

कर रहे हैं, क्योंकि मैं इसकी वास्तविकता को जानता हूँ। अभी तक नहीं हुआ है, आगे होना चाहिए। अगर हम इससे सहमत हैं कि आगे होना चाहिए, तो फिर आइये, मिल कर इस काम को करें। यह राष्ट्र का काम है, यह राष्ट्र का यज्ञ है। इस अनुष्ठान में सबकी भागीदारी हो। सब अपनी संविदा लेकर आएँ और कहें कि इस देश की जय हो, इस देश के बालक की जय हो, इस देश की प्रतिभा की जय हो। धन्यवाद।

श्री बालकवि बैरागी : उपसभाध्यक्ष महोदय, इतने अच्छे भाषण के लिए और इतने अच्छे अभिप्राय के लिए हम लोग और निजी तौर से मैं जोशी जी को धन्यवाद और बधाई देना चाहता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री कपिल सिब्बल : मैं एक अनुरोध और करूंगा कि जब वे इस तरफ आएँ और वे जल्दी आने वाले हैं, तो हमें समर्थन दें।

डा० मुरली मनोहर जोशी आपने कहा कि मैं आपसे डरता नहीं हूँ, इसलिए मैं आपको कहता हूँ कि इस धोखे में आप बिल्कुल मत रहिए। हो सकता है, यह परिस्थिति कई साल तक बनी रहे।

श्रीमती चन्द्रकला पांडे : माननीय मंत्री जी, एक मिनट मैं आपका ध्यान चाहूंगी। आपने कहा कि कपिल सिब्बल जी से डरते हैं, लेकिन आपके तो जो मन में आता है, वह कर डालते हैं। इसलिए आपको डर नहीं है, जो करेंगे, करिए। हम लोग, जहां होगा, समर्थन देंगे।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. A.K. PATEL): Now, this discussion is over.

THE RAILWAY PROTECTION FORCE (AMENDMENT) BILL, 2003
AND

THE RAILWAY (SECOND) AMENDMENT BILL, 2003

THE VICE CHAIRMAN (DR. A.K. PATEL): Now, we take up the Railway Protection Force (Amendment) Bill, 2003. Shri Nitish Kumarji.

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मेरा एक अनुरोध था कि इसी से जुड़ा हुआ अगला विधेयक रेलवे अमेंडमेंट बिल भी रेलवे एक्ट से संबंधित है, ये दोनों एक दूसरे से जुड़े हुए हैं, इसलिए इन पर एक साथ चर्चा की अनुमति दी जाए।

Sir, I beg to move:

That the Bill further to amend the Railway Protection Force Act, 1957, be taken into consideration.

I also beg to move

That the Bill further to amend the Railways Act, 1989, be taken into consideration.

महोदय, रेलवे प्रोटेक्शन एक्ट में संशोधन इसलिए लाना पड़ा है कि ट्रेनों में लोगों की सुरक्षा के प्रश्न को लेकर सभी जगह चिंता प्रकट की जाती रहीं हैं। हमारे पास रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स है और रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स का दायित्व सिर्फ रेलवे की संपत्ति की हिफाजत करना है। तो एक तरफ रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स का दायित्व बढ़ता जा रहा है तथा वह पैसंजर और पैसंजर एरिया में कुछ सुरक्षा का काम कर सकें, इसलिए रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स एक्ट में जो अमेंडमेंट हैं, उन को यह काम देने के लिए हैं, ताकि वह ऐसा काम ले सकें और रेलवे एक्ट का अमेंडमेंट इसलिए है कि उन को यह काम सौंपा जा सकें। इसलिए दोनों विधेयक एक दूसरे के साथ जुड़े हुए हैं और इस के लिए इस विधेयक को हम ने प्रस्तुत किया था। महोदय, स्टैंडिंग कमेटी ने भी इस पर विचार किया है और दोनों संशोधन विधेयकों का पूरे तौर पर उसने समर्थन किया है।

महोदय, अभी की व्यवस्था में अपराध पर नियंत्रण के लिए, चाहे वह इंडियन पीनल कोड से संबंधित कोई अपराध हो या रेलवे एक्ट में उल्लिखित कई किस्म के अपराध हैं, उन से संबंधित हो — दोनों के संबंध में इनवेस्टीगेशन के लिए, प्रोसीक्यूशन लांच करने के लिए जो भी कार्यवाही होती है, वह पुलिस का काम है और हर राज्य में इसके लिये डेढ़ीकेटे पुलिस का निर्माण किया जाता है। राज्य सरकारें इस का गठन करती हैं, लेकिन देखा यह गया है कि जो परिस्थिति है उसमें कई किस्म के अपराध हैं, उन पर तो ध्यान दिया जाता है, लेकिन कुछ मायनर किस्म के ऑफेंसेस हैं, उन पर ध्यान नहीं होता है। इसे ध्यान में रखते हुए आर०पी०एफ० 70 हजार के करीब एक बड़ा फोर्स है और वह इस काम को करने के लिए सक्षम हैं। वे प्रॉपर्टी की हिफाजत करते हैं, लेकिन उनके पास प्रोसीक्यूशन का अधिकार नहीं था। लेकिन बाद में एक आर०पी०यू०पी० एक्ट के अंतर्गत उन को यह अधिकार कुछ खास परिस्थिति में दिया गया जब किसी के पास से चोरी की गयी रेलवे संपत्ति की बरामदगी होती है, तो आर०पी०यू०पी० एक्ट के अंतर्गत वह उस के खिलाफ कार्यवाही करते हैं, मामले को इनवेस्टीगेट करते हैं और प्रोसीक्यूशन भी लांच करते हैं। बाकी मामलों में अगर ऐसा कुछ हुआ तो वह पुलिस के सामने उन को ले जाते हैं। तो देखा यह गया है कि स्टेट पुलिस के ऊपर काम का काफी दबाव है और जो मायनर किस्म का जैसे टाउटिंग का काम है, कई और प्रकार के काम भी होते हैं स्टेशन एरिया में या चलती हुई ट्रेन में, उस में आर०पी०एफ० एस्कॉर्टिंग का काम नहीं कर सकती। वह काम जी०आर०पी० का है। समय पड़ने पर आर०पी०एफ० को उन के एफटर्स में लगाया जाता है, लेकिन अब अगर यह अधिकार आर०पी०एफ० को मिल जाता है तो उस आधार पर उन को इस तरह के कार्यों में लगाया जा सकेगा। महोदय, रेलवे एक्ट में कई धाराओं में अपराधों का उल्लेख किया गया है, उस में से जो हीनियस किस्म के क्राइम्स होते हैं, उन को छोड़कर जैसे रेलवे एक्ट में 150, 151, 152, तीन दफा हैं, उस में इनका कोई काम नहीं होगा। वह जी०आर०पी० का रहेगा, लेकिन बाकी मायनर ऑफेंसेस को इन के हवाले किया जाएगा। इस से पूरे देश में सुरक्षा को लेकर जो चिंता होती है और उस से रेलवे की छवि भी खराब होती है, रेलवे के अधिकारी बराबर पुलिस के सम्पर्क में होते हैं। रेलवे की तरफ से आर०पी०एफ० सेक्युरिटी का काम देखती है और कोऑर्डिनेशन का भी काम करती है। लेकिन देखा गया है कि आए दिन उन को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। महोदय, हमारे पास आर०पी०एफ० है और जब कभी बहस होती है तो लोग पूछते हैं कि आर०पी०एफ० क्या करती है? तो आर०पी०एफ० के पास वह लीगल अधिकार नहीं हैं। उस हालत में यह संशोधन लाया गया है। एक तो आर०पी०एफ० एक्ट में इन का जो रेलवे प्रॉपर्टी की हिफाजत का काम था, उस के अलावा पैसंजर्स की सेक्युरिटी के लिए और पैसंजर्स एरिया में वे सेक्युरिटी का काम कर पाएंगे, इस

उद्देश्य के साथ यह संशोधन है। और रेलवे एक्ट का जो संशोधन है उसके बाद वह यही काम उनको सौंपता है। इस प्रकार से ये दोनों रिलेटेड हैं। स्टैंडिंग कमेटी ने इसका समर्थन किया है, हर दृष्टिकोण से इसको देखा गया है, किसी भी प्रकार से राज्य के किसी काम में इससे हस्तक्षेप नहीं है बल्कि उनके एफर्ट्स को और मजबूत करने के लिए, उनके काम को आसान करने के लिए है। चूंकि हमारे पास एक बड़ा फोर्स है, जिसका हम और बेहतर इस्तेमाल कर पाएंगे, इस दृष्टिकोण से यह संशोधन लाया गया है।

उपसभाध्यक्ष जी, हमारा आपसे आग्रह होगा, एक तो हमने कंसीड्रेशन के लिए माननीय सदन में रख दिया है, अगर आपकी इजाजत हो तो दूसरे विधेयक को भी हम कंसीड्रेशन के लिए रख दें।

उपसभाध्यक्ष (डा० ए० के० पटेल) : ठीक है। इसको भी साथ रख दीजिए।

The question was proposed

THE VICE-CHAIRMAN (DR. A.K. PATEL): The Members who desire to speak, may speak. Shri. K. Rahman Khan.

SHRI K. RAHMAN KHAN (Karnataka): Mr. Vice-Chairman, Sir, I welcome these two Bills introduced by the hon. Railway Minister, that is, the Railway (Second Amendment) Bill, 2003 and the Railway Protection Force (Amendment) Bill, 2003. The hon. Minister has just now explained the provision for these two Bills, that is, to give more powers to the Railway Protection Force. The Railway Protection Force, as the hon. Minister has rightly said, has about 70,000 personnel. They were having all the capabilities of a police force or a disciplined force, but they had no powers. They were like watch and ward so far. They were having guns but they have no right to use the guns. They detect certain frauds and crimes, but they have no power to prosecute immediately. They will have to hand over such criminals to the State police force, under the law. It is a very peculiar situation that a person, who detects a crime, will have no power to prosecute. This has been talked about for a very long time, as I remember. We have debated this issue in the Parliament also why such a power of trying and prosecution of crimes, which occurs during the normal situation in the Railways, should not be given to the Railway Protection Force. We see that there is a dual control in the Railways. The State appoints a police force to protect the railway properties or to take over the prosecution of the various crimes committed, and then there is a Railway Protection Force. It is a waste of resources. Apart from the dual jurisdiction, we are wasting the resources. So, we are not able to use many police officers who could be used for some other purposes. The Railways is capable. It is having 70,000 and odd more force. Once we give that power to them, in case of

emergencies, in case of exigencies, they can be utilised for some other purpose. For example, we have CIF; we have other forces. So, it should be considered as one of the disciplined force and, though late, as the hon. Minister has said, these Bills have already been scrutinised by the Standing Committee. I welcome these Bills and see that more powers should be given to the Railway Protection Force. They should be trying because now the bigger task for the Railways is not only to give them that power, but when you give them that power, you have to try that in the prosecution, how to conduct the prosecution and how speedily to do this thing. Now, you have the Railway courts also. So, the justice should be quick. So, with these few words, I welcome these two Bills.

श्री सुरेन्द्र लाठ (उड़ीसा) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने रेल संरक्षण बल (संशोधन) विधेयक, 2003 और रेल (दूसरा संशोधन) विधेयक, 2003 को प्रस्तुत किया है। इस बिल में रेलवे सुरक्षा बल को अधिक अधिकार देने का प्रावधान किया गया है।

महोदय, रेल सुरक्षा बल का गठन रेलवे अधिनियम, 1966 के अधीन किया गया था और सीमित शक्तियां दी गई थीं। अभी तक आर०पी०एफ० को यह अधिकार नहीं दिया गया था कि वे किसी आरोपित व्यक्ति को गिरफ्तार करके उसे संबंधित न्यायालय में प्रस्तुत कर सके। इस संशोधन के माध्यम से आर०पी०एफ० को किसी व्यक्ति को बिना वारंट गिरफ्तार करके उसके अपराध की जांच करके संबंधित न्यायालय में प्रस्तुत करने का अधिकार प्राप्त हो सकेगा।

महोदय, रेल सुरक्षा बल का गठन रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा करने के लिए किया गया था। जैसा कि कहा गया है आज रेल सुरक्षा बल में 70,000 कर्मचारी कार्यरत हैं। इसके अलावा रेल सुरक्षा बल रेल के चलने में उत्पन्न बाधाओं को दूर करने का कार्य भी करती है। माल दुलाई जो होती है, उसकी सुरक्षा का दायित्व भी रेल सुरक्षा बल को दिया गया है। किन्तु रेलवे सुरक्षा बल के पास सीमित अधिकार होने के कारण वह इन दायित्वों का निर्वाह सही ढंग से नहीं कर पा रही है।

महोदय, इस संशोधन के माध्यम से मैं आशा करता हूं कि रेल सुरक्षा बल, रेल सुरक्षा के मामले में अधिक अधिकार देने पर रेल यात्रियों को सुरक्षा देने में भी सहायक होगा। साधारणतः अभी तक प्रावधान है, सुरक्षा का जो भार है, वह जी०आर०पी० को दिया हुआ है, विशेषकर यात्री सुरक्षा का और यह जो कार्य है, रेल यात्रियों की सुरक्षा का क्योंकि यह केवल जी०आर०पी० को दिया गया है, जो कि संबंधित राज्य सरकारों तक ही सीमित रहती है, इसलिए इसको रेल यात्रियों को सुरक्षा देने में कई प्रकार की समस्याएं आती हैं। जैसे कि कोई यात्री जब रेल में यात्रा करता है और विशेषकर जब वह सीमावर्ती क्षेत्रों से होकर गुजरता है और कोई घटना होती है या क्राइम होता है, उस समय यह पता लगाना संभव नहीं होता है कि जो घटना हुई या क्राइम हुआ वह किस क्षेत्र में हुआ और उस समय शिफ्टिंग आफ रिस्पॉसिबिलिटी की बात होती है कि आखिर यह अधिकार क्षेत्र किसका है, किसके क्षेत्र में यह घटना हुई है या क्राइम हुआ है। इस बारे में बहुत सी असुविधाएं होती हैं और इसके कारण हम ठीक तरह से रेल यात्रियों को सुविधा देने में असमर्थ रहते हैं। महोदय, आज जो प्रावधान है, उसमें रेल मंत्रालय के

माध्यम से रेल यात्रियों को जो सुविधा दी गई है, उसमें किसी प्रकार की सुरक्षा का प्रावधान नहीं दिया गया है। रेल में आज लाखों की संख्या में यात्री आते-जाते हैं, उसका उपयोग करते हैं किन्तु यह बड़ी विडम्बना है कि कोई ऐसी व्यवस्था नहीं है जिसमें उनको पूरी सुरक्षा दी जाए। जब ऐसा कोई मामला आता है सुरक्षा का तो कहा जाता है कि रेल यात्रियों की सुरक्षा का मामला प्रदेश सरकारों का है, लॉ एंड आर्डर का विषय प्रदेश सरकारों के अधीन आता है। इसलिए आज कोई भी रेल यात्री अपने आपको सुरक्षित महसूस नहीं करता है। महोदय, आज रेल यात्रियों में एक असुरक्षा की भावना आ चुकी है, वह अपने आपको असुरक्षित महसूस करता है और इस विधेयक के आने के बाद मुझे लगता है कि रेल यात्री पूरी तरह से न होने पर भी कुछ हद तक सुरक्षित रेल यात्रा कर सकेगा...

मुझे उम्मीद है कि रेलवे सुरक्षा बल अधिक सक्रिय रूप से रेल यात्रियों को सुरक्षा प्रदान करने में सक्षम होगा। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हूँ कि वे इस प्रकार का कोई कानून बनाएं जिससे कि रेल यात्रियों के लिए एक fool proof सिक््योरिटी सिस्टम डेवलप हो सके और रेल यात्रियों को सुविधा मिल सके। यह बहुत गंभीर मामला है। आज यह संशोधन होने के बाद रेल यात्रा कितनी सुरक्षित हो सकेगी, यह अभी देखना है। मैं मंत्री महोदय से इसी अनुरोध के साथ इस विधेयक का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

SHRI RAVULA CHANDRA SEKAR REDDY (Andhra Pradesh):
Sir, I rise to support both the Bills moved by the hon. Minister. The hon. Minister has stated that they are having 70,000 Railway Protection Force personnel with them and they should be empowered with all the required powers of dealing with criminals as far as the Railway Act is concerned. And it is also categorically mentioned by the hon. Minister that they are not encroaching upon the powers of the State Governments. Sir, while welcoming the Bill, I request the hon. Minister to give an assurance to this House that in future, there will not be any conflict or contradiction between the respective State Governments and the Railway Protection Force.

The other point, Sir, is, their jurisdiction also must be clarified. Though there is a mention of a few places where the Railway Protection Force will have jurisdiction, there should not be any ambiguity as far as their jurisdiction is concerned. Sir, sometimes, it happens that if a person is involved in a crime outside the railway platform, and if he enters into the railway arena, again, there will be a conflict between the local State Police Force and the Railway Protection Force. All such instances should be taken care of. While sticking to the assurance given by the hon. Minister that they are not encroaching upon the powers of the State Governments, there should not be any contradiction or conflict with the respective State Police Force. With these words, I support the Bill.

*SHRI R. KAMARAJ (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, on behalf of AIADMK, I rise to make some points on the Railways (Amendment) Bill, 2003 and the Railway Protection Force (Amendment) Bill, 2003. The Railway Protection Force is trained in arms like our Armed Forces and other State police forces. There are about 70,000 personnel in this force. This force has been responsible for safeguarding over 62,000 kilometres long railway tracks in addition to protecting railway property. This Railway Protection Force (Amendment) Bill, 2003 seeks to widen the scope of the railway police. Hereafter they have to take care of railway passengers and passenger area as well. This is a welcome measure. So far the State police was entrusted with the task of safeguarding the passengers and passenger area. Sir, it is the State police that know the nook and corner of the local areas and also the kind of security to be provided to the passengers. Therefore, the railway police should not be at loggerheads with the state police. They should rather cooperate with the State police in the interest of passengers.

As regards Railways (Amendment) Bill is concerned, it seeks empower the railway police and the authorised Central Government officers to prosecute the persons committing offences under the Railway Act. I wish to seek a clarification from the Hon'ble Minister on this. What is the reason for transferring the power of prosecution from the State police to the railway police and the authorise Central Government officers? If it is in the interest of passengers, it is appreciable. But this has to be clarified. Because, the attitude of some of the Departments of the Union strikes at the very root of our federal structure. This amendment should not be in that direction. Safety of passengers should alone be the prime concern. With these words conclude.

प्रो० राम देव भंडारी (बिहार) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, इस बिल के उद्देश्यों और कारणों का कथन की पहली पंक्ति में यह बात कही गई है कि रेल यात्रियों की सुरक्षा से संबंधित समस्या पिछले दशक के दौरान बहुगुणित हो गई हैं। मंत्री जी ने भी इस पर चिंता व्यक्त की है। पूरा देश भी रेल यात्रियों की समस्याओं को लेकर, रेल यात्रा में जो उनके साथ कठिनाइयां हो रही हैं चिंतित है। हर प्रकार के क्राइम-अपराध रेल में हो रहे हैं। चोरी, डकैती, लूट, हत्या, बलात्कार ये सभी संगीन अपराध रेल में हो रहे हैं। पुलिस की दोहरी व्यवस्था अब तक रेल विभाग में रही है – एक आर०पी०एफ० जिसकी चर्चा मंत्री जी ने की है इसमें 70 हजार बल हैं। राज्या सरकार की अपनी अलग व्यवस्था है। इस 70 हजार फोर्स को हम उपयोग करने जा रहे हैं

* English translation of the speech delivered in Tamil.

अब तक इनके पास जो शक्तियां थी वे बहुत सीमित थी जो रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा के संबंध में थी, अब मंत्री जी ने कहा है कि छोटे-छोटे अपराध जो आई०पी०सी० के अन्तर्गत या रेलवे ऐक्ट के अन्तर्गत आता है उनकी एफ०आई०आर० दर्ज करना, जांच करना, उसकी कार्रवाई को कोर्ट में ले जाने के लिए उन्हें सक्षम बना रहे हैं। कहा जाता है कि राज्य की कानून और व्यवस्था की जिम्मेवारी राज्य सरकार की होती है। कभी-कभी ऐसी समस्याएं भी आ गई हैं जब किसी राज्य में रेल से संबंधित अपराध होता है, कोई बड़ी घटना होती है तो रेल विभाग और राज्य सरकार के बीच में एक विवाद छिड़ जाता है। रेल विभाग राज्य सरकार पर दोषारोपण करता है और राज्य सरकार इसके लिए रेल विभाग पर दोषारोपण करती है। मैं कहना चाहता हूं कि दोनों के बीच में किसी प्रकार की गलतफहमी न रहे। यात्रियों को इससे कोई मतलब नहीं है कि वह राज्य सरकार की पुलिस हो या केन्द्र सरकार की पुलिस हो, यात्रियों को सिर्फ सुरक्षा चाहिए ताकि वे सुरक्षित सफर कर सकें, अपने गंतव्य स्थान पर सुरक्षित पहुंच सकें, यात्रियों को सिर्फ इसी से मतबल है। इसलिए यात्रियों की सुरक्षा को देखते हुए, यात्री सुविधापूर्वक सफर कर सकें, राज्य सरकार की पुलिस तो काम करेगी ही जैसा मंत्री जी ने कहा है, आर०पी०एफ० भी काम करेगी। दोनों के बीच में कोआर्डिनेशन होना चाहिए और जब दोनों के बीच में कोआर्डिनेशन होगा, दोनों अपने-अपने अधिकारों की सीमा में रहेंगे तब मैं समझता हूं कि किसी प्रकार का विवाद नहीं होगा और उसी हालत में ये दोनों पुलिस मिल करके यात्रियों की सुविधा, यात्रियों की सुरक्षा और यात्रियों का संरक्षण कर सकेगी।

मैं इस ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। क्योंकि जब किसी एक राज्य में केन्द्र से अलग पार्टी की सरकार होती है और कोई छोटी-मोटी घटना हो जाती है, खासकर कोई बड़ी घटना हो जाती है तो आपस में विवाद पैदा हो जाता है। जब बिहार में राजधानी एक्सेप्रेस की दुर्घटना हुई थी तो उसमें राज्य सरकार और रेल विभाग के बीच में एक प्रकार का विवाद हुआ, इसको हमने देखा है। भविष्य में इस प्रकार का विवाद न हो, मामले की सही जांच हो और जो दोषी है उसके खिलाफ कार्यवाही हो इसके लिए रेल विभाग और राज्य सरकार में अच्छा कोआर्डिनेशन होना चाहिए। इसकी ओर मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करता हूं और इस बिल का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI (Tamil Nadu): Sir, these two Bills brought before the House for consideration are interrelated. There are three Acts which are practically interrelated; first, the Railway Protection Force Act; second, the Railway Property (Unlawful Possession) Act, 1966 and third, the Railways Act, 1989. Through this amendment, the Government wants to cover more areas. In other words, extension of services by the RPF. Previously, they had to safeguard the property of the Railways. Now passenger area and safety of passengers have also been included in it. After these duties are imposed on the Force, I want to know whether the strength of the Force which is available to safeguard the Railway property is enough to cover the extended services, that is, to safeguard the passenger area as well as passengers.

Therefore, I feel the strength of the RPF has to be increased further. To increase its strength, we need to follow some norms. A Committee should be constituted to find out as to how much strength is required. Based on that report the strength of the RPF should be increased. Secondly, police comes under the State List. Here it cannot be State police versus RPF. They have mentioned here very clearly that it is only to supplement the police. We must appreciate the intention of the Government. But some times, the ground realities may be different. I would like to say that jurisdiction problems could also take place. I quote Section 7 of the Railway Property (Unlawful Possession) Act. It says, "Every person arrested for an offence punishable under this Act shall if the arrest was made by a person other than the officer of the Force be forwarded without delay to the nearest officer of the Force". Here Force means the Railway Protection Force. According to Section 7 of the Railway Property (Unlawful Possession) Act, the person arrested by the RPF has to be handed over to the higher authorities of the same RPF.

But Section 14 of the Railways Protection Force Act gives different picture. It says, "Any member of the Force making an arrest under the Act shall without unnecessary delay take the person so arrested to a police officer or in the absence of a police officer take such person or cause him to be taken to the nearest police station".

According to the Railway Property (Unlawful Possession) Act, the RPF has to handover the person to the higher authorities. According to the RPF Act, he has to be handed over to the police officer. Then, supposing in the case of an individual, if one hand is caught by the RPF and another hand is caught by the Police, I want to know whether the person, arrested by both, will be handed over to the RPF or to the Police. This is a problem of jurisdiction. When such a situation arises, how are you going to solve this problem? Also, if the arrested person is a female, -- I do not know whether the RPF has got a Women Force -- and if they had to keep her in their custody even after 6.00 p.m. and not hand her over at the police station - what is going to be the facility provided and would this be provided according to the rules?

Now, talking about modernisation, no doubt, it is necessary. Already there is a mistake committed by the Government as regards modernisation of the police force. This has to be categorised into two one is, modernisation of weaponry; modernisation of

communications and, development of transport in addition to these three areas, now, modernisation of police has also included construction of houses for the police personnel, as this has also come within the parameters of modernisation. I do not deny the fact that facilities should be provided to the police officers and constables. What I want to say is that this has to be categorised into two; namely, modernisation of weaponry, communication and transport in one category, and facilities provided to the police personnel in another category. Now, as for modernisation of the RPF, I would like to know what kind of provisions have been made and whether there is any Budgetary support being provided for this purpose. Have you got any plan for this? Sir, I hope the hon. Minister would enlighten us on this when he replies.

Then, in the definitions, along with railway properties, you have added 'passenger area' and 'passengers' as well. But Section 3 has remained the same. You don't want to amend this Section. Section 3 states and I quote: "There shall be constituted and maintained by the Central Government to be called the Railway Protection Force for the better protection and security of the railway property." Even after the amendment, it is going to remain the same, which means that the passenger area and passengers are not going to be included. Why is it that this has been left out? I would like to know whether the Law Department had approved this, or, is there a lacuna? I hope the hon. Minister would clarify as to why he does not want to add 'passenger area' and 'passengers' under Section 3.

Then, as the railway employees, they are going to take up inquiry as well as prosecutions in their hands. Now, when the judicial power is at the hands of the executive, say, the police officers, in case of a conflict between the two, namely, the police and the RPF, what is the mechanism you have to resolve this conflict?

Then, as regards the Railway Protection Force Act itself, according to Section 10 of the Act, they are deemed to be railway employees. Then, according to Sections nine (9) and seventeen (17) of the Act, they can be punished by the higher authorities. And, according to Section 15 (a), they don't have the power to form associations. I agree with that because the Armed Forces cannot join hands with labour. But they are being protected under article 311 of the Indian Constitution. If they have protection as per

article 311 of the Constitution, I want to know whether there is any grievance cell in the RPF to take care of them. So, what is the ventilation they have to pour their grievances? If there is no way for redressing their grievance, then, an ill-feeling will be developed within the Force. Therefore, what I feel is that when you have powers to punish them under Section 9 and 17, when they are also considered as 'deemed employees' as per Section 10, and they are not empowered to form any association as per Section 15 (a), the only protection they have is article 311 of the Constitution. But for this article, the fear is that unilateral dismissal of the employees can take place. This article alone can prevent an officer from taking any arbitrary action against the employees.

Therefore, I request that there should be a grievances cell or some other mechanism so that grievances of the RPF could be redressed. Then only, it will work in a proper manner, the manner in which the Members of this august House want it to work. When you give powers of inquiry to officers, Sections 193 and 228 of the IPC can be applicable here also. Then, Sir, I feel that there is one place, which is good for training paramilitary forces. It is Tikampur near Bhopal. In case you want to give them further training, you can send these people to Tikampur and get them trained there so that they are able to meet the challenges that they are confronting. I conclude by saying that if the Government takes all these measures, passenger safety will be enhanced.

श्रीमती जमना देवी बारुपाल (राजस्थान) : आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी ने जो रेल संरक्षण बल (संशोधन) विधेयक पेश किया है, उसका मैं पूरे तौर पर समर्थन करती हूँ। साथ में एक छोटा सा सुझाव भी देना चाहती हूँ कि आर०पी०एफ० वालों को हथियार दिए जाएं जिससे वे यात्रियों की सुरक्षा भी करेंगे और बेधड़क रात को दो बजे बाहर भी निकल सकेंगे।

साथ ही मेरा एक छोटा सा सुझाव यह भी है कि रेलगाड़ी के प्रत्येक डिब्बे में एक-एक टेलीफोन लगा दिया जाए तो यात्री अपनी शिकायतें दर्ज करा सकते हैं। मुझे बहुत खुशी हो रही है कि आप रेलवे के संबंध में बहुत ही संवेदनशील हैं—यात्रियों के संबंध में, मालमाड़े के संबंध में, सभी के बारे में आप बहुत ही अच्छा सोचते हैं, इसलिए आपने जो यह बिल पेश किया है। मैं इसका पूरे तौर पर समर्थन करती हूँ, धन्यवाद।

श्री कृपाल परमार (हिमाचल प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, पिछले पचास सालों से भारतीय रेल “एक फूल दो माली” की स्थिति में थी। एक रेलगाड़ी और दो रक्षक और बीच में बैठे हुए यात्री असुरक्षित। दो सिस्टमों के कारण हमेशा यह कनफ्यूजन रहता था कि इस काम के लिए जिम्मेदार कौन है? यह जो अमेंडमेंट लाया गया है, यह रेलवे अधिनियम 137 से 177 तक है जो बिना यात्रा से लेकर रेल और रेलवे के सामान को नुकसान पहुंचाने के लिए है। स्थिति यह थी कि रेल की सुरक्षा एक पर और रेल में बैठे हुए यात्रियों की सुरक्षा दूसरे पर।

चेन टूटने की जिम्मेदारी किसी अन्य पर और चेन खींचने के लिए दंड देने की जिम्मेदारी किसी अन्य पर। जब ऐसी कोई घटना हो जाती थी तो पहले यह जानकारी ली जाती थी कि चेन खींची है, खींचकर तोड़ी है या तोड़ने के लिए खींची है। इस दुविधा में यात्रियों का भला कभी नहीं हुआ। मैं मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि इन्होंने इसमें जो तालमेल बैठाने का प्रयास किया है – इसमें यदि गवर्नमेंट रेलवे पुलिस और रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स में ठीक तालमेल बैठेगा तो इसमें यात्रियों का भला होगा। इसी के साथ मैं इसका समर्थन करता हूँ।

SHRI SWARAJ KAUSHAL (Haryana): Sir, in fact, the suggestions should have been taken up first. I wanted to speak on this Bill, and I gave my name much in advance. But, the suggestions have come before speeches by the respective Members of Parliament. Sir, one very good thing about the Indian Railways is the Minister. I have all respect for him. He has brought a commendable legislation, but not a complete legislation. It is missing on many counts, although it is a legislation about a very important person, namely, the railway passenger. So, in that respect, I thank the hon. Minister. But, my difficulty is that the legislation is incomplete on many aspects. It tends to bring in its purview the railway passengers, and I find it proposes to strengthen the already strong provisions under section 12 of the Act. Mr. Minister, your section 12 has provisions more stringent and stronger than the material law. The only thing missing in section 12 is accountability. Your Head Constable must be the most powerful Head Constable in the world. He has the powers to arrest people, if they conceal their presence, and for this, you don't even require any reasonable basis, a mere suspicion is good enough. My difficulty is that as on date, we have one accident each day, and I am told that we are almost graduating to two accidents a day. When an accident takes place, wherefrom do the rescue team come? I believe the entire rescue operation is conducted by the poor villagers who have neither the equipment nor the training to conduct those operations. Inside, we have the railway passengers who are shrieking to be rescued and they believe that they are bound to die, and outside, we have the railway employees who are busy with the gas cutters trying to save the human life, and one is unable to reach the other. My suggestion to you, Mr. Minister, is that only if you could use this Railway Protection Force as a rescue force, give them the necessary equipment to conduct the rescue operations to save human life, I believe your legislation would have been complete. As on date, you have personnel of the Railway Protection Force who are totally helpless. I believe, with accidents taking place everyday, if you equip the Railway Protection Force constabulary with the equipment, with the training, you can turn this helpless constabulary into a very helpful constabulary. I wish you had concentrated on the safety aspect and used this huge

manpower of 70,000 men who are deployed all over the country, and they could be used for the purposes of rescuing the railway passengers in the event of railway accidents.

SHRI SHANKAR ROY CHOWDHURY (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, this Bill which has come before the House, is a much welcome Bill. It was discussed earlier in the House. It is a very logical Bill because today journey by train from any part of India to any part of India has become highly insecure, apart from the other problems which the Railway is, of course, trying to solve. But, insecurity is compounded by the fact that there have been this famous dichotomy between the GRPF and the RPF. It was discussed here, and now, it is very good that the Government has brought forward this Bill. The analogy taken was on the Border Security Force. In a particular area, one force must have the jurisdiction. The peculiarity of the railway property is, it is small nodal points and a long stretch in between.

So, it is a very good Force. I just wish to mention that surely, this is a beginning. Things will improve. But, as things stand, the Railway Protection Force, which is newly equipped with police force, must now go in for an intensive training in discipline, in leadership, and in reorganisation. It is not merely enough to modernise their communication, etc. The major failing of all police forces is the inter-personal relationship that a police force must have, and, I hope, the Railway Protection Force, will come into contact with this in a very intensive manner. I am sure, the hon. Minister will look into this.

The nearest example I can quote is that of the CISF, which is just being given the responsibility of airports. As compared to the initial days, when the State police used to be there, we, who travel by air, do find a total change now in the way they behave. We heard adverse comments on the behaviour of the CISF with passengers earlier, but now, I feel that the CISF, after their various training programmes, has improved a lot. We hope to see this improvement in the Railway Protection Force, because today, they are merely bound to watch and ward type of an orientation, and they don't have this training or skill that every police force must have in interacting with passengers.

The question of cooperation with the State police has come up and it is a very, very important factor. Because, even the CISF, which guard the airports, there is a dichotomy between the State police, which is outside the

5.00 p.m.

airport, and the CISF. which is inside the airport. This is a factor you will have to look into. The point made by my hon. colleague, Ram Deoji, unfortunately, has to be kept in mind. 'Unfortunately', I said.

I would also like to comment here that while the Railway Protection Force is given these responsibilities, the alarm system on trains must be improved. The days of trying to pull the chain to stop the whole train have gone. Let us now have an alarm system where the Railway Protection Force or the elements thereof are positioned in various trains.

Now, I think, all trains are corridor trains, except perhaps, some passenger trains. All main trains are corridor trains. They should be able to react on an alarm from within the train, along the corridors, to the point where the incident is reported to have happened.

A very major problem the Railway Protection Force will face, I feel, particularly in today's environment is, section 11, "to remove any obstruction in movement of railway property or passenger area". *Rail roko, chakka jam* are in every State, everyday, and every time. This is the major issue that the Railway Protection Force will face. They will have to train themselves for it and cooperate with the State force for it.

With that, Sir, I welcome this Bill and I compliment the Minister and the Railways for bringing this Bill forward. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. A.K. PATEL): It is five o'clock now, and if the House agrees, we may adjourn the House after passing the two non-controversial Bills.

SOME HON. MEMBERS: Yes, yes.

श्री नीतीश कुमार : उपसभाध्यक्ष जी, सबसे पहले तो मैं माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस चर्चा में हिस्सा लिया। मैंने शुरू में ही कुछ गलतफहमियों को दूर करने की कोशिश की थी लेकिन ऐसा लगता है कि गलतफहमी अभी भी बरकरार है इसलिए इस बिल पर चर्चा के साथ-साथ इसे दूर करना भी जरूरी है। सबसे पहली बात तो यह है कि आज रेलवे में आर०पी०एफ० और जी०आर०पी० की जो व्यवस्था है, उसमें जी०आर०पी० पुलिस फोर्स है और आर०पी०एफ० की रेलवे की संपत्ति की हिफाजत के लिए जवाबदेही है। माननीय सदस्य ने ठीक कहा है कि शुरू में इसकी भूमिका केवल वॉच एण्ड वार्ड स्टाफ जैसी थी, लेकिन बाद में जब यह महसूस किया गया तो आर.पी.एफ एक्ट, 1957 में आया। उसके बाद फिर और जरूरत महसूस की गई तो आर०पी०यू०पी एक्ट के कारण, अगर किसी में पास रेलवे की प्रॉपर्टी, रेलवे की चोरी की हुई प्रॉपर्टी बरामद होती तो आर०पी० एफ० गिरफ्तार कर सकती है, उस मामले

की तहकीकात कर सकती है और उस मामले को अदालत में ले जा सकती है। अभी माननीय सदस्य ने जो जिक्र किया था वह आरपीएफ एक्ट में उनको पाँवर है। अगर कोई किसी को पकड़ कर ले जा रहा है तो उसको अपने हायर सुपीरियर ऑफिसर को ही सुपुर्द करना है। बाकी जगहों पर अगर आरपीएफ को पकड़ती है तो उसको पुलिस स्टेशन या पुलिस ऑफिसर को देना है। क्योंकि आरपीयूपी एक्ट के अलावा किसी दूसरे मामले में आरपीएफ को आगे की कर्वाई करने का अधिकार नहीं है — यानी इन्वेस्टीगेशन का या प्रोसीक्यूशन लांच करने का। इसलिए उसमें कोई अंतर्विरोध नहीं है, जैसा माननीय सदस्य ने व्यक्त किया है। चूंकि वही एकमात्र एक्ट है जिसके अंतर्गत वह अधिकार उनको मिला हुआ है।

दूसरी बात है, रेलवे में कई प्रकार के अपराध हैं। पैसेंजर एरिया में भी, ट्रेनों में पैसेंजर के साथ भी हो रहे हैं। कई प्रकार के अपराध हैं। उसमें से कुछ अपराधों का जिक्र रेलवे एक्ट में किया गया है। वह विशुद्ध रेलवे से संबंधित अपराध है। यानी बाकी और कही नहीं। बहुत से ऐसे अपराध हैं जो आईपीसी में कवर्ड हैं उसमें से कुछ अपराधों का जिक्र रेलवे एक्ट में किया गया है। जो आईपीसी में कवर्ड हैं। अब किसी की संपत्ति की चोरी होती है तो आईपीसी में कवर्ड होगा। कोई अगर और भयानक दुर्घटना या डकैती होती है, कोई रेप होता है, इन सब क्राइम्ज का आईपीसी में जिक्र है। अगर वह रेलवे में भी हो रहा है तो वह आईपीसी के अंतर्गत कवर्ड है। लेकिन रेलवे एक्ट में सर्टन सैक्शन में कुछ क्राइम्ज का उल्लेख किया गया है, जिनका संबंध सिर्फ रेलवे से है। उसके अलावा अन्य कहीं किसी दूसरी चीज से उसका संबंध नहीं है। वैसे क्राइम्स का उल्लेख रेलवे एक्ट में किया गया और उसका भी अधिकार, गिरफ्तार करने का, प्रोसीक्यूशन लांच करने का, पुलिस को था। इस एक्ट को लाने का, इस अमेंटमेंट को लाने का एक मात्र परमज है कि वैसे कुछ क्राइम्ज, जो माइनर नेचर के हैं, अगर इसके बारे में आप देख लें तो कई अपराध हैं, अब जैसे सैक्शन 137 में है। यह टिकटलैस ट्रेवलिंग से संबंधित है। उसी से आगे है कोई आदमी अगर जिस दर्जे का टिकट लिया है और उससे हायर दर्जे में यात्रा कर रहा है, उससे संबंधित क्राइम रेलवे से संबंधित ही है। हायर क्लास में अनअथोराइज्ड कोई जा रहा है, कोई फेयर देने से इंकार कर दे, अब जैसे कोई चेन पुलिंग करता है, क्योंकि चेन पुलिंग अन्य कहीं तो है नहीं, यह चेन पुलिंग से संबंधित सैक्शन 141 है। इसी प्रकार से कोई अगर टाउटिंग कर रहा है, कोई धंदा कर रहा है, अनअथोराइज्ड टिकट बेच रहा है, सिर्फ रेलवे से ही उसका संबंध है। कोई अगर शराब पी करके पी करके नशे की हालत में वहां बदमाशी करने की कोशिश कर रहा है या कोई अपना स्टॉफ ही शराब पी लेता है, इस तरह के जो क्राइम्ज हैं, जिनका संबंध रेलवे से ही माना गया है, कोई रेलवे सवैट को काम करने से रोग रहा है, जो ट्रेन में ट्रेवल कर रहे हैं उनकी सेफ्टी को एनडेंजर करने वाला कोई काम कर रहा हो, कोई अनअथोराइज्ड एंट्री कर रहा हो, महिला के डिब्बे में पुरुष चला गया हो, इस प्रकार के जो क्राइम्ज हैं, कोई टिकट को डीफेस करके उसका इस्तेमाल कर रहा हो, अब कोई लेवल क्रॉसिंग को तोड़ रहा हो, कई ऐसे क्राइम्ज हैं, कोई टिकट को डीफेस करके उसका इस्तेमाल कर रहा हो, अब कोई लेवल क्रॉसिंग को तोड़ रहा हो, कई ऐसे क्राइम्ज हैं। इस तरह के क्राइम्ज जिनका मुख्यतः संबंध सिर्फ रेलवे से ही है, वैसे क्राइम्ज का उल्लेख है। कई हैं, मेरे ख्याल से 32 से भी ज्यादा हैं। उनमें से तीन को छोड़ करके सैक्शन 150, 151, और 152, ये सीरियस नेचर के हैं। 150 डील करता है, Dealing with placing any obstruction or interfering with any railway track or equipment, making or showing or hiding or removing any signal/light on a railway or any other act with intent and knowledge to endanger safety of travelling passengers. यह 150 है। 151 डील करता है, damage or destruction to railway properties like tracks, bridges, station

buildings, etc. अब 152 है, maliciously hurting or attempting to hurt any persons travelling by railways तो 150, 151, 152 आर0पी0एफ0 को नहीं दिए जा रहे हैं। ये पुलिस के साथ रहेंगे। ये सीरियल नेचर क्राइम्ज हैं। देखा यह गया है कि पुलिस के ऊपर इतनी जवाबदेही है कि जो हीनियस इम्ज, सीरियल नेचर के क्राइम्ज हैं, उन पर वे ध्यान देते रहते हैं, माइनर ऑफेंसेज पर वे ध्यान नहीं दे पाते हैं। समय की कमी है, फोर्स की कमी है। हमारे पास फोर्स है, उसके पास समय भी है। अगर यह अधिकार दे दिया जाएगा तो ऐसे काम जिनसे पैसेंजर को कठिनाई हो रही है जैसे परेशानी हो रही है। अब ट्रेन में भी लोग यात्रा कर रहे हैं, एस्कोर्ट करना है ट्रेन को, आर0पी0एफ0 हमारे पास है, तो हम ट्रेन की एस्कोर्टिंग करा सकते हैं। अभी जनरल शंकर राय चौधरी जी ने एक बात ठीक कही है। वह ऐसा सिस्टम होना चाहिए, क्योंकि पूरी ट्रेन के चप्पे-चप्पे में तो कोई पुलिस फोर्स होगा नहीं। तो कहीं है। यह निरंतर बेहतरी की ओर चलने वाली प्रक्रिया है और उस में ये सारी बातें होती हैं। महोदय, माननीय स्वराज कौशल जी ने कहा कि रेस्क्यू फोर्स काम में लगाइए। मैं उन को बताना चाहता हूँ कि जल्दी-से-जल्दी जिसे हम गोल्डन आवर कह सकते हैं, अगर कोई एक्सीडेंट हुआ तो कितने कम समय में आप वहां पहुंचते हैं, यह जरूरी है। इस से किसी घायल को तत्काल पहुंचाकर किसी की जान बच सकती है। हम ने इस के लिए बा-जाफ़ता एक हाई-पावर कमेटी बनायी है। उन्होंने कई प्रकार के सुझाव दिए हैं और उसको लेकर हम डिजास्टर मैनेजमेंट को इम्प्रूव कर रहे हैं। उस के लिए हम ने संसद को भी जानकारी दी है। हम ने कॉर्पोरेट सेफ्टी प्लान रखा है जिस को हम ने डिटेल्ड नैरेट किया है। उस के लिए जितने पैसे की जरूरत होगी, उस का हम इंतजाम करेंगे। उस में डिजास्टर मैनेजमेंट के लिए, रेस्क्यू के लिए आर0पी0एफ0 के लोगो को ट्रेनिंग दी जाएगी, लेकिन पूरे 70 हजार लोगों को ट्रेनिंग देकर उस के लिए लगाना संभव नहीं है क्योंकि ये क्रॉस कंट्री हैं, सब जगह हैं। कुछ-कुछ संख्या में उन के जिम्मे बहुत सारा काम दिया गया है। वे यह काम भी चूंकि उन की प्रजेस बार्ड-एंड-लार्ज है, तो पैसेंजर और पैसेंजर एरिया में भी वे काम कर सकें, सुरक्षा के कुछ काम, मायनर ऑफेंसेस को टैकल करने के काम कर सकें, इस के लिए उन को एम्पावर किया जा रहा है। इस से पुलिस के साथ उन का कोई भी झगड़ा होने का प्रश्न नहीं है, चूंकि पुलिसिंग इनकी जवाबदेही नहीं पुलिसिंग का काम तो जी0आर0पी0 का रहेगा, स्टेट पुलिस का रहेगा। वह उसें करते रहेंगे, लेकिन वह चूंकि इन कामों पर ध्यान नहीं दे रहे थे और इस के चलते रेलवे की छवि बिगड़ रही थी तो यह काम किया गया है। महोदय, इस के लिए डिटेल्ड इंटरएक्शन किया गया है। एक हाई-पावर कमेटी बनी थी जिस में सभी राज्यों के लोगों से बातचीत हुई। उस ने अपनी रिपोर्ट दी और उस के आधार पर हम ने उस पर चर्चा की। फिर बा-जाफ़ता बिल ड्राफ्ट किया, कैबिनेट में चर्चा की गयी और बिल पेश किया गया। वह स्टैंडिंग कमेटी में भी गया और स्टैंडिंग कमेटी ने भी उस को सपोर्ट किया। उस ने सिर्फ यह सुझाव दिया है कि जब ये सब काम करें तो ए0एस0आई0 से नीचे के ऑफिसर को किसी को नहीं पकड़ना चाहिए। हम ने उसे स्वीकार किया है कि रिस्पॉंसिबल ऑफिसर होंगे। महोदय, स्टैंडिंग कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में कहा है कि "The Committee also emphasises that the Ministry of Railways -- through administrative instructions and regulations - must ensure that powers to arrest, investigate and prosecute be entrusted to an officer not below the rank of an Assistant Sub-Inspector." जब इस के लिए हम रेलवे टरुल्स बनाएंगे या

इंस्ट्रक्शंस इश्यू करेंगे तो इस को इम ने स्तीकार किया है कि ए0एस0आई0 से नीचे के रेंग के ऑफिसर को यह अधिकार नहीं दिया जाएगा। उस का पूरा-का-पूरा समर्थन किया गया है। इसलिए इस में कोई कनफ्लिक्ट नहीं है। लेकिन एक भ्रम किसी के मन में पैदा नहीं होना चाहिए कि अब आर0पी0एफ0 को पूरे तौर पर सेक्युरिटी की जवाबदेही मिल गयी है या अब कुछ भी हुआ तो आर0पी0एफ0 की जवाबदेही है, ऐसा नहीं है। आई0पी0सी0 के जो क्राइम्स हैं और रेलवे एक्ट में भी जो हीनियस क्राइम्स है, इस के अलावा दो और हैं – सेक्शन 171 व 178, अगर कोई रेलवे सरवेंट कोई फाल्स रिटर्न देता है या फाल्स रिपोर्ट देता है तो उस के खिलाफ जो कार्यवाही होगी, यह आर0पी0एफ0 नहीं करेगी। वह भी पुलिस के पास जाएगा या फिर कोई जनरल पब्लिक का आदमी जिस की रेलवे के साथ डीलिंग है, वहभी कोई फाल्स रिटर्न या रिपोर्ट देता है तो उस के लिए आर0पी0एफ0 अधिकार नहीं ले रहा है। यानी जिस का सीधा संबंध पैसेजर्स से हैं, अब कोई ट्रेन चल रही है और उस को ऑब्स्ट्रक्ट करने की बात हो रही है इसके अलावा पैसेजर एरिया में कई प्रकार के रहते हैं, अब आर0पी0एफ0 मूक दर्शक की तरह खड़ी है, कुछ कर नहीं सकती, इसलिए उन को यह जवाबदेही दी जा रही है कि वह ऐसे मामलों पर कार्यवाही करें। महोदय, रामदेव भंडारी जी ने कहा कि कोई कनफ्लिक्ट नहीं होनी चाहिए। यह कनफ्लिक्ट नहीं है बल्कि हम स्टेट के काम में मदद कर रहे हैं।

प्रो0 रामदेव भंडारी : दोनों में कनफ्यूजन न हो।

श्री नीतीश कुमार : किसी प्रकार का कनफ्यूजन नहीं हैं। महोदय, राजधानी का जिक्र कर दिया। उस की रिपोर्ट आ गयी और साबित हो गया कि सैबोटॉज है, लेकिन रोना रो रहे हैं। अरे भाई सैबोटॉज को रोकिए। ... (व्यवधान) ... आज भी सैबोटॉज हुआ हैं।

प्रो0 रामदेव भंडारी : दोनों की अलग-अलग रिपोर्ट है। आप की रिपोर्ट अलग है, स्टेट गवर्नमेंट की रिपोर्ट अलग है। मैं उसी का जिक्र कर रहा था। ... (व्यवधान) ...

श्री नीतीश कुमार : अब माफ कीजिए, जो चीज टैक्नीकल नेचर की हो उसे टैक्नीकल लोगों को करने दीजिए। रेलवे सेफ्टी की जांच करने की जवाबदेही रेलवे सेफ्टी कमीशन को है। यह उन्ही को करने दीजिए। पुलिस को यह समझ नहीं आएगा कि ट्रैक का क्या हुआ। पुलिस का काम ... (व्यवधान) ... अरे भाई भंडारी जी हम कोई कनफ्लिक्ट नहीं कर रहे हैं। ... (व्यवधान) ... आज भी एक सैबोटॉज हुआ है। ब्रिज पर रेल की पटरी काटी हुई थी ... (व्यवधान) ... आप के ही इलाके में हुआ है। आज ही हुआ है। अब सैबोटॉज की घटनाएं घटनी आ रही हैं ... (व्यवधान) ... आज इन्होंने चर्चा की तो हम ने सोचा इन को बता दें कि कोई कनफ्लिक्ट नहीं है। लोगों ने स्वीकार किया है कि सैबोटॉज है।

सैबोटेज की घटनाएं घटती हैं, उसको स्वीकार करना चाहिए, उसके खिलाफ कार्रवाई होनी चाहिए। सैबोटेज करने वाले लोग जिस इलाके में रहते हैं उन इलाकों में चौकसी बरती जानी चाहिए।

महोदय, रेलवे सेफ्टी कमीशन ने जब कहा कि साहब, जो ऐसे एरिये हैं उनमें पेट्रोलिंग कराइए तो अब एक नया सिस्टम रेलवे में प्रवेश कर गया है, गैंगमैन को सिक्योरिटी पेट्रोलिंग में हम लोग लगा रहे हैं। हालांकि उससे क्या होगा ? यह गैंगमैन क्या कर पाएगा ? जब तक पुलिस एलर्ट नहीं होगी, स्टेट एडमिनिस्ट्रेशन एलर्ट नहीं होगा तब तक इसके बारे में क्या

किया जा सकता है ? लेकिन यह काम इतनी बड़ी चीज के लिए नहीं है, जैसा आप सोच रहे हैं कि कोई किसी का अधिकार छीन रहा है। किसी का कोई अधिकार छीना ही नहीं जा सकता है। क्योंकि यह तो कंस्टीट्यूशनल प्रोवीजन है पुलिस का काम, कानून व्यवस्था का काम राज्यों का विषय है।

प्रो० रामदेव भंडारी : मैंने अधिकार छीनने की बात नहीं कही थी, कोआर्डिनेशन की बात कही थी।

श्री नीतीश कुमार : कोआर्डिनेशन प्रोपर है और कोआर्डिनेशन की जवाबदेही भी सिक्योरिटी के संबंध में रेलवे की तरफ से आरपीएफ को ही है, जिसको बोलचाल की भाषा में हम सिक्योरिटी बोल देते हैं, सिक्योरिटी डिपार्टमेंट। आरपीएफ में लोग ही स्टेट पुलिस के साथ कोआर्डिनेट करते हैं ऐसे मामलों में। इंटेलीजेन्स शेयरिंग भी करते हैं यानि जब इनको कुछ मालूम हो गया, वैसे ये आरपीएफ एक्ट के चलते इन्वेस्टीगेट करते हैं, इनको भी कुछ खबर मिलती है तो ये अपनी खबर उन्हें देते हैं। अब यह जो अधिकार कुछ दिए जा रहे हैं माइनर आफेन्सेस में चलते, इसमें एक तो हम अपनी फोर्स का इस्तेमाल करेंगे, इससे थोड़ा रेलवे की छवि में सुधार हो पाएगा और स्टेट गवर्नमेंट में जो एफर्ट होंगे उसमें मदद मिल पाएगी। इसमें किसी प्रकार का कन्फ्रंटेशन नहीं है।

महोदय, सभी माननीय सदस्यों ने इसका समर्थन किया है, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ और हमारी माननीय सदन से सिफारिश होगी कि इसको स्वीकृत किया जाए। धन्यवाद।

THE VICE CHAIRMAN (DR. A.K. PATEL): The question is :

"That the Bill further to amend the Railway Protection Force Act, 1957, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE CHAIRMAN (DR.A.K. PATEL): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 to 6 were added to the Bill.

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

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I move:

That the Bill be passed.

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE CHAIRMAN (DR.A.K. PATEL): Now, we shall take up the Railways (Second Amendment) Bill, 2003. The question is:

[10 December, 2003]

RAJYA SABHA

"That the Bill further to amend the Railways Act, 1989, be taken into consideration.'

The motion was adopted.

THE VICE CHAIRMAN (DR.A.K. PATEL): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 to 5 were added to the Bill.

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

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I beg to move:

That the Bill be passed.

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. A.K. PATEL): The House stands adjourned till 11.00 a.m. tomorrow, the 11th December, 2003.

The House then adjourned at fifteen minutes past five of the clock till eleven of the clock on Thursday, the 11th December, 2003.