

The Hindu Important News Articles & Editorial For UPSC CSE

Tuesday, 10 Sep , 2024

Edition: International | Table of Contents

Page 03 Syllabus : प्रारंभिक तथ्य	प्रोफेसर, अनुवादक के. चेल्लप्पन का 88 वर्ष की आयु में निधन
Page 06 Syllabus : GS 2 : अंतर्राष्ट्रीय संबंध	भारत, यूएई ने असैन्य परमाणु सहयोग के लिए समझौता किया
Page 06 Syllabus : प्रारंभिक तथ्य	भारतीय नौसेना के लिए दो पनडुब्बी रोधी युद्धपोत कोचीन शिपयार्ड में लॉन्च किए गए
Page 10 Syllabus : GS 2 : शासन	भारत में सड़क सुरक्षा की चुनौतियों पर
समाचार में शब्द	नीलगिरि माउंटेन रेलवे
Page 08 : संपादकीय विश्लेषण: Syllabus : GS 2 : सामाजिक न्याय – स्वास्थ्य	स्वास्थ्य मंत्रालय में नियामक सुधार अटका हुआ है

Page 03 : Prelims fact

प्रोफेसर के. चेल्लप्पन, एक प्रशंसित अनुवादक और विद्वान, जो गोरा के अपने साहित्य अकादमी पुरस्कार विजेता तमिल अनुवाद और तुलनात्मक साहित्य में महत्वपूर्ण योगदान के लिए जाने जाते हैं, का 88 वर्ष की आयु में निधन हो गया है।

के. चेल्लप्पन, जिन्हें आमतौर पर के.सी. के नाम से जाना जाता है:

- ➔ पुरस्कार: रवींद्रनाथ टैगोर के गोरा (2020) के तमिल अनुवाद के लिए साहित्य अकादमी पुरस्कार
- ➔ अकादमिक फोकस: तुलनात्मक अध्ययन; "शेक्सपियर और इलंगो एज़ ट्रेजेडियन" पर डॉक्टरेट

योगदान:

- द वर्ल्ड ऐज़ ए स्टेज: शेक्सपियरियन ट्रांसफॉर्मेशन और अन्य साहित्यिक कृतियाँ लिखीं।
- एम. करुणानिधि की कृतियों का अनुवाद किया, जिसमें कुरालोवियम और थेनपंडी सिंगम शामिल हैं।
- 50 से अधिक पीएचडी छात्रों का पर्यवेक्षण किया।

अध्यापन और दर्शन:

- अंग्रेजी और तमिल साहित्यिक दुनिया को जोड़ने के लिए जाने जाते हैं।
- अनुभूति और सृजन के कार्य के रूप में अनुवाद की वकालत की।
- रचनात्मक स्वतंत्रता के साथ मूल के प्रति निष्ठा को संतुलित करने में विश्वास करते थे।

Professor, translator K. Chellappan passes away at 88

B. Kolappan
CHENNAI

English professor K. Chellappan, who won the Sahitya Akademi award for his translation of Rabindranath Tagore's *Gora* into Tamil, passed away in Chennai, aged 88, on Monday. Fondly known as K.C. in academic circles, he won the award for the translation in 2020.

"Comparative studies is his forte, he secured his doctorate on 'Shakespeare and Ilango as Tragedians: A Comparative Study'. He is one of the English teachers who straddled the English and Tamil literary worlds with equal ease. Over 50 students did their Ph.D under his guidance," said S. Armstrong, Head of the Department of English, University of Madras.

His other books include *The World as a Stage: Shakespearean Transformations*; *R.K. Narayan: The Ironic Mythmaker*; *Literature within/across the walls: Comparative studies in classical and modern Tamil Literature*; and *Tagore, Bharathi, and T.S. Eliot: Towards Creative Unity (Tagore lectures)*.

"He also translated *Kuraloviyam*, *Thenpandi Singam*, and *Meesaimulaitha Vayathil*, the works of former Chief Minister M. Karunanidhi," said Mr. Armstrong, one of the students of Chellappan.

Views on translation

Chellappan reached out to literature students through his video recordings.



K. Chellappan won the Sahitya Akademi award for his translation of *Gora* into Tamil.

He described translation as a fundamental act of cognition and creation because, in every act of perception, there is translation and creation. Perfection in translation, according to him, was a frozen condition. "He is a versatile teacher known for his down-to-earth approach. As a literary critic, translator, and administrator, he won many laurels. The elements are so mixed in him that the present academics would say here is a teacher," said S.S. Prabhakar, Dean of Languages, Manonmaniam Sundaranar University.

In an interview with *Frontline*, Chellappan said he found it difficult to translate the works of Karunanidhi because of their poetic dimensions.

He would say that, "fidelity to original can coexist with creativity. Of course, one has to take some liberties with the original. Just as T.S. Eliot said that tradition and individual talent are not opposites, one can discover one's creativity while submitting to the other and one can find one's true self by losing it."

Page 06 : GS 2 : International Relations – Bilateral Relations

भारत और यूएई ने असैन्य परमाणु सहयोग के लिए एक ऐतिहासिक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं, जो इस तरह का उनका पहला समझौता है।

- ➔ यह फ्रांस के साथ एक त्रिपक्षीय पहल का अनुसरण करता है और ऊर्जा और खाद्य सुरक्षा पर पहले के समझौतों पर आधारित है।
- ➔ इस यात्रा में एलएनजी आपूर्ति और पेट्रोलियम अन्वेषण पर अतिरिक्त समझौते भी शामिल थे।

India, UAE ink pact for civil nuclear cooperation

MoU signed during visit of Sheikh Khaled bin Mohamed bin Zayed Al Nahyan, Crown Prince of Abu Dhabi, to New Delhi; agreement between NPCIL and UAE's Barakah nuclear power plant

Kallol Bhattacharjee
NEW DELHI

In a first, India and the United Arab Emirates (UAE) on Monday signed a memorandum of understanding (MoU) for civil nuclear cooperation.

The deal between Nuclear Power Cooperation of India Ltd. (NPCIL) and the ENEC (Emirates Nuclear Energy Company)-led Barakah Nuclear Power Plant Operations and Maintenance took place during the current visit of Sheikh Khaled bin Mohamed bin Zayed Al Nahyan, the Crown Prince of Abu Dhabi, to India.

During the August 2015 trip of Prime Minister Narendra Modi to the UAE, both countries had agreed to cooperate in “peaceful use of nuclear energy”, including in areas of “safety, health, agriculture, and science and technology.”

Diplomatic sources pointed out that nothing like the agreement between the NPCIL and the ENEC had been signed before. The deal is part of the UAE's policy of expanding



Prime Minister Narendra Modi with Crown Prince Sheikh Khaled bin Mohamed bin Zayed Al Nahyan on Monday. SUSHIL KUMAR VERMA

investments into the nuclear energy sector.

Trilateral cooperation

Monday's MoU is the result of nuclear cooperation-related discussion between India and the UAE spanning a few years. On September 19, 2022, the Foreign Ministers of France, India and the UAE met in New York on the sidelines of the UN General Assembly and launched a trilateral cooperation format. This meeting was followed by a phone call among the

three Ministers on February 4, 2023.

The Ministry of External Affairs (MEA) had said following the three-party phone call that all three sides had agreed that the trilateral initiative “will serve as a forum to promote the design and execution of cooperation projects in the fields of energy, with a focus on solar and nuclear energy”.

The Crown Prince of Abu Dhabi was earlier in the day hosted by Prime Minister Narendra Modi at

Hyderabad House in New Delhi.

LNG supply

Apart from the nuclear cooperation-related MoU, the two sides signed an MoU for long-term LNG supply between Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC) and Indian Oil Corporation Ltd.

A third agreement between ADNOC and India Strategic Petroleum Reserve Ltd. (ISPRL) was also one of the outcomes during the visit of the Crown Prince of Abu Dhabi. Urja Bharat and ADNOC signed a Production Concession Agreement for Abu Dhabi Onshore Block 1.

The fifth MoU was between the Government of Gujarat and Abu Dhabi Developmental Holding Company PJSC (ADQ) on food parks development in India.

India and the UAE are part of the I2U2 grouping that includes Israel and the United States. The visit also coincided with the first India-Gulf Cooperation Council meeting that took place in Saudi Arabia.

भारत-यूएई असैन्य परमाणु सहयोग:

- ➔ परमाणु सहयोग के लिए पहला समझौता ज्ञापन:
 - o भारत और संयुक्त अरब अमीरात (यूएई) ने असैन्य परमाणु सहयोग के लिए एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए।

Daily News Analysis

- यह समझौता भारतीय परमाणु ऊर्जा निगम लिमिटेड (एनपीसीआईएल) और ईएनईसी के नेतृत्व वाले बराक परमाणु ऊर्जा संयंत्र संचालन और रखरखाव के बीच किया गया।
- यह दोनों देशों के बीच पहला ऐसा समझौता है और यह प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी की 2015 की यूएई यात्रा के दौरान हुई सहमति के अनुसार "परमाणु ऊर्जा के शांतिपूर्ण उपयोग" के प्रति उनकी प्रतिबद्धता के अनुरूप है।

► त्रिपक्षीय सहयोग पहल:

- यह समझौता ज्ञापन भारत और यूएई के बीच चल रही चर्चाओं का परिणाम है।
- 19 सितंबर, 2022 को भारत, फ्रांस और यूएई ने सौर और परमाणु ऊर्जा सहित ऊर्जा क्षेत्रों में सहयोग बढ़ाने के लिए एक त्रिपक्षीय सहयोग प्रारूप की स्थापना की।

अतिरिक्त समझौते: परमाणु समझौते के अलावा, भारत और यूएई ने कई अन्य समझौतों पर हस्ताक्षर किए:

- दीर्घकालिक एलएनजी आपूर्ति: अबू धाबी नेशनल ऑयल कंपनी (एडीएनओसी) और इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड के बीच एक समझौता ज्ञापन।
- उत्पादन रियायत समझौता: अबू धाबी ऑनशोर ब्लॉक 1 के लिए एडीएनओसी और इंडिया स्ट्रेटेजिक पेट्रोलियम रिजर्व लिमिटेड के बीच एक समझौता।
- फूड पार्क विकास: गुजरात सरकार और अबू धाबी डेवलपमेंटल होल्डिंग कंपनी पीजेएससी (एडीक्यू) के बीच एक समझौता ज्ञापन।

व्यापक कूटनीतिक संदर्भ:

- अबू धाबी के क्राउन प्रिंस की यात्रा के दौरान सऊदी अरब में पहली भारत-खाड़ी सहयोग परिषद की बैठक के साथ समझौतों पर हस्ताक्षर भी हुए।
- भारत और यूएई I2U2 समूह के सदस्य हैं, जिसमें इजरायल और संयुक्त राज्य अमेरिका शामिल हैं।

UPSC Mains PYQ : 2018

प्रश्न: अमेरिका-ईरान परमाणु समझौते पर चल रहे विवाद से भारत के राष्ट्रीय हित पर क्या प्रभाव पड़ेगा? भारत को इस स्थिति पर कैसे प्रतिक्रिया देनी चाहिए?

Page 06: Prelims Fact

भारत की नौसेना ने कोचीन शिपयार्ड में दो नए पनडुब्बी रोधी युद्ध पोत, आईएनएस मालपे और आईएनएस मुल्की को लॉन्च किया।

- ➔ ये पोत, आठ जहाजों की श्रृंखला का हिस्सा हैं, जो तटीय पनडुब्बी रोधी अभियानों और समुद्री सुरक्षा में नौसेना की क्षमताओं को बढ़ाते हैं, जो भारत की आत्मनिर्भरता के प्रति प्रतिबद्धता को दर्शाता है।

Two anti-submarine warfare vessels for the Indian Navy launched at Cochin Shipyard

समाचार का विश्लेषण:

- ➔ जहाज लॉन्च किए गए: दो पनडुब्बी रोधी युद्ध उथले जलयान पोत, आईएनएस मालपे और आईएनएस मुल्की को कोचीन शिपयार्ड में लॉन्च किया गया।

विशेषताएँ:

- लंबाई: 78 मीटर
- चौड़ाई: 11.36 मीटर
- ड्राफ्ट: 2.7 मीटर
- अधिकतम गति: 25 समुद्री मील
- धीरज: 1,800 समुद्री मील
- विस्थापन: 900 टन

डिजाइन और विशेषताएँ:

- पानी के नीचे निगरानी के लिए स्वदेशी रूप से विकसित सोनार को समायोजित करने के लिए डिज़ाइन किया गया।
- हल्के वजन वाले टॉरपीडो, पनडुब्बी रोधी युद्ध (ASW) रॉकेट और खानों से लैस।
- इसमें क्लोज-इन हथियार प्रणाली और स्थिर रिमोट-कंट्रोल बंदूकें शामिल हैं।

स्थापित प्रणोदन शक्ति: 12 मेगावाट

- ➔ उद्देश्य और भूमिका:
 - अभय श्रेणी के ASW कोरवेट को प्रतिस्थापित करना।
 - तटीय जल में पनडुब्बी रोधी अभियानों, कम तीव्रता वाले समुद्री अभियानों, माइन-लेइंग और खोज और बचाव के लिए अभिप्रेत है।

The Hindu Bureau
KOCHI

Two anti-submarine warfare shallow watercraft vessels of the Indian Navy were launched at the Cochin Shipyard here on Monday. The vessels are the fourth and fifth in a series of eight watercraft.

The vessels – 78 metres long, 11.36 metres wide, and with a draught of about 2.7 metres – can sail at a maximum speed of 25 knots and have an endurance of 1,800 nautical miles. Once commissioned by the Navy, the vessels will be called *INS Malpe* and *INS Mulki*. The ships, with a displacement of about 900 tonne, are designed to fit the indigenously developed sonar for underwater surveillance.

After a ceremonial puja, the vessels were launched by Vijaya Srinivas, wife of Vice-Admiral V. Srinivas,



The fourth and fifth ships in the series of eight vessels will be called *INS Malpe* and *INS Mulki*. R.K. NITHIN

the Flag Officer Commanding-in-Chief of the Southern Naval Command.

The contract to design, construct and deliver the eight ships was signed between the Ministry of Defence and Cochin Shipyard Ltd. in April 2019. The Mahe-class of ships will replace the in-service Abhay-class ASW corvettes and are designed to undertake anti-submarine operations in coastal waters, low intensity maritime operations and mine-laying op-

erations, apart from search and rescue. Each vessel has an installed propulsion power of about 12 MW and is equipped with light-weight torpedoes, ASW rockets and mines, close-in weapon system and stabilised remote-control guns.

Vice-Admiral Srinivas said the construction of the vessels was in keeping with the need to be self-reliant and be prepared in view of the geo-political situation and security challenges.

UPSC Prelims PYQ : 2016

प्रश्न: हाल ही में खबरों में रही 'INS अस्तधारिणी' का सबसे अच्छा वर्णन निम्नलिखित में से कौन सा है?

- a) उभयचर युद्ध पोत
- b) परमाणु ऊर्जा से चलने वाली पनडुब्बी
- c) टारपीडो प्रक्षेपण और पुनर्प्राप्ति पोत
- d) परमाणु ऊर्जा से चलने वाला विमान वाहक पोत

उत्तर: c)



सड़क सुरक्षा पर भारत की स्थिति रिपोर्ट 2024 में सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों को कम करने में भारत की धीमी प्रगति को दर्शाया गया है और सड़क सुरक्षा में सुधार के लिए अनुकूलित दृष्टिकोण की आवश्यकता पर बल दिया गया है।

'सड़क सुरक्षा पर भारत की स्थिति रिपोर्ट 2024' में क्या कहा गया है ?

- रिपोर्ट में अन्य क्षेत्रों में देश के प्रयासों के बावजूद सड़क दुर्घटना में होने वाली मौतों को कम करने में भारत की सीमित सफलता को दर्शाया गया है। रिपोर्ट में इस बात पर जोर दिया गया है कि अधिकांश भारतीय राज्य 2030 तक यातायात दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों को आधा करने के लिए सड़क सुरक्षा के लिए संयुक्त राष्ट्र के दशक के लक्ष्य को पूरा करने के लिए सही रास्ते पर नहीं हैं।

On the challenges to road safety in India

What does the 'India Status Report on Road Safety 2024' state with respect to meeting international goals of reducing road accident fatalities? Which States have the lowest rates of road accident deaths? What is a crash surveillance system?

EXPLAINER

Tikender Singh Panwar
Geetam Tiwari

The story so far:

The "India Status Report on Road Safety 2024," prepared by the TRIP Centre at IIT Delhi, not only highlights India's slow progress toward meeting international goals of reducing road accident fatalities, but also emphasises the organic connection between road construction, mobility, and the need for a differentiated approach to mitigate road accidents.

What does the report state?

This report analyses road safety in India, using data from First Information Reports (FIRs) from six States and audits of State compliance with Supreme Court directives on road safety governance. It exposes disparities in road traffic death rates across States, emphasising the vulnerability of motorcyclists and the high rate of fatal crashes involving trucks. Road traffic injuries remain a major public health challenge in India, with little progress in reducing fatalities, despite advancements in other sectors. Most Indian States are unlikely to meet the United Nations Decade of Action for Road Safety goal to halve traffic deaths by 2030.

In 2021, road traffic injuries were the 13th leading cause of death in India and the 12th leading cause of health loss (measured in Disability-Adjusted Life Years, or DALYs). In six States (Haryana, Jammu and Kashmir and Ladakh, Punjab, Rajasthan, Uttarakhand, Uttar Pradesh), road traffic injuries ranked among the top 10 causes of health loss.

Why is crash surveillance necessary?

India's national road safety data systems are insufficient for guiding public policy. Currently, there is no national crash-level database. Road safety statistics at both State and national levels are compiled from individual police station records,

Safety first

In 2021, road traffic injuries were the 13th leading cause of death in India and the 12th leading cause of health loss.

Percentage of road traffic deaths by victims mode of transport in six States						
	Chhattisgarh	Chandigarh	Delhi	Haryana	Maharashtra	Uttarakhand
Pedestrian	19	23	44	29	24	28
Bicycle	4	13	3	3	1	3
Motorised two-wheeler	58	51	40	47	58	48
Motorised three-wheeler	1	7	4	3	1	3
Car	4	4	5	8	6	7
Bus	1	1	0	1	1	4
Truck	5	1	2	5	5	4
Farm tractor	6	0	0	2	2	0
Others	0	1	1	1	2	1
Unknown	0	1	1	0	0	1
Total (%)	100	100	100	100	100	100

Percentage of road traffic deaths by type of impacting vehicle in six States						
	Chhattisgarh	Chandigarh	Delhi	Haryana	Maharashtra	Uttarakhand
Bicycle	0	0	1	0	1	0
Motorised two-wheeler	13	11	6	10	14	10
Motorised three-wheeler	0	7	2	1	0	1
Car	7	36	14	25	14	21
Bus	3	5	6	4	4	7
Truck	24	12	18	32	27	28
Farm tractor	5	1	1	7	4	6
Others	11	12	5	1	5	2
None	16	9	3	2	16	5
Unknown	18	9	45	17	15	21
Total (%)	100	100	100	100	100	100

Source: India Status Report on Road Safety 2024

which are aggregated at district, State, and national levels before being published. These tables allow only the most basic analyses, preventing effective intervention or program evaluation. Furthermore, comparisons with other datasets, such as the Global Burden of Disease (GBD) study and Sample Registration System (SRS), suggest that these tables often contain inaccurate information on key variables like the victim's mode of transport – data crucial for road safety management.

In the absence of a crash surveillance system, the report had to rely on FIRs from six States and State road safety governance audit reports.

How are States faring in road safety?

Road safety varies significantly across India, with per capita death rates differing more than threefold between States. Tamil Nadu, Telangana, and Chhattisgarh recorded the highest death rates, at 21.9, 19.2, and 17.6 per 1,00,000 people, respectively. In contrast, West Bengal and Bihar had the lowest rates, at 5.9 per 1,00,000 in 2021. Six states – Uttar Pradesh, Maharashtra, Madhya Pradesh, Karnataka, Rajasthan, and Tamil Nadu – account for nearly half of all traffic fatalities in India.

The report also reveals that pedestrians, cyclists, and motorised two-wheeler riders are the most common

victims of road accidents, while trucks are responsible for the highest proportion of impacting vehicles. It also notes that in only seven States do more than 50% of motorised two-wheeler riders wear helmets, despite the fact that this simple safety measure could significantly reduce fatalities and serious injuries.

Only eight States have audited more than half of their National Highway lengths, and very few States have done the same for their State Highways. Basic traffic safety measures, including traffic calming, markings, and signage, are still lacking in most States. Helmet usage in rural areas is particularly low, and trauma care facilities are inadequate. Tailored strategies are essential to address the unique road safety challenges faced by different States.

How does India fare globally?

The report presents a sobering comparison between India and developed countries like Sweden and other Scandinavian nations, which have excelled in road safety governance. In 1990, an Indian was 40% more likely to die in a road accident than someone in these countries. By 2021, this figure had soared to 600%, indicating a sharp rise in road fatalities. The report questions whether better-equipped vehicles with more advanced safety features are the solution, given that two-wheeler riders, cyclists, and motorcyclists represent the majority of road fatalities.

What is the way forward?

Central and State governments need to prioritise the scale-up of road safety interventions. A national database for fatal crashes should be established. Public access to this system will improve understanding of specific risks to road users and the effectiveness of various interventions implemented in the States.

Geetam Tiwari is Professor at the Indian Institute of Technology, New Delhi. Tikender Panwar is former Deputy Mayor, Shimla, and Member, Kerala Urban Commission.

THE GIST

The report analyses road safety in India, using data from First Information Reports (FIRs) from six States and audits of State compliance with Supreme Court directives on road safety governance.

The report reveals that pedestrians, cyclists, and motorised two-wheeler riders are the most common victims of road accidents, while trucks are responsible for the highest proportion of impacting vehicles.

Central and State governments need to prioritise the scale-up of road safety interventions. A national database for fatal crashes should be established.

- यह सड़क निर्माण, गतिशीलता और सुरक्षा के बीच संबंध पर जोर देता है, सड़क यातायात की चोटें एक महत्वपूर्ण सार्वजनिक स्वास्थ्य चुनौती बनी हुई हैं। 2021 में, ये चोटें मृत्यु का 13वाँ प्रमुख कारण और स्वास्थ्य हानि का 12वाँ प्रमुख कारण थीं (विकलांगता-समायोजित जीवन वर्ष या DALYs में मापा गया)।

Daily News Analysis

- रिपोर्ट में भारतीय राज्यों में सड़क यातायात मृत्यु दर में महत्वपूर्ण असमानताओं का पता चलता है, जिसमें मोटरसाइकिल चालकों और ट्रक से जुड़ी दुर्घटनाओं जैसे कमज़ोर समूह विशेष रूप से उच्च हैं।
- नोट: रिपोर्ट में छह राज्यों से एफआईआर डेटा और सड़क सुरक्षा पर सुप्रीम कोर्ट के निर्देशों के साथ राज्य अनुपालन के ऑडिट का उपयोग किया गया है।

क्रैश सर्विलांस सिस्टम क्या है?

- क्रैश सर्विलांस सिस्टम एक राष्ट्रीय स्तर का डेटाबेस है जो सड़क दुर्घटनाओं पर विस्तृत डेटा रिकॉर्ड करता है, जिसमें पीड़ितों के परिवहन के तरीके जैसे विशिष्ट चर शामिल हैं।
- भारत में ऐसी प्रणाली का अभाव है, वर्तमान डेटा पुलिस स्टेशन के रिकॉर्ड से एकत्र किया जाता है, जिससे विश्लेषण की गहराई और हस्तक्षेपों की प्रभावशीलता सीमित हो जाती है।
- इस प्रणाली को लागू करने से सड़क सुरक्षा प्रबंधन में सुधार होगा और नीतिगत हस्तक्षेपों का बेहतर मूल्यांकन करने की अनुमति मिलेगी।

आगे का रास्ता:

- राष्ट्रीय दुर्घटना निगरानी प्रणाली स्थापित करें: सड़क दुर्घटनाओं के लिए एक व्यापक डेटाबेस लागू करें ताकि विस्तृत विश्लेषण किया जा सके और सड़क सुरक्षा के लिए लक्षित हस्तक्षेपों में सुधार किया जा सके। इससे डेटा की सटीकता बढ़ेगी और अधिक प्रभावी नीतियों का मार्गदर्शन होगा।
- राज्य-विशिष्ट सड़क सुरक्षा रणनीतियों को प्राथमिकता दें: प्रत्येक राज्य की अनूठी चुनौतियों के लिए हस्तक्षेप करें, मोटरसाइकिल चालकों जैसे कमज़ोर सड़क उपयोगकर्ताओं पर ध्यान केंद्रित करें और सुरक्षा बुनियादी ढांचे में सुधार करें, जैसे कि हेलमेट का उपयोग, ट्रैफिक शांत करना और ट्रॉमा केयर सुविधाएँ।

Term In News : Nilgiri Mountain Railway

नीलगिरि माउंटेन रेलवे (NMR) लाइन का हिस्सा कुन्नूर रेलवे स्टेशन को अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत पूरी तरह से परिवर्तित किया जा रहा है और हेरिटेज ट्रेन तथा इतिहास में रुचि रखने वाले लोग इसकी आलोचना कर रहे हैं।



नीलगिरि माउंटेन रेलवे के बारे में:

- स्थान: मेट्टुपलायम से ऊटी तक रेलवे लाइन 45.88 किलोमीटर लंबी है और इसका कुछ हिस्सा तमिलनाडु के कोयंबटूर जिले में और कुछ हिस्सा पश्चिमी घाट की पूर्वी ढलानों पर स्थित नीलगिरि जिले में है।
- इसे प्यार से नीलगिरि रेलवे कंपनी की ऊटी टॉय ट्रेन कहा जाता है, जो पहली बार 15 जून, 1899 को पहाड़ियों पर चढ़ी थी।

इतिहास:

- 1854 में पहली बार मेट्टुपलायम से नीलगिरि पहाड़ियों तक एक माउंटेन रेलवे बनाने की योजना बनाई गई थी।
- लेकिन नौकरशाही की लालफीताशाही को खत्म करने और लाइन के निर्माण और स्थापना को पूरा करने में निर्णयकर्ताओं को 45 साल लग गए।
- लाइन जून 1899 में पूरी हुई और यातायात के लिए खोल दी गई।
- इसे सबसे पहले मद्रास रेलवे ने सरकार के साथ एक समझौते के तहत संचालित किया था।
- 2005 में, नीलगिरि माउंटेन रेलवे को यूनेस्को विश्व धरोहर स्थल के रूप में मान्यता दी गई, जो भारत के अन्य प्रसिद्ध पर्वतीय रेलवे जैसे दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे और कालका-शिमला रेलवे की श्रेणी में शामिल हो गया।
- यह पदनाम रेलवे के सांस्कृतिक और ऐतिहासिक महत्व को रेखांकित करता है, साथ ही भारत की समृद्ध विरासत को प्रदर्शित करने में इसकी भूमिका को भी दर्शाता है।

Next Census should be the last enumeration-based one

According to media reports, India is likely to begin conducting the long-delayed Census exercise and complete the survey within 18 months. So, realistically, the final Census report might be available sometime in late 2026 or in 2027, with a roughly 16-year gap since the last Census of 2011. The COVID-19 pandemic, however, is cited as the primary reason for the delay in the census.

As per a United Nations report, in the interim, India surpassed China in population. There have been significant changes in the demographics too. Hauz Khas, a posh neighbourhood in southern Delhi with affluent urbanites, was partly designated as rural in 2011, for example.

While many people are worried that India has been operating without proper data for a long time, in today's world, there remains a significant discrepancy between reality and the data available, even for a decennial census. This discrepancy is especially noticeable as the decade-long gap draws to a close. In actuality, the decennial format of most censuses was merely a compulsion because conducting a census is a mammoth and prohibitively expensive undertaking.

It certainly makes sense that if census exercises were conducted more frequently, a number of policies and their execution as well as socioeconomic and health-related studies, might be dynamically adjusted by observing the findings.

An idea to pursue

For the past few years, this writer has personally supported "register-based" and "dynamic" censuses, which could furnish up-to-date census data whenever needed. The database would be updated continuously in real-time during a "dynamic" census. Reportedly, a few years ago, India was preparing software by which the birth date of a child will come into the back end of the database of the Census Register, and after attaining the age of 18 years, this person would be



Atanu Biswas

Professor of Statistics at the Indian Statistical Institute, Kolkata

There are strong reasons why India needs to have 'register-based' and 'dynamic' censuses

registered as a voter in the voter list from the Office of the Census Registrar. The name would be removed from the voter list upon death.

Global trends

This could be a significant leap in the direction of a dynamic database. However, India's next Census, which will be the nation's first "digital census", may be a complete enumeration. On the other hand, a number of countries, including Austria, Bahrain, Denmark, Finland, Germany, Greenland, the Netherlands, Singapore, Sweden and Switzerland, are currently moving towards register-based censuses, which produce useful statistics primarily from government sources using data from various administrative registers, which includes population, tax, employment, school, hospital records, and data from municipalities.

These may be complemented by some well-planned small-scale sample surveys such as those conducted in Switzerland with 5%-10% of the population. Even the United States and the United Kingdom are moving towards register-based censuses. Unsurprisingly, such a census exercise will be cost-effective too. For instance, the cost of the 2001 Census in Austria was €72 million. However when the register-based approach was implemented in 2011, the cost fell to €10 million.

The United Kingdom government declared in 2014 that statistics derived from more frequent and timely administrative data will take the place of the decennial census after 2021. In place of the customary questionnaire-based approach, the U.K. will harvest the data people leave behind in their everyday lives. At the time, the Royal Statistical Society's executive director said the U.K. government had "made the right call". It is actually a "dynamic register-based census", meaning that every pertinent social, economic, and demographic activity and event in people's lives is constantly added to the census database.

Further, in order to produce its official figures,

the Office for National Statistics in the U.K. has recently begun to gather more data – reliable data, of course – even from private companies. Examples of this include data collected from supermarket scanners and data on cars and trains from Auto Trader and the Rail Delivery Groups. Notably, India already has an Aadhaar-centric database, unlike the U.K.. And, reportedly, a few years back, the Home Minister asked officials to devise a strategy to merge the voter card, Aadhaar card, and other databases into the Census database.

Database integration

However, combining many registers is never a simple operation. Even though it has been increasingly customary in India recently to integrate databases such as Aadhaar, PAN, voter ID, bank accounts, and mobile numbers, it is still a mammoth task to solve the jigsaw puzzle and to build up the "elephant" by correctly assembling different types of "registers". However, I believe the nation has sufficient expertise to accomplish that. And, by using the administrative data of various available registers instead, thousands of crores of rupees can be saved.

A census serves as a valuable repository of data pertaining to various economic endeavours, educational attainment and literacy rates, housing and domestic facilities, urbanisation, migration, mortality, fertility, religion, language, and additional socio-economic, cultural, and demographic information. It is unclear if our intended method will be able to update data on the majority of these aspects in real time. Naturally, if any data is lacking, it can be updated on a regular basis by properly conducting surveys, perhaps on a small scale.

Overall, such an exercise might usher in an era of dynamic, continuous censuses. And the greatest legacy of digital India might be that, if it can be implemented. Let the upcoming Census be India's last complete enumeration-based census.

GS Paper 02 : सामाजिक न्याय – स्वास्थ्य

UPSC Mains Practice Question भारत के दवा उद्योग में दवा वापसी संबंधी दिशा-निर्देशों को लागू करने और समान ब्रांड नामों के इस्तेमाल को रोकने में आने वाली चुनौतियों पर चर्चा करें। ये चुनौतियाँ सार्वजनिक स्वास्थ्य को कैसे प्रभावित करती हैं, और प्रभावी विनियामक सुधार सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए जा सकते हैं? (250 w / 15 m)

संदर्भ :

- ▶ लेख में भारत में दवाइयों के लिए अप्रभावी विनियामक ढांचे पर चर्चा की गई है, जिसमें दवा वापसी संबंधी दिशा-निर्देश, अच्छे वितरण अभ्यास और भ्रामक ब्रांड नामों पर ध्यान केंद्रित किया गया है।
- ▶ अधिकारियों और न्यायालयों द्वारा सुधार के लिए बार-बार आह्वान किए जाने के बावजूद, गैर-बाध्यकारी दिशा-निर्देश और नौकरशाही में देरी जारी है, जो सार्वजनिक स्वास्थ्य के लिए महत्वपूर्ण जोखिम पैदा कर रही है और मजबूत प्रवर्तन की आवश्यकता को उजागर करती है।

परिचय

- ▶ स्वास्थ्य मंत्रालय के तहत भारतीय औषधि महानियंत्रक (DCGI) ने तीन नीतिगत पहल शुरू की: वापसी संबंधी दिशा-निर्देश, अच्छे वितरण अभ्यास और समान ब्रांड नामों के उपयोग को विनियमित करना।
- ▶ इन पहलों का उद्देश्य दवा की गुणवत्ता, भंडारण मानकों को सुनिश्चित करके और नुस्खे में त्रुटियों को रोककर सार्वजनिक स्वास्थ्य में सुधार करना है।

कार्यान्वयन के मुद्दे

- ▶ पहलों के महत्व के बावजूद, उनके पास या तो कानूनी समर्थन की कमी है या वे खराब तरीके से तैयार किए गए हैं।
- ▶ यह गैर-बाध्यकारी दिशा-निर्देशों को प्रभावी प्रवर्तन के बिना सुधार के रूप में प्रस्तुत किए जाने के पैटर्न का अनुसरण करता है।

PSC की 59वीं रिपोर्ट से अंतर्दृष्टि

- ▶ स्वास्थ्य और परिवार कल्याण पर विभाग से संबंधित संसदीय स्थायी समिति (PSC) की 2012 में 59वीं रिपोर्ट ने दवा विनियमन के बारे में चिंता जताई।

PSC ने महत्वपूर्ण मुद्दों की पहचान की, जिनमें शामिल हैं:

- रिकॉल दिशा-निर्देशों का अभाव
- दवा भंडारण के लिए मानकों की कमी
- दवाओं के लिए भ्रामक ब्रांड नाम।

- ▶ इन मुद्दों को कई साल पहले उठाया गया था, जिसमें अदालती मामले भी शामिल हैं, लेकिन कोई ठोस सुधार नहीं हुआ।

बार-बार होने वाली समस्याएँ और गैर-बाध्यकारी दिशा-निर्देश

- ▶ लागू करने योग्य रिकॉल दिशा-निर्देशों की कमी 1976 से एक जारी मुद्दा रहा है।
- ▶ रिकॉल दिशा-निर्देश कई बार (2012, 2017, 2023) प्रस्तावित किए गए, लेकिन डीसीजीआई के पास बाध्यकारी नियम बनाने की शक्ति नहीं है।
- ▶ नतीजतन, "मानक गुणवत्ता की नहीं" मानी जाने वाली दवाएँ बिना किसी कानूनी नतीजे के बेची जाती रहती हैं।

अच्छी वितरण प्रथाएँ और भंडारण मानक

- डब्ल्यूएचओ मानकों के आधार पर अच्छी वितरण प्रथाएँ (GDP) दिशा-निर्देशों पर चर्चा की गई, लेकिन फार्मसी व्यापार संघों के प्रत्याशित विरोध के कारण उन्हें कभी कानूनी रूप से बाध्यकारी नहीं बनाया गया।
- भारत के गर्म मौसम के बावजूद, जो दवा स्थिरता को प्रभावित करता है, सरकार ने रसद चुनौतियों के कारण इन मानकों को लागू करने में संकोच किया।
- 2019 में दवा भंडारण में गंभीर उल्लंघन उजागर होने के बाद भी, सरकार ने जीडीपी दिशा-निर्देशों को अनिवार्य बनाने में देरी जारी रखी।

समान ब्रांड नाम और प्रिस्क्रिप्शन त्रुटियाँ

- 2001 में सुप्रीम कोर्ट द्वारा चिह्नित दवाओं के लिए भ्रामक ब्रांड नाम, सुधार के आह्वान के बावजूद एक समस्या बने हुए हैं।
- दवा कंपनियों को अपने ब्रांड नामों की विशिष्टता स्वयं घोषित करने के लिए मंत्रालय का नियम अप्रभावी है।
- अन्य देशों में नियामक सार्वजनिक स्वास्थ्य के दृष्टिकोण से ब्रांड नामों की जांच करते हैं, लेकिन भारत का दृष्टिकोण स्वैच्छिक ट्रेडमार्क पंजीकरण पर निर्भर करता है, जिसमें उचित निगरानी का अभाव है।

स्वास्थ्य मंत्रालय में नेतृत्व की विफलताएँ

- इन उपायों को लागू करने में विफलता स्वास्थ्य मंत्रालय के भीतर नेतृत्व की कमी को दर्शाती है।
- दवा विनियमन को सीमित विशेषज्ञता वाले संयुक्त सचिवों द्वारा नियंत्रित किया जाता है, जिसके कारण उद्योग के हितधारकों के साथ बार-बार परामर्श होता है, जो अक्सर सुधारों को रोकते हैं।
- बार-बार होने वाली देरी सार्वजनिक स्वास्थ्य प्राथमिकताओं के प्रति प्रतिबद्धता की कमी को दर्शाती है।

निष्कर्ष: लूप को तोड़ना

- गैर-बाध्यकारी दिशा-निर्देशों और अप्रभावी सुधारों का चक्र प्रधानमंत्री कार्यालय के हस्तक्षेप के बिना टूटने की संभावना नहीं है।
- लगातार नेतृत्व संबंधी चुनौतियां, क्षेत्र विशेषज्ञता का अभाव, तथा फार्मास्युटिकल उद्योग के प्रतिरोध के कारण दशकों से सार्थक विनियामक परिवर्तन अवरुद्ध रहा है।