

जाते हैं। स्पोर्ट्स गुड्स की जालंधर में मेन मार्केट है। लैटर गुड्स, एगो बेसड् इंडस्ट्रीज़ और वूलन का भी जालंधर शहर में बहुत ज्यादा काम हो रहा है, जैसा कि लुधियाना में। इन सबकी वजह से बड़े सालों से, खासकर के 1982 से यह फाइल चल रही है सेंटर में कि जालंधर में एयरपोर्ट होना बहुत जरूरी है। 65 परसेंट फूड, जो कि देशभर में दिया जाता है सेंट्रल पूल में, वह दोआबा और पंजाब से दिया जाता है। 300 एकड़ के करीब जमीन एक्वायर हो चुकी है जालंधर और कपूरथला के दरमियान में, लेकिन उसके बावजूद भी अभी तक कोई ऐसा ऐक्शन सेंटर की तरफ से नहीं लिया गया कि वह उसके लिए कोई जल्दी कार्रवाई कर रहे हैं।

मैडम, अभी-अभी जब मैं इंग्लैंड गया तो मैंने देखा कि पंजाब के पंजाबी वहां पर मेयर बने हुए हैं। चार ऐसे मेयर हैं जो कि पंजाबी हैं और 2 परसेंट आबादी हिन्दुस्तान की वहां पर है। जिन लोगों ने हमारे ऊपर राज किया था, आज हम वहां पर मेयर भी हैं, हमारे लोग आगे बढ़ रहे हैं, फॉरिन करेंसी भी हम ला रहे हैं। इसलिए जालंधर, खासकर के पंजाब, दोआबा में, एयरपोर्ट होना बहुत जरूरी है ताकि लोगों की मुकिश्कलें दूर हों। बार-बार कहने पर भी यह काम नहीं हो रहा।

आदरणीय मैडम, मैं आपको ज़रिए सरकार से बिनती करता हूँ, मेरा यह अनुरोध है कि जल्दी से जल्दी इस पर काम हो। धन्यवाद।

Dilapidated Condition of P.W.E. Roads in Uttar Pradesh

श्रीमती मालती शर्मा (उत्तर प्रदेश): मैडम, धन्यवाद, जो आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस देश के एक प्रदेश की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ और वह प्रदेश है उत्तर प्रदेश। उत्तर प्रदेश की जनता कई वर्षों से एक अनाथ की तरह रह रही है। उत्तर प्रदेश में कई वर्षों से कोई स्थाई सरकार नहीं है और उसका परिणाम यह है कि गवर्नर रूल के अंतर्गत वहां की जनता को ब्यूरोक्रेसी के शासन में रहना पड़ रहा है।

महोदय, इस उल्लेख के माध्यम से मैं एक विभाग की ओर सरकार का धान आकर्षित करना चाहती हूँ और वह विभाग है पी०डब्ल्यू०डी० विभाग। उत्तर प्रदेश में आज स्थिति यह निर्मित हो चुकी है कि कोई भी सड़क, कोई शहर ऐसा नहीं है जहां से कि व्हीकल सही तरह से गुजर सके और इस बारे में पी०डब्ल्यू०डी० विभाग पूरी तरह से अनदेखी करता है। आप दिल्ली से चलिए, दिल्ली से जो

जी०टी० रोड जाता है वह तीन प्रान्तों को जोड़ता है, दिल्ली से जब हम चलते हैं तो पूरा हरियाणा और पंजाब, यह बेल्ट उधर से होकर गुजरती है। उत्तर प्रदेश का जो अंतिम छोर है, दिल्ली से जो सड़क चलती है जी०टी० रोड, उसी से वह रास्ता उत्तर प्रदेश के उत्तरकाशी तक जाता है और जितने भी हमारे तीर्थ यात्री हैं या तीर्थ यात्रा के स्थान हैं, वे सब इन सड़कों से गुजरते हैं। महोदय, मैं आपको बयान नहीं कर सकती कि सड़कों की आज यह हालत है कि व्हीकल रोज आपस में टकराते हैं। इतने गड़्डे सड़कों में हैं कि व्हीकल्स के पहिए निकल जाते हैं। आए दिन ट्रक उल्टे पड़े रहते हैं, सवारी गाड़ियां उल्टी पड़ी रहती हैं, लोगों को चोटें आती हैं, भारी एक्सीडेंट होते हैं लेकिन पी०डब्ल्यू०डी० विभाग की यह हालत है, वह कहते हैं कि अभी तो बरसात आ गई है इसलिए काम नहीं हो सकता, अभी सर्दी के दिनों में तारकोल बिछाया नहीं जा सकता। हालत यह है कि सालभर में केवल दो महीने शायद वे पैच-वर्क करके उन गड़्डों को भर देते हैं और इतना कम तारकोल उनमें डाला जाता है कि चन्द दिनों बाद की वे फिर उखड़ जाते हैं। महोदय, मेरा निवेदन है कि दिल्ली से चलकर पंजाब और हरियाणा को जोड़ने वाली जो सड़क है, इसको नेशनल हाइवे डिक्लेअर किया जाए तो इस सड़क की दुर्दशा होने से बच जाएगी और आए दिन के जो एक्सीडेंट्स हैं, जिनमें अनेकों महिलाओं को, पुरुषों को, यात्रियों को चोटें खानी पड़ती हैं,..... व्हीकल्स आपस में टकराते हैं। कोई दिन ऐसा नहीं जाता कि जब आपको सड़क पर 2-4 एक्सीडेंट देखने को न मिले। सड़कों की बहुत दुर्दशा हो रही है। यह जो दूसरा रास्ता है इसको भी अगर नेशनल हाइवे बना दिया जाए तो यात्रियों को बहुत बड़ी सुविधा हो जाएगी और इन सड़कों की कुछ देखभाल हो सकेगी। वैसे वहां पी०डब्ल्यू०डी० की हालत यह है कि जो भी सड़कें उनके अंडर में हैं, उनका रिपेयर कभी नहीं होता और जो सड़क बनती है उसकी गुणवत्ता बहुत खराब होती है, उसका मेंटेनेंस नहीं होता और 2-4 महीने में उसमें गड़्डे पड़ने आरंभ हो जाते हैं। जो ऐरियाज़ नगरपालिका के अंडर में हैं, नगरपालिका की अपनी आय इतनी नहीं है कि वे अपनी सड़कों को ठीक करा सकें।

महोदय, मैं आपसे निवेदन करना चाहती हूँ कि अगर आप इन सड़कों की हालत देखने के लिए यहां से डेलीगेशन भेजे तो आपको पता चलेगा कि पी०डब्ल्यू०डी० उत्तर प्रदेश का सबसे नैलेक्टेड विभाग है। मैं सरकार से निवेदन करती हूँ कि ये दोनों रास्ते नेशनल हाइवे डिक्लेअर किए जाएं और सड़कों की हालत सुधारने के लिए पी०डब्ल्यू०डी० को सखा इस्ट्रक्शन दी जाए।

PROF. NAUNIHAL SINGH (UTTAR PRADESH): Madam, I also associate myself with the sentiments expressed by my colleague.

यह पता नहीं चलता कि सड़क गड्ढे में है या गड्ढा सड़क में है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY): Before we adjourn for lunch, there is a statement regarding the Government Business, to be made by Dr. U. Venkateswarlu.

ANNOUNCEMENT RE. GOVERNMENT BUSINESS FOR THE WEEK COMMENCING MONDAY, THE 2ND DECEMBER, 1996.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (DR. U. VENKATESWARLU): Madam, with your permission, I rise to announce that the Government Business during the week commencing Monday, the 2nd December, 1996 will consist of:—

1. Consideration and passing of:—

- (a) The Indian Contract (Amendment) Bill, 1992.
- (b) The Sements Provident Fund (Amendment) Bill, 1995.
- (c) The Apprentices (Amendment) Bill, 1995.
- (d) The Companies (Amendment) Bill, 1996.

2. Discussion on the Resolution seeking approval of the Proclamation issued by the President on 17.10.96 under Article 356 of the Constitution in relation to the State of Uttar Pradesh.

3. Consideration and passing of the Coast Guard (Amendment) Bill, 1996.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY): The House is adjourned for lunch till 2.00 P.M.

The House then adjourned for lunch at fifty-eight minutes past twelve of the clock.

The House reassembled after lunch at eleven minutes past two of the clock,

The Vice-Chairman (Shrinati Kamla Sinha) in the Chair.

THE INDIAN CONTRACT (AMENDMENT) BILL, 1992

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF LAW AND JUSTICE (SHRI RAMAKANT D. KHALAP): Madam, I beg to move:

"That the Bill further to amend the Indian Contract Act, 1872, be taken into consideration."

Madam, this Bill seeks to amend Section 28 of the Indian Contract Act, 1872 which provides that every agreement by which any party thereto is restricted absolutely from enforcing his rights under or in respect of any contract by the usual legal proceedings in the ordinary tribunal and which limits the time within which he may thus enforce his right, is void to that extent. In fact, in Section 28, it is stated in the form of two propositions: (i) Parties to an agreement are not allowed to substitute their own periods of limitation in place of the period laid down under the general law of limitation, (ii) Parties to an agreement are allowed to substitute their own prescription, that is to say, they are free to provide that if a party does not sue within a specified period, then the rights accruing under the contract shall be forfeited or extinguished or the party shall be discharged from all liability under the contract. In other words, the clause limiting the time for enforcing a remedy is prohibited. But the clause limiting the duration up to which the rights remain alive and extinguishing this right till the end of such period is permissible. Thus, a distinction is assumed to exist between the remedy and the right and that distinction is the basis of the present position of law under Section 28 under which a clause barring a remedy is void. In every case a subtle distinction has to be applied as to whether a clause merely bars the remedy or extinguishes the right. The decision hangs on a fine distinction that is not easy on application, creating uncertainty in the minds of the party by conflict of approach in actual case in courts. This approach may be sound in theory. But in practice it causes serious hardship and might be even abused so as to defeat the cause of economic justice. The Law commission of