

an>

Title: Discussion on the motion for consideration of the Railways (Amendment) Bill, 2014.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI D.V. SADANANDA GOWDA): Madam, I beg to move:

"That the Bill further to amend the Railways Act, 1989 be taken into consideration."

Madam Chairperson, I would like to bring a small amendment to the Railway (Amendment) Bill, 2014.

In the Railways, false claims are increasing manifold. Similarly, multiple claims are being filed under the current provisions of law for the same incident. I can give you small statistics in this regard. The number of claims during 1994-95 was around 136 but that has increased to 8157 during 2010-11. Compensation paid also has increased from Rs. 26 lakh to nearly Rs. 164 crore. This is happening because there is no clarity in the provisions of the Railways Act and hence, I have brought this amendment.

Even the Claims Tribunal has observed several times that there should be some amendment to the rule so that there will be clarity and thus, false claims will be curtailed. I have seen many occasions where claims are filed and even decreed in more than one Tribunal for the same incident. There are several reasons mentioned in the Act for multiple claims to be filed under the current provisions of law for the same incident.

One can file claim petition in three places. One petition can be filed in the place where the accident has taken place and the second is where he bought the ticket or pass and the third one is at the destination. So, in three places, one can file the claim petition.

A huge number of false claims is filed due to death which happens in some other place than in the railway platform or the vicinity of the Railways. But claims have been filed for the same. Earlier, claims were accepted under the provisions of untoward incident category. But the provisions of untoward incident category are not clear. Accidents are not mentioned under that category. Ninety-four per cent of the claims that have come under the 'untoward incidents' category are due to the accidental falling, which is a clear indication that there is a misuse of this provision. Lack of proper definition of 'accidental falling' has also contributed to false claims. So, the Ministry of Railways had to curtail these false claims. We are simply penalised for no mistake of ours. Negligence of the passengers and misadventures of passengers some times lead to accidents, but finally claims are being preferred against the Railways.

So, to minimise all these things, we want to go for a small amendment. Even the Railways Claims Tribunal on several occasions has observed that there is a need to amend the Act in order to curtail these false claims or multiple claims. For that reason, I seek an amendment to section 109 wherein I seek that the Railways where the accident took place should be made as a party. If the Railways where the accident took place is made as a party, he will be aware of where all the claims have been filed. So, to avoid this multiplicity, I seek this amendment.

I seek an amendment to Section 123. The definition of 'accidental falling' needs to be made clear. Then only there will be clarity as far as these claims are concerned. For that I seek an amendment to Section 123 of the Act.

For speedy disposal, I seek a small amendment to Section 124 of the Act. Certainly, I hope, these amendments will bring down the false and multiple claims. Certainly the Railways will benefit from that. For those reasons, I am moving these amendments.

HON. CHAIRPERSON : Motion moved:

"That the Bill further to amend the Railways Act, 1989, be taken into consideration."

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPUZZHA): Hon. Chairperson, thank you very much for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Railways (Amendment) Bill, 2014.

This small piece of legislation has been brought here to amend the provisions, as the hon. Minister rightly pointed out, of Section 109 and Section 123 of the Railways Act, 1989. The intention of the amendment to Section 109 is very clear. It is to avoid the misuse and duplication of claims towards compensation and it is also meant to prevent the false claims. But under sub-clause 2 of clause C of Section 123 of the Railways Act, 1989, the Government's move to change the definition of the 'untoward accident' is quite objectionable. What does the Government mean by this definition?

As per the Statement of Objects and Reasons, most of the cases of accidents is falling, arising out of falling down from the train are because of negligence, carelessness and misadventure on the part of the passengers while entraining or de-training a moving train knowing that any accident may take place. This is a very cruel argument, Mr. Minister.

We had a case. I think the Minister is also aware of the case. I will just cite that case as an example. It is about one Sowmya in Kerala. The poor lady was travelling in a train in the women's compartment alone. One criminal, named Govindaswamy, brutally tried to rape her, and attack her. To escape from being raped, she jumped from the train and she is no more now. She has been killed. Who is responsible for this accident? Is it due to the negligence of the traveler? Is it due to the negligence of that poor lady, Sowmya? In such a scenario, how can you given a definition like this?

In my own constituency, Alapuzha, we had 118 unmanned level crossings till six months back.

Over the period of five years, we have manned all the un-manned level crossings. Now, there is no unmanned level crossing in my constituency. But

the thing is that in the last five years, we lost around 60 lives. Those who travelled through the unmanned level crossings were hit by train and they lost their valuable lives. Are the passengers responsible? Is it due to the negligence of the passengers? Is it that reason? For example, a taxi driver is taking somebody. In one case, two foreign tourists were killed. They did not know about the unmanned level crossings. The taxi driver took these tourists and other passengers. They went through the unmanned level crossing. A train came and hit them. They lost their lives. How can you define this? As per the definition, you are telling that this is not due to the responsibility of the Railways. Who is then responsible when a passenger is entraining and detraining? What is the job of the RPF? In every station, there should be an RPF. When a poor passenger is entraining or detraining, sometimes, he falls. While falling, his life is lost. Sometimes, he suffers severe injury. By saying that this is not due to the negligence of the Railways, how can the Railways withdraw from this type of a moral responsibility? The Indian Railways are one of the biggest social organisations in the world. We are really proud of the Indian Railway. Hon. Minister, I know that you are a very soft man, a very kind enough man. But by bringing forward this type of a small piece of legislation, you are showing that the Indian Railways are trying to take decision against the passengers' will and wish. I am not objecting to the first amendment. I would request the hon. Minister to rethink about pressing the second amendment. That is what my humble request to you.

When this Bill is being discussed in the House, naturally, issues pertaining to the Railways will come back. I am very much thankful to you because you are convening a meeting for the Keralites even though you have totally neglected the entire State of Kerala and some other parts of the country while presenting the Railway Budget.

Here, I should bring to your notice one thing. We are talking about safety of the passengers. Not only you talk but your predecessors also talked about safety of passengers in respect of unmanned level crossings. I gave you an example of the unmanned level crossing. What about the RoBs and the under-passes? In respect of Kerala alone, we have given 13 proposals. When it comes to the RoBs, you know that 50 per cent expenditure is met by the State Government. The State Government already informed you that 13 RoBs should be included in this year's Budget. Out of the 13, not a single RoB has been included.

Then, I have already told you that around 118 unmanned level crossings have been made manned in the last five years. It becomes a serious safety issue. A Station Master has to control at least 6-7 manned level crossings. How can he do this? Therefore, there is a need for the interlocking system between manned level crossings. The Railways have already promised that it is giving top priority for the interlocking system but the amount sanctioned for the interlocking system is very much meagre. Therefore, my humble request to the hon. Minister on the safety ground is that interlocking and manned level crossings should be given top priority and sufficient funds should be allotted for this purpose.

The Minister stated that hon. Members are asking for new trains and there is no space for the same. All the tracks are congested. If we are introducing automatic signalling system, we can provide more trains to Kerala. Why don't we introduce automatic signalling system in Kerala? At least from Coimbatore to Ernakulam stretch, this should be introduced on experimental basis. ...(*Interruptions*) Majority of my speech is on amendments based on security, safety and claims of accidents. We have to give priority to safety. Safety should be given utmost priority. There should be sufficient infrastructure in the Railways. I hail from Kerala and I want to say something about my State. That is what I am telling. Is it not relevant? It is highly relevant because Kerala needs it; Kerala deserve it. I am not going to take much time because hon. Minister has assured us that he is going to intervene in this matter. That is why, I am bringing these for his consideration. There are some major issues like doubling, electrification which are related to safety aspects. I am again pressing on the definition – amendment to section 129 – and the same should be changed.

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): अधिष्ठाता महोदया, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो रेलवे का अमेंडमेंट एक्ट - 2014 प्रस्तुत किया है, उसके समर्थन में मुझे बोलने की आपने अनुमति दी है, उसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूँ। माननीय मंत्री जी ने संशोधन प्रस्तुत करते समय काफी विस्तार से बातें कही हैं और इंडियन रेलवे एक्ट 1979 जो बहुत पुराना था, इसमें अमेंडमेंट की वर्यो आवश्यकता पड़ी, उस अमेंडमेंट को उन्होंने रेखांकित और परिभाषित किया। आज देश में रेलवे लाइफ-लाइन मानी जाती है और यह देश की जनता के लिए एक ऐसा प्रतिष्ठान है जो दुनिया का दूसरा सबसे बड़ा संगठन है और प्रतिदिन लगभग 11000 पैसेजर्स ट्रेनों तीन करोड़ यात्रियों को लेकर रात-दिन चलती रहती हैं। इस रेलवे में न कोई अवकाश है न कोई त्यौहार है, बल्कि रेल निर्बाध गति से पैसेजर्स को एक जगह से दूसरी जगह गंतव्य स्थान पर ले जाने का काम करती है। स्वाभाविक है कि रेलवे के ऊपर हम गर्व भी करते हैं और माननीय मंत्री जी ने अपने बजट में बड़े विस्तार से कहा था कि हम इस जीवन-धारा में और सुधार करेंगे और उस दिशा में उन्होंने कदम भी बढ़ाया है। ऐसा नहीं है कि केवल घोषणाएं हो जाएं कि हम रेलवे में ये चीजें करेंगे, इतनी ट्रेनें इंट्रोड्यूस करेंगे, नयी रेल लाइनें बनाएं, कंवरजन करेंगे, बुलैट ट्रेन लाएं, उसके संसाधन के लिए भी इस बार उन्होंने अपना संकल्प दोहराया है। मैं सदन के माध्यम से माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। जब योजनाओं की घोषणाएं हुईं, इसी सदन में कहा गया कि हम इसे पीपीपी मोड में करेंगे। रेलवे स्टेशन के जो परिसर हैं, वहां मेडिकल कालेज बनाएं, वहां रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को एडमिशन देंगे, बहुत अच्छी मार्केट्स बनाने की बात कही गई है, मेडिकल कालेज बनाने की बात कही गई है, इंजीनियरिंग कालेज बनाने की बात कही गई है लेकिन पूरे देश में जो पीपीपी मोड के बारे में कहा गया, वे संसाधन रेलवे के समक्ष नहीं आए हैं। तमाम योजनाओं के लिए घोषणाएं की गईं, देश की जनता को अपेक्षा हुई कि जिस तरह से कोई भी रेल मंत्री जब अपनी योजनाओं को सदन में प्रस्तुत करता है तो उसकी उम्मीद होती है कि निश्चित तौर पर रेल मंत्री अपनी योजनाओं का क्रियान्वयन करेंगे और वास्तविकता के धरातल पर जनता की उपयोगिता के लिए निश्चित तौर पर उन योजनाओं को पूरा करेंगे। अगर संसाधन न हों और रेल विभाग में बढ़ोतरी भी न की जाए, वर्योकि देश का सबसे गरीब आदमी, देश का आम आदमी रेल में सफर करता है, दुनिया में आज भी सबसे सस्ता किराया रेल का है। अगर रेल किराये में बढ़ोतरी की जाती है तो कन्या कुमारी से कश्मीर तक आम आदमी पर जिस तरह का बोझ पड़ता है, उसकी प्रतिक्रिया होती है। एक तरफ हम रेल का किराया भी न बढ़ाएं और दूसरी तरफ रेलवे के संसाधन भी न हों, इसलिए जिस तरह से एफडीआई को लाया गया है मुझे उम्मीद है कि इस बार रेल मंत्री जी ने जिन योजनाओं की घोषणा की है, निश्चित तौर पर जिस तरह का इन्वेस्टमेंट बाहर से आएगा, उस पूंजीनिवेश से अपनी योजनाओं को क्रियान्वित करने में सक्षम होंगे।

जहां तक इस अमेंडमेंट की बात है, मैं निश्चित तौर पर माननीय मंत्री जी की भावना का आदर करता हूँ और माननीय मंत्री जी ने कहा कि जिस तरह से मल्टीपल वलेमस हो रहे हैं कि अगर कोई व्यक्ति दुर्घटनाग्रस्त हो रहा है या उसकी मृत्यु हो गई है या उसके जीवन को किसी प्रकार की हानि हुई है तो कई बार मल्टीपल वलेम किया जाता है। जहां से टिकट खरीदा जाता था, वहां वलेम किया जाता है। जिस जगह पर पहुंचता था, वहां वलेम किया जाता है या जिस जगह पर एक्सीडेंट हुआ, उस जगह पर भी वलेम करता था। इस तरह से रेलवे के पास दुर्घटनाओं के इतने दावे हो गए थे जो मल्टीपल थे और एक ही मामले में कई-कई दावे प्रस्तुत किए जा रहे थे। इस हानि से बचने के लिए रेलवे ने ऐसा किया कि जिस जगह पर दुर्घटना हुई है, उसके रेलवे प्रशासन को भी पार्टी बनाना आवश्यक होगा इसलिए इस तरह का संशोधन लेकर आ रहे हैं।

14.55 hrs.

(Shri Ramen Deka *in the Chair*)

आज तो कम्प्यूटर का युग है, मैं मंत्री जी को सुझाव देना चाहता हूँ कि अगर कोई व्यक्ति तीन जगह से भी वलेम करता है और हम वलेम के ब्यौरे को कम्प्यूटाइज्ड कर दें तो जब भी वलेम रजिस्टर करने के लिए दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति के पार्टिकुलर्स डाले जाएंगे तो विलक करते ही अपने आप पता चल जाएगा कि किसी दूसरी जगह भी इसी सिलसिले में पहले से किसी दूसरी जगह पर वलेम डाला है, मैं समझता हूँ कि इस समस्या का समाधान इस तरह से भी किया जा सकता है, सेशन 109 और 123 में जो अमेंडमेंट्स हुए हैं, स्वाभाविक है कि ये बहुत छोटे अमेंडमेंट्स हैं। आपका कहना है कि यात्रियों की सुरक्षा पर ध्यान दिया जा रहा है। जिस वलेम की बात आप कह रहे हैं, मेरा कहना है कि वलेम को टाइम बाउंड भी किया जाए। अगर किसी के जीवन की हानि होती है, तो टाइम बाउंड उस वलेम को दिया जाना चाहिए, इस बारे में अगर आप विचार करेंगे तो स्वाभाविक है कि आम जनता को इससे लाभ होगा। अपने सेशन 123 में अमेंडमेंट करने की बात कही है, जैसा हमारे साथी ने कहा कि एवरीडेंट होता है, जैसे ट्रेन में चढ़ते समय दुर्घटना हो गई, उसमें मृत्यु हो जाती है। कभी किसी दूसरे कारण से एवरीडेंट हो गया। जैसा हमने अस्ट्रेलिया में देखा कि ट्रेन में यात्री का पैर आ गया और दूसरे यात्रियों ने ट्रेन को हिलाकर उस यात्री के पैर को निकालने में मदद की। अगर किसी यात्री के जीवन की हानि होती है, तो ह्युमन बींग होने के नाते सहायियों की सहायता करना भी बनता है, लेकिन जो अमेंडमेंट की बात है, मैं सहमत हूँ जैसा आपने कहा कि -

"Provided that no compensation shall be payable under this section by the railway administration if the passenger dies or suffers injury due to suicide or attempted suicide by him; self-inflicted injury; his own criminal act' his own carelessness or negligence."

15.00 hrs.

यह तो ठीक है कि कोई आत्महत्या कर रहा हो तो स्वाभाविक है कि उसको कम्पनसेशन नहीं मिलता है लेकिन अगर कोई यात्री कहीं जा रहा है और रास्ते में कहीं किसी दुर्घटना में उसकी डैथ होती है और उसके साथ कोई नहीं है तो उसके आश्रित लोग, उसके परिवार वाले कैसे सिद्ध कर पाएंगे कि यह एवरीडेंट उसकी लापरवाही से हुआ है या उन्होंने पूरी सावधानियां बरती हैं क्योंकि जो आपने नियम लगाया है जो प्रोवाइडेड है, उसको फ़र्जी लीजिए:- Provided that for the purposes of this clause, it may be established and proved by the passenger or on his behalf that he had taken reasonable care and precaution to avoid occurrence of such incident.

अगर किसी की डैथ हो गई तो कौन बता सकता है कि उसने पूरी सावधानी बरती थी और इसके बाद भी उसकी मृत्यु हो गई। स्वाभाविक है कि जो आप अमेंडमेंट कर रहे हैं, आप यह देखें कि क्या इस अमेंडमेंट के बाद ऐसा भी हो सकता है कि जो बर्डन ऑफ़ प्रूफ़ विविटम के ऊपर डाल रहे हैं कि जिसकी मृत्यु हुई, जिसके जीवन की हानि हुई, वह यह सिद्ध करे कि हमने सारी सावधानियां बरतीं और इसके बावजूद हमारा एवरीडेंट में जीवन गया। मैं समझता हूँ कि शायद जहां आप एक तरफ़ मल्टीपल वलेम को या फ़र्जी दावों को शेकना चाहते हैं, इस संबंध में मेरा कहना है कि कहीं उसमें कोई जेनुइन पैसेंजर या उसमें आपका कोई बोनाफाइड पैसेंजर जो टिकट लेकर गया और किसी लापरवाही के कारण दुर्घटना घटी, यह ऊपर भी आपने दिया है और आपने बिल्कुल ठीक ऊपर बताया है:- When in the course of working a railway, an incident of accidental falling occurs, then, whether or not there has been any wrongful act, neglect or default on the part of the railway administration such as would entitle a passenger who has been injured or the dependent of a passenger who has been killed to maintain an action and recover damages in respect thereof..

आप एक्सप्लेन देते हैं, एक तरफ़ तो ऊपर की वर्लॉज में मान रहे हैं कि चाहे रेलवे की गलती हो या न हो, लेकिन अगर किसी के जीवन की क्षति हुई है तो उसे वलेम का अधिकार है। कहीं यह कंटाडिक्टरी न हो, इस बात को भी माननीय मंत्री जी अपने उत्तर मांरण में देख लेंगे। यह स्वाभाविक है क्योंकि किसी भी एवरीडेंट में अगर किसी यात्री के जीवन का नुकसान किसी एवरीडेंट में होता है, विवलांग होता है, कोई क्षति होती है, हाथ-पैर कट जाते हैं, इस तरह के नुकसान में आप एक तरफ़ रेलवे की चाहे सावधानी हो या असावधानी हो, के बावजूद वलेम करने का अधिकार दे रहे हैं जबकि दूसरी तरफ़ आप जो बर्डन ऑफ़ प्रूफ़ डाल रहे हैं, मैं समझता हूँ कि यह बहुत कठिन काम होगा। आप वलेम को कम करिए, आप बिल्कुल कम्प्यूटाइज्ड कराइए, एक जगह से किसी घटना में एक वलेम हो और टाइम बाउंड निस्तारित हो जाए। हम अपेक्षा करते हैं कि इस तरह के पैसेंजर्स, ज्यादा ट्रेन के पैसेंजर्स ऐसे हैं कि उनकी मृत्यु के बाद उनका परिवार निराश्रित हो जाता है। बहुत से अपने परिवार के मुखिया हैं, अगर उनकी जान एवरीडेंट में वली जाती है तो उनके परिवार का कोई सहारा नहीं रह जाता है। आप एक्सप्लेन देते हैं, एवरीडेंट के मामले में यूनिफार्मिटी होनी चाहिए। एक स्टैंडर्डाइज्ड होना चाहिए कि पूरे देश में अगर कहीं रेल दुर्घटना होती है, चाहे मैकेनिकल फॉल्ट हो, जैसे पिछले दिनों मधुर में संत कवि नगर में त्रिपाठी जी के क्षेत्र में हुआ, हम सब गए, वहां दो लाख एक्सप्लेन एनाउंस किया। कहीं दो लाख रुपये होता है, कहीं पांच लाख रुपये होता है, कहीं तीन लाख होता है। एक्सप्लेन को स्टैंडर्डाइज्ड कीजिए जिससे एकरूपता हो। आपने जो प्रोजेक्शन किया है, इसमें एक तरफ़ पैसेंजर्स के हित को ध्यान में रखा है वहीं रेलवे के हित को भी रखा है। हमारा परपज़ यह होना चाहिए कि अगर किसी को रेल एवरीडेंट में कोई क्षति हुई है तो उसे वलेम मिलना चाहिए। माननीय मंत्री जी की देने की नीयत है, इसलिए मैं समझता हूँ कि मंत्री जी इस पर बिल्कुल विचार करेंगे।

मैं इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात समाप्त करता हूँ और मंत्री जी ने जो संशोधन पेश किया है, उसका समर्थन करता हूँ।

SHRI V. PANNEERSELVAM (SALEM): Thank you Chairman, Sir. I would also like to thank our hon. Amma, the Chief Minister of Tamil Nadu for giving me this opportunity.

Sir, I rise to support the Railways (Amendment) Bill brought forward by the hon. Minister of Railways before the House.

While supporting the Bill, I have some reservations in the proposed amendments and I request the Minister of Railways to ponder over them and correct them, so that genuine people are not put to undue hardship.

The proposed amendment Bill says that the aggrieved or injured passengers or the near and dear ones of the lost, have to make application before

the Claims Tribunal of the Railways where the incident occurred, in case of injury and loss. This is because the Railways feel that the injured passengers make false claims, causing loss to the Exchequer. Since the Railways want to prevent this misuse, they are restricting it, so that applications can be filed only in the jurisdiction of the Railways where the incident occurred.

Take the case of long-distance travel. If some injury or some loss occurs mid-way, the Railways, with the present amendment, requires that the claims must be made under the jurisdiction mid-way. In this case, the injured or the near-ones, in case of loss, has to go all the way again and again, to complete inquiries and other formalities, taking all his time, energy and money. The Minister may also admit that one has to go several times for compensation. This may cause undue hardship to the passengers. The Railway Minister may have the good intention to save money of the Railways, but passengers, who are already aggrieved, would be put to severe loss and they would undergo several untold miseries before they get compensation. At times, they would have even spent much more than the compensation amount.

I request the Railway Minister to consider the genuine cases and bring certainty in the rules so that the claimants are not subjected to untold misery. There should be a clear instruction so that the aggrieved would not be required to go again and again. It should be made clear that after the claim is made, the subsequent visits could be done at the 'station of origin' or the 'destination station', convenient to the passengers. With the technological improvements in India, this could be easily handled. The Minister should ponder over this and clarify this.

The second provision in the Bill is that 'accidental falling' due to negligence, carelessness and misadventure, is sought to be excluded from payment of compensation. The Minister of Railways is trying to make a case that in cases of such 'accidental falls', there is no fault on the part of the Railways and therefore, compensation need not be paid.

Here, I would like to ask the hon. Minister that how many such cases of 'accidental falling' had happened and what is the total amount of money that the Railways have paid as compensation during the last five years. When it is going to be very negligible money, why should he indulge himself in this big exercise of bringing in such an amendment to the Act?

Moreover, in such cases, who will decide whether a death has happened due to negligence or carelessness? Here, we have two cases in the recent past, where the TTE had pushed two women in two separate incidents since they did not possess valid tickets. It may be true that the poor women would not have been travelling without proper tickets resulted in their deaths. The TTEs should have allowed the law to take its own course.

I would like to know from the Minister whether, in these two cases, compensation had been paid to the families of these women and what action had been taken by the Railways, apart from issuing memorandums and suspending them.

Coming back to the number of casualties resulting from the train accidents during the year 2013-14, the total number of persons killed was 42 and the number of persons injured was 85. These were the figures of the Railway Ministry. The amount of compensation paid is approximately Rs.2 crore. This amount is just meagre when compared to the revenue being earned by the Railways. I feel that this is not a huge burden on the Railways.

So, the hon. Railway Minister should consider all these in all seriousness that they deserve and rectify some of them. With the hope that the Railway Minister would take care of these things, I support the Bill, and I thank the Chairman for the opportunity given to me to participate in this discussion.

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAG): Thank you, Sir, for allowing me to speak on the Bill in this august House. I would like to thank my hon. Chief Minister, Kumari Mamata Banerjee, and also the people of West Bengal who have voted for us and sent 34 Members of Parliament from Bengal.

Sir, I rise to speak on the Railways (Amendment) Bill. The Bill adds a new section 124(B) to the Railway Act, 1989 to empower the Railways to deny compensation claims if it feels that the victim fell down from train due to his own fault. The Ministry has also sought to make the Zonal Railways in whose jurisdiction an accident takes place a party to the claim so that the authenticity of the case can be ascertained. ...(*Interruptions*)

You are all senior Members and I am the junior most. Please allow me to speak.

HON. CHAIRPERSON : Please continue.

SHRIMATI APARUPA PODDAR : I would like to say that accidental death due to falling down from train is not just due to the negligence of the passenger. Most of the passengers who died due to accidental falling from train were economically poor people who could not avail reservation, upper class facilities, and travelled in ordinary second-class compartments. The number of passengers of travelling far exceeds the number of seats. Hence, the passengers have been forced to undertake their journey by sitting or standing near the gates and accidentally fell from trains. Therefore, I would like to urge upon the Railway Minister to consider paying compensation to the families of the victims who died due to accidental falling from trains.

It will be practically impossible to prove that accidental falling is due to the negligence of the passenger and not the Railways. Hence, I propose that such cases should be considered sympathetically, and the proposed amendment should include this part of compensation process also.

The proposed amendment should include the timeframe during which the claims of compensation should be settled by the Railways. Generally, the inquiry to determine the cause of negligence is made by the Railways. I propose that the Inquiry Committee to determine the case of negligence should include representative from the Railway User Committee, specially the representative of the passengers. This should ensure the transparency and timely completion of the inquiry.

The rationale behind the amendment is the Railways finding 98 per cent of the accidents that reached the Claim Tribunals were due to accidental fallings. The number rose from 136 in 1995 to 8,175 in 2011, as mentioned by the Minister. The average annual payment for such claims has been about Rs. 134 crore, rising from Rs. 26 lakh in 1994-95.

The Railways feels that there is an organised racket and they have brought the Bill to prevent malpractices. But I feel that the Bill is anti-poor people. The Railway officers have been trying to bring the Bill since 2008. But in 2009, the then Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee had felt that the Bill was against the poor people. So, the amendment would make it more difficult for the poor people, who were genuine victims of accidental falling from trains, in lodging complaints.

Presently, a victim or surviving relative can register a claim case at the place where the tickets were purchased as well as the final destination. This should not be changed.

The compensation amount should be determined keeping in view the economic condition, asset liabilities and earning capacity of the affected passengers.

Corruption is there in the railway bureaucracy and the law will not change it. The Railways should ensure that all those poor people suffering from railway accidents are compensated adequately.

With these words, I conclude.

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): Mr. Chairman, Sir, I would simply put forward a few points and try to conclude as quickly as possible.

First of all, let us assume and we all believe, Railways is an institution and the accident victims are individuals. So, the onus always lies on the institutions to rectify things. Here in India, what we see is we keep on changing of the law without putting the responsibilities on anybody.

For example, suppose I am taking a train from New Delhi Railway Station, that is, Northern Railway. When I am on my way from New Delhi to Bangalore, I probably cross four or five zones. I cross Northern Railway; I cross South-Central Railway, Western Railway, Central Railway and may be Southern Railway. Then, there will be jungles and a lot of areas which are uninhabited. It is very difficult for an average passenger to know which jurisdiction the train is passing through. In that situation, suppose there is an accident and I die...(*Interruptions*)

SOME HON. MEMBERS: No. Do not say like this.

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): Okay! It does not matter. 'X' dies. Thank you.

My point is that the distraught family members, the wife or the father or the mother, -- I am an orphan, so this does not apply to me -- are expected to find out exactly which Railway is responsible for the death. In such a situation, what happens is that as you know when there is a murder in a town or in an urban area or even in a rural area, suppose the murder has taken place at a particular point and on one side let us assume the jurisdiction of Parliament Street Police Station comes up to here and on the other side it is the jurisdiction of Connaught Place Police Station, both the SHOs will claim that this is not in their jurisdiction because nobody wants to take the responsibility. I am sure all the hon. MPs encounter this kind of a problem so often. So, are we going to ask the family of the deceased, the murdered person's family to point out which police station, which police officer should investigate the murder? That is physically not possible. So, in this case, what I would suggest is that the hon. Minister and the Railway Ministry should consider that when somebody is filing multiple claims--the incident is one, the accident is singular, the person affected is either one person dead or injured--it is the bounden duty of the institution to collect all the applications, whichever are filled, no matter where, bring them together to the Claims Tribunal and make one Railway Administrative Authority responsible. That onus lies on the Railways.

Now, in this Bill what I understand is that the onus is being put on the affected person. I am dead. My family has to find out. I think this needs re-consideration because you cannot expect the affected person to find out which Railway is or which administrative zone is responsible.

In our State we have a programme called Harishchandra Yojana. In that programme, what happens is, when somebody dies in a village, they have to lodge a complaint at the Block Development Office. It is not a complaint. They have to lodge a report at the Block Development Office, and immediately the Block Development Officer is authorised to dispense with Rs.5,000 for cremation. This is a novel thing. Everybody takes their leader's name. I am not taking the name. But yes, it is an incredible idea, and really and sincerely from my heart I appreciate this. It has benefited people in my constituency and this is an idea that has been brought about by Mr. Naveen Patnaik.

My point is that the Railways should also evolve a mechanism whereby if somebody dies, an immediate *ex gratia* payment is made available within 24 hours for a poor family to carry out the last rites of the deceased person.

My last point, before you ring the bell, is about the accidental injury. When accident happens, the Railways are claiming that they have to also mention where the accident happened. Like other speakers clarified and my colleague from the AIADMK also said that very clearly, who is going to certify whether the negligence is on the part of the travelling commuter or on the part of the Railway officials? It is going to one extreme end to say that the TTEs sometimes push, out of a running train, passengers who are without tickets. There are such frustrated debauched people. We admit it. There is no doubt about it. But let us also understand one thing that our Railways are extremely old fashioned. Simply by having automatic door closing systems, we could avoid many accidents and save precious lives, take the figure also very high. It saves money for the Railways and it also saves headache for the Railways. So, they should think of automating the doors so that the doors do not open before the train stops and the doors close before the train starts. These are the two points which I would like the Minister to look into. Let us not give all the powers to the Railway authorities that they can discard expectations at will. There should be some guidelines in this regard.

DR. SHRIKANT EKNATH SHINDE (KALYAN): Thank you, hon. Chairman, Sir, for giving me the opportunity to speak in this august House. I take this opportunity to pay my respects and bow my head before hon. Shivsena Pramukh Balasaheb Thackeray and our party Chief, hon. Shri Uddhavji Thackeray, who gave me blessings to represent a constituency in Parliament, which uses Railways on a daily basis and contributes heavily to the revenue of the Railways.

With due consideration of the amendment that has been brought by the hon. Minister for Railways, I would like to emphasize on the following important points to be considered.

Indian Railways have played a significant role in the development of India since its inception, since 1853. Indian Railways today have the largest passenger operation amongst the entire railway network in the world, carrying about 25 million passengers daily.

First and foremost, I would like to draw the attention of the Railway Minister mainly to Mumbai and suburban local railway to the fact that many of the fatal accidents have been caused due to lower heights of the platforms or overcrowding. During the rush hour, due to a very short halt at stations, people have to struggle to get into the train in order that they do not miss their livelihood. While the platform height is not raised, accidents will remain the sole responsibility of the Railways. Lower platform heights have claimed many lives and left hundreds of commuters disabled. To sight a serious case, I would like to shed light on Monica More mishap. Monica lost both her arms at the Ghatkopar station, north-east Mumbai, on January 2011, when she fell off a packed suburban train, into a yawning gap between the platform and the train bogey. The brave girl is currently armed with prosthetic arms and is pursuing her studies. So, I would ask the House, whose fault is it – the Railways or the poor girl?

Already local trains are overloaded four times their carrying capacity per trip. Keeping this in view, the responsibility of accidents to a major extent also lies on the Railways and not the passengers alone.

The railway coaches, which are supposed to carry four persons per square metre are today carrying 16 persons. Lakhs of commuters travel to and fro from Kalyan-Thane region to Mumbai to earn their bread. The overcrowding of bogies and the urgent need to reach office compels passengers to take risks and travel on footboards or to struggle to catch the train at any cost. This is the *krupadrishti* of Railways on the local commuters from Kalyan to Mumbai every day, which has been bestowed by the outgoing Government and we have to undo this at any cost!

Inadequate facilities are another important reason for railway accidents. In the year 2013 alone 3500 people lost their lives on suburban railways and 23,473 people have been killed by Mumbai suburban trains in the last 11 years. The rate of these accidents must be brought down drastically to ensure commuters safety.

I would like to draw your attention to a recent incident in Telangana where 15 school children lost their lives in bus and train mishap in Medak district at an unmanned crossing, which could have been avoided if there was a manned crossing.

The same case has been brought out by a recent incident of deaths at an unmanned crossing, which is at Dativali in my constituency and which always finds someone in the trap and one loses life. Can we not spare some money to convert these unmanned crossings into manned crossings and stop this avoidable death scenario? There are 13000 unmanned crossings across the country. Deaths at unmanned crossings are 39 per cent, which is still higher since 2005.

Apart from this, ROBs are the need of the hour and very much essential at Diva junction and Thakurli in my constituency due to traffic congestion and the rate of accidents. Dangerous level crossings invite unwarranted accidents, which risk the life of commuters. These ROBs should be constructed here at the earliest.

Dombivali and Kalyan, despite being the topmost revenue earners for the Railways by contributing more than Rs.99.34 crore over the last five years, are left empty handed when it comes to commuter facilities. So is the case of the whole Mumbai-Thane region, which gets a raw deal in all development plans.

Through your medium, I would like to request the Government and the hon. Minister of Railways to go through the figures of revenue earned and the amount spent on facilities and conveniences to passengers.

Despite the norms, even basic services like ambulance facilities are not available at many stations.

The passenger rush at peak hours can be effectively reduced by putting into action more 15-car rakes and increased number of trips. Seventy-two such trips were announced by the previous Government on Central Railway Circuit, but sadly, only 32 trips actually materialised. Increased number of rakes and trips will give respite to commuters. Apart from this, a dedicated coach like ladies' coach should be allocated to senior citizens and students.

It is true that an amendment is needed in view of certain people misusing the rules to their advantage and seeking benefits from more than one Railway Department. This is not only malicious but also against the rules of decency. However, at the same time, the Railways also need to pay close attention to at least follow their own norms of facilities to be made available at railway stations. This alone will be a confidence-building step for the commuters and then, the number of complaints will also be reduced.

I hereby request the Government to re-think on the Railway (Amendment) Bill which seeks to amend Section 123 of the principal Act because you cannot gauge the Mumbai and the suburban local trains on similar grounds as of the Indian Railways as it will be injustice to lakhs of commuters travelling through the Mumbai suburban local trains. So, I would request the hon. Railway Minister to exclude this clause from the amendment Bill for the Mumbai and the suburban local trains.

Till the frequency of trains is increased, facilities are increased and platform height is raised, these mishaps are unavoidable, and the injured or deceased should get the compensation.

DR. RAVINDRA BABU (AMALAPURAM): Sir, I thank you for giving me this opportunity. In India, everyday 2.5 crore people travel by the railways. This means that in every 60 days, the whole of India would have travelled. That means, every individual in India would have travelled by train six times in every year. Unfortunately, the fact is that about 30 to 40 crore of Indians have not seen the railways so far. I, unfortunately, belong to that region where people have not even seen the railway track so far. I come from Vanaseema where Kotipalli-Narsapur railway line has been conceived and granted by the Central Government, but the Railway Minister has been silent on this project though the Prime Minister had promised action. I have chosen this occasion to speak about it because in the amendment Bill, there are some litigation prone sentences.

The Railway Ministry is a peculiar Ministry. It has got its own Budget; it has got its own officers; and it has got a Minister belonging to some State. Our experience so far has been that whenever a Minister comes from a particular State, in that particular State only the Railway develops and no other State gets any attention in the matter of railways. Therefore, my constituency people, in their innocence, ask me as to why the Railway Minister cannot be rotated every year so that the Railway Minister can be there from each State and every State will have representation in the Railways. Otherwise, the rest of the country gets neglected and the railway develops only in the State the Minister belongs to. This has been amply made clear in the successive Railway Budgets. In this year's Railway Budget also, it was very clear.

In my State Andhra Pradesh, oil and natural gas are available in abundance. So, there is a lot of industrial potentiality, but it has been totally neglected. The Railway Minister, in his own words, has admitted that there is a Management Group constituted in order to avoid delays in execution of projects. The delay in execution of projects always leads to delay in project completion, cost escalation and other spiral effects. Therefore, he said that there are 29 projects in Andhra Pradesh and Telangana which require Rs. 20,000 crore, but the sanction is only of Rs. 20 crore. This itself shows how delay is in-built at the time of sanction of the Budget. It should be avoided. Avoidable things should be avoided. I request the hon. Railway Minister to look into this matter.

I would like to draw the attention of the House to the insertion of new section 124B dealing with compensation on account of accidental falling. Here, sub-clause (d) of the proviso reads "his own carelessness or negligence". The words 'carelessness' and 'negligence' have not been defined. It simply says :

"Provided that for the purposes of this clause, it may be established and proved by the passenger or on his behalf that he had taken reasonable care and precaution to avoid occurrence of such incident."

This will lead to a lot of litigation. It is creating a paradise for the lawyers and litigants. Please avoid such litigation-prone sentences, and Act in an innocent or highly uneducated, illiterate country like India.

I would also request the hon. Railway Minister to pay less attention to trains like bullet trains, which require Rs. 900 crore per km. whereas the ordinary train requires only Rs. 9 crore per km. I am saying this because our country cannot afford it. The whole Railway Budget deficit has been projected as Rs. 2,28,000 crore or something, which is actually required and the Railway Minister does not have that much money. Further, a lot of new projects have been announced. If this is the fate of the Railways, then accidents are bound to happen and there is some amount of negligence inbuilt in the policy / Budget itself. So, let us avoid such pitfalls in the Budgets and the amendments of the Acts. Instead of focusing more on amendments, let us focus on the main Act that gives a lot of relief to the

accident victims. This amendment gives only discretionary arbitrariness and bureaucratic vagaries to the Railway Ministry so that they can do away with paying compensation to the poor hapless passengers who are below poverty line and travelling in the Indian Railways.

डॉ. संजय जायसवाल (पश्चिम चम्पारण) : सभापति महोदय, मैं रेलवे (अमेंडमेंट) बिल, 2014 का पूर्ण रूप से समर्थन करता हूँ। गुझे इस पर ज्यादा नहीं बोलना है, इसलिए सबसे पहले जो तथागत सत्पथी जी ने बोला, मेरे ख्याल से उसके संबंध में माननीय मंत्री जी का कहना है कि वह कहीं भी ट्रिब्यूनल पर अपना वलेम कर सकता है और वह जहां पर वलेम करेगा, रेल प्रशासन वहीं पर जाएगा और वहीं पर उसका वलेम चेक करेगा।

दूसरा, हमारे माननीय वेणुगोपाल जी ने सेक्शन-123 के बारे में जो सुझाव दिया, जिस 'सौम्या' की उन्होंने बात की, वह इस सेक्शन में कवर नहीं होता है क्योंकि यह चलने और उतरने का मामला

हैं, मैं सत्पथी जी की उस बात से पूर्ण रूप से सहमत हूँ कि ऑटोमेटेड गेट्स लगने चाहिए, तब ही आप इस चीज़ को रोक सकते हैं। मुम्बई में, कोलकाता में हम लोग देखते हैं कि वहां लोकल ट्रेनों में एक साथ बीस-बीस लोग घुसते हैं और अगर किसी का उसमें चढ़ते वक्त एक्सीडेंट हो जाए तो आपका कहना है कि आपने ऐसा क्यों किया, यह थोड़ी-सी नाइंसाफी होगी।

महोदय, मेरा जो असली मुद्दा है, वह सेक्शन 124-ख का है। मैंने वर्ष 1989 का भी पूरा बिल पढ़ा है। इसमें बहुत सिम्पल ढंग से एक नया वर्लॉज़ 'घ' एड कर दिया गया है। पिछले वाले बिल में बाकी चारों वर्लॉज़ थे। नॉर्मली, प्रोसीज़र यह होता है कि अगर आप फिक्थ वर्लॉज़ एड कीजिए तो वह पांचवे नम्बर पर लिखिए, लेकिन न जाने किस कारण से इस बार जो लास्ट वर्लॉज़ एड किया गया है, उसे चौथा कर दिया गया है और पांचवे पर दूसरे वर्लॉज़ को कर दिया गया है।

अभी माननीय सांसद ने भी इसे - 'अपनी स्वयं की असावधानी और उपेक्षा' - बताया है। इसमें यह लिखा है - 'किसी यात्री की जीवन हानि या वैयक्तिक क्षति होने पर वलेम टिव्यूलल के सामने रेल पेशासन को भी पार्टी बनाया जाएगा।' महोदय, यह मेरी समझ में नहीं आता है। सेक्शन 124-घ में मृत्यु के बारे में या यात्री को क्षति पहुंचने के बारे में यह लिखा है - 'इस खण्ड के प्रयोजनों के लिए किसी यात्री द्वारा, या उसकी ओर से, यह सिद्ध और साबित किया जा सकेगा कि उस ने ऐसी घटना के घटित होने से बचने के लिए सभी युक्तियुक्त सावधानियां बरती हैं।' मुझे कुछ दिन पहले का एक बलियान का एडवर्टीज़मेंट याद आ गया। उस बलियान का स्लोगन था - 'बड़े आराम से।' उसमें एक नवाब जी मरते हैं और नौ लोगों पर वलेम होता है कि इसने मर्डर किया, इसने मर्डर किया। अन्त में बलियान का जो हीरो है, वह पूछता है कि नवाब जी खुद बताएं कि किस ने मर्डर किया। तभी नवाब जी मृत्यु से एक मिनट के लिए उठते हैं और बताते हैं कि इस माली ने उनका मर्डर किया और वे फिर मर जाते हैं। इस तरह की बातों को आप ने बहुत इन्नोवेटिव ढंग से रखा है।

महोदय, मैं आपके इस बिल का पूरा समर्थन करता हूँ, लेकिन मेरा एक सुझाव होगा कि आप पर कितना भी इकोनॉमिक बर्डेन पड़े, आप इस बात पर जरूर सोचिए क्योंकि यह भाजपा की मूल भावना के विपरीत है। जब हम कमज़ोर और अंतिम व्यक्ति की बात करते हैं तो कभी फर्स्ट ए.सी. और सेकेन्ड ए.सी. में यात्रा करने वाले व्यक्ति की इस तरह के एक्सीडेंट में कभी ऐसे अवाचक मृत्यु नहीं होती है। हम जिस भाजपा के सिद्धांत - 'एकान्त मानववाद' और 'अंत्योदय' - पर चलते हैं, उनके जनक पंडित दीन दयाल उपाध्याय जी की मृत्यु लखनऊ से पटना जाते वक्त ट्रेन में हुई। हम चार बार सरकार बना चुके हैं और आज तक हम यह भी नहीं जान सके हैं कि हमारे इस श्रद्धेय पुरुष की मृत्यु किस कारण से हुई थी। अगर एक बादामवाला मुगलसराय स्टेशन पर नहीं होता, जोकि यह बताता कि यह पंडित दीन दयाल उपाध्याय हैं तो शायद उनकी बाँड़ी का भी हमें पता नहीं चलता। मैं मंत्री जी से कहूंगा कि इस पर वह जरूर सोचें। मैं इसके लिए सबसे ज्यादा यू.पी.ए. गवर्नमेंट को ब्लेम करूंगा। माननीय ममता जी ने भी सन् 2010 में कहा था कि हम सारे अनमैन्ड क्राँसिंग 2015 तक हटा देंगे। यू.पी.ए. के चार-चार मंत्री आए, लेकिन अभी तक केवल 34 परसेंट ही उसमें काम हो सका।

सभापति महोदय, मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध है कि रेलवे अनमैन्ड क्राँसिंग के बारे में बहुत सीरियसली सोचिए। मेरी स्थिति और ज्यादा विविक्त है, मेरे यहां एक एक्सीडेंट 7 जून को हुआ। एक परिवार के दस सदस्य जा रहे थे और उनकी रेल एक्सीडेंट में मृत्यु हो गई। मैंने कहा कि रेल कम्पेंसेशन में कोई प्रवधान नहीं है। सीनियर ऑफिसर से बात की, मैंने माफी मांग ली। 24 जुलाई को आपके द्वारा इसी सदन में घोषित कर दिया गया कि हम दो-दो लाख रूपए कम्पेंसेशन देंगे, जिसमें 18 बच्चों की मृत्यु हुई। विडम्बना यह है कि जो बस का ड्राइवर पूरे हत्या कांड का जिम्मेदार है, उसको भी दो लाख रूपए मिल गए। हमारे यहां यह छालत हो गई है कि मैं चार दिन की छुट्टी में अपने घर नहीं गया, क्योंकि मेरे यहां लोग पूछ रहे हैं कि हमारे यहां दस व्यक्ति मारे गए, वे सब आपके लोग हैं, आप उनके लिए क्या कर रहे हैं। इसके लिए मैंने माननीय मंत्री जी को भी पत्र लिखा है। मेरा अनुरोध होगा कि इसमें एक वलाज़ यह भी जोड़िए कि आप अनमैन्ड क्राँसिंग में देने या नहीं देने और नहीं देने तो यह नियम सब के लिए होना चाहिए।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि मेरे यहां गोबरखी राजघाट में मानव रक्षित रेल गुमटी में दस लोगों की मृत्यु हुई। पूरा परिवार एक शादी में जा रहा था, वह पूरा परिवार खत्म हो गया। उसके लिए भी कम्पेंसेशन के लिए जरूर माननीय मंत्री जी विचार करें। इसके अलावा एक और जो दिवकत हमारी तरफ से होती है, प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना की सड़क बनती हैं, मेरे यहां एक शीतलपुर ढांढा है, 11 पंचायतों को पी.एम.जी.एस.वाई. रोड से उसको जोड़ा गया है। वहां पर अनमैन्ड क्राँसिंग बना दिया गया है। वहां प्रतिदिन दो हजार से ज्यादा गाड़ियां जाती हैं। इस बात के लिए मैंने जयशम रमेश जी से भी कहा था। आप प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना को किसी परिस्थिति में ऐसा मत बनने दीजिए, जो रेलवे क्राँसिंग पार करे। अगर रेलवे क्राँसिंग पार करे तो जो पुल बनने का 25 फीट का नियम है, पी.एम.जी.एस.वाई. में, यह भी इन्वैल्यूड होना चाहिए कि वहां पर एक मैन क्राँसिंग हो, नहीं तो गलती हमारी है। अगर हम वहां पर पी.एम.जी.एस.वाई. की सड़क बना रहे हैं, उसके बाद हम कहते हैं कि केवल उसी की गलती थी। क्या हम उसके लिए दोषी नहीं होते हैं? इसलिए मेरा अनुरोध है कि एक तो जो आपका रेलवे का 2020 विज़न है, जिसमें यह है कि सारे अनमैन्ड क्राँसिंग खत्म किए जाएंगे। यू.पी.ए. सरकार तो अपने नकारात्मक कारण मशहूर थी, लेकिन हम कम से कम आगे बढ़ कर यह दिखाएं कि ये सारे अनमैन्ड क्राँसिंग्स खत्म हों।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से बहुत विनम्र शब्दों में अनुरोध करूंगा कि अगर रास्ते में कोई व्यक्ति मरता है तो उसके बारे में आप लिबरल रहिए। अगर उसके रिश्तेदार होंगे तो उस बेचारे की दुर्घटना से मृत्यु ही नहीं होगी, ज्यादातर तभी घटनाएं होती हैं, जब वह अकेले जाता है। इसलिए इसको मानवीय संवेदनाओं के आधार पर देखिए। रेलवे एक सोशल ऑर्गनाइजेशन है, इस बात पर आप जरूर विनता करेंगे, मुझे आप पर पूर्ण विश्वास है।

इस बिल पर मैं आपका पूर्ण रूप से समर्थन करता हूँ।

SHRI MD. BADARUDDOZA KHAN (MURSHIDABAD): Hon. Chairman, Sir, I convey my gratitude to you for allowing me to participate in the debate on the Railways (Amendment) Bill, 2014. I am happy that the Railway Minister is here and he will take note of our views seriously and do something about it.

I am sorry to say that I do not agree with the theory of multiple claims concerning railway accidents because with the advancement of science and technology, we are using computers and most of the railway systems are linked up with computers. In such a situation, how are multiple claims possible? When we know where the accident has occurred, the number of persons who died, and the number of persons who were injured, then how multiple claims are possible? It is not possible. Therefore, this amendment is not necessary.

Another thing which has to be taken serious note of is that you have inserted clause 124 (b). You have told here that to minimise the compensation due to accident, a new section has been inserted as 124 (b) in which it is written that no compensation shall be payable if the passenger dies or suffers injuries due to his own carelessness and negligence. I want to quote a line from that Bill. It may be established and proved by the passenger or on his behalf that he has taken reasonable care and precaution to avoid occurrence of such incident. It is not possible. I can tell you why it is not possible. If clauses are inserted in this manner, I am sure no passenger or his family will get the compensation in any case especially in case of accidental falling from the passenger train.

Let us discuss why such cases occur. In the last five years, most of the Railway Ministers used railway for their political purposes and cheap publicity. They do not care about the safety and security. Till now, there are thousands of unmanned level crossings. There are so many level crossings in National Highway 34 but no under bridges are there. Who is responsible for this? In these death traps, so many lives have been lost. It is a matter of great regret.

In the 67th year of our Independence, we are discussing about such matters. Some Railway Minister in recent past declared that the Railways

will have hospitals, schools, modern markets etc. Many foundation stones are also laid for this purpose. Nothing is done. What has been done to prevent the life of the poor and middle class passengers? If you go to Murshidabad and Sealdah station in peak hours, you will see many local trains running with over-loaded passengers. You will see some passengers are hanging in door-steps like bats. There is no other substitute to those passengers to go to their destination in time. No sufficient trains are there. No sufficient train lines are also there to avoid such incidents. What will you say? Is it their carelessness? Is it their negligence? It is remarkable that in some festival seasons throughout India, almost all trains become over-crowded and the passengers become susceptible to serious physical injury and even to death due to stampede. What will you say in this case?

The Bill does not cover up all these possibilities of accidental injuries and death of the genuine passengers. I do not know why the Government is in a hurry to pass the Bill in this session.

Most of the speakers raised about amendments. They raised their objections. So, I request the hon. Railway Minister that if he is really serious to get this Bill be passed, I suggest that the Bill may be examined by the Standing Committee when it will be formed and valued opinion of the stakeholders may be obtained and then placed before this House. It will be better for all of us.

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY (NELLORE): Thank you Sir for giving me an opportunity. This amendment is brought to plug the loopholes in false claims. Hence, I welcome the Bill. At the same time, genuine people should not be deprived of their claims. The Railways should give top priority for the safety of the passengers. Nowadays, we are hearing about the train accidents very frequently. A large number of accidents are occurring due to the negligence of human beings. There is a requirement to make track renewals at many places. The Railways should ensure that nobody take inflammable materials.

In the year 2012, a train, namely, Tamil Nadu Express met with an accident at Nellore. It is my constituency headquarters. Two bogies were burned and a large number of people died. Hence, the Railways should take care of this to prevent such incidents. Many of the train accidents are occurring at unmanned level crossings. Recently, in Medak District, in the State of Telangana, a school bus was hit by a passenger train where more than 20 innocent children were killed. Hence, Railways should take care of this. Wherever it is required, they should build over bridges or under passes, otherwise such incidents will go on occurring.

Nowadays, Railways are going in for 100 per cent FDI. So, it can complete the pending projects. Hon. Railway Minister said in his Budget speech that about Rs. 5 lakh crore are required to complete the pending projects. Now with the FDI, he can complete all the pending projects.

Nowadays, train collisions are also happening. There is a device, we understand, to avoid such train collisions also. They should take care of this to avoid such train collisions. Since the Government is now welcoming the FDI, they can definitely take care of passenger safety, complete all the pending projects and make the railway passengers' travel safe and comfortable. I support this Bill.

श्री संजय धोत्रे (अकोला) : धन्यवाद, स्पीकर सर। मैं इस संशोधन के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। जब से, मोदी जी के नेतृत्व में एन.डी.ए. की सरकार आई है और सदानंद गौड़ा जी रेलवे मंत्री बने हैं, 10 सालों तक यू.पी.ए. का जो कार्यकाल चला, अगर अभी तक उसी तरह काम चलता तो रेलवे का चक्का जाम हो जाता, लेकिन कई महत्वपूर्ण निर्णय रेलवे मंत्री जी ने लिए हैं। हमें कुछ निर्णय अप्रिय लगते थे, जैसे कि पैसेंजर किराए में 14 परसेंट की बढ़ोतरी हुई है, लेकिन रेलवे को जिंदा रखने के लिए वह अत्यावश्यक था। मैं किसान परिवार से हूँ। हमारे जो किसान हैं, उनके खेत में काम करने वाले जो बैल रहते हैं, वे उनको पहले खाना खिलाते हैं और बाद में खुद खाना खाते हैं। पिछले 10 सालों में रेलवे की हालत बहुत ही खराब थी, उसको सुधारने की कोशिश की जा रही है, यह जो संशोधन है, मैं इसका पूरी तरह से समर्थन करता हूँ। लेकिन, इसमें संशोधित धाराएं 123 और 124(ख) जो हैं, उनमें कड़ा गया है कि पैसेंजर्स की लापरवाही से अगर उनकी मृत्यु हो जाती है तो उनको कम्पेन्सेशन नहीं मिलेगा। यह संशोधन सही है, लेकिन जब हम रेल से सफर करते हैं तो वहां की जो सूचना प्रणाली है, उसमें हमने कई बार देखा है कि गाड़ी शीघ्र ही आने वाली है, ऐसी सूचना होती है, जबकि उस समय गाड़ी प्लेटफॉर्म पर खड़ी होती है। कई बार ऐसी सूचना होती है कि गाड़ी चलने के लिए तैयार हो रही है या गाड़ी चलने के लिए तैयार है तो उस समय गाड़ी चलती रहती है। ऐसी अवस्था में अगर कोई दुर्घटना हो जाती है तो मुझे लगता है कि इसका दोष रेल प्रशासन का है। हमने कई जगह देखा है कि रेल की पटरी को जो क्लॉस करते हैं, वे स्वयं रेल के कर्मचारी या कुली रहते हैं। अभी हमारे भाई साहब सत्पथी जी ने जो बोला है कि ऑटोमैटिक डोर क्लोजर्स और कई जगह जो अनमैन्ड रेलवे क्लॉसिंग्स हैं, वे बंद होने चाहिए।

दूसरा, मुझे ऐसा लगता है कि एवसीडेंट के बाद कम्पेन्सेशन से भी जरूरी है कि एवसीडेंट नहीं होना चाहिए। अगर, हम ऐसा मैकेनिज्म डेवलप करेंगे तो रेलवे के लिए और हमारे सभी यात्रियों के लिए बेहतर होगा। मुझे लगता है कि एवसीडेंट बढ़ने का एक कारण रेलवे की आर्थिक स्थिति खराब होना है। इसके लिए पी.पी.पी. हो, एफ.डी.आर. हो, ऐसे प्रोविजन किए जा रहे हैं। लेकिन हम कई सालों से देखा रहे हैं कि रेलवे हमारी लाइफलाइन है, जीवनदायी है।

पिछले दस सालों में कई नई लाइनें और गेज कन्वर्जन जो सैवण्ड हैं, मुझे लगता है कि उनका शायद ही एक-आध प्रोजेक्ट कम्प्लीट हुआ होगा। एक अति महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट पचास साल पहले हैदराबाद से जयपुर तक, हैदराबाद, नान्देड़, अकोला, खंडवा, इंदौर जो स्पीकर महोदय का क्षेत्र है, वहां से अजमेर, जयपुर साढ़े चौदह सौ किलोमीटर मीटरगेज की लाइन थी। इतनी बड़ी सभी लाइनें करीब-करीब कम्प्लीट हुईं। मैं अकोला से जयपुर 22 घंटे में जाता था। आज मुझे जयपुर जाने के लिए करीब 35 या 40 घंटे लगते हैं। यह बहुत बड़ा अन्याय है कि जो व्यवस्था 30, 40 साल पहले थी, वह भी आज नहीं है। मुझे लगता है कि गेज कन्वर्जन का कोई भी नया काम करेंगे तो एक एंड से शुरू करके दूसरे एंड में समाप्त करेंगे। हमारे यहां जयपुर से स्तलाम तक गेज कन्वर्जन का काम हुआ, हैदराबाद से अकोला तक काम हुआ। लेकिन अकोला-खंडवा, खंडवा-इंदौर और इंदौर-स्तलाम काम छः साल पहले यानी वर्ष 2008-2009 में सैवण्ड हुआ। स्तलाम से खंडवा तक 60 प्रतिशत काम हुआ, लेकिन अकोला-खंडवा काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है। यह काम सिर्फ हमने नहीं मांगा था, कैबिनेट कमेटी आन इकोनॉमिक अफेयर्स ने इसे रिजर्मेंड किया हुआ है। इसका आरओआर 25 प्रतिशत है। मुझे लगता है कि देश में शायद ही कोई आरओआर 25 प्रतिशत होगा। यह काम छः साल से शुरू नहीं हुआ है। हमें इसमें सरकार से खासकर हमारे रेलवे मंत्री सदानंद गौड़ा जी से अपेक्षा है। अगर यह लाइन कम्प्लीट होती तो जयपुर-सिकन्दराबाद और जयपुर-बंगलुरु जो रेलवे मंत्री जी की कॉन्सटीट्यूंसी है, का डिस्टेंस 200 किलोमीटर कम हो जाता। ये प्रोजेक्ट्स शीघ्र कम्प्लीट किए जाएं क्योंकि अगर इस तरह के प्रोजेक्ट्स कम्प्लीट हो गए तो उससे भी एवसीडेंट्स कम होने वाले हैं।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं एक बार फिर आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूँ) : सभापति महोदय, भारत एक कल्याणकारी देश है। इस संशोधन बिल को देखने के बाद यह महसूस ही नहीं हो रहा है कि यह कल्याणकारी देश का बिल है। यह बिल या तो अधिकारियों से प्रभावित होकर बना है या मंत्री जी, आप देश की मूल भावना से कहीं न कहीं विचलित हो गए हैं। इसलिए मेरा सबसे पहले आपसे निवेदन है कि इस बिल को पास कराने की कोई प्रतिष्ठा बनाने की बजाए इसे अभी भी रैटिफिकेशन कमेटी के हवाले कर दीजिए, जिससे इसमें संशोधन आ जाएं। हमने ही नहीं, पूरे सदन में आपके दल के सदस्यों ने भी इस बिल के संशोधन पर बहुत सारी आपत्तियां उठाई हैं... (व्यवधान) आप जो संशोधन लाए हैं, मैं नहीं समझ पा रहा हूँ कि ऐसा कौन सा आर्थिक संकट आ गया है... (व्यवधान) मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि इस कम्पेन्सेशन से ऐसा कौन सा रेलवे के ऊपर बहुत बड़ा आर्थिक बोझ पड़ गया था। आपने एफ.डी.आई. से लेकर तमाम उपचार किए हैं कि रेलवे को आर्थिक रूप से सुदृढ़ करेंगे। उसमें हम

समर्थन करेंगे। लेकिन सवाल यह है कि अगर आप गरीबों के साथ खिलवाड़ करके रेलवे को आर्थिक रूप से सम्पन्न बनाने का प्रयास करेंगे तो हम इसका सदन में विरोध करेंगे और सदन के बाहर भी विरोध करेंगे।

16.00 hrs.

माननीय मंत्री जी, मैं समझ नहीं पा रहा कि केवल 160 करोड़ रुपये का बजट इतना भारी पड़ गया। बहुत सारे साधियों ने यहां पर चर्चा की है। हमारी पार्टी का समय कम है, इसलिए मैं सब बातों को दोहराऊंगा नहीं। आखिर मरने वाला कैसे साबित करेगा कि वह घटना तापरवाही से हुई या रेलवे की गलती से हुई? कैसे आप इसे ठीक करेंगे? इस चीज की जांच के लिए आप जितने वकील लगायेंगे, आयोग बनायेंगे या निकाय बनायेंगे, उससे कम पैसे में आप उन्हें कम्पेनसेशन दे सकते हैं और यह देने की भी आवश्यकता है। इसलिए हम आपसे निवेदन करना चाहते हैं कि आप इस संशोधन विधेयक को वापस लीजिए। यदि आप वापस नहीं लेंगे, तो मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या आपने पूरे फाटक बना दिये या जनरल बोर्गो पूरी कर दी? आप जब जनरल टिकट बांटते हैं, तब आप कोई सीमा नहीं लगाते। जितने लोग भी लाइन लगाकर आते हैं, टिकट लेकर चले जाते हैं। उसके बाद आप पुलिस लगाकर जनरल बोर्गो में लोगों को एंट्री दिलाते हैं। लोग भूसे की तरह भरकर उसमें यात्रा करते हैं। अगर उस भूसे की तरह यात्रा में लोग खत्म हो जाते हैं, तो उनके परिवार के लोग यह तय करें कि तापरवाही यात्री की नहीं थी, बल्कि रेलवे की थी। ये सभी गरीब परिवार के लोग होते हैं। अमीर परिवार का कोई भी आदमी आपसे कम्पेनसेशन नहीं मांगने जाता। जो कम्पेनसेशन मांगते हैं, वे गरीब परिवार के लोग हैं। वे गरीब परिवार के लोग कैसे सिद्ध करेंगे कि मेरे परिवार का अमुक व्यक्ति जो रेल दुर्घटना में खत्म हुआ था, उसमें तापरवाही उसकी थी या रेलवे विभाग की थी?

माननीय मंत्री जी, आपने अच्छे दिन के सपने दिखाये थे। जो गरीब यात्री हैं, उनको अंदाजा नहीं होगा कि सदानन्द गौड़ा जी ऐसा बिल लायेंगे, ऐसे अच्छे दिन लायेंगे कि मरने के बाद भी उसके परिवार वालों को बताना पड़ेगा कि वह तापरवाही किसकी थी? इस बिल की जो मूल भावना है, उस भावना को पढ़ने से यह महसूस होता है कि आदमी अपनी जान कम्पेनसेशन के लिए गंवा रहा है। ... (व्यवधान) अगर मैं गलत कह रहा हूँ तो आप लोग बताइये। ... (व्यवधान) क्या कोई आदमी कम्पेनसेशन के लिए अपनी जान गंवायेगा?

माननीय मंत्री जी, अभी भी कुछ नहीं बिगड़ा है। यह पूरे सदन की भावना है। इसका सम्मान करते हुए आप इस बिल को वापस लीजिए और स्टैंडिंग कमेटी में भेजिये और वहां से सुझाव आने के बाद दोबारा बिल को सदन में लाइये। उसके बाद जो भी सुझाव होंगे, उन पर हम बाद में चर्चा कर लेंगे, लेकिन यह गरीब विरोधी बिल आप वापस लीजिए, यह हमारी आपसे अपील है। अगर आप इसे वापस नहीं लेंगे, तो देश की गरीब जनता टेलीविजन, मीडिया के माध्यम से देख रही है कि अच्छे दिनों का वायदा करने वाले लोग आज क्या कर रहे हैं? अभी जायसवाल जी ने कहा था कि आपके अगुज, आदर्श पुरुष श्री दीन दयाल उपाध्याय जी भी ऐसी ही एक दुर्घटना में खत्म हुए थे। चार बार एनडीए की सरकार बनाने के बाद भी उनका पता नहीं कर पाये, तो आप बताइये कि आम आदमी कैसे सिद्ध करेगा कि तापरवाही हमारी न होकर रेलवे विभाग की थी। इसलिए मंत्री जी, हम ज्यादा कुछ न कहकर आपसे बार-बार यही निवेदन करना चाहते हैं कि इस बिल को वापस लेकर स्टैंडिंग कमेटी में भेजा जाये। स्टैंडिंग कमेटी के सुझाव आने के बाद सदन में दोबारा इस पर चर्चा हो जायेगी। इसे ताने के लिए ऐसी कोई इमर्जेंसी नहीं है। अगर आप कहीं भी टैक्स लगा देंगे, तो आप 160 करोड़ रुपये कवर कर लेंगे। उत्तर प्रदेश सरकार ने किसानों के लिए ऐसा करके दिखा दिया है। किसान किसी भी दुर्घटना में मरता है, तो उसे सिद्ध करने का दायित्व किसान के ऊपर नहीं है। उसके लिए कोई जांच नहीं होती है, इसके साथ-साथ अगर किसान किसी दुर्घटना का शिकार होता है, तो उत्तर प्रदेश उसे पांच लाख रुपये दे देती है जिसका खजाना आपकी तुलना में बहुत कम है। आप इतने बड़े खजाने के मालिक होकर गरीबों के साथ अन्याय न कीजिए, यही हमारा आपसे निवेदन है।

)

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : सभापति महोदय, आपने मुझे इस रेल संशोधन विधेयक, 2014 पर बोलने की अनुमति दी, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। सभी माननीय सांसदों की एक ही राय है, इसलिए निश्चित रूप से इस बिल को वापस लेने की जरूरत है।

16.04 hrs.

(Shri Kanakalla Narayana Rao in the Chair)

महोदय, यह बिल गरीब विरोधी है। जो यात्री रेल दुर्घटना में मर जाते हैं या जिनके हाथ-पैर कट जाते हैं, उन्हें ज्यादा परेशानी होगी। मैं नालंदा संसदीय क्षेत्र से आता हूँ। इस संबंध में मैं अपने संसदीय क्षेत्र की एक घटना के बारे में बताना चाहता हूँ। वहां ऑंगारीधाम में एक हॉटल है, जहां दो साल पहले पांच महिलाएं छठ व्रत के नाम पर आठो से जा रही थी, लेकिन वहां फाटक न लगा होने के कारण रेलगाड़ी की चपेट में आ गयीं। इस घटना में उन पांचों महिलाओं की मौत हो गयी।

आज तक उनको कोई लाभ नहीं मिल पाया। वे तमाम महिलाएँ जहानाबाद की थीं। वे छठ व्रत करने ऑंगारी धाम जा रही थीं। माननीय मंत्री जी, दुर्घटना में चाहे रेल के ड्राइवर की गलती हो चाहे रेलवे ने फाटक नहीं लगाया, वह गलती हो, लेकिन वे महिलाएँ, जो परबैती के रूप में थीं, उनकी तो कोई गलती नहीं थी। मैं समझता हूँ कि जैसे लोग जो गरीब परिवार के हैं, नःसहाय हैं, ऐसे लोग इस बिल से वंचित रह जाएंगे। इसलिए मेरा भी अनुरोध है, जैसा कि अभी भाई धर्मेन्द्र जी ने और सदन के कई साधियों ने कहा कि यह बिल ताने की कोई विशेष जरूरत नहीं थी। यदि इस बिल को वापस करके कमेटी में भेज दिया जाए, तो ज्यादा अच्छा होगा।

महोदय, जहाँ तक दूसरे बिल का संबंध है, मैं उसके बारे में भी कुछ बातें कहना चाहता हूँ। आपने कहा कि कहीं-कहीं लोग दो-दो बार दावा करते हैं। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि ऐसे कितने लोग हैं, जो रेलवे में दावा करके दो-दो बार पैसे लिये हैं। मैं समझता हूँ कि ऐसे लोगों की गिनती की जाए। यदि ऐसे कुछ लोग हैं या नहीं हैं, तो इसे सदन के अन्य सदस्य भी जानना चाहेंगे। दूसरी बात यह है कि आप अपने तंत्र को ठीक करें ताकि एक आदमी दो बार पैसा न ले पाए, इसे बिल में ताने की क्या जरूरत है? रेलवे के अधिकारियों की गलती से ही कोई व्यक्ति दो बार पैसा ले रहा होगा। अधिकारियों की गितीभंगत से ही कोई व्यक्ति दो बार पैसे ले सकता है। इसलिए मैं समझता हूँ कि इस बिल को वापस लिया जाना चाहिए। भाई धर्मेन्द्र जी ने जो बातें अभी कहीं मैं उनका समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you very much, Mr. Chairman.

I rise to oppose the Bill strongly. I urge upon the hon. Minister and the NDA Government to kindly review the Bill. I demand that the Bill be sent to the Select Committee for further perusal, detailed discussion and elaborate examination, and even adducing evidence.

If we are going to pass this Bill in this House, then it will be the first anti-people and anti-poor legislation of the 16th Lok Sabha. This is a draconian legislation as far as the common poor people are concerned. So, I would like to urge upon the Treasury Benches or the hon. Members on the other side, to kindly see the definition of 'falling from train', or 'accidental falling'. That itself would go to show that if this Bill becomes an Act of Parliament, then definitely not even a single passenger who falls from the train would get any compensation. For whom the legislation is being enacted? So, my humble submission to the hon. Minister and the Government is that it should be sent to the Select Committee so as to have a detailed discussion on this issue.

Coming to the amendments – I will confine myself to the amendment only – I would say that the very intention of the Bill is to repeal the beneficial legislation which is existing. With the existing provision, some benefits were being accrued to the common poor passengers who were traveling in the ordinary trains. It is seen from the definition and the intention of the legislation that the 'no person who dies in an accidental falling from a train while trying to entrain or detrain the train or while standing near the door is entitled to get compensation.' It is said that if there is an accidental falling while either entrain or detrain or standing near the door, he is not entitled to get the compensation. This is the intention of the Bill.

Clause 124 (a) is to be amended. Also, the definition under section 123 is to be amended. What is the intention of the legislation? I will come to the definition which is there in Clause 123 (a) (a). I would like to draw the attention of the entire House to this definition. If you split the definition, it is like this. In Clause 123 (a) (a), 'accidental falling' means accidental falling of any passenger from a train carrying passengers, but does not include a passenger falling from a train while standing near the door.

Sir, kindly apply your wisdom. It says that if a passenger who is standing near the door falls, it will not come within the definition of passenger which in turn means not even a single passenger is going to get the benefit or the compensation. How could this definition be accepted? We are all very sure that a person who is safely sitting in the seat will never fall. A person who falls from the train, definitely he has to fall from the door. He cannot fall from the window. How could this definition be accepted?

So, I would request the Minister and the Government to look into this aspect. As far as the definition of 'accidental falling' is concerned, it says that a passenger falling from the train while standing near the door will not be a passenger. It means it is denying the right of compensation to the common man and the poor people who travel in the train by standing near the door. They are not the reserved passengers. They are poor passengers. Who is responsible for this?

I would like to ask whose responsibility it is to see that no passenger is on the door. It is the responsibility and duty of the Railway Protection Force. It is the duty of the Train Ticket Examiner to see that none of the passengers is standing near the door so that no accident happens while the train is moving. So, it is the moral as well as legal and tortious responsibility of the Railways to see that if anyone meets with an accident by falling from the train, it is the legal and tortious liability of the Railway authorities to compensate them. You are going to deny them compensation by means of this amendment to this definition.

Secondly, how many tickets are you going to give? A train which is having a carrying capacity of say, 500 seats, you are issuing 1500 tickets and you are allowing people to enter into the train. So after paying the train fare, they are entering into the train. The safety and security of the passengers are to be looked into by the authorities, especially the employer. It is the responsibility of the employer. Unfortunately, you are issuing tickets and you are taking money from them but you are not giving seats to them. There are only 80 seats in a compartment but you are giving tickets for 140 passengers. With the result, they are forced to stand near the door. Suppose anything happens and they fall from the train, they are not entitled for the compensation because they were standing near the door. So, definitely, this has to be looked into.

I would also like to cite a Supreme Court verdict on this issue. In *Union of India verses Prabhakaran Vijaya Kumar and others* case reported in 2008 (2) KLT 700, the Division Bench of the hon. Supreme Court held:

"If we adopt a restrictive meaning to the expression 'accidental falling of a passenger from a train carrying passengers' in Section 123(c) of the Railways Act, we will be depriving a large number of Railway passengers from getting compensation in Railway accidents."

Further the Supreme Court says:

"It is well known that in our country there are crores of people who travel by Railway trains since everybody cannot afford travelling by air or in a private car. By giving a restrictive and narrow meaning to the expression, we will be depriving a large number of victims of train accidents (particularly poor and middle class people) from getting compensation under the Railways Act. Hence, in our opinion, the expression 'accidental falling of a passenger from a train carrying passengers' includes accidents when a *bona fide* passenger, *i.e.*, a passenger travelling with a valid ticket or pass is trying to enter into a Railway train and falls down during the process. In other words, a purposive, and not literal, interpretation should be given to the expression. The hon. Supreme Court is, thus, of the opinion that in interpreting a statute like Railways Act, the object of the Act and for the benefit of the person for whom the Act was made should be preferred."

This is the observation made by the hon. Supreme Court in its 2008 judgement. So, even the Supreme Court is endorsing the views which we have expressed. Therefore, this definition of passenger cannot be accepted.

Third point which I would like to highlight before this House is regarding the burden of proof which has already been mentioned.

Sir, I come next to the question of burden of proof. It is mentioned in Section 124(b). I am not going to read the entire Section. I am only reading the proviso alone. It states, 'provided that for the purpose of this clause it may be established and proved by the passenger or on his behalf that he had taken reasonable care and precaution to avoid occurrence of such an incident.' It is a criminal liability and responsibility that the Government proposes to put on the passenger. It proposes to make changes in the criminal jurisprudence as well. The hon. Law Minister is not present in the House. I would like to seek his opinion also in this respect. The burden of proof lies on the shoulders of the poor ordinary passenger. It is for him or her to prove that he had taken abundant care and caution to travel in the train and that it was beyond his or her control that the accident had taken place. If such a case is proved before the court or the Tribunal, then only he or she is entitled to the compensation. This is a draconic legislation; it is a disastrous legislation. The Government may argue that this Bill was brought by the UPA Government, but whether it is NDA or UPA, whatever it may be, this is anti-poor and anti-people. Therefore, I once again, humbly urge upon the Government either to withdraw this Bill, or to send it to a Select Committee for further discussion.

With these words, I conclude.

श्री सुखवीर सिंह जौनापुरिया (टोंक-सवाई माधोपुर): सभापति जी, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे रेल मंत्रालय के इस संशोधन बिल पर बोलने का मौका दिया। कई सदस्यों ने अपनी-अपनी बातों को यहां रखा है, मैं उन सभी की बातों को सुन रहा था। रेल एक ऐसा विभाग जिसे लोगों की सुविधा के लिए खुले में, लम्बी दूरी तक और जंगलों में ट्रेन चलानी पड़ती है। जहां तक रेल दुर्घटनाओं की बात आती है, मेरे खयाल से हर रेल मंत्री यह चाहेगा कि गरीबों को ज्यादा से ज्यादा मुआवजा मिले, कोई यह नहीं चाहेगा कि मैं कम दूँ। लेकिन समस्या इस बात की है कि जब खुले में और जंगलों से ट्रेन गुजरती है, हम देखते हैं कि जब ट्रेन 100-120 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलती है, उसके सामने अगर कुछ आ जाए तो वह नहीं बच पाएगा, ट्रेन का ड्राइवर तो फिर कहां बचेगा।

मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि रेल दुर्घटनाओं में लोगों को जितना ज्यादा से ज्यादा हो सके, मुआवजा देना चाहिए। सबसे बड़ी बात यह है कि रेल में जो लोग यात्रा करते हैं, तो प्रायः देखा गया है कि लोग ट्रेन के डिब्बों के ऊपर बैठकर यात्रा करते हैं। इससे कई जगह करंट लगने से या पेड़ से टकराने से दुर्घटनाएं होती हैं। जब दुर्घटना हो जाती है तो यही कहा जाता है कि रेल मंत्री की जिम्मेदारी है, वह दोषी है, जबकि लोग खुद डिब्बों के ऊपर बैठकर यात्रा करते हैं और कहते हैं कि बड़ा मजा आ रहा है। इसलिए कई बार दुर्घटनाओं की जिम्मेदारी हमारी भी होती है। हम अपनी गलती से ऐसा काम करते हैं, जिससे रेल एवरीडेन्स होते हैं। इसलिए जब तक जनता का सहयोग इसमें नहीं मिलेगा, रेल एवरीडेन्स नहीं रुक सकते।

सभापति जी, देश की धड़कन भारतीय रेल की दशा और दिशा में परिवर्तन करने के लिए बनाए गए रेल बजट और इस बिल पर मुझे अपनी बात कहने का मौका मिला है। मैं भारत के मतदाताओं की ओर से रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि जिस प्रकार उन्होंने अपने रेल बजट में पुरानी लम्बित परियोजनाओं को प्राथमिकता से पूरा करने का प्रावधान किया है, वह मृत्यु की ओर अग्रसर भारतीय रेल को जीवन प्रदान करेगा।

मैं रेल मंत्री जी का पुनः धन्यवाद करते हुए कहना चाहता हूँ कि देश में इस बार दशा और दिशा परिवर्तन के लिए माहौल बना है, राजस्थान के मतदाताओं ने बहुत ही उत्साह से माननीय नरेन्द्र मोदी जी के प्रति वोट देकर अपने कर्तव्य का निर्वहन किया है। जैसे हमारे कुछ साथी अपने प्रदेश की मुख्य मंत्री जी का अम्मा का सम्बोधन अपने भाषणों में करते हैं, हमारे प्रदेश की भी एक मजबूत अम्मा है, जिसने प्रदेश की सभी 25 सीट्स जिताकर सरकार को दी हैं। इसलिए रेल मंत्री जी हमारी अम्मा की तरफ और हमारी तरफ भी थोड़ा ध्यान दें।

राजस्थान एक ऐसा प्रदेश है, जो क्षेत्रफल के हिसाब से काफी बड़ा है। इसमें बिना ट्रेन के लोगों का गुजारा नहीं हो सकता। हमारा राज्य काफी गरीब है। गरीब होने की वजह से लोगों में सुविधापूर्वक यात्रा नहीं कर सकते। मेरा आपसे निवेदन है कि राजस्थान ने जिस तरह से आपको समर्थन और सहयोग दिया है, आप उस पर ध्यान देंगे।

रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री जी की जोड़ी राम और लक्ष्मण की तरह है। हम चाहते हैं कि ऐसे मंत्री भगवान सभी को दे, जो इतना बढ़िया काम करने की क्षमता रखते हैं। मैं इन दोनों का हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ। हमारे रेल मंत्री जी हंसमुख हैं, सदा मुस्कुराते रहते हैं। जैसे तो अगर देखा जाए तो मनोज सिन्हा जी सीनियर दिखाई देते हैं, लेकिन जोड़ी बहुत अच्छी है। मैं यही कामना करता हूँ कि भगवान करे, इन्हें किसी की नजर न लगे।

आगामी कुछ महीनों बाद पुनः रेल बजट आएगा। हमें विश्वास है कि रेल मंत्री जी तब राजस्थान के साथ न्याय करेंगे। मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूँ कि उन्होंने जयपुर से सवाई माधोपुर-कोटा की रेल लाइन का दोहरीकरण करना पहले बजट में ही मंजूर कर दिया। सवाई-माधोपुर से जयपुर तक विद्युतीकरण भी कर दिया, इसके लिए मैं इनका कोटि-कोटि धन्यवाद करना चाहता हूँ। कोई भी रेल मंत्री 60 दिन के अंदर ऐसा बजट नहीं बना सकता था क्योंकि पिछली पांच साल की सरकार में न कोई अधिकारी, न मंत्री, न प्रधान मंत्री, कोई फैसला लेने में सक्षम ही नहीं था। यह किराया जो थोड़ा सा बड़ा है, यह तो पांच साल पहले बढ़ना चाहिये था। लेकिन पांच साल सरकार ने टाइम-पास करने में टाइम निकाल दिया, किसी काम की तरफ ध्यान नहीं दिया।

सभापति जी, सवाई-माधोपुर एक प्रसिद्ध पर्यटन स्थल है। मैं सोरे सदन को अपने खर्चे पर एक बार सवाई-माधोपुर लेकर जाना चाहता हूँ। हमारे यहां जब बाधिन आवाज देती है तो बाघों की पंचायत होती है और पूरा शहर उस नजारे को देखता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से चाहता हूँ कि एक बार यहां का दौरा भी आप करें और यहां पर जिस हिसाब से बाहर से सेनानी आते हैं तो यहां एक फूड कोर्ट की जरूरत है उसे भी सवाई-माधोपुर रेलवे स्टेशन पर बनाने की कोशिश करें।

मैं अभी मंत्री जी से मिला भी था और अखबार की कटिंग भी उन्हें दिखाई है। मेरे पुतले तक फूंक दिये गये हैं। पिछली सरकार ने टोंक-सवाई-माधोपुर को यह कहकर कि टोंक को रेल दे दी, रेल का बजट सैंवशन हो गया है, और अखबारों में अखबार-बाजी भी हो गयी। मैंने भी चुनाव के दौरान कह दिया कि रेल मंजूर हुई पड़ी है, अब के बजट में शायद पैसा सैंवशन हो जाएगा। लेकिन जब बजट आया तो बड़ी निराशा हाथ लगी। टोंक में इस बात पर पुतले फूँके गये कि आपने जब चुनाव में कहा था तो अब रेल गयी कहां? मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि मेरी एक ही मांग है कि टोंक में नयी रेल विखाने का कष्ट करें ताकि मेरी इज्जत बच सके, मेरे पुतले न फूँकें।

सभापति जी, गंगापूर सवाई-माधोपुर जिले में है और वहां पर 1986 में स्टीम का इंजन बनता था और करीब 250 बीघा जमीन और करीब 1500 वर्गटर् और एक बड़ा वर्क-शॉप शैंड बना हुआ है। अभी पिछली सरकार ने भीलवाड़ा को एक वर्क-शॉप दी है लेकिन जिस हिसाब से भूमि-अधिग्रहण बिल लागू हुआ है, उससे आज की डेट में भूमि-अधिग्रहण नहीं हो सकती। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि वहां न तो पैसा लगाने की जरूरत है, साथ ही वहां पर करीब 1500 वर्गटर्स हैं, बड़ा शैंड है और 250 बीघा जमीन है, उसका उपयोग करने की कोशिश करें। उस वर्कशॉप को भीलवाड़ा की जगह यहां लागू कर दें तो तुरंत काम शुरू हो सकता है।

पिछले 17 साल से धौलपुर-गंगापूर रेल लाइन का काम चल रहा है। उस परियोजना को जल्द पूरा किया जाए। मेरे यहां पर टोंक में वनस्थली विद्यापीठ है जिसमें करीब 12,000 छात्राएं हैं। आपके क्षेत्र से भी आती हैं, हर प्रदेश से लड़कियां वहां शिक्षा के लिए आती हैं। वहां एक सुपरफास्ट ट्रेन है। वे लड़कियां तीन-तीन स्टेशन बदलती हैं और आजकल जिस परिस्थिति में लड़की कॉलेज से निकलती है, घर तक सुरक्षित पहुंचना बहुत बड़ी बात है तो मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जो सुपरफास्ट ट्रेन है उसे वनस्थली विद्यापीठ रुकना चाहिए। मान तो कि छात्रा कर्नाटक या मद्रास की है तो वह लड़की वहां से बैठकर सीधा अपने घर तक जाए।

अभी बुलैट ट्रेन का जिक्र किया गया। जयपुर एक ऐसी नगरी है जिसमें दुनिया भर से सैलानी आते हैं, मैं समझता हूँ कि एनएच-8 पर ऐसा हैवी ट्रैफिक है तो बुलैट ट्रेन जयपुर को भी दी जाए, क्योंकि बगैर बुलैट ट्रेन के जयपुर अयुश है। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद करते हुए इस बिल का समर्थन करता हूँ। आगे जल्दी बजट आयेगा और माननीय मंत्री जी राजस्थान का भी ध्यान रखेंगे।

श्री शेर सिंह गुबाया (फ़िरोज़पुर) : सभापति जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं रेलवे मिनिस्टर को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि जो रेल बजट पेश किया है,

उसमें पहली बार पंजाब को तीन ट्रेनों दी गई हैं। यह बिल तैयार किया है कि रेल दुर्घटना में किसी को चोट लग जाती है या उसकी जान चली जाती है या किसी अन्य प्रकार का नुकसान होता है, अगर दुर्घटनाग्रस्त यात्री को मुआवजा न मिले तो उनके साथ नाइंसाफी होगी। ऐसा प्रबंध जरूर होना चाहिए कि जो भी शारीरिक नुकसान हुआ है, उसका मुआवजा जरूर मिलना चाहिए। इस अमेंडमेंट बिल में यह जरूर विचार करना चाहिए कि आसानी से दुर्घटनाग्रस्त यात्री को मुआवजा मिल सके क्योंकि कई ऐसी फारमेलिटीज होती हैं, जो गरीब या आम आदमी पूरा नहीं कर पाता है। इस कारण उन्हें मुआवजा प्राप्त करने में बहुत दिक्कत आती है। मुआवजा लेने का प्रोसीजर सिम्पलीफाई किया जाना चाहिए।

मैं गौडा साहब से विनती करना चाहता हूँ कि मानव रहित फाटक हैं, वैसे तो देश में कहीं भी मानव रहित फाटक नहीं होने चाहिए लेकिन फिर भी जहां जंगल हैं या ऐसी जगह जहां आबादी बहुत कम हो, वहां तो मानव रहित फाटक हो सकते हैं। लेकिन जहां घनी आबादी है, जैसे पंजाब से आता हूँ वहां शहरों के बीच में भी मानव रहित फाटक हैं तो कई बार स्कूल की बसों का, लोगों का, ट्रॉलियों का एक्सीडेंट हुआ है लेकिन रेलवे की तरफ से उन्हें किसी प्रकार का मुआवजा नहीं दिया गया। उन्हें मुआवजा जरूर दिया जाना चाहिए। आबादी वाले क्षेत्र में फाटक पर ड्यूटी जरूर होनी चाहिए जिससे एक्सीडेंट न हो सकें।

मैं मंत्री जी से एक विनती करना चाहूंगा कि जैसे डीएमयू ट्रेन चलती है, इसमें कई जगह दो सौ या तीन सौ किलोमीटर तक यात्रा होती है लेकिन इसमें शौचालय का कोई प्रबंध नहीं है। कोई मरीज, स्त्री या सामान्य व्यक्ति भी क्यों न हो, इतनी देर तक बिना शौच के रहना बहुत मुश्किल होती है। डीएमयू ट्रेन में शौचालय का प्रबंध होना चाहिए। हमारे फिरोजपुर फाजिलका से जालंधर तक डीएमयू ट्रेन चलती है। मैंने डीआरएम साहब से स्वयं कहा है कि उसमें इतने ज्यादा यात्री होते हैं, लेकिन केवल दो ही डिब्बे हैं। उन दो डिब्बों में चार डिब्बों जितने यात्री यात्रा करते हैं। मेरा कहना है कि इस ट्रेन के लिए कम से कम चार डिब्बे लगाने चाहिए, जिससे कि लोगों को राहत मिल सके।

महोदय, फाजिलका में जब भारत-पाकिस्तान का बंटवारा नहीं हुआ था, आजादी से पहले फाजिलका वूल एशिया की एक मंडी थी। फाजिलका में ट्रेनों को घोंघे के लिए वाशिंग मशीन लगी हुई थी और वहां ट्रेन वाशिंग के लिए रुकती थीं लेकिन पिछली सरकार ने उस स्टेशन को बंद कर दिया है।

तमिऴी माननीय मंत्री जी से विनती है कि जैसे आज पंजाब में जितने भी जिले हैं, हम चाहते हैं कि वे सारे जिले रेलवे में राजधानी से और शताब्दी से जुड़ने चाहिए ताकि सभी जिले ये महसूस करें कि सभी जिलों की जो ट्रेन हैं चाहे इंटरसिटी हो, एक्सप्रेस हो चाहे शताब्दी हो, पूरे जिले में प्रोविजन होना चाहिए। अब दो ट्रेन हमारी चंडीगढ़ से फिरोजपुर तक के लिए चली हैं और हमें वैसे तो मंत्री जी ने हमें विश्वास दिया है कि चंडीगढ़ से चलने वाली फिरोजपुर की बजाए इस बार फाजिलका से चलेगी। ऐसे ही शताब्दी की छलत यह है कि न तो फिरोजपुर में हमें शताब्दी मिली है और न ही फाजिलका में शताब्दी मिली है। मैं कल ही फाजिलका में एक संघर्ष कमेटी है जिन्होंने वहां भ्रूख हड़ताल की हुई है कि हमें देश की राजधानी से जुड़ने के लिए कोई इंटरसिटी या कोई शताब्दी या कोई एक्सप्रेस ट्रेन मिलनी जरूरी है ताकि फाजिलका जिला जो बॉर्डर की ओर पड़ता है ताकि दिल्ली में जा सकें और लोगों को अपने धार्मिक स्थान हरिद्वार, नंदेड़ साहब, श्री हरमंदर साहब, व्यास इत्यादि धार्मिक स्थानों पर जाने के लिए सुविधा हो सके।

जो पहले छोटे गांव थे, छोटे कस्बे थे, अब वे बड़े शहर का रूप धारण कर गये हैं लेकिन वहां एक्सप्रेस ट्रेन रुकती नहीं है और न ही कोई बड़ी ट्रेन रुकती है। इसलिए सभी स्टेशनों पर जहां की आबादी 10 हजार से या 20 हजार से ऊपर है, तो उन सभी स्टेशनों पर सभी ट्रेन के रुकने का प्रोविजन होना चाहिए।

हमारा फिरोजपुर जो सबसे बड़ा और पुराना डिवीजन है। वहां आर्मी की बड़ी छावनी है, वहां पर कोई ऐसी ट्रेन या शताब्दी ट्रेन दिल्ली से नहीं जुड़ी हुई है। इसलिए हम चाहते हैं कि वहां पर टिकट देने के काउंटर भी बहुत कम हैं। हमारा मंत्री जी से निवेदन है कि वहां पर ज्यादा काउंटरों की संख्या बढ़ाई जाए ताकि आर्मी वालों को और आम आदमी को टिकट लेने में कोई परेशानी न हो। मुझे विश्वास है कि ये जो छोटी-छोटी मुश्किलें हैं, इनका समाधान सरकार जरूर करेगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

ADV. JOICE GEORGE (IDUKKI): Mr. Chairman, Sir, I would like to thank you for giving me this opportunity to speak on this Bill.

Sir, I am also having some reservations about the definition of "falling from a train". Some of the hon. Members have dealt with that matter very effectively. So, I do not want to make any comments on that issue. Hence, I will confine my speech only to Section 124B which is the proposed amendment to the Railways Act.

On a reading of this Section, I find there are so many ambiguities in this Section. May I read from this? It says:

"When in the course of working a railway, an incident of accidental falling occurs, then, whether or not there has been any wrongful act, neglect or default on the part of the railway administration such as would entitle a passenger who has been injured or the dependent of a passenger who has been killed—"

May I pause for a moment on the "dependent of a passenger?" It will create a lot of problems, when this matter go before the Tribunal for adjudication. As we all know, the dependents do not include all the legal heirs. All the legal heirs are not dependents of a person. If a person dies and nobody is dependent on him because of many reasons, other legal reasons, there will not be any compensation for the legal heirs also. So, it is a matter to be cleared. We will have to have some further discussion on that issue. That is my opinion.

Then, there is a further issue. I continue from where I left. It says:

"the dependent of a passenger who has been killed to maintain an action and recover damages in respect thereof, the railway administration shall, notwithstanding anything contained in any other law, for the time being in force, be liable to pay compensation to such extent as may be prescribed and to that extent only."

Here, the power is given to the subordinate legislation for fixing the quantum of compensation. In my opinion, it is not fair on our part to give this power to the subordinate legislation for fixing the price of the lives of the persons, the hapless persons who met with an accident, who lost their lives. There should be some mechanism in this enactment itself to fix the quantum of compensation.

The other aspect is that the discretion given to the Tribunal has been taken away by this amendment. It is for the Executive to fix the quantum of compensation, and it is not at all fair or good for the interests of the poor persons who met with accident and lost their lives in the accident.

The other aspect has already been dealt by many hon. Members and that is the proviso to section 124(b). It is a draconian enactment because the burden or the onus of proof is on the persons who met with an accident or the poor victims, who would again be burdened to prove that the entire accident has occurred not because of his fault and it is the fault of the Railways. How can it be proved? That matter has been dealt with here. So, I don't want to explain further.

On a total reading of the proposed amendment, I am of the opinion that this piece of legislation will be against the people; against the poor people; and against the railway commuters and it would have a very drastic impact in the future legislations also. If this enactment is passed, without any amendments, it would set a bad record or precedent and it would create problems. Hence, I urge upon the Government to refer the matter to the Subject Committee; and after having a detailed discussion there, we can proceed further.

With these words, I conclude.

डॉ. किरीट सोमैया (मुम्बई उत्तर पूर्व) : माननीय सभापति महोदय, मैं सबसे पहले रेलवे मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ, वह मेरी सहायता करें और जिनको अभी तक घर नहीं मिला उनके लिए एक ट्रेन दे दें।

श्री प्रह्लाद जोशी (धारवाड़) : आप घर दीजिए, वे ट्रेन देंगे।

डॉ. किरीट सोमैया : महोदय, आज जो अमेंडमेंट बिल आया है, मुझे लगता है कि लगभग साल भर से रेलवे प्रशासन इसकी चर्चा कर रहा है। डुप्लीकेट वलेम और डिब्बे से कोई गिरता है, यह इसके दो मुख्य बिंदु हैं। मैं आपको द्वारा माननीय मंत्री जी का ध्यान मुम्बई की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ। यहां गत छः महीने में चार घटनाएं घटी हैं। इसका कर्ण करते हुए मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ क्योंकि ये इस अमेंडमेंट से संबंधित है। मेरे सहयोगी श्रीकांत शिंदे जी ने मोनिका मोरे का उल्लेख किया। 16 साल की नौजवान लड़की मेरे घाटकोपर क्षेत्र में कालेज जा रही थी, प्लेटफार्म और ट्रेन के बीच के गैप में गिर गई और दोनों हाथ कट गए। मोनिका मोरे की गलती क्या थी? मोनिका मोरे के दोनों हाथ कट गए, हमने उसे दोनों इलैक्ट्रॉनिक हाथ दिए। कल उन्होंने इलैक्ट्रॉनिक हाथों के साथ वह मुझे राखी बांधने आई थी। मेरे ही क्षेत्र में कुर्ला स्टेशन पर तनवीर शेख 31 साल का नौजवान इसी प्रकार से प्लेटफार्म और ट्रेन के गैप के बीच गिर गया और उसके दोनों पैर कट गए। तनवीर को भी हम अपनी संस्था की ओर से दोनों पैर दे रहे हैं। डबल लोड आया, ठाणे जिले में टिटवाला, आम्बीवली में ट्रेन डीरिलमेंट हो गई, उसमें दो ऐसे डिब्बे थे, मार्च, 2014 में यह घटना हुई। डीरिलमेंट में से धवल पटरी पर फेंक दिया गया, गिर गया, सामने से आने वाली ट्रेन ने उसे कुचल डाला, उसकी मृत्यु हो गई।

मैं चौथी घटना बताना चाहूंगा कि ठाणे जिले में एक टनल है, उस टनल में से ट्रेन फास्ट जा रही थी, झटका लगा, चार पैसेजर्स गिर गये, उनकी वहीं मृत्यु हो गई। ये सब निर्दोष नागरिक थे। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करना चाहूंगा कि क्या यह सिद्ध करना पड़ेगा कि मैं निर्दोष था, मैं निर्दोष हूँ। मंत्री महोदय आप यह बिल पास कर लें, लेकिन इस बिल का एडजुकेशन करते समय रेलवे प्रशासन को वलेम ट्रिब्यूनल को थोड़ा इसमें वलेंटिफिकेशन देना पड़ेगा।

मैं आपको दूसरा उदाहरण देना चाहूंगा कि बिल का उद्देश्य अच्छा है, जो बढमाशी करते हैं, उन्हें रोको, उन्हें रोकना चाहिए। डुप्लीकेट वलेम एक बिजनेस है। Your intention is certainly good. बिल का हम समर्थन करते हैं कि डुप्लीकेट, बोगस वलेम रचना चाहिए। लेकिन जो प्रामाणिक निर्दोष प्रवासी हैं, उसके संबंध में समापन करते समय इस संबंध में जो भी योग्य प्रीक्वैशन लेनी चाहिए, उसके संबंध में आप यह एडमिनिस्ट्रेशन को बतायें, इतनी ही रिवरैस्ट करना चाहता हूँ।

DR. M. THAMBIDURAI (KARUR): He is a Ruling Party Member. He is raising an important point. When the Bill has some lacuna, the Minister should please try to rectify that.

डॉ. किरीट सोमैया : सभापति महोदय, मैं बिल का समर्थन करता हूँ, बिल का इन्टेंशन अच्छा है, बिल को हमने युनानिमसती पास करना है। यह बिल चोर, बढमाशों को रोकने के लिए लाया गया है। यह बहुत अच्छा बिल है, लेकिन इस बिल को छोड़कर मैं इन बातों पर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। इस बिल के निमित्त से यह मेरा डिस्कशन है। मैंने जो उदाहरण दिये हैं, उनका बिल से संबंध नहीं है। अभी दिल्ली में प्लेटफार्म नम्बर 14 और 15 बने हैं। इस बिल के निमित्त से रेलवे वलेम ट्रिब्यूनल में जो मामले आते हैं। अभी आप महीने, दो महीने पहले से रेल मंत्री बने हैं, इसमें आपका कोई दोष नहीं है। लेकिन चर्चा के निमित्त से हम आपसे प्रार्थना करना चाहते हैं कि हमारे सीनियर सहयोगी मित्र, श्री रविशंकर प्रसाद यहां बैठें हैं, डेढ़ साल से मुम्बई रेलवे वलेम ट्रिब्यूनल में मॅम्बर (ज्युडिशियल) नहीं है। चार हजार केसिज का बैकलॉग है। This has nothing to do with any of us. यह बिल से भी संबंधित नहीं है, यह मैं स्पष्ट करना चाहता हूँ। लेकिन इस निमित्त से मैं प्रार्थना करना चाहूंगा कि रेलवे वलेम ट्रिब्यूनल में जो मॅम्बर (ज्युडिशियल) हैं, उसकी जल्दी नियुक्ति हो जाए।

अंत में मैं एक छोटी सी बात के प्रति आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि मेरे ध्यान में भी यह बात आई है, रेलवे अधिकारियों से भी बात हुई, आपने रेल बजट में जिसका उल्लेख किया है। You have taken an initiative. हम प्रिक्वैशन के ऊपर ज्यादा ध्यान देना चाहते हैं, ताकि ऐसी घटनाएं न घटें। आपने रेल बजट में यह बहुत अच्छी शुरुआत की है कि ट्रेन के दरवाजे का आटोमैटिक लॉक बंद हो जाए। यह आपने बजट में कहा है, मैंने उसी समय उसकी प्रशंसा की थी। Please start with Mumbai Suburban Railways or in other suburban railways like Chennai Suburban Railways और जो सबर्बन रेलवेज हैं, उसमें ऑटोमैटिक लॉक सिस्टम, दरवाजे बंद करने का सिस्टम प्रारम्भ हो जायेगा तो इस प्रकार के बिल की चर्चा करने की जरूरत नहीं पड़ेगी।

आशिर में मैं एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा कि जहां पर एक्सिडेंट्स हुए हैं, रेलवे सेफ्टी कमीशन उसकी इन्वैस्टिगेशन करती है तो आप उसमें कोई अकाउन्टेबिलिटी वलाज लगाइये। क्योंकि क्या होता है कि सेफ्टी कमीशन इन्वैस्टिगेशन करती है, रिपोर्ट रेलवे को सबमिट हो जाती है, महीनों, सालों तक वह रिपोर्ट ऐसे ही दब जाती है।

मार्च महीने में मुंबई के पास जो दुर्घटना हुई थी, रेलवे सेफ्टी कमीशन गए, रिपोर्ट आकर पड़ी है। आम्बीवली ट्रेन दुर्घटना के लिए जिम्मेदार कौन हैं? पेशेंट को बचाने लिए प्रयत्न नहीं हुए। भले ही मार्च की घटना हो, लेकिन इस संबंध में भी आप सुधार करेंगे। अंत में बिल का समर्थन करते हुए मैं कहना चाहता हूँ कि बिल का इन्टेंशन बहुत अच्छा है। बोगस, डुप्लीकेट वलेम को खत्म करना चाहिए। प्रिक्वैशन के लिए आपने रेल बजट में शुरुआत की है, उसको थोड़ी गति दें और साथ में निर्दोष प्रवासियों के जो वलेम हैं, कॉम्पनसेशन हैं, रिक्लीफ, रिहैबिलिटेशन हैं, जैसे किसी का हाथ एक्सिडेंट में कुचल गया है, अगर चार साल वलेम ही पास नहीं होगा तो इसका मतलब यह है कि that compensation you will be giving for medical treatment. आपका दोष नहीं है, लेकिन आगे सुधार करने की दृष्टि से साल भर में आप कर सके हैं। आप कीजिए।

श्री शैलेश कुमार (भागलपुर): सभापति महोदय, रेलवे (संशोधन) विधेयक, 2014, जो आज पेश किया गया है, मैं उसमें स्पष्ट शब्दों में कहना चाहूंगा कि अगर सरकार की नीति और नीयत दोनों स्पष्ट रहे तो निश्चित यह बढ़िया विधेयक है और जनता के हित में है। लेकिन नीति नीयत दोनों ठीक नहीं हैं। इसलिए भी ठीक नहीं है कि हाऊस में आज यह विधेयक लाया गया है, उसको स्टैंडिंग कमेटी को भेजा जाना चाहिए। उस पर एक डिटेल्ड बहस होनी चाहिए। उसके बाद इसको हाऊस में लाना चाहिए था। एक ही क्षति या क्षति के अनेक दावों को रोकने के लिए बिल लाया गया है। बहुत अच्छा बिल है, निश्चित रूप से इसको लाना चाहिए। लेकिन साथ ही इस पर पूरी बहस भी होनी चाहिए। दूसरा है अनअपेक्षित घटना। समय-समय पर आए दिन देश में जो इस तरह की घटनाएं होती रहती हैं, उसे चार मुख्य बिंदुओं पर, जो चर्चाएं की जा रही हैं - एक तो उसके द्वारा आत्महत्या या प्रयत्नित-आत्महत्या, उसके द्वारा स्वयं को पहुंचाई गई क्षति, स्वयं के आपराधिक कार्य, अपने स्वयं की असावधानी या उपेक्षा।

महोदय, मैं कहना चाहूंगा कि गरीब आदमी रेल में सफर करते वक्त रेल की गलती के चलते अगर दुर्घटनाग्रस्त हो जाए तो उसकी जांच रिपोर्ट जो रेलवे विभाग द्वारा जाएगी, जैसा कि मैंने स्वयं अपनी आंखों से देखा है, उसको कहा जाएगा कि उनकी अपनी गलती के चलते, असावधानी के चलते दुर्घटनाग्रस्त हो गए। मैंने अपनी आंखों से देखा है। मैं ट्रेन में सफर कर रहा था। उसकी सीढ़ी एक तरह से टूटी हुई थी और चढ़ने के क्रम में वह उससे रिलफ हो गया और रेल और प्लेटफार्म के बीच में गिर के पूरी तरह से उसके हाथ, पैर, हैंड इंजर्ड हो गए। लेकिन आज तक उसका दावा, उसका वलेम कहीं नहीं किया गया है। इसलिए जो बिल लाया गया है, जो संशोधन हुआ है, निश्चित रूप से आम जनों के हित में है। लेकिन इसमें सबसे बड़ी कमी यह है कि इस पर डिटेल्ड बहस होनी चाहिए।

स्टैंडिंग कमेटी को ही दे देना चाहिए। वहां पर रेल के सारे एक्सपर्ट्स को बुला कर इस पर डिटेल्ड बात होनी चाहिए, उसके बाद इसको हाऊस में लाना चाहिए था। खैर जब इस तरह का बिल आ ही गया है, माननीय मंत्री महोदय, यहां पर बैठे हुए हैं, मैं कहना चाहूंगा कि ऐसा न हो कि जब किसी तरह की कोई दुर्घटनाएं हो जाएं और विभाग के द्वारा यह कहा जाए कि आत्महत्या करने के प्रयास से रेल के आगे आ कर अपनी जान दे दी। इस पर किस तरह से अंकुश लगाने का काम होगा, इस पर बहुत सोच-समझकर निर्णय लेने की आवश्यकता पड़ेगी। बहुत सारे गरीब आदमी चलते-चलते दुर्घटना के शिकार हो जाते हैं। उसके पास इतनी हिम्मत नहीं होती है कि वह रेलवे से लड़े या अपना इलाज करायें। गरीब आदमी उसमें फंस जाते हैं और रेलवे का चक्कर छोड़कर किसी तरह अपना इलाज करने के फेर में रह जाते हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि यह जो संशोधन बिल लाया गया है, इसको स्टैंडिंग कमेटी को भेजा जाना चाहिए और वहाँ पूरी तरह से इस पर बहस होनी चाहिए और उसके बाद ही इस बिल को हाऊस में लाने की बात होनी चाहिए। चूंकि आज रेलवे संशोधन की बात हो रही थी तो उस सन्दर्भ में मैं कहना चाहूंगा कि हम लोगों के क्षेत्र से सम्बन्धित भी कुछ मामले हैं। समय-समय पर वहाँ दुर्घटनाएं होती रहती हैं, जैसे भागलपुर से थोड़ा सा आगे एक लैंक जगह है। भागलपुर भारत के मानचित्र पर है और भागलपुर के आगे लैंक एक स्टेशन है। वहाँ समपार की नितान्त आवश्यकता है। सबसे बड़ी बात है कि वहाँ लगभग 25-30 करोड़ रूपए की लागत से पुल बन गया है, लेकिन बिना समपार के चलते। आज पूरी तरह से वह पुल बेकार है, उस पुल का कोई उपयोग नहीं है।

मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वहाँ पर एक समपार बना दिया जाये ताकि आये दिन जो घटनाएं घटती रहती हैं, उससे वहाँ के लोगों को निजात मिल सके। बहुत सारी बातें हैं, मैं मंत्री जी से व्यक्तिगत रूप से मिलकर भी बात कर लूंगा। भागलपुर में मंडल रेल कार्यालय की बहुत आवश्यकता है। वर्ष 2008 में तत्कालीन रेल मंत्री जी ने इसकी घोषणा की थी, ओ.एस.डी. आदि बहाल करके वहाँ की जाँच आदि के लिए निर्देश दिए हुए थे। वह बहुत अच्छी जगह है, चूंकि भागलपुर शहर को सिल्क सिटी के नाम से भी जाना जाता है। बिहार में भागलपुर अपना एक स्थान रखता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि भागलपुर में मंडल रेल कार्यालय निश्चित रूप से स्थानों की पहल की जाये ताकि भागलपुर, जो सिल्क सिटी के नाम से मशहूर है, उसे हम लोग एक नये अध्याय से जोड़ने का काम करें। भारत के मानचित्र पर भागलपुर को और निखरता हुआ भागलपुर, सुनहरे भागलपुर के रूप में हम लोग देखने का प्रयास कर सकें।

महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI A.P. JITHENDER REDDY (MAHABUBNAGAR): Sir, thank you for giving me this opportunity to speak on the Railways (Amendment) Bill. मैं मंत्री जी को यह बताना चाह रहा हूँ कि 10-15 दिन पहले मेहक में जो इंसीडेंट हुआ था, हमने भी मौका वारदात पर जाकर देखा था। लोगों ने बोला था कि this is due to negligence of the driver. ड्राइवर मोबाइल पर बात कर रहा था, बस आगे निकल गयी, लेकिन वहाँ पर हमने जाकर देखा था, वहाँ पर एक बिल्डिंग बनी हुई है। वहाँ हम देखें तो उस बिल्डिंग के कारण ट्रेन आती हुई दिखाई नहीं देती है। This building has totally obstructed the sight of the driver and as a result many accidents took place. मुझे एक चीज आज तक समझ में नहीं आयी है। बचपन में भी मैं सुनता था कि लोग रेलवे बजट, रेलवे बजट कहते रहते थे तो मैं टी.वी. के सामने बैठता था। जब मैं बच्चा था तो मैं रेल बजट को रेडियो पर सुनता था। जब भी मैं रेलवे बजट देखता हूँ तो मुझे एक ही गाना याद आता है-

"दिल के टुकड़े हजार हुए, एक यहाँ गिरा, एक वहाँ गिरा।"

वह कहीं गिरता है, किसे मिलता है, क्या होता है, कुछ भी समझ में नहीं आता है। हमारे देश के 28 राज्यों के अन्दर में यह टुकड़ा कहीं जाकर गिरता है, किसी को नहीं दिखाता है, लेकिन कभी-कभी मैंने देखा है कि यह टुकड़ा कभी पश्चिम बंगाल में ज्यादा दिखाता है, कभी बिहार में मिलता है और अभी गुजरात में दिखेगा। मंत्री जी, आप अभी रेलवे मंत्री हैं तो दिल का टुकड़ा अबकी बार ऐट लीस्ट कर्नाटक में बड़ा टुकड़ा डालो। महबूब नगर के ऊपर से जो रेल जाती है, वहाँ ऐट लीस्ट डबल ट्रैक बनेगा। मैं आपको एक ही चीज बताना चाह रहा हूँ कि हैदराबाद से महबूब नगर की दूरी केवल 100 किलोमीटर की है। बहुत से आदमी अपने रोजगार के लिए सुबह-शाम महबूब नगर से हैदराबाद आ एंड डाउन करते हैं। आज तक वह सिंगल ट्रैक है और सिंगल ट्रैक पर वह ट्रेन चलती है। आपको मातूम है कि जब लाखों आदमी ट्रेन में चढ़ते-उतरते हैं तो एक्सीडेंट होते रहते हैं। किसने किसको धक्का मारा, कौन किधर गिरा, किसी को पता नहीं है। इसमें आप जो कंपनसेशन देना चाह रहे हैं, you have to identify the person, वह इन्फॉसिबल चीज है। इसलिए मैं आपको रिवरैस्ट करता हूँ कि इस बिल के अमेंडमेंट के बारे में पुनर्विचार करें और पूरी जाँच करने के बाद इसमें अमेंडमेंट लाएँ और यह बिल पास करें।

SHRI PREM DAS RAI (SIKKIM): Thank you, Mr. Chairman, Sir, for allowing me to participate in this debate.

Sir, I just want to draw your attention, and, through you, to the attention of the hon. Minister that I have received the news that a young boy from Sikkim, who was allegedly beaten and thrown out of the train on August 5th, near Patna, Bihar. This 22-year old boy, Sonam Gurung, boarded the train at New Jalpaiguri and was moving to Mumbai where he was working in some restaurant.

Now, Sir, this brings us to the central issue as to how do we take this issue in this amendment, and where does it really fall. Does it fall under suicide attempt? Is it self-inflicted injury? Is his own criminal act or his own carelessness or negligence? In the process, how do we actually define, and where this particular accident lie. The entire dream of this young boy, the dream of his parents and the dream of Sikkim has been extinguished in this manner.

Now, the hon. Minister has brought this Amendment Bill. I think, the question that we need to really ask ourselves is, where really the problem is. Is the problem of identification? Is the problem of saying that this particular accident happened and how do we really prove it?

One of the hon. Members, Shri Somaiah, had brought this important issue that in the modernization process, we can reduce the chances of accident. That is number one. Secondly, in the question and in the quest for somebody like this Sonam and his family to actually come and ensure that the claim settlement happens, and if he has to go through a torturous process, then it will never happen. We know that because there are thousands and thousands of people, and lakhs of such cases that are pending. So, where can we modernize and how can we modernize? Perhaps, the answer to this question lies in Information Technology. Will, by sitting in Gangtok, this particular family be able to produce the documents, produce all the papers, through the IT mechanism and, therefore, not have to run from pillar to post and spend much more money in doing so?

I think, the settlement process can also be much more humane. Therefore, I would like to conclude by saying one thing. The thinking behind this, the intention behind this, is perhaps perfect. But, I think, in the process of its rollout there will be many issues that will need to be addressed.

With these words, I thank the Chair for allowing me to speak on this very important issue. Sikkim does not have railways. Sikkim only has travellers. Sikkim exports people to places like Mumbai, Bengaluru and Chennai.

17.00 hrs.

But I think what we need to really understand is how the people in Sikkim and in remote locations also get the benefit that his particular Bill intends to do.

With these few words, I conclude.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Mr. Chairman, Sir, I heard with attention so many Members from every side. They have given some valuable suggestions. A few confusions and concerns have also been expressed during the debate.

There are observations made by various Tribunals for the last many years. Here, I would like to place on record the judgment of a Tribunal, which clearly says:

"It is, in our opinion, not only unfair and unjust but an attempt to adversely affect the system and the law framed for the benefit of the genuine and needy dependents of the deceased or injured in an untoward incident. The provisions about an untoward incident have been incorporated to facilitate the dependents and genuine claimants to have their grievances redressed by the Tribunal and not for persons who approach the Tribunal with ulterior motive, unfair design and with the intention to obtain compensation based on false, fabricated and afterthought facts and evidence."

17.01 hrs. (Dr. M. Thambidurai *in the Chair*)

This is one such observation. I have got several observations with me. But I do not want to take all these things. The purpose of bringing this Amendment is to see the entire Railways; and where the unfair things are being done, I should put an end to it. For that, there are certain areas where we need to have some adjustments. Individuals also should show their responsibilities towards a big organization like the Railways.

About the judgement, a copy of the judgement is sent to the Chairman, Railway Board, Ministry of Railways, New Delhi, to be ensured by him that necessary and effective steps are being taken in this regard. Several observations of this type made by various Tribunals are also with me.

Sir, I do not want to politicize any argument at this juncture. My friends sitting on the other side, who were in the Treasury Benches in the last 10 years, have themselves mooted this Amendment...(*Interruptions*)

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): That is not the point...(*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Please hear me...(*Interruptions*)

Mr. Chairman, Sir, just because it was mooted by them, it does not mean that there should not be a debate or there should not be any discussion...(*Interruptions*) It needs to be debated.

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, please have order in the House.

...(*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Please hear me. About the Amendment, the Cabinet approval was taken as early as in January, 2014. This Government has given a clear approval for the whole Amendment. And now, while sitting on the other side, they say that they are totally against this Amendment. This should not be the case...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Let the hon. Minister speak.

SHRI K.C. VENUGOPAL : We have the right to express our own view. This is a law making process...(*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: There is one more thing which I would like to bring it to your notice. Many confusions have been expressed in this debate and I want to clarify them.

They were talking about unmanned level-crossings and some other incidents that took place in the railways. But practically, this Amendment pertains to the passengers traveling in the trains alone. These Sections and Amendments will apply only for those persons who are traveling in the trains. Practically, unmanned level-crossing accidents are governed by the Motor Vehicles Act and not under this Act. That should be clarified. Then, there would be an end to all these sorts of arguments.

Sir, I would like to place on record that the definition only tries to make the 'accidental falling' more clear.

That is the only intention of this amendment. The Railways will be responsible for the passengers falling while the train is in the station but the Railways cannot be held responsible for the passengers falling from a train when it is moving. This should be understood by all my friends. The whole intention of this amendment is that whenever a passenger standing near the door falls down when the train moves, automatically, that cannot be taken into consideration...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Order please.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: When the train is not in the station, these provisions will not apply. So, they should understand that when the train is on the move or when the train is not in the station, these provisions will not apply for that. That should be understood by my friends. Hence, the

definition only tries to avoid the claims of death when the train is moving....(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Let him finish. Afterwards, I will allow.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: So, my friends have misunderstood the definition of this one. That is one thing. ...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please take your seat.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: My friends have expressed great concern. ...(*Interruptions*) I will come to that. If negligence is on the part of the RPF, what are the Railways doing? My friend, Mr. Venugopal raised another issue. He said that a rape occurred on a train and the RPF police was asked to be held responsible. If the fault is on the part of the RPF, certainly, the Railways will be held responsible. So, we cannot run away from that responsibility....(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please take your seat. Let him finish. Let the Minister speak.

...(*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Please sit down. I will come to you.

Of course, I do concede the concerns of the friends from Mumbai that there are accidents in the suburban areas of Mumbai. Of course, raising the height of the platform is certainly a thing that I should take care of and I have already begun my move. I have said it in my Budget speech that raising of the height of the platforms and automatic door experiment will be taken care of. Certainly, they will be taken care of. In future, we are going to do it to avoid all these incidents....(*Interruptions*).

Mr. Chairman, Sir, I would like to draw your attention to one more thing....(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please take your seat.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: With regard to the Judicial Members, of course, in Mumbai the Judicial Member Vice-Chairman's post is vacant. DPC has already been held and a suitable person will be selected. After receipt of the IB report, it will be sent to the ACC to consider their request and certainly, immediately a Judicial Member will be given to Mumbai as early as possible. Already, the papers are on the move....(*Interruptions*)

SHRI ARVIND SAWANT : I have a point of order....(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: There is no point of order. The Minister will continue.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Sir, I would like to draw your attention with regard to their concerns and say that I do concede that there are certain small, small confusions during drawing the rolls and the matter will be looked into within the purview of the Act that is placed before this House....(*Interruptions*) Sir, what is this? I cannot answer him if they are not willing to listen to this....(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please take your seat.

...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: First, you take your seat. I am standing on my legs. The Chair is on its legs please. Please listen to me. Let the Minister finish his reply. Then, I will allow one Member from each party to seek a clarification. Please wait.

...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: I told you just now to take your seat. Let the Minister finish his speech.

(*Interruptions*) â€ˆ*

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Hon. Chairman, Sir, I said that the whole purpose of the amendment is to curtail false claims and multiplicity of claims across the country. Of course, even today the right of a passenger, who can file his claim application in three places, has not been taken away. At any of these places – where he purchased a ticket, where the accident took place or at the destination – he is at liberty to file a claim. Of course, they have got a little bit confusion with regard to Section 124 B, wherein they say with whom the burden of proof lies. Usually, in legal jurisprudence the burden of proof lies on the part of the claimant, who goes to the court to seek some relief.

Similarly, here also, in the event of attempting suicide, self-inflicting injury or one's own criminal act, the medical reports reveal all the facts. That right will be available to each and every passenger. Passengers' rights are not denied. No problem is caused to individuals or commuters. So, the amendment is brought to see that such malpractices in Railways Claims Tribunal should not be done. This amendment is in the larger interest of the Railways. Therefore, I pray that the amendments may be adopted.

HON. CHAIRPERSON: Shri Kharge ji, please seek your clarification.

...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: I have asked that only one person from each party can seek clarification. When your leader is speaking, let him represent.

...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: He represents your interest. He was a Minister also.

...(*Interruptions*)

श्री महिलकार्जुन खडगे (गुलबर्गा) : सभापति महोदय, जो भी बिल बार-बार आता है तो ये कहते हैं कि उधर जो बैठे हैं, उन्होंने ही ऐसा किया, इसीलिए हम लाए। हर चीज को हमने जो किया है, वही अगर आप ला रहे हैं तो आपकी कोई जरूरत ही नहीं, सीधे हर चीज को इम्प्लीमेंट करते जाइए, चर्चा करने की भी आवश्यकता नहीं है। दूसरी चीज यह है कि रूल्स के मुताबिक बिल तो लाते हैं, फॉर्मूलेट करते हैं, एनैक्टमेंट करने के पहले ही हम सभी मिल कर, सोच कर उसको स्टैंडिंग कमेटी या सलैक्ट कमेटी को भेजते हैं। आप सब को मालूम है कि स्टैंडिंग कमेटी इसीलिए बनाई, इसीलिए ज्वाइंट सलैक्ट कमेटी होती है। जब चर्चा हो रही थी तो मैंने पहली बार देखा कि हमारे बी.जे.पी. के नेता, डॉ. किरीट सोमैया जी थोड़ा गड़बड़ा रहे थे, क्योंकि वे कह रहे थे कि इधर बोलूँ या उधर बोलूँ मुंबई में गए तो क्या होने वाला है, यहां रहे तो क्या होगा, इस तरह से बोल रहे थे। अब सब की राय यह है, चर्चा तो हो गई, लेकिन उसमें थोड़े डिफेक्ट्स हैं, इसलिए इसको स्टैंडिंग कमेटी को भेजने में क्या दिक्कत है? Everybody agrees on it. When all parties - Shivsena, AIADMK, TRS, Congress – are insisting for it, you are not going to lose anything. It is not an urgent matter. It will take hardly 15 days or one month. The rule says that within three months any Bill should come before the House after Select Committee's scrutiny. So, I request you not to always refer to averment. We never said that it should not be sent to the Standing Committee; we never said that it should not be sent to the Select Committee. We never said that it should not be scrutinized. We might have drafted it. It might have been approved by the Cabinet. But, if anything is found wrong, the House has every right to rectify it.

Therefore, I request the Government, through you, that it should be referred to the Standing Committee and you scrutinise and bring it to the House as early as possible. Then, the House will take a decision on it.

SHRI ARVIND SAWANT : Sir, our Members from Mumbai have already said that local trains should be excluded from the purview of this Bill. I am not going to describe a lot of things because Shri Somaiya has said elaborately about them. The very reason for this is that if the Bill is passed right now, the platform gap is not going to be filled tomorrow. If an accident takes place, who is going to take the responsibility for this?

Secondly, in the definition, the word used is 'dependent' and not the 'legal heirs' of the passenger. The word 'dependent' means anybody. In that case, they will say that somebody is not dependent. What does a dependent mean? When you are earning, when your wife is working, when your child is working, when your child is 25 years old, they will say that he is not dependent on you. In such a case, the family will not be compensated. Who is going to take that responsibility? That is to be clarified.

Please also look at the aspect of density of passengers. In one square metre, four passengers are supposed to travel. Dr. Shrikant Shinde has said about it elaborately. Today in our local trains, 16 passengers are traveling in one square metre. You are talking about the DMUs and you are talking of closing of the doors. Is it possible? How lakhs or millions of passengers are going to travel in Mumbai? Therefore, I would request the hon. Minister to come and stand on the platform some day and see how people are travelling. People are putting their lives at stake and travelling in the local trains. The hon. Minister has brought a Bill which is common for everybody. Therefore, we request him to exclude the local suburban trains from the purview of the Bill so that their rights are protected.

We have accepted his point about the judiciary. I thank him for mentioning that a judicial representative will be there on the tribunal. There again, I will tell him that even in the case of an accident, the compensation is not there, for people who go in coma or suffer head injury, for years together. Very few people come to the Claims Tribunal.

These things are to be clarified. If the Bill comes into existence tomorrow, what will happen to the passengers who meet with an accident? I would like to have an answer to that.

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Sir, by this definition, the scope of the Act is being narrowed down. I tell you that when a train is having 14 or 16 compartments – I take an example of the Coalfield Express or Black Diamond Express – even on Howrah Station, people stand beyond the station. Take the case of small stations and see where a train stands. Take the case of Rajdhani Express when it stands at Dhanbad or Gaya stations. The compartments are beyond the station. In that case, this definition would narrow down the scope of the Act, this definition would curtail the scope of the Act. I do not know whether the Railway Minister has ever travelled in a train or not and whether he is having the experience of travelling in a train. He may come and see any passenger train like Howrah-Sealdah EMU local. The train is so crowded that people are hanging.

Then, my learned friend has mentioned about the definition of 'dependent' used in the Bill. I adopt that. Kindly send it to the Select Committee or the Standing Committee. Otherwise, it will be curtailing the rights of the people.

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Sir, I am not against the intention of the Bill, but at the same time, the deliberations and the suggestions that have come from the Treasury Benches and also from the Opposition side conclude that there are many lacunae in the Bill and they have to be corrected. There is no doubt that if the Bill goes to the Rajya Sabha, it would be sent to the Standing Committee, but the hon. Minister can take the credit if from the Lok Sabha itself, it is sent to the Standing Committee.

With regard to the clarification, it is said by the Minister that in Kerala, some accidents took place in the trains. One accident took place at Shornur in Kerala.

I want to make it clear that one incident happened from the moving train where a lady was attacked and thrown out of the train. She was

raped and she came to a doctor. So, it happened in a moving train. My strong submission is that this Bill has to be sent to the Standing Committee.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, once again, I would like to urge upon the hon. Minister as well as the Government one point. Hon. Minister Shri Ravi Shankar Prasad is also sitting here and I would request him to enlighten this House as to what would be the fate of the Bill if it is passed by this House insofar as passengers who fall from the train are concerned.

I am not going to repeat the definition. Accidental falling means a passenger who falls from the train only through the door. A person who stands on the door will only fall. A person who is safely seated in his seat never falls. So, the entire definition of 'accidental fall' is absurd. We will support you, and the entire House will support you, but please enlighten the House in respect of the definition of 'accidental fall'. ...(*Interruptions*)

Secondly, the hon. Minister, in his reply has also admitted the fact that there is confusion and that confusion cannot be clarified through rules. He has made a suggestion that all those confusions that are within the piece of legislation can be cleared at the time of making the rules. No, it can never be done because an entirely different scenario will be created. So, please have a re-look into this issue.

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Sir, I was keenly hearing the opinion of the Congress Party Leader. The Minister has only mentioned the fact that this amendment was drafted by the then Government just for information. This is information, and nobody should have any objection to it. ...(*Interruptions*) You might have changed your opinion or you might have realized that it is not a good thing. There is nothing wrong in that also. What I am saying is that if Members from different sides -- our friends from Mumbai were talking about suburban trains, and our friends from West Bengal were mentioning about Kolkata and Howrah stations, etc. -- and if there are apprehensions and if there are some sort of doubts in the minds of people, then there is no problem for us because firstly, it is not an ideological issue; secondly, it is not a question of prestige issue also; and thirdly, we were only keen because the other day I heard the Leader of the Congress Party -- who is an experienced person and also former Railway Minister -- himself saying that this Railway Bill is a simple Bill, so there would not be any problem. ...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please let him finish.

...(*Interruptions*)

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: This is not to make fun of anybody. My point was that when I heard this, I thought that if it is simple, let the House discuss it; come to a conclusion; and let the Bill be passed. This was the view of the Government. Now, if people have some apprehensions and if there are some genuine concerns to be addressed, then I would suggest to the Minister that Okay, let the Bill go to the Parliamentary Standing Committee and the Parliamentary Standing Committee can come back on this issue.

HON. CHAIRPERSON: Okay.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA : Sir, I want to set-right a few things. My friend, Shri Kharge, said that I am politicizing the issue. Even in the preliminary submission, I never said that this was mooted by the Congress Party or the earlier Government. But because later on there were submissions from the other side stating that this was not necessary and that this was unconstitutional, etc., then I said that practically it was approved by the Cabinet as early as in January 2014. ...(*Interruptions*) I never said it. I do not have any ego problem. When the whole House feels that if certain confusions are there and that it needs to be sent to the Standing Committee, then certainly I do concede to the request of my friends and there is no ego problem as far as I am concerned.

HON. CHAIRPERSON: Okay, thank you.

The discussion on this Bill is over. At this stage, it would not be proper to send it to the Committee. There cannot be any discussion on the same Bill twice.

...(*Interruptions*)

SHRI M. VENKAIAH NAIDU : Sir, the normal practice is that once the discussion is completed and the Minister has replied, then the Bill is not referred to the Standing Committee. But going by the general mood of the Members, the House can take a view and the Government is willing to go along with the view of the House. We can refer it to the Standing Committee.

HON. CHAIRPERSON: Let the Bill go to the Standing Committee.