठन और सशक्तीकरण, विवाद निवारण समितियां और समयबद्ध समाधान। MARPOL और BWM जैसी अंतरराष्ट्रीय संधियों के अनुरूप प्रदूषण नियंत्रण और पर्यावरणीय सुरक्षा प्रत्येक बंदरगाह के लिए आपदा प्रबंधन योजना अनिवार्य है। Maritime Single Window Digitalization और पारदर्शिता, शुल्क और दरों का पारदर्शी प्रकाशन हो, ताकि निवेशक और उद्योग को भरोसा मिले। इन प्रावधानों का आधुनिकीकरण और अनावश्यक प्रावधानों का हटाना। सर, जहां अतीत की सरकारें औपनिवेशिक कानूनों की परछांई में सोई रहीं, वहीं मोदी सरकार ने उन्हें बदलकर आधुनिक, आत्मनिर्भर और विश्वस्तरीय भारत बनाने की दिशा में ऐतिहासिक कदम उठाया है। यह विधेयक निवेश बढ़ाएगा, logistics लागत घटाएगा, पर्यावरण की रक्षा करेगा और Blue economy एवं green port जैसे भविष्य के क्षेत्रों में गति देगा।

उपसभाध्यक्ष जी, प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में यह विधेयक भारत को 2047 तक वैश्विक समुद्री महाशक्ति बनाने का मार्ग प्रशस्त करता है। यह विधेयक भारत को औपनिवेशिक अतीत से निकालकर आत्मनिर्भर भविष्य की ओर ले जाने वाला है। मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं और विपक्ष से भी आग्रह करता हूं कि वे संकीर्ण राजनीति छोड़कर इस ऐतिहासिक सुधार के साथ खड़े हों। मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Hon. Minister, Shri Sarbananda Sonowal to reply to the discussion. Hon. Minister, the floor is yours.

THE MINISTER OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS (SHRI SARBANANDA SONOWAL): Respected Sir, I am sincerely thankful to all the respected Members of Parliament who have participated in the discussion on this Bill. This Bill is very significant because it is a legislative reform initiative. हम सबको मालूम है कि देश के आदर्शवादी नेता, दुनिया के सबसे लोकप्रिय नेता प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने reform, perform and transform के रूप में हमें जो मार्गदर्शन दिया है और speed and skill की नीतियों पर आधारित आज माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में सारे मंत्रालय निष्ठापूर्वक अपनी भूमिका निभा रहे हैं, इसकी वजह से पिछले 11 साल में देशवासियों को जो उपलब्धियां हासिल हुईं, उस पर हर नागरिक गर्व महसूस करता है। मैं भी एक नागरिक होने के नाते गर्व महसूस करता हूं, क्योंकि मैंने भी कई सालों तक दिल्ली में जो भी पार्टी सत्ता संभाल रही थी, जो सत्ता में रहे, उन लोगों का मैंने चरित्र भी देखा। यदि उनका व्यवहार, उनका कामकाज भी देखा, तो उसे सिर्फ मैंने ही नहीं देखा, बल्कि देशवासियों ने भी देखा।

महोदय, 2014 में, जब प्रधान मंत्री जी ने शपथ ली और देश की जनता के प्रति समर्पित भावना से काम करने की जो प्रतिज्ञा ली, उस प्रतिज्ञा को साकार करने में उन्होंने जो निष्ठापूर्वक

Contents Page

कदम उठाए हैं, उनकी वजह से आज देश जाग उठा है। अब देश दुनिया की तीसरी सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था बनने जा रहा है। महोदय, 2014 में किसी ने भी ऐसा नहीं सोचा था, क्योंकि कांग्रेस ने 55 सालों तक राज करते हुए देश पर इतना अन्याय किया, इतनी नाइंसाफी की कि हर वर्ग को भुगतना पड़ा और शायद यही कारण रहा कि वे लोग आज यहाँ नहीं रह पाए।

महोदय, मैं जो आंकड़ा बताने जा रहा हूं, उसको बताकर मैं कांग्रेस के कार्यकाल का एक छोटा-सा नमूना पेश करना चाहता हूं, क्योंकि उनके कार्यकाल में हमारे Port, Shipping and Waterways मंत्रालय की तरफ ध्यान नहीं दिया गया। उन्होंने इस मंत्रालय का अध्ययन नहीं किया, अनुसंधान नहीं किया, इस मंत्रालय के ज़रिये हम देश को आगे कैसे ले जा सकते हैं – इस बात का भी उनका कोई अनुभव नहीं था। महोदय, इसकी वजह से किसी भी वर्टिकल में, वह चाहे पोर्ट हो, शिपिंग हो, वॉटरवेज हो, वे कोई कदम नहीं उठा पाए। उनके पास न तो कोई नीति थी, न कोई कार्यक्रम था और न ही कोई विज़न था। लेकिन परम आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने इस मंत्रालय को शक्ति देने के लिए जो विज़न दिया है, उसकी वजह से मंत्रालय ने आज जो भी सफलता प्राप्त की है, उसके लिए हम हर पल चाहते हैं कि हमारी कृतज्ञता प्रधान मंत्री जी के लिए हमेशा रहे, क्योंकि देशवासियों ने भी यह देखा है कि अगर सही नीति, सही नेता और सही नीयत एक साथ मिल जाएं, तो सब कुछ संभव हो सकता है।

महोदय, आज परम आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने ग्यारह सालों में जो नीति दी है, उसकी वजह से आज देश के हर वर्ग को सामाजिक सुरक्षा मिली है और अर्थव्यवस्था को मजबूत बनाने के लिए सभी को सुनहरा मौका भी मिला है। आज सभी लोगों को इज्जत से जीने का एक शक्तिशाली माहौल दिया गया है।

महोदय, कांग्रेस ने इस मंत्रालय की ओर ध्यान नहीं दिया। वे इसके लिए 2014 से लेकर 2024 तक, यानी पूरे दस साल तक केवल एक ही कानून बना पाए। उनके दिमाग में कोई भी लेजिस्लेटिव रिफॉर्म नहीं था। ब्रिटिशर्स ने सौ साल पहले जो कानून बनाए, उनमें से अधिकतर कानून कमज़ोर रहे, क्योंकि वर्तमान में, 21 वीं सदी में प्रतियोगिता का जो माहौल है, उसमें किसी भी देश का अपनी शक्ति दिखाने के लिए जो सबसे पहला कदम होता है, वह कानून व्यवस्था होती है। अगर कानून व्यवस्था modern and competitive बने, effective बने, business-friendly बने, eco-friendly बने, people-friendly बने, तो हम कानून के ज़रिये देश को आगे बढ़ा सकते हैं। महोदय, हम इसी भावना की शक्ति से परम आदरणीय प्रधान मंत्री जी के कार्यकाल में उनके निर्देश के मुताबिक पिछले 11 सालों में 11 कानून यहाँ नए रूप में लाए हैं। This has been brought before this august House after going through wider consultation with all the coastal States and other stakeholders like users of ports, exporters and importers. This is the vision of our hon. Prime Minister.

महोदय, मैं यह भी बताना चाहता हूं कि हम क्या-क्या कानून लेकर आए हैं। These legislations are: the National Waterways Act, 2016; the Admiralty (Jurisdiction and Settlement of Maritime Claims) Act, 2017; the Recycling of Ships Act, 2019; the Inland Vessels Act, 2021; the Marine Aids to Navigation Act, 2021; the Major Ports Authority Act, 2021; the Bills of Lading Bill, 2025; the Carriage of Goods by Sea Bill, 2025; the Coastal Shipping Bill, 2025; the Merchant Shipping Bill, 2025; and now, the Indian

Contents Page

Ports Bill, 2025. This is the power of reforms, through which we are going to make India one of the leading maritime nations in the world, under the dynamic leadership of our hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi.

विशेष रूप से, आज हमारे परम आदरणीय सांसदों, रामभाई मोकरिया जी, गोला बाबूराव जी, सुलता देव जी, मु. तंबी दुरै जी, धैर्यशील मोहन पाटिल जी, रेखा शर्मा जी, सुनेत्रा अजीत पवार जी, शंभू शरण पटेल जी, बीरेन्द्र प्रसाद बैश्य जी, मस्तान राव यादव बीडा जी, मयंककुमार नायक जी, रविचंद्र वद्दीराजू जी, मिथलेश कुमार जी, कणाद पुरकायस्थ जी और हमारे प्रफुल्ल पटेल जी - आप लोगों ने आज इस डिबेट में भाग लिया और अपना मीनिंगफुल कंट्रीब्यूशन दिया है। And, these hon. Members have made this particular Legislative Business very meaningful not only for the House but for the entire country also. The ports are the gateway of growth. These are the ports through which we can connect to the world. I have always been saying that water is the wisdom, water is the wealth, water is the weather and water is the war. So, this is the power of water. Without water, we cannot achieve anything because since the time human civilization started, it has been the mode of waterways through which people have travelled from one part of the world to other parts and the societies got connected and also could have better interactions on religion, culture, trading, etc. I believe this is the power of waterways. And, realizing this importance of making available resources for the waterways, the hon. Prime Minister has developed these visions, namely, the Maritime India Vision 2030, and the Maritime AmritKaal Vision 2047. But, during the Congress regime, they did not have any vision on where to go, what to achieve, what are the targets and how to compete with the best of the maritime nations of the world. So, this vision was always missing in the Congress policy and programme. But, the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi, has made all the people of the country motivated and given a direction that let us come together, join hands with each other with a spirit of एक भारत, श्रेष्ठ भारत। हमें देश को आगे बढ़ाना है और दुनिया में यह साबित करना है कि हम सबसे बेहतर हैं। We are the best in the world in all the verticals, in all the subjects. That is why, I believe that with this particular commitment, dedication and devotion, sincerity and discipline, the hon. Prime Minister has brought all the people together, whether it is North, South, East or West, सब लोगों को एकत्रित किया। सबका साथ, सबका विकास मंत्र के द्वारा सब लोगों का अनुभव जगाया और एक दिशा दी कि हमें इस देश का आत्म निर्भर भारत के हिसाब से निर्माण करना है और दुनिया के सबसे मजबूत, विकसित राष्ट्र के हिसाब से देश की पहचान खड़ी करनी है।। So, I believe this is how all the people of the country are motivated and connected with each other and they are able to realise now that yes, we have the ability to perform to that extent, and this is how he has generated the confidence of the people of the country.

Contents Page

Earlier it was missing, but now people have self-confidence that 'vocal for local' can be converted into reality. This can be articulated into action. This is how things have happened and our nation is Seeing better and better results every day. I believe the Congress and its *gathbandhan*, DMK and all others ...(*Interruptions*)... Yes, yes, I am just coming to that. I believe, at least, they should develop a sense of respect to the nation because they are also the citizens of the country, they also have a big role to play as an Opposition. The role of Opposition is not only to oppose but responsibility and responsiveness are the two important qualities that the Opposition should always possess and represent. Responsibility and responsiveness! But in this case, I have Seen these missing. Very sad. ...(*Interruptions*)... I am coming to that.

Sir, among other issues, our senior Member of Parliament, Dr. Thambidurai, raised the issue of the contraband goods. In this case, the Government of India is always empowered to issue direction to the ports. So, as you know, there are different categories of ports. There are some major ports run by the Government of India. There are some non-major ports. It is more than 250 in number across the country, particularly on the coastal belt. And out of these, some are operated by State Governments, some are operated by the private players. This is the system how ports are operated. But, now, after this august House passes this particular Bill, then, definitely, a lot of discipline will come into the aspect of port operation. We want to operate it with quality effort, with sustainability and with the spirit of cooperative federalism. States and Centre equally will be joining hands with each other, so that whatever provisions...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Hon. Member, please. ...(*Interruptions*)... Please continue, hon. Minister.

SHRI SARBANANDA SONOWAL: I have already reacted to your concern. So, I believe this is how the entire framework is being developed. I am sure, after this august House passes this particular Bill, definitely, in the near future, it will empower us to achieve the goal, objective and target destination that we have set for the country as a whole, and, it is eco-friendly. There are some provisions which were missing in the earlier legislation. Let me mention some. Number one is about integrated planning. What is integrated planning? It statutorily establishes the Maritime State Development Council, a recommendatory body to facilitate integrated long-term planning and data-driven decision-making across all ports. It was missing in the earlier Act. Number two is a provision for dispute resolution. If there is any

dispute among the concessionaries, it lays down as to how it can be sorted out within a short span of time. The Bill introduces a State-level Dispute Resolution Committee to provide a fast, efficient and transparent mechanism for resolving port-related disputes. So, this way, Ease of Doing Business environment will be created. Environmental and safety compliance is also a very, very important aspect.

4.00 P.M.

It mandates, particularly the present Bill, that all the ports adhere to International Conventions, like MARPOL, requiring them to have a robust plan for emergency preparedness, pollution prevention and disaster management. Third is digital integration. In line with our international obligations, the Bill empowers the Government to direct ports to establish a maritime single-window system, enabling seamless electronic data exchange and improving the ease of doing business. Whatever tariff will be set by the authority, it will be made transparent. It will be published so that whoever is interested to operate business in that particular sector, he will be very much concerned, and he will be having very easy access to this particular data. Then, we have modern-day deterrence against violation. The Bill consolidated penalties into schedules, updates their quantum, decriminalizes certain offences and removes outdated provisions, replacing them with modern and relevant provisions. Next is transparency in port tariff. Whatever tariff will be fixed by the authority, this will be made transparent. The Bill overhauls provision on fees and other charges to ensure clarity and transparency, consolidating the fees and other charges, which may be levied at each port. This Bill is meticulously designed to align with the best global practices, mirroring the integrated planning model of Singapore -- Singapore is considered to be one of the best models -- and the robust environmental standards of all the nations under the European Union. This has been designed accordingly. So, by modernizing our legal framework, we are not just playing catch-up, we are laying the foundation for India to become a global maritime leader by 2047. In line with our vision of Viksit Bharat, I request all the respected Members of the House to extend their service, particularly their support, to get this particular Bill considered and passed. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): The question is:

"That the Bill to consolidate the law relating to ports, promote integrated port development, facilitate ease of doing business and ensure the optimum utilisation of

Contents Page

India's coastline; establish and empower State Maritime Boards for effective management of ports other than major ports; establish the Maritime State Development Council for fostering structured growth and development of the port sector; provide for the management of pollution, disaster, emergencies, security, safety, navigation, and data at ports; ensure compliance with India's obligations under international instruments to which it is a party; take measures for the conservation of ports; provide for adjudicatory mechanisms for the redressal of port-related disputes; and address matters connected therewith or incidental thereto, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): We shall now take up Clause-by-Clause consideration of the Bill. In Clause 2, there are two Amendments; Amendment (No. 2) by Shri Sandosh Kumar P; not present, and Amendment (No. 25) by Dr. V. Sivadasan; not present. Amendments not moved.

Clause 2 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 3, there are three Amendments; Amendments (Nos. 26-28) by Dr. V. Sivadasan; not present. Amendments not moved.

Clause 3 was added to the Bill.

Clause 4 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 5, there is one Amendment (No. 29) by Dr. V. Sivadasan; not present. Amendment not moved.

Clause 5 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 6, there is one Amendment (No. 30) by Dr. V. Sivadasan; not present. Amendment not moved.

Clause 6 was added to the Bill.

Clauses 7 to 10 were added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 11, there are two Amendments; Amendment (No. 3) by Sandosh Kumar P; not present, and Amendment (No. 31) by Dr. V. Sivadasan; not present. Amendments not moved.

Clause 11 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 12, there is one Amendment (No.32) by Dr. V. Sivadasan, not present. Amendment not moved.

Clause 12 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 13, there is one Amendment (No.33) by Dr. V. Sivadasan, not present. Amendment not moved.

Clause 13 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 14, there is one Amendment (No.34) by Dr. V. Sivadasan, not present. Amendment not moved.

Clause 14 was added to the Bill.
Clause 15 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 16, there are two Amendments; Amendment (No.4) by Shri Sandosh Kumar P, not present; and Amendment (No.35) by Dr. V. Sivadasan, not present. Amendments not moved.

Clause 16 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): There is an Amendment for insertion of New Clauses 16A and 16B. Amendment (No.5) by Shri Sandosh Kumar P, not present. Amendment not moved.

Clauses 17 to 23 were added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 24, there are three Amendments; Amendments (Nos.6 and 7) by Shri Sandosh Kumar P, not present;

Contents Page

and Amendment (No.36) by Dr. V. Sivadasan, not present. Amendments not moved.

Clause 24 was added to the Bill.

Clauses 25 to 35 were added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 36, there is one Amendment (No.8) by Shri Sandosh Kumar P, not present. Amendment not moved.

Clause 36 was added to the Bill.

Clause 37 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 38, there is one Amendment (No.9) by Shri Sandosh Kumar P, not present. Amendment not moved.

Clause 38 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 39, there is one Amendment (No.10) by Shri Sandosh Kumar P, not present. Amendment not moved.

Clause 39 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 40, there is one Amendment (No.11) by Shri Sandosh Kumar P, not present. Amendment not moved.

Clause 40 was added to the Bill.

Clause 41 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 42, there is one Amendment (No.12) by Shri Sandosh Kumar P, not present. Amendment not moved.

Clause 42 was added to the Bill.

Clause 43 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 44, there is one Amendment (No.13) by Shri Sandosh Kumar P, not present. Amendment not moved.

Clause 44 was added to the Bill.

Clauses 45 to 48 were added to the Bill.

Contents Page

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 49, there is one Amendment (No. 14) by Shri Sandosh Kumar P; not present. Amendment not moved.

Clause 49 was added to the Bill.

Clauses 50 to 53 were added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 54, there is one Amendment (No. 15) by Shri Sandosh Kumar P; not present. Amendment not moved.

Clause 54 was added to the Bill.

Clauses 55 to 65 were added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 66, there is one Amendment (No. 16) by Shri Sandosh Kumar P; not present. Amendment not moved.

Clause 66 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 67, there is one Amendment (No. 17) by Shri Sandosh Kumar P; not present. Amendment not moved.

Clause 67 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 68, there is one Amendment (No. 18) by Shri Sandosh Kumar P; not present. Amendment not moved.

Clause 68 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 69, there is one Amendment (No. 19) by Shri Sandosh Kumar P; not present. Amendment not moved.

Clause 69 was added to the Bill.

Clause 70 was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 71, there is one Amendment (No. 20) by Shri Sandosh Kumar P; not present. Amendment not moved.

Clause 71 was added to the Bill.

Clause 72 was added to the Bill.

Contents Page

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 73, there is one Amendment (No. 21) by Shri Sandosh Kumar P; not present. Amendment not moved.

Clause 73 was added to the Bill.

Clauses 74 to 77 were added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 78, there are two Amendments; Amendment (Nos. 22 and 23) by Shri Sandosh Kumar P; not present. Amendments not moved.

Clause 78 was added to the Bill.

Clauses 79 to 85 and Schedule 1 to Schedule 3 were added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): In Clause 1, there are two Amendments; Amendment (No. 1) by Shri Sandosh Kumar P; not present and Amendment (No. 24) by Dr. V. Sivadasan, who is also not present. Amendments not moved.

Clause 1 was added to the Bill.

The Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): Hon. Minister, Shri Sarbananda Sonowal to move that the Bill be passed.

SHRI SARBANANDA SONOWAL: Sir, I move:

"That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SASMIT PATRA): The House stands adjourned to meet at 11.00 a.m. on Tuesday, the 19th August, 2025.

The House then adjourned at fourteen minutes past four of the clock till eleven of the clock on Tuesday, the 19th August, 2025.

Contents Page

PUBLISHED UNDER RULE 260 OF RULES OF PROCEDURE AND CONDUCT OF BUSINESS IN THE COUNCIL OF STATES (RAJYA SABHA)