

**THE MINISTER OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI KAMLAPATI TRIPATHI):** I thought my Bill could be taken up after the lunch recess.

**MR. SPEAKER:** Yes.

**SHRI C. M. STEPHEN:** rose—

**MR. SPEAKER:** Mr. Stephen, we will try to find out time. I think we will save one hour tomorrow and finish it tomorrow evening. I will have to see the time already allocated to the business. Out of that, we will have to squeeze some time.

**SHRI DINEN BHATTACHARYYA:** Let us adjourn the discussion.

**MR. SPEAKER:** I am referring to a debate. They say there was some earthquake, that it was not because of the floods or some hills, falling, but due to an earthquake, boulders and all that. I said they could have half an hour or one hour separately for that.

13.10 hrs.

*The Lok Sabha adjourned for Lunch till fifteen minutes past Fourteen of the Clock.*

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

(MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair)

**MAJOR PORT TRUSTS (AMENDMENT) BILL**

**THE MINISTER OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI KAMLAPATI TRIPATHI):** Sir, I beg to move:

"That the Bill to amend the Major Port Trusts Act 1963 be taken into consideration."

मान्यवर, यह बिल मेजर पोर्ट्स कमीशन की सिफारिशों के मुताबिक लाया गया है। इस समय बम्बई, कलकत्ता और मद्रास—ये हमारी तीनों बहुत मेजर पोर्ट्स हैं और इन

के अलग-अलग कानून हैं। बम्बई का कानून 1879 में बना, कलकत्ता का 1890 में और मद्रास का 1905 में बना था। उस बाद के 1963 में दर्मा मदन में एक कानून बना—मेजर पोर्ट्स ट्रस्ट्स एक्ट, 1963, उस के मुताबिक बम्बई, कलकत्ता और मद्रास को छोट कर जितनी दूरी मेजर पोर्ट्स थी, सब उस के अधीन लाई गई, जैसे विशाखापत्तनम परादीप, कोचीन, मारमागोवा, ये सब हम नये कानून के अधीन लाये गये।

उम वक्त भी सदन में इस बात की चर्चा हुई थी कि जब इस एक्ट को ला रहे हैं, तो इस में बम्बई, कलकत्ता और मद्रास को अलग क्यों रख रहे हैं। उस समय यह सोचा गया कि इन पोर्ट्स के एक्ट्स बहुत पुराने हैं, इस लिये इन पोर्ट्स के लिये बाद में एक काम्प्रोहिन्सिव एक्ट लाया जायगा। इसी बजह से 1968 में एक कमीशन बनाया गया—“मेजर पोर्ट्स के कमीशन”, उस ने सिफारिश की कि एक ऐगा एक्ट होना चाहिये जो सारी मेजर पोर्ट्स को कवर करे, बम्बई, कलकत्ता और मद्रास जहां अब तक उनके पुराने कानून लागू हैं, उनके लिये भी ऐगा एक्ट होना चाहिये जिस के जरिये उन्हें भी कवर किया जा सके। उन की सिफारिशों में यह भी लिखा था कि ये पुराने एक्ट्स हैं, आज की स्थिति में ये एक्ट्स बहुत बेकार हो गये हैं और उन की जरूरत को पूरा नहीं करने हैं। पुराने एक्ट में कुछ इस प्रकार की एडमिनिस्ट्रिटिव तथा फाइनेन्शियल रिजोडिटी है जिन की बजह से काम करने में बाधा हो रही है। बल्कि 1963 के एक्ट में कांफ्री फ्लैक्मिबिलिटी है, एडमिनिस्ट्रिटिवली भी वह एक्ट ज्यादा अच्छा है, इस लिये उस को ही बेसिब बना कर बड़ा एक्ट लाया जाये जिस से यह तीनों पोर्ट्स—बम्बई, कलकत्ता और मद्रास—उस के अधीन आ जाये। उसी सिफारिश के अधीन यह बिल लाया गया है—मेजर पोर्ट्स ट्रस्ट्स एक्ट अमेन्डमेंट बिल, जिसे आप की आज्ञा से प्रस्तुत कर रहा हूँ। हम लोगों ने इस के लिये यह अवसर इस लिये भी

उपयुक्त समझा कि 1963 के एक्ट में जहाँ कहीं कुछ कमी रह गई है या पिछले 10 साल के अनुभव के मुताबिक कोई कमी मालूम हुई है तो उसे भी इस वक्त अमेण्ड कर दिया जाय और ऐसा एक्ट बना दे जिस से मद्रास, बम्बई और कलकत्ता के एक्ट्स रिपोल हो जायें और उन की जगह पर वह नया एक्ट आ जाय ।

इस सम्बन्ध में बम्बई पोर्ट के चैयरमैन, कलकत्ता पोर्ट के कमिश्नर और मद्रास पोर्ट के चैयरमैन से भी बातचीत हुई और इन लोगों ने भी बातचीत के बाद एग्री किया कि यह अच्छी बात है कि एसा एक्ट बनाया जाय । यह बिल उसी एक्ट को बनाने के लिये बदन के सामने पेश किया गया है ।

अब इस बिल में 1963 के एक्ट की कर्ब करीब 24 धाराओं में हम संशोधन कर रहे हैं ।

यह आपके सामने पेश है । संशोधन के द्वारा इसमें कुछ नयी बातें रखी गई हैं । मैं यह ध्यान रखने का आदेश नहीं था कि बदनमेंट विसा पालिसी के मामले में पोर्ट्स को कोई निदेश दे सकती है । कोई डायरेक्टिव इश्यु करने का अधिकार सेंट्रल गवर्नमेंट को पालिसी मैटर्स में मेजर पोर्ट्स के ट्रस्टियों के लिए नहीं था—बम्बई में, न मद्रास में और न कलकत्ता पोर्ट में । कमिश्नर जो बना था उसने जरूर सिफारिश की थी कि जब कोई कानून बने तो उसमें सेंट्रल गवर्नमेंट को पोर्ट्स को डायरेक्टिव देने का अधिकार होना चाहिए क्योंकि अब सेंट्रल गवर्नमेंट वा बड़ा पैसा बहा करे होता है और बहुत सी एडमिनिस्ट्रटिव जरूरतें बढ़ गई हैं इसलिए पालिसी मैटर्स में उनकी डायरेक्टिव इश्यु करने का अधिकार सरकारी होना चाहिए । तो एक चीज यह संशोधन के माध्यम से कर रहे हैं कि जो डायरेक्टिव है वह सेंट्रल गवर्नमेंट की ओर से पालिसी मैटर्स में इश्यु की जा सके ।

चेयरपोर्ट्स कमिश्नर की दूसरी सिफारिश कि फाइनेशियल और एडमिनिस्ट्रटिव

अधिकार जो पुराने एक्ट्स में दिए गए हैं 1879, 1890 और 1905 में कलकत्ता, बम्बई और मद्रास पोर्ट्स को वह बहुत कठोर हैं, उसमें बहुत रिजिडिटी है और आज के जमाने में उसे फ्लेक्सिबिल बनाने की जरूरत है, वह थोड़ा सा लचीला बने जिससे और अधिकार दिए जा सके । फाइनेशियल भी और एडमिनिस्ट्रटिव भी । इसके लिए एक दूसरा संशोधन इस अर्मांडिंग बिल में किया गया है जिससे उसको लचीला बनाने की कोशिश की गई है किसी प्रकार उनको और अधिकार हो जायें प्रशासनिक भी और फाइनेशियल भी ।

तीसरे हमारे पोर्ट्स के पर्सनल और उस-के कम्पोजीशन के बारे में हममें मेजर पोर्ट्स कमिश्नर की सिफारिश के मुताबिक संशोधन किया गया है यद्यपि उनमें थोड़ा सा मतभेद है । सभी पोर्ट्स का कम्पोजीशन भिन्न भिन्न है जैसे कलकत्ता में बलवत्ता बोट जो हैं उसके लिए 24 मेम्बर हो सकते हैं, मद्रास में 21 ट्रस्टीज हो सकते हैं । तो कमिश्नर की सिफारिश यह थी कि हममें एक यूनिफार्मिटी लाई जानी चाहिए । कमिश्नर ने खुद सिफारिश की कि 19 होने चाहिए मेजर पोर्ट्स—कलकत्ता, बम्बई, मद्रास—में और 17 होने चाहिए एकमक्सीमम चैयरमैन एण्ड डिप्टी चैयरमैन यानी उनको लेकर 19 होने चाहिए । इसी प्रकार जो छोट पोर्ट्स हैं उनमें 13 होने चाहिए, एकस कन्सिडर चैयरमैन एण्ड डिप्टी चैयरमैन और उनको मिलाकर हो जायेंगे 15, तो यह 19 और 15 की जो सिफारिश थी उस पर बहुत विचार किया गया और उसके बाद हम इस नतीजे पर पहुंचे कि यह संख्या कुछ कम होगी लेकिन यूनिफार्मिटी जरूर रखनी चाहिए परन्तु संख्या थोड़ी सी ऐसी हो जिससे पोर्ट्स के ट्रस्टीज बनाने में सरकार को सुविधा हो सके, मामिनेशन करने में और जो इन्स्ट्रुक्स पैदा हों उनका प्रापर रिप्रेजेंटेशन हो सके । इसलिए यह रखा गया है कि यह संख्या 21 कर दी जायें मेजर पोर्ट्स ।

के लिए और 19 की संख्या कर दी जाये स्मालर पोर्ट्स के लिए। इस के लिए भी एक संशोधन हमने रखा गया है। इसमें प्रिंजेंटेशन के लिए भी पहले यह था कि जो प्रिंजेंटेशन होता था उसमें यूचर्स का प्रिडोमिनेन्स होता था, जो उनको उपयोग में लाते थे। इस प्रकार चेम्बर आफ डामर्स के बड़े बड़े लोगो का रिप्रजेंटेशन होता था और उन्ही के ज्यादा अधिकार होते थे। तो इसमें सॉलिस को बदलने की भी कुछ कोशिश की गई है। हमने यह किा गया है कि शिप-ओनर्स, शिपर्स हो सकते हैं और उसके बाद ऐसे इन्ट्रस्ट्स भी हममें प्रिंजेंट किए जा सकते हैं लॉकल और पब्लिक आर्डीज के जिन्हे गवर्नमेन्ट मुनासिब मन्झे। जैसे हमारे यहाँ बड़ी बड़ी पब्लिक अन्डरटैकिंग हैं जो बहुत मा मान बाहर एक्सपोर्ट और इम्पोर्ट करती है इसलिए उनका रिप्रजेंटेशन भी अलग से हो जायेगा। इसलिए उनकी तादाद रखी जाये और उतने अधिकार दिये जाये कि गवर्नमेन्ट जिसको जितना चाहे नामिनेट कर सके। आवश्यकता के मुताबिक उसी संख्या के भीतर उतने प्राद-मियों को गवर्नमेन्ट नामिनेट कर सकती है।

इसमें एक बात और रखी गई है। मजदूरों के प्रतिनिधि पुराने एक्ट में है उनको नहीं बदला गया है। मजदूर जो है वह दो रह सकते हैं। मजदूरों के दो प्रतिनिधि रहे। (व्यवधान) शास्त्री जी का एक प्रमेन्ड-मेन्ट है लेकिन इसमें ऐसा है कि गवर्नमेन्ट को अधिकार दिया गया है और यह 2 तो मिनिमम है, इसको डिस्टैं नहीं किया गया है, कोई चाहे उसमें 4 करदे तो उसके लिए रफाबट नहीं है क्योंकि उसमें कोई संख्या निर्धारित नहीं की गयी है कि इतनी इसकी होनी चाहिए। ऊपर से नीचे तक सारी संख्या में गवर्नमेन्ट अपने डिस्क्रिशन के मुताबिक ट्रस्टीज रख सकती है, हाँ लेबर के जरूर 2 प्रतिनिधि होने चाहिए लेकिन 2 की जगह 4 रखने पर

कोई बैन नहीं है। फिर 4 ही क्यों, कही जरूरत हों तो 6 रख जाय। इसमें इसलिए कोई संशोधन करने की आवश्यकता नहीं है।

मैं आपसे निवेदन कर रहा था कि ट्रस्टीज की यह संख्या बनाई गई है। जो मेजर पोर्ट्स ट्रस्ट एक्ट है उसमें यह प्राविजन है कि लेबर का प्रतिनिधि पोर्ट का एम्प्लोई भी हो सकता है, पहले यह था कि पोर्ट के जो एम्प्लोई हों, जिनका कोई किसी तरह का क्वॉलिफिकेशन इन्ट्रस्ट हो वह उनमें ट्रस्टी नही हो सकते। तो मेजर पोर्ट्स एक्ट जब बना उसमें रखा गया, मजदूरों के लिए लेबर का प्रतिनिधि जो है, अगले एम्प्लोई भी होता है तब भी हो सकता है। इन प्रकार हमने बड़ा बैन हटाया है कि लेबर के प्रतिनिधि भी हो, पब्लिक अन्डरटैकिंग के प्रतिनिधि हो और वह डिस्क्रिशन में तथा वोटिंग में पार्ट ले सकते हैं। सभी कमीटीज में वे हिस्सा ले सकते हैं। इस गृह जो बैन रहा है वह हटाया गया है। इस प्रकार इनमें 5-6 मेजर सुधार किए गए हैं।

इसी प्रकार इ गमें नियुक्ति और पदोन्नति के बारे में भी बोर्ड को उनके बोर्ड में अगल किया गया है। पुराने कानून में यह था कि बोर्ड जो है वह एम्वाइन्ट सिना करता था लेकिन अब यह हा गया है कि चेम्बर और डिप्टी चेयरमैन का एम्वाइन्टमेन्ट तो सरकार करेगी, हेड आफ डि डिपार्टमेंट्स का एम्वाइन्टमेन्ट और जनरल मैनेजर का एम्वाइन्टमेन्ट भी सरकार करेगी। ऐसे पदाधिकारी जिनकी तनख्वाह दो हजार या उस अधिक हो उनका एम्वाइन्टमेन्ट सेन्ट्रल गवर्नमेन्ट करेगी इन एम्प्लोईज बिद दि चेम्बर। बोर्ड को अब उतने अलग किया गया है क्योंकि बोर्ड में जब कोई एम्वाइन्टमेन्ट का मामला होता है तो बहुत सी लाबीज और बहुत सी पॉलिटिक्स चलती है कि कौन जिसको भर्ती कराता है। अब यह अधिकार सरकार अपने

हाथ में ले रही है। इस प्रकार यह कुछ संशोधन हमें दिए गए हैं। पिछले 10-12 वर्षों में मेजर पोर्ट्स ऐक्ट के अन्तर्गत जो काम हुआ है उसमें जो कमियां थीं उनको संशोधित करने के यह बिल पेश किया गया है।

इसमें यह भी किया गया है कि अभी तक जो रूल्स एण्ड रेगुलेशनन्स बने हुए हैं वह कन्ट्रोल करेगा ताकि ऐसा न हो कि काम में अपसेटिक हो जाये। जब तक कि नये एक्ट्स के अन्तर्गत रूल्स एण्ड रेगुलेशनन्स नहीं बनें 1975-76 तक तब तक वह कन्ट्रोल करेगा ताकि कार्य शून्यता न पैदा हो जाये। इसमें रखा गया है कि तब तक वह कन्ट्रोल करेगा जब तक कि नए कानून के मुताबिक नये बार्ड एक्ट नहीं हो जाते। इस प्रकार की चीजें इसमें रखी गई हैं और यह एक ऐसा बिल है जिसमें विभिन्न विचारों की प्रवृत्तियां हैं। हमारे शास्त्री जी का एक प्रस्ताव है वह जब पेश करेगा तब यदि सम्भव हुआ तो भारत का एक आधुनिक प्रस्ताव स्वीकार भी कर लेंगे। यद्यपि उसकी कोई आवश्यकता नहीं है फिर भी एक आधुनिक संशोधन मजूर कर लेंगे से माननाय सदस्य प्रसन्न हो जाते हैं। तो भारत की प्रवृत्तियों के लिये उसे मजूर कर लेंगे। बहरहाल आप की आज्ञा में मान्यवर, विचार करने के लिये मैं यह विधेयक प्रस्तुत करता हूँ कि इस पर विचार किया जाय।

**SHRI SOMNATH CHATTERJEE** (Burdwan). This Bill purports to give effect to some recommendations of the Commission on Major Ports which gave its report in 1970. I find from this report that altogether 160 recommendations were made by this Commission and after about four years of supposed deliberations, the Government has thought fit now to bring forward a Bill dealing with one or two of the recommendations. To the major recommendations of this Commission for the better and improved functioning of the different ports in India no attention has been given, as is apparent from the Bill that has been brought. The only proposal is to constitute or reconstitute the Port

Trusts or the Boards of Management without looking into the various important recommendations of the Commission. Therefore, it seems that the Government thought that since an important Commission has made some recommendations about 4 or 5 years ago, something has to be done and 'let us do with the minimal of it', namely, the constitution of the Board. And the Major things remain unattended.

So far as the reconstitution which has been contemplated, kindly see that the whole of the Bombay Port Trust Act and the Calcutta Port Trust Act have been stated here to be no longer operative except in respect of one very important thing—see clause 38 relating to the municipal assessment of the property. Now, one of the major recommendations was that these provisions in the old Act would not be retained. Now, this is an attempt still to continue those provisions whereby the Government avoid payment of the municipal rates and taxes in respect of the Port Trust property. Although the Commission has recommended otherwise, the Government has not accepted it. Now, an attempt is sought to be made to create an impression as if the Board is not functioning properly and that if there is a change in the Board, all the ills and difficulties faced by the different ports will be solved. That is not the position. I want to make this submission that this is a sort of an attempt to create an impression for the people that these different Boards which have been constituted under the old Act are not functioning properly and the only cure is to reconstitute or change them. I do welcome any change for the better. But why is this piecemeal legislation like this, tinkering with the problem and not facing and trying to solve the problem?

I do not wish to sound parochial. But what is the position of the Calcutta Port today, which is the most important port in the whole of the country? What is being done with

regard to the Calcutta port? Even in the last two years, the volume of traffic has fallen from 6.6 million tonnes in 1972-73 to 6.23 million tonnes in 1973-74. It appears now that in view of the present navigable position of the river Hooghly, no ship with a draft of 18' and above will be able to reach Calcutta port or leave it after 4 years if in the meantime no water is released from Farakka. This is the position with regard to the Hooghly river. The Calcutta port depends upon the navigability of the Hooghly river. Now, what is being done? We have been promised by this Government that this water will come from Farakka, but this, like their usual promise, has not been kept. The position is—I will just read a report from the *Statesman* which says:

“At present navigation on the Hooghly was carried out by day-to-day manoeuvres ”

This is the stage to which it has brought the Calcutta port

“They said it was easier for ships to reach Calcutta by taking the help of the tide but they had to face many obstacles during their way back.”

Sir, many suggestions have been made but they have not been implemented. The usual speeches are there. And I find once or twice, our popular Deputy Minister here had gone there. He gave us hope, but I am sure he is very much a prisoner in the whole set up and cannot do anything even if he tries. I wish to place before the honourable House one or two other important aspects with regard to the Calcutta Port. Here it is said:

“The vessels during their outward movement now have to follow a hop, stop and jump method. Ships must cross the first bar 20 miles from Calcutta popularly known as low water crossing so that they are able to cross more formidable ones like the Eastern Ghat during the highest stage of tidal rise.

The hydraulic experts said that the navigational channels on the Hooghly was becoming narrower every day. Safe anchorages for ships during the crossing of bars were also becoming fewer than before. This situation had inevitably restricted the number of vessels that could move in and out of Calcutta.”

But, Sir, the position is that as early as in 1928 one million tonnes of cargo could be carried from Calcutta. Ships were required for removal of the silting and other hazards in 1971, 177 ships were required for removal of the same quantity.

MR DEPUTY-SPEAKER: This is an important point you are making, but does it come within the scope of this Bill?

SHRI SOMNATH CHATTERJEE: Very much so. This is regarding the implementation of the reports of the Major Ports Commission.

MR DEPUTY-SPEAKER: Farakka is a complicated question.

SHRI SOMNATH CHATTERJEE: It is very important. This is a major port. We are having a legislation which will only be..

MR. DEPUTY-SPEAKER: It is related also to our relation with Bangladesh.

SHRI SOMNATH CHATTERJEE: My point is that the amendment does not take into consideration the major recommendation and there is no provision made with regard to the better working of the major ports. This is my submission. And there is no point in saying that once you put two labour representatives everything will be all right. We welcome the proposal. We want it to be four as Mr. Shastri has proposed. But what I want to say is this. Don't try to give an impression to the country that you had not been given sufficient powers, in order to bring about im-

provement in the functioning of the major ports in the country. Merely changing the number of trustees from 20 to 17 or 30 to 17 do not think that you will make wonders. This is not going to be the position. You have to approach the problem with a proper perspective. You should try to solve the problem instead of tinkering with it. Don't think that our country will march towards progress if the Calcutta port is killed; please do not have such illusion. I am not speaking for my State only. I am not parochial. Let that impression be not there. Don't think this country can progress further if the Calcutta port is ruined.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I do not think anybody has that impression.

SHRI SOMNATH CHATTERJEE. My point is this, Sir. I wish to point out that while this report is there on all these matters, no worth-while attempt has been made to remedy the defects to improve the working, the functioning, of the Calcutta Port. This is my submission. A large amount of expenditure is being incurred on account of dredging Dredging can never solve the problem permanently. There are various suggestions made by experts. I want to know as to what steps are taken for improvement of the Calcutta Port. One suggestion was regarding construction of barrage with locks and regulating gates on Hooghly near Pakuria near Falta. Then ships of 35' draught will come to the port of Calcutta.

Then, there is need for another barrage below Haldia with locks and regulating gates to be constructed. There should be two dykes on both sides of Hooghly near sand head which will narrow the fifteen mile breadth of Hooghly to two to three miles. The silt will not accumulate at the sand head. Rather it will remain deep. These are very important proposals which have to be implemented and seriously considered by Government. I want a categorical assurance from the Minister as to the point of

time from which this water from Farakka will be available to the river Hooghly. We have been promised and promised that 40,000 causes of water would be available. Nothing is going to happen before Calcutta port is made a desert. Can you give us all assurance?

No modern facilities for landing have been given so far as Calcutta Port is concerned. This was one of the important recommendations of this Commission. I do not find that at all excepting a provision that has been made for the bathing ghat, etc. There is no proposal made. Nor any change is affected for bringing about improvements for loading and unloading, or road facilities. This was one of the major recommendations for all the ports in this country without which the ports cannot work properly. No provision has been made with regard to improvements in loading and unloading facilities to these ports. There are various scales of charges in different ports in India which are hampering the functioning of the ports. The Commission has recommended for the creation of a Central Port Rates authority for going into this question. But, we do not find anything with regard to this at all. The hon. Minister said that some proposals have been made which would only mean that the Central Government will have greater control now.

I am not enamoured of the Central Government's having a control. That means bureaucratic control. My point is that the Central Government's control can be given statutory recognition with definite guidelines. We do not find any guidelines. That means absolute bureaucratic controls are there. Because Central Government's control is there, all the difficulties will not be overcome. I am not accepting that proposal. So, I would like the hon. Minister to consider framing of bye-laws or guidelines so as to get rid of the difficulties. We do not know under what limited conditions these bureaucrats would function. I do not

think if more powers are given to the Chairman they can function better.

Now, Sir, why should there be such a discrepancy in the powers of the Chairman and the Board as a whole. The Board of Trustees will have representations of different interests. Why should not the Board of Trustees have powers? Why should the Chairman have greater powers than the Board itself? So far as employees' representatives are concerned, there should be an adequate representation. I would like to point out that these matters should not be left merely to the discretion of the Government. The amendment which is being proposed only fixes the minimum number with regard to the labour representatives. It does not fix the basis on which different numerical strength of different interests will be projected in the Board. There ought to be some guidelines which should not be left merely to the Central Government to decide without any principles being indicated.

So far as appointments of officers are concerned, it is a matter which should certainly be dealt with at the higher level. I would, however, like to point out that so far as different ports are concerned, serious charges of corruption and misuse of power are being made. We would like to know what the Government is doing with regard to them. In so far as the functioning of some of the officers, whom I do not want to name, are concerned, in Calcutta Port, they have become a matter of scandal. This should be immediately looked into. I welcome the limited amendment proposed. Though some changes are made, yet I feel that some sort of uniformity has to be brought about in regard to all major ports in India. What is brought about by the Major Port Trust Amendment Bill should not be the last word in the matter of bringing about improvements in all major ports in India. The hon. Minister should at least assure the House that Government is seriously thinking on the acceptability or otherwise of the recommendations

made by this Commission and the steps they propose to take to implement those proposals, when they propose to bring forward a further legislation—a more comprehensive legislation—they should not bring forward legislation piecemeal in order to give an unjustified impression to this country.

**SHRI B. V. NAIK (KANARA):** Sir, I welcome the Bill that has been presented by the hon. Minister for Shipping and Transport. The reasons for this Bill have been stated in the Statement of Objects and Reasons, namely, to give effect to certain recommendations of the Major Ports Commission accepted by Government. This was in 1968. There has been a considerable period of time which have accepted since 1968 and 1974. About the same time this Commission was going into the question of major ports there was another study team which at the instance and invitation of the then Minister, Dr. V.K.R.V. Rao, had visited this country and made a report. This was by the International Association of Ports and Harbours where is a fund of information which has been given by this Commission as well which I am quite sure has also got the attention of the hon. Minister. I shall refer to the general recommendations of that study team later but as for the specific case I would like to submit while this Bill takes care of the entire coastline of 3,500 miles in this country spreading from Calcutta to Kandla we may see almost every State in this country which is a maritime State in this country has been taken care of and serviced by a major port. Maharashtra is serviced by Bombay; West Bengal by Calcutta; Tamil Nadu by Madras; Andhra Pradesh by Vishakhapatnam; Orissa by Paradip; Kerala by Cochin and the State of Gujarat by Kandla. I do not know one single reason why the State of Karnataka....

**SHRI KAMLAPATI TRIPATHI:** **Mañalore** has been taken up and it is now a major port.

**SHRI B. V. NAIK:** I am glad the hon. Minister has preferred to give the clarification on this. Of course there is Murmagao but as far as the State of Karnataka the purport of this Bill does not seem to be clear. It has not been listed as a major port as far as this Bill is concerned. I am very glad that the hon. Minister now makes a statement that Mangalore will be a major port.

**THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI PRANAB KUMAR MUKHERJEE):** It is already.

**SHRI B. V. NAIK:** I would like the hon. Deputy Minister to kindly assure us of one thing. Is it a major port trust as coming within the ambit of this Bill or not?

**SHRI PRANABKUMAR MUKERJEE:** I may clarify the position and say that two ports have been declared as major ports, namely Tuticorin and Mangalore. Since they have just been declared as such, no port trust has been formed, nor are they governed by the Major Port Trusts Act, 1963. But they are being run departmentally.

**MR DEPUTY-SPEAKER:** But what he would like to know is whether Manglore will come under the Major Port Trusts Act after it has been amended.

**SHRI KAMALAPATI TRIPATHI:** Of course, it will come.

**MR DEPUTY-SPEAKER:** I think he should be satisfied with that.

**SHRI A. K. M. ISHAQUE BASIRHAT:** Would there be any provision in this Bill?

**MR DEPUTY-SPEAKER:** That does not matter. That can be brought in later on. I think there is some provision in the Bill under which they can include any other port.

**SHRI PRANAB KUMAR MUKERJEE:** It will be extended.

**SHRI B. V. NAIK:** Since Mangalore has already been declared, as the hon. Minister has also declared just now, as a major port, I would request the hon. Minister to go through the statement made by the Karnataka State Minister for Ports and Harbours, Mr Syed Ahmed Mohammad Umar Yahya, in the month of July, 1974 in front of the Karnataka Chamber of Commerce and Industry. It seems that he has been trying to draw the attention of the Centre to the need for further development of the Mangalore port. The details will be available in his statement. His remarks might be a little critical and unpalatable as far as the original decision in regard to the selection of the site, etc. is concerned. However, let bygones be bygones, and we would not like to deal with this specific case. But the selection of the future ports at least will have to be done, bearing in mind the fact that in regard to the question of ports, harbours and such other technological developments, political considerations of local pressure groups or political lobbies should bear the least amount of relevance when ultimately the decision is made by the Ministry in regard to the location of the sites of major national development.

The only point in regard to the port trusts which I have reason to complain about to that there major port trusts in this country have always grown and all continue to grow because of the undivided attention paid by the Government of India at the cost of the minor ports and the intermediate ports. Therefore, while we do appreciate the fact that the three pioneer ports, namely Bombay, Calcutta and Madras have now been equated with the rest of the major ports in this country. I would like to know whether it will not be possible for the Government in the Ministry of Shipping and Transport to bring forward a uniform Act in regard to



all the ports that are there in these 3500 miles of the Indian coastline, so that we have a common law. Why should these be treated as something special and something at a higher level which needs the undivided attention of the Government of India? What wrong, for example, have the undeveloped but potentially tremendous ports like Karwar have done? What harm has it done?

What has Bhatkal done? What has Malpe done? There are hundreds of such ports which are languishing for want of consideration and attention, financial assistance and so on. If these are identified and prompted, the congestion and other problems of the major ports and port trusts can be solved not through administrative measures but by providing the merchant navy an alternative option.

One of the handicaps in this behalf is this. Again take Karwar. The shipyard cannot come there because it is not a major port. A major port cannot come because there is no railway line. A railway line cannot come unless there is a major port.

**SHRIMATI PARVATI KRISHNAN:** The railways have no money—at least that is what they say.

**SHRI B. V. NAIK:** Money can be found provided it gets priority. I would say this is a vicious circle. Therefore, I would suggest that until and unless you bring in uniform legislation, things in regard to the rest of the ports in the country will not brighten. That would be a major national loss.

Coming back to the recommendations made by this International Association of Ports and Harbours, some of them are sort of eye-openers. One is that the Central Government should closely not control port purchase of costly capital equipment. This is not very flattering for our port trust administrations. What do they mean by that? I am not criticising the

study team. I am asking what is wrong with our port trust administrations. In other words are the top managements of the ports not capable of making proper purchases? That means purchases decisions have to be taken out of their hands. In plain terms, they allude to corruption in purchases. This is not very flattering.

Then they should there should be clearance facilities avoidance of demurrage charges, the waiting that goes at the ports should be brought down to 24 hours. This is something like asking for the moon. We get well-loaded fertiliser and food ships which come there and wait upstream for a period of 15 days. The whole country pays in foreign exchange the demurrage charges worth hundreds of thousands of rupees. I do not know whether this legislation alone will be able to prevent this wastage of our foreign exchange.

The last point is this. Are we in a position at least to utilise the full capacity of these major port trusts? At present what is the handling capacity and what are the plans and programmes to fully utilise the built-in capacity of the major ports of this country?

With these few remarks, I support the Bill.

**SHRIMATI PARAVATI KRISHNAN** (Coimbatore): I welcome the thought that it is there behind this Bill of bringing about uniformity amongst the major port trusts. But I have got my qualms and these are what I would like to give expression to now, speaking on this Bill.

Firstly, what is disturbing is that clauses 9, 10 and 11 of the Bill seek to give the Chairman extraordinary powers and will militate more and more against the democratic functioning of the port trusts. At the moment, the port trustees do have certain powers but these clauses seek to take away those powers and give further-

powers to the Chairman who already has so many powers. We have experience of the functioning of these port trust boards. We know that, saddled as they are with a large number of representatives of various government departments, when the Chairman happens to be an IAS or ICS officer, these poor Johnnies are most nervous to open their mouths to protest against what the Chairman may be doing which they consider may not be correct.

Again, the functions of the various members of the board have not been defined specifically in order to create the basis for democratic functioning of these Boards. The Chairman has the power to reject any point that a member of the board may send to be included in the agenda; he does not have to assign any reason. He may say: "I do not like your face or I do not like your voice and therefore, I had not included it in the agenda." Therefore, it is necessary that these functions should be clearly defined so that we safeguard against autocratic and bureaucratic functioning. It will be in the interest of the efficient working of the ports if the boards are run properly; otherwise why have these boards at all? Is it to show that there is democratic functioning in the ports in democratic India, where incidentally most things are done by Ordinances? Why have these boards? You can as well function through Ordinances. Therefore, I would have been happier if the Bill did not contain these clauses which seek to restrict the powers of the boards and enlarge the powers of the chairman as these will only lead to distortion in the working of the boards.

For instance, till recently the chairman has had the power to sanction work upto a sum of Rs 25 000 without the prior sanction of the board; he could go to the board for *ex post facto* sanction. That amount has recently been increased by the Government. He has been given more and more powers and the powers of the

board as such are being restricted. I would therefore appeal to the Minister, broadminded as he is and having been brought up in a system of democracy till now, that he should withdraw these clauses from the Bill.

I should next like to refer to another provision that affects the functioning of these boards. Today there is no uniform policy regarding recognition of trade unions among the various ports; it varies from port to port. As a result of verification having been gone through, certain unions had got representation on the boards. But that trade union still remains unrecognised. The leader of our party, Shri Inderjit Gupta is the president of the Calcutta Port and Dock Workers' union and was a member of the port trust from April 70 to March 1974. But the union was not recognised, in terms of industrial relations. It was so inspite of verification. The result was that a vast number of problems and disputes which would come up and which could be settled at the grass root level across the table would have to be processed by the Labour Ministry and then the Ministry of Transport and Communications according to the usual procedures and delays. Files had to be chased from one Ministry to another. We would have to wait when the Minister in charge was changed because of Cabinet reshuffle. With the result the sores were festering more and more leading to disharmony. When the workers reach the end of their patience and a strike takes place then there is a hulla-baloo about how they are holding the country to ransom, as was done about the railway workers. There is the same kind of bankruptcy in respect of industrial relations in other departments and ministries also. I would therefore, appeal to the hon. Minister that at least he should have the foresight and make some provisions for the recognition of unions and have the atmosphere cleared in the board for proper industrial relations so that labour and industrial problems could be settled in the shortest possible

time by the creation of facilities for across the table settlements. Take for instance the recognition of the Madras Port United Labour Union. ASK is the President of that union. Today by virtue of verification, he is a member of the Port Trust; he is a trustee. At the same time, the union is not still recognised, although last year it had a membership of 6400. There have been more than one strike during the last two years in that particular port and they could be settled only when this union's representatives were called to Delhi by the Transport Ministry or the Labour Ministry. Why get to that stage? Why not have a proper policy of recognition of unions for settling industrial disputes and maintaining industrial harmony?

I am glad we have heard a voice speaking for Mangalore. I think I should also speak what I am committed to speak for my State of Tamilnadu. Why is it that Tuticorin has been left out?

SHRI PRANAB KUMAR MUKHERJEE: It has already been declared a major port. Notification has been issued. But some work is still to be completed.

SHRI B V NAIK: The Deputy Minister is contradicting his senior colleague. While we have been given a clean assurance in regard to Mangalore.

MR DEPUTY-SPEAKER: I raised that question and he said, nothing stands in the way of Mangalore and other ports being brought within the purview of this Act through an administrative measure.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: We have experience of Government's functioning. First it is under consideration, then active consideration, then urgent consideration and months and years pass by.

SHRI B. V. NAIK: It should be done by a legislative measure.

MR. DEPUTY-SPEAKER: If you are so keen, you should have sent in an amendment that these ports should be included here.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: The State Government, in the midst of all its preoccupations, has also recommended that Tuticorin be included as a major port. It is not only a question of this legislation covering Tuticorin Port. The problem will be, whether the workers of the harbour project in Tuticorin are to be absorbed in the Port Trust or not. That demand is still outstanding. That is why we would like the minister to include Tuticorin in this Bill itself so that the various problems that exist there with regard to labour can also be settled without any delay.

SHRI CHINTAMONI PANIGRAHI (BHUBANESWAR): Sir, I welcome this Bill. I welcome also the way in which the hon. Minister presented this Bill. This is a major development, so far as bringing about uniformity in all the major ports is concerned, and this is something for which we have been trying all these years, because there were different legislation for different ports. Therefore, I appreciate the step the Government have taken.

So far as representation of labour is concerned, it is provided here that before appointing any person to represent labour employed in the port, the Central Government shall obtain the opinion of the trade union, if any, composed of persons employed in the port and registered under the Trade Unions Act, 1926, and that the number of persons so appointed shall not be less than two. The number can be increased to four also. So, there is not much of controversy on this point.

Will it not be more useful and helpful if the local MLA and MP are

nominated by the Government to the port trust of that area? That will help in democratising the port trust when the elected representatives are included there. I hope the hon. Minister will take this point into consideration.

Then I come to the present position of Paradeep port, which is a major port. I am very happy that it is receiving the attention of the hon. Minister. Recently I had been to that port. I was happy to find that the Railway Convention Committee and the hon. Deputy Minister visited that port. Paradeep port was a gift by the State Government to the Central Government. The State Government built that port by their own effort and they spent Rs 16 crores. Though the Central Government promised to reimburse that amount, they have not done it so far. It is a big burden on the Orissa Government because they have to pay interest on these Rs 16 crores. Yet, the Central Government have not kept their promise.

Though this is one of the deepest ports, yet for the last many years it is languishing, because three agencies are now working in that port, namely, the Port Trust, the railways and the MMTC. The Cuttak-Paradeep railway link was constructed by spending Rs. 16 crores to 17 crores. That has been opened only to goods traffic to carry iron ore to be exported to Japan. After the completion of the track, it was thought that annually three to four million tonnes of iron ore would be exported. Today not even 60,000 tonnes of iron ore in a month goes to that port because the railways do not provide the wagons. When we met all the three agencies separately, the railways laid the blame on the MMTC, the MMTC on the Railways and the Port Trust on the railways. Though these agencies have been entrusted with the responsibility of exporting 4 million tonnes of iron ore and even though so much money

has been spent, here is no coordination between these three agencies.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** This is what the Americans call, passing the buck.

**SHRI CHINTAMONI PANIGRAHI:** I am very happy to know that the hon. Deputy Minister has been apprised of the whole matter and that he has set up a committee after his return from that place. I do not know whether the committee will be able to coordinate the work of the different agencies. Anyhow the present position is that the vast potential of that port is languishing.

Now, the proposal for providing wagon tippler system and for completing the port railway system is lying with the Transport Ministry for the last three years. The design has been completed in Vishakhapatnam. In one hour, 25 wagons of iron ore is being fed into the ship at Visakhapatnam. For the last three years, the proposal is still lying with the Transport Ministry. They are working out whether it should be 25 wagons per hour or 45 wagons per hour. This argument is going on. They do not agree as to whether it should be 25 wagons per hour or 45 wagons per hour.

Let them agree to figure of 30 or 35 wagons per hour, strike a mean, and introduce this system so that the Paradeep port handles more traffic. The proposal has not yet been cleared. It is still lying with the Transport Ministry. I would request the hon. Minister to kindly look into this matter. When the design has been completed in Vizag, why should it not be introduced in the coming 2-3 months, in any modified form, in the Paradeep port so that you could export iron ore.

About the general cargo berth, the Government of India has already sanctioned it. Not even one cargo berth has been completed though in the Fifth Plan, the target is to have

17 general cargo berths. The capacity of the Paradeep port will cover the entire hinterland, right from Madhya Pradesh, all this area, and it can export 7 million tonnes of goods. According to a recent survey conducted, it can go even upto 9 million tonnes. With such potentialities, if the Transport Ministry does not take a little more interest, the Paradeep port is not going to develop

Another problem in the Paradeep port is the serious erosion that is taking place there Three years ago. I went to the place where Nehru laid the foundation stone and, at that time, sea was 3 miles away from the Nehru Bungalow Today, it is only 200 ft away Such a rapid erosion is taking place They have spent Rs 34 crores on such a major port If the erosion is not checked we are going to lose such a big achievement in our State It is a national achievement. I hope, the Government will do something about it I urge upon the Minister to look into this problem also

Lastly, I must congratulate the Minister for giving a little hope to the people of Orissa about the ship building yard Though it is not within the purview of the discussion of this Bill, I am digressing a little When the question came up about locating the ship building yard in the country, I am very happy to say that his reply gave hopes to the people of Orissa that the Government of India is taking into consideration the question of having a ship building yard at Paradeep I welcome this measure

श्री भारत सिंह चौहान (धार) उपाध्यक्ष महोदय, मन्त्री महोदय जो बिल लाये है मुझे ऐसा लगता है कि 1963 के बिल को ही इन तीनों मेजर पोर्ट्स के लिए लागू करना चाहते हैं। लेकिन सबाल यह है कि क्या 1963 के इस कानून को इन पोर्ट्स पर लागू करने से इनका विकास हो जायेगा। आपने जो विवरण दिया है उससे भी विकास की कोई बात जाहिर

नहीं होती है। बम्बई, कलकत्ता और मद्रास के जो पहले कानून बने थे वे उन पर पोर्ट्स की विशेष महत्ता को ध्यान में रख कर बनाये गये थे, अब जब आप उनके लिये नये कानून बनाने जा रहे हैं तो आपको यह ध्यान रखना चाहिए था कि इन मेजर पोर्ट्स की अन्तर्राष्ट्रीय महत्ता को कैसे बढ़ा सकते हैं। आप के इस बिल से न तो कोई अन्तर्राष्ट्रीय महत्ता बढ़ती दिखाई देनी है और न कोई विकास ही होना दिखाई देता है। इन तीनों पोर्ट्स का सम्बन्ध विश्व के व्यापार में है, लेकिन उमका आपने इसमें कहीं कोई जिक्र नहीं किया है कि हम अन्तर्राष्ट्रीय कानूनों को भी ध्यान में रख कर इन पोर्ट्स के लिए, ऐसा कानून लाये है जिस से कि इन तीनों पोर्ट्स की महत्ता बढ़े। तो यह जो कानून लाये है उसमें मैं ऐसा समझता हूँ कि मन्त्री लोग, जो कमीशन ने रिपोर्ट दी है उसकी कुछ बातें लेकर जनता को एक तरह में यह बतलाना चाहते हैं कि हम कुछ कर रहे हैं पोर्ट्स के सम्बन्ध में, लेकिन दरअसल उसमें कोई विशेष लाभ होने वाला नहीं है। पिछले समय में जिस तरह में थर्ड क्लाम को सेकण्ड क्लाम में परिवर्तित कर दिया उसमें कोई बड़ा भारी परिवर्तन नहीं हुआ लेकिन एक स्टन्ट जरूर हो गया कि भाई हमने थर्ड क्लाम को समाप्त कर दिया, सेकण्ड क्लाम बना दिया। उसी प्रकार का स्टन्ट करने के लिए यह बिल भी लाया गया है वरना इस बिल के द्वारा कोई भारी परिवर्तन होगा या पोर्ट्स का विकास होगा ऐसा लगता नहीं है। इस बिल को लाने के पहले मैं समझता हूँ पोर्ट्स ट्रस्ट्स में जरूर आपको सुझाव दिए हैं और उसमें कई सुझाव ऐसे हैं जो लागू किए जाने चाहिए लेकिन आपने तो केवल अधिकार लेने के लिए, पोर्ट्स की पावर्स में एन्फोर्सेमेंट करने के लिए और अपना प्राधिपत्य जमाने के लिए यह बिल पेश किया है—इस बिल से यह बात साफ लगती है। आप यह बिल उन तीनों पोर्ट्स पर लागू करके जो पोर्ट्स अन्तर्राष्ट्रीय महत्ता रखते हैं उनकी पावर्स को कर्ब कर रहे हैं या समाप्त कर रहे हैं। इसलिए मैं मन्त्री महोदय

निवेदन करूंगा कि वे इस पर गम्भीरता से विचार करें और इन तीनों पोर्ट्स की महत्ता जो आज से नहीं, स्वराज्य के पहले से है, उनकी अन्तर्राष्ट्रीय महत्ता और द्विगिदी को बनाये रखने की आवश्यकता है और इसी बात को ध्यान में रखते हुए संशोधन किए जायें।

छोटे-छोटे पोर्ट्स पर यह बिल लागू था जिसको आप बड़े पोर्ट्स पर लागू कर रहे हैं। आवश्यकता इस बात की थी कि उसमें जो वृद्धियां थी उनको दूर करके अच्छे परिवर्तन किए जाते लेकिन उसको न करते हुए ऐसा लगता है कि केवल कुछ परिवर्तन करने हैं ताकि जनता को यह पता लगे कि ट्रांसपोर्ट एण्ड मिनिंग मिनिस्ट्री भी कुछ काम कर रही है। इसके अलावा इप बिल में मुझे और कोई भी समझदारी की बात नहीं दिखाई देती। गोवा के पोर्ट के बारे में पिछले समय में बड़े-बड़े आश्वासन दिए गए थे और यह बनलाया गया था कि उसके लिए 27 करोड़ रुपए सैक्शन किए गए हैं। मुझे यह अच्छी तरह से मालूम है कि गोवा पोर्ट को ब्रंड का सबसे अच्छा और बड़ा पोर्ट बनाया जा सकता है लेकिन 27 वर्षों के बाद भी वह पोर्ट अभी तक विक्रम की आर नहीं गया है। यहां पर झगड़े और स्ट्राइक्स होती जा रही हैं। वह एक नैचुरल पोर्ट का स्थान रखता है और बम्बई, कलकत्ता या मद्रास के पोर्ट ऐसे नहीं हैं जहां पर बड़े-बड़े जहाजों को लाया जा सके लेकिन फिर भी गोवा पोर्ट का विकास रुका पड़ा है। पिछले समय में यह जरूर बनलाया गया था कि हमने इनके करोड़ रुपये उसके विकास के लिए मजूर किए हैं लेकिन बहा पर जिस तरह से मैनेजमेंट चल रहा है उसमें स्ट्राइक्स हा रही हैं, काम में रुकावट आता है। अगर इसी तरह से काम चला तो यह जो पोर्ट्स के विकास की बात कही जा रही है वह कानून लागू करके होने वाली नहीं है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इन पोर्ट्स की अन्तर्राष्ट्रीय महत्ता को विशेष रूप से ध्यान में रखा जाना चाहिए। आप भी भाति जानते हैं कि इन पोर्ट्स से किस

प्रकार विदेशों को व्यापार का आवागमन होगा है। यदि उनको बंदका लगा तो आपके विकास और व्यापार में तथा मिनिंग के काम में बड़ा भारी नुकसान होने की सम्भावना है। इसलिए मैं समझता हूँ कि इस तरह हैकिजड वे में परिवर्तन करना उचित नहीं होगा। मेरा निवेदन है कि मन्त्री जी इस पर गम्भीरता से विचार करें। इस सम्बन्ध में मुझे यही कहना है।

श्री शिवनाथ सिंह (मुम्बई) उपाध्यक्ष जी, आज हमारे देश में जितने मेजर पोर्ट्स हैं वह चार प्रकार के कानूनों में गवर्न होते हैं। इस विधेयक के द्वारा हम एक कानून से उनको गवर्न करना चाहते हैं। यह विधेयक एक स्वागत-योग्य कदम है और मैं इसका समर्थन करता हूँ। इस विधेयक का समर्थन करने हुए मैं कुछ बातों को और माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। एक बान मैं चाहूंगा जो यदि अभी इस समय न हो सके तो आइन्दा उसके ऊपर ध्यान रखकर बाद में इम्प्रूव करने की कोशिश करेंगे। जहां तक बोर्ड आफ ट्रस्टीज का सवाल है, आप ने लेबर को रिप्रेजेंटेशन दिया है कि कम से कम दो आदमी लेबर के उसमें होंगे लेकिन आपका जो रिप्रेजेंटेशन देने का तरीका है उसमें आपने कोई मुद्दा नहीं किया है। दूसरे शिफ्ट आनर्स बैंगर के इन्स्ट्रुमेंट का आप ने जो रिप्रेजेंटेशन दिया है उसमें उन लागा में से वे चुनकर आयेंगे लेकिन लेबर का जो रिप्रेजेंटेशन होगा उसमें गवर्नमेंट नामिनेट करेगा। इस प्रकार से एक डिमोक्रेटिक तरीके का छोड़ कर सरकार ने उनको नामिनेट करने को जो पावर अपने हाथ में रखी है वह तरीका कोई अच्छा नहीं है। इसमें लेबर यूनियन्स में काम करने वाले नाराज हो सकते हैं और इसको लेकर ट्रेड यूनियन की रिक्माईण्ड या अन-रिक्माईण्ड यूनियन्स में झगड़े हो सकते हैं। इसलिए जिनमें भी लेबर एम्प्लायड हो उनका सभी का रजिस्ट्रेशन हो, वे चाहे किमो भी यूनियन के सदस्य हो, उनका एक कम्पानि-लिडेटेड रजिस्ट्रेशन हो और वही लोग अपने

घाप मे से चुनकर अपने प्रतिनिधि भेजें। चाहे कोई यूनिन रजिस्टर्ड हो या अनरजिस्टर्ड हो उनमे कोई भेदभाव न रखा जाये, उनका एक एलेक्टोरल कालेज बनाया जाये जिसके द्वारा 2 प्रतिनिधि या अगुछा होगा 4 प्रतिनिधि भेजे जायें तो मैं समझता हूँ आपका वह एक सही कदम होगा। बरना मैं समझता हूँ ट्रेड यूनिन मे झगडे चलते रहेंगे, कोई कहेगा आई एन टी यू सी का हो और कोई कहेगा ए आई टी यू सी का हो। इसके अलावा जो लोग जाना चाहेंगे वे वहा के अधिकारियो की झुशामद करते रहेंगे और वे वहा पर जाकर लेबर का सही प्रतिनिधित्व नहीं करेगे। ऐसी स्थिति मे मैं निवेदन करूंगा कि किसी तरीके से आप इममे मुधार करे।

दूमरे आपने बोर्ड आफ ट्रस्टीज मे उन स्टेट्स को रिप्रेजेंटेशन दिया है जिनकी जमीन पर वह पार्ट स्थित है लेकिन जैम आपका काडला पार्ट है उसके जा मेन यूजस है यह हरयाणा, पजाब और राजस्थान है। इन स्टेट्स की भी समम्याये है इसलिए इन तीना प्रान्तो को भी वहा रिप्रेजेंटेशन दना चाहिए। यह नहीं जाना चाहिए कि जिम प्रान्त मे पार्ट हा वहा की स्टेट गवर्नमेन्ट को ही रिप्रेजेंटेशन दे बल्कि वहां मे सामान भेजने वाली जो और स्टेट्स हैं उनको भी रिप्रेजेंटेशन दिया जाय। यह मेरी आप स प्रार्थना है और इसकी ओर आप अवश्य ध्यान देने की कृपा करे।

इम बिल मे कई सशोधन किये गये हैं जो स्वागत योग्य है। लेकिन एक सशोधन मंत्री जी ने रखा है कि कुछ कडीगन्म के अधीन ऐनीमन्स हा, सामान हा, पहले अनब्लेम्ड का ओपिन ओक्शन से बेचा जाता था, लेकिन अब यह किया गया है कि आपस मे निगोशियेशन्स कर के या टेन्डर्स काल कर के बेचा जायगा। इसमे अधिकारियो द्वारा गडबड किये जाने की आशका होना स्वाभाविक है। पब्लिक ओक्शन मे क्रियरन्स आती है और बाव मे चाहे कन्सन्ड पार्टी को ब्लेस भी देना पडता हो, तो भी सही चीज मिलती है। इसलिये पब्लिक ओक्शन

के बजाय प्राइवेटली टेन्डर काल कर बेचने की व्यवस्था करना सही नहीं है और अधिकारियो के ईमानदार होने पर भी उन पर लांछन लग सकते हैं। इसलिये पब्लिक ओक्शन ही रहना चाहिये।

अभी एक माननीया सदस्य ने कहा कि सेन्ट्रल गवर्नमेन्ट ने या चेयरमैन ने अपने पास पावर्स रखने की अधिक चेष्टा की है। मैं इसका स्वागत करता हूँ कि आप ने नियुक्तियों के बारे मे केन्द्रीय सरकार के पास अधिकार रखा है। यह ठीक है कि जो जिम्मेदारी की जगहे हैं उन पर केन्द्र सरकार नियुक्ति करे। दूसरा प्राविधान यह है कि जिनकी 2,000 रु० से अधिक तनख्वाह होगी वह भी बोर्ड की राय से सेन्ट्रल गवर्नमेन्ट नियुक्त करेगी। लेकिन अदर पोस्ट्स को आप ने चेयरमैन को दिया है। पहले बोर्ड की राय मे चेयरमैन नियुक्ति करता था, परन्तु अब चेयरमैन को ही पूरा अधिकार दिया गया है जो मेरी राय मे ठीक नहीं है। आप जानते हैं कि आज नियुक्तियों के अन्दर फेवरिज्म चलता है। जिनने भी पब्लिक अन्डरटैकिंग के चेयरमैन हैं वह अपने ही आदमियों को नौकरी देते हैं इसलिये चेयरमैन को अधिक पावर देना ठीक नहीं है इमका मिम्यूज अधिक हो सकता है।

मुझे एक आशका और है जैसे कलकत्ते के अन्दर आप ने प्राइवेट पब्लिक लैंडिंग प्लेस भी रखेंगे। जहा तक अदर प्लेसेज का सवाल है उनको यूज करने का सवाल है मुझे कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन जो पब्लिक लैंडिंग आप ने रखा है कही ऐसा न हा कि प्राइवेट आदमी अपनी प्लेसेज बना ले और उसका उपयोग न कर कहीं उनकी मोनोपली न हो। मैं चाहूंगा कि उसकी मोनोपली पोर्ट ट्रस्ट के साथ रहनी चाहिए जिससे प्राइवेट लोब नाजायज शायदा न उठा सकें। इसका प्रोबिशन होना चाहिए।

पोर्ट्स की क्या हालत है? मातनीय सदस्य ने कलकत्ते के बारे मे कहा। हम चाहते

हैं कि कलकत्ते का पोर्ट जितना अच्छा बन सके, बनाया जाय ताकि बड़े से बड़े जहाज बहाँ जा सकें। लेकिन कांडला पोर्ट मैंने देखा है और उसके बोर्ड काफ़ी दृष्टीय से बात की है। वह हमारे देश का सब से अच्छा पोर्ट है लेकिन उसका पूरा उपयोग नहीं हो रहा है। उस पर आपका मंत्रालय ध्यान दे तो उसका सुधार हो सकता है। बड़े बड़े जहाज बहाँ रेगुलर नहीं जाते हैं। लोग कहते हैं कि जब तक कार्गो नहीं होगा तब तक बड़ा जहाज नहीं जायगा। हिटर लैंड में जितना सामान है लाने-ले जाने का उसको कांडला पोर्ट के जरिये ही आयात-निर्यात किया जाय और इसके लिये जरूरी है कि हिटर लैंड में जितने साधन बड़ा सकने हैं बढ़ाये। दूसरी शिकायत यह है कि रेल द्वारा बोम्बे सामान ले जाने की दूरे और कांडला पोर्ट को सामान ले जाने की दूरे एक नहीं हैं, उनमें भिन्नता है। एक सामान राजस्थान से बोम्बे भेजा जाता है तो किराया कम लगता है और कांडला भेजने है तो अधिक किराया लगता है। इसलिये व्यापारी लोग पोर्ट को ज्यादा सामान नहीं भेजते है। हमलिये मैं चाहता हूँ कि कांडला पोर्ट के डेवलपमेंट की ओर अधिक ध्यान दिया जाय।

इन शब्दों के साथ मैं इस बिल का स्वागत करता हूँ।

**SHRI SURENDRA MOHANTY** (Kendrapara): Mr. Deputy-Speaker, Sir, it is common knowledge that today most of our major ports are limping and are in the red. Their effectiveness leaves much to be desired. In that context, I do expect that this Bill should not merely think of the problems but should have covered the entire aspect of the reorganisation of the major ports so as to make their functioning more effective?

The House would recall that a Study Team on the Major Ports which had been appointed in the year 1963 made a recommendation which I quote:

"We therefore urge that the Indian Government authorise a study in

depth into the entire matter of Ports Trust organisation."

"We suggest, therefore, that when the reorganisation study of the Port Trusts is initiated, the services of a foreign management consulting firm having expertise in the field of organization be engaged despite the fact that the services of such firms are generally expensive."

In pursuance of this recommendation, a Major Ports Commission had been appointed which had made many recommendations out of which, if I remember correctly, the only recommendation which this Bill is going to implement is to bring the three major ports, Calcutta, Bombay and Madras, on par with the other ports like Vizag, Tuticorin, Paradip, Kandia and Mormugao in pursuance of the Port Trust Act, 1963. Beyond that, I do not find any significant recommendation which is sought to be implemented by this Bill. I hope the hon. Minister will explain to us while replying to this debate as to why he has chosen not to implement the other major recommendations which the Major Port Trusts Commission had recommended.

In that context, I shall invite the attention of the House to one significant fact. As regards the organisation of the Port Trust, the Chairman occupies a pivotal position in it. But, unfortunately, the position of the Chairman of the Port Trust is not very complimentary. I quote from the Report of the Study Team on Major Ports of India. On page 47, this is what is stated therein:—

"We have previously presented our general impressions of the relationships which exist between first, second and third level officials at major ports. We add here that while there are many obvious weaknesses in the relationships between these officials, the majority of Chairmen at the individual ports who are members of the Indian Administrative Service (IAS) or, in a few cases, the Indian Civil Service



(ICS), have had extensive administrative experience. As we have said, the basic fault we find is the very fact that these individuals are administrators, rather than managers. This appears to be more a fault of the 'system' than of the individuals."

"The Study Team has categorically stated that the Chairmen should be more of managers than of administrators. But, what do we find? Some administrators function as bureaucrats and not as Chairmen. What is the result of all this? I would invite the attention of the Minister to page 147 of this Report. I quote.

"The current Chairman of the Port Trust has served since May 1967. He had no experience in port operation or management prior to becoming Chairman."

So, a man without any experience and without knowing the A, B or C of a port, is appointed as Chairman merely because of the fact that he belongs to the IAS. What has been the net result? Only yesterday, the hon. Minister, in reply to a question, in this House has said that Paradip Port has been incurring a loss at the rate of Rs. 3 crores a year.

This is the result when you put an administrator as the head of a port trust who has got no experience of the port whatsoever. But what do we find in this Bill? We find the Government has not educated itself from the past experience but on the other hand it has given a position of further premium to these Chairmen who have no experience of port trusts.

Further, the study team had rightly recommended that the Chairmen should be divested of their administrative duties and they should be more entrusted with the operational activities. Towards that end the team had rightly urged the creation of a new position designated as the General Manager for each of the major ports who would manage the day-to-day activities of the port trusts. I hope

the hon. Minister owes an answer to this House as to why this recommendation has not been implemented, why non-technical men who have no experience of the port trusts work are entrusted with the management of the port. I hold on this account our major ports are decaying and their effectiveness is dwindling.

Coming to Paradip port I would invite the attention of the hon. Minister to Chapter 10 of the recommendations of the Major Ports Commission in which they have made certain specific recommendations regarding the ports of Kandla, Paradip, Tuticorin and Mangalore. As the earlier speaker pointed out the Government of India has so far paid Rs. 16.20 crores as loan to the Paradip port whose interest has a crippling effect on its development. The House will be amused to learn that some time back the treasures of the Paradip port had been hypothecated to a nationalised bank to pay the salaries of its employees. In that context the Major Ports Commission, has recommended in Chapter 10:

- (i) provide an outright grant to the extent of 20 per cent of the capital cost of civil works including berths, breakwaters, reclamation, capital dredging etc., but exclusive of the expenditure on mechanical handling plants and equipment;
- (ii) limit the obligation of these ports to the payment of interest and repayment of the principal to only 50 per cent of the capital outlay after deducting the grant. These ports would be required to pay the appropriate rate of interest as applicable to all long term loans advanced by Government during that year;
- (iii) permit the interest to be capitalised during the construction stage of the project;
- (iv) apply a repayment schedule for the loan during a period

of 30 years, the first instalment of repayment to commence from the eleventh anniversary of the commissioning of the project;

Now, what is happening? As regards Paradip, after its sixth anniversary the Government has been realising not only the capital but also the interest which has a crippling effect and which has forced the Port Trust to hypothecate its treasures to get money to make payment to its employees.

I would only and by saying that only a more cursory and casual attention has been paid to the development of our major ports. It is common knowledge that our major ports are today dwindling and declining. Not only Calcutta but all the ports including Kandla, Bombay, Madras etc. are having a declining profitability rate. Therefore, we would have expected that the hon. Minister should have come forward with a Bill which would have covered the entire ground of reorganising the port trusts to make them more profitable so that they can effectively function and they can contribute effectively to the growth of our economy. I hope that the hon. Minister will bring forward in the near future a more comprehensive Bill to serve this end.

श्री मूल चन्द डागा (पाली) . इस बिल को लाने के लिए मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ। इस तरह का बिल लाने की सिकारिस 1953 में हुई थी। एम्प्लेमेंट्स कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में यह कहा था :

"The Committee regret to note that though a sub-committee consisting of senior representatives of Calcutta, Bombay and Madras Port Trusts was set up as early as July, 1963, to recommend amendments of Bombay, Calcutta and Madras Port Trusts Acts, they took more than three years to submit the report."

बहु एक छोटी सी कमेटी थी। उसके बाद भी कमेटी बैठी। उसकी रिपोर्टमें उल्लेख होने

के बाद आज आप इस बिल को लाये। इसकी देर से ही सही लेकिन इस बिल को लाने के लिए आप धन्यवाद के पात्र हैं।

आपने मेजर श्री माइनर पोर्ट्स में डिफेंस किया है। आई हेव स्टिल टू प्रॉब्लेम्स वी डिफेंस बिटवीन मेजर एंड माइनर पोर्ट्स। पोर्ट सीज पोर्ट। क्यों आप दोनों में भेद करते हैं।

जो कमेटी आप ने एम्पाइंट की थी उसके जो टर्म्स आप रेफेंस थे उनमें से कुछ ये थे .

- "(i) to consider broadly their development programmes in the context of present and future national needs with special reference to the changing shipping and port technology; and
- (ii) to examine specifically the following aspects of port working —
  - (a) management,
  - (b) financing, and
  - (c) personnel, and
- (iv) to consider in the light of all the above, the capacity of the ports to enhance the current rates of ex-gratia payment; and
- (v) to review the arrangements that exist for coordination among the different ports, and
- (vi) to make recommendations on the above and other ancillary matters".

उस कमेटी ने 127 रिपोर्टमें उल्लेख की। जायद आपने बिल लाने में जल्दी की है और केवल एक एम्पेक्ट को आप से टक किया है। मैं जानना चाहता हूँ कि बाकी की जो रिपोर्टमें उल्लेख हैं उनके बारे में आप क्या कर रहे हैं, क्या उनको इम्प्लेमेंट कर रहे हैं। पोर्ट्स की हालत आज खराब है। वहाँ डिमिनेजमेंट है। उसकी वजह से डेमरेज लगता है। इस हल्किया

पोर्ट तथा धीर भी कई पोर्ट्स को देखने गये थे। बहा लेबर का प्राबल्य है। इन्विषपमेट का है, रोज़ का है। आयरन धीर, साल्ट आदि जो हम बाहर भेजते हैं या जो चीज़ इम्पोर्ट करते हैं हम देखना होगा कि हम इस मामले में दूसरे देशों से कम्पीटीशन में खड़े रह सकेंगे या नहीं? इन सारे प्राबल्य को कौन टन करेगा? आपने तो सिर्फ एक बात कह दी है। कमेटी ने जो दूसरी रिपोर्टें जहाँ की है वे सख्या में बहुत अधिक हैं और शायद वे एक बड़ी किताब के रूप में हैं, इसलिए शायद मन्टैरिण्ट ने आपके उनको देखा नहीं और देखा है तो उनको लाने की कोशिश नहीं की। इसमें जो बड़ी बड़ी बातें थी, उनको तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। एस्टीमेट्स कमेटी की रिपोर्टें और दूसरी रिपोर्टें में जिन बातों को तरफ ध्यान दिलाया है, उन पर तबज़ुह नहीं दी गई है। इन सारी रिपोर्टों का परपज क्या है? लोग ड्राई पोर्ट की बात करते हैं जब कि पोर्ट्स भी ठीक तरह में फ़व्वन नहीं कर रहे हैं।

SHRI B V NAIK Are there any dry ports anywhere in the world?

श्री मूलकांड ड ग. मैं रिपोर्ट की दो-तीन बातें आपके सामने रखना चाहता हूँ।

"The largest single commodity in India's seaborne trade is iron ore. Total iron ore exports from India increased from 0.3 million tonnes in 1955-56 to 15.1 million tonnes in 1968-69. Lowering of transportation costs by the use of large-sized ships can play a significant role in ensuring the competitive character of Indian iron ore".

इस बिन्दु में मेजर पोर्ट्स की महत्वपूर्ण समस्याओं की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है। इसमें सिर्फ सविस्तर और लेबर बचत के डिप्लोमैटिकल की व्यवस्था की गई है। मंत्री महोदय को ऐसा जिस लाना चाहिए, जिससे हमारे पोर्ट्स का डेवलपमेट हो सके।

श्री मधु लिमये (बाका) : उपाध्यक्ष महोदय, सब से पहले मैं खंड 4 के बारे में यह कहना चाहता हूँ कि इस विधेयक में विभिन्न हितों को बोर्ड आफ ट्रस्टीज में प्रतिनिधित्व देने का प्रयास किया गया है, लेकिन मंत्री महोदय की नजर से महानगरपालिका या नगरपालिका की छूट गयी, यह मेरी समझ में नहीं आ रहा है। इस विधेयक के द्वारा मजदूरी, मरिनाइल मरिन डिपार्टमेंट, कस्टम, राज्य सरकारों, सुरक्षा मंत्रालय और रेलवेज को बोर्ड आफ ट्रस्टीज में प्रतिनिधित्व दिया गया है। यह आवश्यक है कि इन बन्दरगाहों के विकास में महानगरपालिकाओं का और जहाँ महानगरपालिकायें नहीं हैं, वहाँ नगरपालिकाओं का, योगदान होना चाहिए और इसलिए बोर्ड आफ ट्रस्टीज में इन मस्थाओं का कोई प्रतिनिधि होना चाहिए। मैं यह बात विवेकीकरण की दृष्टि से कह रहा हूँ।

सब से पहले मैं यह सुधार चाहना हूँ कि महानगरपालिका के कम से कम दो प्रतिनिधि बोर्ड आफ ट्रस्टीज में होने चाहिए। पाट ट्रस्ट के दलाके में, बैंक रेक्लेमेशन में ही हम वक्त जो गैर-कानूनी काम हो रहा है, उस को लेकर बम्बई स्पूनिसिपैलिटी और राज्य सरकार में सचर्ष और टकराव उत्पन्न हुआ है। उसके बारे में मैं बाद में बोलूंगा। मैं यह आवश्यक समझना हूँ कि बन्दरगाहों के बोर्ड आफ ट्रस्टीज में दो प्रतिनिधि स्पूनिसिपैलिटी के जरूर होने चाहिए।

क्लाज़ 11 के द्वारा मूल खंड 25 में जो परिवर्तन किया गया है, उसका आशय यह है कि बोर्ड के अधिकार छीन कर चेयरमैन को दे दिये जायें। सरकार यह कोई अच्छा काम नहीं कर रही है। मेरी राय में मूल धारा ठीक है और इस सभोधन को बिल्कुल काट देना चाहिए।

जहाँ तक क्लॉज़ 22 और 23 का सम्बन्ध है, पहले पोर्ट ट्रस्ट में जो माल पड़ा

रहता था, जिसको कोई उठाता नहीं था, उसको आक्शन से डिसपोज आक्र कर दिया जाता था, लेकिन इन लाजिज के द्वारा ये शब्द रख दिये गये हैं : "बाई टेंडर, प्राइवेट एग्रीमेंट और इन एनी अदर मैनर" । टेंडर की बात तो मैं समझ सकता हूँ, लेकिन "प्राइवेट एग्रीमेंट" और "इन एनी अदर मैनर" का क्या अर्थ है ? इसको काट देना चाहिए और "आक्शन" रखना चाहिए, या "आक्शन" और "टेंडर" रखने चाहिए ।

जहाँ तक क्लाज 20 और क्लाज 36 का सम्बन्ध है, मैं इस सदन में लगातार समुद्र के नीचे की जमीन का सवाल उठाता आया हूँ । अन्त में मैंने इस बारे में इस सदन में एक बिल भी पेश किया । ऐसा लगता है कि सरकार पर उसका थोड़ा असर हुआ है, और वह सीधे तरीके से नहीं, बल्कि घूम-फिर कर इन कामों को करना चाहती है ।

मेरे पास लगातार पत्र आते रहे हैं । उनमें एक पत्र वांदरा से आया है, जो इस प्रकार है :

"My dear Mr. Limaye,

I am glad you have taken up the question of the ownership of the foreshore lands. Besides the Bombay reclamation scheme, the Government of Maharashtra has been reclaiming other foreshore lands on the coast of Bombay and selling them to vested interests to the detriment of the general public. In Bandra a piece of foreshore land has been sold to Otters Club on Carter Road and another piece has been given to a five star hotel at Lands End. In the Mahim Creek the Government has acquired about 130 acres of foreshore land and given it to the housing board."

ये जो मकान बन रहे हैं, ये भी अमीरों के लिए बन रहे हैं । वास्तव में जो पोर्ट ट्रस्ट की जमीन है, महाराष्ट्र की सरकार उस पर

एक प्रसे से आक्शन कर रही है । मुझे अफसोस है कि इसके बारे में बम्बई का पोर्ट ट्रस्ट सो गया है । केन्द्रीय सरकार पर मुझे यह सीधा आरोप लगाना है कि वह राज्य सरकार से मिल कर इस लूट में हिस्सेदारी कर रही है । मैं संक्षेप में बम्बई रिक्लेमेशन की तस्वीर रखना चाहता हूँ :

"A large part of the area covered by the scheme is submerged in water even at low water including plot No.206, 210 to 224 of block III; plot Nos. 73A, 74, 83 and 84 of block No. V are covered by water even at low tide. The Naval chart of the Bombay Harbour prepared by the Naval Hydrographical office of India shows that even at low tide all the said plots and almost the whole scheme would be under water...."

MR. DEPUTY SPEAKER: You are putting the Minister in serious difficulty.

श्री मधु लिमये : यह एक सीरियस मैटर है । मंत्री महोदय के प्रशिक्षण के लिए मैं बहुत ही मेहनत के बाद यह बम्बई हार्बर का नक्शा लाया हूँ ।

16 hrs.

MR. DEPUTY SPEAKER: You can pass it on to the Minister.

श्री मधु लिमये : मैं इसको सदन के टेबल पर रखना चाहता हूँ । इस मैप का रीडिंग करने के लिए मुझे घाट बंटा मेहनत करनी पड़ी है । इस समय मुझे घाट बंटे का टाइम कहां मिलेगा ? इसको मैं टेबल पर रखता हूँ ।

टाइड के बारे में भी एक किताब—इंडियन टाइड टेबल—मुझे बड़ी मुश्किल से मिली है । यह भी मैं मंत्री महोदय की क्षिप्रता में पेश करना चाहता हूँ । वह इसका आक्शन करें ।

बम्बई रिक्लेमेशन स्कीम का आधार यह है कि वहाँ जमीनें सीधे बेची नहीं जाती हैं फ्री होल्ड के रूप में। इस में होता यह है कि

"The value of land in the Bombay Backbay reclamation scheme is on a national basis and what the lessee has to pay is ground rent at 6.5 per cent per annum calculated on the notional value of the land per sq. metre."

1964 में एक वर्ग मीटर जमीन का दाम पाच हजार रुपये था और आज उस का दाम तीन गुना हो गया है। बैंकवे रिक्लेमेशन में जो जमीन है, उस के एक वर्ग मीटर का दाम आज पन्द्रह हजार रुपये हो गया है। चूंकि म्युनिसिपैलिटी कम कर विरोध कर रही थी, इसलिए महाराष्ट्र सरकार ने कुछ पार्टियों को चुपके में, चोरी में, जल्दबाजी में 16 प्लॉट्स बेचे हैं। इन पार्टियों के नाम भी मेरे पास हैं। एक है मंसम डलामल एंड मन्स, दूसरे है मनीरगम मित्तल, तीसरे है मंसम गुलामियानी विन्डर्स प्राइवेट लिमिटेड...

MR DEPUTY SPEAKER: Is it your contention that all this land belongs to the Bombay Port Trust?

श्री मधु लिखड़े जी हा। फोरशोर का हिस्सा है बाम्बे पोर्ट ट्रस्ट एक्ट के तहत। लो टाइड के परे जो है बियाई दि लो टाइड मार्क वह अडर आर्टिकल 297 आता है। बहुत सारे लोग यहाँ से बोले नहीं हैं। अगर समय देगे तो मैं त्रमवार दलील, स्टेप—बाई स्टेप अपने आर्गुमेंट आप के सामने रखूंगा।

फिर है नेशनल कंस्ट्रक्शन कार्पोरेशन। उस के बाइ सी डी रहेगा, मेसर्स सुप्रीम प्रीमियर्स प्राइवेट लिमिटेड, मेसर्स प्रेरणा प्रिमियर्स प्राइवेट लिमिटेड, विश्वनाथ मित्तल, फ्री प्रेस जमरस, जो करनानी ने लिया है, कलकत्ता के एक बड़े सेठ हैं। उस के बाद सेन्ट्रल बैंक आफ इंडिया में भी इस तरह के काम करते हैं। इन पर जो हमारे बनाने, जो बिल्डर हैं, बिल्डर जो इसमें 75 लाख 80 एक

कंस्ट्रक्शन में मिलने वाला है। फिर है बैंक आफ इंडिया। ये दोनों नेशनलाइज्ड बैंक हैं। फिर हरि भाई स्टेट्स प्राइवेट लिमिटेड।

इस में एक प्लॉट पर जब वह रेट पर दिया गया तो एक आदमी ने—उच्चतर स्तर पर यह बात महाराष्ट्र में हो गई है—एक टुकड़े पर 15-20 लाख रुपये की रिश्वत दी है। कुल मिला कर इस का हिसाब जोड़ा गया

MR. DEPUTY-SPEAKER: I really admire your resourcefulness. This came as a constitutional issue. Now you are putting the baby flat on the lap of the Minister!

श्री मधु लिखड़े वह पचास रूप में आयेगा, मैं तो परभू करूंगा इस को। 2 करोड़ 80 लाख रुपये की रिश्वत दी गई है। जब यह मामला अदालत में गया और इंजक्शन आया तो वे सब लोग, 16 प्लॉट खरीदने वाले, चिल्लाने लगे और हम लोगों के जो वकील हैं उन के पास आने लगे कि हम लोग तो मर गए क्योंकि इंजक्शन आ गया और पन्द्रह लाख, बीस लाख प्याया एक-एक प्लॉट पर हम ने दिया है—(व्यवधान)—पंडित जी, मैं आपकी जानकारी के लिए कह रहा हूँ। उस समय आप उत्तर प्रदेश में थे। आपकी जानकारी के लिये मैं कहना चाहता हूँ कि एक दफा प्रधान मंत्री जी के पास यह मामला आया

श्री कमलापति त्रिपाठी : मैं यह पूछ रहा था कि यह मामला सब-जूडिस तो नहीं है ?

श्री मधु लिखड़े : मैं जो बोल रहा हूँ यह सब-जूडिस नहीं है। मैं केवल जो स्थिति है बैंकवे रिक्लेमेशन स्कीम के बारे में वह आप के सामने रख रहा हूँ। प्रधान मंत्री तक यह मामला आया, तब महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री ने कहा कि बैंकवे रिक्लेमेशन नहीं होना चाहिए, आप कहती हैं कि पोल्सूशन और कंजक्शन

का सवाल है तो जो पचास लाख रुपया 1972 और 1971 के चुनाव में दिया गया था वह कहा से आया था ? वह इसी से तो आया था । तब मामला केन्द्र स्तर पर भी ठप ही गया ।

अब मैं कानूनी स्थिति की ओर आप का ध्यान खींचना चाहता हूँ । आर्टिकल 297 देख लीजिए । उस में यह स्थिति बताई गई है

"All lands, minerals and other things of value underlying the ocean within the territorial waters of India shall vest in the Union and be held for the purposes of the Union."

तो मैं सबसे महोदय से सीधा सवाल करना चाहता हूँ कि बँकवे रिक्लेमेशन स्कीम के अन्दर जो भी क्षेत्र है, जो लो वाटर टाइड में भी 24 घंटे और मान भर पानी के नीचे रहता है, वह 297 के तहत आता है या नहीं ? वह जमीनें जब बेची जा रही हैं—और यह मैंने आप को हाइड्रोलिक मैप दिया है, तो आप क्या कर रहे हैं ? आप कानून्यजन में है या नहीं ? सीधा मेरा सवाल है ।

Whether the Central Government is not in collusion with the State Government?

यूनियन के अधिकारों की सुरक्षा कौन करेगा ? आप बंधों नहीं कर रहे हैं ?

MR DEPUTY SPEAKER: The only relevant question is whether the Minister of Shipping and Transport would claim that this foreshore land belong to the Bombay Port Trust You have made your point.

श्री मधु लिमये ऐसा नहीं है । मैं एक एक कर के कहना हूँ । 297 के तहत मेरा यह कहना है कि साल भर जो जमीन पानी के नीचे रहती है 24 घंटे, बियाड वी लो वाटर मार्क इन दी सी बर्ड इन्वेक्शन, समुद्र की ओर, वह जमीन तो केन्द्र की है । इसके

बारे में मुनीम कोर्ट क्या, हाई कोर्ट क्या, कोई भी आप से असहमत नहीं हो सकता ।

MR DEPUTY-SPEAKER: That is a much bigger constitutional question.

SHRI MADHU LIMAYE: How can I come to the foreshore until I develop the point?

MR DEPUTY-SPEAKER I would admit this only to the limited extent where you would say that this land belongs to the Bombay Port Trust. You The Minister has either to admit that or deny that But do not go into the bigger constitutional question

श्री मधु लिमये मैं तो एक रेखा खींच रहा हूँ कि लो वाटर मार्क के परे जो जमीन है उस के बारे में कोई विवाद नहीं है और न होना चाहिए । अब मैं फोर शोर की ओर आता हूँ । फोर शोर की व्याख्या 'मजूर पाट एक्ट' में की गई है ।

SHRI B V NAIK When the reclaimed land rises above the sea level then it ceases to be covered by article 291

श्री मधु लिमये. पहले जा जमीन समुद्र के नीचे थी और है उसकी चर्चा कर रहा हूँ ।

MR DEPUTY-SPEAKER: Do not go too far I do not think it is within the scope of the Bill You are raising a very interesting point, an important point But I am only pointing out that the broader constitutional implications cannot be discussed now because it is not within the scope of the Minister for Transport and Shipping to go into the constitutional interpretation of these things All that I want to say is, that if it is your case that these so-called reclaimed foreshore lands should properly be the property of the Bombay Port Trust then, of course, it is within the scope. It is for the Minister to say whether it is "yes" or "no".

श्री मधु लिमये अभी तो मैं ने मेरे दलीलों का नीव डाली । अब मैं मसाले पर घा रहा हूँ । आप जरा हमारत को पूरे सन्धक रूप में देखें ।

फोर-शोर के बारे में भी हमारे कानूनो में, मेजर पोर्ट्स एक्ट में, इंडियन पोर्ट्स एक्ट में, बार्म्स पोर्ट ट्रस्ट एक्ट में व्याख्या की गई है और यह मानी हुई चीज है कि लो-वाटर और हाई-वाटर मार्क के बीच में जो जमीन है उस को फोर-शोर कहा जाता है। पहले मैंने बताया कि फोर-शोर के पते जो जमीन है वह केन्द्र की है। अब मैं फोर-शोर के बारे में आ रहा हूँ। फोर-शोर ता इसी का विषय है। जो पुराना पोर्ट ट्रस्ट एक्ट है उसी में यह शुरू होता है क्योंकि बम्बई में पोर्ट ट्रस्ट काई एक दिन में नहीं आया।

1974 से मैं शुरू करने वाला हूँ। यह जो इस के शुरू के लिए टाइटल और एनैक्टिंग फार्मूला बयौंग है वे इस प्रकार हैं

'An Act to consolidate the immovable and other property vesting in the Trustees of the Port of Bombay and certain other property on, or connected with the foreshore of the Island of Bombay into one estate, and to vest the control and management of the same in one Public Trust and for other purposes

WHEREAS it is expedient that the immovable and other property vesting in the trustees of the Port of Bombay should be consolidated with certain other property on or connected with the foreshore of the Island of Bombay into one estate, and that such consolidated estate should, together with the rights and powers now exercisable by the said trustees be vested, subject to the provisions hereinafter appearing, in new trust, it is enacted as follows—

उम में लैंड की व्याख्या दी गई है—

and includes the bed of the sea below the high water mark.

मैं लो वाटर मार्क की बात नहीं कह रहा हूँ—

Under the original Port Trust Act, the land below high water mark also belongs to the Port Trust

फोरशोर पूरा पोर्ट ट्रस्ट का है। अब पोर्ट ट्रस्ट की सीमा को लीजिये, मैं 1972 का आर्डर लाया हूँ। यह 28 अक्टूबर, 1972 का है। मैंने पूरे 100 साल का इतिहास आप के सामने रखा है। पूरे आप शोर को एक इस्टेट बनाई गई और उस को बेस्ट किया गया पोर्ट ट्रस्ट में। यद्यपि एक्ट में परिवर्तन होता रहा है, लेकिन पोर्ट ट्रस्ट वही है। बम्बई पोर्ट की जो सीमा निर्धारित की गई और उसके लिये जो नाटिफिकेशन 28 अक्टूबर, 72 को निकला— मैं इस को पूरा नहीं पढता हूँ, केवल "टु दि वेस्ट" हैडिंग को पढना हूँ—

"To the West; The eastern shore of the Island of Bombay from the boundary pillar situated on the south bank of the Chandni creek to the southern extremity of Colaba point "

यही रिक्लेमेशन का इलाका है। मैंने आप के सामने ये मारे कानून रखे हैं। उम दिन भी जब इन्डोडक्शन के समय मैंने यह सवाल उठाया था तो मुझे यही कहा गया कि आप की बात ही इस में की जा रही है—इस तरह में आप मुझे आश्वस्त करना चाहते हैं, लेकिन इसमें क्या कहा गया है—आप इस के खण्ड 20 और 36 को लीजिये—यदि फोरशोर में कोई रिक्लेमेशन का काम होता है या दूसरे काम होते हैं ता उम को नियमित और नियंत्रित करने का उम के तहत प्रयास किया जायेगा। इस में कुछ जाडा भी गया है यदि कोई प्राइवेट पार्टी ऐसा काम करना चाहे तो उस में खण्ड 20 के तहत रोक लगाई गई है, इसी तरह से खण्ड 37 के तहत भी रोक लगाई गई है। मेरा यह कहना है कि बम्बई पोर्ट ट्रस्ट एक्ट के अन्तर्गत ये सारे अधिकार उन को मिले हुए थे और वह अभी भी चला आ रहा है। वर्क्स के बारे में सेक्शन 68 को देखिये—

"The works to be undertaken by the Board under this Act may include—

(5) reclaiming, excavating, enclosing and raising any part

of the foreshore vested in the Board when such reclamation, excavation, enclosure or raising may be necessary for any of the purposes of this Act."

about Constitutional Amendment and some other Bills . . .

SHRI MADHU LIMAYE I am speaking to Clauses 20 and 36.

उपाध्यक्ष महोदय, ऐसी हालत मे मेरा यह कहना है कि यह बिल पास होने के पहले यानी आज भी फोर-शोर की मिल्कियत बम्बई पोर्ट ट्रस्ट की है, जिस पर अब बड़ी तेजी से आक्रमण हो रहा है।

इस सदन की एस्टीमेट कमेटी ने भी अपना एक रिपोर्ट मे इस का उल्लेख किया है। मैं उस रिपोर्ट से, जो तीसरी लोक सभा की 96वीं रिपोर्ट है, पढ कर सुनाता हूँ—

The Bombay Port Trust possesses large landed estates most of which have been created by the extensive reclamations carried out from time to time in connection with the development of the port. These estates total nearly 1,900 acres inclusive of the Docks and Bunders and about 1,350 acres exclusive of the Docks and Bunders

अब यह जो 1900 एकड का क्षेत्र है यह सारा बम्बई पोर्ट ट्रस्ट का है। अगर यह महाराष्ट्र सरकार का होता तो आप इस के मालिक कर्मे होने। एक साल मे नही 100 सालों मे अपनी जमीनों को रिक्लेम करने करते 1900 एकड के आप मालिक है। और फोरशोर की जमीन आप की नही है तो यह 1900 एकड जमीन किम की है। इसलिए उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप से कहना चाहता हूँ कि यह जो विधेयक है, यह विधेयक कुछ मामलों में अधिक स्पष्टीकरण करता है तो ठीक ही है, लेकिन मंत्री महोदय को मेरा कान्स्टीट्यूशन एग्जेन्डमेन्ट बिल मानने में क्या तकलीफ है? उस मे मैं ने सीधा यह कहा है—

MR. DEPUTY-SPEAKER: You are enlarging the scope. You are talking

मैं फ्राफ-शोर के बारे मे ही बोल रहा हूँ। उस के पेट में यह सब आता है। मैं जानना चाहता हूँ कि आप सीधा रोक क्यों नही लगात है कि मेजर पोर्टस् का जो इलाका है, जो समुद्री इलाका है, उस मे कोई भी स्ट्रक्चर मिनाय पोर्ट-इन्स्टालेशन के, लाइट हाउस के, टूरगा कोई स्ट्रक्चर खडा करने की छूट नही देगे। क्या हिन्दुस्तान के नागरिकों को या आने वाली पीढियों को समुद्र के किनारे का उपयोग करने का अधिकार नही देना चाहते है, बम्बई और मद्रास के लोग कहा जायेंगे? कम से कम आने वाली पीढिया को भी मद्र के किनारे जरा आगम करने का मौका दे। अगर सभी बड़े और अमीर लोगों को किनारे बैठा दिया जायगा ता यह देश चौपट हो जायगा।

श्री कमलापति त्रिपाठी श्रीम न मझ यही प्रमथना है कि अधिकतर माननीय सदस्यों ने टम बिल वा स्वागत किया है नय कृष् माननीय सदस्यों ने ता बहुत अन्ध सभाव दिये है, जिनके लिये मैं उन्हें धन्यवाद दना हूँ। बहुतसी बातें यहाँ से ता गट्टे हैं जो इस बिल के स्वाप के बाहर है। उनके सब प्रश्नों का उत्तर बहुत देर तक देन रहन मे मैं समझता हूँ कि शायद सदन का समय खराब करना हागा।

श्री डी० एन० तिवारी (गोपालगज) वे बातें तो केवल आपके बिचारार्थ हैं।

श्री कमलापति त्रिपाठी : यह जो बिल लाया गया है, यह डेवलपमेन्ट आफ मेजर पोर्ट्स के लिये नही है, इस बिल का बहुत ही लिमिटेड स्कोप है, बहुत छोटी सी परिधि मे है और इतना ही है कि मेजर पोर्ट्स का . . .



MR. DEPUTY-SPEAKER: If there has been an encroachment into your land, that stands in the way of your development.

SHRI KAMALAPATI TRIPATHI: I am coming to that point. I have to reply to all the points raised by the hon. members.

मैं निवेदन कर रहा था कि यहाँ जितने प्वाइंट्स उठाये गये हैं, सब का जवाब देना मुमकिन नहीं है, इसलिये कि यह बिल एक छोटी सी परिधि में है। इसका उद्देश्य सिर्फ इतना ही है कि मेजर पोर्ट, ट्रस्ट्स एक्ट कलकत्ता, बम्बई और मद्रास में भी लागू कर दिया जाये। वैसे तो यह कानून 1963 में ही इन पोर्ट्स पर लागू हो गया होता, लेकिन लागू नहीं हो सका, उस वक्त यह सोचा गया कि इतनी जल्दी में इसको लागू करना ठीक नहीं है, क्योंकि वहाँ पर पहले से ही पुराने एक्ट्स लागू हैं। यह भी ठीक है कि इसको लाने में थोड़ी देर हुई है। 1968 में कमीशन ने जो सिफारिशें दीं, उन को भी 6 साल हो गये, इसलिये यह बहुत पहले आ जाना चाहिये था। बहरहाल देर-आयद-इस्त-आयद। अब यह बिल आपके सामने आ गया है और उद्देश्य यही है कि तीनों मेजर पोर्ट्स पर यह लागू कर दिया जाय।

इसमें बहुत से सवाल उठाये गये हैं—जैसे कलकत्ते के डेवलपमेन्ट की बात उठाई गई, उस का ज्यादा जवाब देना इस समय संभव नहीं होगा। मैं इतना ही कह सकता हूँ कि कलकत्ता पोर्ट के डेवलपमेन्ट की बात बहुत गम्भीरता से सोची जा रही है। हल्दिया का जो पोर्ट बन रहा है वह इसी अभिप्राय से बन रहा है कि कलकत्ता पोर्ट को कुछ मदद मिल जाय और बड़े जहाज हल्दिया तक आ सकें तथा छोटे जहाज कलकत्ता तक आ सकें। यह ठीक है कि हुगली में पानी नहीं है। फरक्का का मामला आप सबको मालूम है। उसके सम्बन्ध में बंगला देश से बातचीत अभी हो रही है, उसका कुछ फैसला नहीं हुआ है।

बंगला देश अपना मित्र देश है, उन से बातचीत करके उसका फैसला होना है, उस विषय में इस समय मैं कुछ ज्यादा नहीं कह सकता, सिवाय इसके कि वह मामला इस समय अग्डर नेगो-सियेशन है। लेकिन यह बात सही है कि जब फरक्का में पानी मिलेगा तभी हुगली में बड़े जहाजों का आना मुमकिन हो सकेगा। हल्दिया के बन जाने से उसको लाभ हो जायेगा। पोर्ट्स के डेवलपमेन्ट के बारे में इतना ही कह सकता हूँ कि प्लानिंग कमीशन ने पांचवीं योजना में बड़ा रूपया रखा है। पोर्ट्स के डेवलपमेन्ट का सवाल हमारे सामने है। हमारी ट्रेड बढ़ रही है—एक्सपोर्ट भी और इम्पोर्ट भी। इसलिए इस बात की जरूरत समझ में आती है कि हमारे पोर्ट्स का डेवलपमेन्ट किया जाए। चाहे बम्बे का पोर्ट हो, कलकत्ता का पोर्ट हो या मद्रास का पोर्ट हो, सभी में बहुत कन्जेशन हो रहा है। कलकत्ता में बहुत है और बम्बई में भी बहुत है तो वहाँ कन्जेशन को दूर करने की कोशिश की जाये चाहे नये पोर्ट्स बना कर चाहे आउटर हार्बर बना कर। जैसे भी हो उसकी कोशिश की जाये। करीब 3 सौ करोड़ के ऊपर पांचवीं योजना में पोर्ट्स के डेवलपमेन्ट के लिये पैसा रखा गया है। जो बातें और सुझाव आये हैं उन पर अवश्य ध्यान दिया जायेगा।

नायक जी ने कहा कि कर्नाटक में कोई मेजर पोर्ट नहीं है तो बहुत अच्छी बात हो गई है कि मंगलौर में मेजर पोर्ट हो गया है। पार्वती कृष्णनजी ने कहा तमिलनाडु के लिये तो तूतीकोरिन में वहाँ भी हो गया है। यह दोनों मेजर पोर्ट्स डिक्लेयर किये जा चुके हैं। 1963 के एक्ट के मुताबिक एन नोटिफिकेशन गजट में करके इसको हम एप्लाई कर सकते हैं। तो यह जो दोनों मेजर पोर्ट्स डिक्लेयर हो गए हैं उन पर एप्लाई हो जायेगा। वहाँ पर मेजर पोर्ट्स के डिक्लेरेण का नोटिफिकेशन तो हो गया है और यह एक्ट बन जाने के बाद गजट में नोटिफिकेशन करके इसका

बहा एप्लाइ कर देने। (व्यवधान) अभी तो नहीं हुआ है। रीसेन्टली ही एनाउन्स किया है और अभी तो बहा पोर्ट ट्रस्ट बगैरह नहीं बना है लेकिन बनाने की कोशिश हो रही है—यह न्यू मगलौर पोर्ट और न्यू तूतीकोरिन पोर्ट। पार्वती कृष्णनजी ने यह ठीक कहा कि जब आप बना लेंगे तो अभी जो बहा पर काम कर रहे हैं उनका क्या होगा। पुराने मगलौर पोर्ट में या तूतीकोरिन के छोटे पोर्ट में जो काम हो रहा है उसका क्या होगा? तो जितने काम के लायक आदमी होंगे, जितनी काम के लायक चीजें रहेंगी उतने आदमी भर्ती करेंगे और इरादा यह नहीं है कि जो लोग काम कर रहे हैं उनको हम बेकार कर दें। यथासम्भव उनको भर्ती किया जायेगा। ता इममें घबराने की कोई बात नहीं है। मगलौर और तूतीकोरिन—दोनों पोर्ट्स पर मेजर पोर्ट्स ट्रस्ट्स एक्ट लागू हो जायेगा।

श्री बी० बी० नायक (कनारा)  
उपाध्यक्ष महोदय, यदि आप मुझे अनुमति दें तो 1963 के ऐक्ट के सेक्शन (1) में लिखा गया है

"It applies in the first instance such of the provisions with effect from such date as may be specified in the Notification"

मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि मगलौर और तूतीकोरिन के बारे में अभी नोटिफिकेशन हुआ है या नहीं?

श्री कमलापति त्रिपाठी - नोटिफिकेशन इस बात का हो गया है कि वह मेजर पोर्ट डिक्लेयर हो गया। अब जब यह नोटिफिकेशन होगा तो बहा ऐक्ट लागू हो जायेगा। यह होने वाला है। अभी गजट नोटिफिकेशन इसलिए नहीं हुआ कि बहा पोर्ट ट्रस्ट बना नहीं है। उसको बनाने में कुछ देर लगेगी। वह बन जायेगा तो यह भी हो जायेगा।

चटर्जी साहब ने कहा कि म्युनिसिपल कॉलेजेन्स की बात इसमें क्यों रखी गई है। वे कह रहे थे मेजर पोर्ट्स कमीशन की सिफारिशों को तुमने नहीं माना लेकिन एक सिफारिश मान लेते हो कि मेजर पोर्ट्स ऐक्ट जो है वह लागू कर दिया जाये। एक सिफारिश मानी उसकी शिकायत कर रहे हैं और बहुत सी सिफारिशें मानी लेकिन उन सिफारिशों को मानने के लिये यह जरूरी नहीं है कि लेजिस्लेशन लाया जाये। बहुत सी सिफारिशें स्वीकार कर चुके हैं और बराबर स्वीकार करते जा रहे हैं। उसके लिए कानून बनाने की जरूरत नहीं है। इसके लिए कानून बनाने की जरूरत थी क्योंकि कमीशन की सिफारिश थी कि यह जरूरी है कि यह ऐक्ट तीनों बड़ी बड़ी जगहों पर जिनके डिफरेंट अलग-अलग ऐक्ट्स हैं, बहा लागू कर दिया जाये। इसलिए यह जिन आपके सामने लाया गया है। अब पारादीप की, कनकते की यह बात ठीक है लेकिन उसके बारे में यहाँ पर ज्यादा कहने की जरूरत नहीं है। पारादीप के लिए हम काफी कोशिश कर रहे हैं कि जल्दी से हो। एक जनरल कार्रवाई बर्थ बहा पर बन कर तयार हो रहा है। भायरन और बहा पर नहीं आ पाता यह बात सही है। एम०एम०टी०सी०की वजह में, र०न० की वजह में, स्ट्राइक की वजह में कुछ दिक्कत हो गई थी लेकिन बहा आने लगेगा ऐसी उम्मीद है और बहुत जल्दी उस पोर्ट को डेवलप करने के लिए काफी रुपया रखा गया है। उम पोर्ट को हम डेवलप करेंगे।

शिपयार्ड का मामला इससे कबूर नहीं होता। शिपयार्ड की बात कही गई है लेकिन वह दूसरा मसला है और अभी वह कन्सल्टेन्ट्स के कन्सल्टेशन में है। अभी उसके बारे में कुछ कहना मुश्किल है।

हमारे भाई मधु लिमये जो ने बड़ी लम्बी बातचीत की। आपका कहना ठीक है

लेकिन सारे कांस्टीट्यूटिवल प्वाइंट मेरी बोध में ब्रॉड बेंचें तो कैरे सुलझाये वह सुलझने वाला नहीं है। उसकी एक नोटिस दी जा चुकी है। शायद पीलू मोदी साहब ने भी नोटिस दे रखी है। इस सम्बन्ध में मैं इनता हूँ कह सकता हूँ कि जहाँ तक मेरी रिपोर्ट है वह यही है कि कोई रिक्लेम लैड बाम्बे पोर्ट ट्रस्ट की नहीं है। लेकिन आप जो बता रहे हैं वह नोट कर लिया गया है और उसकी जांच कर लेंगे। अभी जो हमारी रिपोर्ट है, मैं अभी बम्बई गया भी था क्योंकि इन्डोइकेशन के समय आपने यह सवाल उठाया था इसलिए मैंने बहा पर पूछा तो उन्होंने कहा कि ऐसा कोई रिकार्ड हमारे यहाँ नहीं है कि हमारे पोर्ट की लैड जो सी-ब्रेड में हो लोवर वाटर मार्क के नीचे, उसको रिक्लेम किया हो जैसा कि आप बता रहे हैं। उसको डम जरूर देखेगे लेकिन ऐसी कोई लैड हमारे पास नहीं है। एक बात आपको याद रखनी चाहिये कि यह कानून हमारा बना हुआ है 1879 का और यह प्राविशियल कानून था। 1935 में जब गवर्नमेंट आप इंडिया नयी बनी, ऐक्ट आया तब यह मेट्रल गवर्नमेंट ने ले लिया—उसके पहले अग्नर कुछ हो गया हो तो उसकी जाच-पड़नाल की जाये लेकिन उसकी जिम्मेदारी आप मेरे मिर पर नहीं डाल सकते। यह मैं मानता हू कि हाई वाटर मार्क और लो वाटर मार्क के नीचे जो शोर है, वह लैड बिलाग करती है, स्टेट गवर्नमेंट को, मालिकाना उनका है लेकिन उस पर वं कोई कांस्ट्रक्शन नहीं कर सकते हैं बिना हमसे पूछे हुए और बिना हमारी इजाजत के। पोर्ट एरिया में जितनी जमीन है, पोर्ट की लिमिट के भीतर उसकी सारी जिम्मेदारी हमारे ऊपर है लेकिन सार: बम्बई की ज. जमन है उ की जिम्मेदारी हमारी नहीं है। कहाँ कहा गवर्नमेंट आप इंडिया की लैड है, स्टेट गवर्नमेंट कब बहा कब्जा कर रही है, कब बच रही है, अपना इकट्ठा कर रही है, यू० पी० के चुनाव में दे रही है—इसकी सबर मसु लिमये जी को

होनी कि कितना खर्चा यू० पी० की सरकार को दिया, कहाँ से खर्चा लिया लेकिन हमें उसकी कोई जानकारी नहीं है। (स्वचक्षण) मैं यह निवेदन कर रहा था कि सारे बम्बई की लैड तो हमारी है नहीं, पोर्ट लिमिट, पोर्ट एरिया और पोर्ट की एप्रोचेज, उसमें सी-लेबिल में जो लैड है वह हमारे जिम्मे है और उसमें कोई हस्तक्षेप नहीं कर सकता है। हाई वाटर मार्क और लो वाटर मार्क के बीच में जो शोर है वह सम्पत्ति है स्टेट गवर्नमेंट की, लेकिन कानून के मुनाबिक स्टेट गवर्नमेंट कभी उस पर कोई काम नहीं कर सकती है, कोई एक्शन नहीं कर सकती है जब तक कि मेट्रल गवर्नमेंट की इजाजत न ले ले। अभी तक रिक्लेमेशन का शब्द नहीं था लेकिन हम जो नया कानून बनाने जा रहे हैं उसमें रिक्लेमेशन भी जोड़ दिया है। अब वह रिक्लेमेशन भी नहीं कर सकते हैं। यह प्रोटेक्शन उसमें दे रहे हैं। इसके पहले कुछ हो गया हो तो बात और है। आपने बहुत ऊची बात उठाई है, आप बहुत बड़े धारमी हैं इसलिए आप बड़े लोगों से उन मामले को तय कीजियेगा। हमारा पोर्ट का मामला छोटा सा मामला है और उसमें यह सवाल आता नहीं है। उस रोज आपके कहने से ही हमने उसमें "रिक्लेम" भी जुड़वाया।

श्री मधु लिमये : धन्यवाद।

श्री कमलापति त्रिवाठी एक बात यह कही गई कि बेयरमैन को पार्वस बहुत दी जा रही है तो कोई विशेष पार्वस नहीं दी गई है सिवाय इसके कि कमीशन ने जो सिफारिश की थी कि कुछ फेलक्सबिल होना चाहिए फाइनेशियल और एडमिनिस्ट्रेशन का मामला तो उसके लिए पार्वस दी गई है। एक बात यह है कि अभी तक बोर्ड के माध्यम से जो एम्पाइन्टमेंट्स होते थे वह अब मेट्रल गवर्नमेंट करेगी। बेयरमैन, डिप्टी बेयरमैन, जनरल मैनेजर, हेड्स आफ डिपार्टमेंट और 2 हजार से ऊपर

जिनकी सलाह हो उनके सारे एक्सप्ट-  
 केन्ट्रल मन्नेज्मेंट करेवी इन कन्स्ट्रक्शन  
 विव वि बेयरमैन । यह बल्कि बेयरमैन  
 के हाथ से अधिकार ले लिया है ।  
 बीचे की जो छोटी छोटी नियुक्तियाँ हैं जो  
 बोर्ड किया करता वा उस में पोलिटिक्स  
 बला करती थी । अब यह नियुक्तियाँ  
 बेयरमैन कर दिया करेवा । मेजर पोर्ट  
 कमीशन की सिफररिओ में यह लिखा था कि  
 जहाँ तक ऐडमिनिस्ट्रेशन का काम है वह  
 बेयरमैन के हाथ में होना चाहिये और बोर्ड  
 का काम पीनिसी और डेवलपमेन्ट का होना  
 चाहिये । इसीलिये यह किया गया है । यह  
 ठीक बात है कि यहा आई० सी० एस०,  
 आई० ए० एस० आदमी रखे जाते है ।  
 तो इसने कोई क्वाड्रट ता है नहीं।  
 (व्यवधान)

As regards the query raised by  
 Shrimati Parvathi Krishnan, there is  
 no provision as such that only IAS  
 can be appointed. Anybody can be  
 appointed. It is the discretion of the  
 Government to appoint anybody it  
 likes—he may be IAS or he may not  
 be, or he may be anybody else

माननीय पाणिगृही जो ने कहा कि  
 एम० एल० एज० और एम० पीज० को  
 भी रख दे । 1963 में यह सत्राल उठा  
 था लेकिन वह मुनासिब नहीं समझा गया  
 क्यों कि वह लामू हो जाएगा आफिस आफ  
 प्रोफिट और यहाँ से ही हाथ धोना पड़ेगा ।

एक बात माननीय लिये जी ने कही कि  
 इस में म्युनिसिपैलिटी के लोग रहें । जहाँ तक  
 यूनिवर्सिटी कलेज का पोर्ट में कलेज का कोप-  
 रेसन के लोग हैं । इस में लोकल एगोरिटीय  
 निखा हुआ है । उस में अवर आने हैं तो  
 शायद वह ले लिये जायें ।

श्री मधु सिन्धी : पहले कम्बर्ड कोषीररेसन  
 का रिजोल्यूशन था ।

श्री मधु सिन्धी : बंधु सावद "अवर  
 इंटररेस्ट" में आता होगा । उस को साफ  
 करना चाहिये ।

श्री कलपति त्रिपाठी : यह रचना  
 चाहिये । यह बात में मानता हू कि ठीक  
 है ।

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN:  
 Sir, I want to seek some clarification  
 from the hon. Minister. The point  
 that I raised was this. As regards  
 clauses 10 and 11, the Minister, while  
 speaking at the beginning, said that  
 these were only with a view to see  
 that the ports of Calcutta, Madras and  
 Bombay are brought within the pur-  
 view of the Act and a uniformity is  
 brought about in the major ports. But,  
 in so doing, you have slipped into  
 clauses 10 and 11 whereby you re-  
 strict the powers of the Board and you  
 have given extra powers to the Chair-  
 man. That was my request to you.  
 You withdraw those clauses because  
 they are restricting the democratic  
 functioning of the Board by giving  
 such blanket powers to the Chairman

MR DEPUTY-SPEAKER: Do you  
 give extra powers to the Chairman?  
 That is her question

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI:  
 No, Sir

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN:  
 They have given powers to the Chair-  
 man. They are there. How is that he  
 is misleading the House?

PROF MADHU DANDAVATE  
 (Rajapur): They are there in the Bill.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN:  
 He is misleading the House. (Interrup-  
 tions).

MR. DEPUTY-SPEAKER: It is a  
 question of opinion whether these  
 clauses have given extra powers to the  
 Chairman or not. We are not going  
 into that. It is a question of opinion  
 and it is for the House to decide.

**SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN:** Sir, with your permission, may I say a word? May I have your permission to read it out?

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** It is a question of opinion Mr. Shiv Nath Singh, do you also join this fray?

श्री शिवनाथ सिंह अभी तक एक सवाल उठाया था कि जो हिन्टर लैंड में स्टेट्स हैं उन को भी बोर्ड में रिप्रजेंटेशन दें। इस में आप की क्या आपत्ति है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी दिक्कत कोई नहीं आती है, देने का डिम्कीशन है सरकार को। इसीलिये जो अभी धाराये खी गई है वह यह है कि पर्ट ड्रस्ट में 1, 2, 3, 4, 5 समझे होना चाहिये, कर सकती है। आप के काइला के लिये कहा उस का ध्यान रखा जायगा।

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The question is

'That the Bill to amend the Major Trusts, Act 1963, be taken into consideration'

The motion was adopted

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** Now we take up clause by-clause consideration Clauses 2 and 3 there are no amendments

The question is

"That clauses 2 and 3 stand part of the Bill"

The motion was adopted

Clauses 2 and 3 were added to the Bill

Clause 4—(Amendment of section 3)

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** There are amendments by Shri Ramavatar Shastri. Are you moving them?

**SHRI RAMAVATAR SHASTRI (Patna):** I beg to move.

"Page 2, line 29,—

for "two" substitute "four". (9)

उपाध्यक्ष जी, जो प्रौढीजो रखा गया है क्लॉज (4) में जिस में, मंत्री जी ने प्रारम्भ में ठीक कहा था विधेयक प्रस्तुत करते समय, कि दो से अधिक भी मजदूरी के प्रतिनिधियों को लिया जा सकता है। लेकिन इन्होंने जो यहाँ लिखा है "नोट लैस दैन टू" यह बात ठीक है कि लिया जा सकता है, लेकिन व्यवहार में क्या होता है। व्यवहार में जो लिख दिया जाता है सरकार भी उसी पर अमल करती है और नीकरशाही तो कभी टस से मस नहीं होती है। इसीलिये मेरा निवेदन है कि आप की स्थिति खासतौर से इन दिनों आप जानते हैं कि हमारे देश में 4 या 5 केन्द्रीय मजदूर संगठन हैं और करीब-करीब तमाम केन्द्रीय मजदूर संगठनों में मजदूर संगठन पार्टी के अन्दर बडे हुए रहते हैं। आप केवल दा कहन है इस में झगट होगी और आप तमाम मजदूर का सहयोग हासिल नहीं कर सकेंगे। इसलिये तमाम बातों का ध्यान रखते हुए पूरे के पूरे मजदूरों का सहयोग बोर्ड के कार्य और संचालन में मिले इस के लिये जरूरी है कि केन्द्रीय मजदूर संगठनों की सख्या को देखते हुए सब के प्रतिनिधि इस बोर्ड एक ट्रस्टी में रहे तो अच्छा है जिस में वह अपने सुझाव में बोर्ड के सालन में सहायता करे। इसी दृष्टिकोण में मैंने दो की जगह पर 4 करने का निवेदन किया है। अगर मंत्री जी सही समझते हों तो मैं चाहूंगा कि आप दो की जगह चार कर दीजिये। आप का लाभ ही होगा, कोई नुकसान नहीं होगा। अमल में लाने के लिये 2 की जगह 4 करना चाहिये।

श्री कमलापति त्रिपाठी मुझे मान्यवर, खेद है कि शास्त्री जी का यह संशोधन स्वीकार नहीं कर सकता। जो प्रौढीजन है उस में मिनिमम है दो। और सारा पर्सनल अर कम्पोजीशन बदला, लेकिन लेबर का बना रहने दिया कि किसी तरह हटाया न जाये। सरकार को अधिकार है कि 19 आदर्शों जी

बर्ती करने हैं उन में किसी भी इंस्टेक्ट को कुछ भी रिजिस्ट्रेशन दे सकती है, कोई नम्बर फिक्स्ड अप नहीं है । इसीलिये विनियम रखा गया है । ऐसी हासत में दो तो कम से कम रहेंगे ही । सरकार को अधिकार है कि कहीं मुनासिब समझे 2 की जगह 4 कर दें या 6 कर दे । यह ब्यबस्था ज्यादा फायदे की है लेबर के लिये ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put amendment No. 9 to the vote of the House.

*Amendment No. 9 was put and negatived*

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That Clause 4 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 4 was added to the Bill.*

*Clauses 5 to 9 were added to the Bill.*

**Clause 10—**  
(Amendment of section 24).  
*Amendment made:*

Page 3,—  
for lines 42 to 45, substitute—

'(i) for clause (a), the following clause shall be substituted, namely:—

"(a) in the case of a post—

- (i) the incumbent of which is to be regarded as the Head of a department; or
- (ii) to which such incumbent is to be appointed; or
- (iii) the maximum of the pay scale of which (exclusive of allowances) exceeds two thousand rupees,

be exercisable by the Central Government after consultation with the Chairman;" (1).

(Shri Kamalapati Tripathi)

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That Clause 10, as amended, stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 10, as amended, was added to the Bill.*

**Clause 11—**  
(Amendment of section 25)  
*Amendments made:*

Page 4 before line 5, insert—

'(1) in the opening portion, the word "promoting" shall be omitted;' (2).

Page 4, line 5, for "(1)", substitute "(2)". (3).

Page 4 line 12, for "(2)", substitute "(3)". (4).

Page 4, omit lines 13 and 14. (5).

Page 4, line 15, omit "(b)". (6).

(Shri Kamalapati Tripathi)

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That clause 11, as amended, stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 11, as amended, was added to the Bill*

*Clauses 12 to 21 were added to the Bill.*

**Clause 22—**  
(Amendment of section 61).

SHRI RAMAVATAR SHASTRI: I beg to move:

Page 6, lines 27 and 28, omit "private agreements". (10).

मेरे दो संशोधन 24 वीं धारा में हैं । एक में तो मैंने यह कहा है कि चार महीने डैमरेज की अवधि जो प्रायने रखी है वह लम्बी है और इसको धाय थोडा कम करें और मैं इस अवधि को दो महीने कहना चाहता हूं ।

दूसरे जो सरकुलर निकलता है और जो इम्प्रीटर प्रावि को देना है उसको देने की अवधि एक सप्ताह रखी है, जोकि एक लम्बी अवधि

हैं। मैं चाहता हूँ कि इसको छः महीने कर दिया जाए। उसको आप इतने लम्बे अर्से तक क्यों बाँटे में रखना चाहते हैं। अगर आपको कुछ देना है तो छः महीने में दें। बैसे छः महीने भी अधिक है लेकिन इस अवधि में अगर आप दे दे उसको यह पैसा तो उस पैसे का कुछ वह सदुपयोग कर सकता है। आप भी कह सकते हैं कि हम भी सदुपयोग करेंगे। लेकिन वह पैसा उसका है। इस वास्ते हम एक माल की अवधि को आप छ महीने कर दें।

**श्री कमलापति त्रिपाठी :** चार महीने की जगह जहाँ शास्त्री जी ने दो महीने करने का सल्लोखन दिया है उसको शायद ममज्ञा नहीं है। इसका मतलब यह है कि चार महीने का डैमरेज पोर्ट लेगा और इसको आप दो महीने में कर देंगे तो इसका मतलब यह होगा कि पोर्ट केवल दो महीने का डैमरेज लें सकेगा। इससे पोर्ट को नुकसान होगा। इस वास्ते आप चार ही रहने दीजिए नहीं ता पोर्ट को नुकसान होगा। जहाँ तक एक माल की जगह छ महीने का मवान है, मैं ममज्ञता हूँ कि यह मुनाफिब है और इसको मैं मजूर कर लेना हूँ।

**MR DEPUTY-SPEAKER** I shall now put amendment No 10 to the vote of the House.

*Amendment No. 10 was put and negatived*

**MR DEPUTY-SPEAKER:** The question is.

"That clause 22 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

Clause 22 was added to the Bill.

**Clause 23—**

*(Amendment of section 62).*

**SHRI RAMAVATAR SHASTRI:** I beg to move:

Page 6, line 38, omit "private agreement" (11).

Page 6, lines 42 and 43, omit "private agreement". (12).

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** I shall now put these amendments to the vote of the House.

Amendments Nos. 11 and 12 were put and negatived.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The question is:

"That clause 23 stand part of the Bill".

*The motion was adopted.*

Clause 23 was added to the Bill.

**Clause 24—**

*(Amendment of section 63)*

**SHRI RAMAVATAR SHASTRI:** I beg to move:

Page 7, line 5, for "four" substitute "two" (13)

Page 7, line 17, for "one year" substitute "six months" (14).

**SHRI KAMLAPATI TRIPATHI:** I beg to move:

Page 7, line 20, for "held by the Board upon trust" substitute "applied by the Board" (7).

**श्री रामावतार शास्त्री** आपने 22वीं धारा में कहा है कि मेल बाई टेडर। इसके बाद आपने यह भी लिखा है कि प्राइवेट एग््रीमेंट में बंध सकते। ममज्ञ में नहीं आ रहा है कि प्राइवेट एग््रीमेंट कह कर आप अफसरो को मन माना और छिन कर कुर्फर्म करने की इजाजत क्यों दे रहे हैं। आप कोई और तरीका अपना सकते हैं। लेकिन प्राइवेट एग््रीमेंट की बात जो आपने कही है इसको मैं चाहता हूँ कि मेहरबानी करने आप निकाल दें और कोई ऐसा लूपहोल न रहने दें कि कोई जो उसके मन में आए उसको वह कर सके। इस तरह की इजाजत न बोर्ड को होनी चाहिए और न किसी और को। तमाम बातें खुली रखनी चाहिए। छिपी बात कुछ नहीं होनी चाहिए। प्राइवेट एग््रीमेंट को मैं छिपी हुई बात समझता हूँ। छिप कर आप उनको कुर्फर्म करने की इजाजत देते हैं। इसी

का मैं विरोध कर रहा हूँ। इस चीज को मैं मान लें।

श्री कमला पति त्रिपाठी : शास्त्री जी के मन में जो सन्देह पैदा हुआ है वह स्वाभाविक है। आज तक पब्लिक आकसन से डिसपोजल होता रहा। उसमें अनुभव यह हुआ है कि जो शिर्ज सिर्फ वहाँ होते हैं वे आपस में मिल जाते हैं और दानों को बढ़ने नहीं देते हैं। लोगों का ध्यान में आने आते हैं और बड़ी बड़ी कीमत को चाञ्च बहुत थोड़ी सी कीमत में चली जाती है। इस वास्ते यह समझा गया है कि टेंडर भी रख दिया जाए और साथ ही साथ प्राइवेट एग्जिमेंट या प्राइवेट नैगोशियेशन भी रख दिया जाए और जो इस तरह से नैगोशिएट करके बेचना चाहेगा उसको निश्चय होगा कि किस कारण से निगोशियेशन हुआ, क्यों वह किया जा रहा है। जो आप कहते हैं उसका खतरा हो सकता है लेकिन अभी कुछ दिन इसको चलने दीजिए और शायद कुछ हम को चीज की कीमत अच्छी मिल जाए।

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: I am not accepting amendment No. 13. I am accepting amendment No. 14.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"Page 7, line 20,—for "held by the Board upon trust" substitute "applied by the Board". (7).

*The motion was adopted.*

SHRI RAMAVATAR SHASTRI: I seek leave of the House to withdraw my amendmend No. 13.

*Amendment No. 13 was, by leave, withdrawn.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"Page 7, line 17,—for "one year" substitute "six months". (14).

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That clause 24, as amended, stand part of the Bill".

*The motion was adopted.*

*Clause 24, as amended, was added to the Bill.*

*Clauses 25 and 37 was added to the Bill.*

Clause 38—  
(Amendment of section 133)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Amendment by Shri Kamlapati Tripathi, No. 8, He is moving it. The other amendment No. 22 is the same and need not be moved.

*Amendment made:*

"Page 10,—after line 27, insert—

"(2E) Upon the cesser of operation of the provisions of the Acts referred in sub-sections (2A), (2B) and (2C), the provisions of section 6 of the General Clauses Act, 1897, (1 of 1897) shall apply as if the provisions first-mentioned were provisions contained in a Central Act and such cesser of operation were a repeal, and the mention of particular matters in sub-section (2D) shall not be held to prejudice or affect the general application of the said section 6 with regard to the effect of repeals." (8).

(Shri Kamlapati Tripathi).

MR. DEPUTY-SPEAKER: THE question is:

"That clause 38, as amended, stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 38, as amended, was added to the Bill.*

*Clause 39, 40 and 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.*



**SHRI KAMLAPATI TRIPATHI:** I beg to move;

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

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The question is:

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

*The motion was adopted.*

1657 hrs.

#### UNIVERSITY OF HYDERABAD BILL

**THE MINISTER OF EDUCATION, SOCIAL WELFARE AND CULTURE (PROF. S. NURUL HASAN):** I beg to move.

"That the Bill to establish and incorporate a teaching University in the State of Andhra Pradesh and to provide for matters connected therewith or incidental thereto, be taken into consideration."

The House would recall that as part of the six point formula for Andhra Pradesh it was envisaged that a Central University would be established at Hyderabad to augment the existing educational facilities in the State of Andhra Pradesh. Subsequently Parliament had passed the Constitution (32nd) Amendment Bill which *inter alia* provided for a new article, 371E empowering Parliament to make law to establish a university in Andhra Pradesh. After ratification by the required number of State legislatures, it was given assent by the President and the Act has been brought into force with effect from July 1, 1974. In exercise of the powers conferred by the Act the President has also issued the Andhra Pradesh Educational Institutions Regulation of appointments order, 1974 on July 4, 1974 defining "local area", "local candidates", etc. providing for reservation in State and non-State universities and educational institutions. This notification has been communicated to the Government of Andhra Pradesh and consequently it

is necessary that we should now go ahead with the establishment of a University in Hyderabad. Hence, this Bill.

Since this decision was taken, I had appointed a working group under the chairmanship of Dr. George Jacob, Chairman of the University Grants Commission to make recommendations regarding the main features of the Bill. The Committee visited Hyderabad and held discussions with various experts and made some recommendations. The more important of these recommendations are that the University should be a unitary one and that its jurisdiction should extend to its own campus. Although in all the other respects, the Government had accepted the recommendations of the Committee, I venture to submit that we have made a slight modification we have empowered the University to establish other campuses if it so desires, in other parts of Andhra Pradesh. It

17 hrs

does not mean that today we would be in a position to establish other campuses, but we thought it might be desirable to give this power to the university. Simultaneously, it would have the power to establish and maintain special centres and specialised laboratories for research in places outside the jurisdiction. This recommendation has been accepted. The other powers and objectives are more or less the same as in the case of the North Eastern Hill University. The university should offer three years honours courses and 2 years master courses 1 year Ms. Phil. and other research courses. We have accepted this in principle but it would be for the university to work out the details. The basic structure of the university of having schools providing for intra-disciplinary studies is being provided for in the Bill. In addition, we are visualising that this university should be able to collaborate with other research institutions which have been established