

Nagas on the other side. They say that all Nagas should combine together and belong to a common Nagaland . . . (Interruptions.)

**Mr. Speaker:** I am not going to allow any more questions.

12.13 hrs.

### MOTOR TRANSPORT WORKERS BILL—contd.

**Mr. Speaker:** The House will now take up further consideration of the following motion moved by Shri Abdal Ali on the 14th December, 1960, name-ly:—

“That the Bill to provide for the welfare of motor transport workers and to regulate the conditions of their work, as reported by the Joint Committee, be taken into consideration.”

Shri Braj Raj Singh may continue his speech.

**श्री ब्रजरज सिंह :** (फिरोजाबाद) : अध्यक्ष महोदय, संयुक्त समिति ने जिस शकल में इस बिल को अपनी रिपोर्ट के बाद भेजा है, उस की अधिकांश व्यवस्थाओं का मैं स्वागत करता हूँ। मैं समझता हूँ कि संयुक्त समिति ने इतने परिवर्तन इस बिल में किये हैं जितने परिवर्तन सम्भवतः अन्य किसी बिल में नहीं किये होंगे और यह खुशी की बात है कि सरकार का दृष्टिकोण भी संयुक्त समिति के सामने यह रहा कि उन्होंने सभी महत्वपूर्ण प्रश्नों को जोकि उठाये गये, उन्होंने उनको मंजूर किया। लेकिन मुझे दुःख है कि कम से कम एक व्यवस्था के सम्बन्ध में सरकार ने न तो संयुक्त समिति में विचार किया और न सम्भवतः यहां विचार करना चाहती है। यह व्यवस्था अपवादों के सम्बन्ध में है। इस बिल की व्यवस्थाओं को कहीं कोई प्रान्तीय सरकार चाहे तो वह अपने क्षेत्र में कुछ अंडरटेकिंग्स पर से उसका पालन करना माफ कर सकती है। इस का नतीजा यह होगा कि प्रान्तीय सरकारें जो कि अधिक से अधिक

अपनी अंडरटेकिंग्स कायम करती हुई चली जा रही हैं, वे अपनी अंडरटेकिंग्स पर इस ऐक्ट की व्यवस्थाओं को लागू न करे। उन के अन्दर जो कार्यकर्ता या कर्मचारी काम कर रहे होंगे उन कर्मचारियों पर इस ऐक्ट की धाराएं लागू नहीं होगी। उदाहरण के लिए संयुक्त समिति के सामने जो गवाही दी गई और जो कि अब सदन के सामने रख दी गई, यदि उसका अध्ययन किया जाय तो यह पता लगेगा कि विभिन्न राज्यों में राज्य स्तर पर मोटर ट्रान्स्पोर्ट अंडरटेकिंग्स चल रही हैं, उनका विचार यह था कि यह ऐक्ट या तो बिल्कुल उन पर लागू नहीं होना चाहिये, राज्य अंडरटेकिंग्स पर लागू नहीं होना चाहिए और अगर उन पर लागू किया जाता है तो फिर इस तरह की कोई मोटर वैहिकल न हो जहां कि १,२ आदमी काम करते हों और उन पर यह लागू न हो। इसके माने यह हुए कि वह ऐसा समझते हैं कि जब इस ऐक्ट की व्यवस्थाएं राज्य अंडरटेकिंग्स पर लागू की जायेंगी तो सम्भवतः उससे उनको नुकसान होगा। साफ इससे यह प्रतीत होता है कि उसकी व्यवस्थाओं को वह अपने ऊपर लागू नहीं करना चाहते हैं। यदि यह अधिकार हम राज्य सरकारों को दे देते हैं कि वे इस ऐक्ट की व्यवस्थाओं को जिन अंडरटेकिंग्स पर वे लागू न करना चाहें लागू न करें तो उसका नतीजा यह होगा कि सम्भवतः वह अपनी जो अंडरटेकिंग्स चला रहे हैं, उन पर इस ऐक्ट की व्यवस्थाओं को लागू नहीं करेंगे। यही नहीं इस ऐक्ट में यह भी व्यवस्था की गई है कि अगर वे चाहे तो न केवल राज्य अंडरटेकिंग्स को बल्कि दूसरी जो उनके वहां पर अंडरटेकिंग्स हैं उनको भी इस ऐक्ट की व्यवस्थाओं और इस ऐक्ट का जो इम्प्लीमेंटेशन है उससे माफ कर सकते हैं और वह उन पर लागू नहीं हो सकेगा।

12.16 hrs.

[SHRI MULCHAND DUBE in the Chair]

बिल में यह व्यवस्था रखी गई है कि जब कोई राज्य सरकार इस तरीके का निपटारा

[श्री बजराम सिंह ]

करना चाहे तो वह उसकी सूचना केन्द्रीय सरकार को दे दे। केन्द्रीय सरकार के हाथ में यह बात नहीं है कि अगर वह चाहे तो भी राज्य सरकार के इस तरह के निश्चय को रोक सके। यदि यह व्यवस्था इस बिल में इसी तरीके से रहने दी जाती है तो मैं समझता हूँ कि उसका नतीजा यह होगा कि राज्य सरकारें प्रभावपूर्ण व्यक्तियों को और अपनी जो उनकी अंडर-टेकिंग्स हैं उनको इस ऐक्ट की व्यवस्थाओं द्वारा अमल में आने से रोक सकेंगी, अपवाद मान लेंगी और उनको लागू नहीं करेंगी और नतीजा यह होगा कि ऐक्ट सब लोगों पर लागू नहीं होगा।

मैं इस बिल का स्वागत करता हूँ। जो १० कर्मचारियों की पहले व्यवस्था रक्खी गयी थी उससे घटा कर ५ कर दी गई और राज्य सरकारों को आदेश दिया गया है कि वे पांच से नीचे के लोगों पर यदि लागू करना चाहें तो लागू कर सकें हैं। मैं मंत्री महोदय से इस वक्त भी निवेदन करूँगा कि वे इस पर पुनर्विचार करें कि क्या इस तरीके की व्यवस्था इस कानून में रखना जिससे कि राज्य सरकारों को पूर्ण अधिकार इस तरह का प्राप्त हो जाये कि जिनको वे चाहें इस ऐक्ट की व्यवस्थाओं के अन्दर आने से माफ कर सकें, उनको अपवाद में ले आये कहां तक यह उचित बात होगी? यदि ऐसी व्यवस्था रक्खी जाती है तो मुझे ऐसा महसूस होता है कि कुछ अंडरटेकिंग्स ऐसी होंगी, प्राइवेट भी हो सकती हैं, पब्लिक तो अक्सर होंगी जिन पर कि यह व्यवस्थाएं लागू नहीं होगी। हम देखते हैं कि पिछले कुछ दिनों से पब्लिक अंडरटेकिंग्स जिन्हें कहा जाता है, जिन्हें राज्य सरकारों की अंडरटेकिंग्स कहा जाता है उनमें भी कुछ हड़ताल की बातें चल रही हैं। कहीं कहीं भूख हड़त लें हुई हैं। मतलब यह है कि इस तरीके का आन्दोलन चल रहा है कि ज उनको सुविधा दी जा रही है अंडरटेकिंग्स के अधिकारियों की तरफ से

वह उचित नहीं है और पर्याप्त नहीं है। जब ऐसी सूरत है जहां पर एक तरफ तो एक पक्ष हो राज्य सरकार खुद और दूसरी तरफ वह कर्मचारी हों, ऐसी अवस्था में हम यह आशा कर सकते हैं कि राज्य सरकार कर्मचारियों के कानून को अगर मजूर न करना चाहे तो वह फिर ऐक्ट की व्यवस्थाओं से अपनी अंडरटेकिंग्स को माफ कर देगी। वह ऐसी आज्ञा दे देगी जिससे कि अपनी अंडरटेकिंग्स पर यह ऐक्ट लागू न हो सकेगा।

इसी तरीके से कुछ राज्य हैं जहां पर कि प्राइवेट व्यक्तियों के हाथ में मोटर ट्रान्सपोर्ट का धंधा काफी तादाद में है मसलन पंजाब और उत्तर प्रदेश का पश्चिमी हिस्सा। यहां पर भी यदि कोई प्राइवेट ओपरेटर्स इतने बलशाली हैं, इतने शक्तिवान हैं कि वे राज्य सरकार में अपना कुछ प्रभाव रख सकते हैं तो मुझे ऐसा महसूस होता है कि शायद वे भी राज्य सरकार के इस अधिकार के अन्तर्गत अपने को इस ऐक्ट की व्यवस्थाओं के अन्तर्गत आने से माफ करा सकेंगे। इसलिए जो इस ऐक्ट की मंशा है कि मोटर ट्रान्सपोर्ट के जितने भी कर्मचारी हैं उन सब पर यह कानून लागू हो और सब कर्मचारियों को यह सुविधाएं प्राप्त हो सकें, वह सुविधाएं सब को प्राप्त नहीं हो सकेंगी। इसलिए मेरा निवेदन है कि मंत्री महोदय इस पर पर फिर से विचार कर लें।

यदि उनका भी यही विश्वास हो जैसा कि मेरा विश्वास है तो इसमें इस तरीके की व्यवस्था लाने की कोशिश करे जिससे जब कोई ऐसा हुकम राज्य सरकार निकालना चाहे तो ऐसा आर्डर निवालेने से पहले वह न केवल केन्द्रीय सरकार को उसके बारे में सूचना देगी बल्कि वह केन्द्रीय सरकार की उम सम्बन्ध में सहमति भी प्राप्त कर लेगी, पूर्व स्वीकृति प्राप्त कर लेगी। केन्द्र से स्वीकृति मिलने के बाद ही कोई इस तरीके का नोटि-

फिकेशन जारी किया जा सकेगा जिसमें कि किसी तरह की अंडरटेकिंग्स के औपरेटर्स को इस ऐक्ट की व्यवस्थाओं से माफ करने की बात चलती हो। यदि यह व्यवस्था इस ऐक्ट में कर देते हैं तो फिर मैं समझता हूँ कि राज्य सरकार जिस किसी को जब भी चाहे इस ऐक्ट की व्यवस्थाओं के अन्तर्गत आने से माफ नहीं कर सकेगी।

इस के अलावा कुछ और छोटी छोटी बातें हैं, जैसे स्प्रेड-ओवर का मामला है। स्प्रेड-ओवर को साढ़े दस घंटे के बजाये बारह घंटे कर दिया गया है। लेकिन मैं समझता हूँ कि इस बारे में आवश्यकता इस बात की है कि इस कानून के पास होने के बाद एक आध साल तक इस के अमल को देखा जाये। उस अवधि में यदि यह अनुभव होता है कि बारह घंटे का स्प्रेड-ओवर कर्मचारियों के हित में नहीं जाता है—उस से उन को नुकसान होता है, फायदा नहीं होता है, तो फिर इस विषय पर फिर से विचार किया जा सकता है। सिलेक्ट कमेटी में हम को यह बताया गया था कि बारह घंटे के स्प्रेड-ओवर से शायद कर्मचारियों को ज्यादा फायदा हो सकेगा और उन को आराम करने का ज्यादा मौका मिल सकेगा। यदि अमल में यही प्रकट होता है कि इस व्यवस्था से कर्मचारियों को लाभ होगा, तो ठीक है, लेकिन यदि कर्मचारियों को नुकसान होगा, तो मैं चाहूँगा कि बाद में इस पर सरकार फिर से विचार करे।

**Shri S. M. Banerjee (Kanpur):** Mr. Chairman, Sir, I rise to support this Bill as it has come back from the Joint Committee. It is really very heartening to learn about the amount of good will that this Bill would command with the transport workers whether they belong to the public transport services or to the private transport services.

Sir, I have read with keen interest the report of the Joint Committee and the minutes of dissent given by some of the members belonging both to the

ruling party and to the Opposition. My hon. friend, Shri Braj Raj Singh has just touched upon the point with regard to spread-over. I have gone through clause 16 of the Bill, but still I am not convinced that this span of 12 hours as spread-over will be beneficial to the workers employed in the transport services whether in the public or private sector. I am much grateful to my hon. friend Shri Ramsingh Bhai Varma and to my other hon. friends Shri T. B. Vittal Rao and Shrimati Parvathi Krishnan for giving almost a unanimous note of dissent regarding this particular point of spread-over. In his minute of dissent Shri Ramsingh Bhai Varma has said:

“क्लाज १६ में स्प्रेड ओवर १२ घंटे रखा गया है, जो बहुत अधिक है।”

He has suggested that it should be reduced to 10½ hours. My hon. friends Shri T. B. Vittal Rao, Shrimati Parvathi Krishnan and Shri K. L. Narasimham, a Member of the other House, have stated in their minute of dissent:

“Spread-over: Clause 14.—The Spread-over is limited to twelve hours in any day. This in our view is a little on the high side and likely to vitiate the very provision of limitation of hours of work to clause 13. We suggest that spread-over should not be more than ten-and-a-half hours in any day.”

Instead of giving 12 hours as an experiment or trying to do it on an experimental basis, it is better that the hon. Minister considers these minutes of dissent seriously and from a practical angle to see whether even at this stage the suggestion of the hon. Members belonging almost to all the political parties including the ruling party can be accommodated before the Bill is passed.

About annual leave with wage, in their minute of dissent my hon. friends Shri T. B. Vittal Rao and others have suggested:

[Shri S. M. Banerjee]

"Annual leave with wage: Clause 27—The annual leave with wage for the Road Transport Workers under this Clause is not adequate. It should be increased so that he may at least have 20 days in a year."

I have also read with great interest the evidence placed by the various trade union organisations before the Joint Committee, and as far as I could gather they were all in favour of better service conditions under this particular Act. I am sure they will be happy, and it will also be a realistic approach to the problem if the casual leave is not limited and if it is increased to twenty days a year.

Sir, after this particular Bill becomes an Act I am sure the motor transport workers will heave a sigh of relief because there was no legislation before to regulate their service conditions. Recently the U.P. Roadways workers went on strike. In U.P., you know, Sir, better than I, certain routes were entirely disrupted and mass retrenchment took place. Many people were victimised. What was the reason? They did not want to sign certain rules framed by the Chief Transport Commissioner which went against the interests of the workers. Sir, in the absence of a proper legislation certain rules were framed. Now I am sure when this Bill becomes an Act it will serve the purpose of all employees whether in public or private undertakings.

I am really very much thankful to the Joint Committee for accepting many of the suggestions or views which many hon. Members expressed in this House when the Bill was being referred to the Joint Committee. It is mentioned in the report:

"The Committee are of the opinion that some specific date should be fixed by which time the Act should be made applicable in all the States. They accordingly suggested 31st December, 1961 as the date for this purpose."

I am happy this has been accepted and this has been embodied in the proposed legislation.

Then, a feeling was created in this House that those units which employed less than 5 instead of 10 or more were being exempted from the purview of this legislation. I was happy when I read in the report:

"They further feel that the Act should be made applicable to every motor transport undertaking employing five or more instead of ten or more motor transport workers and the powers of the State Governments should consequently extend to applying the Act to motor transport undertakings employing less than five motor transport workers."

It is really an improvement on the original Bill which was submitted to this House and which we discussed before sending it to the Joint Committee.

Sir, I welcome this Bill. I would request the hon. Minister to consider two more items, and they are about leave and spread-over. As regards spread-over, I fully agree with the sentiments expressed by my hon. friend Shri Ramsingh Bhai Varma and Shri T. B. Vittal Rao, who have suggested 10½ hours as spread-over instead of 12 hours. Shri Ramsingh Bhai Varma has given reasons for it. He has even quoted the Factories Act in support of his argument, and I am sure it is a matter to be considered by the hon. Deputy Labour Minister.

With these words, Sir, I welcome this Bill and I congratulate the Labour Ministry and all those who participated in the framing of this legislation for bringing forward this piece of legislation. I must also express my gratitude to those thousands of transport workers who agitated and whose agitation has fortunately brought this progressive piece of legislation which will be a sort of a charter of liberty

for the transport workers in the country.

**श्री रामसिंह भाई वर्मा (निमाड़) :** सभापति महोदय, ज्वायंट सिलैक्ट कमेटी की रिपोर्ट जिसे अन्तिम कानूनी रूप दिया जा रहा है, मैं उसका समर्थन और स्वागत करने के लिए खड़ा हुआ हूँ ।

श्रीमान्, आज दिन तक श्रमिकों के सम्बन्ध में जितने कानून बने हैं, उनमें समय समय पर काफी परिवर्तन होते रहे हैं । किन्तु यह जो बिल हाउस के सामने आया, इसे पहले ज्वायंट सिलैक्ट कमेटी को सौंपा गया था, वहाँ पर बहुत ही सावधानी से विचार हुआ, और जो एम्प्लायर्स और एम्प्लायीज की आर्गेनाइजेशंस एवीडेंस में आई उन्होंने जो भी सुझाव रखे, और ज्वाइन्ट कमेटी में जो भी माननीय सदस्यों ने सुझाव रखे, सिवाय मेरे एक दो सुझावों के बाकी सभी सुझाव ज्वायंट कमेटी ने मान लिये और उनके आधार पर अपनी रिपोर्ट पेश की । यह बहुत खुशी की बात है कि सबके सुझावों को मान्यता दी गई है ।

श्रीमान्, आज दिन तक इस व्यवसाय में काम करने वाले कर्मचारियों के ऊपर कानून के अभाव में जो अन्याय होता रहा है, उनका जो शोषण हो रहा है, उन सब बातों को यदि मैं हाउस के सामने रखूँ तो यह एक बहुत बड़ी कहानी हो जायेगी । मैं इतना अवश्य निवेदन करना चाहता हूँ कि पिछले दस बरसों में यह व्यवसाय जितना बढ़ा है, उतना कोई व्यवसाय नहीं बढ़ा है । देश के अन्दर मोटर ट्रांसपोर्ट बेहद बढ़ी है और उसके साथ ही साथ इस में एम्प्लायमेंट भी बहुत बढ़ा है, इसमें रोजगार भी काफी बढ़ा है । इस व्यवसाय को हमने अपनी योजनाओं में जो स्थान दिया है, उस आधार पर इसे देखना होगा । प्रथम पंचवर्षीय योजना अमल में आई, द्वितीय योजना अमल में आई । हमारे देश का उत्पादन बढ़ा और उत्पादन बढ़ने के साथ साथ देश में

निर्माण कार्य हुए, सड़कें बर्गरह बहुत बनीं । जहाँ सड़कें बनी वहाँ यह व्यवसाय चलने और बढ़ने लगा । वहाँ पर ट्रकों चलने लगीं, मोटरें चलने लगीं, बसिस चलने लगीं । इसके साथ ही साथ अपने अनुभव के आधार पर मैं यह भी कह देना चाहता हूँ कि पोलिटिकल पार्टीज के अधिकांश व्यक्ति ऐसे हैं जो कि या तो अपना ट्रक चला रहे हैं, या कोई अपनी बस चला रहा है और जब एविडेंस ज्वायंट कमेटी के सामने दिया गया तो यह बात भी सामने आई कि उनको सब से पहले लाइसेंस मिल जाता है ।

**Shri Goray (Poona):** That may be in the Congress: not in other political parties.

**श्री रामसिंह भाई वर्मा :** मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि विरोधी पार्टी वालों को ज्यादा और जल्दी परमिट और लाइसेंस मिलते हैं क्यों अधिकारी लोग डरते हैं कि ये हाउस में टीका टिप्पणी करेंगे । मैं अपने अनुभव के आधार पर यह भी कह देना चाहता हूँ कि दरअसल में उनसे अधिकारी लोग ही नहीं डरते बल्कि मिनिस्टर भी डरते हैं और हम से भी ज्यादा विरोधी पार्टी वालों की सुनते हैं । हमारी कम सुनते हैं । उनके काम आसानी से हो जाते हैं और हमारे मुश्किल से होते हैं । विरोधी पार्टी वालों की अधिकांश की जो रोजी रोटी है, वह इसी व्यवसाय से चल रही है ।

मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ जब हमारी सरकार आई तो उसन देखा कि इस व्यवसाय में काम करने वाले कर्मचारियों के साथ ईसाक नहीं हो रहा है, उनका शोषण हो रहा है, मनचाहे घंटे काम उन से लिया जाता है, मनचाहा वेतन उनको दिया जाता है, समय पर उनको वेतन मिलता है या नहीं, इसकी कोई परवा ही नहीं करता, खराब से खराब कंडिंशंस इन वर्कर्स की है और इन सब चीजों को देखने के बाद और यह भी देख चुकने के बाद कि इस व्यवसाय में वर्कर्स की संख्या भी

### [श्री रामसिंह भाई वर्मा]

बहुत ज्यादा है, उनकी दशा सुधारने का प्रयत्न हुआ। जब मनचाहे घंटे काम उन से लिया जाता है तो इसका नतीजा यह निकलता है कि एक्सीडेंट्स की संख्या बढ़ती है। इस अव्यवस्था के होते हुए भी यह व्यवसाय खूब फला फूला। लोगों ने व्यक्तिगत बहुत कमाई की। होते होते यह हालत हो गई कि रेलवे के साथ इसके कम्पीटीशन का सवाल पैदा हो गया और रेल व्यवसाय को भी इस अव्यवस्था के कारण काफी घक्का पहुंचा। यह स्वाभाविक ही था क्योंकि ट्रांसपोर्ट व्यवसाय में कोई कायदे कानून नहीं थे, वेतन कब देना और कब नहीं देना इसका कोई नियम नहीं था, कोई सवाल नहीं था। ऐसी सूरत में देरी से ही सही लेकिन एक कानून हमारे माननीय मंत्री जी इस हाउस में लाये और वह ज्वार्यंट सिलैक्ट कमेटी के सामने गया जिसका मैं भी एक सदस्य था जहां पर उसकी एक एक घंटा पर बहुत सावधानी से विचार हुआ और अब वहां से वह हाउस में आया है।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि वर्कर्स के बारे में भी एक्ट बनें उनमें वर्कर्स की जो संख्या रखी गई, उन सभी एक्ट्स में मोटर ट्रांसपोर्ट वर्कर्स का यह बिल ही एक ऐसा है कि जिस में सब से कम, यानी पांच की संख्या रखी गई है। अभी तक हमने फैंक्ट्री एक्ट को भी जहां इतने व्यक्ति काम करते है, लागू नहीं किया है लेकिन इस बिल को जहां पर भी पांच या इससे अधिक व्यक्ति काम करते हैं, लागू करने हम जा रहे है। लेकिन मैं समझता हूँ इस से भी कम वर्कर्स जहां काम करते हों, वहां पर भी इस कानून को हम लागू करें। उन को भी इस कानून का लाभ मिलना चाहिये। इस तरह से कुछ बातें ऐसी हैं जिन पर कि माननीय मंत्री जी को विचार करना होगा। मैं समझता हूँ कि आगे जा कर इस व्यवसाय का राष्ट्रीयकरण किये बिना चारा ही नहीं है। आज भी बहुत सी स्टेटों के अन्दर

स्टेट गवर्नमेंट्स इन सेवाओं को जनता को दे रही हैं। कहीं पर कारपोरेशन बन गई हैं और कहीं कहीं पर स्टेट गवर्नमेंट्स खुद चला रही हैं। इसमें कुछ छूट के अधिकार स्टेट गवर्नमेंट्स को दिये गये हैं। मुझे किसी की ईमानदारी के ऊपर शंका नहीं है लेकिन मैं इतना जरूर कहना चाहता हूँ कि कहीं नित्यानवे के फेर में वे न पड़ जायें और सोचने लग जायें कि इस व्यवसाय के द्वारा स्टेट को ज्यादा से ज्यादा कमाई हो। इसलिए इस में जो छूट देने की बात कही गई है वह छूट न देने लग जायें, इसको केन्द्रीय शासन को और खास तौर पर श्रम मंत्रालय को देखना चाहिये। आपको देखना चाहिये कि वर्कर्स के साथ इंसाफ हो।

इस व्यवसाय में जहां व्यक्तिगत मालकी है और जिनकी एक ट्रक या एक बस भी चलती है, उसमें भी जो पांच से कम वर्कर काम करते हैं, उनको भी इसका लाभ मिलना चाहिये था। वह लाभ उसे मिला नहीं है। जो भी एविडस श्रम संस्थाओं की तरफ से या मोटर बस मालिकों की तरफ से आये हैं उन सब से एक बात साफ हो गई है और वह यह कि जो बड़े बड़े कनसर्न हैं उन में प्राफिट मार्जिन बहुत कम होता है और जितने भी छोटे छोटे व्यक्तिगत कनसर्न हैं, उन में प्राफिट मार्जिन अधिक होता है। जहां प्राफिट मार्जिन बहुत ज्यादा है, उन में काम करने वाले श्रमिकों को इस कानून का फायदा मिलने वाला नहीं है क्योंकि किसी बस के ऊपर, जब एक व्यक्ति एक बस चला रहा होता है, दो या तीन और एक बस या ट्रक पर औसतन दो आदमियों से ज्यादा काम नहीं करते हैं। इस बिल में यह कहा गया है कि जहां पांच या पांच से ज्यादा काम करने वाले होंगे वहीं पर यह लागू होगा हालांकि स्टेट गवर्नमेंट्स को इस रिपोर्ट में यह अधिकार दिया है कि वे चाहें तो उससे कम के ऊपर भी इसे लागू कर सकती हैं,

जहां एक आदमी भी काम करता है, वहां भी लागू कर सकती हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि केन्द्रीय शासन को स्टेटों को यह डाय-रेक्शन देना चाहिये कि अधिक से अधिक इस व्यवसाय में काम करने वाले श्रमिकों को इस कानून का फायदा मिले, ऐसी व्यवस्था उन्हें करनी चाहिये।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि ३१ दिसम्बर १९६१ तक इसे अमल में लाने की मुद्दत रखी गई है, यानी बारह महीने से भी अधिक का समय है जिस में वे इसको लागू कर सकती हैं। देखना यह है कि कहीं ऐसा न हो कि किसी के पास अगर दो या तीन या चार बसें हैं और पांच से अधिक आदमी उसमें काम करते हैं, तो एक को वह अपनी पत्नी के नाम कर दे, दूसरी को अपने छोकरे के नाम कर दे, और कई हिस्सों में बांट दे, तीसरी को किसी दूसरे के नाम कर दे और अलग अलग उनके नामों से परमिट या लाइसेंस बनवा ले ताकि वह इस कानून की ज़द से छूट जाये। ऐसा न हो कि बड़े बड़े कनसर्न छोटे छोटे रूपों में हमारे सामने आ जायें और इस कानून की पकड़ से बच जायें। भले यह कानून ३१ दिसम्बर, १९६१ से लागू हो लेकिन स्टेट गवर्नमेंट्स को अभी से यह देखने की ज़रूरत है कि ऐसी हरकतें इस व्यवसाय वाले न करने लग जायें।

कुछ बातें ऐसी भी हैं कि जिन से इस कानून के बन जाने पर इस व्यवसाय में काम करने वाले श्रमिकों के ऊपर अन्याय भी हो सकता है। जो समानता के आधार पर आज काम कर रहे हैं, एक गवर्नमेंट की ट्रांसपोर्ट सर्विस है, उसके दो हिस्से हैं, वे दोनों समानता से काम करते हैं, तो कहीं ऐसा न हो कि जब इस बिल को कानूनी रूप दे दिया जाये तो उन में भी असमानता पैदा हो जाये। इस दृष्टि से मैंने कुछ संशोधन क्लॉजिज़ १६ और २६ के अन्दर दिये हैं और जब वे क्लॉजिज़ आयेंगी तो उस वक्त मैं उन संशोधनों के बारे में निवेदन करूंगा। लेकिन ज्वायंट सिलैक्ट

कमेटी के सामने भी मैंने यह बार बार निवेदन किया था और अब फिर माननीय मंत्री जी की सेवा में निवेदन करना चाहता हूँ कि उन संशोधनों के ऊपर वे सहानुभूति के साथ विचार करें

डा० मा० श्री० अण्णै : क्या हैं?

श्री रामसिंह भाई वर्मा : एक मेरी एमेंडमेंट स्प्रेड ओवर के बारे में है। फक्ट्री एक्ट के अन्दर स्प्रेड ओवर आज साढ़े दस घंटे का है। मजदूरों के सम्बन्ध में और भी अलग अलग कानून बने हैं, खास तौर पर जो फ़ैक्ट्री एक्ट है, उस के आधार पर, अगर गुमास्तों को छोड़ दिया जाय तो, स्प्रेड ओवर करीब साढ़े दस घंटे के आता है। यह व्यवस्था भी ऐसी है जो फ़ैक्ट्री एक्ट से मिलती जुलती है। अगर जैसा इस में है स्प्रेड ओवर बारह घंटे का रख दिया जाये तो उस से वर्कर्स का खर्च भी ज्यादा होगा, उन को नुकसान भी ज्यादा पहुंचेगा और तकलीफ भी ज्यादा होगी।

इसी प्रकार से एक जगह वेतन के स्थान पर माइलेज अलाउंस मिलता है। किसी जगह पर डिअरनेस अलाउंस की जगह किसी जगह वेतन के स्थान पर माइलेज अलाउंस मिलता है। तो ओवर टाइम के काम का माइलेज अलाउंस को अगर वेतन के अन्दर नहीं गिनेंगे तो उस में लोगों को बहुत कम पैसा मिलेगा क्योंकि कोचीन हाई कोर्ट ने एक ऐसा जजमेंट दिया है कि माइलेज अलाउंस वेतन में शामिल नहीं होता। पेमेंट आफ वेजेज एक्ट में जो वेतन की व्याख्या है उस में माइलेज अलाउंस नहीं है। इस के बारे में भी मैंने एमेंडमेंट दिया है और जब क्लॉजिज़ आयेंगे तब मैं इस पर कहूंगा।

मैं मानता हूँ कि इन दोनों बातों को देखते हुए इस ज्वायंट स्लेक्ट कमेटी की रिपोर्ट के अन्दर मोटर ट्रांसपोर्ट वर्कर्स के सम्बन्ध में जो रखा गया है वह बहुत ही स्वागत योग्य है और इस धर्मे में काम करने वाले हमारे देश के सभी श्रमिकों को इस व्यवस्था में शामिल

[श्री रामसिंह भाई वर्मा]

कर लिया जाये तो लाभ ही होगा। इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का स्वागत और समर्थन करता हूँ।

**Shri Goray:** Sir, I am not one of those political workers who own a truck, nor am I a motor transport worker, still I would like to welcome this Bill and I would like to say that it is not coming a day too soon. I think with the development of the country and industrial expansion, more and more responsibilities will be thrown on motor transport. I am really sorry that while planning, we have not taken into consideration, the important role that road transport is playing. It appears that the railways are being treated as a pet child. In every country, not only in India, but in the west also, it is the road transport that is carrying more passengers and goods, because roads have improved and road transport gives a quicker, cheaper and more convenient service too. Therefore, I have no doubt that during the next five years, road transport in India will grow perhaps 100 or even 200 per cent and proportionately, transport workers will also increase.

There are only two or three suggestions that I would make because this is one of those Bills where the ruling party and the Opposition do not have much of difference. They have almost seen eye to eye and that is why speakers on both sides have not much differed. Firstly, I would like to refer to the date by which this particular enactment would be enforced throughout India. I agree with the previous speaker that the period of one year given for the various States to enforce this enactment appears a bit too long, because there have been instances where, to avoid the clutches of the law based on similar assumptions, the entrepreneurs have not hesitated to make fake divisions of their property or their industry.

The hon. Minister knows such cases very well, because he comes from the Bombay State, which has now been divided. Still, at that time, in Surat, when a particular enactment was made applicable to the powerlooms, at once the Surat industrialists tried to split up their industry into fractions, so that the enactment may not be made applicable to them. So, similar things may happen in this industry also. Therefore, I think whatever objective the Government have in view would be perhaps defeated if we try to give the motor transport owners too long a period.

The same can be said about this particular Act being made applicable to undertakings employing five or more transport workers. I know there is a proviso which says that if the State Government think it proper, they can make this particular clause applicable to other undertakings also. I think it would have been much better if, instead of having this clause with a proviso, we had flatly said that this rule will be made applicable uniformly, whether there are five or less number of transport workers. That would have avoided a lot of trouble and plugged many a loophole.

About hours of work, I think it is not a correct assumption that whether the road transport is being plied in the cities like Bombay or in open country, the hours of work should be the same. Those people who are coming from the hills would substantiate that four hours' driving on hill track is almost equal to ten hours' driving on flat surface. Only yesterday a question was put in this House about the Dehra Dun-Badrinath Road. I had the opportunity of travelling over that road very recently. I went from Rishikesh to Tehri, from Tehri to Pawadi Garhwal and from there to Gochar. Believe me, my heart was in my throat while the transport was negotiating the curves and gradients, which were so steep that I thought any moment the bus would topple

over. On such roads, which are likely to multiply because we are going to have expansion of communications, four or five hours' driving is quite enough. It is enough to exhaust the driver, because he has to be so much attentive at the wheels that he cannot take his eyes off the road at all.

The same can be said about cities like Bombay and Calcutta where at every step he has to change the gear and be extremely attentive. Therefore, there should not be a uniform rule made applicable to all roads and driving at peak hours or at other time. All these things will have to be taken into consideration. I feel we would be doing justice to motor transport workers if we sought to make a difference between drivers who are working on hill tracks and those on the plains. Therefore, I would like to suggest, if it is possible, even now the Minister should think whether he could not make a distinction between the two areas.

About the spread over also I do not know why 12 hours have been allowed. It is not necessary to cite the Factories Act. I would only say that the Minister should take into account the agreements which have been arrived at between the various State-managed road transport authorities and the unions that represent the workers. For instance, in Bombay—now Maharashtra and Gujarat—the union represented by the Congress and the management representing the State transport have agreed that it should be 10½ hours. If that is so, I do not see any reason why while legislating here we should say that 12 hours should be the spread over. When the management as well as the unions of motor transport workers have come to a decision, which has been acceptable to both the sides, I do not see any reason why we should go beyond it and say that 12 hours should be the spread over. Therefore, I plead that even now it is not too late and we can incorporate in this legislation that has been agreed to by the workers as well as by the management.

Coming to the other clauses, I admit that this is one of those legislations which it will be very difficult to enforce. Because the road transport is being plied in the nooks and corners of this country, it will be a difficult piece of legislation to enforce. Therefore, when we were sitting in the Joint Committee—you, Sir, being the Chairman you will remember it well—some people were arguing that we should not have such a piece of legislation at all, because it is likely to be followed more in breach than in its observance. I do not agree with that view. I welcome it because we must make a start. I wish that such legislations which bring benefits to a large number of workers should be enacted more and more, because new categories of workers will be coming up, who have not been covered by the legislation we have enacted so far. It should be the duty of this House to see that as and when new categories of workers come up because of our industrial plans and development, we give them proper benefits so that they derive the maximum benefit which is available to other categories of workers, for instance, those working in the railways and some other transport organisations. I think this is the only way in which we shall be doing justice to the workers from whom we expect so much. I once again thank you for giving me an opportunity and the Minister for bringing forward such a legislation.

श्री आसुर (रत्नागिरि) : सभापति महोदय, ट्रेड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स बिल, जो सदन के सामने आया है उस का मैं स्वागत करता हूँ। वर्कर्स की ओर से बहुत दिनों से यह मांग थी कि ऐसा एक कंसालिडेटेड बिल सेंटर की ओर से आना आवश्यक है। उस मांग को आज हम पूरा करने जा रहे हैं।

इस बिल को प्रवर समिति को भेजा गया और वहाँ बहुत सी बातों पर विचार किया गया। लेकिन इस में कुछ कमियाँ रहने के कारण आज उन के बारे में यहाँ चर्चा हो

[श्री आसार]

रहीं हैं। अगर इन कमियों पर भी प्रवर समिति ने विचार कर लिया होता तो बहुत अच्छा होता।

एक तो इस में यह कमी है कि एक वर्ष का समय इस के इम्प्लीमेंटेशन के लिये दिया गया है। यह बहुत ज्यादा है। सरकार जानती है कि आज हमारे प्राइवेट सेक्टर वालों की यह प्रवृत्ति है कि जो भी लूपहोल होता है उस का लाभ उठाते हैं। इसलिये वे इस एक वर्ष के समय का भी लाभ उठावेंगे। तो मेरी प्रार्थना है कि मंत्रों जी इस पर विचार करें और जो यह एक वर्ष का समय रखा गया है इस को कम करें।

दूसरे मुझे आवर्स आफ वर्क के बारे में कहना है। हम ने इस में आठ घंटे का समय काम करने के लिये रखा है। लेकिन इस बात पर विचार करना चाहिये कि मोटर ट्रांसपोर्ट वर्क्स को किन परिस्थितियों में काम करना पड़ता है और उन का काम कितनी परेशानी और जिम्मेदारी का है। जिन रास्तों पर मोटर चलते हैं वे कितने खराब होते हैं। हम भी जब प्रवास करते हैं तो दो चार घंटों के बाद हम थक जाते हैं। लेकिन इन लोगों को तो आठ घंटे काम करना पड़ेगा। तो इन के काम के घंटे कम करने पर विचार किया जाये। मेरा तो कहना है कि आठ घंटों के बजाय सात घंटों का समय रखा जाये। बम्बई में स्टेट ओन्ड मोटर ट्रांसपोर्ट है वहां भी आठ घंटे बम्का बताया जाता है। मैं अपने स्थान से बम्बई आता हूँ तो उस में दस घंटों का समय गता है। मैं ने झाइवर से पूछा कि पहले तो तुम महाड में चेंज करते थे अब क्यों नहीं करते। तो उस ने कहा कि हमारी सरविस आठ घंटों की ही गिनी जाती है और जो बीच में आध घण्टे के लिए तीन जगह गाड़ी रुकी रहती है उस को हमारी सरविस में नहीं गिना जाता है और कहा जाता है कि यह स्टापेज तो मुसाफरों की सहूलियत के लिए है और इस को

सरविस में नहीं गिना जायेगा। इस तरह से उन की सरविस में डेढ़ घंटा कम हो जाता है और उन की सरविस ८ घंटों की ही मानी जाती है और उन को ओवरटाइम का पैसा नहीं दिया जाता। यह स्थिति तो आज सरकार पर चलाई गई कम्पनियों की है। जैसे प्राइवेट सेक्टर इस का लाभ उठाता है उसी तरह गवर्नमेंट कारपोरेशन इस का लाभ उठाते हैं। इस बारे में कोई विचार नहीं किया गया है। हम ने आठ घंटों का समय रखा है लेकिन इस में छुट्टी को शामिल नहीं किया जाता। बीच में जो गाड़ी रुकती है उस को सरविस में नहीं गिना जाता। इस के बारे में विचार करना चाहिये। यह भी एक लूपहोल है।

जो मोटरें हिली रास्तों पर चलती हैं उन का काम बहुत ज्यादा परेशानी और जिम्मेदारी का है। वहां आठ घंटे काम करना बहुत कठिन है। मेरी प्रार्थना है कि इस पर विचार किया जाये। उन पर काम बहुत ज्यादा पड़ता है और इसी कारण रोज सुनने में आता है कि एक्सीडेंट हो गया। इस वजह से अनेक पैसेंजर मरते हैं। इस का मुख्य कारण ओवरटाइम काम है। उन को बहुत ज्यादा काम दिया जाता है जिस को वह नहीं कर सकते। इस पर ध्यान देना चाहिये। जैसा मैं ने कहा आप को काम के घंटों आठ के बजाय ७ करने चाहिये।

दूसरे पीक आवर में जो दस घंटों का समय रखा गया है मैं इस का विरोध करता हूँ। पीक आवर कौन सा हो, कौन सा न हो यह हम ने तो किया नहीं है। जो अफसर होंगे वही तै करेंगे कि पीक आवर क्या है। बम्बई और अन्य बड़े शहरों में ट्रांसपोर्ट इतना बढ़ गया है कि हर समय पीक आवर रहा करता है। मेरा विचार है कि इस पीक आवर का नाम ले कर ज्यादा ड्यूटी लेने का प्रयत्न किया गया है। तो इस बारे में भी विचार किया जाये।

इस बिल में स्प्रीड ओवर की जो बात बताई गई है मैं उस का विरोध करता हूँ। मोटर ट्रांसपोर्ट वर्कर्स का काम बड़ी जिम्मेदारी का काम है। बस ओपरेटर्स और ट्रक ड्राइवर्स का काम बड़ा महत्वपूर्ण और जिम्मेदारी का काम है और एक कठिन काम है और इस नाते स्प्रीड ओवर में उन के लिये ज्यादा काम के घंटे नियत करना ठीक और उचित नहीं होगा और यह जो उन के वास्ते १२ घंटे का स्प्रीड ओवर रक्खा है वह ज्यादा है। इस सम्बन्ध में जैसे श्री रामसिंह भाई वर्मा ने अपने नोट ऑफ डिस्सेंट में बताया है कि फेक्टरीज में भी और अन्य स्थानों पर भी जहाँ पर कि विशेष जिम्मेदारी का काम नहीं रहता है वहाँ पर भी वर्कर्स के लिये साढ़े दस घंटे का स्प्रीड ओवर रहता है। फिर यह तो बस ओपरेटर्स और ट्रक ड्राइवर्स का जोकि ट्रांसपोर्ट में काम करते हैं विशेष महत्व का काम है और इन के कुशलतापूर्वक ड्यूटी भ्रंजाम देने पर सैकड़ों, हजारों और लाखों यात्रियों की जान की सुरक्षा का हमेशा संबंध रहता है इसलिये उन के वास्ते साढ़े दस घंटे या दस घंटे का ही समय रक्खा जाय और मैं चाहता हूँ कि यह स्प्रीड ओवर में जो साढ़े १२ घंटे रक्खे हैं उन को घटा कर साढ़े १० घंटे का समय रक्खा जाय।

13 hrs.

क्लाज नम्बर २७ में वर्कर्स की छुट्टी का जिक्र आया है। मैं समझता हूँ कि मंत्री महोदय स्वयं वास्तविक स्थिति से पूरी तरह परिचित होंगे और मुझे यह कहने की आवश्यकता नहीं होनी चाहिये कि यह मोटर ट्रांसपोर्ट का काम इतना कठिन और परेशानी का काम है कि वहाँ पर १०, १५ दिन की छुट्टी की व्यवस्था रखना पर्याप्त नहीं होगा। १०, १५ दिन की छुट्टी उन के वास्ते काफ़ी नहीं होगी, कम होगी और उन की छुट्टियों की तादाद बढ़ा कर २० दिन कर देनी चाहिये। मैं समझता हूँ कि मंत्री महोदय को इस का पता ही होगा कि ओपरेटर्स, बस

ड्राइवर्स और ट्रक ड्राइवर्स वगैरह को अक्सर टी० बी० हो जाया करती है, वे ज्यादातर टी० बी० में सफर करते हैं और ऐसा इस कारण होता है कि उन को जितना आराम मिलना चाहिये वह नहीं मिल पाता है। केवल १०, १५ दिन की छुट्टी देने से उन को आवश्यक विश्राम नहीं मिल पायेगा और उन के स्वास्थ्य के हित में यह जरूरी है कि उन के लिये २० दिन की छुट्टी की व्यवस्था हो जसाकि डिस्सेंटिंग नोट में लिखा है।

जहाँ तक इस बिल की मूल भावनाओं का सम्बन्ध है मैं उन का स्वागत करता हूँ और मैं चाहता हूँ कि इस घंटे में लगे वर्कर्स की हालत को बेहतर बनाया जाय और उन को उचित और आवश्यक सुविधाएँ दिलवाई जाये। लेकिन इस के साथ यह भी जरूरी है कि इस बिल में जो लपहोल्स हैं और जिन में से कि कुछ का मैं ने संकेत भी दिया है उन को ठीक करने का प्रयत्न किया जाय ताकि हम अपने उद्देश्य में सफल हो सकें। यह जरूरी हो जाता है कि जब हम उस ऐक्ट का अमल राज्य सरकारों, कारपोरेशन्स और अन्य लोगों से कराना चाहते हैं तब इस में जो अभी लूपहोल्स बाकी रह गये हैं उन को ठीक किया जाय।

मैं इस बिल का स्वागत और समर्थन करता हूँ लेकिन स्वागत करते समय मैं ने जो चन्द सुझाव दिये हैं मसलन् उन के काम के घंटों में कमी, छुट्टी की अवधि बढ़ाने संबंधी जो सुझाव दिये हैं उन पर सरकार सहानुभूतिपूर्वक विचार करे।

**Shri Oza (Zalwad):** Mr. Chairman, we all know that in spite of the great handicaps under which road transport is functioning in this country, it has a very bright future. There are so many restrictions on road transport in India, from the Centre and also from the State Governments. There are restrictions on the tonnage that they could carry, restrictions on the size of the axle, restrictions on carrying a trailer and on top of that,

[Shri Oza]

very bad roads. In spite of all that, we know that road transport system is going to develop very fast in this country. That is also the experience in western countries where railways are becoming more and more obsolete. They are finding it more and more uneconomic to run the railway system in certain countries and the railway systems are being scrapped because road transport is found to be more economic and more convenient and it is also more beneficial to all persons concerned, both from the point of view of passenger traffic and goods traffic. In this country, we know that there are so many other difficulties also that road transport has to face. It is good that the Government has thought it fit to bring this legislation.

I entirely agree with the previous speaker that those workers who are employed in this particular industry are of the nature of sweated labour. They are not employed in very large numbers as is done in factories that they can come together and form a union and protect their rights. They are dispersed among several units with the result that they are weak and cannot organise themselves. There is the fear of victimisation also. Therefore, it was necessary to protect the workers who are employed in this particular industry.

If you ask any employee who is working in this system, he would say that bad roads and bad vehicles are his greatest enemies. It is true that because of the spread over being very long and because he is denied certain amenities, he has got to be protected and it is good that we have brought this legislation. I entirely agree with that. Because of bad roads and the consequent frequent breakdown of the vehicles, these poor employees are suffering a lot of hardship. There are ramshackle vehicles running on apologies of good roads and that causes a lot of strain to them. The first priority that they would put would be on good condi-

tions of the vehicles. We know that the proprietors, in their desire to earn more and more profits and spend less and less, do not keep their vehicles in a very good and sound condition. They do not replace the parts that should be replaced, in time, with the result that both the drivers and cleaners and other people are often stranded on the roads and put to a lot of trouble.

Going through the Bill as it has emerged from the Joint Committee, I do not find any provision for this type of difficulty that is being faced. It may be said that it is the duty of the motor transport staff, the Inspectors, to declare those vehicles to be unfit and that they cannot be plied. There should have been some provision by which where a vehicle breaks down frequently and because of that the employees suffer, the employers should be forced to give some more remuneration by way of solatium to these employees.

It was argued that the date fixed for the implementation of the Act is rather very far off and it should have been earlier. It was argued further that certain employers will try to evade compliance with the Act and find out some loopholes here and there. On the contrary, I feel, it is good that the Government has fixed 1st December 1961 as the date on which they are going to implement this Act. Because, as it has been our experience, unless they have got good machinery for implementing the Act, it is no use rushing in and bringing into effect the provisions of the Act. It leads to so many complications and sometimes frustration also amongst the very people for whose benefit we are bringing this legislation. Therefore, it is very good that they have put this date a bit away. Let us hope that, in the meantime, the Government will start the preliminary work setting the whole thing in order so that the inspecting staff is there, other machinery is also

there to go into operation as soon as the Act comes into force.

Of all the provisions, the best provision that appealed to me was the provision made in Chapter IV about welfare and health of the employees employed in this industry. Provision has been made by clause 8 for establishing canteens where 100 or more transport workers are employed. I am sure, in course of time, as this industry progresses, we will bring down the number, instead of 100 to less. But, to start with, I think that is a good provision. I like clause 9 very much in particular, which runs as follows.

"In every place wherein motor transport workers employed in a motor transport undertaking are required to halt at night, there shall be provided and maintained by the employer for the use of those motor transport workers such number of rest rooms or such other suitable alternative accommodation, as may be prescribed."

That is a very healthy provision. We know that these poor employees have just to accommodate themselves in the vehicles themselves at night or in the afternoon in winter, in the monsoon and also in summer. So, it is good that by legislation we are now providing some shelter for them, where they can rest and recuperate themselves and undertake their work in a healthier way. We know that during the course of duty they have to do all sorts of work, and because of that their dress also gets spoiled. So, it is good that uniforms will have to be provided and washed regularly. I also like the provision for medical and first-aid facilities.

These are all welcome provisions. Let us urge upon the Government to see that they set up the machinery for inspection to see that all these healthy provisions are given effect to and that the employees get the benefits of the legislation as contemplated by this House.

**Shri Warrior (Trichur):** I welcome this Bill although it has come much later than we expected. This Bill has a history of its own. My hon. friend Shri A. K. Kopalan had introduced a Bill in the House sometime in 1957 I think. Before that Shri T. B. Vittal Rao had also moved a Bill in this House incorporating certain recommendations to make the lot of the road transport workers better.

Before going into the merits of the Bill as it has emerged from the Joint Committee, for the information of the House I may be permitted to quote a few lines from the report of the Indian Productivity Team which had gone into this question in West Germany, UK and USA, under the auspices of the National Productivity Council of India. In that report of September, 1960, at page 18 they summarise their findings as far as labour is concerned. In paragraph 15 they say:

"A sound trade union movement is conducive to productivity. Working conditions in Western countries are good, and the workers are generally cheerful and hardworking. They are disciplined and do not need much supervision."

In the next paragraph they say:

"Every worker is covered by various types of insurance, and he feels assured of his future. This and his high sense of responsibility and discipline contribute to the high efficiency witnessed."

Then again:

"Industrial relations between the management and unions are generally cordial, and they definitely believe that disputes can be solved by discussion round the table and by mutual agreement."

"Paid holidays in all the three countries do not exceed eight in a year. Vacation with pay is provided for a maximum of three

[Shri Warior]

working weeks after five years of service."

"So long as the worker does his job without complaint, his seniority in service is respected and he is given protection."

"In long-distance haulage, a relief driver often sleeps in the vehicle in the USA and West Germany and the time he is asleep is regarded as rest time."

These are some of the conditions obtaining in the above mentioned highly advanced countries. These must also be our aims and objectives. They show the way we have to go. The working conditions of the workers must keep pace with the development of the economy that we have undertaken.

At present, there is no regular survey or thorough enquiry made into the working conditions of the transport workers. The transport industry itself started in a haphazard manner, and is developing in its own way. Only recently we had the great fortune of the Masani Committee Report. That of course dealt more with the industry from the point of view of investors than with the workers in the industry. But from that report we know that compared to other advanced countries we are at the bottom of the list, we also know the direction in which the industry is developing.

Not only that. With the introduction of diesel engines, the industry is making really good profits not only for the investor, but also to the worker in the industry to some extent. Generally, investors seek this industry for more and more investment. There is also the tendency in this industry for people having big fleets of vehicles to concentrate all the transport, both in passenger and goods traffic, in their own hands. In certain regions and States, the regional transport authorities are instructed

that more and more licences should be issued only to non-fleet owners, that is those having one or two trucks or buses. But in the long run we find that even these licences go into the hands of these fleet-owners, and thus a monopoly is created in this industry in almost every State.

Moreover, the railways are not catering to the needs of transport in the country. Their capacity has not grown with the needs of the country which have grown because of our development, starting of heavy industries etc. Though the Masani Committee has, in its own way, painted a picture of the difficulties this industry is facing, on the whole this industry is not going down, but is developing. The very fact that it is expanding is clear proof that there is something worth while in the industry for the investors to put their money in it.

But this must be a co-ordinated affair. Unless the working conditions of the employees in this industry are improved, the roads are properly maintained and Government follows a proper policy in fixing prices of oil and in regard to spare parts, the benefit of this expansion and the profits accruing from it cannot go to the hands of labour, the conditions of labour cannot be improved. Hence it is that we have always requested the Ministry to make a thorough survey or enquiry into the industry to know where we stand actually as far as the workers are concerned.

Let me give a simple instance. The Railway has been complaining in season and out of season, in this House and outside, that the cream of traffic has been taken over by the road transport industry and that the railways are starved as far as profit out of that transport is concerned. At the same time we know there are very many difficulties which these transport workers are actually experiencing. It is not so much the owners who have to face all these

difficulties, but it is the workers who have to bear the brunt of this burden.

If you see the vehicles plying on the roads, you will find that vehicular restriction is often not observed. I can give instances after instances of lorries or trucks taking big logs of wood from the hills down to the plains; their prescribed vehicular capacity may be only three tons, but they take five tons and ply on the main road. Sometimes, in the mid-night there is a breakdown. Then, the whole staff, that is, the cleaner, the conductor and the driver have to go under the truck and repair it as it is on the road, in the middle of the road, blocking even the other traffic, and then take the lorry.

As for spare parts, generally, they are not available. More than this, as I have mentioned on an earlier occasion, all the condemned buses are converted into trucks. According to the regulations, the buses are condemned after a certain number of years, and those buses are transformed into trucks, and it is these old and ramshakled buses which are plying on the roads as trucks carrying all this goods traffic.

A new set of offices have also come into existence in road transport. The Road Transport committee also have had occasion to discover them, and mention has been made of them in their report. The goods traffic to several places is taken in these trucks, and there are offices set up in different centres for this purpose. These offices are at times the shop-rooms in the centre of the town, and there are persons employed in it. It is easier to get the goods transported in these vehicles from different centres, especially the small parts. These offices do not have the paraphernalia or the equipment of a regular office, and they do not come under the rules and regulations of the traffic. Thus, a new set of workers have come in the transport industry. These people

are always finding it difficult to carry on their business, because there are no proper offices, no proper locations and so on. This system is in vogue in so many other countries also, and the Productivity Team which had been abroad have referred to this and said that regulations should be made in regard to these offices so that these offices may be set up in good conditions, and the public and the agencies that transact this business may have all convenience in them. There are certain amendments made in respect of these new workers in the Bill as it has emerged from the Joint Committee, and I shall come to them presently.

In the light of what I have said, I would submit that it is absolutely necessary that the enquiry should not be delayed. On a rough calculation, we find that there will be about half a million workers employed in this industry, but this number is only regarding the running staff. Actually, there will be more than 800,000 workers, because a new set of workers have also come into being, and besides, especially in the present condition of scarcity of spare parts, the road transport industry is obliged to have more workshops than they would ordinarily have; and in every workshop they should have adequate spare parts. Unfortunately, the cry today is that in the spare parts market, blackmarket is so much rampant that they take to ingenious methods to somehow make the vehicles run and then hand them over to the drivers and the conductors, and thereafter, it is the responsibility of the drivers and the conductors to see that the vehicles are kept running. Under such conditions, it is very necessary that this enquiry must be made. Then only we can know, in the first instance, how far this enactment will have benefited the 800,000 workers in this industry. Further, this Bill is a new thing so far as the motor transport workers are concerned. The industry is also in an unorganised condition. Only after this measure is put into effect, we can

[Shri Warior]

know how far it has benefited the workers, and what further amendments must be moved and accepted by Government, or what further amendments should be moved by Government; on their own, and what rules and regulations have to be framed in order to get this measure implemented in all sectors, in all regions and in all States, so that the benefits will go to the workers who are most concerned in this industry.

Having said so much, I shall now come to the Bill proper. While speaking on the motion for reference of this Bill to a Joint Committee, Shri Tangamani had made certain suggestions. I find that some of them have been accepted, and some others rejected.

The first suggestion was that this enactment should be made applicable to the State of Jammu and Kashmir. But that has not been done now. I do not know the legal aspects of the matter. Anyway, I hope that in the long run, this measure will be applicable to the State of Jammu and Kashmir also. Such enactments have come before; likewise, I hope that after some time, there will be an amending Bill with one clause saying that this measure will also apply to the State of Jammu and Kashmir.

As for the date-line, there has been a welcome amendment, because it is now provided in clause 1(3) that:

"It shall come into force on such date, not being later than the 31st day of December, 1961 . . .".

It is a salutary amendment, because otherwise, the Central Government will not be in a position to enforce it and the whole thing will be left to the various agencies of the State Governments.

Then, I do not know whether the term 'motor transport workers' will cover also those new categories of

workers to whom I have made a reference a little while ago. There are workers in the parcel wing of the road transport industry, in the new offices that have been set up, where labourers are employed; besides clerks, accountants etc. are also employed in these depots. I do not know whether the word 'depot' will be applicable to those new offices also. If the term does not cover them, I think they must be brought within the purview of this definition. All such workers must be brought within the meaning of the term 'motor transport workers'.

I can give several instances to show how these employees also are subjected to the same conditions of work as the running staff. They work for long hours, because the parcels and mails may arrive at odd hours also, and they have to wait. Even shift system is not there. Therefore, they have to face so many difficulties. If they are covered by the definition, then I am very happy to know that. But if they are not covered, then I hope the hon. Minister will be pleased to think about it.

About the distinction to be made between these employees, I would submit that there is need for it because all roads and all regions are not the same. Not only in the Himalayan regions, but even in our own State, for instance, the plains are very narrow. It consists more of hilly tracks, and almost all the roads excepting the main road going through the plains are to the hills. Our main income is also from the hills. The hill produce are brought to the harbour side or to the railway side from where they could be exported. Therefore, the lorries and trucks carrying these goods and the buses carrying the passengers all ply under very hazardous conditions. They may not be so hazardous as in the Himalayan regions, but they are bad enough to cause damage and accidents. There are hair-pin bends throughout the Western Ghats, and thus have to

ply on them. Besides, they are now taking the load from the Western Coas: to the interior as well, because of the dearth of wagon capacity in the railways. The workers employed in this region are quite different from those employed in the plains, not the workers in the main cities, but especially those workers who are plying the vehicles on long roads which are more or less kept in better conditions. Especially, in Kerala, the roads are in a deplorable condition, because the State Government cannot maintain these roads in proper condition without big subsidies from the Centre. That is a fact. The Centre gets all the benefits, but the disadvantages are to be borne by the State. For instance, almost all the hill produce is exported. Teakwood is exported, rubber is not exported but it is sent to other parts of the country, and then there are tea and cardamum. All this produce comes from the hills. The roads through which they are transported are only very small and narrow full of dangerous twists and turns and never maintained in proper orders. If these roads are clasified by the road transport authorities, they will be clasified as fit for concreting or at least coal-tarring. But that has not been done. Ordinary metalling is done once in five years or so. There are many ditches. Our humorous people used to plant plantain trees in the holes during the rainy season, because the holes will be that much deep. Such is the condition of the roads. If they are kept in proper condition, it is all right. Otherwise, these workers must be put in a different category and more consideration shown towards them. They must not be compelled to drive the vehicle or be in the vehicle for more than 4 or 5 hours. Even that is too much.

If you go along the Kottayam road which is the road traversing the hilly tracts for us from the Cochin Harbour to Trivandrum, the capital of the State of Kerala, if you sit in a bus for 8 or 10 hours to cover that distance, by the time you reach destination, even by just sitting in the bus,

you will feel as if the spinal bone is broken. Then what will be the condition of the drivers who will have to change the gear, apply the brake and the accelerator at every turn. So it is a hazardous job. Shri Goray has described it aptly. If he just winks during such turns or twists, the vehicle will fall into a ditch down the precipice. So these workers must be put in a different category.

So is the case with city workers. In the city bus service, there are more stops. At every lamp post, they have to stop and then start. It is more difficult than running the bus at a level speed. These workers should also be put in a separate category and their working hours must also be reduced.

Then I come to the long-distance service. These workers working on these long distance services must be given some substitutes to take charge when they feel tired. Here also, if there is a slip in the steering, in one second everything collapses. I have seen on the Asansol road so many vehicles go down into the ditches. These buses ply from Delhi to Calcutta. It is not a small distance. Goods are transported to Calcutta. By one wink on the part of the driver, the bus goes out of control and the vehicle goes down into a ditch. Such is the condition of the drivers. So these workers must be given substitutes to take charge as soon as they feel tired or when their working hours are over.

I also join other hon. Members who have said that the spread-over must not be 12. When this enactment was made, I do not know whether it was looked into that this conformed to the criterion laid down by the I.L.O. The I.L.O. has specified these working hours. India as a member of that organisation has, I believe, accepted the Convention. If that be the case, why should we not adhere to the recommendations contained in that convention?

**The Deputy Minister of Labour (Shri Abid Ali):** How much is it?

**Shri Warrior:** I think these hours are not in conformity with what the I.L.O. has recommended.

**Shri Abid Ali:** That information is wrong.

**Shri Warrior:** If it is wrong, I stand corrected. I will have the benefit of the correct information from the Minister. If these hours are not in conformity with the I.L.O.'s recommendations, then only my words should be taken by the Minister more leniently and provision made in accordance with that. The spread over work should not be 12 hours. Even 10½ hours are too much in the long run.

A private Member's Bill was introduced in this House in 1957. It has taken five years for Government to bring forward this measure. In these five years, how much water has flowed down the Ganges? How much has our road transport improved and how much has road transport widened in its scope? This enactment has come much too late, years after the necessity for it. By the time this amendment of 12 hours comes into effect, the crying need will be for making it 8 hours. Why should the Labour Ministry—I can understand any other Ministry doing like this—which should always go ahead of the demands of the workers fight shy of this? They should not be so conservative. At least the Labour Ministry must be more liberal.

**An Hon. Member:** It is the same Government.

**Shri Warrior:** Even with all these things, I welcome this Bill and hope that it will be implemented by all the States as soon as possible. I also hope that not only the Labour Ministry but other Ministries will co-operate in seeing that the provisions of this Bill are implemented in such a way that

the entire benefit of road transport expansion will go to the workers.

**Shri Supakar (Sambalpur):** This Bill seeks to provide a good deal of amenities to the motor transport workers and so far as it goes in that direction, it is a most welcome measure. There has been a certain amount of criticism of this Bill. More than the criticism that has been offered by other Members, I would say that we should try to strike a balance between the needs of the motor transport workers for greater and greater amenities and the need for expansion of road transport itself. If the grant of all these amenities would hamper the proper growth at a rapid pace of the road transport industry, I believe it may do more harm to the motor transport workers than good. In this sense, I believe we should have given a little more latitude to the State Governments who will be in charge of the implementation of the Bill. Of course, much doubt was expressed by some Members in the Joint Committee about the *bona fides* of the State Governments on account of their being the main road transport operators in the respective States and not being so solicitous of the interest and welfare of the motor transport workers as we expect them to be. That is the reason why we, in the Joint Committee, were very suspicious of the State Governments and restricted their powers, firstly, so far as fixing the time limit for the coming into operation of this Act and, secondly, so far as the power of the State Governments in making any possible variations of the rules for the enforcement of the Act is concerned.

You will see from clause 1 that we have fixed the date of the coming into operation of this Act. It is stated that:

"It shall come into force on such date, not being later than the 31st day of December, 1961."

It is good, in certain respects to fix the date. But certain objections were

voiced by the witnesses about its practicability in some forms of motor transport operation, as for example, the operation of goods transport. It may be very difficult so far as goods transport is concerned, especially when the transport operator operates only two or three vehicles, to bring the operator to book in case he violates the law. You know his area of operation is not limited and there are many transport operators who have to run practically from one end of the country to the other. There are also long distance operations of passenger vehicles. When it is a question of long distance, there may be difficulty of detection and bringing to book the transport operators. Therefore, I think, a greater amount of latitude should have been left to the State Governments in the enforcement and operation of the Act.

Certain hon. Members have said that there should have been some distinction between the hill services and city services and the workers who operate the hill services and the city services should have been given greater amenities so far as the total number of hours of work that they are called upon to serve. I also feel that by removing the distinction which existed before between the city services and the long distance passenger services and the long distance freight services, we have rather over-simplified the law. This may create difficulty in some cases.

Along with that distinction I would like to draw the attention of Government to another aspect. In those areas where the motor transport services do not operate throughout the year, where the road is bad and the services cannot operate throughout the year, there may be difficulty in providing suitable amenities so far as rest rooms, welfare and health services are concerned. But, it is true that these things are essential; rest rooms, canteens and other amenities even in those cases where the services

run, not throughout the year but only when there is fair weather road. In that case, what will happen? I envisage that in many cases where it is run by small private operators, the service will have probably to be discontinued where the operators are not going to provide the necessary amenities as are required by the provisions of this Act.

Another point which I wish to make is that the Bill provides for the employment of adolescent persons, that is, persons between the ages of 15 and 18. Because the service in motor transport is rather very heavy, it would have been better if the Bill totally prohibited the employment of adolescent persons, in any class of employment in the motor transport services.

Certain objections have been made about the spread-over. Many hon. Members have said that the spread-over which has been fixed at 12 hours a day is rather too long and, I think, the evidence that was offered on behalf of the workers was very much justified. The motor transport worker has to be on duty all the 12 hours on account of the spread-over at the place of duty. He gets very little time for his private life, for looking after his family and so on. Therefore, I think that the spread-over of 12 hours is rather too long. If Government at present sticks to it, then, they should revise it as they gain experience, and as the motor transport improves they should come forward with amendment to reduce the spread-over from 12 hours to at least 11 hours if not 10 hours.

**Pandit Munishwar Dutt Upadhyay** (Pratapgarh): Mr. Chairman, Sir, the subject before us is that of motor transport where the condition of the workers is almost chaotic. We have had no rules, no regulations, no conditions of law in respect of this matter up till now. And, this section of society has been working in a very irregular manner. In fact, individuals purchase vehicles and start running

[Pt. Munishwar Dutt Upadhyay]

them on the roads. Mostly in the rural areas, even now individual workers possess one or two vehicles and they run them on the roads except where there are buses that are run by the Government or by the State Corporations or companies. At places some individual operators have joined together and have started this on regular lines.

I am very glad to say that the hon. Minister has placed very good provisions in this Bill before the House so far as the condition of the workers is concerned. These are going to apply even to smaller units with only five workers. There is a just demand that it should apply even to smaller units. They have also been extended to all classes of workers whether they be drivers, or conductors or time keepers or other workers on city service or long distance passenger service or freight service. These are the welcome features of this measure. There is no differentiation among the categories of workers employed in this industry.

I think the time-limit of 8 hours is the proper limit—neither more nor less. For overtime work, the wages are doubled. A suggestion has been made in the minute of dissent that mileage also should be considered in connection with the ordinary wages. Mileage is not part of regular wages. Therefore, dearness allowance and the salary that one gets should be sufficient for the time being to start with. After that advance wages are also given to the workers when they are going on leave. Again, I find that if an agreement is in favour of the workers, even if it is inconsistent with the law, it will stand. It is a welcome provision. Special arrangements have been made in respect of the health and welfare of the workers.

There is a controversy about having a 12 hours spread of work. I think this time is a little more than

is ordinarily allowed in other industries and factories. In the textiles, the time allowed is less than 10½ hours. In this case 12 hours have been allowed and it will not at all be harmful. I find that during working hours, they get quite sufficient amount of time for rest also, and so, 12 hours is quite sufficient.

The other point that was raised was regarding the enforcement of the Act. The Central Government can notify the date from which it can come into force. There will be no difficulty about it. In case the hon. Minister considers that it is necessary in respect of certain parts of the country, he will fix an earlier date and it can be enforced there.

But I have also to mention certain things. The road traffic on the road is increasing. There is such a careless driving by the drivers, especially truck drivers. They drive in the night sometimes half consciously. Accidents occur and considerable damage to property is caused. There should be a provision that no employer should be allowed to employ such workers who have been convicted or dismissed or punished in any manner for such reckless and careless driving in the night or day time. There should be some provision against the employment of persons who are habitual defaulters in this respect. The inspector should be armed with powers to check these persons and see that they are not employed. This provision appears to be necessary in this enactment.

There is provision for not employing persons below the age of 15. But there is no provision about the maximum age. These people are to do hard work. People who do not enjoy good health cannot drive the vehicles well. Over aged people should not be employed as drivers. The inspectors should be authorised to see that such people are removed or that the persons who employ them are prosecuted.

These provisions will be in the interest of safe traffic on the road, and are in the interest of the workers and the employers.

Another welcome provision is that inspectors have been empowered to make searches and seize documents and papers which are sometimes very relevant for the purpose of detecting whether the employers were obeying the rules and regulations that have been made. I think this provision is going to be very helpful in this respect.

There is another provision that if a worker does not avail of the leave during a year, he should be able to accumulate the leave and be able to avail of it in the course of next year or next three years. For the sake of efficiency, it is necessary that the motor transport worker must avail of the leave during every year for one month or whatever the number of days that you have allowed. I do not think this period is sufficient. However, if you do not increase this period, at least this should not be allowed to be accumulated. He should avail of his leave during the year in which it falls due.

Another provision should have been made about the misconduct of the worker. There is no mention of that here. Yesterday, in the case of women workers it was found necessary to mention the word misconduct for which they are liable to be punished. Objection was also taken by the hon. lady Member here. I find that in the case of motor transport workers no provision has been made for punishment in case of misconduct on their part. There should have been some sort of provision for that also.

The last thing that I would like to submit is about the application of this law to smaller units, units having less than five workers. I submit, Sir, that mostly in the rural areas vehicles are still being run by persons who possess only one or two motor

vehicles. They seldom employ more than five workers. Usually they employ two, three or four workers. So this measure would not apply to such persons at all. It is there that the irregularity is the greatest. Therefore, unless this Act is extended to those smaller units also the object underlying this Bill, which is to regulate the conduct of workers and the employers, will not be fully achieved. I, therefore, suggest that such a provision may also be made.

श्री सिद्दीकसिंह (गोरखपुर) : सभा-पति महोदय, इस विधेयक का सदन ने स्वागत किया है और मैं भी इस का स्वागत करता हूँ। इस देश में यात यात के क्षेत्र में मोटर ट्रांसपोर्ट अपना खास स्थान रखता है और वह दिनों दिन बढ़ता जा रहा है। ऐसे विधेयक की अति आवश्यकता थी और यह आया है, यह बहुत शुभ चिन्ह है।

इस विधेयक में जो कुछ सुविधायें दी गई हैं, वे मोटर ट्रांसपोर्ट वर्कर्स की योग्यता और एफिशियेंसी में वृद्धि करेंगी, यह आशा की जाती है। लेकिन और कुछ करने से कबल में एक बात की तरफ मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि वर्कर्स को सब सुविधायें दी गई हैं, लेकिन उन की क्या लायबिलिटी होगी, यह इस विधेयक में दिखाई नहीं देता है। मसलन ड्राइवर को ले लीजिये। एक मेडिकल आफिसर रहेगा, जो यह टेस्ट करेगा कि कोई व्यक्ति ए ड लेसेंट है या नहीं। वह यह देखेगा कि किसी व्यक्ति की उम्र नियमों के अनुसार ठीक है या नहीं और अगर वह उस उम्र से नीचे होगा, तो एम्पलायर को सजा होगी। लेकिन ड्राइवर की अवस्था क्या हो, उस की आंख की दृष्टि कितनी हो, इस को टेस्ट करने की व्यवस्था कहीं नहीं रखी गई है। रेलवे में यह नियम है कि ड्राइवर के लिए एक टेस्ट रखा गया है कि वह नग्न आंख से इतनी दूर और चश्मा लगा कर इतनी दूर तक देख सकता है। मैं समझता हूँ कि ड्राइवर के लिये कुछ पाबन्दी होनी चाहिये।

### [श्री सिंहासन सिंह]

अगर उस की आंख में कोई कमी या दोष है, तो उस को ड्राइवर के बजाय किसी और पद पर लगाया जाये। रेलवे के नियमों में यह व्यवस्था है कि अगर गाइड और ड्राइवर की दृष्टि में कमी आ जाये, तो उन को उस पद से हटा कर उसी विभाग में कहीं अन्यत्र लगा दिया जाता है। उस को हटाया नहीं जाता है। उस को कोई और समकक्ष काम दे दिया जाता है। लेकिन उन को यह काम नहीं दिया जाता है, जिस में उन की दृष्टि की कमी के कारण लोगों को नुकसान होने की आशंका हो। हम देखते हैं कि बहुत सी मोटरों में स्पीड के रेगलेटर लग गये हैं, लेकिन बावजूद इस के कभी कभी एक्सीडेंट हो जाते हैं। उस के कई कारण हैं। एक तो रास्ता चलने वालों की गलती की वजह से एक्सीडेंट होता है और कभी कभी ड्राइवर द्वारा दूर की चीज न देखने से भी एक्सीडेंट होता है। इसलिये इस विधेयक में ऐसा प्राविजन होना चाहिये कि अगर ड्राइवर की आंख में कोई खराबी हो, तो . . .

**श्री आबिद अली :** उस को लाइसेंस नहीं मिलेगा।

**श्री सिंहासन सिंह :** लाइसेंस के लिये इस विधेयक में प्राविजन नहीं है।

**श्री आबिद अली :** उस के लिये मोटर व्हीकल एक्ट है।

**श्री सिंहासन सिंह :** वह तो ठीक है, लेकिन जिस तरह इस विधेयक में एडालेसेन्ट्स के सम्बन्ध में मेडिकल टेस्ट की व्यवस्था की गई है, वैसे ही ड्राइवर के बारे में भी एम्प्लायर को इस बात का जिम्मेदार ठहरा दिया जाये कि वे ऐसे आदमी को ही ड्राइवर के पद पर रखें, जिस की दृष्टि सही हो।

इस विधेयक में दो तीन बातें वाकई स्वागत-योग्य हैं, जिन के सम्बन्ध में पहले

वर्कर्स को बहुत तकलीफ थी। तकरीबन हर प्रदेश में रोडवेज चालू हो गये हैं, लेकिन वर्कर्स के लिए रहने का कोई स्थान नहीं है। वे दूर दूर से आते हैं, लेकिन उन के लिए कहीं भी रैस्ट हाउस नहीं है। अब उन के लिये रैस्ट हाउसिज का प्राविजन किया गया है। प्राइवेट ट्रांसपोर्ट वर्कर्स की बात तो दरकिनारा रही, सरकारी रोडवेज के वर्कर्स के लिए भी ऐसी कोई सुविधा नहीं है। अब तो सरकारों रूप से ही ट्रांसपोर्ट का ज्यादा काम हो रहा है। अगर वे हर जगह अपने टर्मिनस पर रैस्ट हाउस की सुविधा कर देते हैं, तो बड़ी सुविधा हो जायगी।

इसी प्रकार कैंटीन की सुविधा भी बड़ी अच्छी है। हमारे देश में जहां कहीं साध पदार्थ मिलते हैं, वे शुद्ध नहीं मिलते हैं, हालांकि शुद्ध शब्द का प्रयोग किया जाता है। हर जगह मिलावट है बावजूद फूड एडल्टेशन एक्ट के और दूसरे कानूनों के, जिनकी कोई कमी नहीं है। यह जाहिर है कि सही तरीके से उनका उपयोग नहीं होता है, या उन को उपयोग करने वाले अधिकारी उनका दुरुपयोग करते हैं। इसलिये अगर कैंटीन में शुद्धता की भावना हो, तो यह बहुत लाभदायक होगा। उसमें वर्कर्स के रिप्रेजेंटेटिव रहेंगे। अगर उनकी को-ऑपरेटिव सोसायटी बना दी जाये, तो वहां से सस्ते दाम पर चीजें उपलब्ध हो सकती हैं। हमने रेलवे में देखा है कि जो चीज बाजार में दो तीन आने की मिलती है, वही चीज उससे आधे दाम पर और अच्छी क्वालिटी की उन की कैंटीन से मिलती है। कैंटीन की स्थापना वर्कर्स के हित में है और सम्भव है कि यात्री भी उस को उपयोग कर सकेंगे। स्थान स्थान पर अच्छी कैंटीन्ज बना दिये जाने के बाद यह भी व्यवस्था कर दी जाये कि यात्री भी वर्कर्स की कैंटीन को उपयोग में ला सकेंगे। इसमें यह कहा गया है कि कैंटीन्ज वर्कर्स के लिये

हैं, लेकिन केवल वर्कर्स के लिये वे क्यों रहें ? यदि यात्रियों को भी उन्हें उपयोग करने का अधिकार हो, तो दोनों को अच्छी क्वालिटी की चीज सस्ते दाम पर मिल सकती हैं। मैं समझता हूँ कि कैंन्टीन का विचार अच्छा है।

रेस्ट हाउसिज की व्यवस्था वर्कर्स के लिए की गई है। लेकिन हम देखते हैं कि रोड ट्रान्सपोर्ट जोरों से डेवेलपमेंट कर रहा है और वह रेलवे से काम्पीटीशन कर रहा है। इस अवस्था में यह आवश्यक है कि यात्रियों के लिये भी रेस्ट हाउसिज की व्यवस्था की जाये। यद्यपि इसका इस बिल से कोई सम्बन्ध नहीं है, लेकिन जहाँ वर्कर्स के लिये रेस्ट हाउस हों, वहाँ यात्रियों के लिये भी रेस्ट हाउस हों, जो और अच्छा हो सकता है और काम में ज्यादा बढ़तीरी हो सकती है।

इस विधेयक में कोई खास बात ऐसी नहीं है, जिसका विरोध किया जाये। वर्कर्स को सुविधायें पहुंचाने के लिये बड़ी व्यवस्था की गई है। अब वे लोग निश्चित नियमों से श्वर्न होंगे और उन को छिट्ठियां मिलेंगी। जहाँ तक श्वर्न आफ ड्यूटी का सम्बन्ध है, मुझे यह कहना है कि सम्बद्ध धाराओं में पहले आठ घंटे रखा गया है, फिर दस घंटे और फिर बारह घंटे। आठ घंटे की नार्मल ड्यूटी होगी। अगर कोई खास बात हो गई, तो ड्यूटी दस घंटे की हो जायगी, लेकिन दफा १६ में बारह घंटे का स्प्रेड ओवर रखा गया है। हमारी समझ में नहीं आता कि दफा १३ में तो दस घंटे रखे गए हैं और कहा गया है कि इससे अधिक काम नहीं होगा, लेकिन दफा १६ में स्प्रेड ओवर को बारह घंटे का कर दिया गया है। इसमें कहा गया है—

"The hours of work of an adult motor transport worker shall, except in any case referred to in the second proviso to section 13, be so arranged that inclusive of interval for rest under section 15, they shall not spread-over more than twelve hours in any day."

एडल्ट्स के लिये बारह घंटे का स्प्रेड ओवर और एडोलेसेंट्स के लिये नौ घंटे का स्प्रेड ओवर रखा गया है। दफा १४ में एडोलेसेंट के लिये काम के घंटे छः रखे गए हैं और एडल्ट्स के लिये आठ घंटे। मेरी समझ में नहीं आता कि इन दोनों का समन्वय कैसे होगा। मैं चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय अपने जवाब में यह समझायें। दफा १३ में कहा गया है कि उस के काम के घंटे आठ से अधिक न होंगे, लेकिन कोई खास काम होने पर दस घंटे तक काम हो सकता है। क्लाज १३ के दूसरे प्रोविजनों में यह कहा गया है कि टूट जाने, या बिगड़ जाने की अवस्था में ज्यादा घंटे काम लिया जा सकता है। उसकी तो कोई बात नहीं है। इस के बाद दफा १६ में इन्टर्वल को मिला कर बारह घंटे का स्प्रेड ओवर रखा गया है। अब क्लाज १५ में यह है कि वह पांच घंटे तक काम करेगा और उसके बाद उसे आघ घंटे का कम से कम इंटरवल दिया जाएगा और फिर आगे चल कर कहा गया है कि इंटरवल के साथ जो स्प्रेड ओवर होगा वह १२ घंटे से अधिक का नहीं होगा। आपने यह भी कहा है कि उससे अगर ज्यादा काम लिया जाएगा तो उसका बेज दुगुना हो जाएगा। यह चीज तो वर्कर के इंटिरेस्ट में है। मालिक जो है वह कितना काम ले सकेगा, इसके बारे में कुछ साफ साफ तय होना चाहिये। क्लाजिज १३, १५ और १६ में मुझे कुछ भिन्नता मालूम देती है और और इस पर मैं चाहता हूँ कि आप ध्यान दें। १० घंटे और १२ घंटे में से कितना मालिक काम ले सकता है और क्या रेस्ट उसको मिलेगा, इसके बारे में समन्वय नहीं है। मैं चाहता हूँ कि इसको आप देखें।

अब मैं फिटनेस सर्टिफिकेट के बारे में, एडोलेसेंट्स के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। आपका इस्पेक्टर जाकर किसी को भी कह सकता है कि तुम १८ बरस के नहीं हो १६ के हो, डाक्टरों के सर्टिफिकेट लानो। आपन कहा है कि जो एडोलेसेंट होगा, उसको

[श्री सिंहासन सिंह]

सर्टिफिकेट लाना होगा जो कि डाक्टर का होगा। अब सर्टिफिकेट लाने के बाद जब वह भरती कर लिया जाता है तो उसके बाद भी आपका इंस्पेक्टर यह कह सकता है कि जाओ दुबारा एंजामिनेशन करवाओ। इससे मुझे डर है कि कुछ हरेसमेंट होगा, इसका नाजायज फायदा उठाया जाएगा। आपने एक दफा रली है कि वह सर्टिफिकेट लेकर आवेगा तभी उसको नौकरी दी जाएगी और जब इसके बाद उसको नौकरी दे दी जाती है और सर्टिफिकेट मौजूद है तो फिर उसके बाद भी आप क्यों इंस्पेक्टर को अधिकार दे रहे हैं कि वह चाहें तो एम्प्लायर को मजबूर कर सकता है कि उस आदमी का फिर से एंजामिनेशन करवाये। इसका दुरुपयोग हो सकता है। १६ साल की उम्र के बाद बहुत मुश्किल हो जाता है बताना कि वह आदमी १६ साल का है या १८ साल का है या १९ साल का है। डाक्टर १८ साल के आदमी को १६ साल का और १६ साल के आदमी को १८ साल का कर सकते हैं। ऐसी हालत में इस धारा से कुछ दिक्कत पेश आएगी। आपको इस पर विचार करना है कि टेस्ट एक बार हो, बार बार टेस्ट को नौबत न आवे।

इन शब्दों के साथ मैं इस बिल का स्वागत करता हूँ और आशा करता हूँ कि जो सुझाव मैंने दिए हैं, उन पर विचार किया जाएगा।

**Shri Aurobindo Ghosal (Uluberia):**  
Mr. Chairman, Sir, I welcome this Bill because some longstanding grievances of motor workers are being removed by the enactment of this measure, and the bringing in of these provisions is quite proper. But I have some doubts and, by way of seeking some clarification, I shall mention a few points.

First of all, I want to know how the working hours will be implemented in the case of long routes. Nowadays, the trucks are run from Delhi to

Calcutta, from Calcutta to Bombay, Calcutta to Madras, Calcutta to Visakhapatnam and so on, on long routes. I want to know how the working hours of the drivers and other motor transport workers will be regulated on these long routes. What is the machinery for that? There is no provision in respect of this item. Of course, they make some provisions by way of rules, but they are not given here in the Bill. So, I want that sufficient safeguards should be made, at least in the rules if not in the Bill, as regards the implementation of the working hours in the case of drivers and other motor workers who are working on the long routes.

Another point that I would like to know is about the definition of the word 'adolescent'. I agree with the suggestion made by Shri Sinhasan Singh in this respect. Much dispute will arise on the issue of proving whether one is an adolescent, or not. Nowadays, we know—at least it is so in West Bengal—that almost all the cleaners are of that age, because otherwise they are unemployed and due to unemployment, the poor people of this age, who cannot also get any education, accept this part-time job of cleaning. If they are asked to produce certificates and carry them with them for showing them to the inspectors, it will be difficult and it will mean harassment of these adolescent people who will be engaged by the employers. Not only will it be harassment for these workers but also for the employers and as a consequence, a large number of people who are at present engaged in this industry will be thrown out of employment. At least that is the condition in my State.

One hon. Member has spoken about misconduct. Yesterday we passed a Bill in respect of standing orders in the labour field and that measure has been extended to the smaller units. So, when the motor transport undertakings will be asked to frame similar standing orders, any misconduct that may be happening will be sufficiently

provided for in this Standing order, and so, misconduct need not be explained or specified in this Bill.

Regarding the extension of the provisions of the Bill to the smaller units, nowadays, the tendency of the Government is to give one truck or one bus to one man, so that some buses are taken away from those owners who till now owned more than one bus and those buses are being distributed to others in order to destroy the monopoly business of the bus-owners and truck-owners. Hereafter, any unit employing five or more workers will be subject to the provisions of this Bill. So, if these provisions are not extended to still smaller units, it will be very difficult, and many of the motor workers will be deprived of the benefits of this measure.

There is another point which I should like to mention here. Though there is provision for appointing two conductors, in the private undertakings in Calcutta—not in the State transport—only one conductor is appointed but another apprentice is appointed along with him, and the apprentice is not considered as an employee, and in that way, the apprentice is working for five to six years as an apprentice only. Such people do not come under the category of workers, though they do all the work of a conductor. They sell tickets but they do not get conductors' bags for the money; they keep the money in their pockets! This is a new type of innovation by the motor and bus employers there. So, in order to avoid the provisions of this Bill, they will continue to stick to their old practice. That aspect of the problem must be borne in mind and steps should be taken to prevent such things.

Next, I want to know whether the dispute arising in this industry, between the employers and the workers in motor transport, will be taken away from the purview of tribunals under the Industrial Disputes Act. I want a clarification about it.

Lastly, there are some drivers or other workers who are engaged on a trip basis. Suppose a motor driver is appointed to drive a truck from Calcutta to Delhi and back for that trip, he is given some money. In that way, the employers engage such drivers on a trip or contract basis and try to deprive them of all the benefits that may otherwise accrue to them, though such people work like that on the same route for several months. That is happening at the present moment, and it is so because the employers want to avoid the provisions of the Workmen's Compensation Act. Hence, while framing the rules under this Bill, these points should be noted and sufficient caution should be taken to see that the motor workers are not deprived of the benefits which this Bill intends to give them.

श्री अमन देशन (गढ़वाल) : सभापति जी, मैं एक प्रश्न करना चाहता हूँ। इस विधेयक के लिये मैं माननीय मंत्री जी और संयुक्त प्रवर समिति को बधाई देता हूँ कि उन्होंने जो पहले विधेयक प्रस्तुत किया गया था उसमें काफी सुधार और संशोधन किये हैं। मैं केवल एक बात की माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ और उसकी तरफ उनका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। इस बिल की १३वीं धारा में काम करने के घंटों का विवरण दिया गया है। उसमें यह अन्तर नहीं बताया गया है कि पहाड़ों में जो मोटर चलाते हैं, उनके काम के क्या घंटे होंगे। उनको मोटर चलाते वक्त संकट का सामना करना पड़ा है। जो माननीय सदस्य बदीनाथ या केदारनाथ तशरीफ ले गए हैं, वे इस बात के साक्षी होंगे कि हिमालय की घाटियों में और चोटियों पर मोटर चलाना एक तरह से मौत को निमन्त्रण देने के समान है। प्रत्येक मोड़ पर मृत्यु मुंह बाये खड़ी रहती है। इसलिये वहाँ के कर्मचारियों के लिये भी वही काम के घंटे रखना या वही सेवा की शर्तें रखना, मैं समझता हूँ, अधिक न्यायपूर्ण नहीं है।

[श्री भक्त वर्मा]

इस सम्बन्ध में मुझे यह देख कर प्रसन्नता हुई कि जो आल इंडिया नेशनल फेडरेशन ऑफ रोड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स है, उसने अपनी गवाही में इस बात पर जोर दिया था कि उनके काम के घंटों में अंतर रख जाय और कमेटी में भी इस पर काफी बहस हुई थी। मुझे पता नहीं किन कारणों से सब बातों पर पर विचार करने के बाद यह अन्तर नहीं रखा गया। मैं माननीय मन्त्री महोदय से खास तौर पर अनुरोध करना चाहता हूँ कि जो पहाड़ों पर मोटर व्यवसाय में काम करने वाले हैं उनके लिये आवश्यक है कि मूल धारा में कुछ संशोधन किया जाय, या इसमें जो रूल मेकिंग पावर स्टेट गवर्नमेंट्स को दी गई है उसके अन्दर ऐसी व्यवस्था की जाय कि आवश्यकता पड़ने पर परिस्थितियों के अनुसार उनमें संशोधन किया जायगा। इसलिये मैं सदन का अधिक समय न लेकर मन्त्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हूँ कि यदि वे अपनी ओर से उचित समझें तो रूल मेकिंग पावर्स में ऐसी व्यवस्था करें कि जहाँ पर इस तरह की परिस्थितियाँ हों वहाँ केन्द्रीय सरकार के आदेश से राज्य सरकारें इस तरह की सुनिश्चित व्यवस्था करेंगी, ताकि यह जो बड़ा भारी संकट है वह दूर हो सके।

इस सम्बन्ध में मैं देश भर में और विशेष कर पर्वतीय क्षेत्रों में जो मोटर व्यवसाय में काम करने वाले कर्मचारी हैं उनको अपनी श्रद्धांजलि अर्पित करता हूँ कि वे इतने परिश्रम से कार्य करते हैं। आज मोटर का व्यवसाय बहुत महत्वपूर्ण व्यवसाय है और हमारी पंचवर्षीय योजनाओं के साथ उसका महत्व और भी बढ़ता जा रहा है। मुझे बहुत से मोटर कर्मचारियों से बातचीत करने का मौका मिला। मैं मानता हूँ कि उनके अन्दर बहुत सी कमियाँ हैं। कई बार यह कहा जाता है कि शराब पीने की वजह से मोटर का एक्सिडेंट हुआ। ऐसे केसेज हो जाया करते

हैं यह ठीक है, लेकिन जब मने उनसे बातें कीं तो अपना तर्क देते हुए उनका कहना था कि वे दिन भर काम करने के बाद बहुत थक जाते हैं और जब वे चारपाई पर लेटने जाते हैं तो लेटते नहीं, गिर पड़ते हैं—वे इतने अधिक थक जाते हैं। इस लिये बाज वक्त इस थकान को दूर करने के लिये उनको कोई न कोई मनोरंजन करना पड़ता है। यह उनका तर्क है। मैं उनके इस तर्क को स्वीकार नहीं करता, लेकिन इसमें कोई सन्देह नहीं कि उनको बड़ी कठिन परिस्थितियों में काम करना पड़ता है। इसलिये उन के काम की परिस्थितियों को अनुकूल बनाने की ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिये, और इसके लिये यदि आवश्यक हो तो कानून में भी संशोधन किया जाना चाहिये। मैं आशा करता हूँ कि मन्त्री महोदय इस ओर ध्यान देने की कृपा करेंगे।

**Shri Achar (Mangalore):** Sir, the first point I would like to submit is that persons who work as drivers of these big buses and trucks do not live long at all. Their life is very much shortened, because this kind of work is very strenuous. I do not know if there are statistics about this. The Labour Ministry must investigate and find out whether it is a fact that even a few years' service as drivers shortens their life. If that is so, it is a very serious matter which has to be considered and if necessary, some sort of relief should be thought of. How it should be done it is for Government to consider.

About the appointment of inspectors and Chief Inspector, clause 4 says:

"... a duly qualified person to be the chief inspector and as many duly qualified persons to be inspectors subordinate to the chief inspector as it thinks fit."

It does not say anything about their qualifications. Of course, clause 40 says that the State Government may

frame rules prescribing the qualifications required in respect of the chief inspector and inspector. But the point is, there is no indicator whatsoever as to what would be the qualifications for chief inspector and other inspectors. This is important, because these inspectors are given serious and almost extraordinary powers. Under clause 5, they are given very important powers, which are very wide. It says:

"Subject to such conditions and restrictions as the State Government may by general or special order impose, the chief inspector or an inspector may—

(a) make such examination and inquiry as he thinks fit in order to ascertain whether the provisions of this Act or rules made thereunder are being observed in the case of any motor transport undertaking, and for that purpose require the driver of a transport vehicle to cause the transport vehicle to stop and remain stationary so long as may reasonably be necessary".

So, he can stop it for any amount of time. I feel at least a maximum limit should be put down here. Then it says:

"(b) with such assistance, if any, as he thinks fit, enter, inspect and search any premises which he has reason to believe is under use or occupation of any motor transport undertaking at any reasonable time for the purpose of carrying out the objects of this Act".

Even if a theft is committed and there has to be a search, the magistrate is approached for a search warrant. But here ordinary inspectors are given the power to enter any house; all the powers given under the Cr. P. C. are allowed to the inspectors. So, it is a powerful post, which can be easily abused.

I cannot say that we should not have such a provision; it may be necessary. My only submission is considerable care must be taken while framing the rules to see that the qualifications are of a high order, because it carries a considerable responsibility. I hope the Minister will take into consideration the powers of the inspectors while prescribing the qualifications.

Shri Bhakt Darshan also referred to the question of hill areas. We find that trucks carrying goods traverse very long distances, say from Bombay to Mangalore, a distance of 500 or 600 miles. Usually a lorry or truck with one cleaner, driver and conductor traverses the distance. They have to return also the same distance. In such cases, it is rather difficult to understand how the provisions of this Act can be enforced. There is a provision saying that if the workers are to remain in any place for the night, provision must be made for their stay. Suppose a truck comes from Bombay to Mangalore, via Poona and Dharwar, or from Delhi to Calcutta or from Calcutta to Bezwada. There is a provision saying that rest-houses must be provided before this Act comes into force. I do not know whether it will be possible for any employer to have rest-houses over long distances. Where exactly should they be? These are all aspects which the Ministry should consider. I do not know how the provision about the hours of work will be enforced in the case of those who are far away from their homes. There are certain aspects which the hon. Minister should take into consideration.

Shri Abid Ali: Mr. Chairman, Sir, I am happy that this Bill which is the first of its kind should have received the unanimous support of all the groups and parties in this hon. House. As I said in my opening remarks, although there were a large number of amendments for the consideration of the Joint Committee, the discussions there convinced hon. Members there that most of the pro-

[Shri Abid Ali]

vions about which some observations have been made here, were very necessary, because we are dealing with a transport industry and not a factory. It is from this point of view that spread-over and working hours have been provided.

A few minutes of dissent have been appended to the report by some hon. Members, but that may be as a matter of formality only, because even they have not felt called upon to send any amendments or to be present to press their points of view.

With regard to the date of enforcement of this measure, hon. Members will appreciate that it has been mentioned here that it shall come into force on such date not being later than the 31st of December 1961. It is not that the State Governments have to wait till the 31st of December. If some of them are in a position to set up the required machinery earlier and frame rules according to the provisions here, they can enforce the provisions of this measure earlier still. Thirty-first of December 1961 is the last date by which we expect that all State Governments will be ready and in a position to enforce the provisions of this Act. As was pointed out by certain hon. Members an elaborate machinery will have to be set up. We have already taken up the work of framing rules and as soon as they are ready they will be sent to the State Governments and further work will proceed.

It was mentioned that before the Act is enforced some of the units may bifurcate. Taking clue from the experience we had with regard to Plantation Labour Act which had to be amended subsequently because of bifurcation, it is provided here that State Governments can by notification cover undertakings having a smaller number of employees, that is less than five, as well. In view of this power in the hands of the State Governments, I

do not think any employer will attempt to do that.

With regard to the remark that the State Governments are not very serious to implement this, it came in evidence before the Joint Committee that at most of the places fortunately the position is better than what has been provided for in the Bill. As was pointed out in the Original Bombay State which has now been bifurcated into Maharashtra and Gujerat, the workers have better service conditions. So State Governments having larger fleets, in which large numbers of workers are employed are better organised and have been able to secure for themselves what is due to them through their organisations. While framing an Act applicable to the whole country, we have to take into account the requirements of the entire country and not be guided by what is obtaining in Bombay, Delhi, Calcutta etc.

In regard to the spread over of twelve hours, instances were mentioned of vehicles coming from a small town to a city bringing people for offices, waiting for the day, and reaching their destinations late in the evening. In bigger cities the peak hour is generally between nine and eleven. For that purpose vehicles have to come out of their garrages by 8 o'clock to serve the public and they go back to the garrages by mid-day. Similarly in the afternoon vehicles have to be brought out at four o'clock and go back to garrages at 8. This aspect of the matter has not been appreciated by certain hon. Members. It is not that the workers have to work for twelve hours. They cannot be put on duty for more than eight hours ordinarily. Twelve hour spread over consists of eight hours of duty and four hours of rest.

I had been connected with unions of transport workers and we had always been suggesting that when there is a spread-over it should not be a shorter period. If there is split duty

it should not be for shorter hours, because if I am relieved from my work at twelve o'clock and I am asked to report at one o'clock or two o'clock, I would be simply wasting my time near the depot. If, on the other hand there is a four hour rest period, after being relieved at twelve, I can go home and be back at 4 o'clock. So the intention is that either there should be no break or it should be for longer period. From that point of view as also from the requirement of the travelling public this 12 hour spread-over is very necessary and practical.

My hon. friends were asking about the ILO convention. I may tell them that so far as the ILO convention is concerned, eight hours which we have accepted and weekly forty-eight hours have been provided for in the Bill. A progressive organisation like the ILO, taking into consideration the practice prevailing all over the world and the requirements of the travelling public and the workers have also mentioned twelve hours as spread-over. They say that their overtime shall be in no case less than  $1\frac{1}{2}$  times the normal rate. Here we have provided double the rate. So, hon. Members will appreciate that we are not only not backward but we are advanced too.

**Shri Warrior:** That is why we did not send any amendments at all. Now he is complaining even about that. We appreciated the position and that is why we did not suggest any amendments.

**Shri Abid Ali:** My hon. friend referred to the ILO.

**Shri Warrior:** I do not dispute that. It is only for a clarification that I mentioned it.

**Shri Abid Ali:** Then, it is clarified and I hope the hon. Member is satisfied. He was mentioning countries like United States, Germany and others. We know that. But hon. Members must appreciate that our independent

country is an infant and it has not yet completed only its 14th year. So, much has to be done to achieve that status. I hope that they also will appreciate its need and will not obstruct the achievement of the object; of course, help is not expected. (Interruptions).

**Shri Braj Raj Singh:** What did he say last?

श्री ब्राजराज शर्मा: यह आपकी नहीं उनकी बात है।

I find there is some misunderstanding in the minds of some hon. Members who spoke. They seem to think that this Act takes care only of the requirements of the workers, their welfare, working hours and all that. There is another Act which we have amended recently, called the Motor Vehicles Act. So far as the licensing of drivers and conductors, fitness of a vehicle for licensing etc. are concerned, they have been provided in another enactment. So, we have not burdened this Act by copying the provisions which are already provided for elsewhere. The licensing authorities have power to disqualify any person who is not fit to be a driver. Any person who is a criminal or who is otherwise misbehaving can be refused a licence. Therefore, those things need not be mentioned in this Bill.

A mention was made that if an adolescent obtains a certificate then the inspector should not trouble him. That is our intention as well. But what has been mentioned here is that if a person is employed as an adult according to the opinion of an employer and if an inspector feels that he is an adolescent, that difference of opinion should be settled by a surgeon. Such a person should be produced before the surgeon and it is for the surgeon to say whether he is an adolescent or an adult. There is no intention to harass anybody. In such matters when provisions are made, they have to be carried out. Or if it

[Shri Abid Ali]

is the intention of the House that there should be no restriction in this matter and if anybody claims to be an adult or an employer thinks that an adolescent is an adult and employs him and still the inspector should not interfere the House is entitled to give that opinion and, certainly, we will follow it.

About working hours, it is true that only 10½ hours have been provided in the Factories Act. I think I have already made a mention of it.

Some mention was made about leave. Here we are following the other enactments in this respect like the Factories Act, Mines Act and the Plantation Labour Act. They provide 16 days for an adult and 21 days for children; for mine workers above ground also they provide 16 days; of course, for underground workers it is much more. The Plantation Labour Act also provides 16 days for adults and 21 days for young persons. So, the pattern which has been already accepted with regard to labour in other industries is being followed in this respect as well.

A suggestion was made that those who are working in the offices should also be covered. Clause 2(h) covers to clerical staff. The intention is that everybody engaged in the motor transport industry should be either covered by this Bill under discussion, which will become an Act soon, or by the Shops and Establishments Act or by the Factories Act. So, after the passing of this Bill no one will be left out, who is connected with the motor transport industry and coming under the definition which has been provided for.

Regarding mileage allowance I am sorry I am not able to agree with my hon. friend, because the information which we have obtained so far shows that nowhere mileage allowances is calculated for the purpose of overtime. But if at any place workers are getting overtime after adding mileage

allowance, they will continue to get it under clause 37, which says that workers having more favourable conditions should be entitled to those conditions in future also and that these should not be reduced.

Regarding the workers engaged in the transport services in the hill stations my experience is that they are very careful and they do strenuous work. My personal experience is that the number of accidents on the hills are less than on the plains because the drivers know the risks involved. They know that if they are a bit careless they will fall into a *khud*, unlike an accident in the plains; of course, sometimes serious accidents occur in the plains also. But in the hills if there is an accident, the driver knows that they will have to go to the other world.

Shri C. B. Pattabhi Raman (Kumbakonam): if they go to the other world they are lucky; but sometimes they are maimed, severely injured or grievously hurt.

Shri Abid Ali: The Bill provides that no one should be on the wheel for more than 5 hours. That is quite satisfactory

A question was put about long distance services. We have evidence that for long distance goods vehicles two drivers are provided. Or, they are relieved at a reasonable distance so that they may have rest. After the passing of the Bill under discussion, it will not be possible any more to exact work from any one over the hours which have been mentioned here.

14.50 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

At present also we have got in the Motor Vehicles Act a duty period of nine hours which is now being reduced to eight. The changes which have been made as compared with the Bill which was originally proposed in the

case of city services, long distance passenger services and goods services were very much discussed in the Committee and these were unanimously accepted as being progressive. I do not think there is any other point which has been mentioned for clarification. I move.

**Mr. Deputy-Speaker:** The question is:

"That the Bill to provide for the welfare of motor transport workers and to regulate the conditions of their work, as reported by the Joint Committee, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

**Mr. Deputy-Speaker:** We take the Bill clause by clause. The question is:

"That clauses 2 to 15 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clauses 2 to 15 were added to the Bill.*

**Clause 16— (Spread-over)**

**Shri Ramsingh Bhai Varma:** I beg to move:

Page 9, line 29, for "twelve hours" substitute "ten and a half hours". (1)

श्रीमान्, मेरा प्रमॉडमेंट यह है कि र्बाईट क्लेक्ट कमेटी की रिपोर्ट में जो बारह घंटे का स्प्रेड-ओवर रखा गया है, वह घंटा कर दस घंटे कर दिया जाये। फेक्ट्री एक्ट में भी साढ़े दस घंटे का स्प्रेड-ओवर रखा गया है और यह सर्विस भी इसी प्रकार का एक उद्योग है।

**उपाध्यक्ष महोदय :** बारह घंटे का तो प्रन्दाजा बगैर बढ़ी के भी बगया जा सकता है। साढ़े दस घंटे के लिये इतनी बड़ियाँ चाहियें कि बहुत रुपया खर्च होगा।

**श्री रामसिंह भाई वर्मा :** इस सम्बन्ध में कुछ गलत फहमी हो रही है। बारह घंटे का स्प्रेड-ओवर ऐसी सर्विसेस में हो सकता है, जिन्हो ने अपने यहां पर वर्कर्स के रहने की क्वार्टर्स की व्यवस्था की हो। मोटर ट्रान्सपोर्ट सर्विस ऐसी है कि वर्कर को एक स्थान से १२० मील दूर तक प्रतिदिन गाड़ी ले जाना पड़ता है। ऐसी हालत में चार घंटे का जो बीच में ब्रेकडाउन स्प्रेड-ओवर किया जाता है तो वे चार घंटे वर्कर के वेस्ट होते हैं। बल्कि उस को इस व्यवस्था से ज्यादा खर्च भी करना पड़ता है।

यहां दिल्ली में डिपो निजामुद्दीन में है और वर्कर्स फरीदाबाद से आते हैं और डिपो से बस लेकर वे चलते हैं। अगर बीच में चार घंटे का ब्रेकडाउन हुआ और स्प्रेड-ओवर किया गया, तो उस में फरीदाबाद से आने के लिये एक घंटा और यहां से फरीदाबाद जाने के लिये एक घंटा लगता है। माननीय मंत्री जी यह कह सकते हैं कि वे बस में आ सकते हैं और जा सकते हैं। लेकिन ऐसा नहीं है, क्योंकि सूबह जब वे डिपो पर सर्विस पर आते हैं, तो उनके लिये बस नहीं होती है। वे रेल में आते हैं और डिपो पर आ कर बस स्टार्ट करते हैं। इस तरह उन को आने जाने का खर्चा भी बहुत देना पड़ता है। जिन गरीब लोगों को कम वेतन मिलता है, उनके पास इतना पैसा नहीं है कि वे बड़े बड़े शहरों में डिपो के पास मकान ले कर रह सकें। इसलिये वे लोग शहरों से दूर रहते हैं। इसी तरह बम्बई में डिपो माटुंगा में है और वर्कर कल्याण से आते हैं। वे कल्याण से गाड़ी में बैठ कर आते हैं और माटुंगा में बस लेते हैं और स्टार्ट करते हैं। अगर चार घंटे का ब्रेकडाउन हुआ और बीच में स्प्रेड-ओवर किया गया, तो कल्याण से आने के लिये एक घंटा और जाने के लिये एक घंटा चाहिये। आठ घंटे इयूटी के चार घंटे स्प्रेड-ओवर के, सुबह एक घंटा इयूटी पर आने का और शाम को एक घंटा वापस आने का, इस प्रकार आठ और और, और

[श्री रामसिंह भाई वर्मा]

घंटे की ड्यूटी हो जाती है। इस स्थिति में वे क्या घर में बाल-बच्चों को सम्भाल सकते हैं और क्या न.द ले सकते हैं ?

इस बारे में आई० एल० ओ० के कन्वेंशन की बात की गई है। दरअसल आई० एल० ओ० के बहुत से कन्वेंशन्स ऐसे हैं, जिनका हम पालन नहीं कर रहे हैं। इसके साथ ही उन लोगों के रहने की व्यवस्था भी डिपो के पास ही बराबर होनी चाहिये। मैंने ज्वाइंट सिलेक्ट कमेटी में भी इस बात को समझाने की कोशिश की। यह बात तमाम माननीय सदस्यों के गले उतरती थी। एक्जिडेंस में भी न तो एम्पलायज की तरफ से और न एम्पलाईज की तरफ से यह मांग की गई कि बारह घंटे का स्प्रेड ओवर होना चाहिये। बल्कि एम्पलाईज की तरफ से यह कहा गया कि हम ने एग््रीमेंट से साढ़े दस घंटे स्प्रेड ओवर किये हैं। एक जगह साढ़े दस घंटे का स्प्रेड-ओवर हो रहा है और दूसरी जगह कानून के द्वारा, जहां एग््रीमेंट नहीं है, ट्रेड यूनियन नहीं है, बारह घंटेका स्प्रेड-ओवर होगा। जहां यूनियन है और एग््रीमेंट कर लिया गया है, वहां साढ़े दस घंटे का स्प्रेड ओवर है। मेरा निवेदन है कि वर्कर्स में इस तरह का भेद नहीं होने देना चाहिये। जब न्याय करने के लिये यह कानून बनाया जा रहा है, तो मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि वर्कर्स की काम की शर्तों में यह भिन्नता नहीं होनी चाहिए। इसी लिए मैंने रिपोर्ट में भी अपना नोट आफ डिसेंट दिया है। उसको यहां पर पढ़कर सूनाने की जरूरत नहीं है, क्योंकि वह माननीय सदस्यों के सामने रिपोर्ट में है। माननीय मंत्री जी वर्षों तक रोड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स अनियन के प्रेसीडेंट के नाते काम करते रहे हैं। वह उनके लिये लड़े हैं, उन्होंने स्ट्राइक कराई और सब काम उन के हित में किये। वह उन सर्विसिज में डायरेक्टर भी रहे हैं। मैं भी ट्रांसपोर्ट यूनियन का वर्कर हूँ। कइयों का मैं प्रेसीडेंट हूँ। मैं एक ट्रेड यूनियन वर्कर के तौर पर काम कर रहा हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या माननीय सदस्य वे भी स्ट्राइक कराई या नहीं ?

श्री रामसिंह भाई वर्मा : मैंने अपने जीवन में एक स्ट्राइक कराई, जो दस महीने चली, जिस में श्री नन्दा जी खुद पिकटिंग करते थे। और स्ट्राइक भी ऐसी वैसी मिल में नहीं कराई, ग्रहमदाबाद के वैरोनेट, सर चिन्नुभाई बेर नेट की मिल में कराई। गांधी जी ने स्वयं कहा कि यह मामला पंच के सामने जाना चाहिये। मालिक पंच के सामने नहीं गया और वह मिल हमेशा के लिये बंद हो गयी। मेरा निवेदन है कि स्ट्राइक कराया, लड़ना है, तो बहादुरी की तरह लड़ो, यह नहीं कि कायरों की तरह से हड़ताल करा दी, दूसरों को बहका कर पथर फिकवाये, मारपीट कराई। यह हमारा काम नहीं है। इसलिये मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि हम हड़ताल में नहीं, पंच में विश्वास रखते हैं।

अगर माननीय मंत्री जी चाहें कि उन्हें इसका कुछ और तजुर्बा लेना है, कुछ जानकारी लेनी है, त मैं विचारों की हिंसा नहीं करूंगा। मैं अपनी अमेंडमेंट को वापस लेने को तैयार हूँ, अगर मुझे माननीय मंत्री जी की अंर से आश्वासन दिलाया जाये कि इस विषय में जानकारी लेकर उचित कदम उठाया जायेगा, श्रमिकों में भेद नहीं होगा, उनके साथ इन्साफ किया जायेगा और बाद में अमेंडमेंट ला कर स्प्रेड-ओवर को साढ़े दस घंटे किया जायेगा।

इस निवेदन के साथ मैं कहूंगा कि या तो मेरे इस अमेंडमेंट को मंजूर कर लिया जाये, या मुझे इस बारे में आश्वासन दिया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय : आनरेबल मिनिस्टर। माननीय सदस्य कह रहे हैं कि या तो उनके अमेंडमेंट को मान लिया जाये, या वह वापस लेते हैं।

**श्री प्राविद अली :** इस बारे में भेद जरूर रहेगा। मैं इस बारे में अर्ज कर चुका हूँ कि हमारा मुल्क बड़ा है और एक सिरे से दूसरे सिरे तक भिन्न भिन्न दस्तूर और तरीके चल रहे हैं। यह भी सही नहीं है कि ज्वायंट सिलेक्ट कमेटी के सामने यह बात नहीं आई थी। वहाँ यह कहा गया कि बारह घंटे का स्प्रेड ओवर होना चाहिये क्यों कि बगैर इसके कई सिटीज में ट्रांसपोर्ट सर्विस नहीं चल सकती है, असम्भव है। यह भी नहीं है कि एम्पलायर ही यह स्प्रेड ओवर रखना चाहते हैं। जहाँ मजबूरी है, वहाँ वे रखेंगे और जहाँ मजबूरी नहीं है, वहाँ वे कम करेंगे। यह अनुभव है और कई जगह एग्रीमेंट्स हो चुके हैं और एम्पलायर्स भी चाहते हैं कि खास तौर पर लांग डिस्टेंस सर्विसिज में स्प्रेड-ओवर जरा कम ही होता है। उम्मीद है कि जो कुछ मैंने अभी अर्ज किया है और जो पहले मैं अर्ज कर चुका हूँ और ज्वायंट कमेटी में जिस तरीके से इस बारे में बहस हुई थी, जहाँ यह बात बिल्कुल सर्वसम्मति से बँजूर हुई थी, उसकी कद्र करते हुये माननीय सदस्य अपनी अगेंडमेंट को वापस ले लेंगे।

**श्री रामसिंह भाई वर्मा :** माननीय मंत्री ने जो कुछ कहा है, उसको दृष्टि में रखते हुये मैं अपना अगेंडमेंट वापस लेता हूँ।

**उपाध्यक्ष महोदय :** क्या हाउस की तरफ से माननीय सदस्य को यह अगेंडमेंट वापस लेने की इजाजत है ?

*Amendment No. 1 was, by leave, withdrawn.*

**Mr. Deputy-Speaker:** The question is:

"That clause 16 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 16 was added to the Bill.*

15. hrs.

**Mr. Deputy-Speaker:** The question is:

"That Clauses 17 to 25 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clauses 17 to 25 were added to the Bill.*

**Clause 26—(Extra wages for overtime)**

**Shri Ramsingh Bhai Varma:** I beg to move:

Page 12, for line 5, substitute—

"such allowances including mileage allowance" (2).

उपाध्यक्ष महोदय, एक तरह से मेरा यह संशोधन उसी प्रकार का है जिस प्रकार का कि स्प्रेड ओवर का था। शायद इसे समझने में कुछ गलतफहमी हो रही है क्योंकि पेमेंट आफ वेजिज एकट के अन्दर जो वेतन की व्याख्या की गई है, उस में माइलेज एलाउंस नहीं आता। जैसा मैं पहले अर्ज कर चुका हूँ। कोचीन का एक मामला हाई कोर्ट के सामने गया था। उन्होंने माइलेज एलाउंस जो है उसको वेतन की व्याख्या में शामिल नहीं किया गया। आज हालत यह है कि इस व्यवसाय में कई जगह श्रमिकों को माइलेज एलाउंस मिलता है और माइलेज एलाउंस भी इस तरह से मिलता है कि दूसरों को वेतन और डायरनेस एलाउंस जो मिलता है, उन दोनों को मिला कर जो रकम होती है उनके बराबर ही माइलेज सहित उसका वेतन पड़ जाता है। दोनों प्रकार के वेतन पाने वाले एक बराबरी में, समानता में आने के हिसाब से वह मिलता है। मेरे प्रदेश में गवर्नमेंट की दो सर्विसिज हैं। एक मध्य भारत की है जिसका नाम मध्यभारत रोड वेज है और दूसरा जो हिस्सा महा कौशल का आया, वहाँ पर सी बी० टी० एस० है। अब जो हमारे यहाँ मध्यभारत का हिस्सा है उसमें रोडवेज है और वहाँ वेतन और डायर-

[श्री रामसिंह भाई वर्मा]

नेस अलाउन्स मिलता है दूसरे को वेतन माइलेज अलाउन्स और डियरनेस अलाउन्स कहीं वहां वेतन और माइलेज अलाउन्स किन्तु सब रकम तीनों प्रकार से जो प्रत्येक को मिलती है बराबर होती है मसलन एक वर्कर को अगर ४५ रुपये वेतन मिलता है तो ३५ रुपये डी० ए० मिलता है, इस तरह से उसे ८० रु० मासिक मिले ।

**Mr. Deputy-Speaker:** I hope the hon. Members do agree that we might finish the work in hand in five or seven minutes and then take up the other discussion.

**श्री रामसिंह भाई वर्मा :** मैं दो मिनट में खत्म किये देता हूँ ।

अब जिसको ८० रुपये मिलते हैं अगर उसको ओवर टाइम काम करना पड़ता है तो ८० रुपये के हिसाब से डबल वेतन उसको ओवर टाइम का मिलेगा ।

जो दूसरा वर्कर है, उसका मान लीजिये ४७ रुपये मासिक है और उसका मंहगाई भत्ता नहीं है लेकिन एक नया पैसा प्रति-मील उसको माइलेज अलाउन्स मिलता है । अगर वह १२० या १२५ मील रोबाना गाड़ी ले जाता है, तो उसका टोटल मासिक वेतन भी ८० रुपये हो जाता है । इसी प्रकार एक और वर्कर है जिसको ४२ रुपये वेतन मिलता है, १५ रुपये उसको एलाउन्स के तौर पर मिलता है और ६० मील के ऊपर जो गाड़ी ले जाता है तो ६० मील के बाद एक नया पैसा प्रतिमील के हिसाब से उसको माइलेज एलाउन्स मिलता है, इस तरह से उसका मासिक वेतन ८० रुपये टोटल हो जाता है । अब इस कानून के हिसाब से ओवर टाइम का जब पैसा मिलेगा तो जिसको माइलेज एलाउन्स नहीं मिलता है, टोटल ८० रुपये मासिक वेतन ही मिलता है, उसको तो ८० रुपये के हिसाब से मिलेगा लेकिन दूसरे को जिसे माइलेज एलाउन्स मिलता है, उसे ४७

रुपये के हिसाब से ओवर-टाइम का पैसा मिलेगा और तीसरे को जिसे १५ रुपये एलाउन्स मिलता है और ४२ रुपये वेतन मिलता है उसे ५७ रुपये के हिसाब ही से ओवर-टाइम का पैसा मिलेगा — अब हम देखें कि यह कितनी बेइसफाई की बात है कि जिन तीनों को बराबर वेतन मिलता है एक सा तीनों को काम करना पड़ता है, लेकिन उन तीनों को ओवर-टाइम अलग अलग हिसाब से मिलेगा । अभी उन से ओवर-टाइम का काम नहीं लिया जा रहा है । लेकिन यह कानून बन जाने के बाद गवर्नमेंट उन से ओवर-टाइम काम लेना शुरू कर दिया जायेगा । एक सा वेतन पाने वाले, एक सा काम करने वाले और एक सा ओवर-टाइम देने वालों को अलग अलग ओवर-टाइम एलाउन्स मिलेगा । अगर कोई ज्यादा काम करता है तो उसको ज्यादा पैसे ओवर-टाइम के मिलेंगे लेकिन एक को कम दूसरे को ज्यादा इस प्रकार से उनके साथ अन्याय होगा । किसी भी प्रदेश में इस प्रकार की स्थिति नहीं है, केवल मेरे प्रदेश में ही है । इस वास्ते मैं निवेदन करना चाहता हूँ आप ऐसी व्यवस्था करें कि उनके साथ अन्याय न हो और यह तभी हो सकता है जब कि माइलेज एलाउन्स को वेतन ही ब्याख्या में डाला जाये और उस हिसाब से उनको ओवर-टाइम दिया जाये ।

**श्री आबिद अली :** ज्वाइंट कमेटी में भी माननीय सदस्य ने इस बारे में काफी जोर दिया था और अब भी जो उन्होंने फरमाया है वह बिल्कुल ठीक है । अगर कहीं माइलेज एलाउन्स है और ओवर-टाइम एलाउन्स देते वक्त उसको भी वेतन में शामिल किया जाना चाहिये । इस बिल के पास होने के बाद आशा तो हमारी यही है कि वर्कर्स की हालत सुधरे और आज जो उन्हें मिल रहा है उससे ज्यादा ही मिले और अगर ज्यादा नहीं मिल सकता है तो ऐसा न हो कि कम मिले । इसकी वजह से अगर कहीं नुकसान होता तो मैं चाहता

हूँ कि माननीय सदस्य हमें बतायें हम जरूर  
उनकी सेवा करेंगे, नुकसान नहीं होने देंगे।

श्री राम सिंह भाई वर्मा : माननीय मंत्री  
जी ने जो कुछ कहा है और आश्वासन दिया  
है उसको देखते हुये मैं अपना संशोधन  
वापस लेता हूँ।

**Mr. Deputy-Speaker:** He wishes to  
withdraw his amendment.

*Amendment No. 2 was, by leave,  
withdrawn.*

**Mr. Deputy Speaker:** The question  
is:

"That Clause 26 stand part of the  
Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 26 was added to the Bill.*

**Mr. Deputy-Speaker:** The question  
is:

"That Clauses 27 to 40 stand part  
of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clauses 27 to 40 were added to the  
Bill.*

**Mr. Deputy-Speaker:** The question  
is:

"That Clause 1, the Enacting  
Formula and the Long Title stand  
part of the Bill."

*The motion was adopted.*

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

**Shri Abid Ali:** I beg to move:

"That the Bill, as reported by the  
Joint Committee, be passed."

**Mr. Deputy-Speaker:** The question  
is:

"That the Bill, as reported by the  
Joint Committee, be passed."

*The motion was adopted.*

15.07 hrs.

MOTION RE: REPORT OF NEYVELI  
LIGNITE CORPORATION LIMITED

**Shri Tangamani (Madurai):** I beg  
to move:

"That this House takes note of the  
Annual Report of the Neyveli  
Lignite Corporation Limited along  
with the Audited Accounts for the  
year 1958-59, laid on the Table of  
the House on the 29th February,  
1960."

I shall develop two main points: pro-  
gress of work; land acquisition and  
rehabilitation of the people affected in  
these areas.

Before I go into the various aspects  
of the scheme, I would like to say  
that this is the third report. The first  
report for 1956-57 was discussed in  
the House on 11th August, 1958. At  
that time many Members wanted to  
know the progress achieved and ex-  
pressed dissatisfaction at the way in  
which the reports were presented to  
the House after lapse of considerable  
time. The report for 1956-57 was  
presented only during the Budget  
Session of 1958. This is what the hon.  
Minister was pleased to say then:

"But I would draw the attention  
of the hon. Members to the annual  
report of the Ministry for the year  
1957-58 where an attempt was  
made to give a picture right up to  
the point of presentation of the  
report. This report, as the hon.  
Members would kindly recall, was  
presented before the House at the  
time when the discussions on bud-  
get estimates were made, and that  
carried us to a point where the  
position as it existed by about the  
time when we were meeting for the  
budget session was given. It is  
appreciated by Government very  
much that the hon. Members are  
taking so much interest...."

He proceeded to say that attempts  
would be made to see that the latest  
position was presented to the House.