

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

MR. SPEAKER: Yes.

SHRI C. M. STEPHEN: rose—

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

SHRI DINEN BHATTACHARYYA: Let us adjourn the discussion.

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

12.10 hrs.

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

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

(MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair)

MAJOR PORT TRUSTS (AMENDMENT) BILL

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

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

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

के अलग-अलग कानून हैं। बम्बई का कानून 1879 में बना, कलकत्ता का 1890 में और मद्रास का 1905 में बना था। उस बाद के 1963 में इसी सदन में एक कानून बना—मेजर पोर्ट्स ट्रस्ट्स एक्ट, 1963, उस के मुताबिक बम्बई, कलकत्ता और मद्रास को छोड़ कर जितनी दूसरी मेजर पोर्ट्स थी, सब उस के अधीन लाई गई, जैसे विशाखापत्तनम पणदीप, कोचींग, मारमागोवा, ये सब हम नये कानून के अधीन लाये गये।

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

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

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

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

यह आपके सामने पेश है। संशोधन के द्वारा इसमें कुछ नयी बातें रखी गई हैं। जैसे कि पुराने एक्ट में यह आदेश नहीं था कि बवर्नमेंट विसा पालिसी के मामले में पोर्ट्स को कोई निर्देश दे सकती है। कोई डायरेक्टिव इश्यु करने का अधिकार सेंट्रल गवर्नमेंट को पालिसी मैटर्स में मेजर पोर्ट्स के ट्रस्टियों के लिए नहीं था—बम्बई में, न मद्रास में और न कलकत्ता पोर्ट में। कमिशन जो बना था उसने जरूर सिफारिश की थी कि जब कोई कानून बने तो उसमें सेंट्रल गवर्नमेंट को पोर्ट्स को डायरेक्टिव देने का अधिकार होना चाहिए क्योंकि अब सेंट्रल गवर्नमेंट वा बड़ा पैसा बड़ा खर्च होता है और बहुत सी एडमिनिस्ट्रिव जस्टिस बढ़ गई है इसलिए पालिसी मैटर्स में उनको डायरेक्टिव इश्यु करने का अधिकार सरल होना चाहिए। तो एक चीज यह संजोधा के माध्यम से कर रहे हैं कि जो बवर्नमेंटद्वारा है वह सेंट्रल गवर्नमेंट की ओर से पालिसी मैटर्स में इश्यु की जा सके।

मेजर पोर्ट्स कमिशन की दूसरी सिफारिश कि फाइनेशियल और एडमिनिस्ट्रिव

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

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

के लिए धोर 19 की संख्या कर दी जाये स्मालर पोर्ट्स के लिए। इस के लिए भी एक संशोधन हमने रखा गया है। इसमें रिप्रिजेंटेशन के लिए भी पहले यह था कि जो प्रिजेंटेशन होता था उसमें यूबर्स का प्रिडोमिनेन्स होता था, जो उनका उपयोग में लाते थे। इस प्रकार चेम्बर आफ मामर्स के बड़े बड़े लोगों का रिप्रिजेंटेशन होता था और उन्हीं के ज्यादा अधिकार होते थे। तो इसमें सॉलिस को बदलने की भी कुछ कोशिश की गई है। इनमें यह कि गया है कि शिप-आर्गन्स, शिपर्स हो सकते हैं और उसके बाद ऐसे इन्स्टीट्यूट भी हममें प्रिजेंट किए जा सकते हैं लैबल ऑर पब्लिक बाडीज के जिन्हे गवर्नमेंट मुनासिब समझे। जैसे हमारे यहां बड़ी बड़ी पब्लिक अन्डरटैकिंग हैं जो बहुत मा मान बाहर एक्स्पॉर्ट और इम्पोर्ट करती है इसलिए उनका रिप्रिजेंटेशन भी अलग से हो जायेगा। इसलिए उनकी तादाद रखी जाये और उतने अधिकार दिये जाये कि गवर्नमेंट जिसको जितना चाहे नामिनेट कर सके। आवश्यकता के मुताबिक उसी संख्या के भीतर उतने आदमियों को गवर्नमेंट नामिनेट कर सकती है।

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

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

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

इसी प्रकार इगमें नियुक्ति और पदोन्नति के बारे में भी बोर्ड को उनके बोर्ड में अलग दिया गया है। पुर्न ने कानून में यह था कि बोर्ड जो है वह एम्वाइन्ट किया गया था लेकिन अब यह हुआ है कि चेम्बर और डिप्टी चेयरमैन का एम्वाइन्टमेंट तो सरकार करेगी, हेड आफ दि डिपार्टमेंट को एम्वाइन्टमेंट और जनरल मैनेजर को एम्वाइन्टमेंट भी सरकार करेगी। ऐसे पदाधिकारी जिनकी तनखाह दो हजार या उस अधिक हो उनका एम्वाइन्टमेंट सेंट्रल गवर्नमेंट करेगी इन एम्प्लोईज विद दि चेम्बर। बोर्ड को अब उतने अलग किया गया है क्योंकि बोर्ड में जब कोई एम्वाइन्टमेंट का मामला होता है तो बहुत सी लाबीज और बहुत सी पार्लियामेंट्स चलती है कि कौन जिसको भर्ती कराता है। अब यह अधिकार सरकार अपने

हाथ में ले रही है। इस प्रकार यह कुछ संशोधन हमें किए गए हैं। पिछले 10-12 वर्षों में मेजर पोर्ट्स ऐक्ट के अन्तर्गत जो काम हुआ है उसे जो कमियां थी उनसे संशोधित करके यह बिल पेश किया गया है।

इसमें यह भी किया गया है कि अभी तक जो स्लम एण्ड रेगुलेशन बने हुए हैं वह कंट्रोल करके ताकि ऐसी न हो कि काम में अपसेटिक हो जाये। जब तक कि नये एक्ट के अन्तर्गत स्लम एण्ड रेगुलेशन नहीं बने 1975-76 तक तब तक वह कंट्रोल करके ताकि कोई शून्यता न पैदा हो जाये। इसमें रखा गया है कि तब तक वह कंट्रोल करके जायें कि नए कानून के मुताबिक नये बार्ड एक्ट नहीं हो जायें। इस प्रकार की चीजें इसमें रखी गई हैं और यह एक ऐसा बिल है जिनमें बिना किसी विवाद की आवश्यकता नहीं है। हमारे शहरों की एक प्रस्ताव है वह जब पेश करेंगे तब यदि सम्भव हुआ तो भारत एक साथ प्रस्ताव स्वीकार भी कर लेंगे। यद्यपि उसकी कोई आवश्यकता नहीं है फिर भी एक साथ संशोधन मजूर कर लेने से माननाय सदस्य प्रसन्न हो जाते हैं। तो भारत की प्रसन्नता के लिये उसे मजूर कर लेंगे। बहाना आप की यात्रा में मान्यवर, विचार करने के लिये मैं यह विधेयक प्रस्तुत करता हूँ कि इस पर विचार किया जाय।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MR DEPUTY-SPEAKER: Farakka is a complicated question.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SHRI KAMALAPATI TRIPATHI: Of course, it will come.

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

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

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

SHRI PRANAB KUMAR MUKERJEE: It will be extended.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

With these few remarks, I support the Bill.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

प्रकार विदेशों को व्यापार का आवागमन होता है। यदि उनको बन्द कर दिया तो आपके विकास और व्यापार में तथा शिपिंग के काम में बड़ा भारी नुकसान होने की सम्भावना है। इसलिए मैं समझता हूँ कि इस तरह हैफेज्ड वे में परिवर्तन करना उचित नहीं होगा। मेरा निवेदन है कि मंत्री जी इस पर गम्भीरता से विचार करे। हम सम्बन्ध में मुझे यही कहना है।

श्री शिवनाथ सिंह(मुम्बई) उपाध्यक्ष जी, आज हमारे देश में जितने मेजर पोर्ट्स हैं वह चार प्रकार के कानूनों में गवर्न होते हैं। इस विधेयक के द्वारा हम एक कानून से उनको गवर्न करना चाहते हैं। यह विधेयक एक स्वागत-योग्य कदम है और मैं इसका समर्थन करता हूँ। इस विधेयक का समर्थन करने हुए मैं कुछ बातों की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। एक बात मैं चाहूँगा जो यदि अभी इस समय न हो सके तो ग्राइन्दा उसमें ऊपर ध्यान रखकर बाद में इम्प्रूव करने की कोशिश करेंगे। जहाँ तक बोर्ड आफ ट्रस्टीज का मसाला है, आप ने नेबर को रिप्रेजेंटेशन दिया है कि कम से कम दो आदमी नेबर के उममें होंगे लेकिन आपका जो रिप्रेजेंटेशन देने का तरीका है उसमें आपने कोई मुद्दा नहीं किया है। दूसरे गिन ओनर्स वगैरह के इन्स्टीट्यूट का आप न जो रिप्रेजेंटेशन दिया है उसमें उन लागा में वे वे चुनकर आयेंगे लेकिन नेबर का जो रिप्रेजेंटेशन हागा उसमें गवर्नमेंट नामिनेट करेगा। इस प्रकार में एक डिमोकैटिक तरीके का छोड़ कर सरकार ने उनको नामिनेट करने की जो पावर अपने हाथ में रखी है वह तरीका कोई अच्छा नहीं है। इससे नेबर यूनियन्स में काम करने वाले नाराज हो सकते हैं और इसको लेकर ट्रेड यूनियन की रिकमैण्डेड या अन-रिकमैण्डेड यूनियन्स में झगड़े हो सकते हैं। इसलिए जिनने भी नेबर एम्प्लायड हो उनका सभी का रजिस्ट्रेशन हो, वे चाहे किसी भी यूनियन के सदस्य हो, उनका एक कम्पानिडेटेड रजिस्ट्रेशन हो और वही लोग अपने

आप मे से चुनकर अपने प्रतिनिधि भेजें। चाहे कोई यूनियन रजिस्टर्ड हो या अनरजिस्टर्ड हो उनमें कोई भेदभाव न रखा जाये, उनका एक एग्जिटोरल कालेज बनाया जाये जिसके द्वारा 2 प्रतिनिधि या अगुआ होगा 4 प्रतिनिधि भेजे जायें तो मैं समझता हूँ आपका वह एक सही कदम होगा। बरना मैं समझता हूँ ट्रेड यूनियन में झगडे चलते रहेंगे, कोई कहेगा आई एन टी यू सी का हो और कोई कहेगा ए आई टी यू सी का हो। इसके अलावा जो लोग जाना चाहेंगे वे वहा के अधिकारियों की खुशामद करते रहेंगे और वे बहा पर जाकर लेबर का सही प्रतिनिधित्व नहीं करेंगे। ऐसी स्थिति में मैं निवेदन करूंगा कि किसी तरीके से आप इसमें मुधार करें।

दूसरे आपने बोर्ड आफ ट्रस्टीज में उन स्टेट्स को रिप्रेजेंटेशन दिया है जिनकी जमीन पर वह पोर्ट स्थित है लेकिन जैम आपका काडिला पोर्ट है उसके जा मेन यूजर्स है वह हरयाणा, पंजाब और राजस्थान हैं। इन स्टेट्स की भी समस्याये है इसलिए इन तीनों प्रान्तों को भी वहा रिप्रेजेंटेशन दना चाहिए। यह नहीं जाना चाहिए कि जिस प्रान्त में पोर्ट है वहा की स्टेट गवर्नमेंट को ही रिप्रेजेंटेशन दे बल्कि वहां से सामान भेजने वाली जो और स्टेट्स हैं उनको भी रिप्रेजेंटेशन दिया जाय। यह मेरी आप से प्रार्थना है और इसकी ओर आप अवश्य ध्यान देने की कृपा करें।

इस बिल में कई संशोधन किये गये हैं जो स्वागत योग्य है। लेकिन एक संशोधन मंत्री जी ने रखा है कि कुछ कडीशन के अधीन ऐनीमल्स हा, सामान हा, पहले अगवनेम्ड का ओपिन ओक्शन से बेचा जाता था, लेकिन अब यह किया गया है कि आपस में निगोशियेशन्स कर के या टेन्डर्स काल कर के बेचा जायगा। इसमें अधिकारियों द्वारा गडबड किये जाने की आशंका होता स्वाभाविक है। पब्लिक ओक्शन में क्रैयरनैस आती है और बाब में चाहे कन्सन्ड पार्टी को ब्लेस भी देना पड़ता हो, तो भी सही चीज मिलती है। इसलिये पब्लिक ओक्शन

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

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

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

पोर्ट्स की क्या हालत है? माननीय सदस्य ने कलकत्ते के बारे में कहा। हम चाहते

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

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

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

The House would recall that a Study Team on the Major Ports which had been appointed in the year 1968 made a recommendation which I quote:

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

depth into the entire matter of Ports Trust organisation."

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

श्री भूल चन्द डागा (पाली) : इस बिल को लाने के लिए मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ। इस तरह का बिल लाने की सिफारिश 1953 में हुई थी। एस्टीमेट्स कमिटी ने अपनी रिपोर्ट में यह कहा था :

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

यह एक छोटी सी कमिटी थी। उसके बाद भी कमिटी बैठी। उसकी रिकोमेंडेशन होने

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

आपने मेजर श्रीर माइनर पोर्ट्स में डिफेंस किया है। आई हेब स्टिल टू थंडरस्टैंड वी डिफेंस बिटवीन मेजर एंड माइनर पोर्ट्स। पोर्ट सीज पोर्ट। क्यों आप दोनों में भेद करते हैं।

जो कमिटी आप ने एम्पाइंट की थी उनके जो टर्म्स आप रेफेंस थे उनमें से कुछ ये थे :

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

उस कमिटी ने 127 रिकोमेंडेशन की। जायद आपने बिल लाने में जल्दी की है और केवल एक एस्पेक्ट को आप ने टच किया है। मैं जानना चाहता हूँ कि बाकी की जो रिकोमेंडेशन हैं उनके बारे में आप क्या कर रहे हैं, क्या उनको इम्प्लीमेंट कर रहे हैं। पोर्ट्स की हालत आज खराब है। वहाँ डिमार्चेंजमेंट है। उसकी वजह से डेबिटर बनता है। इस हिसाब

पोर्ट तथा घोर भी कई पोर्ट्स को देखने गये थे। वहा लेबर का प्राबलम है। इन्विपमेट का है, रोड्स का है। आयरन और, साल्ट आदि जो हम बाहर भेजते हैं या जो चीज इम्पोर्ट करते हैं हमें देखना होगा कि हम इस मामले में दूसरे देशों से कम्पिटिशन में खड़े रह सकेंगे या नहीं? इन सारे प्राबलम्स को कौन टन करेगा? आपने तो सिर्फ एक बात कह दी है। कमेटी ने जो दूसरी रिपोर्टेशन की है वे सख्या में बहुत अधिक है और शायद वे एक बड़ी किताब के रूप में हैं, इसलिए शायद मनेटैरिएट ने आपके उनको देखा नहीं और देखा है तो उनको लाने की कोशिश नहीं की। इसमें जो बड़ी बड़ी बातें थी, उनकी तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। एन्टीमेट्स कमेटी की रिपोर्ट और दूसरी रिपोर्ट्स में जिन बातों की तरफ ध्यान दिलाया है, उन पर तबज्जुह नहीं दी गई है। इन सारी रिपोर्टेशन का परपज क्या है? लॉग ड्राई पोर्ट की बात करने है जब कि पोर्ट्स भी ठीक तरह में फक्शन नहीं कर रहे हैं।

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

श्री मूलसदस्य : मैं रिपोर्ट की दो-तीन बातें आपके सामने रखना चाहता हूँ।

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

इस बिजुल में मेजर पोर्ट्स की महत्वपूर्ण समस्याओं की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है। इसमें सिर्फ सॉर्सिज और लेबर बरतने के रिपोर्टेशन की व्यवस्था की गई है। मंत्री महोदय को ऐसा बिजुल लाना चाहिए, जिससे हमारे पोर्ट्स का डेवलपमेंट हो सके।

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

मैं से पहले मैं यह सुधार चाहता हूँ कि महानगरपालिका के कम से कम दो प्रतिनिधि बोर्ड आफ ट्रस्टीज में होने चाहिए। पाट ट्रस्ट के टलाके में, बैंकवे रेक्लेमेशन में ही इस वक्त जो गैर-जानूनी काम हो रहा है, उस को लेकर बम्बई म्यूनिसिपैलिटी और राज्य सरकार में सचर्य और टकराव उत्पन्न हुआ है। उसके बारे में मैं बाद में बोलूंगा। मैं यह आवश्यक समझता हूँ कि बन्दरगाहों के बोर्ड आफ ट्रस्टीज में दो प्रतिनिधि म्यूनिसिपैलिटीज के जरूर होने चाहिए।

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

जहाँ तक क्लॉज 22 और 23 का सम्बन्ध है, पहले पोर्ट ट्रस्ट में जो मास पड़ा

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

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

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

"My dear Mr. Limaye,

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

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

एक धरसे से धाक्कन कर रही है। मुझे धक्कतोस है कि इसके बारे में बम्बई का पोर्ट ट्रस्ट सो गया है। केन्द्रीय सरकार पर मुझे यह सीधा आरोप लगाना है कि वह राज्य सरकार से मिल कर इस लूट में हिस्सेदारी कर रही है। मैं संजोप में बम्बई रिकलेमेशन की तस्वीर रखना चाहता हूँ :

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

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

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

16 hrs.

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

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

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

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

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

1964 में एक वर्ग मीटर जमीन का दाम पाच हजार रुपये था और आज उस का दाम तीन गुना हो गया है। बैंकवे रिक्लेमेशन में जो जमीन है, उस के एक वर्ग मीटर का दाम आज रूढ़ हजार रुपये हो गया है। चूँकि म्यूनिसिपैलिटी कम कर विरोध कर रही थी, इस लिए, महाराष्ट्र सरकार ने कुछ पार्टियों को चुपके में, चोरी में, जल्दबाजी में 16 प्लॉट्स बेचे हैं। इन पार्टियों के नाम भी मेरे पास हैं। एक है मैमम इलामल एंड सन्स, दूसरे है मनीराम मित्तल, तीसरे है मैमम तुलसियानी बिल्डिंग प्राइवेट लिमिटेड...

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

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

फिर है नेशनल कंस्ट्रक्शन कारपोरेशन। उस के बाद सी डी रूरेगा, मैसर्स सुप्रीम प्रीमियर्स प्राइवेट लिमिटेड, मसर्स प्रेरणा प्रीमियर्स प्राइवेट लिमिटेड, विश्वनाथ मित्तल, फ्री प्रेस जर्नल, जो करनानी ने लिया है, कलकत्ता के एक बड़े सेठ हैं। उस के बाद सेन्ट्रल बैंक आफ इंडिया में भी इस तरह के काम करते हैं। इन पर जो हमारे बनाने, जो बिल्डिंग है, बिल्डिंग को इसमें 75 लाख 80 एक

कंस्ट्रक्शन में मिलने वाला है। फिर है बैंक आफ इंडिया। ये दोनों नेशनल इजब बैंक हैं। फिर हरि आई स्टेट्स प्राइवेट लिमिटेड।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1974 से मैं शुरू करने वाला हूँ। यह जो इस के शुरू के लागू टाइम और एनैक्टिंग फार्मुला बगैर है वे इस प्रकार हैं

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

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

उस में लैंड की व्याख्या दी गई है—

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

मैं लो वाटर मार्क की बात नहीं कह रहा हूँ—

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

about Constitutional Amendment and some other Bills . . .

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

मैं धारा-शोर के बारे में ही बोल रहा हूँ। उस के पैट में यह सब धारा है। मैं जानना चाहता हूँ कि आप सीधा रोक क्यों नहीं लगात है कि मेजर पोर्ट्स का जो इलाका है, जो समुद्री इलाका है, उस में कोई भी स्ट्रक्चर मिबाय पोर्ट-इन्स्टालेशन के, लाइट हाउस के, दूसरा कोई स्ट्रक्चर खड़ा करने की छूट नहीं देगे। क्या हिन्दुस्तान के नागरिकों को या आने वाली पीढ़ियों को समुद्र के किनारे का उपयोग करने का अधिकार नहीं देना चाहते हैं, बम्बई और मद्रास के लोग कहा जायेगे? कम से कम आने वाली पीढ़ियों को भी समुद्र के किनारे जग आगम करने का मौका दे। अगर सभी बड़े और श्रीर लागों को किनारे बैठा दिया जायगा ता यह देश चौपट हो जायगा।

श्री कमलापति त्रिपाठी श्रीम न मन्त्र वडी प्रमथना है कि अधिक्तर माननीय सदस्यों ने इस बिल का स्वागत किया है नय कृष्ण माननीय सदस्यों ने ता बहुत अन्ध मन्त्राव दिये है, जिनके लिये मैं उन्हें धन्यवाद रना हूँ। बहुत सी बातें कहा है। 71 गर्ट है जो इस बिल के स्कोप के बाहर है। उनके सब प्रश्नों का उत्तर बहुत देर तक देन रहन में मैं समझता हूँ कि शायद सदन का समय खराब करना हागा।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

श्री बी० बी० नायक (कनारा)

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

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

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

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

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

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

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

लेकिन हमारे कांस्टीट्यूशनल प्वाइंट मेरी नोट में डाल देंगे तो केरे सुलझाये वह सुलझाने वाला नहीं है। उसकी एक नोटिस दी जा चुकी है। शायद पीनू मोदी साहब ने भी नोटिस दे रखी है। इस सम्बन्ध में मैं इनका हूँ। कह सकता हूँ कि जहाँ तक मेरी रिपोर्ट है वह यही है कि कोई रिकलेमंड लैंड बाम्बे पोर्ट ट्रस्ट की नहीं है। लेकिन आप जो बता रहे हैं वह नोट कर लिया गया है और उसकी जांच कर लेंगे। अभी जो हमारी रिपोर्ट है, मैं अभी बम्बई गया भी था क्योंकि इन्ट्रोडक्शन के समय आपने यह सवाल उठाया था इसलिए मैंने बहा पर पूछा तो उन्होंने कहा कि ऐसा कोई रिकार्ड हमारे यहाँ नहीं है कि हमारे पोर्ट की लैंड जो सी-वेड में हो लोवर वाटर मार्क के नीचे, उसको रिकलेम किया हो जैसा कि आप बता रहे हैं। उसको हम जरूर देखेंगे लेकिन ऐसी कोई लैंड हमारे पास नहीं है। एक बात आपको याद रखनी चाहिये कि यह कानून हमारा बना हुआ है। 1879 का और यह प्राविशियल कानून था। 1935 में जब गवर्नमेंट आफ इंडिया नयी बनी, ऐक्ट आया तब यह सेट्रल गवर्नमेंट ने ले लिया—उसके पहले अगर कुछ हो गया हो तो उसकी जाच-पड़नाल की जाये लेकिन उसकी जिम्मेदारी आप मेरे मिर पर नहीं डाल सकते। यह मैं मानता हूँ कि हाई वाटर मार्क और लो वाटर मार्क के नीचे जो शोर है, वह लैंड बिलाग करती है, स्टेट गवर्नमेंट को, मानिकाना उनका है लेकिन उस पर वं कोई कान्ट्रोल नहीं कर सकते हैं बिना हमसे पूछे हुए और बिना हमारी इजाजत के। पोर्ट एरिया में जितनी जमीन है, पोर्ट की लिमिट के भीतर उसकी सारी जिम्मेदारी हमारे ऊपर है लेकिन सारा बम्बई की जमीन है उसकी जिम्मेदारी हमारी नहीं है। कहाँ कहाँ गवर्नमेंट आफ इंडिया की लैंड है, स्टेट गवर्नमेंट कब बहा कब्जा कर रही है, कब बच रही है, रुपया इकट्ठा कर रही है, ₹० पी० के चुनाव में दे रही है—इसकी खबर मधु लिमये जी को

होनी कि कितना खर्चा ₹० पी० की सरकार को दिया, कहाँ से खर्चा लिवा लेकिन हमें उसकी कोई जानकारी नहीं है। (अवधान) मैं यह निवेदन कर रहा था कि हमारे बम्बई की लैंड तो हमारी है नहीं, पोर्ट लिमिट, पोर्ट एरिया और पोर्ट की एग्जेंसिड, उसमें सी-लेबिल में जो लैंड है वह हमारे जिम्मे है और उसमें कोई हस्तक्षेप नहीं कर सकता है। हाई वाटर मार्क और लो वाटर मार्क के बीच में जो शोर है वह सम्पत्ति है स्टेट गवर्नमेंट की, लेकिन कानून के मुताबिक स्टेट गवर्नमेंट कभी उस पर कोई काम नहीं कर सकती है, कोई एक्शन नहीं कर सकती है जब तक कि मेन्ट्रल गवर्नमेंट की इजाजत न ले ले। अभी तक रिकलेमेशन का शब्द नहीं था लेकिन हम जो नया कानून बनाने जा रहे हैं उसमें रिकलेमेशन भी जोड़ दिया है। अब वह रिकलेमेशन भी नहीं कर सकते हैं। यह प्रोटेक्शन हमें दे रहे हैं। इसके पहले कुछ हो गया हो तो बात और है। आपने बहुत ऊँची बात उठाई है, आप बहुत बड़े प्रादमी हैं इसलिए आप बड़े लोगों से उन मामलों को तय कीजियेगा। हमारा पोर्ट का मामला छोटा सा मामला है और उसमें यह सवाल आता नहीं है। उस रोज आपके कहने से ही हमने उसमें "रिकलेम" भी जुड़ाया।

श्री मधु लिमये : धन्यवाद।

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

जिनकी तमन्नाह हो उनके सारे एक्ट्स-
जेम्स सेमल गवर्नमेन्ट करेगी इन कंस्ट्रक्शन
विथ वि वेयरमें। यह बल्कि वेयरमें
के हाथ से अधिकार ले लिया है।
गीचे की जो छोटी छोटी नियुक्तियां हैं जो
बोर्ड किया करता था उस में पोलिटिक्स
बला करती थी। अब यह नियुक्तियां
वेयरमें कर दिया करेगा। मेजर पोर्ट
कमीशन की सिफरिणो में यह लिखा था कि
जहां तक ऐडमिनिस्ट्रेशन का काम है वह
वेयरमें के हाथ में होना चाहिये और बोर्ड
का काम पौलिटी और डेवलपमेंट का होना
चाहिये। इसीलिये यह किया गया है। यह
ठीक बात है कि यहा आई० सी० एस०,
आई० ए० एस० आदमी रहे जाते हैं।
तो इसमें कोई क्वावट ता है नहीं।
(व्यवधान)

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

माननीय पार्थिव जी ने कहा कि
एम० एल० एज० और एम० पीज० को
भी रख दे। 1963 में यह सत्रान उठा
था लेकिन वह मुनासिब नहीं समझा गया
क्यों कि वह लानू हो जाएगा आफिम आफ
प्रोफिट और यहां से ही हाथ धोना पड़ेगा।

एक बात माननीय सिमये जी ने कही कि
इस में म्युनिसिपैलिटी के लोग रहें। जहां तक
मुझे याद है कलकत्ता पोर्ट में कलकत्ता को-
रेसन के लोग हैं। इस में लोकल एगोरिटीज
मिखा हुआ है। उस में अगर जाने हैं तो
जायद वह ले लिये जायें।

जी मधु सिमये : पहले कम्पई कोरीरेसन
का रिजिस्ट्रेशन था।

जी मधु सिमये : वह जायद "मैजर
पोर्ट्स" में आता होगा। उस को लाफ
करना चाहिये।

जी कलपति त्रिपाठी : यह रखना
चाहिये। यह बात मैं मानता हू कि ठीक
है।

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

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

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI:
No, Sir.

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

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

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

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

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

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

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

श्री कमलापति त्रिपाठी दिक्कत कोई नहीं आती है, देने का डिम्प्रीशन है सरकार को। इसीलिये जो ग्राम, धाराये खी गई है वह यह है कि पर्ट ट्रस्ट में, क. भ. म. में ममम होना चाहिये, कर सकती है। आप के काइला के लिये कहा उस का ध्यान रखा जायगा।

MR DEPUTY-SPEAKER The question is

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

The motion was adopted

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

The question is

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

The motion was adopted

Clauses 2 and 3 were added to the Bill

Clause 4—(Amendment of section 3)

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

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

"Page 2, line 29,—

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

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

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

बर्ती करने हैं उन में किसी भी इंटरैस्ट को कुछ भी रिप्रेजेंटेशन दे सकती है, कोई नम्बर किम्बल्स अब नहीं है । इसीलिये विनिबन रखा गया है । ऐसी हालत में दो तो कम से कम रहेंगे ही । सरकार को अधिकार है कि कहीं मुनासिब लगने 2 की जगह 4 कर दें या 6 कर दें । यह ब्यवस्था ज्यादा फायदे की है लेबर के लिये ।

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

Amendment No. 9 was put and negatived

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That Clause 4 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 4 was added to the Bill.

Clauses 5 to 9 were added to the Bill.

Clause 10—

(Amendment of section 24).

Amendment made:

Page 3,—

for lines 42 to 45, substitute—

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

"(a) in the case of a post—

(i) the incumbent of which is to be regarded as the Head of a department; or

(ii) to which such incumbent is to be appointed; or

(iii) the maximum of the pay scale of which (exclusive of allowances) exceeds two thousand rupees,

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

(Shri Kamalapati Tripathi)

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

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

The motion was adopted.

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

Clause 11—

(Amendment of section 25)

Amendments made:

Page 4 before line 5, insert—

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

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

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

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

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

(Shri Kamalapati Tripathi)

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

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

The motion was adopted.

Clause 11, as amended, was added to the Bill

Clauses 12 to 21 were added to the Bill.

Clause 22—

(Amendment of section 61).

SHRI RAMAVATAR SHASTRI: I beg to move:

Page 6, lines 27 and 28, omit "private agreements". (19).

मेरे दो संशोधन 24 की धारा में हैं । एक में तो मैंने यह कहा है कि चार महीने डैमरेज की अवधि जो आपने रखी है वह लम्बी है और इसको आप थोड़ा कम करें और मैं इस अवधि को दो महीने कहना चाहता हूँ ।

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

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

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

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

Amendment No. 10 was put and negatived

MR DEPUTY-SPEAKER: The question is.

"That clause 22 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 22 was added to the Bill.

Clause 23—
(Amendment of section 62).

SHRI RAMAVATAR SHASTRI: I beg to move:

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

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

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

Amendments Nos. 11 and 12 were put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That clause 23 stand part of the Bill".

The motion was adopted.

Clause 23 was added to the Bill.

Clause 24—

(Amendment of section 63)

SHRI RAMAVATAR SHASTRI: I beg to move:

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

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

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: I beg to move:

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

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

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

श्री कमला पति त्रिपाठी : शास्त्री जी के मन में जो सन्देश पैदा हुआ है वह स्वाभाविक है। आज तक पब्लिक ट्रस्ट से डिसपोजल होता रहा है। उसमें अनुभव यह हुआ है कि जो शिपिंग सिर्फ वहाँ होते हैं वे आपस में मिल जाते हैं और दारों को बढ़ने नहीं देते हैं। जो लोग आगमन में सामने आते हैं और बड़ी बड़ी कीमत की चीज बहुत थोड़ी सी कीमत में चली जाती है। इस वास्ते यह समझा गया है कि टेंडर भी रख दिया जाए और साथ ही साथ प्राइवेट एग्रीमेंट या प्राइवेट नैगोशियेशन भी रख दिया जाए और जो इस तरह से नैगोशिएट करके बेचना चाहेगा उसकी निश्चिन्ता होगी कि किस कारण से निगोशिएशन हुआ, क्यों वह किया जा रहा है। जो आप कहते हैं उसका खतरा हो सकता है लेकिन अभी कुछ दिन इसको चलने दीजिए और शायद कुछ हम को चीज की कीमत अच्छी मिल जाए।

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

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

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

The motion was adopted.

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

Amendment No. 13 was, by leave, withdrawn.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

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

The motion was adopted.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

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

The motion was adopted.

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

Clauses 25 and 37 was added to the Bill.

Clause 38—
(Amendment of section 133)

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

Amendment made:

"Page 10,—after line 27, insert—

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

(Shri Kamlapati Tripathi).

MR. DEPUTY-SPEAKER: THE question is:

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

The motion was adopted.

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

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

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: I beg to move:

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

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

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

The motion was adopted.

1657 hrs.

UNIVERSITY OF HYDERABAD BILL

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

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

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

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

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

17 hrs

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