

any reason, if the accused person fails to appear in court for some reason, then the surety is to be imprisoned in a civil jail for a period six months. This is a very peculiar thing. In a court of law ordinary people stands surety for bail. It is not possible always to know a person intimately or to know his antecedents or his character or his address for standing bail. If such a person fails to turn up on a particular date, then the surety is to be imprisoned for six months. Therefore, people will be afraid to stand surety and consequently bail will not be granted. It has been clearly stated that this step has been taken against professional sureties. The Government is saying that they want to take steps against anti-social elements. That is very good. We also want that anti-social elements should be punished. We also want the Government to function smoothly. But at the same time we want that every body should get justice. No body should be detained without trial. If there is a charge against anybody, the police will surely arrest him. But the accused has also a fundamental right to be released on bail and to arrange for his own defence in court. Here efforts are being made to deny him the right of self defence. We want that every body must be given the basic right to self defence.

I will therefore appeal to the Government to withdraw this black Bill which has been processed with political motives. If you want to run the Government efficiently and in a lawful manner then you should do two things. Firstly you should arrange for speedy trial. People face harassment in the courts day after day. They do not get justice. The police harass the people. When some complaint is filed, the police do not undertake speedy and prompt enquiry. Many of you may have experienced that the police very often do not go for spot enquiry and recording of statements on the spot under Section 161. They record the statements under 161 in their respective police stations. They

also let the cases hang on for years and that hampers speedy trials of such persons. If the number of courts need to be increased for that, then increase their number. We will support any such measures by the Government. But we cannot support this black piece of legislation which has been brought forth with political motives. I will request the Government to withdraw this black Bill.

13 hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock.

The Lok Sabha re-assembled, after Lunch at eight minutes past Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

RAILWAY ACCIDENT AT SIMARIA STATION NEAR BARAUNI

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now Calling Attention. Mr. Ramavatar Shastri.

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) :
उपाध्यक्ष महोदय, मैं अविलम्बनीय लोक महत्व के निम्नलिखित विषय की ओर रेल मंत्री का ध्यान दिलाता हूँ और प्रार्थना करता हूँ कि वह इस बारे में एक वक्तव्य दें :

“बरौनी के निकट सिमरिया स्टेशन पर 5 दिसम्बर, 1980 को हुई रेल दुर्घटना जिस में कुछ व्यक्तियों की मृत्यु हो गई और कई अन्य घायल हो गए।”

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS AND PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI MALLIKARJUN): Sir, on 5-12-80 at about 20.45 hours, while 311 Up Fast

[Shri Mallikarjun]

Passenger was standing outside the Home signal of Simaria station on Danapur Division of Eastern Railway. 46 Down Danapur-Samastipur Express train came from behind and collided with the rear of the former. As a result, the rear-most two coaches, i.e. a second class-cum-luggage van and brakevan and a parcel van of 311 Up Passenger train were badly damaged and derailed. The engine of 46 Down Express also derailed.

In this accident, 4 persons were killed, 4 sustained grievous injuries and another 15 simple injuries.

On receipt of information, Medical Relief Van from Danapur accompanied by Medical Superintendent, a team of railway doctors and other Divisional Officers rushed to the site immediately. Another Medical Relief Van from Jhajha was also despatched to the site. Divisional Medical Officer, Garhara also proceeded to the site immediately. After being rendered first aid, the injured were removed to the hospitals for further medical attention.

General Manager, Eastern Railway, who was in Delhi proceeded to Patna by air on 6-12-80 to reach Simaria expeditiously to ensure that all possible assistance was rendered to the victims of the accident. Member Engineering Railway Board also went to the site of the accident and visited the injured in the hospital.

Ex-gratia relief to the next of kin of the dead and to the injured was ordered by the Minister of Railways and has been arranged. He has conveyed his sympathies to the bereaved families and to the injured. I hope the House shares my anxiety in this connection.

The Commissioner of Railway Safety who is an independent statutory authority functioning under the Ministry of Tourism and Civil Aviation, will hold inquiry into this accident on

10-12-1980. Suitable follow-up action will be taken on receipt of his report.

श्री रामावतार शस्त्री : (पटना)

उपाध्यक्ष जी, इस सम्बन्ध में कुछ कहने से पहले मेरा आपसे एक निवेदन है और मेरा खयाल है कि आप मेरे निवेदन पर ध्यान देंगे।

MR. DEPUTY-SPEAKER: How much time do you require?

SHRI RAMAVATAR SHASTRI: Since this is a very broad issue at least ten minutes I require or more, if possible.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Granted.

श्री रामावतार शस्त्री : उपाध्यक्ष जी, यह जो ध्यानाकर्षण प्रस्ताव हमने यहां पर प्रस्तुत किया है, जिसके बारे में मंत्री जी की तरफ से एक वक्तव्य पढ़ा गया वह स्थिति को ठीक से दर्शाने वाला वक्तव्य नहीं है। इसकी चर्चा तो मैं करूंगा ही लेकिन साथ ही साथ इसके पहले, जो तीन बड़े बड़े एक्सीडेंट्स हुए हैं उनकी चर्चा करना भी मैं अप्रासंगिक नहीं मानता हूं। इसीलिए मैंने आपसे निवेदन किया कि अगर जरूरत हो तो ज्यादा समय भी आप देने की कृपा करेंगे।

यह जो सिमरिया में 5 दिसम्बर को दुर्घटना हुई, पौने नौ बजे रात्रि में, यह सिमरिया स्टेशन पूर्व रेलवे का स्टेशन है जहां पर 46-डाउन दानापुर समस्तीपुर एक्सप्रेस और 311 अप सियालदा मुजफ्फरपुर पैसेंजर गाड़ी से टकराकर दुर्घटनाग्रस्त हो गई। इनका कहना है कि दो डिब्बे बर्बाद हुए जबकि मेरी खबर है कि तीन डिब्बे बिल्कुल बर्बाद हो गए। इनका कहना है कि चार व्यक्ति मरे और 14-15 से अधिक घायल हुए,

लेकिन जो प्रत्यक्षदर्शी लोग वहां पर मौजूद थे उनका कहना है कि कम से कम 11 आदमियों की मृत्यु हुई है और सौ व्यक्ति घायल हुए हैं। तो यह स्थिति वहां के बारे में है। इन्होंने जो सहायता की चर्चा की है वह तो ठीक है लेकिन दुर्घटना की गम्भीरता को आपने कम करके आंकने की कोशिश की है जो उचित नहीं है। ऐसा करने से आपका ध्यान भी उसके सिलसिले में कम जायेगा। तो मैं पहले इसके बारे में यह कहना चाहता हूँ।

फिर 20 अक्तूबर को इटारसी के निकट बाम्बे जाने वाली पंजाब मेल दुर्घटनाग्रस्त हो गई। अखबारों की खबर में आपको बता रहा हूँ। अखबारों में छपे आपके सरकारी आंकड़ों के अनुसार बीस लोग मरे और दर्जनों घायल हुए। 27 अक्तूबर को बड़ौदा के निकट जो दुर्घटना हुई उसमें 9 व्यक्तियों के मरने और अनेकों के घायल होने का समाचार है। फिर 30 अक्तूबर को कानपुर से 45 किलोमीटर दूर संगम एक्सप्रेस दुर्घटनाग्रस्त हो गई जिसमें सबसे ज्यादा—3 यात्री मारे गए और सौ से अधिक घायल हुए। इन चारों दुर्घटनाओं को अगर मिलाकर देखें तो मरने वालों की संख्या करीब 75 होगी और सैकड़ों लोग घायल हुए। इस तरह से इतनी जल्दी, जल्दी 20 अक्तूबर से 5 दिसम्बर तक चार बड़ी रेल दुर्घटनायें हुई हैं जिनका दुःख इस देश को बर्दाश्त करना पड़ा।

अब मैं कहना चाहता हूँ कि इस देश के किसी न किसी कोने में रोज दुर्घटनायें होती हैं। माल गाड़ियां ज्यादा दुर्घटनाग्रस्त होती हैं, लेकिन पैसेंजर गाड़ियां भी दुर्घटनाग्रस्त हो रही हैं। इसकी एक मिसाल मैं दे दूँ। 30 नवम्बर और 1 दिसम्बर को, जिसकी चर्चा हम यहां कर

चुके हैं, हरिनाथ मिश्र जी और मैं तिन-सुकिया मेल से आ रहे थे तो एक पाटा स्टेशन है, फफूंद से थोड़ी दूर पश्चिम में, वहां एक माल गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो गई जिसके तीन-चार डिब्बों को उठाने में 21 घंटे लग गए और गाड़ी साढ़े 14 घंटे लेट पहुंची। गाड़ियों के लेट होने का मसला अलग है। और गाड़ियों ही लेट चल रही हों, ऐसी बात नहीं है, आपकी जो राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियां चलती हैं वह भी लेट हो रही हैं।

चार पांच घण्टे तो लेट हो ही जाती हैं। कल ही मैं डिलक्स से आ रहा था, वह भी अढ़ाई घण्टे लेट आई। लेकिन हम दुर्घटनाओं पर चर्चा कर रहे हैं, तो मैं आपको बताना चाहता हूँ कि इस साल 1980 में अप्रैल से अक्तूबर तक सात महीनों के अन्दर 342 डिब्बे पटरी से उतरे यानि दुर्घटनाग्रस्त हुए और 1979, एक साल पहले इन्हीं सात महीनों में, 303 दुर्घटनायें हुईं। फिर 1978-79 में सवारी और मालगाड़ी को मिलाकर 931 दुर्घटनायें हुईं। इनमें से 778 डिरेलमेंट हैं। फिर 1979-80 में 900 दुर्घटनायें हुईं, जिनमें 792 डिरेलमेंट हैं। अगर हम मोटे-मोटे तौर पर देखें तो एक हजार दुर्घटनायें कम से कम प्रत्येक वर्ष हो रही हैं। ये दुर्घटनायें कम होने के बजाय रफ़्तार-रफ़्तार बढ़ती जा रही हैं। हमारे मुल्क में ग्यारह हजार ट्रेनें रोज चलती हैं और एक करोड़ लोग रोजाना यात्रा करते हैं तथा 69 हजार किलोमीटर की यात्रा करते हैं जिस रफ़्तार से गाड़ियां चलती हैं, उनके रख-रखाव का बन्दोबस्त उचित नहीं है। ट्रेक पुराने पड़े हुए हैं, जिनको बरसों पहले ठीक हो जाना चाहिए था। नई पटरियां, नए ट्रेक जिष्ठ जाने चाहिए थे, लेकिन इस दिशा में कोई काम नहीं हो रहा है। नई-बोल्ट्स, कलपुर्जे जो आप

[श्री राम भवतार शास्त्री]

लेते हैं, वे सब फिन्ने-पिटे लेते हैं, उनको भी आप प्राइवेट सैक्टर के लोगों से लेते हैं, क्या वे आपको ठीक ढंग से मिल सकते हैं ? उनसे बैगन्स भी लेते हैं, पुर्जे भी लेते हैं—पता नहीं उनसे आपको क्यों मोहब्बत है, जो आप उनसे लेते हैं । इसलिए जाहिर बात है कि बटनार्यें होंगी और मृतकों की संख्या दिन-प्रति-दिन बढ़ती जाएगी ।

मैं आपको मृतकों के बारे में बताना चाहता हूँ । 1978-79 में 74 लोग दुर्घटना में मरे और 390 घायल हुए । फिर 1979-80 में मृतकों की संख्या बढ़कर 113 हो गई और 4477 घायल हुए । इस साल अप्रैल से अक्टूबर तक, अभी जिसको मैं पहले बता चुका हूँ, उस के अलावा 86 व्यक्ति मर चुके हैं और 330 घायल हुए हैं ।

उपाध्यक्ष जी, हर साल पांच करोड़ रु० के रोलिंग स्टॉक की बर्बादी हो जाती है । इस साल भी 2 करोड़ 39 लाख रु० की बर्बादी हो चुकी है । यदि इतने बड़े पैमाने पर धन-जन की हानि इस देश में होगी, इस गरीब मुल्क में होगी, तो जाहिर बात है कि इस देश में चिन्ता का होना स्वाभाविक है । यह इसीलिए होता है, क्योंकि आप सब-स्टैंडर्ड मैटीरियल लेते हैं ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Eight minutes are over; you have not come to the subject proper.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI: I am coming.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have covered all the lines; you have got

into all the trains. Now, please come to 5th December.

श्री रामावतार शास्त्री : यह तो मैंने आपको थोड़ी भूमिका के बारे में बताया है... (व्यवधान) ... इसलिए, उपाध्यक्ष जी, मैं कह रहा हूँ कि इतनी गम्भीर स्थिति है और धन-जन की इतने बड़े पैमाने पर बर्बादी हो रही है । आपका जो रेलवे बोर्ड है, जिसको हम लोग सफेद हाथी का समूह कहते हैं । आप लोगों को बदलते जरूर हैं, मंत्री भी बदल गए हैं, लेकिन स्थिति में सुधार नहीं है, एक्सीडेंट्स में भी सुधार नहीं है और समय पर गाड़ियों के चलने में भी सुधार नहीं है । इसलिए मैं यह जानना चाहता हूँ : क—इन दुर्घटनाओं के कारण क्या हैं ? इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या लोकेट किया है ?

ख—सरकार ने दुर्घटनाओं को रोकने के लिये क्या कारगर कदम उठाये हैं ?

ग—जो सवाल अब पूछने जा रहा हूँ, वह बहुत ही महत्वपूर्ण है—लेबर लीडर लोग ध्यान से सुनें । क्या सरकार ने कभी रेलों में काम करने वाली मान्यता प्राप्त और गैर-मान्यता प्राप्त रेल कर्मचारियों की फ्रैडरेशनज, यूनियनज, एसोसियेशनज, से रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिये कोई बार्ता की है ? यदि हाँ, तो उस बार्ता का क्या परिणाम निकला ? यदि नहीं, तो ऐसा क्यों नहीं किया गया ? क्या सरकार इस की आवश्यकता महसूस नहीं करती है ? हम लोग महसूस करते हैं कि उन के कोआपरेशन के बिना न गाड़ियाँ समय पर चला सकेंगे और न दुर्घटनाओं को रोक सकेंगे ।

ब—क्या यह सच है कि सरकार पटरियों के कारखानों के लिये सामानों की सप्ताई ठीक प्रकार से नहीं करती, इस में कल-पुर्जे भी शामिल हैं ?

ड०—क्या यह सच है कि पटरियों को ठीक करने वाले गैंगमैनों के साथ मानवीय व्यवहार नहीं किया जाता, जिसका असर पटरियों के रखरखाव पर पड़ता है ?

च—हवाई जहाज से यदि कोई मरे तो मुआवजा 1 लाख रुपये है, रेल की दुर्घटना में मरे तो 50 हजार रुपये है, लेकिन मैं समझता हूँ यह सब कागज पर है। बहुतों को नहीं मिलता है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि अब तक आप ने कितने लोगों को मुआवजा दिया है ? कितने रुपये की मरने वाले परिवार को दिये हैं ? इस के उत्तर से पता लग जायेगा कि आप कानून का उल्लंघन कर रहे हैं या कानून का पालन कर रहे हैं।

छ—क्या सरकार ने जस्टिस सीकरी की अध्यक्षता में रेलवे एक्सीडेंट्स एन्कवायरी कमेटी का गठन किया था ? यदि हाँ, तो क्या यह बात सच है कि उस कमेटी ने अपनी रिपोर्ट सरकार के सम्मुख पेश कर दी है ? यदि हाँ, तो अब तक उसे संसद के सामने पेश न करने के क्या कारण हैं ? सरकार उस रिपोर्ट को सदन के सामने कब तक पेश करने का इरादा रखती है मंत्री महोदय इन प्रश्नों का जवाब बहुत सफाई से दें।

SHRI MALLIKARJUN: Sir, as the hon. Member has mentioned, the accidents have not increased, they are decreasing. It is unfortunate that accidents are occurring. In 1963-64 there were 1,535 accidents. Now, during 1979-80 it is reduced to 900.

For each year we have got a record. (Interruptions) I have taken about 15 years' figures.

MR. DEPUTY-SPEAKER: When you are interrupted, Mr. Minister, you need not reply. (

(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, interruptions are not replied in Calling Attention. He has to reply only to Mr. Ramavatar Shastri. We must conduct the House according to the rules. You reply only to the Calling Attention.

SHRI MALLIKARJUN: The answer to the first question...

(Interruptions)

What are the reasons for the accidents.

(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please listen.

SHRI MALLIKARJUN: For the occurrence of the accidents there are various reasons.

(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Read the rules.

SHRI MALLIKARJUN: The first question which the hon. Member put and desired to elicit the answer was about the reasons for the accidents. There are various reasons for the occurrence of accidents. There are human failures, there are lapses on the part of railwaymen, as the hon. Member has mentioned one of the persons like the gangmen and there are also mechanical failures.

(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Just listen.

AN HON. MEMBER: More than 60 per cent.

(Interruptions)

AN HON. MEMBER: Running commentary!

SHRI MALLIKARJUN: The second question which the hon. Member put and desired to know, was about the preventive measures we are taking. From time to time, we have been taking preventive measures. After the recent happenings and accidents in October, we have also constituted a high level task team. Apart from that, we have issued instructions to ensure complete involvement and co-operation of all the departments concerned with safety operations such as traffic, civil engineering, mechanical engineering, signalling and telecommunications, electrical engineering and so on, to keep in touch all the time, so that in future such things should be reduced to the extent possible, because the accidents are incidental. Totally we cannot give a guarantee about future. So, to reduce and minimise the accidents, such instructions have been given. We have asked the General Manager to have a monthly review about coordination. For preventive measures, we have made use of the advancement in technology also. We have now developed certain systems to avoid accidents. For example, we have ultrasonic devices to detect defects in wheels, axles and brakes. We have got automatic warning system. We have got track circuiting. We have got vigilance control device to alert the drivers in operation. To see the rear portion of another train, we have developed a system so that it will be visible. Government is taking all possible positive and constructive measures each and every time to see that such things do not occur.

Another question was about supply of substandard materials for track. We are keen that such things should not be supplied by the supplier. As a buyer, railways will not tolerate any such substandard materials being supplied to them. If any such thing comes to the knowledge of the hon. member, he can write to us and we will certainly investigate it and stop it.

As far as Justice Sikri Committee on Accidents is concerned, the report

has been submitted and it is under examination. Soon after it is over, it will be placed on the Table of the House.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI: What about cooperation from labour and compensation?

SHRI MALLIKARJUN: All the time whenever the Minister has been meeting representatives of recognised and unrecognised unions, he has been emphasising the point of cooperation. The most vital thing is cooperation in operation in all the fields, which is essentially required in order to maintain the integrity of the nation and the economic development of the nation. All the time cooperation has been urged upon and to the extent possible, both the recognised and unrecognised unions are also extending their co-operation. But sometimes, now and then, they play their own role, which is beyond the capacity and imagination of both of us to deal with at this moment.

So far as compensation is concerned, for death, we will provide Rs. 50,000. There is a system for that. A Claims Commissioner will be there and within 3 months, a family member of the deceased or somebody who is legally eligible should apply to the Claims Commissioner. Soon after the production of documents and after the identity is established, Rs. 50,000 is being paid. How many people have got it so far, that information I do not have with me at the moment. I shall furnish it.

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : (मधेपुरा)

उपाध्यक्ष जी, ग्राज रेल मंत्रालय को यदि रेल दुर्घटनाओं का मंत्रालय कहा जाये तो कोई प्रतिशयोक्ति नहीं होगी। आप यदि देखें तो इस साल में कितनी ही बड़े बड़े दुर्घटनाएँ हुई हैं। इसको नतीजी की बातें या नतीजें लेकिन यह ठीक है।

वे दुर्घटनाएं क्यों होती हैं इसको इस सदन को, रेल प्रशासन को और मंत्री जी को भी देखना होगा। इन दुर्घटनाओं के पीछे मैं दो मुख्य कारण मानता हूँ एक तो मैन और दूसरे मीटर। मैन जो रेल चलाता है। उस में ड्राइवर आयेगा, गार्ड आयेगा जो कि ट्रेन का इंचार्ज होता है, एस० एम० और ए० एस० एम० भी आयेगे जो कि सिग्नल देते हैं। फिर प्वाण्ट मैन, गैंग मैन और केबिन मैन भी आयेगे जो कि लाइन बनाते हैं जिन पर गाड़ियां आती हैं। किसी भी विभाग को सुचारु रूप से चलाने के लिए उस में काम करने वाले कर्मचारी संतुष्ट होने चाहिए और अपने काम में रुचि लेने वाले होने चाहिए। जब कर्मचारी काम करते हुए संतुष्ट होगा तभी वह काम में रुचि ले सकता है। अगर उस घर की समस्या सताती हो, तो वह रुचि नहीं ले सकता है। जैसी कि आज देश की हालत है और रेलवे कर्मचारियों को जो कुछ मिलता है उस में उसे अपने घर में अपने बीबी-बच्चों के राशन की समस्या सताती है, इस से वह चिन्तित रहता है कि वह राशन समय पर उन्हें दे पायेगा और राशन उसे मिल भी पायेगा या नहीं। दूसरे उसे अपनी जान की रक्षा की चिन्ता सताती है। यह कारण मैं मुख्य मानता हूँ जिससे कि रेल दुर्घटनाएं होती हैं।

उपाध्यक्ष जी, यही नहीं, रेलवे कर्मचारियों को उच्चाधिकारी भी परेशान करते हैं। उनकी बातों को वे सुनने को तैयार हों इसका तो प्रश्न ही नहीं उठता, उनकी वाजिव बातों को भी नहीं सुना जाता है। इन कारणों से उन में अनुशासन रह नहीं सकता। अतः इस विषय में रेलवे मंत्रालय को सोचने की जरूरत है। वास्तव में उन्हें किस तरह से अनुशासित करें, किस तरह से ऐसी

हालत पैदा करें जिसमें वे काम में रुचि लें, किस तरह से उनकी जरूरत की चीजों की पूर्ति करें इन सब बातों पर ध्यान देना जरूरी है। मैं चाहूंगा कि जब रेल मंत्री जी जबाब दें तो इस बारे में अपना रिएक्शन जाहिर करें।

उपाध्यक्ष जी आप जानते हैं कि बहुत सी गाड़िया कोयले के इंजन से चलती हैं। जिसका एक्सीडेंट हुआ उसका भी कोयले का इंजन था। आजकल कोयले के इंजनों की हालत को मैं जानता हूँ क्योंकि मैं रेल कर्मचारियों से सम्बन्ध रखता हूँ। वे मुझ से बराबर कहा करते हैं कि इन इंजनों के स्पेयर पार्ट्स ही नहीं मिलते हैं और उनके बारे में वे बराबर कहा करते हैं लेकिन उनके अधिकारी उन्हें उसी अवस्था में इंजनों को ले जाने के लिए फोर्स करते हैं। वे उनसे कहते हैं कि गाड़ी ले जाओ और चलाओ। सेफ्टी की, सुरक्षा की परवाह किये बिना उन्हें इंजिन ले जाना पड़ता है। एक तरफ तो आप सेफ्टी रूल बनाते हैं और दूसरी तरफ आपके अधिकारी उन्हें इस तरह से गाड़ी चलाने पर मजबूर करते हैं। सुरक्षा के रूल हम इसलिए बनाते हैं कि जिससे यात्रियों की सुरक्षा बनी रहे।

इन सुरक्षा नियमों की उपेक्षा कर के गाड़ी चलाने के मैं उदाहरण देना चाहता हूँ। रेलवे बोर्ड के जो नये अध्यक्ष आये हैं, वे पहले पश्चिमी रेलवे के महाप्रबन्धक थे। मैं उदाहरण दे सकता हूँ कि इन्होंने दर्जनों नहीं सैकड़ों केसिज में लिख कर आदेश दिये हैं कि सुरक्षा के नियमों का उल्लंघन कर के भी गाड़ी चलाओ। फिर आप कैसे उम्मीद कर सकते हैं कि दुर्घटना नहीं होगी। मैं जानना चाहूंगा कि गाड़ियां चलाने पर ही क्यों जोर दिया जाता है, क्या सुरक्षा आवश्यक नहीं है, क्या सुरक्षा पर जोर देना आवश्यक नहीं है?

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव]

उपाध्यक्ष जी, मैं कहना चाहूंगा कि कुछ दिन पहले तक रेलवे में यह व्यवस्था थी कि पांच सौ किलोमीटर तक जो गाड़ी चल जाती थी उसका मेन्टीनेंस होता था। अब इन्डेफिनिट पेरियड तक गाड़ियां चलने पर मेन्टीनेंस नहीं होता है। कहते हैं कि मेन्टीनेंस स्टाफ रखने की जरूरत नहीं है। इससे हम रेलों में इकोनोमी बरतते हैं। क्या इस तरह से ये इकोनोमी बरतते हैं या यात्रियों की जानों से खेलते हैं? मैं जानना चाहता हूँ कि इस दिशा में मंत्री जी कुछ करना चाहते हैं या नहीं?

उपाध्यक्ष जी, रेलवे प्रशासन की आज जो हालत है और जिस समय से यह सरकार प्रशासन में आयी है उसी दिन से यह नया प्रपोजल लेकर आया कि 10 एडीशनल जी० एम० की पोस्ट बना दी जाय। सारे डिबीजंस में आप जाकर देखें एडीशनल डी० आर० एम० को बहाल किया गया है। कहते क्या हैं कि ऐसा एडमिनिस्ट्रेशन को डी-मैटलाइज करने के लिए करते हैं, एफीसिएंसी बढ़ाने के लिए करते हैं, लेकिन जो वास्तव में वर्क मेन हैं, जिनसे गाड़ियां चलती हैं, गार्ड हैं, ड्राइवर हैं, ए० एस० एम० हैं, पोइन्ट मेन हैं, उनको नहीं बढ़ाते हैं, वहां पर इकोनोमी बरतते हैं।

मैं जानता हूँ कि दुर्घटनाएं क्यों होती हैं। बरोनी जंक्शन है, मैं उधर से गुजरता हूँ, मेरा घर भी उधर ही पड़ता है, वहां पर मैं देखता हूँ कि ए० एस० एम० को इतना काम रहता है कि यह इयूमनली पोसीबल ही नहीं है, लेकिन उसे भुलकर किया जाता है, लेकिन हेल्डस नहीं बढ़ा सकते। अगर इनका वही एडमिनिस्ट्रेशन रहा तो सुधार क्या होगा।

जो नीचे के कर्मचारी हैं वे रेल चलाने के लिए जबाबदार हैं या जो सेमून में या एयरकंडीशन बंगले में रहते हैं, जो जाते हैं सिर्फ इन्स्पेक्शन के लिए पर देखेंगे नहीं, बाहर निकलेंगे नहीं, लेकिन वे चलते हैं इन्स्पेक्शन पर। आप अंदाज कर लीजिए कि क्या इन्स्पेक्शन करेंगे, क्या सुधार करेंगे? मंत्री जी आर्डनरी फस्ट क्लास में जाकर देखेंगे कि कहां क्या हो रहा है और कहां सुधार की आवश्यकता है।

श्री शास्त्री जी न ठाक ही बात बताई कि यह सरकार जीते जी तो समाजवाद ला नहीं सकती हैं मैं उनसे पूछना चाहता हूँ कि जो मर गये हैं, उनके लिए यह सरकार समाजवाद लाना चाहती है या नहीं? वे आदमी जो ज्यादा पैसा देते हैं, हवाई-जहाज में चढ़ते हैं, उनकी दुर्घटना होने पर एक लाख रुपये और कम पैसा देकर जो हम मामूली लोग चलते हैं, मामूली लोगों का देश है हिन्दुस्तान वे ट्रेन में चलते हैं और यदि वे मरते हैं तो उनको 50 हजार रुपये। यदि आप वास्तव में यूनिफार्मिटी लाना चाहते हैं तो मरने के बाद यदि आप उनके साथ समाजवाद लाना चाहते हैं या नहीं?

श्री रामावतार शास्त्री : 50 हजार भी कहां हैं?

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : उपाध्यक्ष जी, मंत्री जी हमारे स्टेट से आते हैं, उनको जानकारी होगी कि सिमरिया वहां यह रेल दुर्घटना हुई है, वह जगह है राष्ट्रीय स्वीय विनकर जी का जन्म स्थान, वहां यह दुर्घटना हुई है तो

उस दुष्टिकीन से मैं मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि इस केस में कम से कम सुरक्षा करे इस बात की कि आइंदा कम से कम मरने वालों के साथ चाहे वे रेल दुर्घटना में मरे चाहे हवाई दुर्घटना में मरे, एक तरह का मुआबजा दिया जाए। इन्हीं बातों पर वे मैं मंत्री जी से खुलासा चाहता हूँ।

रेल मंत्री (श्री केदार पांडे) : उपाध्यक्ष महोदय जी, माननीय सदस्य ने जिन बिन्दुओं पर रोशनी डाली है उनके बारे में एक-एक कर के मैं कहना चाहता हूँ। पहली बात यह है सुरक्षा—मैं इस बात को कहना चाहता हूँ कि सुरक्षा जरूरी है और ट्रेन का चलना भी जरूरी है। ऐसी बात नहीं है कि सुरक्षा की कीमत पर ट्रेन चले। यह सही बात है कि ट्रेन बनी है इन्सान के लिए तो कोशिश यह करनी चाहिए कि जितनी भी सेफ्टी हम दे सकें, सुरक्षा दे सकें, दें। उनके लिए हल्ज वगैरह हैं। माननीय सदस्य ने कहा कि इस तरह के आदेश हुए हैं कि रेलवे सेफ्टी को इग्नोर करो और ट्रेन चलाओ मैं इस चीज को नहीं मानता हूँ। ऐसा कोई आदेश किसी भी अफसर ने दिया हो तो उसको हमारे सामने आप रखें और हम उस पर विचार करेंगे।

मेंटेनेंस की जो बात है वह ठीक है। जितना वह होना चाहिए अभी नहीं हो रहा है। पुराना सब सामान है, ट्रैक है, सब कुछ है। लेकिन उस तरफ सरकार का ध्यान गया है और हमने आदेश दिए हैं कि मेंटेनेंस ठीक होना चाहिए। पुरानी रेलें हैं, उन में सुधार भी हुआ है और कहीं कहीं बहुत कम हुआ है, वैसे ही वे पड़ी हुई हैं—बंक्वो जी मुस्करा रहे हैं।

प्रो० मधु बंडवले (राजापुर) : मैं इसलिए मुस्करा रहा हूँ कि आप कहीं यह न कह दें कि जनता सरकार जिम्मेदार है।

श्री केदार पांडे : आपके वक्त जो हुआ सो हुआ और हमारे वक्त जो हो रहा है वह मैं बता रहा हूँ।

अब आप एक्सीडेंट्स को लें। अप्रैल, 1979 से नवम्बर, 1979 तक 636 घटनाएं घटित हुई हैं। अप्रैल, 1980 से नवम्बर, 1980 तक 670 घटनाएं घटित हुई हैं। एक्सीडेंट्स हर साल होते हैं। आप देखें कि 1976-77 में इनकी संख्या 780 थी और 1977-78 में 886। यह वह वक्त था जब जनता राज था। इस तरह की घटनाएं कम से कम हों यही उद्देश्य रहता है। घटनाएं हो सकती हैं कभी कभी। इससे यह पता चलता है कि थोड़ा बहुत एक्सेज इधर उधर-हुआ है, बैरिगेशन हुआ है।

ग्रीबेसिस की बात आपने कही है और यूनियन की बात कही है। मैंने भी करीब 15 साल मजदूर आन्दोलन में काम किया है, मजदूर आन्दोलन का मुझे अनुभव है। जब मैंने रेल मंत्रालय का चार्ज लिया तो सब से पहले मैंने मजदूरों से मुलाकात की। दो फीट्रेंज हैं जो रिक्गनाइज्ड हैं। उनके प्रतिनिधियों को मैंने बुलाया और उन से बात की। वे काफी खुश थे। शास्त्री जी से भी मेरी बात हुई है। और भी होने वाली है। सभी ने मुझे कहा कि आप यहां पर काम करें, हम आपको पूरा सहयोग देंगे। यहां बहुत से मजदूरों की मैंने सभा भी की। उन लोगों ने भी आश्वासन मुझे दिया कि हम पूरा सहयोग आपको देंगे। रेल कर्मचारियों, रेल मजदूरों में मेरा पक्का विश्वास है।

[श्री केदार पांडे]

मैं यह स्वता हूँ कि उनके सहयोग के बिना रेल चल नहीं सकती है। डर से, कम से, तंग कर के रेल नहीं चलाई जा सकती हैं। ह्यूमन फैक्टर है। लोगों का पूरा सहयोग हमें लेना चाहिए और इसके लिए मैं बहुत तत्पर हूँ।

स्टाफ का अपग्रेडिंग भी हुआ है, आफिसर्स का भी कुछ हुआ है लेकिन कम हुआ है—

श्री रामावतार शास्त्री : आफिसर्स का ज्यादा हुआ है।

श्री केदार पांडे : आफिसर्स के अपग्रेडिंग की जो बात है उस में अगर कोई ग्रीब्स है या आगे हो तो मेरे सामने उस बीज को लावें और मैं देखूंगा। मैंने अभी तमाम रेल कर्मचारियों से पूछा उनके प्रतिनिधियों से पूछा तो उन्होंने कहा कि अभी एक दो महीने तक हम लोग आपके सामने कोई सवाल नहीं रखेंगे, हम ठीक से रेलवे चलाएंगे।

एक्सटेंशन पर जो लोग थे उनके हट जाने के बाद सतरह लाख जो रेलवेमें हैं उन पर इसका बहुत बड़ा असर पड़ा है, उन में उत्साह पैदा हुआ है। उन्होंने कहा हम लोग पूरा सहयोग आपको देंगे उन्होंने हमारे सामने अभी कोई ग्रीब्स नहीं रखा है। जब रखेंगे तो जरूर देखेंगे उसको टॉप प्रायोरिटी देंगे और उसको खत्म करने की कोशिश करेंगे। जब तक रेल कर्मचारी खुश नहीं रहेंगे जब तक वे इल्मिनान से काम नहीं कर सकेंगे, तब तक काम नहीं हो सकेगा। उनके सहयोग के बिना हम कुछ नहीं कर

सकते हैं। माननीय सदस्य से मैं कहना चाहता हूँ कि अगर रेल कर्मचारियों को कोई तकलीफ है उनकी कोई मांग है, तो मैं उसे ओपन माइंड से सुनने के लिए तैयार हूँ। इसमें कोई ट्रेडिशन वाली बात नहीं है।

मैंने दो रेकनाइज्ड फेडरेशन से बात की है। इसके अलावा मैं अनरेकनाइज्ड यूनियन से भी बात करता हूँ। हाल ही में टी० टीज० आये थे मैं उनकी बहुत बड़ी सभा में गया। उनमें ऐसे लोग हैं, जिसकी यूनियन रेकनाइज्ड नहीं है। मैंने कहा कि मैं रेल मंत्री हूँ और रेल कर्मचारियों से बात करूँगा। रेल मंत्री और रेल कर्मचारियों में बहुत गहरा संबंध होना चाहिए। मैं किसी यूनियन के साथ पोलिटिकल कन्सिडरेशन से बात नहीं करूँगा। रेल मंत्री भी ट्रेड यूनियनिस्ट हैं। इसलिए जब आप मुझ से बात करने आयें, तो समझिये कि दूसरा ट्रेड यूनियनिस्ट रेल मंत्री के रूप में बैठा है। इस तरह आपको कोई दिक्कत नहीं होगी। और क्या चाहते हैं आप ?

हम रेलवे को माडर्नाइज करना चाहते हैं, उसे आधुनिक बनाना चाहते हैं। आज हमारे यहां सात हजार स्टीम इंजिन हैं। दूसरे देशों में स्टीम इंजिन नहीं है। रूमानिया में एक भी स्टीम इंजिन नहीं है। हम भी स्टीम इंजिनों को कम करना चाहते हैं। हम डीजल लाइजेशन और इलेक्ट्रिफिकेशन करना चाहते हैं। उसके लिए काम शुरू भी हो गया है। हम हर साल एक हजार किलोमीटर का इलेक्ट्रिफिकेशन करना चाहते हैं। यह शुरू करेंगे। अगर हमें ज्यादा बिजली मिल जाये, तो हम जल्दी करेंगे लेकिन बिजली की भी तीकसी है देश में यह हम सब का कामन अंडरटैकिंग है।

जहां तक ट्रैक का संबंध है, हम बहुत जगह ट्रैक को रिप्लेस करना चाहते हैं, उसको बदलना चाहते हैं। हमारे साधन लिमिटेड हैं। हम मेन्टेनेंस को टाप प्रायंटों देंगे। अगर मेन्टेनेंस ठीक नहीं होगा, इन्तजाम ठीक नहीं होगा, तो एक्सिडेंट्स हो सकते हैं।

जहां तक कम्पेन्सेशन का संबंध है, हवाई जहाज में एक लाख रुपये और रेल में पचास हजार रुपये का रूल है। हम इस बारे में सोच रहे हैं। बिडिक्टवनेस नहीं होनी चाहिए कि अगर किसी के लिए एक लाख रुपये कम्पेन्सेशन है, तो उसे बटाया जाये। यह ट्रेड बूतियनिज्म नहीं है। जो नीचे है, उसे ऊपर उठाना चाहिए।

श्री रामाचतार शास्त्री : जो हवाई जहाज में दुर्घटनाग्रस्त होता है, उसको एक लाख रुपया मिल जाता है। लेकिन रेलवे में किसी को पचास हजार रुपये नहीं दिये जाते हैं। कोई न कोई बहाना बना दिया जाता है।

श्री केदार पांडे : जहां तक इस दुर्घटना का संबंध है, लोगों को कम्पेन्सेशन मिलेगा। उसके लिए एनक्वायरी हो रही है। जांच होने के बाद इस बारे में निर्णय हो जाएगा। अक्टूबर से लेकर नवम्बर, दिसम्बर तक आठ दस दुर्घटनाएं हुई हैं, जिस पर हमें खेद है। एक दुर्घटना में 35 लोग मरे और कुल मिलाकर 79 डेथ्स हुई हैं। सच्चाई को सब को कबूल करना चाहिए। हम चाहते हैं कि इस स्थिति में सुधार करें और सुधार होगा। सब रेलवे कर्मचारी उत्साह के साथ काम कर रहे हैं। किसी दुर्घटना में ह्यूमन फैल्यूर हुई है। हो सकता है कि उसके अलावा कोई दूसरी गलती हुई हो।

लेकिन इस के बारे में जांच पड़ताल हो रही है। मैं कोशिश करूंगा आइन्दा कि

दुर्घटना कम से कम हो या भरोसा न हो, उसको हम एलिमिनेट करें। लेकिन एलिमिनेशन आज के संदर्भ में संभव नहीं है। कहीं कहीं यह हो सकता है।

एक बात मैं कहूंगा कि लोडिंग आज बहुत बढ़ गई है जिससे कि अग्नि होती है। साढ़े सात सौ की जगह ढाई हजार तीन हजार लोडिंग हो रही है। (व्यवधान)

कोयला की जहां तक बात है कोयला अच्छा मिलना चाहिए, उसको भी हम देख रहे हैं कि किस तरह से उस को ठीक करें। क्वालिटी आफ कोल देखने की जरूरत है और हम वह देखेंगे।

जो माननीय सदस्यों ने सुझाव दिया है उस पर हम जरूर विचार करेंगे और देखेंगे कि आगे चल कर सुधार हो।

PROF. P. J. KURIEN (Maveli-kara): I had given notice of calling attention motions both on accidents and insecurity due to dacoities in running trains, but the Speaker, in his wisdom, has allowed only the motion on accidents. I hope you will not stick to technicalities if I talk about the robberies and dacoities in running trains also, because, as a matter of fact, we are concerned with the safety and security of railway passengers.

I regret that in the statement the hon. Minister has said that railway accidents are incidental, that they cannot be avoided but only minimised. I beg to disagree because railway accidents can be completely avoided. If you analyse these accidents, they are due to either human failure, human lapses for mechanical defects. All these three can be eliminated.

Indian Railway had a reputation for safety and punctuality, but unfortunately in recent times the number

[Prof P. J. Kurien]

of railway accidents has been gradually increasing, and we are complacent saying that they cannot be avoided. Actually, the railway system is such that an accident is impossible if all the safety rules are observed and there is no lapse on the part of the railwaymen who are working.

Of course, we have changed the Minister and now we have a comparatively younger Minister. If he instructs his officers strictly and has direct dialogue with the staff and employees who are actually working, he can avoid most of these accidents. An analysis should be made by experts to find out what percentage of the accidents is due to human failures, lapses on the part of employees and mechanical failure, respectively, and then concrete proposals and remedial action should be suggested for eliminating each of them.

We must replace machinery which is not properly maintained which is not up to the mark. We must manufacture better and high quality machinery, and we should not hesitate even to import them, because human lives are involved.

I am sorry that hon. Minister has come out with a casual statement stating that so many lives have been lost and so many have been injured. That is not the way to do it. As hon. Member Shri Yadav said, we have first, second and third class citizens in this country. If a passenger by air loses his life, it is equivalent to Rs. 1 lakh. We have fixed the value of life. If a traveller in the train dies due to an accident, the compensation given is less than the compensation given in the case of an Air accident. It is very bad. There should not be any such discrimination. If somebody loses life in Railway accident or Aeroplane accident, the compensation should be equal in every respect. You cannot fix the cost of life. But whatever compensation is given, it should be equal.

You mentioned that recently in Kanpur there were four railway accidents. An accident in Kanpur took a toll of 34 lives. Further, the hon. Deputy Minister was saying that in 1963-64 there were 1,600 accidents and the accidents have been on the decline. But the list show that accidents are on the increase. Many hon. Members have told about these accidents. I am not going deep into this matter.

I now talk of an equally important aspect, that is robberies and dacoities in trains. As on 20-11-1980, it was said in this House, that 214 cases of robberies and 85 cases of armed dacoities took place in trains, between January to October, 1980 as against 160 and 47 in the corresponding period of the previous year. I am not giving these figures to say that since this Government has come back, the robberies and dacoities have increased. That is not my point. But that is a fact that 240 cases of robberies and 85 cases of dacoities have taken place between January to October, 1980. In fact, no effective measure has been taken by the Government to curtail the number of these dacoities and robberies.

Recently, it was reported in the press that in Allahabad on 1st December, a gang of three armed men entered a compartment. They were trying to attack a businessman. They took away all his belongings. A policeman standing there intervened. This gang of three armed men actually killed the policeman. The policeman was killed by the gangsters in the train.

I can quote a number of instances. At Gorakhpur on 17th November, 1980 ten persons in the train were deprived of all their belongings by some goondas at pistol point. Such a thing has happened at two places in this very month.

The Malayala Manoranman has reported such an incident. This paper supports Cong (I) Government at the

Centre. This paper has mentioned that one gentleman named Shri Kurien Verghese was travelling from Bombay to Trivandrum. On the way two dacoits tried to rob him of his belongings. Shri Verghese tried to pull the chain. Just see, these dacoits beat him also. This has been reported in Malayalam in The Malayala Manoranman. I quote—

“Wrist Watch, Jewellery and money were snatched away. When complained to the Station Master, he expressed his helplessness. When the police was informed they curtly told that they have ‘more important work’ to do. This is an every day occurrence. Many passengers sustained injuries. The police and the railway officials are all in collusion with them. Then, where do we get justice from, he asked?”

My point is, when this incident was reported to the Station Master, the Station Master expressed his inability and helplessness. The allegation made by this paper is that the railway officers and the police are also a party to all these robberies. These are taking place in connivance with the railwaymen. That is a fact which I want the Minister to take note of. I would request him to take all steps to prevent this.

15 hrs.

In the light of all these things, may I ask the hon. Minister whether he is prepared to analyse the accidents and find out the percentage of accidents, the number of accidents, due to human failure, due to lapses and due to mechanical failures and bring forward the concrete proposals for solution of all these things. Will he appoint an expert committee for each of these things? For rectifying the mechanical failures, he should appoint a committee of technical experts. Likewise, for dealing with the employees, he should have another committee. They should go in detail to find out solutions for each so that the accidents can be avoided.

Regarding dacoities and robberies in the trains, I want to know what steps he proposes to take. Already, there are armed policemen as guards on important trains. I want to know whether he will increase the number of policemen already employed because even after employing these policemen, the robberies and dacoities are increasing. He should try to increase the number of policemen employed at present in the trains.

Another question that I ask is: Will he take it up with the State Governments because this is a law and order issue? I am told, in Tamil Nadu, in Katpadi station, a group of people will come to the railway station, enter the platform, enter the train and rob the passengers in the train and run away. So it should be taken up with the State Governments because the State Governments have also the responsibility in this matter. I want to know whether he will take it up with the State Governments.

I also want to know whether he will take it up with the Home Ministry itself as to what can be done in the matter because, whether it is accidents or robberies or dacoities, whatever it may be so, that all these things could be prevented. The safety and security of passengers should be restored. I hope, under his Ministry, this will be achieved.

SHRI MALLIKARJUN: The hon. Member has not merely confined to the particular question of accidents but he has taken on overall picture into consideration. Though I would also like to give an overall picture of the railways but because of lack of time I do not want to do that.

As has been mentioned by the hon. Member that the accidents can be totally avoided, we do all wish that there should be a total avoidance of such accidents. He wanted an analysis of the accidents. Now, recently,

[SHRI MALLIKARJUN]

in October, about the major accidents which have taken place at Itarsi, between Itola and Miangaon near Baroda and between Jinjak and Amliapur near Kanpur, the Railway Safety Commissioner who has conducted the investigation has revealed that there are two accidents which are because of the failure of the railwaymen and one accident is because of the mechanical failure which means that the derailment of the wagon has taken place because of the Jamming and all those things.

So far as the maintenance of our rolling stock is concerned, all the time we take the maximum care and the periodical overhauling of the rolling stock is done. It is not that the railways are negligent in that. The railway administration is keen to have a direct dialogue with the staff, no doubt, but I would say that the railway employees and the railways itself are part and parcel of the Government. They have their duties and responsibilities which they are to perform in a spirit of patriotism.

So far as dacoity and robbery are concerned, the Railway administration is taking maximum care, trying to augment the Force. Force is the only ultimate thing which will check people who enter into trains with weapons, and so on and so forth. When those citizens have lost their morals, their moral character, when they have lost their responsibility, what remains ultimately is nothing but force. (Interruptions). To deal with any citizen who has lost his responsibility which he owes to the society, naturally we need some force. Who are involved in dacoities? (Interruptions).

PROF. P. J. KURIEN: It is the duty of the Government to check them. It is your responsibility... (Interruptions).

SHRI MALLIKARJUN: Dacoit is also a citizen of the country. (Interruptions).

MR. DEPUTY-SPEAKER: He never meant the citizens as a whole. You have not listened to him. Hear him completely.

SHRI MALLIKARJUN: A dacoit is also a citizen of the country who has forgotten his responsibility to the society. (Interruptions).

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have not followed him properly. He says about dacoits only, not about all the citizens. A dacoit is also citizen. He has mentioned that. That is all.

(Interruptions)

I have followed him. He never meant anything about citizens as a whole. You may go through the proceedings. I have followed him.

SHRI MALLIKARJUN: It is painful to note that robbery and dacoity are increasing. But at the same time, I would like to inform this august House that our administration is taking adequate steps to prevent such dacoities and robberies. The hon. Member was asking whether we were going to provide the Force with arms. We are increasing our Force. I would like to inform this august House that we are going to have mobile court—it is at the finalisation stage—investigating huge amounts. At certain places like the eastern sector—the eastern sector is the most vulnerable and affected sector; for example, to Dhanbad, we have already deployed additional force, and so on and so forth. We are taking steps. What I have said earlier is, a dacoit is also a citizen; he owes his responsibility to the society and he forgets it. I have not said in any other manner...

SHRI A. K. ROY (Dhanbad): On a point of order.

MR. DEPUTY-SPEAKER: No point of order in Call-Attention. Under that rule are you raising the point of order?

SHRI A. K. ROY: The rule is the residuary power of Members.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Which rule has been violated? I say which rule has been violated?

SHRI A. K. ROY: As you have got residuary powers, members also got residuary powers and I am raising the point of order, under that residuary power.

MR. DEPUTY-SPEAKER: There is no point of order. I am not allowing you.

SHRI A. K. ROY: Allow me to exercise my residuary power.

MR. DEPUTY-SPEAKER: There is no point of order. Let me go to the next item.

PROF. P. J. KURIEN: Only one question.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I am not permitting you.

STATUTORY RESOLUTION RE. DIS-
APPROVAL OF CODE OF CRIMI-
NAL PROCEDURE (AMENDMENT)
ORDINANCE—Contd.

AND

CODE OF CRIMINAL PROCEDURE
(AMENDMENT) Bill—Contd.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Jagannath Rao.

SHRI JAGANNATH RAO (Berhem-
pur): I do not know why so much
opposition should be there to this
Bill. This Bill only speaks to tighten
up some of the provisions of the
Code. First, the power to take
cognizance of the proceedings under
Sections 108, 109 and 110 of the
Criminal Procedure Code is now
being vested with the Executive

Magistrates. Executive Magistrates
are Magistrates of First Class because
these sections say that they can be
tried only by First Class Magistrates.
In the 1973 Code the Judicial Magis-
trates were vested with the powers
to take cognizance of these sections.
Now the power is given to the Exe-
cutive Magistrate. The reason is that
the Judicial Magistrates do not have
a clear idea of the law and order.
They are confined to the dis-
posal of cases. They do not
consider the circumstances under
which these offences are being com-
mitted by these persons. Therefore, it
is necessary that the Executive Magis-
trate who is also incharge of law and
order should get these powers. That
is the reason for this amendment . . .

SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE
(New Delhi): What a simple reason
you have put forward?

SHRI JAGANNATH RAO: Then
the other clause relates to giving of
sanction. There are some offences
which cannot be prosecuted without
the previous sanction of the govern-
ment. Previously the power vested
with the Central Government or the
State Government. Now the District
Magistrate is being authorised to give
the sanction before prosecution is
launched under Section 153A, 153B,
295A and so on. Therefore, I do not
see any reason why there should be
any objection to this. These are very
serious offences under these sections
and there can be no prosecution
without the sanction of the Govern-
ment or the Magistrate, as the case
may be.

Clause 4 adds section 44A after Sec-
tion 116. Clause 5 deals with grant-
ing of bail. Section 437 of the
Criminal Procedure Code speaks of
bail in respect of non-bailable
offences. It says that the non-bailable
offences bail may be given in certain
circumstances. Now this amendment
seeks to tighten the granting of bail
for these non-bailable offences, and
for valid reasons. The reasons are
given here . . .