Question No. 204. Shri Kailashpati Mishra.

रेल दुर्घटनाओं के लिए मुआवजा

*204. **श्री कैलाशपति मिश्र :**
श्री प्यारेलाल खंडेलवाल :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान, प्रत्येक वर्ष में तथा चालू वर्ष में अब तक रेल दुर्घटनाओं में कितने-कितने व्यक्ति हताहत हुए तथा उनमें से कितने व्यक्तियों अथवा उनके परिवार वालों को अभी तक मुआवजे की संपूर्ण राशि नहीं मिली है ; और

(ख) यह सुनिश्चित करने के लिए कि संतप्त परिवारों को सीमित समय के भीतर मुआवजे की राशि का भुगतान कर दिया जाये, कानून नियमों तथा प्रक्रिया में क्या-क्या सुधार किये जा रहे हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) और (ख) सभा पटल पर एक विवरण रख दिया गया है ।

विवरण

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान तथा चालू वर्ष में फरवरी, 1985 तक गाड़ी दुर्घटनाओं में मारे गये और घायल हुए व्यक्तियों की संख्या तथा भारतीय रेल अधिनियम, 1890 के प्रावधान के अधीन दायर किये गये इन दुर्घटनाओं से संबंधित ऐसे दावों की संख्या का, जिन्हें अभी निपटाया जाना है, वर्ष-वार ब्यौरा नीचे दिया गया है :—

वर्ष	व्यक्तियों की संख्या		विभिन्न न्यायालयों में विचाराधीन दावों की संख्या	
	मारे गये	घायल	मारे गये	घायल
1981–82	658	1144	222	22
1982–83	183	544	5	30
1983–84	207	754	38	50
1984–85 (फरवरी 85 तक)	323	682	102	113

(ख) भारतीय रेल अधिनियम, 1890 के अंतर्गत आने वाले दुर्घटना संबंधी दावों के निपटान में होने वाले विलम्ब को कम करने के लिए कुछ उपाय किये गये हैं जो इस प्रकार हैं :—

(1) रेलवे दुटर्घना (क्षतिपूर्ति) नियम, 1950 में संशोधन किया गया है जिसके अनुसार दुर्घटना की तारीख से दो महीने के भीतर तदर्थ दावा आयुक्त की नियुक्ति करना सम्बद्ध रेल प्रशासन के लिए अनिवार्य बना दिया गया है ।

(2) क्षेत्रीय रेलों को इस आशय के अनुदेश भी जारी किये गये हैं कि उन दुर्घटनाओं के मामलों में, जिनमें हताहतों/दावों की संख्या 100 या इससे अधिक हो, एक से अधिक तदर्थ दावा आयुक्त नियुक्त करें ।

(3) तदर्थ दावा आयुक्तों के रूप में नियुक्ति के इच्छुक न्यायाधीशों के राज्य-वार स्थायी पैनल बनाये जा रहे हैं ।

†सभा में यह प्रश्न श्री कैलाशपति मिश्र द्वारा पूछा गया ।

(4) सेवा निवृत्त न्यायिक अधिकारियों की तदर्थ दावा आयुक्तों के रूप में नियुक्ति पर लगे प्रतिबंधों में ढ़ील दी गई है।

(5) क्षेत्रीय रेलों के महाप्रबन्धकों को दुर्घटना संबंधी दावों के निपटान के संबंध में पदों का सृजन करने के अधिकार दिये गये हैं।

दावों का भुगतान करने के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित करना व्यावहारिक नहीं है। यह दावा आयुक्तों पर निर्भर है।

श्री कैलाश पति मिश्र : सभापति महोदय मेरा जो सवाल है और सरकार के द्वारा जो दिया हुआ उत्तर है इन दोनों का कोई संबंध दिखाई नहीं दे रहा है। मैं सप्लीमेंटरी प्रश्न पूछ रहा हूं और यह निवेदन है कि जो प्रश्न पूछा जा रहा है उसी का उत्तर मिले।

विगत तीन वर्षों में कितने मृतकों के परिवारों को या घायल हुए लोगों को जो पूरी निर्धारित राशि है एक लाख रुपये की वह उन्हें प्राप्त हुई? दूसरा अनमैंड लैवल क्रासिंग जितना है, वहां पर रेलवे दुर्घटना में जो मरे हैं या घायल हुए उनको मुआवजा अभी तक क्यों नहीं मिला? तीसरा, पहचान की प्रक्रिया पूरी नहीं हुई, इस कारण से तीन वर्षों में कितने मृतक परिवारों को वह राशि पूरी नहीं मिली कृपया यह बताएं?

श्री माधव राव सिंधिया: सर, मेरा प्रयास होगा कि संबंध जोड़ा जाए और वह संबंध सुखद रहे।

सर, आनरेबुल मैम्बर ने जो प्रश्न पूछा उसके आंकड़े, जो वक्तव्य टेबल आफ दी हाउस पर रखा गया है वह आंकड़े सम्मिलित हैं जो 1984-85 में 323 लोग दुर्भाग्यपूर्ण मृतक हुए उनमें से अभी 50 को मुआवजा मिल चुका है और घायलों की संख्या 682 थी उसमें से लगभग 34 को मुआवजा मिल चुका है। जहां तक तीन साल के विलम्ब का प्रश्न था जब दुर्घटना होती है अगर 10 लोगों से ज्यादा लोग मृतक हों तो एक एडहाक क्लेमज कमिश्नर की नियुक्ति की जाती है प्रदेश सरकार की सलाह और संपर्क से। उसके पश्चात् एडहाक क्लेमज कमिश्नर तय करता है कि मृतकों को और घायलों का कितना मुआवजा हमारे एक्सीडेंट कम्पैन्सेशन से दिया जाए और यह पूरी तरह से उनके हाथ में ही है कि कब यह रकम तय की जाए और कब वह केस तय किया जाए। उनका यही प्रयास होता है कि जल्द से जल्द प्रभावित लोगों को मुआवजा मिले। पर कभी-कभी लीगल आसपैक्टस को भी मद्देनज़र रखना पड़ता है और इस कारण जब क्लेमेंस ज्यादा होते हैं तो कभी-कभी विलम्ब हो जाता है।

MR. CHAIRMAN: Mr. Minister, you have not answered that part of the question in which he is asking about compensation to the victims of the accidents at the unmanned level-crossings.

श्री माधव राव सिंधिया : जहां तक अन-मैन्ड लैवल क्रासिगज़ का सवाल है हमारे नियमानुसार (मोटर वेहिकल एक्ट) का जो नियम होता है उसके अनुसार अन-मैन्ड लैवल क्रासिंगज में जो दुर्घटना होती है, और दुर्घटना न हो उसका पूरा उत्तरदायित्व रोड यूज़र्ज के ऊपर होता है। और कई नियम होते हैं जिनको रोड यूज़र्ज को पालन करने के पश्चात् ही लेबल क्रासिंग को पार करने की अनुमति मिलती है, पर दुर्भाग्य से उन नियमों का पूरी तरह से कई केसेज़ में पालन नहीं होता है।

श्री कैलाश पति मिश्र: अध्यक्ष महोदय- मैंने पहले ही कहा था कि मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं मिल रहा है। आप देखिए सरकार ने जो जवाब दिया है, 1981-82 में हुई दुर्घटना अभी तक लटक रही है, 222 ऐसे मृतकों के केस लटक रहे हैं और उनका फैसला नहीं हुआ है।

मैं यह जानना चाहता हूं—पहले भी किसी सप्लीमेंट्री का उत्तर नहीं

आया—अनमैंड लेवल-क्रासिंग के ऊपर अगर मृतकों की घटना हो जाती है आखिर उसकी जिम्मेदारी किसकी है ? नियमों का पालन अगर वह करता है रेलवे क्रासिंग खुला हुआ है, चला गया, उसी बीच में एक्सीडेंट हो गया, तो क्या सरकार की जिम्मेवारी नहीं है उसको कम्पेनसेशन देने की ? इसका उत्तर नहीं मिला, मेरा प्रश्न का जो पहला सपलीमेंट्री है ।

दूसरा पूरक प्रश्न यह है कि आपके उत्तर का सार रहा है कि 1981-82 में हुई दुर्घटनाओं का फैसला अभी तक नहीं हुआ है । यह प्रमाणित कर रहा है कि जो आपने नियम बनाया है वह केवल टालने के लिए हैं ।

एक घटना मैं बताना चाहता हूं—1981-82 में बिहार में बदला घाट में रेलवे दुर्घटना हुई बागमती नदी के ऊपर जिसमें 1500 से ज्यादा लोग मरे । मैंने स्वयं जाकर उस स्थान का निरीक्षण करके देखा है कि आज भी लोगों की हड्डियों से भरे हुए पांच रेलवे बैगन पानी में पड़े हुए हैं, निकाले नहीं गये और सरकार ने जवाब दे दिया कि साढ़े तीन सौ के लगभग मरे हैं । उनको भी कम्पेनसेशन अभी तक नहीं मिला । तो क्या सरकार समय निर्धारित करके, टाईम-बाउंड करेगी कि इतने दिनों के अंदर सब केसेज का फैसला हो जाएगा और क्या उसकी प्रक्रिया के सुधार लाने की कोई चेष्टा करने जा रही है ?

श्री माधव राव सिंधिया: जहां तक अनमैन्ड लेवल क्रासिंग का सवाल है, वह इंडियन रेलवेज एक्ट के अन्तर्गत नहीं आता है। जैसा मैंने कहा—मुझे जरा पूरा करने दें, तो मैं समझता हूं कि संबंध ज्यादा सुखद रहें—तो जहां तक अनमैन्ड लेवल क्रासिंग का सवाल है, पूरा उत्तरदायित्व जैसा मैंने आनरेबल मेम्बर से कहा, पूरा उत्तरदायित्व रोड यूजर्ज के ऊपर होता है और इंडियन रेलवेज एक्ट के अन्तर्गत नहीं आता है और हमारे राष्ट्र के कानून के अनुसार मुआवजा देने की जिम्मेदारी रेलवेज पर नहीं होती क्योंकि रेलवे क्रासिंग को है अनमैंड होता है ।

जहां तक प्रश्न "बी" का सवाल है, उसका उत्तर मैंने दे दिया है कि यह जो एक्सीडेंट्स होते हैं, उसके लिए जो एड-हाक क्लेम्स कमिश्नर एपौइन्ट होता है, उनका उत्तरदायित्व होता है कि वह मुआवजा तय करें और उनका यह प्रयास रहता है कि जल्द से जल्द, करें । ऐसे टाईम-बाउंड प्रोग्राम को देने का अधिकार हमारा नहीं है और अगर सोचता हूं कि सिद्धांत पर भी टाईम-बाउन्ड प्राग्राम दिया जाए तो हो सकता है कि कभी-कभी बिना सही तरीके से तय करके गलत लोगों को मुआवजा मिल जाए । तो इसलिए टाईम-बाउंड प्रोग्राम होना इस दिशा में बड़ा कठिन है ।

श्री कैलाश पति मिश्र : मान्यवर मेरे प्रश्न का जवाब बिल्कुल नहीं मिल रहा है ।....(व्यवधान)

श्री प्यारेलाल खंडेलवाल : सभापति महोदय, माननीय राज्य रेल मंत्री जी ने अभी यह कहा है कि सुखद संबंध रहना चाहिए । मैं उन्हें याद दिलाना चाहता हूं कि जब राज्य रेल मंत्री की शपथ ग्रहण करने के बाद वह ग्वालियर गये, तो ग्वालियर में उन्होंने एक सुखद घोषणा की थी कि अब यात्रियों की सुरक्षा को प्राथमिकता से व्यवस्था की जाएगी, इंतजाम किया जाएगा । यह संयोग की बात है कि दूसरे दिन ही मरैना में एक बड़ी रेल दुर्घटना हो गई । उसके संबंध में माननीय राज्य रेल मंत्री जी को याद है । उसके तुरन्त बाद विदिशा में एक रेल दुर्घटना हुई और उसके बाद दक्षिण-पूर्वी रेलवे लाईन पर राजनंद गांव के पास दो यात्री गाड़ियों के डिब्बे जल गये जिसमें 60 से अधिक यात्री जल कर मर गये ।

मैं सवाल पूछना चाहता हूं कि सुखद संबंधों के साथ में कि जो इतनी रेल दुर्घटनाएं हुई हैं मेरा प्रश्न है कि

हाल ही में कुछ सप्ताहों में रेल दुर्घटनाओं में काफी भारी वृद्धि हुई है, तो सरकार ने उसमें कमी लाने हेतु अभी तक क्या कदम उठाए हैं ?

श्री माधव राव सिंधिया : सभापति जी, इस बारे में हमारे वरिष्ठ माननीय रेल मंत्री के आदेशानुसार एक दस सूत्री सेफ्टी प्रोग्राम चालू हुआ है। रेलवे में उसका प्रभाव निश्चित रुप से पड़ेगा और यह अपेक्षा करना कि मंत्री पद ग्रहण करने के 24 घंटों में या 48 घंटे में तत्काल इसका पूरा प्रभाव फैल जाए। यह मैं सोचता हूं कि पूरी तरह से उचित नहीं होगा। शायद माननीय सदस्य भी इस पर विचार करेंगे तो इसी निष्कर्ष पर पहुंचेंगे। जहां तक रेल दुर्घटनाओं का सवाल है, निश्चित रुप से रेल दुर्घटना एक बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण बात होती है और इसका दुख प्रत्येक व्यक्ति को एक मानव के नाते अनुभव होता है। परन्तु हमारा यही प्रयास है कि इन दुर्घटनाओं को कम किया जाए। अब आंकड़े अनुसार जो 1963-64 में .... (**व्यवधान**)...

श्री प्यारेलाल खंडेलवाल : मैंने 1963-64 का नहीं पूछा है। मेरा प्रश्न है कि पिछले कुछ सप्ताहों में वृद्धि हुई है या नहीं ?

श्री माधव राव सिंधिया : जी हां, मैं अभी आपके प्रश्न का ही जवाब दे रहा हूं। तो 1963-64 में रेलवे के 1635 एक्सीडेंट हुए थे और 1977-78 में लगभग 866 ... (**व्यवधान**)...

श्री प्यारेलाल खंडेलवाल : सर, इसमें मेरे प्रश्न का उत्तर नही है। मैंने प्रश्न पिछले सालों का नहीं पूछा। मैंने प्रश्म पूछा है कुछ सप्ताहों का ? यह पीछे की बात क्यों कर रहे हैं। पिछले कुछ सप्ताहों का पूछा है ?

श्री माधव राव सिंधिया : मैं आपके प्रश्न की ओर आ रहा हूं। आप यही इम्प्रेशन्स मध्य प्रदेश में भी पेश करते हैं। तो 931 एक्सीडेंट 1978-79 में हुए हैं, जब कि दूसरी पार्टी का शासन था और इस वर्ष फरवरी तक 743 एक्सीडेंट हुए हैं। तो कमी तो आ रही है। परन्तु सन्तोष जनक नहीं है और हमारा यही प्रयास है कि इसमें और भी कमी की जाए। जहां तक अभी के एक्सीडेंड का सवाल है, पिछले दो-एक महीनों में निश्चित रुप से वृद्धि हुई है। अगर इसका सही तरीके से आंकलन किया जाए, तो मुख्य कारण इसका डीरेलमेंट्स रहा है और जो रेल पटरियों की हालत है, वह हालत कई वर्षों के कारण है और इसमें जो नया इन्वेस्मेंट करने वाले हैं, रेल रिन्यूवल में उसका प्रभाव पड़ेगा। जहां तक ह्यूमेन-काजेज हैं, जिसको पूरे तरीके से तत्काल सही किया जा सकता है, हमारे माननीय रेल मंत्री के दस सूत्री प्रोग्राम के अंतर्गत। इसमें मैं यह जानकारी देना चाहता हूं कि पिछले वर्ष 58.3 प्रतिशत रेल दुर्घटनाएं ह्यूमन काजेज के कारण हुई थीं, इन दो महीनों में हालांकि वृद्धि हुई है परन्तु ह्यूमन-कांजेज के जो आंकड़े हैं, वह 58.3 प्रतिशत से नीचे उतरकर 40.7 प्रतिशत पर पहुंच चुके हैं।

श्री सुरेश पचौरी : सभापति जी, रेलवे एक्सीडेंट के ऐसे प्रकरण, जो तीन वर्ष से ऊपर हो चुके हैं तथा जिनमें कंपनसेशन क्लेम लंबित हैं। क्या माननीय मंत्री महोदय यह बताने कि कृपा करेंगे कि ऐसे प्रत्येक परिवारजनों के क्लेम शीघ्रता से दयापूर्वक निपटाने के लिए उनकी तरफ से कोई पहल की जाएगी, एक तथा नंबर दो, अनमेन्ड क्रासिंग पर चौकीदार न होने की वजह से जो एक्सीडेंट होते हैं और उसका जो कंपनसेशन हम दावे के रुप में प्रस्तुत करते हैं, जैसे अभी माननीय मंत्री महोदय ने बताया कि भारतीय रेल अधिनियम 80 के अंतर्गत वह दावे का प्रस्तुतीकरण नियम के अनुकूल नहीं है। तो क्या रेल मंत्रालय द्वारा ऐसी व्यवस्था की जाएगी कि ऐसे रेलवे एक्सीडेंट जो अनमेन्ड रेलवे क्रासिंग पर होते हैं, वहां पर रेलवे विभाग

की तरफ से चौकीदार की व्यवस्था की जाएगी ताकि इस प्रकार के एक्सीडेंट न हो सकें ।

श्री माधव राव सिंधिया : जहां तक 'ए' भाग का सवाल है, हमारा निश्चित प्रयास होगा; जहां तक 'बी' भाग का सवाल है, हम इस पर निश्चित रुप से विचार करेंगे ।

SHRI R. RAMAKRISHNAN: Mr. Chairman, Sir, the heading of the question itself is [illegible] pens [illegible] accidents, and no value can be placed on human lives. But, unfortunately. Sir, strange as it is, it is a paradox that a person in this country, if he dies in a plane accident, he will get Rs. 2 lakhs, if he dies in a rail accident, he will get Rs. 10,000. if he dies in a road accident, he will get Rs. 5,000, but if he dies on the street, he will get nothing. So, Sir, specifically in relation to the question, I would like to know from the hon. Minister since the rules are complicated whether there is any proposal under their consideration for increasing the compensation to persons who die in rail accidents. Secondly, Sir, I think, the Railway Act of 1890 or something like that is a very old, decrepit Act which is best placed in the archives only. About three years ago, when I spoke on the Railway Budget, I asked the Railway Minister whether he would bring forward a comprehensive legislation under the Act. Sir, why I am quoting particularly this Railway Act is that if a person who dies is described or is found to be a student, he will get no compensation according to this Act. So, at that time, Mr. Kedar Pandey, who is no more now unfortunately, said that a proposal would be initiated to bring forward a comprehensive legislation to change the Railway Act itself. I want to know whether this is under the consideration of the Ministry and whether you will at least now pay compensation to the students also who die in rail accidents.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, there is no proposal to review the increase in compensation payable. As far as part (b) of his question is concerned, there is no proposal to update the Railway Act. But the hon. Member's suggestion has been noted.

SHRIMATI MAIMOONA SULTAN: May I know, Sir, whether the Ministry of Railways has taken any steps to pay any compensation in the case of Mr. Dhurve, the Station Master who died when he was working at Bhopal at the time when the gas disaster took place? Sir. Mr. Dhurve's has been an example of outstanding courage and devotion to duty. He knew that death was approaching as the clouds emanating from the Union Carbide were going towards the railway station. But he refused to leave his place. Instead, he spent the last moments of his life operating the telephone and trying to stop the movements of the trains reaching Bhopal. If any compensation has been paid in the case of Mr. Dhurve, what is that amount of compensation? (*Interruption*). Let me complete it. And the hon. Minister has said that some set procedure is there involving compensation payment.

MR. CHAIRMAN: Normally I would have ruled it out as not relevant. But out of chivalry, I will allow you to put it.

SHRIMATI MAIMOONA SULTAN: Sir, I would rather avail of your chivalry at some other time for the question is relevant. The first part of the quesion is whether any compensation has been paid in the case of Mr. Dhurve. If it involves a departure from the set procedure, thank you so much Sir, I would avail myself of your chivalry at some other time.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I hope the hon. Member does realise that if any credit is due for chivalry, it is not due to you, sir, but it should come to me.

MR. CHAIRMAN: You are a younger man and you deserve it.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, as far as compensation is concerned, I cannot be very clear on this but technically I don't think it would really come under compensation. It would come under ex-gratia amount because it was not so to speak a railway accident as such. But whatever money is given as ex-gratia amount or by way of relief as far as this gas tragedy is concerned, which was a world-shattering tragedy, it will always be less. Our attempt will be to do whatever best we can. Mr. Suresh Pachouri had also spoken during the debate on the Railways and wanted that some more measures be taken. I had assured that the Railways will always be prepared to consider more relief and more measures as far as this particular Station Master is concerned. His devotion to duty was exemplary. We have given quite liberal ex-gratia amounts. We are also providing for other welfare measures for the affected families. But this is an on-going process. It is not something which will stop today or tomorrow because of the proportions of this tragedy.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: Sir, I find from the answer given to the main question that 1371 people have died, according to them, in the four years from 1981-82 to 1984-85. I also find that 3124 people have been injured. I find that 367 court cases in respect of claims are pending with regard to the people have been killed and 215 court cases are pending in respect of claims of those who have been injured. Can it be presumed that the cases of all the others have been settled and compensation paid to them in time? That is number one. Secondly as my friend Mr. Ramakrishnan has also pointed out, there is a certain lacuna. I was a member of the Subordinate Legislation Committee and this matter was considered here also. Now, supposing there is a train accident and 300 people are thrown out or killed. According to the present rules, if tickets are not found in their pockets no compensation is given to them. They are deemed to be travelling without tickets. We discussed this matter with Claims Commissioner also. But I find that nothing has been done. Now, in the second part he has said that he Railway Accidents (Compensation) Rules, 1950 have been amended making it obligatory on the part of the railway administration concerned to appoint an *ad-hoc* Claims Commissioner within two months from the date of the accident. Now, Sir, the *ad-hoc Claims* Commissioner must be a judge. If a judge is to be appointed, he requires the permission of the High Court. It takes time and many cannot go because of Limitation. This is the rule and.....

MR. CHAIRMAN: Two minutes are over.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: He says the instructions have been sent. I would like to know whether he is going to amend the Rules and the Act. What is the reply?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: As far as the payment is concerned, payment has been made in time to all the cases that have been decided. As far as part (b) of the question is concerned, the matter will be taken up with the Claims Commissioner.

श्रीमती सुशीला रोहतगी : श्रीमन्, मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करें कि

जो मृतकों की संख्या 20 रखी गई है उस मापदंड का क्या आधार है और यह कब निश्चित हुई है ? दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ी है और मृतकों की संख्या बढ़ रही है । क्या आप इस 20 की संख्या उसके अनुपात से बढ़ाने पर विचार करेंगे ?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, I made a mistake. If the number of dead are 10 and injured 20, the *ad hoc* Claim Commissioner is there. If there is to be any change in this as per the suggestion of the hon. Member, we will certainly consider it in the Railway Ministry. We are also providing for other welfare measures for the affected formalities. But this is an on-going process. It is not something which will stop today or tomorrow because of the proportions of this tragedy.

SHRI SURESH KALMADI: Sir, recently there was a terrible accident near Nagpur when two bogies caught fire and about 70 to 80 people died, were roasted alive. Such things one has never heard before though we had seen the film of Burning Train. But here this Government has done it and shown it. It is their absolute neglect. The Minister has said in his statement to the House that only *ad hoc* compensation has been given. I would like to know whether they have now identified the complete list and they have paid full compensation to people who were involved in the train tragedy. Then I would like to know whether in view of so many accidents, the Government will consider renaming the Milnstry of Railways as the Ministry of Railway Accidents?

MR. CHAIRMAN: When you become the Railway Minister, we will give that name to you.

SHRI K. C. PANT: That itself will be an accident.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, as far as ...

MR. CHAIRMAN: No, no answer to that.

SHRI SURESH KALMADI: Sir, at least he can reply to the compensation part of it.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, as and when the claims are determined by the Claims Commissioner, compensation will be paid.

SHRI PARVATHANENI UPENDRA: Sir, my question is not that of quantum of compensation, as Mr. Ramakrishnan has put it. The railways have increased the quantum of compensation to Rs. 1 lakh. That is quite reasonable. But compensation is not being paid in time. The Minister has not given a satisfactory answer to that. I would like to know why in relation to 1981-82 as many as 222 claims are still pending. Why for that particular year so many claims are pending? Secondly, one of the reasons for delay is determining the economic status of the man who is killed, and also a number of rival claims arising out of the death. When a man dies more than one wife or more than the declared number of children come up to claims compensation. Unless the rules are liberalised in this connection, there will always be delay. I would like to know whether the Railays are thinking in terms of liberalising their instructions to the Claims Commissioners. Then, Sir, there was a proposal to go in for insurance of passengers. I want to know whether the Railways are pursuing this proposal.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: As far as the first part of the question is concerned, I think the hon. Member has answered his own question with regard to determination of

economic and legal status of the sucession to the person killed. As far as insurance part is concerned, this presents a lot of difficulty; but we can certainly examine the suggestion of the hon. Member. About liberalisation of the rules, it will be done in consonance with the laws of the land.

MR. CHAIRMAN: Next question now; I am sick of accidents.

Security of Calcutta Metro Rail Service

*205. SHRI SHYAM SUNDAR MOHAPATRA: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that reports have been appearing in a section of press to the effect that according to the Soviet experts safety of the Calcutta Metro Rail Service can be identified only after the completion of the project;

(b) whether it is a fact that according to the experts of Japan the project of Calcutta Metro Rail Service is safe from the security point of view; and

(c) if so, what is Government's reaction and action Government have taken on the contradictory opinions of two groups of experts on the safety of the Calcutta Metro Rail Service?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI BANSI LAL): (a) Yes, Sir. Such a report has appeared in Amrita Bazar Patrika, dated 23.2.1985.

(b) Yes, Sir. Such a report has appeared in the Telegraph dated 23-2-1985.

(c) There is no contradiction. Soviet experts have in fact reserved their comments, while Japanese experts has expressed that the Calcutta Metro Rail Service is safe. These opinions were expressed by Soviet and Japanese experts in their private capacities.

SHRI NIRMAL CHATTERJEE: Would the Minister move nearer to the mike so that we can hear?

MR. CHAIRMAN: As an old member, I may tell you, you must go to the Notice Office in the morning, read the answers and then come.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: We have not received the papers.

SHRI SHYAM SUNDAR MOHAPATRA: I think the Minister has not been appropriately briefed by the officers, because the city of Calcutta cannot be taken for granted. It is a city of 17 million people.

The question is, when this metro railway conception was started by Dr. B. C. Roy in 1949, they consulted a number of experts of all the countries where there was metro railway. One such country Sir, was France, and the expert of that country suggested tunnel piping, which is quite different. Because of heavy expenditure involved, it was not accepted. Now, the Soviet experts who have taken this responsibility say that unless the project is completed, they cannot identify the reasons. The Japanese say it is okay. But the Soviet experts have the respoonsibility to tell the people of Calcutta that it is secure and it is safe. They cannot say that unless the project is complete, they cannot give their opinion. I have got an opinion and let me tell the Minister if he does not have full information with him. One expert of international repute has told me that "The metro rail would be run on blastless tracks, the first of its kind in the world, using elastic fastenings, tumbler pads of nylon power. The electric power instead of coming from