

लोक-सभा वाद-विवाद

(तीसरा सत्र)

3rd Lok Sabha



(खण्ड ११ में अंक २१ से अंक २६ तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

एक रुपया (देश में)

चार शिलिंग (विदेश में)

P-75
१५
15.1-63

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ८ और ९ २०१३—१६

सभा पटल पर रखे गये पत्र—

युद्ध विराम पर चर्चा के बारे में २०१६—१८

दिल्ली मोटरगाड़ियां करारोपण विधेयक—

विचार करने का प्रस्ताव २०१८—३०

श्री राज बहादुर २०१८—१९,

२०२६—२७

श्री हरि विष्णु कामत २०१९—२०

श्री मुहम्मद इलियास २०२०

श्री ओंकार नाथ २०२०—२१

श्री बड़े २०२१—२४

श्री स० मो० बनर्जी २०२४

श्री मोहन स्वरूप २०२४

खंड २ से २५ और १ २०२७—३०

संशोधित रूप में विचार करने का प्रस्ताव २०३०

श्री राज बहादुर २०३०

बड़े पत्तन न्यास विधेयक २०३०—४२

प्रवर ममिति को सौपने का प्रस्ताव २०३०—४२

श्री राज बहादुर २०३०—३१,

२०४०—४२

श्री वारियर २०३२—३३

श्री मोहसिन २०३३—३४

श्री उ० मू० त्रिवेदी २०३४—३५

श्री मणियंगडन २३३५—३६

श्री जसवंत मेहता २०३६—३७

श्री पें० वेंकटासुब्बया २०३७

श्री शिवमूर्ति स्वामी २०३७—३८

श्री नरेन्द्र सिंह महीडा २०४०

[शेष मुख पृष्ठ ३ पर देखिये]

लोक-सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

शनिवार, ८ दिसम्बर, १९६२

१७ अग्रहायण, १८८४ (शक)

लोक-सभा बारह बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

अल्प सूचना प्रश्न तथा उत्तर

तीसरी पंचवर्षीय योजना के लिए रूस से आर्थिक सहायता

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ८. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या विभिन्न ऋण करारों के अनुसार तीसरी पंचवर्षीय योजना के लिये सोवियत रूस से आर्थिक सहायता प्राप्त हो रही है ?

वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : जी, हां ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : इस वर्ष कितनी सहायता प्राप्त हो चुकी है और कतनी मिल रही है ?

†श्री मोरारजी देसाई : रूसी ऋण के अन्तर्गत ३८४ करोड़ रुपये की कुल राशि में से उपकरणों के संभरण के लिये २२० करोड़ रुपये के करार तय हो चुके हैं । इस में से ११५.१७ करोड़ रुपये की राशि इस्तेमाल की जा चुकी है और बाकी ऋण का भी आगे संविदा करके इस्तेमाल किया जा रहा है ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : जब रूस के उप-प्रधान मंत्री यहां पर थे, तो उन से विद्युत् संयंत्रों के बारे में विशेषरूप से प्रार्थना की गई थी । उन वस्तुओं को शीघ्रता से भेजने के लिए हमारे समन्वय मंत्री उनसे मिले थे और वह वित्त मंत्री से भी मिले थे । अब स्थिति क्या है ?

†श्री मोरारजी देसाई : रूसी ऋण के अन्तर्गत आ रहे विद्युत्-संयंत्र निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार आ रहे हैं वास्तव में वे कुछ शीघ्र ही आ रहे हैं ।

डा० गोविन्द दास : गये साल हम को जितनी सहायता मिली थी वह क्या पूरी हो चुकी और उस में और इस साल की सहायता में क्या कुछ फर्क है ?

†श्री मोरारजी देसाई : यह तो पांच साल की सहायता है और पांच साल में पूरी होने वाली है ।

†श्री त्रिविब कुमार चौधरी : क्या रूस सरकार ने, चीन के साथ हमारा अगड़ा शुरु होने के बाद, कोई सुझाव दिया है कि सहायता अब नहीं मिलेगी या इसी प्रकार की कोई बात कही है ?

†मूल अंग्रेजी में,

श्री मोरारजी देसाई : ऐसा कोई सुझाव नहीं दिया गया है परन्तु इस के विपरीत सुझाव है कि सहायता कार्यक्रम के अनुसार मिलती रहेगी

भारत की कम्युनिस्ट पार्टी के प्रधान की विदेश यात्रा

+

श्री हरि विष्णुकामत :
श्री बड़े :
श्री यु० सि० चौधरी :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत की कम्युनिस्ट पार्टी के प्रधान को विदेश जाने की अनुमति दे दी गयी है ;

(ख) यदि हां, तो उन्हें किन किन देशों को जाने की अनुमति दी गयी है ;

(ग) उन की यात्रा का प्रयोजन क्या है ; और

(घ) उन के लिये कितनी विदेशी मुद्रा मंजूर की गयी है ?

श्री वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) (क) जी, हां ।

(ख) रूस और ब्रिटेन ।

(ग) विश्व कार्मिक संघ फेडरेशन के उप-प्रधान की हैसियत से सम्मेलनों में भाग लेने के लिये ।

(घ) शून्य ।

श्री हरि विष्णु कामत : प्रश्न के भाग (ग) के सम्बन्ध में, क्या इस बारे में कुछ रिपोर्टों में कुछ सच्चाई है कि कम्युनिस्ट पार्टी के प्रधान ने, विदेश जाने से पूर्व, कई बार प्रधान मंत्री तथा अन्य मंत्रियों से मुलाकात की और उन को नक्शे और अन्य कागजात दिये गये और वास्तव में वह इन देशों को कुछ सीमा तक कूटनीतिक मिशन पर गये हैं ?

श्री मोरारजी देसाई : मैं यह कह सकता हूँ कि वह मुझ से नहीं मिले अन्यो के बारे में कुछ पता नहीं है । और इस कटाक्ष में कोई सत्यता नहीं है कि वह किसी अर्द्ध अथवा वास्तविक अथवा किसी कूटनीतिक मिशन पर गये हैं ।

श्री हरि विष्णु कामत : क्या हम यह समझें कि इस व्यक्ति को रक्षित बैंक और वित्त मंत्रालय द्वारा जो पर्मिट दिया गया है वह बिना किसी दबाव अथवा सुझाव के दिया गया ? भारत की कम्युनिस्ट पार्टी के प्रधान को स्वयं को और दल को विदेशों में तथा कथित भ्रातृ दलों की सहायता से बृढ़ बनाने के लिये अवसर देने के क्या कारण हैं ?

श्री मोरारजी देसाई : वह हर साल सम्मेलनों में भाग लेने जाते हैं और हमेशा की तरह उन को यह अनुमति दी गयी है । सरकार पर कोई दबाव पड़ने का कोई प्रश्न नहीं है

श्री बड़े : क्या सरकार को पता है कि पूर्व समाचारों के अनुसार श्री डांगे का मास्को जाना स्थगित कर दिया गया था क्योंकि सरकार ने फैसला किया था कि उन को भारत से बाहर न जाने दिया जाये ? यदि हां, तो उन्हें बाद में क्यों जाने दिया गया ? पहले उन को जाने की अनुमति नहीं

दी गई । बाद में, जब वे प्रधान मंत्री से मिल लिये तो इस शर्त पर जाने दिया गया कि श्री नम्बूदिरि-पाद को छोड़ दिया जाये । क्या यह सच है ?

†अध्यक्ष महोदय : वह कुछ बातों की पूर्वकल्पना कर रहे हैं ।

†श्री बड़े : समाचारपत्रों में ऐसा प्रकाशित हुआ है

†श्री मोरारजी देसाई : उन को अनुमति न देने का कोई प्रश्न नहीं है । उन को अनुमति दी गई । यदि वह उस समय नहीं गये तो यह उन पर है ।

†श्री बड़े : क्या उन्होंने प्रधान मंत्री से दो बार मुलाकात की ?

†श्री मोरारजी देसाई : यह मुझे कैसे पता चल सकता है कि वह प्रधान मंत्री से मिले या नहीं ?

†अध्यक्ष महोदय : प्रधान मंत्री की सारी मुलाकात के बारे में वित्त मंत्री को पता नहीं हो सकता ।

†श्री बड़े : मेरा कहना यह है कि समाचारपत्रों में ये समाचार प्रकाशित हुआ है क्या वह ठीक है या नहीं ?

†अध्यक्ष महोदय : जब सरकार जानकारी देती है तो यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता । यदि यह समाचारपत्रों में प्रकाशित समाचार के अनुरूप नहीं है तो ये समाचार ठीक नहीं हैं ।

†श्री हरि विष्णु कामत : औचित्य प्रश्न पर । वित्त मंत्री महोदय ने इस बात से इन्कार नहीं किया कि वह प्रधान मंत्री से नहीं मिले । उन्होंने केवल यह कहा है कि उन्हें पता नहीं है । उन्होंने समाचारपत्रों के समाचार का खण्डन नहीं किया है ।

†श्री हेम बरुआ : यदि कम्युनिस्ट पार्टी के प्रधान ने वित्त मंत्री से भेंट नहीं की तो कारण स्पष्ट है

†अध्यक्ष महोदय : हम कारणों पर विचार नहीं कर रहे हैं । मैं केवल प्रश्न पूछने की अनुमति दे सकता हूँ ।

†श्री हेम बरुआ : वित्त मंत्री महोदय ने स्वीकार किया कि भारत की कम्युनिस्ट पार्टी के प्रधान रूस और ब्रिटेन जा रहे हैं । जहाँ तक इस आक्रमण का सम्बन्ध है, रूस सरकार तटस्थ रही है । और जहाँ तक ब्रिटिश सरकार का सम्बन्ध है, इन्होंने हमारा समर्थन किया है । इस बात को ध्यान में रखते हुए भारत की कम्युनिस्ट पार्टी के प्रधान द्वारा उन देशों का, जो तटस्थ हैं या जिन्होंने हमारा समर्थन किया है, दौरा करने से क्या उद्देश्य सिद्ध होने की सम्भावना है ?

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : वित्त मंत्री महोदय ने बताया कि श्री डांग को कोई विदेशी मुद्रा नहीं दी गयी है । क्या श्री डांग ने यह नहीं मांगी ? यदि उन्होंने नहीं मांगी तो वह विदेशी मुद्रा के बिना विदेशों में, विशेषतः ब्रिटेन में, किस प्रकार ठहरेंगे ? क्या यह इस प्रतिबन्ध के अनुसार है, जैसा कि उन्होंने कहा है, कि लोग तब तक बाहर न जायें जब तक उन्हें यह सुनिश्चित न कर दिया जाये कि उनके पास काफी विदेशी मुद्रा है ?

†श्री मोरारजी देसाई : वहाँ पर ऐसे ही कार्मिक संघ व्यय वहन करते हैं । हर साल ऐसा ही होता है ।

श्री यशपाल सिंह : क्या सरकार को पता है कि श्री डांगे ने यहां पर एन्टी-वाइना लाइन अस्तित्व की है और वह सरकार के मशवरे से वहां गए हैं; अगर नहीं, तो क्या इस मौके पर उनका वहां जाना मुनासिब था ?

श्री मोरारजी देसाई : वह सरकार के मशवरे से नहीं गए हैं। वह सरकार की इजाजत से जरूर गए हैं।

अध्यक्ष महोदय : सभा-पटल पर रखे गये पत्र। श्री थामस।

सभा-पटल पर रखे गये पत्र

अत्यावश्यक पण्य अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचना

श्री अ० म० थामस : मैं अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत निम्नलिखित आदेशों की एक-एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूँ :—

- (एक) दिनांक २९ नवम्बर, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १९३२ में प्रकाशित चावल (मध्य प्रदेश) मूल्य नियन्त्रण (दूसरा संशोधन) आदेश, १९६२।
[पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०-६३०/६२]
- (दो) दिनांक २९ नवम्बर, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १९३३ में प्रकाशित मध्य प्रदेश चावल वसूली (उगाही) संशोधन आदेश, १९६२।
[पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०-६३८/६२]
- (तीन) दिनांक ३० नवम्बर, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १९३५ में प्रकाशित चावल और धान (आसाम) दूसरा मूल्य नियन्त्रण आदेश, १९६२।
[पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०-६३९/६२]

युद्ध-विराम सम्बन्धी चर्चा के बारे में

श्री हरि विष्णु कामत : आपको पता है कि सीमान्त स्थिति पर चर्चा के लिये सोमवार का दिन नियत किया गया है और जब तक सरकार और चीन सरकार के बीच हुए पत्र-व्यवहार अथवा स्पष्टीकरण के लिये उठाई गयी बातें सभा-पटल पर नहीं रख दी जातीं, चर्चा नहीं चल सकती।

अध्यक्ष महोदय : मैं सरकार से पता करूंगा कि क्या पत्र-व्यवहार सभा-पटल पर रखा जा सकता है।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर : आज के समाचारपत्र में प्रकाशित समाचार से और प्रधान मन्त्री की बात से ज्ञात हुआ है कि उन्होंने वैदेशिक-कार्य मन्त्रालय में एक पत्रिका तैयार की है जिसमें पूरी जानकारी और विभिन्न नक्शे हैं तो मेरी इच्छा है कि यह संसद् को उपलब्ध करायी जाये।

अध्यक्ष महोदय : प्रधान मन्त्री जी स्पष्ट रूप से बतला चुके हैं कि इसकी इतनी प्रतियां नहीं हैं जितने सदस्य ह लेकिन कुछ प्रतियां पुस्तकालय में रखी जावेंगी और कुछ सदस्यों को भी मिलेंगी।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : यदि ये प्रतियां आज उपलब्ध हो जायें तो यह विचार के लिये लाभ-दायक होगा ।

†श्री हेम बरुआ : मैं आपका ध्यान एक बड़ी महत्वपूर्ण बात की ओर दिलाना चाहता हूँ । कल ही प्रधान मन्त्री जी ने चीनी प्रस्ताव के बारे में ऐसा कहा था ।

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति ।

†श्री हेम बरुआ : मेरा एक औचित्य प्रश्न है ।

†अध्यक्ष महोदय : जी, नहीं । वह पहले मेरी बात सुनें । यह कार्यवाही इस तरीके से नहीं चल सकती । यदि कोई बात कार्यवाही से सम्बन्धित है तो निस्सन्देह माननीय सदस्य को कहने का अधिकार है और मैं उनकी बात सुनने को तैयार हूँ । यदि यह उस कार्यवाही के बारे में है जो आगे की जावेगी तो इसको संसद्-कार्य मन्त्री के वक्तव्य के समय उठाया जाना चाहिये ।

नियम ३७७ में भी यह व्यवस्था है कि जब तक कोई औचित्य प्रश्न न हो, असंगत मामला यकायक नहीं उठाया जा सकता । जहां तक उसका सम्बन्ध है, जब एक कार्यवाही समाप्त हो जाती है तो उस बारे में कोई औचित्य प्रश्न नहीं होता । यदि कोई कार्यवाही अभी आरम्भ ही नहीं हुई है तो उस बारे में भी कोई औचित्य प्रश्न नहीं हो सकता ।

अतः सदस्यों का कार्यवाही आरम्भ होने से पहले, इस प्रकार खड़े होकर वक्तव्य देने को कहना अच्छा नहीं लगता और मैं सभी सदस्यों और दलों से समर्थन चाहता हूँ ।

†श्री रंगा : जो कुछ आपने कहा हम उससे सहमत हैं और हम निस्सन्देह सहयोग करने का प्रयत्न करेंगे । परन्तु हम एक या दो बातों पर आप का ध्यान दिलाना चाहते हैं । हम कुछ अल्प सूचना प्रश्नों और ध्यान आकर्षित करने के प्रस्तावों की सूचना देते हैं और हमें रूखा सा उत्तर मिल जाता है कि उन्हें स्वीकार नहीं किया गया । इससे असन्तोष होता है । आप अपना प्रभाव डालें और देखें कि कम से कम तब जबकि दल के नेता के किसी अल्प-सूचना प्रश्न पर अथवा ध्यान आकर्षित करने के प्रस्ताव पर हस्ताक्षर हों तो उस पर उचित ध्यान दिया जाये ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य एक दल के नेता हैं और पुराने संसद्विज्ञ हैं । उनको पता है कि अल्प सूचना प्रश्न के बारे में उसको स्वीकार करने अथवा स्वीकार न करने का अधिकार मन्त्री महोदय को दिया जाता है । यदि वह यह कहते हैं कि वह अल्प सूचना प्रश्न को स्वीकार नहीं करते, तो इसमें मैं कुछ नहीं कर सकता । परन्तु मैंने अभी सुझाव दिया है कि जब कोई सदस्य अथवा नेता सन्तुष्ट न हो पाये तो वह मेरे पास आकर यह कह सकते हैं कि वह इस मामले को यहां उठाना चाहते हैं और उनको ऐसा करने की अनुमति दे दी जाये ।

†श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी : मन्त्री महोदय भी तो सहयोग करें । प्रश्न काल समाप्त कर दिया गया है और केवल अल्प-सूचना प्रश्न का ही आसरा है ।

†अध्यक्ष महोदय : हम प्रतिदिन दो अल्प-सूचना प्रश्न ले रहे हैं । इससे अधिक सम्भव नहीं है ।

†श्री त्यागी : मैं यह जानना चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय अल्प सूचना प्रश्न का उत्तर देने से इसलिये इंकार कर सकते हैं जबकि उनके लिये जानकारी एकत्र करना सम्भव नहीं है अथवा वे वैसे भी इंकार कर सकते हैं ।

†अध्यक्ष महोदय : उसके लिये नियमों में संशोधन करने पड़ेंगे । यदि माननीय सदस्य मुझे यह बतायें कि क्या किया जाना चाहिये, तो हम नियम समिति की बैठक बुला सकते हैं ।

†श्री हरि विष्णु कामत : एक बार आपने यह कहा था कि जब मन्त्री महोदय अल्प-सूचना प्रश्न को स्वीकार करने से इंकार करें, तो उन प्रश्नों के लिखित उत्तर दिये जायेंगे । परन्तु वह भी नहीं हो रहा है ।

†अध्यक्ष महोदय : इसमें भी अन्तर है । जब मन्त्री महोदय अल्प-सूचना प्रश्न को स्वीकार करने से इंकार करें और मैं यह समझूँ कि यह विषय पर्याप्त महत्व का है, जो जानकारी दी जायेगी । उस बारे में मैं मन्त्री महोदय से लिखित उत्तर देने को कहूँगा । मैं उस बात पर दृढ़ हूँ । कुछ प्रश्नों की, सूची जारी की गई है जिनके उत्तर मंगलवार को यहां रखे जायेंगे ।

दिल्ली मोटरगाड़ी करारोपण विधेयक

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि दिल्ली संघ राज्य-क्षेत्र में मोटरगाड़ियों पर कर लगाने और तत्सम्बन्धी विषयों की व्यवस्था करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।”

दिल्ली संघ राज्य क्षेत्र में मोटरगाड़ियों पर कर पंजाब मोटर गाड़ियां करारोपण अधिनियम, १९२४, जिसे १९३३ में दिल्ली में लागू किया गया था, के अन्तर्गत लगाये जाते हैं । पंजाब में वर्ष १९५४ और १९५६ में दरों में वृद्धि की गयी थी । दिल्ली में वही दर है जो वर्ष १९३३ में थे । दिल्ली मोटरगाड़ियों पर लगे कर अन्य राज्यों, विशेषतः उत्तर प्रदेश और महाराष्ट्र की अपेक्षा कम हैं ।

दिल्ली में दिल्ली नगर निगम भी, बम्बई में लगाये गये गाड़ी कर नहीं लगाता । इस दौरान सड़कों के निर्माण और संधारण के व्यय में भी वृद्धि हुई है । इसलिये उद्देश्य यह है कि प्रथम तो दिल्ली नगर निगम और नई दिल्ली नगरपालिका की आय बढ़ सके और दूसरे कर निर्धारण के, विशेषकर ट्रकों आदि के, वर्तमान आधार को वैज्ञानिक बनाया जा सके ।

इस समय ट्रकों पर कर उनके लदान भार के आधार पर और कारों और बसों के मामले में सीटों की संख्या के आधार पर लगाये जाते हैं । वर्तमान विधेयक में व्यवस्था है कि प्रायवेट कारों पर कर लदान भार के आधार पर मोटर-साइकिलों, स्कूटरों, छोटे स्कूटरों और आटो-साइकिलों पर यह लदान भार के आधार पर निश्चित दल पर लगाये जायें । यह मोटरगाड़ी करारोपण जांच समिति की सिफारिशों के अनुसार है । ट्रकों आदि पर कर पंजीबद्ध लदान बोझ के आधार पर लगाया जायेगा और बसों तथा टैक्सियों पर उनकी “सीटों” की संख्या के आधार पर लगाया जायेगा ।

पंजाब मोटरगाड़ी करारोपण अधिनियम, १९२४ में एक बार वर्ष १९५४ में दिल्ली राज्य विधान मण्डल द्वारा संशोधन किया गया था । यदि उसमें अब कोई संशोधन करना है तो वह संसद् में ही किया जा सकता है । हमने इस अधिनियम में कुछ सुधार भी किये हैं ।

इस समय मोटरगाड़ियों के कर से प्राप्त अन्य आय का दिल्ली नगर निगम और नई दिल्ली नगरपालिका के बीच वितरण अस्थायी तौर पर ६ : ४ के अनुपात में रखा गया है । शुद्ध राजस्व का

हिसाब कुल कर-संग्रह से कर इकट्ठा करने का व्यय घटाने के बाद किया जाता है। विभाजन का आधार गाड़ियों की संख्या है। दिल्ली नगर निगम का यह प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है कि यह विभाजन सड़कों के मील योग के आधार पर किया जाना चाहिये। उस प्रस्ताव के सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय कर लिये जाने पर नियम बनाये जायेंगे, तथा उन्हें सभा-पटल पर रखा जायेगा।

यह हिसाब लगाया गया है कि इन करों से प्राप्त राशि से राजस्व में ४१ लाख रुपये वार्षिक की वृद्धि होगी।

इन करों में इतनी वृद्धि कर दिये जाने के बाद भी ये मद्रास, आन्ध्र और अन्य राज्यों से काफी कम रहेंगे। प्राइवेट कारों अथवा प्राइवेट गाड़ियों अथवा मोटर साइकिलों और अन्य गाड़ियों पर कर बढ़ाने का प्रस्ताव नहीं है।

†अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

†श्री हरि विष्णु कामत : एक औचित्य प्रश्न पर हमारे सम्मुख यहां दो विवरण हैं। एक तो वित्तीय ज्ञापन है जो विधेयक के साथ लगा है और दूसरा टाइप किया हुआ विवरण है जिसमें पुनरीक्षित वित्तीय ज्ञापन है।

विधेयक में दो खण्ड, अर्थात् संख्या २० और २५ ऐसे हैं जो प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम ६६, जो विधेयकों के सरकारी कोष में से किये जाने वाले व्यय के उपबन्धों से सम्बन्धित हैं, के अन्तर्गत आते हैं, परन्तु संशोधित वित्तीय ज्ञापन में केवल खण्ड २० का निदेश किया गया है, खण्ड २५ का नहीं यद्यपि दोनों मोटे टाइप में छपे हैं जैसाकि नियम ६६ के अनुसार आवश्यक है।

यद्यपि करों के निर्धारण और वसूली पर पिछले वर्षों में हुए व्यय के आंकड़े संशोधित ज्ञापन में दिये गये हैं—मूल वित्तीय ज्ञापन में नहीं। सरकार ने उस व्यय के आंकड़े नहीं दिये हैं जो ये कर बढ़ा कर खर्च होगा क्योंकि उनके पहले व्यय का पता है। जब उनको यह पता है कि करों में वृद्धि करके इतनी रकम की आय होगी तो उन्हें यह भी बताना चाहिये करों के बढ़ने से उनके संग्रह पर अतिरिक्त व्यय कितना करना पड़ेगा।

सरकार ने विधेयक के कानून के रूप में पारित हो जाने पर होने वाले आवर्तक एवं अनावर्तक व्यय का प्राक्कलन जैसाकि नियम ६६(१) के अन्तर्गत आवश्यक है, नहीं दिया है। यदि ऐसा न किया गया, तो यह विधेयक नियमित नहीं है।

†अध्यक्ष महोदय : क्या मन्त्री महोदय बता सकते हैं कि वित्तीय ज्ञापन में केवल खण्ड २० ही क्यों दिया गया है और खण्ड २५ क्यों नहीं दिया गया है यद्यपि यह मोटे शब्दों में छपा है।

†श्री राज बहादुर : खण्ड २५ में केवल संशोधित खण्ड २५ से उत्पन्न होने वाला आनुषंगिक संशोधन है।

†श्री राज बहादुर : हमने लगभग व्यय बता दिया है जो २ लाख ६० है। मेरा विचार है कि जहां तक व्यय का सम्बन्ध है, वर्तमान संगठन, बढ़े हुए करों की वसूली के लिए पर्याप्त समझा जाता है।

†अध्यक्ष महोदय : जहां तक नियम ६६ का सम्बन्ध है, विधेयक में आवश्यक सूचना दी जानी चाहिए। यदि स्थिति ऐसी हो कि किसी मामले में वह निश्चित न किया जा सकता हो

[अध्यक्ष महोदय]

तो उसकी कठिनाइयों के बारे में स्पष्टीकरण दिया जाना चाहिए ताकि नियम का कुछ पालन तो हो सके। नियम की उपेक्षा करने को मैं उचित नहीं समझता। इसके अतिरिक्त जहां तक खण्ड २५ का सम्बन्ध है, यह कहना पर्याप्त नहीं है कि वह खण्ड २० का परिणाम है। दोनों खण्डों का मोटे टाइप में छापा जाना यह सिद्ध करता है कि सरकार यह मानती है कि वह उस नियम के अन्तर्गत आता है। इसलिए उसके सम्बन्ध में भी कुछ स्पष्टीकरण अवश्य दिया जाना चाहिए था।

जहां तक श्री कामत की नियम में संशोधन करने की मांग का सम्बन्ध है, मैं सदस्यों से परामर्श करूंगा और देखूंगा कि संशोधन की आवश्यकता है या नहीं क्योंकि ऐसे मामले देखने में आये हैं जिन में वित्तीय ज्ञापन में व्यय का निश्चित पूर्वानुमान देना सम्भव नहीं होता। माननीय मंत्री से मेरा निवेदन है कि वे आवश्यक आंकड़े प्राप्त करके सदस्यों को दें। इस बीच हम चर्चा जारी रख सकते हैं।

श्री मुहम्मद इलियास (हावड़ा) : मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूं, परन्तु मेरा निवेदन है कि इस विधेयक को प्रस्तुत करने में सरकार ने जितना समय लिया है उतना नहीं लिया जाना चाहिए था। विधेयक में जो प्रस्तावित आधार बनाया गया है, यह नया आधार अन्य राज्यों में भी अपनाया जाना चाहिए। इस में वृद्धि इतनी अधिक नहीं कि सहन करना कठिन हो। इस बारे में यह भी निवेदन करना चाहता हूं, चूंकि कुछ प्रकार की मोटर गाड़ियों को जैसे कि खेती के काम के लिए बनाई गयी सहकारी फार्मों की मोटर गाड़ियां हैं, करके भुगतान से छूट देने के लिए खण्ड १३ और १४ के अन्तर्गत निर्दिष्ट उपबन्ध हैं इसलिए अधिक प्रकार की मोटर गाड़ियों को छूट देने के लिए मुख्य आयुक्त को विशेष शक्तियां प्रदान करना आवश्यक नहीं है। मेरा विचार है कि इस प्रकार के अधिकारों के दुरुपयोग की सम्भावना रहेगी।

इसी तरह जहां तक वसूल किये गये कर के नई दिल्ली नगर निगम और दिल्ली नगरपालिका में विभाजन का प्रश्न है, वर्तमान ४०.६० का अनुपात कदापि उचित नहीं है। वास्तव में दिल्ली नगर निगम ने अनेक बार केन्द्रीय सरकार से उसका विभाजन सड़क मील योग के आधार पर करने की प्रार्थना भी की है। उस आधार का विधेयक में उल्लेख किया जाना चाहिए।

मैं विधेयक का समर्थन करता हुआ यह निवेदन करना चाहता हूं कि दिल्ली हमारे देश की राजधानी है परन्तु यहां की परिवहन व्यवस्था है वह भारत की राजधानी के लिए अत्यधिक असन्तोषजनक है। स्कूटर खूब चलते हैं, परन्तु स्कूटरों का खर्चा जनसाधारण नहीं उठा सकते, अतः सार्वजनिक परिवहन में बहुत सुधार करने की जरूरत है। मुझे आशा है कि इन दो संशोधनों को मंत्री महोदय स्वीकार कर लेंगे।

श्री ओंकार सिंह (बदायूं) : अध्यक्ष महोदय, सरकार इस बिल को कारपोरेशन की जो जरूरत बढ रही है उन को पूरा करने के लिए इस सदन में लाई है। इस सिलसिले में मुझे यह कहना है कि सरकार ने यह एक मिसाल दी है कि पंजाब सरकार ने बार बार टैक्स बढ़ाया है हम ने नहीं बढ़ाया है लेकिन साथ ही इस मिसाल को नहीं रखा कि मध्य प्रदेश में इंदौर कारपोरेशन ने वहां साइकिल टैक्स खत्म कर दिया है। बिल के नाम से ऐसा मालूम होता है कि यह टैक्स मोटर मालिकान पर पड़ेगा लेकिन वास्तव में मुझे तो ऐसा मालूम होता है कि यह टैक्स मालिकों पर नहीं पड़ेगा बल्कि आम जनता पर पड़ेगा। टैक्स के बढ़ते ही मोटर मालिकान अपना किराया बढ़ा

देंगे, तो जब किराया बढ़ा देंगे तो टैक्स किस पर बढ़ा, ग्राम जनता पर बढ़ा या मोटर मालिकान पर बढ़ा ?

इस बिल में कहीं इस बात की गारण्टी नहीं दी गई है कि इस टैक्स के लगने के बाद किराया नहीं बढ़ाया जायगा। ऐसी दशा में, अध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा सरकार से यह प्रार्थना करता हूँ कि जब ग्राम जनता पर टैक्स पड़ेगा तो यह जनतंत्रीय सरकार गरीब जनता के हित में भी कोई बात सोचे। जैसे इंदौर कारपोरेशन ने साइकिल टैक्स बंद कर दिया, खत्म कर दिया तो साइकिल टैक्स यहां भी खत्म कर दे क्योंकि वह एक गरीबों का वाहन है और गरीब मजदूर साइकिल अपने पैरों से चला कर मीलों सड़ि, गरमी और बरसात को बर्दाश्त कर के काम पर पहुंचते हैं। इसलिए अगर साइकिल टैक्स को खत्म कर दिया जाये और इस बात की गारण्टी हो कि इस मोटर टैक्स का बिल पास होने के बाद किराया नहीं बढ़ेगा तो मैं इस बिल का स्वागत करता हूँ।

साथ ही साथ मुझे यह भी निवेदन करना है कि रुपये की जब कारपोरेशन में आवश्यकता है तो कारपोरेशन का ५० लाख रुपया सरकार पर टैक्स का बाकी है, सरकार उस को क्यों नहीं अदा करती? जो २ करोड़ रुपया कारपोरेशन का बकाया में पड़ा हुआ है वह क्यों नहीं वसूल हो रहा है? उस के वसूल करने की व्यवस्था क्यों नहीं की जा रही है? १ करोड़ रुपया कारपोरेशन का इनकोचमेंट का वसूल होने के लिए है, उस तरफ भी सरकार का ध्यान नहीं हो रहा है कि उस को वसूल करें। अगर यह सारा रुपया वसूल हो तो कारपोरेशन के लिए कुछ सुविधा हो सकती है या नहीं?

कारपोरेशन का जो बजट है उस बजट को देखने से पता चलता है कि वहां का ६० फ्रीसदी बजट कारपोरेशन के कर्मचारियों पर सर्फ हो जाता है, खर्च हो जाता है। ४० परसेंट बचता है जोकि अवाम के फायदे के लिए इस्तेमाल होता है। उस में भी वसूल नहीं हो पाता है तो सरकार का ध्यान उस तरफ जाना चाहिए कि कारपोरेशन के या तो वहां के कर्मचारी लोग जो हैं वे इस में ढीले हैं वसूल करने में, या वहां कोई दोस्ती निभाई जा रही है। आखिर क्या कमजोरी है, जिस की वजह से यह रुपया वसूल नहीं हो रहा है? सरकार को इस तरफ ध्यान देना चाहिए। जहां टैक्स लगाने की तरफ सरकार का ध्यान है, वहां जो रुपया लोगों की तरफ बाकी है, सरकार उस को वसूल करने की तरफ भी क्यों नहीं ध्यान देती है?

मैं आप के द्वारा सरकार से फिर प्रार्थना करता हूँ कि यह जनतांत्रिक सरकार साइकिल-टैक्स को हटा दे, ताकि गरीबों को कुछ फायदा हो सके।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य ने एक दो दफा साइकिल-टैक्स के बारे में कह दिया है। वह उसी पर ही जोर दिये जा रहे हैं। इस बिल से उस का कोई ताल्लुक नहीं है।

श्री ओंकार सिंह : इन शब्दों के साथ मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ।

श्री बड़े : माननीय अध्यक्ष महोदय, जो बिल सदन के सामने रखा गया है, उस के उद्देश्यों तथा कारणों में कहा गया है कि चूंकि दिल्ली कारपोरेशन और नई दिल्ली म्यूनिसिपल कमेटी को रुपये की जरूरत है, इस लिए मोटर व्हीकलज पर टैक्स को बढ़ाया जा रहा है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जहां तक टैक्स बढ़ाने का सम्बन्ध है, उस के बारे में मेरा विरोध नहीं है।

[श्री बड़े]

उद्देश्यों तथा कारणों के विवरण में यह भी लिखा गया है कि इस समय दिल्ली में पंजाब मोटर व्हीकलज टैक्सेशन एक्ट, १९२४, एज एक्सटेंडिड टु डेल्ही इन १९३३, के अधीन मोटर व्हीकलज पर टैक्स वसूल किया जा रहा है और पंजाब में पहले १९५४ में और फिर १९५६ में टैक्स के रेट्स को बढ़ाया गया था, इसलिए यहां भी उन को बढ़ाना आवश्यक हो गया है। जैसा कि मैं ने पहले कहा है, इस बारे में कोई विरोध नहीं है। लेकिन इस के साथ ही यह लिखा हुआ है जिसका अर्थ यह है कि इस कानून के द्वारा जो टैक्स वसूल होने वाला है, वह दिल्ली कारपोरेशन और नई दिल्ली म्यूनिसिपल कमेटी को दिया जायगा। मेरा कहना केवल यही है कि जब कारपोरेशन को रुपया देने के लिए यह बिल लाया गया है, तो फिर शासन को इस तरफ भी ध्यान देना चाहिए कि कारपोरेशन किस प्रकार से कार्य कर रही है। मैं आप को बताना चाहता हूं कि आज कारपोरेशन में बहुत घोटाला और अव्यवस्था है। उस का एडमिनिस्ट्रेशन इतना टाप-हैवी है कि साठ से सत्तर परसेंट रुपया उस के एडमिनिस्ट्रेशन पर खर्च किया जाता है। शासन ने इस तरफ कभी ध्यान नहीं दिया है।

लेकिन इस के साथ ही मुझे अभी इस प्रकार की जानकारी मिली है कि सरकार की तरफ भी कारपोरेशन का पचास लाख रुपया पड़ा है, जोकि उस ने अभी तक नहीं दिया है। चूंकि कारपोरेशन इस वक्त मानिटरी डिफ़िकल्टीज में है, इसलिए शासन को वह रुपया दे देना चाहिए, ताकि कारपोरेशन की कठिनाइयों में कमी हो।

जैसाकि मैंने पहले कहा है, टैक्स बढ़ाने के बारे में मुझे कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन मुझे केवल यह कहना है कि जब शासन कारपोरेशन को रुपया देता है, तो उस को यह भी देखना चाहिए कि वह रुपया वहां पर किस प्रकार खर्च होता है।

डा० मा० श्री अणे (नागपुर): कारपोरेशन से सरकार को कितने लाख रुपया लेना है ?

श्री बड़े : वह तो उसने दे दिया है। सरकार उस को छोड़ती नहीं है। क्लॉज १५ में यह कहा गया है जिसका अर्थ यह है कि अगर कोई मोटर व्हीकल किसी दूसरी स्टेट में रजिस्टर की गई हो, तो यहां पर टैक्स नहीं लगाया जायेगा, कब तक ? जिस दिन से वह मोटर व्हीकल दिल्ली में लाई जाये, उस दिन से ६० दिन तक। अगर कोई मोटर व्हीकल ६० दिन यहां पर रहने के बाद, एक दिन और रहेगी, अर्थात् ६१ दिन रहेगी, तो उस से टैक्स लिया जायेगा। लेकिन अगर वह ६०वें दिन राजस्थान या मध्य प्रदेश में चली जाये और उस के दो तीन दिन के बाद वापिस आ जाये, तो फिर उस पर टैक्स नहीं लगेगा। मैं समझता हूं कि स व्यवस्था से टैक्स इवेजन होगा। अगर इस के बजाये यह प्राविजन रखा जाता, जैसाकि मध्य प्रदेश के एक्ट में रखा गया है, कि जो मोटर व्हीकलज यहां पर टेम्पोरेरिली आयेंगे, उन पर टैक्स नहीं लगेगा, तो उचित होता। जुडिशियल कोर्ट का इस विषय में डिसिजन है कि टेम्पोरेरी क्या है, पर्मानेंट कौन है और इस का रजिस्ट्रेशन कैसे होता है, आदि। मैं समझता हूं कि वर्तमान प्राविजन ग़लत है। शिड्यूल में १८ पैसेंजर्स को ले जाने वाले व्हीकलज का टैक्स ४०० रुपए रखा गया है और अगर १८ पैसेंजर के अलावा एक पैसेंजर और ले जाया जाये, तो ६० रुपए और टैक्स लगाया जायेगा। इस प्राविजन का मतलब यह है कि अगर एक व्हीकल ५० पैसेंजर्स को लेकर ५० मील जाये, तो उस पर २२०० रुपए प्रतिवर्ष टैक्स लगाया जायेगा

विधेयक

और अगर कोई और व्हीकल ५० पैसेंजर्स को लेकर १०० मील जाये तो उस पर भी २२०० रुपए प्रति-वर्ष टैक्स लगाया जायेगा। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस प्रकार का प्राविजन दूसरी स्टेट्स के एक्ट्स में नहीं है। इस सम्बन्ध में पैसेंजर्स और माइलेज दोनों को दृष्टि में रखना चाहिए, इन दोनों का को-आर्डिनेशन होना चाहिए। इस बिल में ऐसा न किये जाने से एक एनामोलस पोजीशन पैदा हो गई है। ५० पैसेंजर्स को लेकर ५० मील तक जाने वाले व्हीकल को भी २२०० रुपया टैक्स देना पड़ेगा और ५० पैसेंजर्स को ले कर १०० मील तक जानेवाले व्हीकल को भी २२०० रुपया टैक्स देना पड़ेगा। इस स्थिति में १०० मील जाने वाले व्हीकल को कम खर्च पड़ता है और ५० मील जाने वाले व्हीकल को ज्यादा खर्च पड़ता है और उसको नुकसान होता है। शासन को एक्सप्लेन करना चाहिए। कि इस प्राविजन का जस्टिफिकेशन क्या है।

पुलिस की पावर्ज के बारे में एक बड़ी विचित्र क्वालिफिकेशन रखी गई है। यदि कोई पैसेंजर बस या व्हीकल किसी पब्लिक प्लेस पर हो, तो पुलिस उसको एरेस्ट कर सकती है, लेकिन अगर वह बस किसी प्राइवेट जगह या शेड में हो, तो उसको एरेस्ट नहीं किया जा सकता है। मोटर व्हीकल के ड्राइवर आदि को तभी गिरफ्तार किया जा सकता है, अगर वह किसी पब्लिक प्लेस में हो। मैं समझता हूं कि यह प्राविजन गलत है और यह मेरी समझ में नहीं आता है। मैंने दूसरी स्टेट्स के एक्ट्स से इसको कम्पेयर किया है और मैं देखता हूं कि ऐसा प्राविजन वहां नहीं है। उनमें इस प्रकार का प्राविजन है कि अगर कोई पैसेंजर बस या व्हीकल स्टेट में किसी भी जगह विदाउट परमिशन हो, तो भी उसके ड्राइवर को एरेस्ट किया जा सकता है।

जैसाकि अभी मेरे मित्र ने कहा है, इस बात की तरफ ध्यान रखना चाहिए कि यदि पैसेंजर बस का टैक्स बढ़ाया जाये, तो उसका किराया न बढ़ने पाये। अगर किराया बढ़ेगा, तो गरीब ग्रामीण जनता को हानि होगी। टैक्स बढ़ाने से जो पैसा आयेगा, वह सब दिल्ली कार्पोरेशन की एडमिनिस्ट्रेशन पर, जिसको व्हाइट एलिफेंट कहा जाता है, खर्च हो जायेगा और ग्रामीणों को कोई फायदा नहीं होगा। मैं तो केवल इतना ही चाहता हूं कि किराया न बढ़ने पाये। साउथ एवेन्यू से यहां तक आठ आने मील के हिसाब से एक, सवा या डेढ़ रुपया पड़ता है। हम लोग तो उसको दे सकते हैं, लेकिन साधारण गरीब जनता नहीं दे सकती है। इसलिए इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए, कि टैक्स के बढ़ने से किराया न बढ़ने पाये।

जहां तक साइकल टैक्स का प्रश्न है, मेरे मित्र ने अभी फोर्सफुली नहीं कहा है, इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूं कि मैं इन्दौर का रहने वाला हूं और वहां जनसंघ, कम्युनिस्ट पार्टी और सोशलिस्ट पार्टी का मोर्चा था। हमने पूअरमैन्ज व्हीकल अर्थात् साइकल पर से टैक्स को एक दम खत्म कर दिया, जिससे जनता में बहुत संतो हुआ। हमने चालीस हजार साइकल से टैक्स को हटा दिया। इसके बाद मोटर-मालिकों पर टैक्स लगाया गया, लेकिन किराया नहीं बढ़ाया गया, इसका श्रेय कामन मोर्चे को था।

अध्यक्ष महोदय : क्या यहां पर तो मोर्चे का खयाल नहीं है ?

श्री बड़े : यहां पर मोर्चा नहीं है। यहां तो यह स्थिति है कि कार्पोरेशन में रूनिंग पार्टी के जो लोग हैं, वे केवल यही देखते हैं कि जिन लोगों ने एनक्रोचमेंट किया है, उनसे पैसे वसूल नहीं होते हैं और जिनसे टैक्स लेना है, वह वसूल नहीं होता है,। हर रोज शासन का दरवाजा खटखटाया जाता है कि हमारे पास सफिशेंट पैसा नहीं है, इसलिए टैक्स बढ़ाये जायें। कार्पोरेशन में विरोधी दलों की शक्ति अधिक न होने से यहां पर साइकल-टैक्स कभी भी कम या खत्म नहीं होगा। यदि शासन कार्पोरेशन को पर्सुवेड करेगा, उस पर जोर देगा कि साइकल-टैक्स को कम या खत्म किया जाये, तो मैं उसको धन्यवाद दूंगा।

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर): मैं विधेयक का समर्थन करता हूँ, परन्तु इस दिशा में मुझे कुछ शंकायें हैं। मेरा निवेदन है कि माननीय मंत्री महोदय इसका शीघ्र ही सन्तोषजनक उत्तर देंगे। इस बारे में मेरा निवेदन यह है कि दिल्ली में "डी० टी० यू०" की बसों पर अधिक निर्भर नहीं किया जा सकता। उनको अच्छी प्रकार से बनाये भी नहीं रखा जाता है। उनके द्वारा छोड़ा गया गंदा धुआँ स्वास्थ्य के लिए बहुत ही हानिकारक है। मैं इस बात पर जोर देना चाहता हूँ कि उस सेवा को अधिक क्षमता वाला बनाने के निमित्त उपयुक्त कार्यवाही की जाये।

मैं मंत्री महोदय से यह भी प्रार्थना करना चाहता हूँ कि उन्हें सभा को यह आश्वासन देना चाहिए कि विधेयक के पारित होने के बाद और किराये नहीं बढ़ाये जायेंगे। इसके अतिरिक्त मेरा यह भी निवेदन है कि छट देने का मामला मुख्य आयुक्त पर नहीं छोड़ा जाना चाहिए। उपबन्ध में काफी व्यवस्था है अतः मुख्य आयुक्त को बीच में लाना ही नहीं चाहिए। इन शब्दों से मैं विधेयक का समर्थन करता हूँ।

श्री मोहन स्वरूप (पीलीभीत): अध्यक्ष महोदय, जो बिल हमारे सामने आया है उसके मुताल्लिक स्टेटमेंट आफ आव्जेक्ट्स एंड रीजन्स में बतलाया गया है कि पंजाब में चूकि टैक्स बढ़ गया है लिहाजा दिल्ली में भी बढ़ना चाहिये। और उसी के अनुसार यहां टैक्स को बढ़ाने और उस के मुताबिक रेगुलराइज करने का प्रयत्न किया गया है।

इसके क्लोज़ में परिवर्तन करने के लिये जो प्राविजन्स रक्खे गये हैं वे वास्तव में अच्छे हैं। मिसाल के तौर पर क्लज १४ में कोआपरेटिव सोसायटीज के मुताल्लिक दिया गया है कि अगर कोआपरेटिव सोसायटी में ७५ परसेन्ट आदमी हैं या उसके नौकर हैं, और ५० परसेन्ट आदमी एक दूसरे से रिलेटेड हैं, तो उनको आधा टैक्स देना पड़ेगा। यह अच्छा प्राविजन है लेकिन मैं चाहता हूँ कि उसमें थोड़ा और परिवर्तन किया जाये ताकि इस देश में कोआपरेटिव मूवमेंट को बढ़ावा मिले। यहां पर जो रिलेशन्स वाली बात है उसको थोड़ा लिबरलाइज करके ठीक किया जाना चाहिये।

उसी के साथ साथ एक क्लज में दिया हुआ है कि अगर कोई मोटर व्हीकल एक महीने के समय के लिये किसी पब्लिक प्लेस में इस्तेमाल न की गई हो तो उस समय से सम्बन्धित फीस का रिफण्ड हो सकता है। यह प्राविजन अच्छा है, लेकिन कई चीजें ऐसी हैं जिन पर मुझे एतराज है। मसलन धारा १३ में एग्जम्पशन क्लज है। आज की स्थिति में जबकि हम सोशलिस्टिक पैटर्न की सोसायटी बनाने पर जोर देते हैं, इस किस्म का एग्जम्पशन कुछ शोभा नहीं देता है। मैं समझता हूँ कि चाहे प्रेजिडेंट हो चाहे गवर्नर हो, चाहे कोई और

हो, हर एक के लिये कानून एक सा होना चाहिये। खास कर चीफ कमिश्नर को इतना बड़ा अधिकार दे देना कि वह जिसे चाहे एग्जैम्पशन दे और जिसे चाहे न दे, यह अच्छी बात नहीं है। इसमें कुछ परिवर्तन होना चाहिये और इस धारा को उसमें से निकाल देना चाहिये।

मैं कुछ चीजें और भी कहना चाहता हूँ। कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। मिसाल के तौर पर मैं चाहता हूँ कि मोटर वेहिकल्स ऐक्ट में कुछ कैटेगरीजेशन की व्यवस्था होनी चाहिये। हमारे सामने जो यू० के० का ऐक्ट है उसमें हम देखते हैं कि कैटेगरीज किया गया है। उसमें कुछ कैटेगरीज इस तरह से हैं:

मोटर कार डिलीवरी वैन हलकी परिवहन गाड़ियाँ इत्यादि इस तरह की कैटेगरीज हमारे यहां भी होनी चाहियें और उसके अन्तर्गत कुछ कम बढ़ करके हर एक चीज फिक्स होनी चाहिये। हमारे बिल में यह चीज नहीं है।

इसके अलावा मैं चाहता हूँ कि लांग टर्म लाइसेंस की व्यवस्था भी की जाय, जैसी कि दूसरे देशों में है। इंग्लैंड में है, अमरीका में है पांच साल या दस साल की। इस सम्बन्ध में मैं चाहता हूँ कि मोटर वेहिकल्स की तीन कैटेगरीज ए, बी और सी कर दी जायें। जो उम्दा किस्म की हों उनको ए में रक्खा जाय, जो उससे कम अच्छी हों उनको बी में रक्खा जाय और खराब हालत में हों उनको सी में रक्खा जाय। जो ए कैटेगरीज में गाड़ियाँ हों उनको तीन साल के लिये, बी कैटेगरी की मोटर वेहिकल्स को दो साल के लिये और सी कैटेगरी की गाड़ियों के लिये एक साल के लिये रक्खा जाय। हमारे बिल में छः महीने की व्यवस्था की गई है और साल भर की है। अगर इस तरह से लांग टर्म के लिए व्यवस्था हो तो खवामखाह हर साल लाइसेंस रिन्यू कराने की दिक्कत दूर हो जायेगी। जो गाड़ियाँ अच्छी हालत में हों उनको हर साल परेशान करना कोई माने नहीं रखता।

इसी के साथ साथ मैं यह चाहता था कि इस बिल में लाइसेंस के ससपेंशन का कोई प्रावीजन होना चाहिये। मैं ने देखा है कि दूसरे देशों में इस तरह का प्रावीजन है कि अगर कोई मोटर वैहिकिल खराब दशा में है या पबलिक प्लेस पर आवस्ट्रक्शन पैदा करती है तो उस का लाइसेंस ससपेंड किया जा सकता है। मैं चाहता हूँ कि इस कमी को पूरा किया जाये।

इसी के साथ साथ मैं यह कहना चाहता था कि जीप्स और स्टेशन वैनस ज्यादातर देहात में चलती हैं और पक्की सड़कों पर भारी भीड़ में उन का इस्तेमाल कम होता है। इन की स्पीड कम होनी चाहिये और इन की एक कैटेगरी बनानी चाहिये और इन पर लाइसेंस फी आधी होनी चाहिये।

एग्रीकल्चरल परपजेज के लिये जो वैहिकिल्स इस्तेमाल होती हैं उन के लिए लाइसेंस फी तो नहीं है, लेकिन उन के लिए इस में रजिस्ट्रेशन की कैंद रखी गई है। मुझे इस में कोई एतराज नहीं है। लेकिन मैं चाहता हूँ कि रजिस्ट्रेशन जो हो वह एक दफा हो जाए और उस के बाद उस को बार बार रिन्यू न कराना पड़े। मैं चाहता हूँ कि ट्रैक्टर्स आदि के रजिस्ट्रेशन की बार बार की दिक्कत न हो। एक बार रजिस्ट्रेशन हो जाय यह काफी है। अगर कोई दिक्कत पैदा हो या किसी किस्म का रूल का कंट्रोवेंशन हो तो पूछ ताछ की जाये, वरना नहीं।

इसी के साथ मैं देखता हूँ कि ट्रेलर पर भी रजिस्ट्रेशन की कैंद लगी हुई है। अक्सर लोग जीप के पीछे एक छोटा सा ट्रेलर लगा लेते हैं, उस से कोई दिक्कत नहीं होती और न कोई आवस्ट्रक्शन होता है, वह पीछे जुड़ा हुआ चला जाता है।

अध्यक्ष महोदय : सड़क की घिसाई तो होती है ।

श्री मोहन स्वरूप : घिसाई तो उस से क्या होती होगी । मैं चाहता था कि ट्रेलर्स की बड़े, मझले और छोटे इस किस्म की कैटेगरी बनाई जाएं और मेरा सुझाव है कि छोटे ट्रेलर्स के रजिस्ट्रेशन की कैंद नहीं होनी चाहिये ।

इसी के साथ साथ मैं एक और चीज पर जोर देना चाहता था कि रजिस्ट्रेशन के डिपार्टमेंट में जो बड़ा करप्शन है उस को दूर किया जाना चाहिये । कई बार ऐसा देखा जाता है कि मोटर वैहिकल खराब है, लेकिन पालिश करके वहां ले गये और उस का लाइसेंस मिल गया, बाद में वह दिक्कत पैदा करती है । मैंने ऐसी बसेज और लारियां देखी हैं जो घंटों खड़ी रहती हैं, कहीं उन में कारबुरेटर खराब है, कहीं कोई चीज खराब है । मैं चाहता हूं कि इस डिपार्टमेंट में जो करप्शन है उस को दूर करने की तरफ प्रशासन जोर दे । अक्सर ऐसा देखा गया है कि रजिस्ट्रेशन कराने गये और पैसे दे दिये गये, तब तो एक मिनट में रजिस्ट्रेशन हो गया, और अगर पैसे न दिये गये तो महीनों हो जाते ह रजिस्ट्रेशन नहीं हो पाता । तो मैं खास तौर से इस तरफ आप की तवज्जह दिलाना चाहता हूं और प्रशासन से इस बात की प्रार्थना करता हूं कि इस करप्शन को दूर करने के लिये वह सक्रिय कदम उठाये ।

इन शब्दों के साथ मैं इस बिल का स्वागत करता हूं । इसमें कोई कंट्रोवर्शल चीज नहीं है । इसलिये मैं इसका समर्थन करता हूं ।

श्री राज बहादुर : मैं उन माननीय सदस्यों का धन्यवादी हूं जिन्होंने इस विवाद में भाग लिया है और अन्ततोगत्वा विधेयक का समर्थन किया । कुछ बातों को स्पष्ट करना मेरा कर्तव्य है ताकि किसी प्रकार का सन्देह बाकी न रहे ।

सबसे प्रथम बात जो इस संदर्भ में श्री मुहम्मद इलियास ने कही है वह मुख्य आयुक्त को दी जा रही शक्तियों की बात है । मेरा निवेदन है कि मुख्य आयुक्त को दी जा रही शक्तियों में कुछ नई बात नहीं है । परन्तु यह बात याद रखने योग्य है कि इन शक्तियों का प्रयोग किसी व्यक्ति के पक्ष में नहीं किया जायेगा । इनका प्रयोग उन गाड़ियों और मोटरों के बारे में होगा जोकि संस्थाओं अथवा दूतावासों की हो, अथवा स्कूलों और अस्पतालों की हो । अर्थात् जिन को आप सार्वजनिक गाड़ियां कह सकते हैं ।

करों की आय की बांट के बारे में श्री इलियास ने जो कुछ कहा है, उस के बारे में मेरा निवेदन है कि उस की बांट दिल्ली तथा नयी दिल्ली में 'रजिस्टर्ड' मोटर गाड़ियों की संख्या के अनुपात से की जाती है । इस के बावजूद इस बात पर विचार किया जा रहा है कि क्या इस के लिये किसी नये आधार को अपनाया जा सकता है । इस प्रस्तावना पर कि यह आधार दोनों क्षेत्रों में सड़कों के क्रमशः मीलयोग पर आधारित होना चाहिये, यदि कोई इस प्रकार का हल प्राप्त हुआ तो निश्चय ही हम उस पर पूर्णतः विचार करने वाले हैं । साइकलें इस करारोपण के अन्तर्गत नहीं आतीं ।

श्री बड़े कहते हैं कि खंड १५ के उपबन्ध का अनुचित प्रयोग होगा । मेरा निवेदन है कि इस उपबन्ध के अन्तर्गत छट इतनी सरल नहीं है जितनी कि माननीय सदस्य समझ रहे हैं । बात यह है कि यह ६० दिन तक होगी या यह उस तिथि से होगा जिस पर कोई मोटर गाड़ी दिल्ली में लाई गई हो, इस तरह जो अवधि कम होगी उसके अनुसार इस प्रकार दिल्ली में हो अथवा बाहर, वह बिना कर के नहीं रह सकेगी ।

किराये के बारे में पुनरावृत्ति का प्रश्न निगम से सम्बन्ध रखता है। वह तो स्वतंत्र निकाय है। उस में लोगों के चुने हुए सदस्य हैं जोकि कोई भी निर्णय चाहें कर सकते हैं। मेरा यह भी मत है कि राष्ट्रीय हित को देखते हुए यह आवश्यक है कि ट्रेलर भी रजिस्टर्ड हों। इसी तरह मैं यह भी माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूँ कि सहकारी संस्थाओं को दी जाने वाली रियायतों की शर्तों में कोई बात खंडात्मक नहीं है। इन शब्दों से मैं इस विधेयक की सिफारिश करता हूँ।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि दिल्ली के संघ क्षेत्र में मोटर गाड़ियों पर करारोपण तथा तत्सम्बन्धी मामलों की व्यवस्था करने वाले विधेयक पर विचार किया जाय।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

†अध्यक्ष महोदय : अब हम खंडों पर विचार करेंगे। प्रश्न यह है :

“कि खंड २ से १२ तक विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड २ से १२ तक विधेयक में जोड़ दिये गये।

†अध्यक्ष महोदय : अब हम खंड १३ लेंगे। संशोधन संख्या ३ का क्या बना ?

†श्री मुहम्मद इलियास : मैं उसे प्रस्तुत नहीं कर रहा।

†श्री ह० च० सोय (सिंहभूम) : अध्यक्ष महोदय, क्लाज ३ जोकि “लैवी आफ टैक्सेस” से सम्बन्धित है, रेट टैक्स, शैड्यूल १ में दिये गये हैं और उस में दिया गया है कि किस तरह की गाड़ी को कितना टैक्स लगाना चाहिये। इस सम्बन्ध में मुझे कहना है

†अध्यक्ष महोदय : अब खंड १३ पर तीसरी पारी के समय ही बोला जा सकता है प्रश्न यह है :

“कि खंड १३ विधेयक का अंग बने”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड १३ विधेयक में जोड़ दिया गया

†अध्यक्ष महोदय : संशोधन संख्या ४ के बारे में क्या स्थिति है।

†श्री मुहम्मद इलियास : मैं उसे प्रस्तुत नहीं कर रहा।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड १४ से २५ तक विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड १४ से २५ तक को विधेयक में जोड़ दिया गया।

†अध्यक्ष महोदय : अब हम प्रथम अनुसूची को लेंगे।

अनुसूची १

संशोधन किया गया

पृष्ठ ११, पंक्ति ४,—

“Scooterets and auto cycles” [“छोटे स्कूटर और ओटो साइकलें”] के स्थान पर

“Scooterettes and auto cycles” [“छोटे स्कूटर और ओटो साइकलें”]

शब्द रख दिये जायें (१)

पृष्ठ १२,—

†मूल अंग्रेजी में

पंक्तियों १ से ५१ के स्थान पर निम्न रखिये—

Description of Motor Vehicles	Annual rate of tax
-------------------------------	-----------------------

IV. Motor vehicles (including tricycles) plying for hire and used for the transport of passengers.

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| (a) Vehicles licensed to carry in all not more than two passengers (excluding driver) | 80.00 |
| (b) Vehicles licensed to carry in all more than two but not more than four passengers (excluding driver and conductor) | 160.00 |
| (c) Vehicles licensed to carry in all more than four passengers but not more than six passengers (excluding driver and conductor) | 300.00 |
| (d) Vehicles licensed to carry in all more than six passengers but not more than eighteen passengers (excluding driver and conductor) | 400.00 |
| (e) Vehicles licensed to carry more than eighteen passengers (excluding driver and conductor) | |

The rate specified in (d) above plus Rs. 60/- for every passenger in addition to eighteen passengers which the vehicles is so licensed to carry subject to a maximum of Rs. 2,200/- per annum.

V. Motor Vehicles owned by Airline Companies or Corporations for carrying passengers and staff.

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| (a) Vehicles the seating capacity of which does not exceed four (excluding driver) | 160.00 |
| (b) Vehicles the seating capacity of which exceeds four but does not exceed six (excluding driver) | 300.00 |
| (c) Vehicles the seating capacity of which exceed six but does not exceed eighteen (excluding driver) | |
| (d) Vehicles the seating capacity of which exceeds eighteen | |

The rate specified in (c) above plus Rs. 60/- every person in addition to eighteen persons subject to a maximum of Rs. 2,200/- per annum.

(Shri Raj Bahadur Singh)

मोटर गाड़ियों का वर्णन	कर की वार्षिक दर
	रुपये
IV. किराये और यात्रियों के परिवहन के लिये मोटर गाड़ियां (जिन में तीन पहियों के साइकल भी शामिल हैं) —	
(क) गाड़ियां जिन्हें कुल दो यात्रियों (ड्राइवर को छोड़) ले जाने के लिये लाइसेंस दिये गये .	८०
(ख) गाड़ियां जिन्हें कुल दो से अधिक चार से कम यात्री (ड्राइवर और कंडक्टर को छोड़ कर) ले जाने के लिये लाइसेंस दिये गये .	१६०
(ग) गाड़ियां जिन्हें कुल चार से अधिक ६ से कम यात्री (ड्राइवर और कंडक्टर को छोड़ कर) ले जाने के लिये लाइसेंस दिये गये .	३००
(घ) गाड़ियां जिन्हें कुल ६ से अधिक १८ से कम यात्री (ड्राइवर और कंडक्टर को छोड़ कर) ले जाने के लिये लाइसेंस दिये गये .	४००
(ङ) गाड़ियां जिन्हें १८ से अधिक यात्री (ड्राइवर और कंडक्टर को छोड़ कर) ले जाने के लिए लाइसेंस दिये गये)	१८ यात्रियों के अतिरिक्त, जिन्हें २,२००/- रुपये प्रतिवर्ष की अधिकतम सीमा तक ले जाने के लिये गाड़ी को लाइसेंस दिया गया (घ) में दी गई दरें और प्रत्येक यात्री के लिए ६० रुपये ।
V. यात्रियों और कर्मचारियों को ले जाने के लिए वायु परिवहन कम्पनियों पर निगमों की मोटर गाड़ियां—	
(क) गाड़ियां जिनमें चार से अधिक व्यक्ति (ड्राइवर को छोड़ कर) नहीं बैठ सकते .	१६०
(ख) गाड़ियां जिनमें चार व्यक्तियों से अधिक और ६ यात्री से कम (ड्राइवर को छोड़ कर) व्यक्तियों की बैठने की जगह हो .	३००
(ग) गाड़ियां जिनमें ६ व्यक्तियों से अधिक और १८ या १८ से कम (ड्राइवर को छोड़ कर) व्यक्तियों के बैठने की जगह हो .	
(घ) गाड़ियां जिनमें कि १८ से अधिक व्यक्ति बैठ सकते हैं	२,२०० रुपये प्रति वर्ष की अधिकतम सीमा तक १८ व्यक्तियों के अतिरिक्त (ग) में दी गई दर और प्रत्येक व्यक्ति के लिए ६० रुपये ।”] (श्री राज बहादुर)

†अध्यक्ष महोदय : संशोधन संख्या ५ प्रस्तुत है । प्रश्न यह है :

“कि अनुसूची १ संशोधित रूप में विधेयक का अंग बने”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

अनुसूची १, संशोधित रूप में विधेयक में जोड़ दिया गया

अनुसूची २ विधेयक में जोड़ दिया गया

खण्ड १, अधिनियम सूत्र और विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिए गए ।

†श्री राज बहादुर : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक, संशोधित रूप में, पारित किया जाये ”

†अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ ।

“कि विधेयक संशोधित रूप में पारित किया जाए ।”

†श्री स० म० बनर्जी : मैं यह बात स्पष्ट करना चाहता हूँ कि मेरा संघों पर नियंत्रण नहीं है ।

श्री ह० च० सौय (सिंहभूम) : अध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय से इतना ही दरखास्त करना चाहता हूँ कि यह जो ट्राइसाइकिल्स, टू सीटर्स पर जो टैक्स लगाया गया है और टैक्सीज का जो रेट है, मैं जानता हूँ कि टैक्सीज की मौजूदा आमदनी उतनी नहीं है जितनी कि इन ट्राइसाइकिल्स की है । अभी पोजीशन यह है कि टैक्सीज वाले कोशिश यह कर रहे हैं कि वे अपनी टैक्सियों को बेच दें और उनके स्थान पर ट्राइसाइकिल्स ले लें जिनसे कि भाड़े का काम लें । आज हालत यह है कि टैक्सी वाले के मुकाबले ट्राइसाइकिल्स वाले को ज्यादा आमदनी होती है । जब यह पोजीशन है तो मैं सरकार से यह दरखास्त करूंगा कि ट्राइसाइकिल्स के मुकाबले टैक्सीज का टैक्स रेट आमदनी के हिसाब से प्रपोर्शनेटली ज़रा कम हो और ट्राइसाइकिल्स का चूँकि उनकी आमदनी टैक्सीज के मुकाबले ज्यादा होती है इसलिए उनका टैक्स प्रपोर्शनेटली कुछ ज्यादा हो । बस यही मेरा कहना है ।

†श्रीमती सरोजिनी महिषी : मैं खण्ड १४ के बारे में कुछ जानकारी चाहती हूँ । यह स्पष्ट कर दिया जाय कि क्या सहकारी संस्थाओं द्वारा रियायतें प्राप्त करने के लिए सभी चार शर्तों को पूरा करना होगा । पहली और चौथी शर्त परस्पर विरोधी हैं ।

†श्री राज बहादुर : इसमें कुछ परस्पर विरोधी नहीं है । दोनों आवश्यक हैं । गाड़ी केवल सहकारी संस्था के लिए प्रयोग करनी चाहिए और केवल माल और यात्रियों के परिवहन के लिए इस्तेमाल करनी चाहिए । यह तो स्पष्ट है । ये सभी चारों शर्तें आवश्यक हैं ।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—

“कि विधेयक, संशोधित रूप में, पारित किया जाए ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

मुख्य पत्तन न्यास विधेयक

†श्री राज बहादुर : श्री जगजीवन राम की ओर से मैं प्रस्ताव करता हूँ :—

“कि भारत में कुछ बड़े पत्तनों के लिये पत्तन प्राधिकारियों के गठन और ऐसे प्राधिकारियों को ऐसे पत्तनों का प्रशासन, नियंत्रण और प्रबन्ध सौंपने और तत्सम्बन्धी विषयों

का उपबन्ध करने वाले बिल को निम्नलिखित २१ सदस्यों, अर्थात् :—

- (१) श्री त्रिदिव कुमार चौधरी
- (२) श्री सुधांशु भूषण दास
- (३) श्री शिवाजीराव एस० देशमुख
- (४) डा० पी० डी० गेटोण्डे
- (५) श्री वी० बी० गांधी
- (६) श्री इन्द्रजीत गुप्त
- (७) श्री हिम्मतसिंहजी
- (८) श्री पी० जी० करुथिरमन
- (९) श्री लहरी सिंह
- (१०) श्री राम चन्द्र मलिक
- (११) श्री निरंजन लाल
- (१२) श्री रघुनाथ सिंह
- (१३) श्री राज बहादुर
- (१४) श्री सी० आर० राजा
- (१५) श्री एम० तिरुमल राव
- (१६) श्री एस० वी० कृष्णमूर्ति राव
- (१७) श्री एच० सिद्धनंजप्पा
- (१८) डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी
- (१९) श्री रवीन्द्र वर्मा
- (२०) श्री विश्राम प्रसाद
- (२१) श्री जगजीवन राम

की प्रवर समिति को अगले अधिवेशन के पहले दिन तक रिपोर्ट देने की हिदायत के साथ सौंपा जाये ।”

हमारे देश का पुराना समुद्रीय इतिहास है और बड़ी अच्छी परम्परायें हैं जिनकी प्रशंसा इतिहासकारों ने की हैं । हमारी अच्छी पत्तन भी थीं । हम कह सकते हैं कि १७वीं शताब्दी में इसका आरम्भ हुआ । फिर भी हमारे पास नौ प्रस्थान पोत हैं । कलकत्ता, बम्बई और मद्रास के पत्तनों की बुनियाद उसी अवधि में रखी गई थी । भाप और लोहे के पोतों के समुद्रीय परिवहन में क्रान्तिकारी परिवर्तन कर दिया है । उस समय हमारे ऊपर किसी विदेशी शक्ति का शासन था । अतः हमारा जहाजों सम्बन्धी और समुद्रीय उद्योग की ओर कई देर तक ध्यान नहीं दिया । उस समय भी इन तीन पत्तनों कलकत्ता, बम्बई और मद्रास का विकास हुआ था । बम्बई में प्रिंसैस और विक्टोरिया पत्तन और कलकत्ता में किदीरपुर पत्तन इसी अवधि में पूरे किए गए थे । मद्रास की कृत्रिम बन्दरगाह १८७६ में प्रारम्भ हुई और १८९६ में पूरी की गई । मंगलौर या टिटीकोरिन या परदीप या पोर-बन्दर को कुछ वर्षों में पूरा किये जाने की आशा है ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

[श्री राज बहादुर]

पत्तनों का विकास बहुत कठिन है और इसके लिए काफी कोशिशों और धन की आवश्यकता है ।

बम्बई में अलैक्जेंडर पत्तन पहले महायुद्ध से शीघ्र पहले बनाया गया था और किंग जार्ज पत्तन कलकत्ता में इस शताब्दी से १९२० में १९३० से बनाया गया था ।

१९२१ में बम्बई, कलकत्ता और मद्रास पत्तनों मुख्य पत्तन घोषित किए गए, परन्तु उनका प्रशासन केन्द्रीय सरकार की ओर से स्थानीय सरकारों द्वारा जारी रहा । १९२५ में विशाखापटनम को मुख्य पत्तन घोषित कर दिया गया और इसका विकास केन्द्रीय सरकार ने अपने हाथ में ले लिया । १९३३ में पत्तन जहाजों के लिए खोल दी गई । कोचीन को १९३६ में मुख्य पत्तन घोषित कर दिया गया । उसी तारीख से पत्तन का प्रशासन केन्द्रीय सरकार ने ले लिया । विल्किंगडन द्वीप में भरण तट लांगलस्थान १९३६ में पूरा कर दिया गया था ।

पहली अप्रैल, १९३७ से कलकत्ता, बम्बई और मद्रास का प्रशासन केन्द्रीय सरकार ने संभाल लिया ।

द्वितीय महा युद्ध से मुख्य पत्तनों पर काफी बोझ पड़ा । युद्ध काल में कोई महत्वपूर्ण काम नहीं आरम्भ किया जा सका ।

देश के विभाजन के बाद, कराची पत्तन पाकिस्तान के पास चला गया । अतः उस कमी को पूरा करने के लिए कांडला पत्तन को १९५५ में मुख्य पत्तन घोषित किया गया और १९५७ में कांडला की सुविधाओं को जहाजों ने इस्तेमाल करना आरम्भ कर दिया ।

तीनों सरकारी मुख्य पत्तनों और तीनों न्यास पत्तनों के विकास के लिए तीनों योजनाओं में व्यवस्था की गई थी ।

जब कि तीन पुराने मुख्य पत्तनों अर्थात् कलकत्ता, बम्बई और मद्रास सम्बन्धी प्रशासन कार्य स्वायत्त संविधिक निकायों द्वारा चलाया जा रहा है, तीन मुख्य पत्तनों अर्थात् कोचीन, विशाखापटनम तथा कांडला सम्बन्धी प्रशासन का काम भारत सरकार द्वारा अपने प्रशासी अधिकारियों के माध्यम से चलाया जा रहा है । उनकी सहायता के लिए मंत्रणा समितियां हैं जिनमें सम्बन्धित विभागों के प्रतिनिधि हैं तथा उस क्षेत्र के वाणिज्यिक तथा व्यापारिक हितों के प्रतिनिधि और स्थानीय नगर पालिकाओं के प्रतिनिधि भी हैं ।

कोचीन, कांडला और विशाखापटनम के लिए परिनियत प्राधिकार बनाए जाएंगे, जो कि काफी स्वायत्त से पत्तनों का प्रशासन करेगे ।

इस विधेयक में यह उपबन्ध भी रखा गया है कि इस विधेयक के उपबन्धों को किसी ऐसे पत्तन पर भी लागू किया जाएगा जो बाद में मुख्य पत्तन घोषित हों !

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :—

†श्री वारियार (त्रिचूर) : कोचीन पत्तन का विकास शीघ्र होना चाहिए था । यदि हम अपना इतिहास देखें तो इस पत्तन का बहुत परिचय मिलता है । पांच वर्ष पहले आक समिति ने पत्तनों के प्रशासन में भेदभाव की ओर ध्यान दिलाया था । सरकार ने इस सम्बन्ध में कार्रवाई करने में बहुत देर कर दी । इस कार्य में पांच वर्ष लग गए ।

राष्ट्रीय पत्तन बोर्ड व रेलवे लाइन को दोहरा करने का सुझाव दिया था। यह सुझाव इस अभिप्राय से दिया गया था कि ताकि कोचीन पत्तन पर विदेशों से आई वस्तुओं को अधिक मात्रा में उतारा जा सकेगा तथा अधिक वस्तुओं को निर्यात के लिए लादा जा सकेगा। यदि ऐसा न किया गया तो पत्तन पर जो माल जमा हो जाएगा उसे नौवाहक उन को दिये गये किसी किस्ती आदि के साधनों से दूर भी कर सकेंगे। परिवहन मंत्रालय को उन लाइनों को अपने हाथ में ले लेना चाहिए जो पत्तन तक जाती हैं।

कोचीन पत्तन को एक खुश्क गोदी तथा बढ़िया प्रकार के यन्त्रों से लैस 'वर्कशाप' की आवश्यकता है। यदि मरम्मत योग्य जहाजों को आने की अनुमति नहीं दी जाती है तो उन्हें कलकत्ता, और कलकत्ता में जमाव के कारण सिंगापुर तक जाना पड़ेगा।

इस पत्तन के लिए दूसरी योजना में बजट ५ करोड़ रुपये में से केवल ४ करोड़ ६० का व्यय किया गया है। यदि १ करोड़ ६० की विदेशी मुद्रा को उपलब्ध कर दिया जाता तो अभी तक एक बहुत बढ़िया प्रकार की "वर्कशाप" बन चुकी होती।

इस पत्तन के विकास की जो सम्भावनाएं हैं उन की अच्छी तरह से जांच पड़ताल करनी चाहिए।

इस बात की बहुत आवश्यकता है कि एक सन्तुष्ट श्रमिक बल स्थापित किया जाए। ऐसा करने के लिए मध्यम व्यक्ति को बीच में से निकाल दिया जाए। नाविक (स्टेवेडार) आदि को त्रमशः सामायिक न रहने दिया जाय तथा उन्हें पंजी में शामिल कर स्थायी बनाया जाय। उनका पत्तन-न्यास के 'ट्रस्ट बोर्ड' में प्रतिनिधि कोई संघीय कार्यकर्ता होगा चाहिए तथा ठेकेदार नहीं।

आशा है कि भ्रवर समिति के सदस्य इस विधेयक को ऐसा बना देंगे कि उस में कानूनी त्रुटि न रहे।

मैं नए खण्डों का जो काफी तजुर्बे के बाद लाए गए हैं स्वागत करता हूं।

श्री मोहसिन (धारवाड़ दक्षिण) : कोचीन, कांडला और विशाखापटनम के तीन बड़ी पत्तनों की व्यवस्था करने के लिये स्वायत्तशासी निकाय कायम करने का उपबंध करने वाले विधेयक का मैं समर्थन करता हूं। कलकत्ता, मद्रास और बम्बई पत्तनों के लिये ऐसे निकाय बहुत पहले से हैं और उन से प्राप्त अनुभव के आधार पर बहुत से उपबंध इस विधेयक में रखे गये हैं। मैं समझता हूं कि चूंकि कलकत्ता आदि संबंधी अधिनियम अंग्रेजी शासन काल के बने हुए हैं, उन में अब परिवर्तन करके सब बड़े पत्तनों के लिये समान विधि होनी चाहिये।

इन पत्तनों के लिये न्यासियों की संख्या २५ रखी गई है जो बहुत अधिक है। कम संख्या होने से प्रशासन उत्तम होता है, अतः निकाय इतना बड़ा नहीं होना चाहिये।

सभापति, और उप सभापति को खंड २६ के द्वारा बहुत शक्तियां प्रदान करने का इरादा है। खंड ५६ द्वारा कम लगाया गया या लौटाया गया शुल्क वापिस लेने का नया उपबंध है।

खंड १०३ के द्वारा लेखा परीक्षा प्रतिवेदन संसद की सभाओं के सामने रखने का उपबंध प्रशंसनीय है। बोर्ड को बजट मंजूर होने से पहले खर्च करने का अधिकार दिया गया है। तथा केन्द्रीय सरकार को पत्तनों के प्रबंध के मामले में बोर्ड को हिदायतें देने का

[श्री मोहसिन]

अधिकार भी नवीन उपबंध के द्वारा किया जा रहा है। यह अच्छा उपबंध है और सभी पत्तनों पर लागू किया जाना चाहिये।

परन्तु खंड १२५ का उपबंध मुझे समझ में नहीं आता। जब सरकार को पत्तनों के नियमों विनियमों को मंजूर करने की शक्ति है, तो उन विनियमों में परिवर्तन करने या उनको रद्द करने की शक्ति मांगने की कोई आवश्यकता नहीं। इस से स्वायत्तशासी निकायों की हैसियत में अन्तर पड़ जाता है। सरकार को इतनी अधिक शक्ति नहीं लेनी चाहिये।

मंगलौर को बड़ा पत्तन बनाये जाने का मैं स्वागत करता हूं। परन्तु इस के निर्माण में विलम्ब हो गया है, अतः इसकी शीघ्र प्रगति होनी चाहिये। मैसूर राज्य में पर्याप्त लोहा अयस्क है जो अन्य पत्तनों को भेजा जा रहा है। होसपेत से गुंटाकल तक बड़ी लाइन बनाने से बेलारी का लोहा अयस्क विशाखापटनम में चला जाएगा, जिससे मंगलौर पत्तन के लिये पर्याप्त माल नहीं बचेगा। हसन और मंगलौर के बीच बड़ी लाइन होनी चाहिये, किंतु उसके स्थान पर मीटर गेज लाइन ही बनाई जा रही है। बड़े पत्तनों का निर्माण करने से पूर्व निर्यात किये जाने वाले माल के लिये भी पूर्व योजना बनानी पड़ती है। इस प्रकार कारवाड़ और यानकल को भी बड़ा पत्तन बनाया जा सकता है। किंतु पक्षपात के कारण इन की उपेक्षा हो रही है, हालांकि प्राकृतिक पत्तन होने के कारण इन पर अधिक खर्च भी नहीं होता क्योंकि माल भेजने के लिये ये समीप है, श्रमिक सस्ते हैं, और पत्तन तक दुलाई भी सस्ती है। मद्रास और विशाखापटनम बहुत दूर हैं। अतः सरकार को चाहिये कि इन पत्तनों का विकास करके यहां से लोह अयस्क का निर्यात करे। मैं आशा करता हूं कि प्रवर समिति इन बातों पर विचार करेगी।

†श्री उ० मू० त्रिवेदी (मंडसौर) : भिन्न २ पत्तनों के लिये अलग २ अधिनियम हैं, परन्तु समझ में नहीं आता कि सरकार सब बड़े पत्तनों के अधिनियमों का एकीकरण क्यों नहीं करती। इन अधिनियमों को राज्यों का मामला समझ कर बनाया जाता है और कलकत्ता, मद्रास तथा बम्बई के अधिनियम सभा के सामने भी नहीं रखे गये।

इस अधिनियम की व्याख्या में चार पत्तन अधिनियमों का उल्लेख किया गया है और वे सभा के समक्ष भी नहीं रखे गये। ऐसा कई बार होता है।

अतः मैं प्रार्थना करूंगा कि इस प्रकार की विधि बनाते समय संबंधित मंत्रालयों को उनका अध्ययन करना चाहिये और विधि मंत्रालय को भी उसका अध्ययन करना चाहिये। बड़े बन्दरगाहों की परिभाषा दो खण्डों में दी गई है, इसका क्या कारण है।

†श्री राज बहादुर : यह गलती है। इसका "मास्टर" शब्द है जो किसी की पोत या विमान के संबंध में है। यह शुद्धि करनी है।

†श्री उ० मू० त्रिवेदी : जब आलोचना की जाती है, तो अध्ययन करने के इच्छुक व्यक्ति के पास प्रतियां होनी चाहियें।

श्रीमान्, मैं बन्दरगाह न्यास को दी जाने वाली वस्तुओं की क्षति के बारे में आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। इसके खण्ड ४३ में उल्लेख है कि बोर्ड उस समय तक अपने प्रकार में ली गई वस्तुओं की क्षति के लिए जिम्मेदार न होगा जब तक कि उसकी सूचना धारा ४२ की उपधारा (२) के अन्तर्गत वस्तुओं के लिए दी गई रसीद की तारीख से विनियमों के

अन्तर्गत निर्धारित समय में न दी गई हो । आप ऐसा उपबन्ध कर रहे हैं जिससे एक उपचार समाप्त हो रहा है और अधीनस्थ विधान के अन्तर्गत आ रहा है । बम्बई बन्दरगाह न्यास अधिनियम में समय निर्धारित नहीं है । इसका परिणाम है कि व्यक्ति की समझ में नहीं आता कि इन खण्डों का निर्वचन कैसे किया जाये ।

धारा ६१ (ख) में उल्लेख है कि हानि आदि की जिम्मेदारी जामिन पर होगी । यहां पर भी परिसीमन काल के बारे में सन्देह है । कलकत्ता पत्तन अधिनियम की धारा ११२ में भी समय निर्धारित नहीं है । इस विधान के बनाते समय एक इस बात का ध्यान रखना है । ये सब पुराने अधिनियम हैं । मेरी समझ में नहीं आता कि सरकार इनमें भी संशोधन करने के बजाये समूचे भारत के लिए एक एकीकृत अधिनियम क्यों नहीं बनाती । अब यदि हमें एक लदान समुद्री राष्ट्र के रूप में आगे आना है, तो केवल उन बन्दरगाहों को ही विकसित करने के लिए नहीं, जो विकसित हो गये हैं अपितु उनको भी, जो विकास से छूट गये हैं, तत्काल कार्यवाही करनी चाहिये । हमारा दृष्टिकोण सारे देश के लिए होना चाहिये । केन्द्रीय सरकार को हमारे आयात और निर्यात में सुधार के लिए विभिन्न बन्दरगाहों का विकास करना चाहिये ।

अन्त में मैं प्रवर समिति से प्रार्थना करूंगा कि उसे विधान को बदलने में सावधानी से विचार करना चाहिये, और ऐसा करने में उन विभिन्न अधिनियमों के उपबन्धों का ध्यान रखना चाहिये जिनसे इस विधेयक में उपबन्ध लिये गये हैं ?

†श्री मणियंगडन (कोट्टयम) : मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं ।

इन पत्तनों का प्रबन्धक केन्द्रीय सरकार के प्रत्यक्षतः अधीन प्रशासकों द्वारा किया जाता था और पत्तन न्यासों की स्थापना की मांग बहुत समय से हो रही है । १९५० में जो वचन दिया गया था, वह अब बारह वर्ष बाद पूरा किया जा रहा है । कई वर्ष हुए सभी बड़े पत्तनों के लिये एक विशद विधेयक लाने का सुझाव दिया गया था जिसे सरकार ने मान भी लिया था । परन्तु समझ में नहीं आता कि इस नवीन विधि के क्षेत्राधिकार से तीन बड़े पत्तनों, कलकत्ता, बम्बई और मद्रास को क्यों पृथक रखा गया है । उन पत्तनों के अधिनियम बहुत पुराने हैं । अतः ये नवीन सुधार उन पत्तनों पर भी लागू किये जाने चाहिये ।

पत्तन न्यासों की स्थापना की वांछनीयता के बारे में कोई संदेह नहीं । पत्तन विकास के समय वहां आने वाले माल, समीपवर्ती क्षेत्र आदि को ध्यान में रखने की जरूरत होती है । कोचीन पत्तन प्राकृतिक बन्दरगाह है, परन्तु यदि स्थानीय लोगों का इसके विकास में हाथ होता, तो यह बड़ा पत्तन बन सकता था । किन्तु सरकार इसका विकास करने में पीछे रही है । कोचीन और कोयम्बटूर के बीच रेलवेलाइन डबल करने से पत्तन के विकास में बड़ी सहायता मिलती । संचार सुविधाओं के अभाव में कोयम्बटूर के लोगों को कोचीन के स्थान पर बम्बई पत्तन का प्रयोग करना पड़ता है । मदुरै और कोचीन के बीच रेलवे लाइन होने से इस पत्तन के विकास में सहायता मिलती । अतः सरकार को इस पत्तन का विकास करने के लिये पत्तन न्यास की सहायता करनी चाहिये ।

छोटे बड़े पत्तनों के कामों का समन्वय करने के लिये राष्ट्रीय पत्तन बोर्ड कायम हैं । उस बोर्ड के बहुतेरे सुझाव और सिफारिशें सरकार ने अस्वीकार कर दी हैं । यह १९५० में स्थापित हुआ था और मांग यह थी कि हमें संविहित तथा स्वायत्तशासी बनाया जाए, परन्तु अभी तक इस बारे में कुछ भी नहीं किया गया है । इस मामले के बारे में विचार किया जाना चाहिये ।

[ी मणियंगडन]

बोर्ड में सदस्यों को सरकार द्वारा नामांकित करने के बारे में मुझे कोई आपत्ति नहीं है। परन्तु पत्तनों में श्रमिकों को रखते हुए कार्मिक संघों से परामर्श कर लिया जाना चाहिये तथा राज्य सरकारों के प्रतिनिधि निर्दिष्ट करते समय राज्य सरकारों का परामर्श लिया जाना चाहिये।

खंड ६२ में उपबध है कि यदि माल एक महीने में न उठाया जाएगा तो नोटिस देकर माल बेच दिया जाएगा। तथा यदि मालिक ने बोर्ड को शुल्क दे दिया तो दो महीनों का नोटिस दिया जाएगा। किन्तु पशुओं और खराब हो जाने वाली वस्तुओं के मामले में कम नोटिस दिया जाएगा। पशुओं और खराब होने वाली वस्तुओं के लिये नोटिस यथा शीघ्र समय का होना चाहिये। प्रवर समिति को विचार करना चाहिये कि एक और दो महीनों की सूचना कब होगी, क्या एक महीना पूरा होने पर नोटिस जारी होने के बाद दो महीने तक की अवधि निर्धारित है। इन बातों का स्पष्टीकरण होना चाहिये।

खण्ड ३६(२) के अधीन व्यय के बाद बची राशि मालिक को दी जायेगी। ऐसे माल के लिए नोटिस जारी नहीं होता। यह बात स्पष्ट की जानी चाहिए। जब्त माल के लिए एक महीना रुकने की जरूरत नहीं। परन्तु इस खण्ड से यह प्रतीत होता है कि उस के लिए भी एक महीना रुकना पड़ेगा तथा नोटिस देना होगा। यह आवश्यक है, इसमें संशोधन करने की जरूरत है।

शेष राशि देने के लिए मांग की जानी चाहिए ऐसा उपबंध किया गया है। परन्तु वह राशि मांगने के लिए कोई अवधि निर्धारित होनी चाहिए।

दोनों सभाओं के सामने लेखा परीक्षा प्रतिवेदन रखे जाने का उपबंध श्लाघनीय है। यह उपबंध अन्य तीन पत्तनों पर भी लागू होना चाहिए। इस के साथ बोर्ड के प्रशासन सम्बन्धी प्रतिवेदन भी सभाओं के सामने रखा जाना चाहिए।

कोचीन पत्तन की ओर जितना ध्यान दिया जाना चाहिए इतना नहीं दिया गया। इन तीन बोर्डों पर केन्द्रीय सरकार का काफी दायित्व होगा और ये पत्तन बोर्ड निर्धारित समय में वह राशि लौटाने में समर्थ नहीं हो सकेंगे। इन बोर्डों पर बड़ा भार पड़ जायेगा, इसलिए मैं सरकार से प्रार्थना करूंगा कि वह ये राशियां इन पत्तनों को अनुदान के रूप में दे दें ताकि वे इन पत्तनों का विकास कार्यक्रम नये सिरे से आरम्भ कर सकें।

मैं विधेयक का स्वागत करते हुए कहूंगा कि सब बड़े पत्तनों के लिए एक ही विशद विधेयक लाया जाना चाहिए।

श्री जशवंत मेहता (भावनगर) : मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूं। तीसरी योजना में परिवहन विभाग पर जोर है और उसके लिए पत्तनों के विकास पर अधिक जोर देना चाहिए।

दूसरी योजना का आवंटन पूर्णतः प्रयोग में नहीं लाया जा सका। तीसरी योजना में ६.५ करोड़ रुपयों में से ७५ करोड़ रुपये बड़े पत्तनों के लिए रखे गये हैं।

देश के सभी पत्तनों के लिए यह विधेयक लागू होना चाहिए, क्योंकि विविध पत्तनों पर भिन्न भिन्न विधियां होने के कारण लोगों को कठिनाई का सामना करना पड़ता है।

खण्ड २६ से ३१ तक नये खण्ड हैं जो पुरानी विधियों में नहीं। इस के लागू होने से पूर्व किया गया पूंजी व्यय सरकार को लौटाना पड़ेगा। इस सम्बन्ध में मैं कांडला पत्तन का उल्लेख करूंगा। विभाजन के बाद कराची पाकिस्तान में चले जाने से विशेषज्ञ समिति ने कांडला में बड़ा पत्तन कायम करने की सिफारिश की थी। इस पर १६ करोड़ रुपये खर्च किये गये। उस पत्तन का प्रतिरक्षा की दृष्टि से बहुत बड़ा महत्व है। सरदार पटेल को धन्यवाद है कि उन्होंने इसे विशेष परियोजना के तौर पर विकास करवाया। इस खर्च को यह पत्तन न्यास कैसे लौटा सकता है, क्योंकि उनकी वित्तीय स्थिति ऐसी नहीं है। इन पत्तनों के व्यय और आय का हिसाब लगाने से यह बात स्पष्ट हो जायेगी, अतः प्रवर समिति को विचार करना चाहिए कि क्या यह उपबंध सम्भव है या नहीं?

विशाखापटनम के बारे में प्राक्कलन समिति ने कहा है कि जितनी आय की आशा थी वह नहीं हुई और इस पर १६.६४ लाख रुपये का ऋण था। कोचीन, कांडला और विशाखापटनम सरकार द्वारा किया गया पूंजी व्यय लौटाने में सफल नहीं होगी। अतः प्रवर समिति को इस मामले पर विचार करना चाहिए।

कांडला पत्तन के निर्बाध व्यापार क्षेत्र सम्बन्धी नीति की क्या प्रगति हुई है ?

कुछ मध्यम वर्गों के पत्तनों को बड़ा पत्तन बनाना चाहिए। सरकार को इसके लिए कसौटियां निर्धारित कर देनी चाहिए ताकि इस मामले में आलोचना का जोर न पड़े। केवल वाणिज्यिक आधारों पर पत्तनों का वर्गीकरण होना चाहिए। पश्चिम घाट पर बेड़ी, भावनगर, पोरबन्दर और ओखा को बड़े पत्तनों के रूप में विकसित करके उन के प्रबन्ध के लिए पत्तन न्यास स्थापित किये जाने चाहिए।

†श्री प० वेंकटसुब्बैया (अडोनी) : मुझे प्रसन्नता है कि इतने वर्षों के विलम्ब के बाद इन तीन पत्तनों के लिए स्वायत्तशासी निकाय बनाये जा रहे हैं। विशाखापटनम का महत्व बहुत अधिक है क्योंकि यहां तेल शोधन कारखाना भी हैं और लोहा अयस्क भी यहां से निर्यात होगा। अतः मैं मंत्री जी को यह विधेयक पेश करने के लिए धन्यवाद दूंगा। मैं भी चाहता हूं कि सभी बड़े पत्तनों के लिए एक विशद एकसम व्यवस्था होनी चाहिए। पुराने तीन पत्तन न्यासों के अनुभव को जोड़ कर समान व्यवस्था की जा सकती है। मंत्री जी को इस पर विचार करना चाहिए।

विशाखापटनम भी उपेक्षित रहा है। आंध्रप्रदेश के पत्तनों की ओर ध्यान नहीं दिया गया। विशाखापटनम की प्रगति के बारे में कई बाधाएं हैं सड़क या रेल द्वारा समुचित संचार नहीं। अब उड़ीसा से यहां तक रेलवे लाइन का विचार है। अन्य स्थानों के साथ इसे मिलाने के लिए परिवहन व्यवस्था की जानी चाहिए। माननीय मंत्री इस की आवश्यकताओं को पूरा करने की ओर ध्यान देंगे।

पत्तन न्यास बोर्ड बड़ा नहीं होना चाहिए, बल्कि छोटा और गठित होना चाहिए।

विशाखापटनम तथा कलकत्ता के बीच समुचित संचार व्यवस्था की जरूरत है ताकि विशाखापटनम का महत्व बढ़े और हम अपना निर्यात बढ़ा कर विदेशी मुद्रा कमा सकें।

श्री शिवमूर्ति स्वामी (कोप्पल) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करते हुए चन्द बातें सिलेक्ट कमेटी के विचार के लिए पेश करना चाहता हूं।

[श्री शिवमूर्ति स्वामी]

जब हम भारतवर्ष के गांव गांव के लिए कोआपरेटिव सोसाइटीज का एक कानून बना सकते हैं तो क्या यह मुमकिन नहीं है कि जो हमारे पास दस बारह पोर्ट हैं, छोटे और बड़े, उनके लिए एक कानून बनाया जा सके। मैं चाहता हूं कि उनके लिए एक कानून बनाया जाना चाहिए। जो हमारे तीन बड़े पोर्ट हैं मद्रास, बम्बई और कलकत्ता, उनके अनुभव से फायदा उठाकर भारतवर्ष में जो और पोर्ट तैयार हो रहे हैं उन सब के लिए एक ही ऐक्ट क्यों न बनावें। अगर ऐसा करने में कुछ मुश्किलतात हों तो उनको अगर मंत्री महोदय एक्सप्लेन कर दें तो ठीक होगा।

इस में धारा ३ के अनुसार जो बोर्ड बनाया जाने वाला है वह बहुत बड़ा होगा। जहां ट्रस्टीज ज्यादा होते हैं वहां इन्तिजाम ठीक तरीके से चलने के बजाये उस में और कमियां आ जाती हैं, क्योंकि हर एक अपना अपना विचार रखता है। एक सेंट्रल कमेटी बनायी जाये जिसके ११ या ज्यादा से ज्यादा १५ सदस्य हों। इस में ज्यादा नामिनेटेड सदस्य रखने की व्यवस्था है। मैं समझता हूं कि इस में जिन इंटररेस्ट्स को रिप्रेजेंट करना है उनके नामिनेटेड सदस्य कम से कम रहें और इलैक्टेड सदस्य ज्यादा हों, और अगर हो सके तो इस सदन के कुछ सदस्यों को उस कमेटी में स्थान दिया जाये।

इसके बाद मैं सीमा के बारे में कुछ सुझाव देना चाहता हूं। हर पोर्ट के लिए भारतवर्ष में इस तरीके से जोन रखे जायें कि उस जोन के लिए ज्यादातर माल उसी पोर्ट से दरामद बरामद हो। ऐसा नोटिफिकेशन से या पोर्ट ट्रस्ट्स के म्यूचुअल अंडरस्टैंडिंग से हो सकता है। भारतवर्ष का बहुत बड़ा क्षेत्र समन्दर से व्यापार के लिए सैकड़ों वर्ष से पड़ा है जो डेवेलप नहीं हुआ है। यह कोई जरूरी नहीं है कि एक पोर्ट को किसी एक स्टेट के लिए रिजर्व किया जाये। बल्कि यह जरूरी है कि जो एरिया उस पोर्ट के नजदीक है उसके लिए उस पोर्ट को रखा जाये।

हमारे मैसूर के लिए और दक्षिण भारत के लिए केवल एक मद्रास का मेजर पोर्ट है। दूसरा बम्बई है। मद्रास हमारे यहां से ३५० मील है और बम्बई ५०० मील है। अगर किसान इन पोर्ट्स से अपना माल भेजे तो उसको अपने माल का १५-२० पर सेंट मूल्य कम मिलेगा। जब वहीं पर ५० या १०० मील के बाजू में बड़े पोर्ट की व्यवस्था हो सकती और इनक्वायरी रिपोर्ट में भी बहुत से ऐसे नेचुरल पोर्ट्स को मेजर पोर्ट्स बनाने की सिफारिश की गई है तो कोई वजह नहीं मालूम पड़ती है कि मेरे क्षेत्र हुबली से मद्रास पोर्ट ३५० मील है और बम्बई ५०० मील है, वहां से क्यों आयरन ओर आदि सामान एक्सपोर्ट हो? मंगलौर को मेजर पोर्ट बना कर यहीं से सब सामान एक्सपोर्ट होना चाहिए। मेजर पोर्ट्स बनाने की जैसी इनक्वायरी कमेटी की सिफारिश है उस को अमल में लाने में जो स्लो पालिसी बर्ती जा रही है मैं उस का विरोध करता हूं और चाहता हूं कि जल्द से जल्द इनक्वायरी कमेटी की रिपोर्ट की सिफारिश को अमल में लाया जाय और मंगलौर को मेजर पोर्ट बना कर इस ऐक्ट का विस्तार मंगलौर पर भी किया जाय। मंगलौर और कारवार वगैरह जोकि नेचुरल पोर्ट्स हैं उन का मेजर पोर्ट्स का कंस्ट्रक्शन जल्द से जल्द शुरू किया जाय। मंगलौर की स्कीम की शुरूआत के बारे में हम १०, १२ साल से सुन रहे हैं कि वह बड़े पोर्ट में तबदील होने वाला है। ८० साल के पहले भी उस पोर्ट को एक मेजर पोर्ट बनाने की बहुत सी सिफारिशें उस वक्त की गवर्नमेंट ने की थीं। मैसूर स्टेट के साथ २०० मील का समुद्र तट फैला हुआ है लेकिन वहां पर एक भी मेजर पोर्ट नहीं बनाया गया है। वहां तमाम आवश्यक सुविधाएं मिलने पर भी और रिपोर्ट फेवरेबुल होने पर भी बहुत देरी हो रही है। कांग्रेसी सदस्य श्री मोहसिन ने तो कहा है कि इस बारे में पार्शिएल्टी से काम लिया जा रहा है लेकिन पार्शिएल्टी अगर न भी मानी जाय तो नैगलीजेंस तो जरूर इस बारे में हो रही है और मैं चाहता हूं कि जल्द से जल्द इस का कंस्ट्रक्शन करने के लिए कदम उठाया जाय।

इस बारे में बेइंसाफी की मिसाल मैं पेश करना चाहता हूं। मैं समझता हूं कि सदन का हर एक माननीय सदस्य यह जानता होगा कि समुद्र से जो सामान हम बाहर एक्सपोर्ट करते हैं वह रोड या रेल के मुकाबले बहुत सस्ता पड़ता है। लेकिन हम देखते हैं कि ५० मील के एरिया के अन्दर पाया जाने वाला बहुत सा आयरन ओरस वगैरह ३०० और ५०० मील एक्सपोर्ट करने के वास्ते भेजा जा रहा है। यह सरासर नेशनल वेस्टेज हो रहा है। मंगलौर से यह सब सामान एक्सपोर्ट होना चाहिए। मेरी तो समझ में नहीं आता है कि आखिर यह क्या पालिसी है? मैसूर स्टेट के खास तौर पर ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर ने इस सम्बन्ध में आपके पास भी एक रिप्रजेंटेशन किया है जिससे आपको मालूम हो गया होगा कि किस तरह से मंगलौर पोर्ट को नगलेक्ट किया गया है। यहां से माल एक्सपोर्ट न कर उसे ३००-४०० या ५०० मील ले जाकर वहां से एक्सपोर्ट करने के लिए ज़िद की जाती है। स्टेट ट्रेडिंग कारपोरेशन वाले भी मद्रास और बम्बई से एक्सपोर्ट करना चाहते हैं। यह बिल्कुल नाइंसाफी है। स्टेट गवर्नमेंट की एथारिटीज़ के यह मांग करने पर और वहां के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर का इस बारे में रिप्रजेंटेशन होने पर भी, मेमोरेण्डम देने पर भी बम्बई, कांडला, और मद्रास से ही माल एक्सपोर्ट करते रहने की कार्यवाही मेरी समझ में नहीं आती है।

स्टेट ट्रेडिंग कारपोरेशन वाले अब भी उसी तरह से एक्सपोर्ट कर रहे हैं। अगर बड़े जहाजों से अभी एक्सपोर्ट नहीं हो सकता है तो जो भी छोटे जहाज हैं उन के द्वारा यहां मंगलौर से ले जाया जाकर बाद में आगे जाकर बड़े जहाजों से उसका ट्रांसपोर्टेशन किया जा सकता है लेकिन ऐसा भी नहीं किया जा रहा है।

रेलों की बहुत कमी है। एक मील भी नयी रेल नहीं बनी है। मोटर ट्रांसपोर्ट की भी कमी हो रही है। अब हौस्पेट और मद्रास को ब्रौडगेज के द्वारा जोड़ा जा रहा है और बम्बई और मिरज को ज्वायन किया जा रहा है लेकिन बीच में हुबली को ज्वायन नहीं किया गया है आखिर यह कैसी बेइंसाफी है? मैं नम्रतापूर्वक आपसे यह निवेदन करना चाहता हूं कि इस बेइंसाफी को हम बर्दाश्त नहीं कर सकते हैं और जल्द से जल्द हुबली को भी उससे ज्वायन किया जाय। हौस्पेट से कुट्टर हरिहर को रेल से जोड़ा जाय मंगलौर बन्दरगाह से सुविधा और आसानी से आयरन ओर्स और दूसरा माल एक्सपोर्ट किया जा सकता है। समुद्र के रास्ते कम खर्च में और आसानी से यह चीजें एक्सपोर्ट की जा सकती हैं।

आयरन ओर्स और मंगनीज़ ओर्स दुनिया में रिचेस्ट समझी गयी हैं और मैं नहीं समझता कि जब कम खर्च में यह एक्सपोर्ट हो सकता है तो उसका प्रबन्ध क्यों न किया जाय? अब इस बारे में पार्शिएलिटी नहीं तो कम से कम नेगलीजेंस ज़रूर बर्ती गई है और मालूम ऐसा देता है कि बम्बई या मद्रास स्टेट के मिनिस्टर के दबाव के कारण आप कोई बोर्ड स्टेप नहीं ले पा रहे हैं और इस बारे में कोई फ़ैसला नहीं कर पा रहे हैं। लिहाज़ा मैं कहना चाहूंगा कि जिस तरह से इस पोर्ट ट्रस्ट्स बिल का अमल आज तीन बन्दरगाहों पर हो रहा है उसी तरीके से तमाम हिन्दुस्तान के लिए एक यूनिफ़ॉर्म एक्ट हो और एक यूनिफ़ारमिटी इस बारे में बर्ती जाय। मैं चाहता हूं कि पूरे भारतवर्ष में यूनिफ़ॉर्म एक्ट हो। हर एक पोर्ट की आप सीमाएं निश्चित कर दें जैसे कि बम्बई बन्दरगाह का कौन सा ज़ोन होगा, कहां कहां से बरामदगी और आमद होगी। इसी तरीके से मद्रास, कलकत्ता और मंगलौर आदि जो भी पोर्ट्स हैं वहां के लिए एक जनरल सीमा निश्चित हो जाय, उनकी ज़ोन बन जाय। जिस तरीके से ट्रांसपोर्टेशन में आप जोस बनाते हैं उसी तरह हिन्दुस्तान को पोर्ट्स के हिसाब से भी जोन्स में तकसीम कर दिया जाय कि अमुक क्षेत्र की अमुक बन्दरगाह से आमद या बरामदगी होगी। हर एक पोर्ट के लिए क्षेत्र निश्चित किये जायें और इस बारे में इक्विटेबिल डिस्ट्रिब्यूशन का सुझाव देते हुए मैं आशा करता हूं कि मन्त्री महोदय अपने जवाबी भाषण में इस पर रोशनी डालेंगे। बस इतना कहते हुए मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

†श्री नरेन्द्रसिंह महीड़ा (आनन्द) : मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ विशेषतः इस लिये कि मेरा नौवहन समवाय तथा तत्सम्बन्धी पत्तन मामलों से निदेशक के नाते सम्बन्ध रहा है।

जब श्री बालचन्द्र हीराचन्द्र सिन्दिया के सभापति थे तो मैंने सब पत्तनों के एकीकरण का सुझाव दिया था। तब की अंग्रेज सरकार भारतीय नौवहन समवायों को प्रोत्साहन देना नहीं चाहती थी। किन्तु स्वतन्त्रता प्राप्ति के पश्चात् हम पत्तनों के एकीकरण का विचार कर रहे हैं यह खुशी की बात है।

अब कांडला, विशाखापटनम और कोचीन के साथ बम्बई, मद्रास और कलकत्ता को भी मिलाना चाहिये ताकि इनके लिये एक विधि बन जाए।

हम बहुत पुराने समय से विदेशों के साथ बड़ोच तथा खम्भात पत्तनों के द्वारा व्यापार करते रहे हैं। किन्तु विदेशी शासकों ने हमारे व्यापार को बढ़ने नहीं दिया और आज भी बड़ी विदेशी कंपनियों की तुलना में हम बहुत पीछे हैं क्योंकि उनकी सरकारों द्वारा उनको बड़ी सहायता मिलती है। हमें निर्यात बढ़ाने के लिये अपना नौवहन बढ़ाना होगा। इसके लिये हमें बहुत सी छोटी और बड़ी पत्तनों का विकास करना चाहिये ताकि देश नौवहन व्यापार में प्रगति कर सके।

कांडला को अहमदाबाद से मिलाने के लिये कांडला-मेल मीटरगेज लाइन को बढ़ाने की योजना को कार्यान्वित करने में क्यों विलम्ब किया जा रहा है, जिसके द्वारा पश्चिम घाट, राजस्थान मध्य प्रदेश और पंजाब आदि राज्यों की आवश्यकताएं पूरी हो सकती हैं। कांडला के विकास से बम्बई को क्षति होगी, ऐसा विचार हमें नहीं करना चाहिये। बम्बई उस अवस्था में महाराष्ट्र तथा अन्य स्थानों की आवश्यकता को पूरी कर सकती है। कांडला के विकास से हमें बहुत अधिक लाभ हो सकते हैं।

कांडला के विकास को केवल गुजरात से सम्बन्धित रखना उचित नहीं, क्योंकि इससे कई अन्य राज्यों को भी लाभ होगा। जब तक वहां बड़े जहाजों के लिये व्यवस्था नहीं होगी, उसका विकास सम्भव नहीं। प्रवर समिति को इन समस्याओं पर विचार करके चढ़ाई उतराई के लिये क्षेत्रों का प्रबन्ध करने का विचार करना चाहिये। वहां पर तेल का बड़ा भाण्डार भी होने वाला है, अतः इसको निर्बाध पत्तन घोषित किया जाना चाहिये। हमें विदेशों से नौवहन के सम्बन्ध में बहुत सी बातें सीखनी हैं। हम छोटे छोटे देशों की तुलना में भी इस मामले में पिछड़े हुए हैं। हमें अपना नौवहन बढ़ाने के लिये सहायता प्रणाली अपनानी होगी। हमारा माल मध्य पूर्व, सुदूर पूर्व देशों में खूब बिक सकता है। इसके लिये अति उच्च शक्ति सम्पन्न समिति होनी चाहिये। छोटी बड़ी पत्तनों की ओर ध्यान देना चाहिये। सूरत में ताप्ती में मिट्टी जमने की समस्या है—जो अन्य पत्तनों में भी है, जिसके लिये ड्रैजर्स की जरूरत है। जब तक वहां बड़े जहाज नहीं जायेंगे, हालत सुधर नहीं सकती। अतः इन सभी पत्तनों के विकास की ओर विशेष ध्यान देने की जरूरत है।

हमारा समुद्र तट बहुत विशाल है और अभी लोगों में जहाजों की यात्रा करने की रुचि भी नहीं। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को चाहिये कि वह समुद्र तटवर्ती कालेजों में युवकों को नौवहन परम्पराओं के लिये उत्साहित करने के हेतु कालेजों को अनुदान दें। इन पत्तनों के विकास के लिये व्यवस्थित राशि बहुत कम है—उसको दुगना करने की जरूरत है। मेरे उपरोक्त सुझावों पर प्रवर समिति द्वारा विचार किया जाना चाहिये।

†श्री राज बहादुर : क्योंकि यहां कही गई अधिकांश बातों पर प्रवर समिति को विचार करना है, मुझ बहुत थोड़ा बोलना है। श्री वारियर ने कहा है कि १९५७ में जिन अनुमानों की सिफारिश की

गई थी कि इन तीन सरकार द्वारा प्रशासित पत्तनों पर न्यास होने चाहियें, किन्तु हम ने पांच वर्षों में यह नहीं किया मैं कह सकता हूं कि कांडला की नई बर्थें १९५७ में खोली गई थीं। पत्तनों में कुछ विकास कार्य हो रहे थे और हम चाहते थे कि अत्यावश्यक निकाय विकास कार्य पूरे हो जाएं जब ये पत्तन सीधे सरकार के प्रशासनाधीन थीं। जब प्रबन्ध की देख रेख के लिये पत्तन न्यासनियुक्त करने का समय आया, हमने ये विशिष्ट विधान लिये। काफी अधिक अध्ययन की आवश्यकता थी, मद्रास, बम्बई और कलकत्ता के पत्तन न्यास अधिनियमों का तुलनात्मक अध्ययन करना था। केवल न्यूनतम समय लिया गया है और हमने विलम्ब नहीं किया। उन्होंने यह भी कहा है कि रेलवे लाइनों भी पत्तनों के अधीन हों और अन्य सुविधायें भी जैसे सूखी गोदी, वर्कशाप आदि की व्यवस्था की जानी चाहिये। मैं इनसे इंकार नहीं करता। किन्तु विकास की किस स्थिति में इन की आवश्यकता होती है? कोचीन में सूखी गोदियां और वर्कशाप शिपयार्ड के सम्बन्ध में होंगी जब वह बन जाएगा। उन्होंने १९६१-६२ के लिये मन्त्रालय के वार्षिक प्रतिवेदन के पृष्ठ पर ७३ की ओर ध्यान दिला कर कहा है कि यह प्रगति दिखा रहा है किन्तु कोई भी काम पूरा नहीं हुआ। जब वह पढ़ रहे थे तो उन्हें जो चाहिये था कि कई अत्यधिक महत्वपूर्ण काम पूरे हो चुके हैं। दो वर्षें पूरी की जा चुकी है। और दो पूरी होने वाली है, उनके कार्य आरम्भ करने में देर नहीं लगेगी। प्रकाश का प्रबन्ध भी हो चुका है और कर्मचारियों के क्वार्टर बन चुके हैं। अतः हम खड़े नहीं। वास्तव में हमने कुछ प्रगति की है।

मैं श्री त्रिवेदी, श्री मोहसिन और कुछ अन्य लोगों की बातों के सम्बन्ध में कहूंगा कि हमें व्यापक विधि बनानी चाहिये जिसके अन्तर्गत बम्बई, कलकत्ता और मद्रास भी आ जाएं। जैसा आपको पता है, इन तीनों पत्तनों के शासी अधिनियम कई दशाब्दियों के अनुभव से पर्याप्त और उपयोगी सिद्ध हुए हैं और उनको एकदम हटा देना हमारे लिये उचित नहीं होगा। एकरूपता होनी चाहिये किन्तु हमें कोचीन, विशाखापटनम् और कांडला में पत्तन व्यास स्थापित करने के काम को आगे बढ़ाना है। इस काम में विलम्ब नहीं किया जा सकता। इस नवीन विधि में की गई जिन प्रगतियों का सम्बन्ध है, हम इन सुधारों को कलकत्ता, बम्बई और मद्रास के पत्तन न्यासों में भी लाने का विचार रखते हैं। तब वे समान हो जाएंगे।

श्री जशवन्त मेहता तथा श्री महीड़ा ने भी कहा है कि कांडला पत्तन का विकास पीछे रह गया है। श्री महीड़ा ने तो यहां तक कहा है कि वहाँ बड़ी क्रेन और ड्रैजर नहीं हैं। छोटी क्रेनों के अतिरिक्त कांडला में ६० टन क्षमतावाली एक क्रेन है किन्तु दुर्भाग्य से इसका अधिक उपयोग नहीं किया गया है। कांडला में २०० टन क्रेन की जरूरत नहीं जितनी बड़ी कलकत्ता में है। कलकत्ता में वह बहुत भारी मशीनरी तथा सामान उठाने के लिये है जो उस क्षेत्र के तीन इस्पात सन्यन्त्रों तथा अन्य उद्योगों के लिये है। कांडला की ६० टन क्रेन का भी उपयोग नहीं होगी। हम वहाँ के यातायात की आवश्यकता से उसे अधिक समझते हैं। अतः इसे अन्यत्र भेजना पड़ेगा। किन्तु इस समय हम बदलना नहीं चाहते। कांडला में एक बड़ा ड्रैजर काम कर रहा है।

कांडला में निर्बाध व्यापार क्षेत्र का प्रश्न इस समय विचाराधीन है। किन्तु मा० सदस्य स्वीकार करेंगे कि हमें आपातकाल की दृष्टि से विविध योजनाओं की अग्रता निश्चित करनी पड़ती है। हम इस मामले को इतनी प्राथमिकता नहीं दे सकते जितनी—कुछ अन्य अधिक महत्वपूर्ण कामों को देनी है। इस वक्त हमारी इच्छा है कि हम किसी भी समय हमारे सामने आने वाली स्थिति का मुकाबला करने के लिए अपने वचनों को तैयार रखें।

श्री जसवंत मेहता ने दूसरी महत्वपूर्ण बात कही है कि दूसरी योजना के आवंटनों में व्यय के सम्बन्ध में कुछ कमी थी और पहली योजना में भी ऐसी ही बात थी। किन्तु उन को स्मरण रखना चाहिये कि हम ने जितनी पत्तन क्षमता बढ़ाई है वही मुख्य कसौटी है जिस के आधार पर हम अपने

[श्री राज बहादुर]

पत्तनों की पर्याप्तता का अनुमान लगायेंगे। १९६०-६१ में भी हमारे बड़े पत्तनों ने ३३५ लाख टन तक यातायात संभाला है। दूसरी योजना अवधि की समाप्ति पर स्थापित क्षमता ४१० लाख टन तक और तीसरी योजना के अन्त तक ४६० लाख टन होगी। अधिकतम यातायात ३३५ लाख टन में छोटी पत्तनों की क्षमता को जोड़ कर मैं विश्वासपूर्वक सभा को आश्वासन दे सकता हूँ कि पत्तन क्षमता किसी भी आपातकाल में जो इस समय या भविष्य में हमारे सामने आए, को संभालने में कम नहीं रहेगी। मुझे विश्वास है कि तीसरी योजना के काम पूरे होने पर हम अपने सामने रखे गये लक्ष्यों को पूरा कर सकेंगे।

शेष बातें विधेयक के कतिपय खण्डों के बारे में हैं। इस समय मेरे लिये उन के बारे में अधिक कहना उचित नहीं। मैं इतना ही कहूँगा कि प्रवर समिति इन बातों पर पूरा ध्यान देगी।

इन शब्दों के साथ मैं प्रार्थना करूँगा कि सभा इस प्रस्ताव को स्वीकार कर ले।

†अध्यक्ष महोदय : : प्रश्न यह है :

“कि भारत में कुछ बड़े पत्तनों के लिये पत्तन प्राधिकारियों के गठन और ऐसे प्राधिकारियों को ऐसे पत्तनों का प्रशासन, नियंत्रण और प्रबन्ध सौंपने और तत्सम्बन्धी विषयों का उपबन्ध करने वाले बिल को निम्नलिखित २१ सदस्यों, अर्थात् श्री त्रिदिव कुमार चौधरी, श्री सुधांशु भूषण दास, श्री शिवाजीराव एस० देशमुख, डा० गायतोंडे, श्री ब० कु० गांधी, श्री इन्द्रजीत गुप्त, श्री हिम्मतसिंहजी, श्री करुथिरमण, श्री लहरी सिंह, श्री राम चन्द्र मलिक, श्री निरंजन लाल, श्री रघुनाथ सिंह, श्री राज बहादुर, श्री राजा, श्री तिरुमल राव, श्री सें० वें० कृष्णमूर्ति राव, श्री सिद्धनंजप्पा, डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी, श्री रवीन्द्र वर्मा, श्री विश्राम प्रसाद, और श्री जगजीवन राम की प्रवर समिति को अगले अधिवेशन के पहले दिन तक रिपोर्ट देने की हिदायत के साथ सौंपा जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

नियम ७४ के परन्तुक का धिलंबन

†विधि मंत्री (श्री अ० कु० सेन) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

नियम ७४ का पहला परन्तुक—

†श्री हरि विष्णु कामत : क्या इस के लिये नियम ३८८ के अन्तर्गत अध्यक्ष महोदय को अनुमति ले ली गई है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह मेरे पास अवश्य आया होगा, तभी यह आदेश पत्र पर आया है। भविष्य में सम्बद्ध नियम का उल्लेख प्रस्ताव में किया जाना चाहिये, जिस के अन्तर्गत यह प्रस्ताव रखा गया है।

†श्री अ० कु० सेन : : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि लोक-सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन सम्बन्धी नियमों के नियम ७४ के प्रथम परन्तुक को संविधान (पन्द्रहवां संशोधन) बिल, १९६२ को दोनों सभाओं की एक संयुक्त समिति को सौंपने सम्बन्धी प्रस्ताव पर लागू होने से निलम्बित कर दिया जाये।”

यह एक प्रविधिक उपबन्ध होगा जिस की संयुक्त समिति स्थापित होने के लिये आवश्यकता होगी । सभा की यह प्रथा रही है कि राज्य सभा को सभी संविधानिक संशोधनों में शामिल किया जाये । ये काफी महत्वपूर्ण संशोधन है अतः कोई कारण नहीं कि हम अपनी उस प्रथा को अब भी कायम क्यों न रखें ।

नियम ७४ का परन्तुक का क्यों निलम्बन किया जाना चाहिये इस का कारण यह है कि विधेयक में जजों की आयु के सम्बन्ध में एक उपबन्ध है कि इसे सेवानिवृत्ति के लिये ६० से बढ़ा कर ६२ कर दिया जाये । इस से कुछ मामलों में पेंशन वृद्धि भी संभवतः होगी । हमारे संविधान के अधीन, पेंशन भारत की संचित निधि से दी जाती है, यद्यपि, यदि कोई राशि भारत सरकार की संचित निधि से दी जाती है, तो यह उस राज्य से ली जाती है जहां से वह जज सेवा-निवृत्त होता है । निस्सन्देह, वृद्धि की मात्रा का अनुमान नहीं किया जा सकता क्योंकि यह प्रत्येक मामले पर प्रत्येक जज पर, ६२ वर्ष की आयु तक पहुंचने से पूर्व उस के सेवाकाल पर निर्भर करता है । अतः प्रविधिक दृष्टि से यह संविधान अनुच्छेद ११० के अन्तर्गत आता है अतः नियम ७४ का परन्तुक इस पर लागू होता है कि उस नियम को निलम्बित किये बिना इस सभा और राज्य सभा की प्रतिनिधि संयुक्त समिति नहीं बन सकती । इसी कारण मैं ने यह प्रस्ताव रखा है । मुझे सन्देह नहीं कि हम सब चाहते हैं कि संविधान के संशोधन के मामले में राज्य सभा को भी शामिल किया जाय और उसे इस से पृथक रखना अनुचित है । अतः प्रक्रियाजनक कठिनाई को हटाने की दृष्टि से मैं इस प्रस्ताव को सभा की स्वीकृति के लिये सिफारिश करता हूं ।

†अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

†श्री हरि विष्णु कामत : एक औचित्य प्रश्न है कि क्या ऐसा प्रस्ताव उसी दिन रखा जा सकता है जिस दिन यह प्रस्ताव रखा गया हो । कल आप ने इस का बहुत ही कम उपयोग करने के लिये कहा था । प्रजातंत्रात्मक ढांचे में नियमों का निलम्बन इतनी सरलता से नहीं होना चाहिये । किन्तु इस का सरकार द्वारा बहुत प्रयोग किया जा रहा है ।

इस प्रस्ताव में संविधान के उपबन्ध भी अन्तर्ग्रस्त हैं, अतः सभा को इस पर गम्भीरतापूर्वक विचार करना होगा ।

नियम ७४ के परन्तुक के आधार पर इस विधेयक को संयुक्त समिति को सौंपने के बारे में विधि मंत्री इस का निलम्बन करना चाहते हैं । किन्तु संविधान के अनुच्छेद ११०, १०७ और १०६ के आधार पर धन विधेयक तथा अन्य वित्तीय विधेयकों के उपबन्धों के अन्तर्गत रहते हुए कोई भी विधेयक संसद् की किसी भी सभा में रखा जा सकता है किन्तु धन विधेयक राज्य सभा में पुरःस्थापित नहीं होगा । धन विधेयक पारित होने पर राज्य सभा को भेजा जाता है । अतः विधेयक को सभी प्रक्रियाओं में गुजरना पड़ता है पारित होने के लिये । संसद् की प्रत्येक सभा की हैसियत कायम रखनी चाहिये । उद्देश्यों तथा कारणों के विवरण में अनुच्छेद २७३, २६७, ३११ और ३१६ का उल्लेख है जो संविधान (पन्द्रहवां संशोधन) विधेयक में थे । उन्होंने ने विधेयक को वापिस ले लिया था । अब वे उन सब उपबन्धों को एक ही विधेयक में इकट्ठा करना चाहते हैं, शीघ्रता करना चाहते हैं जो संविधान के मुख्य उपबन्धों का बलिदान कर के नहीं होना चाहिये ।

इस में दूसरी त्रुटि यह है कि वित्तीय ज्ञापन में सरकारी खर्च सम्बन्धी खण्डों का उल्लेख है किन्तु वे खण्ड मोटे टाइप में नहीं छापे गये जो नियम ६६ के अनुसार होने चाहियें ।

[श्री हरि विष्णु कामत]

अतः मेरा निवेदन है कि क्योंकि यह प्रस्ताव संविधान के कई अनुच्छेदों से संबंध रखता है, उन उपबन्धों की उपेक्षा नहीं की जा सकती। धन विधेयक पर राज्य सभा विचार नहीं कर सकती जब तक वह लोकसभा द्वारा पारित न हो जाय। अतः सरकार को दो संशोधन विधेयक पृथक पृथक लाने चाहियें, जिन में से एक संयुक्त समिति को भेजा जा सकता है और दूसरा केवल लोकसभा की समिति को।

अतः इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए इस नियम के निलम्बन का प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया जाना चाहिये क्योंकि यह नियम विरुद्ध है।

†अध्यक्ष महोदय : धन विधेयक निस्सन्देह लोकसभा में ही आना चाहिये और यहां से पारित होने पर ही राज्य सभा में जा सकता है। किन्तु यह बात वित्तीय विधेयक पर लागू नहीं होती। धन विधेयक में आने वाले मामले भी संविधान में दिये गये हैं, या सदस्य के तरीके अनुसार चूंकि बहुत से मामले इस में इकट्ठे किये गये हैं यह धन विधेयक न हो कर वित्तीय विधेयक होता है। अतः इस पर अनुच्छेद १०६ लागू नहीं होता।

नियम ७४ के निलम्बन के सम्बन्ध में मेरे विनिर्णय का उल्लेख मा० सदस्य ने किया है। किन्तु यह कल वाली बात से सर्वथा भिन्न है। उस में मा० सदस्य सरकार पर उपेक्षा का आरोप लगा सकते थे। किन्तु वह इस मामले में नहीं लगाया जा सकता। इस विधेयक को लाने में नियम का निलम्बन मांगना पड़ता है। यह समय बचाने के लिये भी नहीं। वित्तीय विधेयक के लिये केवल इसी सभा की समिति हो सकती है। पारित होने पर दूसरी सभा में जा सकता है। संविधान संशोधन विधेयक में जो महत्वपूर्ण प्रवर समिति को भेजे जाते हैं। इस के लिये वे भी अपनी प्रवर समिति बनायेंगे और सारी प्रक्रियाएं पूरी करेंगे। इस दोहरेपन को हटाने के लिये ऐसे विधेयक पहले ही संयुक्त समिति को सौंपने का विचार किया गया है। अतः यह इस सभा का विशेषाधिकार है। अतः सरकार पर इस विषय में दोष नहीं लगाया जा सकता। इन हालात में हमें इस में कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिये। मा० सदस्य की आपत्ति में कोई सार नहीं है। ऐसे प्रत्येक मामले के गुण दोष के आधार पर हर बार निर्णय करना होगा।

†श्री हरिविष्णु कामत : हम आपका विनिर्णय मानने को तैयार हैं, किन्तु क्या बुरा उदाहरण नहीं होगा? उन को इस प्रकार अनेक चीजें इकट्ठी नहीं करनी चाहिये।

†अध्यक्ष महोदय : यह विधेयक नहीं अतः वित्तीय विधेयक होने के नाते अनुच्छेद ११७ लागू होता है। सामान्यतया संयुक्त समिति नहीं बनाई जा सकती, इसी सभा की समिति होती है। परन्तु दोनों सभाओं की अलग अलग प्रवर समितियों की स्थापना के दोहरे पन को हटाने के लिये प्रारम्भ में ही दोनों सभाओं की संयुक्त समिति बना दी गई है। क्योंकि नियम ७४ दोनों प्रकार के विधेयकों पर लागू होता है अतः समय के निलम्बन की जरूरत पड़ती है। यदि यह धन विधेयक होता तो नियम का निलम्बन करके संयुक्त समिति नहीं बनाई जा सकती थी। अब मैं इसे सभा के मत के लिये प्रस्तुत करता हूं।

प्रश्न यह है कि :

“लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन नियमों के नियम ७४ के प्रथम परन्तुक को संविधान (पन्द्रहवां संशोधन) बिल, १९६२ को दोनों सभाओं की एक संयुक्त-समिति को सौंपने संबंधी प्रस्ताव पर लागू होने से निलम्बित कर दिया जाय।”

संविधान (पन्द्रहवां संशोधन) बिल

श्री अ० कु० सेन : मैं प्रस्ताव करता हूं :

कि भारत के संविधान में आगे संशोधन करने वाले बिल को दोनों सभाओं के ४५ सदस्यों की संयुक्त समिति को सौंपा जाये जिस में इस सभा में ३०, अर्थात् : (श्री ब्रजराज सिंह—कोटा, श्री श० न० चतुर्वेदी, श्री होमी दाजी, श्री राम धनी दास, श्री रा० धर्मलिंगम, श्री काशी राम गुप्त, सरदार इकबाल सिंह, श्री माधवराव लक्ष्मण राव जाधव, श्री मादप्पा बन्दप्पा कडाडी, श्री हरिविष्णु कामत, श्री परेश नाथ कयाल, श्री नीहार रंजन लास्कर, श्री हरेकृष्ण मेहताब, श्री एम० मलाईचामी, श्री मॅथ्यू मणियागडन, श्री विबुधेन्द्र मिश्र, श्री मोहसिन, श्री ही० न० मुकर्जी, श्री नायक, श्री पराशर, श्री राम स्वरूप, श्री सें०वें० कृष्णमूर्ति राव, श्री नरसिंह रेड्डी, श्रीमती यशोदा रेड्डी, सैय्यद मजीर हुसेन समनानी, श्री रामशेखर प्राद सिंह, डा० लक्ष्मीमल्ल सिधवी, श्री उ० मू० त्रिवेदी, श्री बालगोविंद, वर्मा, श्री अशोक कु० सेन, और राज्य सभा के १५ सदस्य हों ;

कि संयुक्त समिति की बैठक गठित करने के लिये गणपूर्ति संयुक्त समिति के सदस्यों की कुल संख्या का एक-तिहाई होगी ;

कि समिति इस सभा को अगले अधिवेशन के प्रथम सप्ताह के अंतिम दिन तक रिपोर्ट देगी ;

कि अन्य प्रकरणों में संसदीय समितियों पर लागू होने वाले इस सभा के प्रक्रिया नियम ऐसे परिवर्तनों और रूप-भेदों के साथ लागू होंगे जो अध्यक्ष करें ; और

कि यह सभा राज्य सभा से सिफारिश करती है कि राज्य सभा उक्त संयुक्त समिति में सम्मिलित हो और राज्य सभा द्वारा संयुक्त समिति में नियुक्त किये जाने वाले १५ सदस्यों के नाम इस सभा को बताये ।

सब से पहले मैं एक बात बता देना चाहता हूं कि श्री त्यागी ने यह संशोधन पेश किया है कि रिपोर्ट अगले अधिवेशन के प्रथम दिन पेश की जाये न कि उस अधिवेशन के प्रथम सप्ताह के अंतिम दिन को । हमें इसमें कोई आपत्ति नहीं है क्योंकि हम अगला अधिवेशन आरम्भ होने से पूर्व यह काम समाप्त कर देना चाहते हैं ।

इस विधेयक का सम्बंध कई मामलों से है जैसे कि न्यायाधीशों की आयु और यदि आयु के बारे में कोई विवाद हो तो उसका निर्णय कौन करेगा ; उनका स्थानान्तरण और स्थानान्तरण होने पर प्रतिकर भत्ता कौन देगा और अनुच्छेद २२६ के अन्तर्गत उच्च न्यायालयों का क्षेत्राधिकार क्या होगा । इसके अतिरिक्त एक महत्वपूर्ण मामला यह है कि असैनिक कर्मचारियों के नौकरी से हटाये जाने पर उन्हें पुनः अवसर दिया जाना चाहिये अथवा नहीं ।

न्यायाधीशों के बारे में जो उपबन्ध दिये गये हैं उनके उद्देश्य स्पष्ट रूप से विधेयक में बताये गये हैं परन्तु फिर भी मैं उनका उद्देश्य बता देना चाहता हूं । माननीय सदस्य देखेंगे कि खंड २ उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों की आयु सम्बन्धी विवादों से ताल्लुक रखता है । संविधान में यह उपबन्ध किया गया है कि उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों की सेवा निवृत्ति ६५ वर्ष की आयु में होगी । यदि यह विवाद उत्पन्न हो जाये कि सम्बन्धित न्यायाधीश की आयु वास्तव में ६५ वर्ष है या नहीं तो उसका

†मूल अंग्रेजी में

[श्री अ० कु० सेन]

निर्णय करने के लिये इस समय संविधान में कोई उपबन्ध मौजूद नहीं है। न्यायाधीश कहता है कि उसकी आयु ६५ वर्ष की नहीं है जब कि यह प्रमाण मिल जाता है कि उसकी आयु ६५ वर्ष है। यदि ऐसी स्थिति उत्पन्न होती है—हालांकि उच्चतम न्यायालय में ऐसी स्थिति कभी उत्पन्न नहीं हुई परन्तु उच्च न्यायालयों में अवश्य हुई है—तब इसका निर्णय कौन करेगा? इसके लिये हम ने यह उपबन्ध किया है कि देश का उच्चतम अधिकारी इसका निर्णय करेगा और उस पर अपील नहीं की जा सकेगी।

संविधान के अनुच्छेद १२८ में हम ने कुछ नये उपबन्ध समाविष्ट किये हैं ताकि किसी ऐसे व्यक्ति को उच्चतम न्यायालय का तदर्थ न्यायाधीश नियुक्त किया जा सके जो उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीश रह चुके हैं अथवा बनाये जाने के योग्य हैं। कई ऐसे अवसर उत्पन्न हो जाते हैं जब कि बीमारी अथवा कार्यभार अधिक होने के कारण कुछ समय के लिये तदर्थ न्यायाधीश नियुक्त करने पड़ते हैं। परन्तु वर्तमान उपबन्धों के अनुसार किसी ऐसे व्यक्ति को तदर्थ न्यायाधीश नियुक्त नहीं किया जा सकता जो उच्चतम न्यायालय अथवा फ़ैड्रल न्यायालय का न्यायाधीश न रह चुका हो। फ़ैड्रल न्यायालय से अभिप्रेत है १९५० से पूर्व का फ़ैड्रल न्यायालय, जब कि संविधान लागू नहीं हुआ था। परन्तु यदि कोई व्यक्ति उच्चतम न्यायालय का न्यायाधीश रह चुका हो, उसमें सारी योग्यतायें हों, और उच्चतम न्यायालय का मुख्य न्यायाधिपति उसे नियुक्ति के लिये ठीक समझे, या अन्य कोई व्यक्ति जो अन्यथा उच्चतम न्यायालय का न्यायाधीश नियुक्त किये जाने की योग्यता रखता हो, तदर्थ न्यायाधीश के रूप में नियुक्त किया जा सकता है बशर्ते कि उसके पास अन्य योग्यतायें हों और उच्चतम न्यायालय उसे नियुक्ति के लिये ठीक समझता हो। अतः हम इस प्रकार की नियुक्तियों के लिये सरकार को अधिकार दे रहे हैं ताकि यह बन्धन लगा रहे हैं कि केवल उच्चतम न्यायालय के और फ़ेडरल कोर्ट के सेवा-निवृत्ति न्यायाधीशों को ही नियुक्त किया जाये।

इसके अतिरिक्त हम उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों की सेवा-निवृत्ति की आयु ६० वर्ष से बढ़ा कर ६२ वर्ष कर रहे हैं। हम यह भी व्यवस्था कर रहे हैं कि यदि किसी न्यायाधीश की आयु के सम्बन्ध में कोई विवाद होगा, तो उस मामले में अन्तिम निर्णय राष्ट्रपति करेगा।

एक उच्च न्यायालय के न्यायाधीश दूसरे उच्च न्यायालय में अपनी बदली करवाने के प्रति आकृष्ट हों, इस सम्बन्ध में भी हमने कुछ उपबन्ध किया है। इस बात को हम ने इस विचार से किया है कि एक राज्य के न्यायाधीश दूसरे राज्य में जाने लगेंगे, तो इससे देश की एकता को बढ़ावा मिलेगा। राष्ट्रीय एकता के प्रयोजन के लिये भी इस को एक उपाय के रूप में माना गया है। ऐसी अवस्था में हम ने यह भी व्यवस्था करदी है कि जिस स्थान पर न्यायाधीश का तबादला हो, वहां पर ५ वर्ष से अधिक तक सेवा करने के बाद उस को अपने मूल उच्च न्यायालय में वकालत करने की रोक नहीं होगी। अतः यदि किसी का स्थानान्तरण इलाहाबाद से पंजाब उच्च न्यायालय में हो जाता है और वह पंजाब उच्च न्यायालय में पांच वर्ष से अधिक नौकरी करता है तो वकालत करने का प्रतिबंध केवल जब उच्च न्यायालय और पुराने उच्च न्यायालय के बारे में ही लागू होगा, यदि वह पांच वर्ष से अधिक के लिये बाहर है तो उसे वकालत करने का अधिकार रहेगा। संभवतः इससे न्यायाधीश को अपने प्रारम्भिक न्यायालय के बाहर स्थानान्तरण होने में प्रेरणा मिलेगी। हम अनुच्छेद २२२ के संशोधन द्वारा खण्ड ६ का उपबंध भी कर रहे हैं कि यदि कोई न्यायाधीश किसी अन्य उच्च न्यायालय में स्थानान्तरित कर दिया जाता है तो वह ऐसे प्रतिकर भत्ते पाने का अधिकारी होगा, जो संसद् निर्धारित करेगी, और जब तक ससद् भत्ते निर्धारित नहीं करती है, तब तक राष्ट्रपति द्वारा निर्धारित भत्ते दिये जायेंगे।

हम उच्च न्यायालयों में तदर्थ नियुक्त का भी उपबन्ध कर रहे हैं। क्योंकि बहुधा ऐसा होता है—कि कार्यभार अथवा वर्तमान न्यायाधीशों की बीमारी या किसी अन्य कारणवश, उच्च न्यायालय में तदर्थ न्यायाधीशों की भरती आवश्यक हो जाती है। आजकल ऐसा कोई उपबन्ध नहीं है। इसलिये अतिरिक्त न्यायाधीश अथवा स्थायी न्यायाधीश नियुक्त करना पड़ता है। हम यह इसलिये कर रहे हैं कि आवश्यक होने पर उच्च न्यायालय तदर्थ न्यायाधीशों को अस्थायी अवधि के लिये नियुक्त कर सके।

हम अनुच्छेद २२६ में संशोधन कर रहे हैं क्योंकि उच्चतम न्यायालय का निर्णय है कि अनुच्छेद २२६ के अधीन भारत सरकार के विरुद्ध रोक आदेश संबंधी याचिका को केवल पंजाब उच्च न्यायालय में ही दाखिल किया जा सकता है। क्योंकि भारत सरकार का मुख्यालय दिल्ली में स्थित है—और पंजाब उच्च न्यायालय के क्षेत्राधिकार के अन्तर्गत है। अतः यदि कोई सामान्य व्यक्ति जो केरल अथवा असम या बंगाल या अन्य दूरवर्ती स्थान में रहता हो और भारत सरकार के विरुद्ध मुकदमा दायर करना चाहता हो तो उसे इतनी दूरी से दिल्ली आ कर पंजाब उच्च न्यायालय में अपना आवेदन करना होता है। अधिकांश स्थितियों में अल्प साधन व्यक्ति के लिये ऐसा करना असंभव है। इस की मांग सब तरफ से की गई है। यद्यपि प्रारम्भ में यह मंशा कभी नहीं थी कि भारत सरकार के विरुद्ध मुकदमा चलाने के लिये केवल पंजाब उच्च न्यायालय ही रहे और विचार यह था कि सभी उच्च न्यायालयों का क्षेत्राधिकार समान हो—उच्चतम न्यायालय के एक न्यायिक निर्णय के अनुसार यह दुर्भाग्यपूर्ण परिणाम उत्पन्न हुआ है। संविधान के पहले प्रिवी कौंसिल ने सर्वथा भिन्न दृष्टिकोण अपनाया था उनके मतानुसार, प्रलाकी मिडी मामला और हावड़ा म्युनिसिपैलिटी के मामले में भी, प्राधिकार स्थान या सरकार का स्थान महत्वपूर्ण नहीं है। दूसरे शब्दों में यदि भारत सरकार की सीट दिल्ली में है तो यह आवश्यक नहीं है कि भारत सरकार पर मुकदमा दिल्ली में ही चलाया जाये जब तक कि यह मामला भी इस उच्च न्यायालय के क्षेत्राधिकार के अन्तर्गत न घटा हो। प्रिवी कौंसिल का दृष्टिकोण उच्च न्यायालय के बिल्कुल विरुद्ध था। इस संविधान का निर्माण करते समय यह विचार था कि जिस स्थान पर मामला घटा है वहां के प्रत्येक उच्च न्यायालय का क्षेत्राधिकार उस मामले में रहेगा। अतः हम संविधान सभा में संविधान निर्माताओं की इच्छा के अनुसार ही स्थिति को पुनः वैसा ही कर रहे हैं ताकि किसी व्यक्ति को इस के लिये दिल्ली आने की आवश्यकता न हो।

श्री त्यागी : संविधान की यह मंशा कभी नहीं थी।

श्री अ० कु० सेन : हां यह मंशा कभी नहीं थी। अतः हम यह स्पष्ट कर रहे हैं। कि प्रत्येक उच्च न्यायालय को उस मामले में क्षेत्राधिकार रहेगा जहां वह घटित हुआ है कुछ वकीलों ने मुझे से कहा है कि कोई भी मामला समग्ररूप में लिया जायेगा। और यदि इस का कोई भाग किसी अन्य स्थान पर घटित हुआ है तो उच्च न्यायालय क्षेत्राधिकार से वंचित किया जा सकता है। हम अवश्य ही इस बात पर विचार करें और संभवतः संयुक्त समिति भी।

यह अदम्य कठिनाई नहीं है। श्री सी० आर० पट्टाभिरामन ने मुझे बताया है कि भविष्य में यह कठिनाई फिर उत्पन्न हो सकती है। हम उसका सामना कर सकते हैं।

इसके बाद हम अनुच्छेद २७६ में संशोधन कर रहे हैं। यह व्यवसाय पर राज्य द्वारा कर लगाने के सम्बन्ध में है। इसकी अधिकतम सीमा २५० रुपये निर्धारित की गई थी। कई राज्यों में यह बहुत कम है। अतः हम इसे २५० रुपये से बढ़ाकर २,५०० रुपये कर रहे हैं।

[श्री अ० कु० सेन]

हम अनुच्छेद २६७ में भी संशोधन कर रहे हैं। क्योंकि अन्तर्राष्ट्रीय विधि और जिनेवा अभिसमय—दोनों ही इस बात का अनुमोदन करते हैं कि 'महाद्वीपीय तटमग्न भूमि' अर्थात् समुद्र में २०० मील तक गहराई का क्षेत्र राज्य सम्पदा में माना जायेगा। इसीलिये हम उक्त शब्द इसमें सम्मिलित कर रहे हैं।

श्री अ० कु० सेन : अनेक तेलकूप वस्तुतः महाद्वीपीय तटभूमि में बनाये गये हैं।

हम संविधान के अनुच्छेद ३११ में संशोधन करने का प्रयत्न कर रहे हैं। अनुच्छेद ३११ भारत सरकार अधिनियम, १९३५ से लिया गया है। संविधान सभा अथवा न्यायाधीशों या वकीलों के सामने यह स्पष्ट नहीं था कि संविधान के इस उपबन्ध से यह परिणाम उत्पन्न होगा कि यदि किसी सिविल कर्मचारी के विरुद्ध अनुशासनात्मक कार्यवाही बर्खास्तगी या पदोवनति के लिये की जाये तो उसे पृथक् पृथक् दो समानान्तर मुकदमों की मांग करने का अधिकार रहेगा। सर्वप्रथम उसे आरोप बताये जायेंगे; फिर एक जांच समिति; जांच समिति की उपपत्तियाँ; तदनन्तर मुकदमा जिसमें उक्त उपपत्तियों के आधार पर दण्ड का प्रस्ताव; उच्चतम न्यायालय के हाल ही के निर्णय के अनुसार एक बार फिर इस समग्र क्रिया की पुनरावृत्ति। प्रत्येक मामले में, प्रतिक्रिया के दो दौर रहेंगे। बार बार उसी की आवृत्ति है। हम यह उपबन्ध कर रहे हैं कि एक बार ही प्रक्रिया के पहले आरोप देकर उनकी सुनवाई, बचाव का पूरा अवसर और उस पर आधारित दण्ड की व्यवस्था की जाये। हम यह अधिकार केवल बर्खास्तगी तथा पद से हटाने के बारे में कर रहे हैं। मुअ्तली और पदोवनति के लिये सिविल सर्विस नियम यथेष्ट हैं। फिर, हम एक अत्यन्त आवश्यक ऐसे कार्य के लिये उपबन्ध कर रहे हैं जो संविधान में नहीं था। जब चैयरमैन बीमार हो अथवा लोक सेवा आयोग से छुट्टी पर हो तो सरकार के लिये कार्यकारी चैयरमैन नियुक्त करने के लिये कोई उपबन्ध नहीं है अतः यह प्रश्न उत्पन्न होता है कि उस के स्थान पर चैयरमैन का कार्य कौन करेगा अतः हम यह उपबन्ध कर रहे हैं कि जब कभी बीमारी अथवा छुट्टी अथवा चैयरमैन की अनुपस्थिति हो और उस के स्थान पर कार्यकारी चैयरमैन नियुक्ति करना आवश्यक हो जाय, जो प्रायः होता रहता है, तो सरकार को यह शक्ति प्राप्त रहेगी कि स्थायी चैयरमैन के वापिस लौटने और अपने कार्यालय में पुनः काम संभालने तक, एक कार्यकारी चैयरमैन नियुक्त किया जा सके।

खंड १४ के संबंध में यह आवश्यक हो गया है क्योंकि कलकत्ता उच्चन्यायालय की एक विशेष बंध के निर्णय के अनुसार "उच्च न्यायालयों का संगठन" शब्दों में संसद् या सरकार द्वारा किसी अवकाश के संबंध में व्यवस्था सम्मिलित नहीं हैं। सभा को स्मरण होगा कि संसद द्वारा पारित विधि के अन्तर्गत राष्ट्रपति को विभिन्न उच्च न्यायालयों में छुट्टियों की अवधि निर्धारित करने का अधिकार दिया गया है। इस के अनुसार राष्ट्रपति ने उच्च न्यायालयों के संबंध में कुछ छुट्टियाँ निर्धारित कर ३६४ में से २१० काम के दिन निर्धारित कर दिये हैं। बार के कुछ सदस्यों ने उक्त निर्णय को इस आधार पर चुनौती दी कि संसद को इस आशय का कोई अधिकार प्राप्त नहीं है क्योंकि ७वीं अनुसूची की सूची एक में प्रविष्टि '७८ में केवल संगठन की चर्चा की गई है और 'संगठन' में छुट्टियाँ सम्मिलित नहीं हैं। इस विषय में काफी मतभेद है। माननीय उच्च न्यायाधीश ने यह निर्णय दिया है कि "संगठन" शब्द में छुट्टियाँ निर्धारित करना शामिल नहीं है। सामान्यतः कहा जा सकता है कि उच्च न्यायालय के संगठन का तात्पर्य है काम के दिन का संगठन करना जिनमें रविवार अथवा शनिवार या अन्य छुट्टियाँ शामिल हों। सामान्यतः यह विचार किया जाता है कि 'संगठन' शब्द में यह सब बातें शामिल

ह किन्तु जब उक्त आशय का निर्णय दे दिया गया है तो प्रर्याप्त सावधानी बरतते हुय हमने संगठन शब्द के बाद "छूट्टियां शामिल करत हुये" शब्द जोड़ने का प्रयत्न किया है ताकि किसी के मन में यह संदेह न रहे कि 'संगठन' शब्द का यथार्थ अभिप्रायः क्या है ।

हम इन्हीं उपबन्धों की व्यवस्था कर रहे हैं । पिछले १५ वर्ष के अनुभव को दृष्टिगत करते हुय तथा न्यायिक निर्णयों और लोक सेवा आयोग के चेयरमैन की बीमारी अथवा छुट्टी लेने से उत्पन्न कठिनाइयों को देखते हुये यह उपबन्ध आवश्यक हो गया है । पहले तो मेरा विचार था कि इन पर सीधे विचार प्रारम्भ कर दिये जायें लेकिन कुछ सदस्यों का विचार था कि यह सुविधाजनक संशोधन है अतः पहले एक प्रवर समिति इस पर विचार करे तो सरकार तुरन्त इस बात के लिये सहमत हो गई कि दोनों सदनों की एक संयुक्त समिति इन पर विचार करेगी । इन संशोधनों के बारे में मतभेद के लिये अधिक गुंजायश नहीं है । उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालयों के न्यायिक निर्णयों के कारण उक्त आशय के उपबन्ध आवश्यक हो गये हैं तथा हमें संविधान में संशोधन कर इन कठिनाइयों को दूर करना चाहिये ।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर : उच्च न्यायालय अथवा उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीश की आयु निर्धारित करने के बारे में उपबन्ध है । इस प्रकार के अनेक मामले उठाये गये हैं आजकल कितने मामले निलम्बित हैं जिनके कारण इस उपबन्ध की आवश्यकता हुई ।

श्री अ० कृ० सेन : उच्चतम न्यायालय के बारे में कोई नहीं है ; उच्च न्यायालय के सम्बन्ध में अनेक हैं ।

श्री नरेन्द्र सिंह महीडा : क्या इस विधेयक को प्रस्तुत करने के पहले उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों से परामर्श किया गया है ?

अध्यक्ष महोदय : यदि हर बात का स्पष्टीकरण अभी कर दिया गया तो हम चर्चा के दौरान क्या करेंगे ।

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ ।

श्री त्रिदिब कुमार चौधरी (बरहामपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

"कि विधेयक पर राय जानने के लिये उसे ३० जून, १९६३ तक परिचारित किया जाये ।"

माननीय विधि मंत्री ने संविधान में अनेक प्रकार के संशोधन प्रस्तुत किये हैं । यहाँ पर मेरा सम्बन्ध विधेयक के उन उपबन्धों से है जो उच्च न्यायालयों और उच्चतम न्यायालयों में नियुक्त न्यायाधीशों की आयु से सम्बन्धित हैं । माननीय मंत्री ने बताया है कि न्यायाधश की आयु के बारे में अनेक मामले अभी विचाराधीन हैं । वस्तुतः यह मामले सम्बन्धित न्यायाधीशों की सेवानिवृत्ति के बारे में ही हैं यह न्यायपालिका की स्वतन्त्रता का घोर अतिक्रमण है न्यायपालिका की स्वतन्त्रता की एक आधारभित्ति पद की निश्चित अवधि है । जब एक बार न्यायाधीश की आयु स्वीकार कर ली गई है तो बाद में उस पर प्रश्न उठाना या सरकार के निर्णय पर उसे छोड़ देना उचित नहीं है । यदि ऐसा किया गया तो उसकी स्थिति सदा संकट में रहेगी और वह न्यायः

[श्री त्रिदिब कुमार चौधरी]

प्रशासित नहीं कर सकेगा। संविधान में भी कहा गया है कि अर्हता और अनर्हता के प्रश्न पर राष्ट्रपति को भी अधिकार अन्तिम रूप से नहीं दिये गये हैं। पंजाब उच्च न्यायालय के माननीय न्यायाधीश ने कहा है कि यदि न्यायाधीश की आयु स्वेच्छाचारिता पूर्वक निर्धारित की गई तो यह खतरे से परिपूर्ण है तथा न्यायाधीश की स्वतन्त्रता का हनन किया जा सकता है।

पहली लोक-सभा में विध्य प्रदेश (अर्हता दूर करना) विधेयक के बारे में काफी मतभेद था। माननीय विधि मंत्री ने अत्यंत प्रभावशाली ढंग से कहा था कि वह राष्ट्रपति को यह अधिकार दे रहे हैं। किन्तु व्यवहारिक दृष्टि से यह निर्णय सरकार विधि मंत्रालय या गृह-कार्य मंत्रालय अथवा किसी डिपुटी सेक्रेटरी का ही निर्णय है।

श्री अ० कु० सेन : ऐसा एक भी मामला नहीं है जिसमें मुख्य न्यायाधीश से परामर्श किये बगैर निर्णय किया गया हो यद्यपि इसके लिये संविधान में कोई प्रतिबंध नहीं है।

यद्यपि मुख्य न्यायाधीश ने कहा है कि सम्बन्धित न्यायाधीश को सरकार का सुझाव मानकर सेवानिवृत्त हो जाना चाहिये किन्तु सरकार की शक्तियों के बारे में मुख्य न्यायाधीश ने स्पष्ट कहा है कि आयु एक बार निश्चित हो जाने पर उस पर पुनः प्रश्न उठाने का अधिकार सरकार को संविधान के अन्तर्गत प्राप्त नहीं है।

संविधान द्वारा कार्यपालिका सरकार को यह शक्ति नहीं दी गई है क्योंकि हमारे संविधान के निर्माता न्यायिक कार्यकाल के स्थायित्व के सिद्धान्त को मानते थे। ग्रेट ब्रिटेन तथा अन्य अधिराज्यों में न्यायाधीशों की सेवानिवृत्ति की आयु ७० वर्ष है।

यदि किसी न्यायाधीश का व्यवहार आपत्तिजनक हो और यदि उसे दुर्व्यवहार या कदाचार अथवा बेईमानी का दोषी पाया जाये तो सरकार उसके विरुद्ध संसद् में प्रस्ताव प्रस्तुत करके और न्यायाधीश को अभ्यारोपित कर उसे हटा सकती है। परन्तु यदि एक बार उसकी आयु मान ली जाये तो उसके कार्यकाल के स्थायित्व से छेड़-छाड़ नहीं करनी चाहिये। मेरा एकमात्र रचनात्मक सुझाव यह है कि सरकार को यह शक्ति अपने हाथ में नहीं लेनी चाहिये। सरकार को कोई ऐसा रचनात्मक तरीका निकालना चाहिये जिससे कोई स्वतंत्र न्यायिक निकाय—जिसमें किसी अन्य उच्च न्यायालय के दो या तीन न्यायाधीश—जिनका उस न्यायालय से सम्बन्ध न हो जिसके न्यायाधीश की आयु को निश्चित करना हो, निर्णय करने के लिये नियुक्त किया जा सके। जनता की राय इस पक्ष में नहीं है और कार्यपालिका सरकार को यह शक्ति किसी भी हालत में नहीं दी जानी चाहिए।

†श्री त्यागी : (देहरादून) : मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि प्रस्ताव के पैरा ३ में, “अगले अधिवेशन के प्रथम सप्ताह के अन्तिम दिन तक” के स्थान पर “अगले अधिवेशन के प्रथम दिन तक” रखा जाये।”

मुझे खुशी है कि मंत्री महोदय ने यह संशोधन स्वीकार कर लिया है।

†मूल अंग्रेजी में

राज्य का सबसे महत्वपूर्ण कार्य न्याय करना है। अपनी न्यायप्रियता के कारण ही अंग्रेज लोकप्रिय हो गये थे। परन्तु मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि इन वकीलों के कारण ही न्याय का स्तर गिर गया है और गिरता जा रहा है।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

सरकार को इस बात की जांच करनी चाहिये कि आजकल न्यायालयों का स्तर इतना गिर क्यों गया है। क्या इसका कारण न्यायाधीशों को अत्यधिक संरक्षण देना है। अंग्रेजों के जमाने में न्यायपालिका से कार्यपालिका की शक्ति अधिक थी। परन्तु हमने न्यायपालिका की स्वतंत्रता को बनाये रखने के लिये उसे पूरी शक्तियां दे दीं। हमें यह आशा थी कि यह उचित होगा, परन्तु अब न्याय में विलम्ब को देखकर हमारी उन आशाओं पर पानी फिर गया। आप सारे देश में कहीं भी जायें लोग यही कहेंगे कि न्याय खर्चीला है, न्याय में विलम्ब होता है और न्याय ठीक नहीं होता। लोग अपीलों पर अपील करते हैं और दीवानी मुकदमों में बरसों लग जाते हैं। लोगों की उम्रें मुकदमों में बीत जाती हैं परन्तु उनके मुकदमों का फैसला नहीं हो पाता। उच्च न्यायालयों में ऐसे हजारों मुकदमे पड़े हुए हैं जो दस वर्ष से भी अधिक समय से विचाराधीन हैं।

सबसे अधिक जरूरत न्याय को सस्ता बनाने की है। न्याय बहुत महंगा हो गया है। न्याय दिलाने के लिये कोई कठोर कदम उठाने की जरूरत है।

उच्च न्यायालय और उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों को, जिन्हें सब आदर की दृष्टि से देखते हैं, यह शोभा नहीं देता कि वे सेवानिवृत्ति के समय यह आवेदन-पत्र लेकर आयें कि मैट्रिकुलेशन सर्टिफिकेट में उनकी आयु ठीक नहीं लिखी गई है। क्या ऐसे लोग न्यायाधीश बनने के योग्य हैं?

† एक माननीय सदस्य : बिल्कुल नहीं।

† श्री त्यागी : मेरे माननीय मित्र ने न्यायाधीशों की ओर से जो यह तर्क प्रस्तुत किया है कि राष्ट्रपति को न्यायाधीशों की आयु का निर्णय करने की शक्ति नहीं होनी चाहिये, उसे सुनकर मुझे आश्चर्य हुआ। यह संशोधन इसीलिये किया जा रहा है, क्योंकि संविधान में इसके लिये कोई उपबन्ध नहीं है। राष्ट्रपति देश में सबसे बड़े पद पर आसीन हैं और सारे राष्ट्र का प्रतिनिधित्व करते हैं। इसलिये उनके सिवाय और कौन इस बात का निर्णय कर सकता है? इसलिये यदि आयु के सम्बन्ध में कोई विवाद हो, तो उसका निर्णय न्यायालय में मुकदमा लड़कर नहीं किया जाना चाहिये, जैसा कि आजकल होता है, इसका निर्णय करने का अधिकार राष्ट्रपति को होना चाहिये।

मैं सामान्यतया इस विधेयक का स्वागत करता हूं, क्योंकि इसमें कई अच्छी बातें एक साथ रखी गई हैं।

यह अच्छी बात है कि न्यायाधीशों की सेवानिवृत्ति की आयु सीमा दो वर्ष बढ़ा दी गई है, किन्तु मेरी यह राय थी कि यह पांच वर्ष बढ़ायी जानी चाहिये थी। यदि हम यह चाहते हैं कि उनका ऊंचा स्तर बना रहे तो हमें उदारता से उन्हें वेतन और अन्य सुविधायें देनी चाहियें।

[श्री त्यागी]

सरकार को अपने कर्मचारियों पर अधिक नियंत्रण रखना चाहिये। इस संकट काल में हमें अपनी सेवाओं को सुव्यवस्थित रखना चाहिये। उनका हौसला ऊंचा होना चाहिये क्यों कि सरकार उनके बिना नहीं चल सकती। मैं यह नहीं चाहता कि राजनीतिज्ञ सेवाओं के अधिकारों और विशेषाधिकारों में हस्तक्षेप करे। हरेक सरकारी नौकर को एक देशभक्त की तरह काम करना चाहिये। संविधान के अनुच्छेद २७६ में संशोधन करने का विचार अच्छा है।

मेरे खयाल में स्थानान्तरण भत्ते जैसी छोटी-मोटी बातें इस विधेयक में नहीं रखी जानी चाहिये थीं। संयुक्त समिति को इस बात पर विचार करना चाहिये। संविधान में ऐसे छोटे-मोटे संशोधन करने से वह बड़ा साधारण प्रतीत होगा। इसलिये मेरा यह सुझाव है कि इस बात का निर्णय संसद् को नहीं करना चाहिये कि किसी न्यायाधीश को उसका स्थानान्तरण करने पर ३०० रुपये भत्ता मिलना चाहिये या ४०० रुपये अथवा ५०० रुपये मिलना चाहिये। सरकार अपने आप कुछ नियम बना कर उन्हें कुछ दे सकती है।

इन शब्दों के साथ मैं विधेयक का समर्थन करता हूँ।

†श्री प्रभातकार (हुगली) : न्यायाधीशों की सेवानिवृत्ति की आयु बढ़ाने और न्यायाधीशों को एक उच्च न्यायालय से दूसरे उच्च न्यायालय में स्थानान्तरित करने सम्बन्धी इस विधेयक के उपबन्धों का स्वागत है।

यह बड़ी विचित्र बात है कि न्यायपालिका का स्तर कुछ गिर गया है। इसका कारण क्या है? गृह विभाग द्वारा जिस तरह से न्यायाधीशों की नियुक्तियां की जाती रही हैं हम सभा में हमेशा उसका उल्लेख करते रहे हैं। अब समाचारपत्रों से यह भी पता लगा है कि न्यायाधीशों की कुछ राजनैतिक नियुक्तियां भी की गई हैं। आज हम देखते हैं कि गृह-विभाग अपनी मर्जी से न्यायाधीशों को सेवानिवृत्त होने के लिये भी बाध्य कर सकता है। गृह विभाग द्वारा नियुक्ति अथवा सेवानिवृत्ति के विषय में बहुत अधिक हस्तक्षेप करने से न्यायपालिका के नैतिक बल पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। इसलिये ऐसा नहीं होना चाहिये।

एक बार जब किसी न्यायाधीश को नियुक्त कर दिया जाये तो उस के विषय में, सेवानिवृत्ति के बारे में भी कोई हस्तक्षेप नहीं होना चाहिए। हम प्रायः सभा में यह कहते रहे हैं कि न्यायाधीशों को सेवानिवृत्ति के बाद कोई पद नहीं दिया जाना चाहिए जिस से वे गृह विभाग की ओर न निहारते रहें। मेरा यह सुझाव है कि संयुक्त समिति इस प्रश्न पर विचार करे कि जब हम उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों की सेवा-निवृत्ति की आयु ६५ वर्ष स्वीकार कर रहे हैं तो हमें उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों की सेवानिवृत्ति की आयु भी ६२ की बजाय ६५ वर्ष कर देनी चाहिए। हमें एक अच्छी, कुशल और अनुभवी न्यायपालिका की आवश्यकता है। इसलिए उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालय दोनों के न्यायाधीशों की सेवानिवृत्ति की आयु समान रूप से ६५ वर्ष ही होनी चाहिए।

अनुच्छेद २२६ का संशोधन भी स्वागत योग्य है।

अनुच्छेद ३११ के अधीन इस समय प्राप्त अधिकार को अब खत्म किया जा रहा है यह कर्मचारियों का मूलभूत अधिकार है कि जब किसी कर्मचारी को नौकरी से अलग करने के लिए

उस पर आरोप लगाया जाये तो उसे ठीक-ठीक यह पता लगना चाहिए कि उस पर क्या आरोप लगाया गया है। प्रस्तावित उपबन्ध के अनुसार यदि बर्खास्त करने वाले अधिकारी को यह सन्तोष हो जाये कि इस प्रकार की जांच करना व्यवहार्य नहीं है तो वह मामला खत्म हो जायेगा।

मुझे ऐसे मामलों का पता है जिन में मंत्रियों ने अपनी मनमर्जी से उन व्यक्तियों को बर्खास्त कर दिया जिन्हें वे नहीं पसन्द करते थे। इसी प्रकार की बातों को रोकने के लिए संविधान में वर्तमान अनुच्छेद ३११ रखा गया है। संयुक्त समिति को इन सब बातों पर विचार करना चाहिए और न्यायाधीशों की आयु के सम्बन्ध में कोई ऐसी कसौटी निर्धारित कर देनी चाहिये जिससे भविष्य में इस बारे में कोई विवाद न हो।

आशा है संयुक्त समिति इन सब बातों पर विचार करेगी।

†श्री कृ० चं० शर्मा (सरधना) : मैं आरम्भ में यह निवेदन कर देना चाहता हूँ कि किसी न्यायाधीश अथवा किसी अन्य कर्मचारी की नियुक्ति के बाद उसकी आयु के बारे में कोई विवाद नहीं किया जा सकता क्योंकि जब किसी व्यक्ति की नियुक्ति की जाती है तो उस की शारीरिक योग्यता, मानसिक सामर्थ्य, वयस्कता, राज्य के प्रति निष्ठा और आचरण तथा ईमानदारी आदि सम्पूर्ण बातों को देख कर ही नियुक्ति की जाती है। जब किसी के आचरण और ईमानदारी पर आपत्ति नहीं की जा सकती, तो उसकी आयु के बारे में भी आपत्ति नहीं की जा सकती। एक बार जब सरकार और कर्मचारी दोनों संविदाकारी पक्ष इस बात को मान लें तो इस पर आपत्ति नहीं उठाई जा सकती। इसलिए संविधान में यह बिल्कुल निरर्थक उपबन्ध किया जा रहा है और मेरा यह निवेदन है कि यह संविधान से खिलवाड़ किया जा रहा है। यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि संविधान में बार-बार इस प्रकार के परिवर्तन किये जा रहे हैं। कुछ सदस्यों को सदन में रखने के लिए संविधान में परिवर्तन किया जाता है। यह बड़ी अजीब बात है। सब के साथ समान व्यवहार किया जाना चाहिए।

हम ने उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों की सेवानिवृत्ति की आयु ६५ वर्ष नियत की है। उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों की सेवानिवृत्ति की आयु भी ६५ वर्ष कर दी जाये।

हमारे यहां के न्यायाधीश अन्य देशों की तुलना में किसी से कम नहीं हैं यह बड़े गर्व की बात है कि भारत ने प्रथम श्रेणी के न्यायाधीश और वकील पैदा किये हैं।

†श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा (आनन्द) : मैं श्री त्यागी की इस बात से सहमत हूँ कि अब न्यायपालिका का स्तर पहले जैसा नहीं रहा है। स्वतंत्रता से पहले एक अंग्रेज गवर्नर ने उच्च न्यायालय के एक न्यायाधीश को कोई विशेष निर्णय करने के लिए लिखा, तो उस न्यायाधीश ने न्यायालय को बन्द करके इंग्लैण्ड चला जाना अच्छा समझा, बजाय इसके कि वह उस प्रकार क निर्णय देता। हमारे यहां के वकीलों को भी इंग्लैण्ड की "लिकन्स इन" जैसी संस्थाओं का अन-करण करना चाहिए और न्यायपालिका का स्तर ऊंचा उठाना चाहिए।

न्याय शीघ्रता से और कुशलता से किया जाना चाहिए। आज भी हमारे गरीब लोगों को न्याय नहीं मिल रहा है और मुकदमों का फैसला बहुत देर से होता है। न्याय सस्ता और कुशलता से किया जाना चाहिए।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा]

मैं सेवानिवृत्ति की आयु बढ़ाने के पक्ष में नहीं हूँ। अन्य देशों में जहाँ सेवानिवृत्ति की आयु अधिक है लोगों की औसत आयु ६६ या ७० वर्ष है। परन्तु भारत में यह केवल ३६ वर्ष है। यदि वरिष्ठ लोग सेवानिवृत्त न होंगे तो नौजवानों में निराशा की भावना पैदा होगी और वे अधिक उन्नति नहीं कर सकेंगे। विधि आयोग ने अपनी चौदहवीं रिपोर्ट में सेवानिवृत्ति की आयु बढ़ा कर ६५ वर्ष कर देने का सुझाव दिया है। सरकार ने सेवानिवृत्ति की आयु ५५ से बढ़ा कर ५८ वर्ष कर देने का निश्चय किया है। संकटकाल में यह ठीक हो सकता है, किन्तु साधारण काल में इस से नौजवानों के रास्ते बन्द हो जायेंगे। संयुक्त समिति को इस के परिणामों पर विचार करना चाहिए।

न्यायाधीशों को यह जो स्थानान्तरण भत्ता देने का प्रस्ताव रखा गया है, मेरे विचार में इस की बजाय उनके वेतन में २०० रुपये बढ़ा दिये जायें जिससे कि वे अपनी मर्यादा को कायम रख सकें और उनके लिए ऐसी छोटी-मोटी रकमों की व्यवस्था न करनी पड़े।

मैं खण्ड ११ का स्वागत करता हूँ जिस में हमारे समुद्र की सतह और महाद्वीप के प्लिन की नीचे की धरती के बारे में अन्तर्राष्ट्रीय कानूनों का उल्लेख किया गया है। संयुक्त समिति को इसकी ओर ध्यान देना चाहिए और इसे स्वीकार करना चाहिए। मैं आशा करता हूँ कि हमारे आकाश के क्षेत्राधिकार के बारे में भी ऐसा ही विधान प्रस्तुत किया जायेगा।

इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ और आशा करता हूँ कि मैंने जो सुझाव दिये हैं, संयुक्त समिति उन पर ध्यान देगी।

†श्री श्रीनारायण दास (दरभंगा) : मैं संविधान (पन्द्रहवां संशोधन) विधेयक को संयुक्त समिति को सौंपने के प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ।

खण्ड २ और ३ के अन्तर्गत, उच्च न्यायालय या उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों की आयु के सम्बन्ध में कोई प्रश्न उठने पर राष्ट्रपति को कुछ छानबीन करने की शक्तियाँ दी जा रही हैं। संविधान में यह उपबन्ध इसलिए किया जा रहा है जिससे कि भविष्य में यदि कभी इस सम्बन्ध में कोई प्रश्न उठे तो उसे निबटाया जा सके। सरकार ने इसी उद्देश्य से यह संशोधन प्रस्तुत किया।

परन्तु मैं इस उपबन्ध से पूर्णतया सहमत नहीं हूँ। इन मामलों का निर्णय करने के लिए राष्ट्रपति को बीच में क्यों धसीटा जाये? राष्ट्रपति को इस मामले की, जब कभी वह उठे, जांच करने के लिए एक विशेष न्यायाधिकारण नियुक्त करने की शक्ति होनी चाहिए और उस विशेष न्यायाधिकारण का निर्णय राष्ट्रपति को कार्यान्वित करवाना चाहिए। राष्ट्रपति के कार्य को षवादास्पद विषय नहीं बनाया जा सकता। अतः खण्ड २ और ३ के सम्बन्ध में राष्ट्रपति को एक विशेष न्यायाधिकारण नियुक्त करने की शक्ति दी जानी चाहिए और न्यायाधिकारण का निर्णय राष्ट्रपति द्वारा क्रियान्वित करवाया जाना चाहिए।

न्यायाधीशों को एक उच्च न्यायालय से दूसरे उच्च न्यायालय को स्थानान्तरित करने का उपबन्ध स्वागतयोग्य है। परन्तु इस समय यह प्रथा है कि कोई उच्च न्यायालय का न्यायाधीश सेवानिवृत्ति के बाद उस उच्च न्यायालय में विधि व्यवसाय नहीं कर सकता जिस में वह कार्य

कर चुका हो । अतः यदि उसे किसी और उच्च न्यायालय में स्थानान्तरित किया गया तो वह सेवानिवृत्ति के बाद वहां भी विधि-व्यवसाय नहीं कर सकेगा । मेरा यह निवेदन है कि यदि उच्च न्यायालय के किसी न्यायाधीश को एक उच्च न्यायालय से दूसरे में स्थानान्तरित किया जाये तो उसे सेवानिवृत्ति के बाद उस न्यायालय में विधि व्यवसाय करने का अधिकार होना चाहिए ।

श्रीमन, मैं एक सुझाव भी देना चाहता हूँ । यह उपबन्ध किया गया है कि जब कोई व्यक्ति किसी उच्च न्यायालय में पांच वर्ष तक न्यायाधीश के रूप में काम कर ले तो उस का स्थानान्तरण किया जा सकता है और यदि उस ने पांच वर्ष से कम अवधि तक काम किया हो तो उसे वह अधिकार नहीं होगा । मेरे विचार में यह पांच वर्ष की अवधि बदल कर चार वर्ष कर दी जानी चाहिए क्योंकि पांच वर्ष की अवधि बहुत अधिक है ।

अनुच्छेद ३११ के संशोधन के बारे में हम बहुत देर से इस की आवश्यकता अनुभव कर रहे थे । नौकरी से बर्खास्तगी या अलग करने के बारे में मूलभूत अधिकार को खत्म नहीं किया जा रहा है । परन्तु केवल पदावनति के बारे में परिवर्तन किया जा रहा है । मेरे विचार में अनुशासनात्मक कार्यवाही सरकार के हाथ में रहनी चाहिए और केवल पदावनति के कारण ही सम्बन्धित कर्मचारी को अपना मामला न्यायालय में नहीं ले जाना चाहिए । इसका हमारी सेवाओं के अनुशासन और नैतिक बल पर अच्छा प्रभाव पड़ेगा । प्रशासन को ठीक ढंग से चलाने के लिए सरकार के पास कार्यवाही करने के लिए शक्ति होनी चाहिए ।

वर्तमान बदली हुई परिस्थितियों में अनुच्छेद २७६ का संशोधन भी आवश्यक है । इस समय नगरपालिका बोर्ड या जिला बोर्ड जैसे स्थानीय प्राधिकारियों को २५० रुपये तक कुछ व्यवसाय और व्यापार कर लगाने का अधिकार है । अतः इसे बढ़ा कर ५०० रुपये तक करने का उपबन्ध बहुत स्वागत योग्य है ।

इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ ।

†श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) : यद्यपि मैं इस बात से सहमत हूँ कि न्यायपालिका का स्तर अब पहले जैसा नहीं है, परन्तु इस में कार्यपालिका का भी हाथ है, क्योंकि कार्यपालिका प्रलोभन आदि के द्वारा न्यायपालिका पर प्रभाव डालती है ।

प्रजातंत्र में न्यायपालिका का कार्य बहुत महत्वपूर्ण और आवश्यक है । परन्तु इस देश में उच्च न्यायालयों के न्यायाधीशों को सेवानिवृत्ति के बाद राज्यपाल, राजदूत के तथा अन्य महत्वपूर्ण पद दिये जाते हैं जिस कारण वे हमेशा कार्यपालिका को खुश रखना चाहते हैं । यह एक बुरा पूर्व दृष्टान्त है । सेवानिवृत्ति की आयु बढ़ा कर हम नौजवानों के रास्ते बन्द कर रहे हैं । हमारे समाजवादी समाज के ध्येय को देखते हुए अधिक नौजवानों को न्यायपालिका में रखना चाहिए ।

यदि उच्च न्यायालय के न्यायाधीश ६० वर्ष की आयु में भी सेवानिवृत्त हो जायें तो भी उनके लिए काम की कमी नहीं है, क्योंकि उन्हें किसी न किसी न्यायाधिकरण में नियुक्त कर ही दिया जायेगा । मुख्य निर्वाचन आयुक्त ने मुझे बताया कि उन्हें न्यायाधिकरणों में नियुक्त करने के लिए ५४ सेवानिवृत्त उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों की जरूरत है । और इतने न्यायाधीश मिलना कठिन है । उन के गुणों का समाज के अन्य क्षेत्रों में सदुपयोग किया जा रहा है । इसलिए बार-बार संविधान में क्यों परिवर्तन किया जाये ?

[श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी]

इस विधेयक में यह उपबन्ध है कि जब किसी न्यायाधीश को स्थानान्तरित किया जाये और वह पांच वर्ष तक वहाँ कार्य कर ले तो उसे वहाँ विधि व्यवसाय करने की अनुमति नहीं होगी। परन्तु यदि उसने पहले उच्च न्यायालय में पांच वर्ष तक न्यायाधीश के रूप में काम न किया हो तो क्या उसे वहाँ विधि व्यवसाय करने की अनुमति होगी ? यदि उसे स्थानान्तरित न किया जाये और वह उस उच्च न्यायालय में अपनी पूरी अवधि तक कार्य करे तो क्या आप उसे उस उच्च न्यायालय में भी विधि व्यवसाय करने देंगे ? क्या इस सम्बन्ध में कोई परिवर्तन किया जायेगा ?

आप का कहना है कि वे एक जगह से दूसरी जगह जाना पसन्द नहीं करते। यह भी सर्व-विदित है कि जिनका विधि व्यवसाय अच्छा चलता है वे उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों के रूप में कार्य करना नहीं चाहते क्योंकि बाद में वे उस उच्च न्यायालय में विधि व्यवसाय नहीं कर सकते। अतः मेरे विचार में उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों की सेवानिवृत्ति की आयु इस प्रकार से बढ़ाने जाना अच्छा नहीं है। मैं समझता हूँ कि संयुक्त समिति इस के सब पहलुओं पर विचार करेगी।

इसके पश्चात् लोक-सभा सोमवार, १० दिसम्बर, १९६२/१९ अग्रहायण, १८८४ (शक) के बारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

{ शनिवार, ८ दिसम्बर, १९६२ }
 { १७ अश्वहायण, १८८४ (शक) }

विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

अल्प सूचना प्र० संख्या

८	तृतीय पंचवर्षीय योजना के लिए रूस से आर्थिक सहायता	.
९	भारतीय साम्यवादी पार्टी के प्रधान की विदेश यात्रा	२०१३-१६
	सभा पटल पर रखे गये पत्र	२०१६-१८

निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखे गये —

अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत निम्नलिखित आदेशों की एक-एक प्रति :—

- (एक) दिनांक २९ नवम्बर, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १६३२ में प्रकाशित चावल (मध्य प्रदेश) मूल्य नियंत्रण (दूसरा संशोधन) आदेश, १९६२ ।
- (दो) दिनांक २९ नवम्बर, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एम० आर० १६३३ में प्रकाशित मध्य प्रदेश चावल वसूली (उगाही) संशोधन आदेश, १९६२ ।
- (तीन) दिनांक ३० नवम्बर, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १६३५ में प्रकाशित चावल और धान (आसाम) दूसरा मूल्य नियंत्रण आदेश, १९६२ ।

विधेयक पारित २०१८-३०

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन उपमंत्री (श्री राज बहादुर) ने प्रस्ताव किया कि दिल्ली मोटर गाड़ी करारोपण विधेयक पर विचार किया जाये । प्रस्ताव स्वीकृत हुआ । खंडवार विचार के पश्चात् विधेयक संशोधित रूप में पारित किया गया ।

प्रवर समिति को सौंपे गये विधेयक २०३०-४२

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन उपमंत्री (श्री राज बहादुर) ने प्रस्ताव किया कि बड़े पत्तन प्रन्यास विधेयक को प्रवर समिति को सौंपा जाये । प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

विषय	पृष्ठ
नियम का निलम्बन	२०४२-४४

विधि मंत्री (श्री अ० कु० सेन) ने यह प्रस्ताव किया कि :

“लोक-सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन सम्बन्धी नियमों के नियम ७४ के प्रथम परन्तुक को संविधान (पन्द्रहवां संशोधन) बिल, १९६२ को दोनों सभाओं की एक संयुक्त समिति को सौंपने सम्बन्धी प्रस्ताव पर लागू होने से निलम्बित कर दिया जाये।”

विधेयक को संयुक्त समिति को सौंपने का प्रस्ताव	२०४५-५६
---------------------------------------------------------	---------

विधि मंत्री (श्री अ० कु० सेन) ने प्रस्ताव किया कि संविधान (पन्द्रहवां विधेयक) को संयुक्त समिति को सौंप दिया जाये। श्री त्यागी ने इस पर एक संशोधन प्रस्तुत किया। श्री त्रिदिव कुमार चौधरी द्वारा विधेयक पर राय जानने के लिए परिचालित करने का एक अन्य संशोधन प्रस्तुत किया गया। चर्चा समाप्त नहीं हुई।

सोमवार, १० दिसम्बर, १९६२/१७ अग्रहायण, १८८४ (शक) के लिये कार्यावलि—

चीन द्वारा भारत पर किये गये आक्रमण के परिणाम स्वरूप सीमान्त स्थिति के बारे में प्रस्ताव पर चर्चा। .

विषय-सूची—जारी

पृष्ठ

नियम ७४ के परन्तुक का निलम्बन	२०४२—४४
श्री अ० कु० सेन	२०४२—४३
श्री हरि विष्णु कामत	२०४३—४४
संविधान (पन्द्रहवां संशोधन) विधेयक	२०४५—५६
संयुक्त समिति को सौंपने का प्रस्ताव	२०४५—५६
श्री अ० कु० सेन	२०४५—४६
श्री त्रिदिब कुमार चौधरी	२०४६—५०
श्री त्यागी	२०५०—५२
श्री प्रभात कार	२०५२—५३
श्री कृ० चं० शर्मा	२०५३
श्री नरेन्द्र सिंह महीडा	२०५३—५४
श्री श्रीनारायण दास	२०५४—५५
श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी	२०५५—५६
दैनिक संक्षेपिका	२०५७—५८

१९६३ प्रतिलिप्यधिकार लोक-सभा सचिवालय को प्राप्त ।

लोक-सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन सम्बन्धी नियम (पांचवां संस्करण) के नियम ३७९ और ३८२ के अन्तर्गत प्रकाशित और भारत सरकार मुद्रणालय, नई दिल्ली की संसदीय शाखा में मुद्रित ।
