



පාර්ලිමේන්තු විවාද

(හැන්සාඩ්)

නියෝජිත මන්ත්‍රී මණ්ඩලයේ

නිල වාර්තාව

අත්හරින ප්‍රධාන කරුණු

නිවේදනය : [නි. 2441]

මහජන පෙත්සම් කාරක සභාව

ප්‍රශ්නවලට වාචික පිළිතුරු [නි. 2442]

රේගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු [නි. 2507]

නිවේදනය : [නි. 2609]

ලංකා (පාර්ලිමේන්තු මැතිවරණ) රාජ්‍යයට පිළිබඳ විශේෂ
කාරක සභාව

විදේශ ණයවලට වියදම අය කිරීම [නි. 2610]

මුදල් පනත : සම්මතය [නි. 2621]

කල් තැබීමේ යෝජනාව [නි. 2653]

பாராளுமன்ற விவாதங்கள்

(ஹன்சார்ட்)

பிரதிநிதிகள் சபை

அதிகார அறிக்கை

பிரதான உள்ளடக்கம்

அறிவிப்பு [ப. 2441] :

பொது மனுக்குழு

வினாக்களுக்கு வாய்மூல விடைகள் [ப. 2442]

சங்கத் தீர்மானம் : துறைமுக வருமதிக் கட்டணங்கள் [ப. 2507]

அறிவிப்பு [ப. 2609] :

இலங்கை (பாராளுமன்றத் தேர்தல்) அரசவைக்கட்டளை மீதான தெரிசூழ

வெளிநாட்டுக் கடன்களில் செலவு சாட்டப்படுதல் [ப. 2610]

நிதிச்சட்டம் : தீர்மானம்—விவாதம் ஒத்திவைக்கப்பட்டது [ப. 2621]

ஒத்திவைப்புப் பிரேரணை [ப. 2653]

Volume 75

No. 12

Tuesday

21st November 1967

PARLIAMENTARY DEBATES

(HANSARD)

HOUSE OF REPRESENTATIVES

OFFICIAL REPORT

PRINCIPAL CONTENTS

ANNOUNCEMENT : [Col. 2441]

Public Petitions Committee

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS [Col. 2442]

CUSTOMS RESOLUTION : PORT DUES [Col. 2507]

ANNOUNCEMENT : [Col. 2609]

Select Committee on Ceylon (Parliamentary Elections) Order in Council

CHARGING OF EXPENDITURE TO FOREIGN LOANS [Col. 2610]

FINANCE ACT : RESOLUTION—Debate adjourned [Col. 2621]

ADJOURNMENT MOTION [2653]

உதிக பித்திர

உதிக பித்திர

එතුමා දන්නවාද? (ඉ) ස්ථිර සේවයේ යෙදී සිටින සියලුම ගුරුවරුන්ට 1968.1.1 දින සිට ලියාපදිංචි අංකයක් ලබා දීමට නොවරදින වැඩ පිළිවෙළක් යෙදීමට එතුමා තම නිලධාරීන්ට උපදෙස් දෙන වාද? (ඊ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

கல்வி, கலாசார விவகார அமைச்சரைக் கேட்ட வினா: (அ) பெருந்தொகையான ஆசிரியர்கள் நிரந்தர சேவையில் ஈடுபட்டிருப்பினும் பதிவு இலக்கம் இல்லாதிருப்பதை அவர் அறிவாரா? (ஆ) இதனால் திணைக்கள அலுவல்கள் ஒழுங்கற்றனவாயிருப்பதையும் அவர் அறிவாரா? (இ) நிரந்தரமாகச் சேவை செய்யும் எல்லா ஆசிரியர்களுக்கும் 1.1.1968 இலிருந்து பதிவு இலக்கம் ஒன்றைப் பெற்றுக் கொடுக்கத் தவறாத வேலைத்திட்டம் ஒன்றைத் தயாரிக்கும்படி அவர்தம் அலுவலர்களை அறிவுறுத்துவாரா? (ஈ) அன்றேல், ஏன்?

asked the Minister of Education and Cultural Affairs: (a) Is he aware that there are a large number of teachers who have no registered number although they are in permanent service? (b) Is he aware that this causes confusion in the work of the department? (c) Will he instruct his officials to implement a course of action so as to make sure that all teachers in permanent service are definitely given a registered number with effect from 1.1.1968? (d) If not, why?

ශ්‍රී ජයගෝලේ

(கௌரவ ஈரியகொல்ல)

(The Hon. Iriyagolle)

(අ) ලියාපදිංචි අංක නොමැති ස්ථිර සේවයට අයත් ගුරු භවතුන් ඉතා සුළු සංඛ්‍යාවක් සිටී. (ආ) නැත. (ඉ) ඔව්. දැනටමත් ක්‍රියා කිරීමට පටන්ගෙන ඇත. (ඊ) ජාන නොනගී.

பி. வி. එම්. හේරත් මයා. (වලපනේ)

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்—வலப்பனை)

(Mr. T. B. M. Herath—Walapane)

ගුරුවරුන් ලියාපදිංචි කිරීමේ අංක හැමෝටම වාගේ දී තිබෙන බව සඳහන්

කළා. එම ගුරුවරුන්ගේ ලියාපදිංචි කිරීමේ අංක අනුව ඔවුන්ගේ පුද්ගලික ලිපිගොණු දෙපාර්තමේන්තුව මගින් බෙදා හැරීමේදී ඒවා හරියාකාර ප්‍රාදේශීය කාර්යාලවලට යවා තැනි නිසා බොහෝවිට ඔවුන්ට අමාරුවේ වැටෙන්නට සිදු වී තිබෙන හෙයින් ඒ ගැන සොයා බලනවා දැයි මා ප්‍රශ්න කරනවා.

ශ්‍රී ජයගෝලේ

(கௌரவ ஈரியகொல்ல)

(The Hon. Iriyagolle)

එහෙම එකක් තියෙනවා නම් සොයා බලන්නම්. කාර්යාල කටයුතු අංශ විසි ගණනකට බෙදූ අවසානවේදී සුළු සුළු එහා මෙහා විමි සිදුවන්නට ඇති. මා හිතනවා, ඒවා දැන් සකස් වී ඉවරයි කියා.

තුඩාවේ මයා.

(திரு. துடாவ)

(Mr. Tudawe)

තමුත්තාන්සේගේ පිළිතුරෙන් පැහැ දිලි වුණා, සමහර ගුරු පිරිසකට ලියාපදිංචි අංක ලැබී නැති බව.

ශ්‍රී ජයගෝලේ

(கௌரவ ஈரியகொல்ல)

(The Hon. Iriyagolle)

ඒ තමුත්තාන්සේලාගේ කාලයේ සිදු වුණු කරදරනෙ.

තුඩාවේ මයා.

(திரு. துடாவ)

(Mr. Tudawe)

තමුත්තාන්සේ ඒව හදන්න එපායැ. මම අහන්නෙ ප්‍රමාද වෙන්නෙ මොකද කියයි.

ශ්‍රී ජයගෝලේ

(கௌரவ ஈரியகொல்ல)

(The Hon. Iriyagolle)

ප්‍රමාදයක් නැහැ; පුළුවන් තරම් ඉක්මනින් කරන්නට උත්සාහ කරනව.

பாபிக பிபிபுரூ

பாபிக பிபிபுரூ

ஒருவருன் : ஸேவா ஸபகன்

ஆசிரியர் : சேவை அட்டவணைகள்

TEACHERS : SERVICE RECORDS

3. துடாவே மஹ.

(திரு. துடாவ)

(Mr. Tudawe)

அமையா பதா பா ஸஃஃகாநிக கபபுது
 அமநிதென் அபு ப்ரஸ்தய : (அ)
 ஸேவா ஸபகன் நியமீத வேலாவ
 தோலுநி யாத நிக ஸோதே ஒருவருன்
 கர்ட்டயப பன் வந லப ப்ரதூதா தந்த
 பாட? (அ) ஸ்பாந மார நிக ஸோ தெந
 யதி கர்ட்டயன் நிக ஸோ ஸேவா ஸபகன்
 லுல தோதன் ஒருவருநப ப் ஸபகன்
 லுல ஸிபி பிப துன் மஃகன் அதுலுநடி லுல
 டீமப தோவர்ட்டிந வுல பிபிபேலுன் 1968.1.1
 டீந ஸிப யேடீமப ப்ரதூதா நம நிகலுடாரீந்
 டபடேஃ டேநபாட? (ஆ) தோபேஃ நதி,
 ப் மன்ட?

கல்வி, கலாசார விவகார அமைச்சரைக்
 கேட்ட வினா : (அ) சேவை அட்டவணை
 குறிப்பிட்ட நேரத்தில் கிடைக்காததால் ஆசிரியர்கள் பலர் இடையூறுகளுக்குள்ளாவதை
 அவர் அறிவாரா? (ஆ) இடமாற்றம் காரண
 மாகவோ வேறு காரணத்தினாலோ சேவை
 அட்டவணை பெருத ஆசிரியர்கள் அந்த அட்
 டவணையைக் கோரினால் மூன்று மாதத்திற்
 குள் பெற்றுக்கொள்ளக் கூடிய முறையில் ஒரு
 தவருத வேலைத்திட்டத்தை 1.1.1968 இலி
 ருந்து நடைமுறைப்படுத்தும்படி அவர் தமது
 அதிகாரிகளுக்கு அறிவுறுத்தல் அளிப்பாரா?
 (இ) அன்றேல், ஏன்?

asked the Minister of Education and
 Cultural Affairs: (a) Is he aware
 that many teachers get into difficulty
 because their record of service is not
 made available in time? (b) Will he
 instruct his officials to implement
 from 1.1.1968 a course of action so as
 to make sure that the records of ser-
 vice of those teachers who have failed
 to obtain their records of service
 either by reason of being transferred
 or due to some other reason, are
 made available within three months
 of their making an application for the
 same? (c) If not, why?

ஒரு பீரீயலோல்

(கௌரவ ஈரியகொல்ல)

(The Hon. Iriyagolle)

(அ) ஸேவா ஸபகன் நியமீத வேலாவ
 தோலுநி யாத நிக யமீகிபி ஒரு பவதுன்
 ஸஃஸாவன் கர்ட்டயப பன் வந லப டீநிதி.
 (அ) ப்ரதூ ஒருபவதுன் ஸேவா
 ஸபகன் தோபமப லுல டீம ஸடீதா அலுந
 பிபிபிபுத யோடது லுலி. (ஆ) பந தோ
 நதி.

நி. ஸே. டீரீபு மஹாப பன்பிமன் டீம

திரு. பி. ஜே. தரிஜு : நியமனம்

MR. B. J. DAREEJU : APPOINTMENT

4. லக்ஷ்மன் ப்ரயகோடி மஹ. (டிபுல
 பிபிய)(திரு. லக்ஷ்மன் ஜயக்கொடி—திவுலு
 பிபிய)(Mr. Lakshman Jayakody—Divula-
 pitiya)

புடல் அமநிதென் அபு ப்ரஸ்தய : 1965
 மய லிபிகார பிபாஸென் ஸமன்பு அஃக
 அதி. 16066 டீரந நி. ஸே. டீரீபு மஹாப
 நபம பன்பிமன் துடந்நே மன்ட?

நிதி அமைச்சரைக் கேட்ட வினா : 1965 மத்
 திய எழுதுவினைஞர் பரிட்சையில் சித்தி
 யடைந்த எம். 16066 இலக்கத்தையுடைய பி.
 ஜே. தரிஜு அவர்களுக்கு இன்னும் நியமனம்
 கொடுக்காததேன்?

asked the Minister of Finance: Why
 has no appointment been given yet to
 Mr. B. J. Dareeju (Index
 No. M. 16066), who passed the 1965
 Central Clerical Examination?

பன். பிமலசேன மஹ. (புடல் அமநி
 ஸே பாரீலிதென் து லேகதி)

(திரு. என். பிமலசேன—நிதி அமைச்சரின்
 பாராளுமன்றக் காரியதரிசி)(Mr. N. Wimalasena—Parliamentary
 Secretary to the Minister of Finance)

1965 மய லிபிகார பிபாஸெ ஸமீநன்
 யென் ப்ர கரந லே ஸபி நிவேதநய
 அதுப, நி. ஸே. டீரீபு மஹா (பிபாஸ அஃக
 16066) ப்ர பிபாஸப பேநி ஸிபிம ஸடீதா
 நியமீத வயஃ ஸிபிம லுக்மபா ஸிபி லப
 ப்ரப அநாவரநய ப்ர லிபிந், ப்ர

වාචික පිළිතුරු

වාචික පිළිතුරු

ගරු සී. පී. ද සිල්වා

(කෙළරාචා ජී. පී. ඩී. සිල්වා)
(The Hon. C. P. de Silva)

ඒවා මා ලග නැහැ. ලැයිස්තු සකස් කර ගත්තේ මට කල් ඔකු.

ජයකොඩි මයා.

(තිල. ඉයාකොඩි)
(Mr. Jayakody)

තොරවුන්ට ඉඩම් ලැබී තිබෙනවා නම්—

ගරු සී. පී. ද සිල්වා

(කෙළරාචා ජී. පී. ඩී. සිල්වා)
(The Hon. C. P. de Silva)

ලැබිලි නැහැ ; අල්ලගෙන.

ජයකොඩි මයා.

(තිල. ඉයාකොඩි)
(Mr. Jayakody)

තොරවුන් ඉඩම් අල්ලගෙන තිබෙනවා නම් ඒ උදවිය ඒවායින් ඉවත් කිරීමට ගරු ඇමතිතුමා වහාම ක්‍රියා කරන්නවාද ?

ගරු සී. පී. ද සිල්වා

(කෙළරාචා ජී. පී. ඩී. සිල්වා)
(The Hon. C. P. de Silva)

ඒ ගැන නීත්‍යානුකූලව වැඩ කරන ලෙස දැනටමත් දිසාපතිවරුන්ට නියෝග කර තිබෙනවා.

තුඩාවේ මයා.

(තිල. තුඩාව)
(Mr. Tudawe)

තොරවුන් කියන්නේ කවුදැයි මා දැන ගත්තේ කුමනි.

ගරු සී. පී. ද සිල්වා

(කෙළරාචා ජී. පී. ඩී. සිල්වා)
(The Hon. C. P. de Silva)

Non-Ceylonese.

පී. බී. එම්. හේරත් මයා.

(තිල. ඊ. පී. ඒම්. හේරත්)
(Mr. T. B. M. Herath)

මිත්තේරිය, පොළොන්නරුව වැනි දිස්ත්‍රික්කවල බලහත්කාරයෙන් ඉඩම්වල පදිංචි වුණු උදවියට යම්කිසි දිනයක සිට

ඒ ඉඩම් නීත්‍යානුකූලව පවරා දී තිබෙනවා. එහෙත් නුවරඑළි දිස්ත්‍රික්කයේ උදවියට ඒ විදියට පවරා දී නැහැ. ඒ නිසා සුදුසු කම් ඇති නුවරඑළි දිස්ත්‍රික්කයේ උදවියටත් තමුන්තාන්සේගේ චක්‍ර ලේඛය අනුව ඒ ඉඩම් පවරා දෙනවාදැයි දැන ගත්තේ කුමනි.

ගරු සී. පී. ද සිල්වා

(කෙළරාචා ජී. පී. ඩී. සිල්වා)
(The Hon. C. P. de Silva)

චක්‍ර ලේඛනය සියලුම දිසාපතිවරුන්ට යවා තිබෙනවා. එහි පිටපත් සියලුම ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ට යැව්වා. සමහර මන්ත්‍රී වරුන් ඒ ගැන උනන්දුවක් නොගන්නවා නම් ඒ සම්බන්ධව මට කරන්නට දෙයක් නැහැ.

පී. බී. එම්. හේරත් මයා.

(තිල. ඊ. පී. ඒම්. හේරත්)
(Mr. T. B. M. Herath)

එය ක්‍රියාත්මක කරන්න දිසාපති වරුන්ට දන්වන්න.

කථානායකතුමා

(පාඨානායකර් අවරුන්)
(Mr. Speaker)

Question No. 6.

විජයපාල මෙන්ඩිස් මයා. (රජයේ වැඩ, නැපැල් හා විදුලි සන්නිවේදන ඇමතිගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්)

(තිල. විජයපාල මෙන්ඩිස්—අරාමානුකම් කටුවෙල, තපාල් තනතුරු පොරොන්දු තුළ අමාත්‍යවරයාගේ පාරාමාර්ගික කාර්යාලය)

(Mr. Wijayapala Mendis—Parliamentary Secretary to the Minister of Public Works, Posts and Telecommunications)

මේ ප්‍රශ්නයට පිළිතුරු දෙන්නට සති 3 ක් කල් ඔකු.

පී. බී. ඉලංගරත්න මයා. (කොලොන්නාව)

(තිල. ඊ. පී. ඒම්. ඉලංගරත්න—කොලොන්නාව)
(Mr. T. B. Ilangaratne—Kolonnewa)

ගරු කථානායකතුමනි, මේ ප්‍රශ්නයට පිළිතුරු දීමට දැන් හුඟක් කල් අරගෙන තිබෙනවා. මගේ හැම ප්‍රශ්නයකටම වාගේ

වංචික පිළිතුරු

වංචික පිළිතුරු

[ඉලංගරත්න මයා.]

கிடைத்துள்ளன? (ஆ) அவர்களில் எத்தனை பேருக்கு அனுமதிப் பத்திரங்கள் கொடுக்கப் பட்டுள்ளன? (இ) இக்கைத்தொழில் சம்பந்தப்பட்டவரை தனி முழுவுரிமை ஏற்படுவதைத் தடுப்பதற்கு அவர் நடவடிக்கை எடுப்பாரா?

asked the Minister of Industries and Fisheries: (a) (i) How many applications for permits to assemble radios in the Island with imported component parts have been received up to now? (ii) From whom have the applications been received? (b) How many of them have been issued with permits? (c) Will he take action to prevent a monopoly as regards this industry?

ഗു. വി. വി. ഫാർ. ഗുണവർദ്ധന

(கௌரவ டி. பி. ஆர். குணவர்தன)
(The Hon. D. P. R. Gunawardena)

(a) (i) Applications for permits to assemble radios with imported components are made to the Controller of Imports and Exports. Applications for setting up undertakings (with foreign collaboration) for the manufacture of radios are now being entertained by the Ministry of Planning and Economic Affairs. (ii) Does not arise in view of (a) (i) above. (b) Does not arise in view of (a) (i) above. (c) As regards the manufacture of radios, action will be taken to prevent monopolistic control of this industry.

കലാനുഭവകർമ്മം

(சபாநாயகர் அவர்கள்)
(Mr. Speaker)

Question No. 10.

கி. கி. ஒத்தலாந மன. (கங்கைமீத பா
பாஹர் புமநிஸீ பாரீலிமேநீநு லேகலி)
(திரு. பி. சி. இம்புலாந—விவசாய, உணவு
அமைச்சரின் பாராளுமன்றக் காரியதரிசி)

(Mr. P. C. Imbulana—Parliamentary Secretary to the Minister of Agriculture and Food)

I ask for one month's time to answer this Question.

ලෙස්ලි ගුණවර්ධන මයො.

(திரு. லெஸ்லி குணவார்தன)
(Mr. Leslie Goonewardene)

He is waiting for an alteration of the position to answer the Question.

ප්‍රශ්නය මතු දිනකදී ඉදිරිපත් කිරීමට නියෝග කරන ලදී.

வினாவை மற்றொரு தினத்துக்குச் சமர்ப்பிக்கக்
கட்டளையிடப்பட்டது.

Question ordered to stand down.

දුලංගරත්න මය.

(திரு. இலங்கரத்ன)
(Mr. Ilangaratne)

Mr. Speaker, yesterday the hon. Parliamentary Secretray was not ready with the reply to a Question of mine, but the answer appeared in one of the newspapers!

කළානුකූල

(சபாநாயகர் அவர்கள்)
(Mr. Speaker)

That is not the official reply.

පොලිස් කොස්තාපල් කේ. ඩී. ඩී. ප්‍රේම
රත්න මහතා

பொலிசு கொஸ்தாப்பு கே. ஏ. டி. பிரேமரத்ன
POLICE CONSTABLE K. A. D. PREMARATNE

12. **அலையி கைலீவீர் ஈர். ௨ பிலீவா**
(**அலலவீவீர்**)
(**கலாநிதி கொல்வின் ஆர். 17 சில்வா—அகல**
வக்த)

(Dr. Colvin R. de Silva—Agalawatta)

අමාත්‍ය, රාජ්‍යාරක්ෂක හා විදේශ කටයුතු පිළිබඳ ඇමති, ක්‍රම සම්පාදක හා ආර්ථික කටයුතු ඇමති සහ ප්‍රධානති හා ගුවන් විදුලි ඇමතිගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය : (අ) 1965 දී තමා සේවයෙන් පහ කැරුණු අවස්ථාවේ දී හඳාවන පොලිසියේ සේව යෙහි යෙදී සිටි පොලිස් කොස්තාපල් 2757 කෝ. එ. ඩී. ප්‍රේමරත්න සේවයෙන් පහ කිරීමට හේතු කවරේද? (ආ) පොලිස් කොස්තාපල් ප්‍රේමරත්න සේවයෙන් පහ කරනු ලැබීමට මුල් වූ චෝදනා සකස් කළ නිලධාරියා කවරෙක්ද? එම චෝදනා පරීක්ෂා කොට තීන්දු කළ මණ්ඩලයේ හෝ කාරක සභාවේ හෝ සභාපති වූයේ

එවක පිළිතුරු

அலுவலர் கைவிடும் ஈர். டி சில்வா
 (கலாநிதி கொல்வின் ஈர். டி சில்வா)
 (Dr. Colvin R. de Silva)

If you would please forgive me, Sir, the purpose of my asking question (b) was to ask the Hon. Prime Minister whether he thinks it proper—I did not catch the answer clearly—that the officer who framed the charges should preside at the inquiry into those charges? With your permission, may I ask that question?

കലാനാടകമം

(சபாநாயகர் அவர்கள்)
(Mr. Speaker)

I have no objection.

ගරු ඩබ්ලි ජෙප් තානායක

(கௌரவ டட்ளி சேனாநாயக்க)
(The Hon. Dudley Senanayake)

He was presiding with others in the panel, but, I think, he should not have done so.

බර්තෘචි සොසෙසා මයා.

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)
(Mr. Bernard Soysa)

Arising out of the Prime Minister's reply, I would like to ask him—since we have no Minister for the Public Service Commission and it is only to the Prime Minister that we can appeal in matters of that kind—a question in regard to at least two other instances of a similar kind which I know of where the head of the department who held the grievance, framed the charges, prosecuted and gave decisions. Would he take suitable action if I bring to his notice the two instances in which similar things have happened ?

ගරු ඩබ්ලි ටේෂ් තානායක

(கௌரவ டட்ளி சேனாநாயக்க)
(The Hon. Dudley Senanayake)

Yes, I will correct it.

වංචික පිළිතුරු

පොලිසියට විරුද්ධව පැමිණිලි

பொலிசுக்கு எதிரான முறைப்பாடுகள்

COMPLAINTS AGAINST POLICE

16. **ජයකොට්ඨ මයා.**

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

අග්‍රාමාත්‍ය සහ රාජ්‍යාරක්ෂක හා විදේශ කටයුතු පිළිබඳ ඇමති සහ ක්‍රම සම්පාදක හා ආර්ථික කටයුතු ඇමති සහ ප්‍රවාහිනි හා ගුවන් විදුලි ඇමතිගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය :
(අ) 1965 මාර්තු මස 22 වෙනිදා සිට 1967 ජූලි මස 31 වෙනිදා දක්වා ලංකාවේ පිහිටි පොලිසිවල නිලධාරීන්ට විරුද්ධව මහ ජනයා විසින් පැමිණිලි කියක් ඉදිරිපත් කර ඇත්ද? (ආ) එයින් කීයක් උසාවියට ඉදිරිපත් කර තිබේද? (ඉ) එයින් මිනී මැරුම්, ස්ත්‍රීදූෂණ, ගෙවල් ගිනි තැබීම් හා වෙනත් පහර දීම් කීයද?

பிரதம அமைச்சரையும், பாதுகாப்பு, வெளி
விவகார அமைச்சரையும், திட்ட அமைப்பு,
பொருளாதார விவகார அமைச்சரையும், தக
வல், ஒலிபரப்பு அமைச்சரையுங் கேட்ட
வினா : (அ) 1965 மார்ச்சு 22 ஆம் தேதியி
ருந்து 1967 யூலை 31 ஆம் தேதிவரை இலங்
கையிலுள்ள பொலிஸ் நிலைய உத்தியோகத்
தார்களுக்கெதிராகப் பொது மக்களால் செய்
யப்பட்ட முறைப்பாடுகள் எத்தனை? (ஆ)
அவற்றில் எத்தனை நீதிமன்றங்களுக்கு அனுப்
பப்பட்டன? (இ) இம்முறைப்பாடுகளில்
கொலை, கற்பழிப்பு, வீட்டில் தீயிடல், தாக்கு
தல் ஆகியவற்றுடன் சம்பந்தப்பட்டவை
தனித்தனியே எத்தனை?

asked the Prime Minister, Minister of Defence & External Affairs, Minister of Planning & Economic Affairs and Minister of Information & Broadcasting: (a) How

many complaints have been made by members of the public during the period 22nd March 1965 to 31st July 1967 against officers of the various police stations in Ceylon? (b) How many of them have been referred to court? (c) Of these complaints how many are cases of homicide, rape, arson and assault?

ශ්‍රී ඩඩ්ලි සේනානායක

(கௌரவ டட்ளி சேனநாயக்க)

(The Hon. Dudley Senanayake)

(a) 2,513. (b) 343. (c) Homicide 1, Rape 8, Arson 1, Assault 1,257.

කොළඹ නගර සභාවට අධිකාරී

ඉංජිනේරුවන් පත් කිරීම

கொழும்பு மாநகரசபை கண்காணிப்புப் பொறியியலாளர் நியமனம்

APPOINTMENT OF SUPERINTENDING ENGINEERS, COLOMBO MUNICIPALITY

9. එම්. පී. ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා. (මිනුවන්ගොඩ)—(ඒෆ්. ආර්. ඩයස් බණ්ඩාරනායක මයා.—දෙමිපෙ—වෙනුවට)

(திரு. எம். பி. டி. சொய்சா சிறிவர்தன—மினுவாங்கோட—திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்க—தொம்பே—சார்பாக)

(Mr. M. P. de Zoysa Siriwardena—Minuwangoda—on behalf of Mr. F. R. Dias Bandaranaike—Dompe)

පළාත් පාලන ආමතියේ සහ ප්‍රවාහන හා ගුවන් විදුලි ආමතියේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම් ගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය: (අ) පළාත් පාලන සේවා කොමිසම් සභාවේ අනුකූල සභාව විසින් නිර්දේශ කරන ලද කොන් දේසි අනුව, නාගරික සභාවේ ඉංජිනේරු තැනගේ අංශයේ දැනට පුරප්පාඩු වී ඇති අධිකාරී ඉංජිනේරු තනතුරු තුනේ ඇඞර්තු පිරවිය යුතු යැයි කොළඹ නාගරික සභාව විසින් පළාත් පාලන සේවා කොමිසම් සභාවෙන් නැවත නැවත හදිසි ඉල්ලීම් කරන ලද්දේද? එසේ නම්, එම

ඉල්ලීම් කරන ලද්දේ කවර දිනවලද? (ආ) නියමිත සුදුසුකම් ඇති අපේක්ෂකයෝ පළාත් පාලන සේවා කොමිසම් සභාව විසින් සම්මුඛ පරීක්ෂණයකට භාජන කරනු ලැබුවේද? පත්වීම් දීම සඳහා අපේක්ෂකයෝ තෝරා ගනු ලැබුවේද? (ඉ) එසේ නම්, (i) ඔවුන් සම්මුඛ පරීක්ෂණයට භාජන කරන ලද්දේ මොන මොන දිනවලද? (ii) පත්වීම් දීම සඳහා තෝරා ගන්නා ලද්දේ මොන මොන දිනවලද? (iii) පත්වීම් දීම පිණිස තෝරා ගනු ලැබූ අපේක්ෂකයින්ගේ නම් මොනවාද? (ඊ) ආමතියුමාගේ ඉල්ලීම පරිදි, පත් කිරීමේ ලිපි යැවීම පළාත් පාලන සේවා කොමිසම් සභාව විසින් තතර කරන ලද්දේද? (උ) මෙතෙක් මේ පත්වීම් දී තිබේ ද? නො එසේ නම්, ඒ මන් ද?

உள்ளூராட்சி அமைச்சரினதும், தகவல் ஒளி பரப்பு அமைச்சரினதும் பாராளுமன்றக் காரியதரிசியைக் கேட்ட வினா: (அ) கொழும்பு மாநகரசபை, உள்ளூராட்சி சேவைகள் அதிகார சபையின் உப-குழுவினால் சிபார்சு செய்யப்பட்ட நியதிகளுக்கும் நிபந்தனைகளுக்கும் அமைய இந்த மாநகரசபைப் பொறியியலாளர் பகுதியில் வெற்றிடமாயிருந்த 3 கண்காணிப்புப் பொறியியலாளர்கள் பதவிகளை நிரம்பும்படி அவசரமான வேண்டுகோள்களை மீண்டும், மீண்டும் உள்ளூராட்சி சேவைகள் அதிகார சபைக்கு விடுத்ததா? அப்படியாயின் இந்த வேண்டுகோள்கள் எவ்வெப்பொழுது விடுக்கப்பட்டன? (ஆ) குறிக்கப்பட்ட தராதரங்களை உடைய விண்ணப்பதாரர் உள்ளூராட்சி சேவைகள் அதிகார சபையால் நேர்முகமாகப் பரீட்சிக்கப்பட்டார்களா? நியமனத்திற்கென விண்ணப்பதாரர் தெரிவுசெய்யப்பட்டார்களா? (இ) ஆமெனில் (i) எவ்வெத் தேதிகளில் அவர்கள் (அ) நேர்முகமாகப் பரீட்சிக்கப்பட்டார்கள்? (ஆ) நியமனத்திற்கெனத் தெரிவு

වෘත්තික පිළිතුරු

වෘත්තික පිළිතුරු

සහායක මත නවන ලද ලැයිස්තුව මෙසේ යි :

சமர்ப்பித்ததில் கவக்கப்பட்ட நிரல் வருமாறு :

The list tabled is as follows :

(අ)	පුද්ගලයාගේ හෝ වෙළඳ සමාගමේ නම	මුද්‍රාණල විදේශ විනිමය ප්‍රමාණය
1.	සීමාසහිත පාක්වේ ඉන්වෙස්ට්මන්ට් ...	11,974 0
2.	ඩී. ඒ. සී. රාජපක්ෂ මහතා ...	9,275 0
3.	එච්. ඉසෙඩ් කසිම් සහ සමාගම ...	29,375 0
4.	මොරපාන තේ සමාගම ...	2,39,081 60
5.	සීමාසහිත සිලෝන් ෆිපාර්මස් සහ මර්චන්ටස් ...	9,66,211 9
6.	රස්කින් ප්‍රනාන්දු මහතා ...	1,22,964 0
7.	ආර්. ඇල්. ජයකොඩි මහතා ...	30,236 0
8.	ජේ. ඇල්. ඩී. පිරිස් මහතා සහ එච්. සී. පිරිස් මහතා ...	68,000 0
9.	සීමාසහිත තමන්කඩුව මික්ස්ඩ් ෆිපාර්මස් සමාගම ...	53,987 0
10.	සිලෝන් ඇනිමල් හස්බන්ඩ් ඇන්ඩ් ස්ටොක් ෆිපාර්මස් ...	45,055 0
11.	ටී. ඇල්. සේනානායක මහතා ...	14,366 0
12.	ඩොලර් කෝපරේෂන් ...	2,67,444 10
13.	අබ්දුල් හසින් ජැෆර්ජි සමාගම ...	12,000 0
14.	මැනික් සන්නක ෆිපාර්මස් ...	1,29,137 8
15.	කෙන්ට් ෆිපාර්මස් ...	58,095 0
16.	අම්බලවාරාභාර මහතා සහ ගෘෂ් ...	78,002 0
17.	සීමාසහිත ප්‍රෙසිඩන්ට් ලයින්ස් (සිලෝන්) ...	84,778 33
18.	පරාක්‍රම එන්ටර්ප්‍රයිසස් ...	31,368 56
19.	කාගෝ බෝට් ඩිස්පරිට් සමාගම ...	9,353 0
20.	සීමාසහිත සිලෝන් කියටර්ස් ...	10,775 0
21.	සීමාසහිත මුසාජිස් ...	6,78,325 68
22.	සීමාසහිත ෆිපාර්මස් ඇන්ඩ් රිටේල් මාර්කට්ස් ...	6,55,892 36
23.	සීමාසහිත සාරතුම් ...	1,88,160 0
24.	ඇල්. ඇම්. ඇම්. උවෙයිස් මහතා ...	1,47,040 38
25.	මහවැලි ගොතැන්න ...	2,71,229 36
26.	සී. ස. ඇග්‍රිකල්චර් ඇන්ඩ් ජුඩ් ක්‍රොෂ්ස් ...	56,554 20
27.	දිවුල්පැලැස්ස් ෆිපාර්මස් ...	2,61,607 66
28.	ආර්. ඇල්. ජයකොඩි මහතා ...	1,05,283 0
29.	සී.ස. ජලාන්ටර්ස් ඇග්‍රිකල්චරල් එන්ටර් ප්‍රයිවේට් ...	60,536 0
30.	සිලෝන් ට්‍රිබුනෝ සමාගම (සී.ස.) ...	5,49,724 48
31.	බී. අනපත්තු මහතා ...	1,66,457 40
32.	සී.ප. සිලෝන් රයිස් මිලර්ස් ඇන්ඩ් ප්‍රොඩියුසස් ...	2,04,299 24
33.	බින්නැන්න ඩිව්ලොප්මන්ට් සමාගම ...	4,13,610 48
34.	බුත්තල ෆ්‍රුට් ප්‍රොඩියුසස් (සී.ප.) ...	67,314 0
35.	නන්තේරිය ඔය ප්‍රොඩියුසස් සමාගම ...	3,82,335 0
36.	ටියුඩර් ගුණසේකර ගෘෂ් ...	84,317 0
37.	සී.ස. සිලෝන් ලේටැක්ස් ප්‍රොඩක්ට් ...	36,282 0
38.	සී.ස. ෆේප්කෝ ...	14,775 0
39.	ඇල්. ඩී. සී. ඕස්ටින් මහතා ...	9,275 0
40.	ඩබ්ලිව්. ඩී. රත්නවෙල් මහතා ...	8,515 0
41.	ආර්. ජේ. රොබට් මහතා ...	8,708 66
42.	එච්. ඩබ්ලිව්. දවිත් සිංඤ්ඤා ඇන්ඩ් සන්ස් ...	18,100 0
43.	එච්. පී. සුචාරිස් අප්පු මහතා ...	28,611 20
44.	විජය කොන්ක්‍රීට්ස් ...	57,314 0
45.	සී. ටී. ඒ. ආප්ටර් මහතා ...	9,773 93
46.	ඇම්. අයි. ඇස්. අබ්‍රහාම් මහතා ...	13,222 0
47.	ඒසියාටික් ට්‍රේඩින් ඒජන්සි ...	30,643 62
48.	සිලෝන් ඉන්ඩස්ට්‍රියල් ඒජන්සිස් ...	60,974 0
49.	බී. එච්. ප්‍රනාන්දු මහතා ...	33,246 0

වෘත්තික පිළිතුරු

වෘත්තික පිළිතුරු

පුද්ගලයාගේ හෝ වෙළඳ සමාගමේ නම

මුද්‍රාණ
විදේශ විනිමය
ප්‍රමාණය

50. ආර්. අයි. ප්‍රනාන්දු පුල්ලේ මහතා	...	...	9,500	0
51. ඩබ්ලිව්. ඩබ්ලිව්. නියබොල්ඩ් ප්‍රනාන්දු මහතා	...	...	9,500	0
52. ජේ. ඇම්. ජේ. ඩී. ප්‍රනාන්දු මහතා	...	...	11,400	0
53. ඇන්. කුමාරසාමි මහතා	...	...	31,757	0
54. කැම්පර් සහ සමාගම	...	...	9,500	0
55. ඒ. ටී. මියර්ස් මහතා	...	...	8,515	0
56. ජේ. වෙල්ලපිල්ලෙයි මහතා	...	...	31,141	0
57. ඩී. ආර්. ඡන්ඩ්‍රලිංගම් මහතා	...	...	27,400	0
58. ආර්. ජී. සේනානායක මහතා	...	...	17,310	0
59. කැලයිවැනි ඇග්‍රිකල්චරල් ෆාමිස්	...	...	91,688	75
60. සාපිනාස්	...	...	80,000	0
61. ජී. සේනාරත්න ඇන්ඩ් සන්ස්	...	...	25,105	0
62. එම්. හැන්ඩ්සූම් ඇන්ඩ් සන්ස්	...	...	25,024	0
63. ජී. ඩබ්ලිව්. ජයතිලක මහතා	...	...	44,591	0
64. ඇල්. ජී. ගුණසේකර මහතා	...	...	9,275	0
65. ලැංටන් ඇග්‍රිකල්චරල් ෆාමිස්	...	...	30,375	0
66. ෆැන්සි හවුස්	...	...	28,325	0
67. ටී. බී. ඇස්. ගොඩමුනේ සහ පුත්‍රයෝ	...	...	22,755	0
68. එඩ්වර්ඩ්ස් සන්ස්	...	...	9,353	0
69. ඇම්. පී. දිසානායක මහතා	...	...	47,842	0
70. ෆිෆ්‍රන්ඩ්ස් ඔෆ් ඇම්. ආර්. ඒ.	...	...	38,936	0
71. ජන්ගල් එන්ටර්ප්‍රයිසස්	...	...	10,050	0
72. ඊ. ඇල්ප්‍රඩ් ද සොයිසා මහතා	...	...	76,836	0
73. ඒ. ඇස්. ඇම්. ජේගනාදන් මහතා	...	...	91,393	0
74. පී. බී. ඒ. විරකෝන් මහතා	...	...	9,800	0
75. ඩී. ඇෆ්. ජයසිංහ මහතා	...	...	33,612	0
76. අයි. ඇම්. ආර්. ඒ. ඊරියගොල්ල මහතා	...	...	9,500	0
77. ඇස්. පී. සී. ද සිල්වා මහතා	...	...	19,000	0
78. ඇන්ටො ස්ටෝර්ස්	...	...	33,312	0
79. ඩී. එච්. ජේ. විජේරත්න මහතා	...	...	1,15,512	0
80. ඩබ්ලිව්. ඒ. ඇම්. ඇස්. කරුණාරත්න මහතා	...	...	27,475	0
81. ඒබ්‍රහම්ස් හඩනලි සහ පුත්‍රයෝ	...	...	24,500	0
82. ටී. මුරගේසන් ඇන්ඩ් ගෘෂ්	...	...	10,750	0
83. කේ. බාලසිංහම් මහතා	...	...	14,366	0

(බී)

විදේශ විනිමය මුද්‍රාණ ලද්දේ කුමක් සඳහාද
යන වග

පුද්ගලයාගේ හෝ වෙළඳ සමාගමේ නම

		කෘෂිකාර්මික යන්ත්‍රෝප කරණ		ගමනා ගමනය සඳහා වාහන		බෝ කරන සතුන් පැලෑටි බීජ සහ විවිධ උපකරණ	
1. සීමාසහිත පාක්වේ ඉන්වෙස්ට්මන්ට්	...	—	...	11,974	0	...	—
2. ඩී. ඒ. සී. රාජපක්ෂ මහතා	...	—	...	9,275	0	...	—
3. එච්. ඉසෙඩ් කාසිම් මහතා	...	20,100	0	9,275	0	...	—
4. මොරපාන තේ සමාගම	...	2,14,438	60	24,643	0	...	—
5. සිලෝන් ෆාමර්ස් සහ මර්චන්ට්ස් සමාගම	...	1,23,524	09	40,687	0	...	8,02,000 0
6. රස්කින් ප්‍රනාන්දු මහතා	...	76,500	0	46,464	0	...	—
7. ආර්. ඇල්. ජයකොඩි මහතා	...	16,300	0	13,936	0	...	—
8. ජේ. ඇල්. ඩී. පීරිස් සහ එච්. සී. පීරිස් මහතා	...	51,000	0	17,000	0	...	—
9. තමන්කඩුව මික්ස්ඩ් පාමින් සමාගම	...	18,800	0	35,187	0	...	—
10. සිලෝන් ඇනිමල් හස්බන්ඩරි ඇන්ඩ් ස්ටඩ් පාමිස්	...	35,780	0	9,275	0	...	—

මාසික පිළිතුරු

මාසික පිළිතුරු

විදේශ විනිමය මුද්‍රාහරිත ලද්දේ කුමක් සඳහාද යන වග

පුද්ගලයාගේ හෝ වෙළඳ සමාගමේ නම

	කෘෂිකාර්මික යන්ත්‍රෝප කරණ	ගමනා ගමනය සඳහා වාහන	බෝ කරන සතුන් පැලෑටි බිජු සහ විවිධ උපකරණ
11. ඊ. ඇල්. සේනානායක මහතා ...	...	14,366 0	...
12. බොලර් කෝපරේෂන් ...	2,10,469 10	56,975 0	...
13. අබ්දුල් හසන් ජැෆර්ජිස් සහ සමාගම ...	...	12,000 0	...
14. මැනික් සන්නක පරමිස් ...	96,765 68	32,371 40	...
15. කෙන්ට් ප්‍රාම් ...	22,564 0	35,531 0	...
16. ඒ. අම්බලවානාර් ගෲප් ...	68,727 0	9,275 0	...
17. ප්‍රෙසිඩන්ට් ලයින්ස් (සිලෝන්) ...	49,550 33	35,228 0	...
18. පරාක්‍රම එන්ටර් ප්‍රයිසස් ...	22,015 56	9,353 0	...
19. කාගෝ බෝඩ් ඩිස්පැච් සමාගම ...	...	9,353 0	...
20. සී. ස. සිලෝන් කියටර්ස් ...	...	10,775 0	...
21. සී.ස. මුසාජිස් ...	6,19,948 83	40,462 0	17,914 85
22. ප්‍රාම් ඇන්ඩ් රිටේල් මාර්කට්ස් ...	3,78,783 39	1,96,643 58	80,465 39
23. සී.ස. සාරතුම් ...	1,64,950 0	23,210 0	...
24. ඇල්. ඇම්. ඇම්. උචේයිස් මහතා ...	86,866 0	60,174 38	...
25. මහවැලි ගොවිතැන ...	1,99,413 36	71,816 0	...
26. ඇග්‍රිකල්චරල් ප්‍රයිම් ක්‍රොප්ස් ...	47,201 20	9,353 0	...
27. දිවුල් පැලෑස්ස පාම් ...	2,21,698 0	39,909 66	...
28. ආර්. ඇල්. ජයකොඩි මහතා ...	95,380 0	9,903 0	...
29. සී.ස. ප්ලාන්ටර්ස් ඇග්‍රිකල්චරල් එන්ටර් ප්‍රයිසස් ...	32,701 0	27,835 0	...
30. සී.ස. සිලෝන් ට්‍රබ්කෝ සමාගම ...	4,22,867 83	1,24,940 0	2,916 64
31. බී. අනපත්තු මහතා ...	1,47,967 40	18,490 0	...
32. සිලෝන් රයිස් මිලර්ස් ඇන්ඩ් ප්‍රොඩියුසර්ස් (සී.ස.) ...	1,69,813 24	34,486 38	...
33. බිත්තෑන්න ඩිවලොප්මන්ට් සමාගම ...	3,41,786 10	71,824 38	...
34. බුත්තල ප්‍රයිම් ප්‍රොඩියුසර්ස් සමාගම ...	48,764 0	18,550 0	...
35. නන්තේරිය ඔය ප්‍රොඩියුසර්ස් සමාගම ...	3,59,046 0	23,289 0	...
36. රියුඩර් ගුණසේකර ගෲප් ...	52,905 0	31,412 0	...
37. සී. ස. සිලෝන් ලේටැක්ස් ප්‍රොඩක්ස් ...	25,322 0	10,960 0	...
38. සී. ස. ෆ්‍රෙස්කෝ ...	...	14,775 0	...
39. ඇල්. ඩී. සී. ඩිස්ටින් මහතා ...	...	9,275 0	...
40. වෛද්‍ය ඩබ්ලිව්. ඩී. රත්නචේල් ...	...	8,515 0	...
41. ආර්. ජේ. රොබට් මහතා ...	3,933 66	4,775 0	...
42. එච්. ඩබ්ලිව්. දවින් අප්පු සහ පුත්‍රයෝ ...	18,100 0	...	...
43. එච්. පී. සුවාරිස් අප්පු මහතා ...	8,611 20	...	...
44. විජය කොන්ක්‍රීට්ස් ...	31,626 0	25,688 0	...
45. සී. ටී. ඒ. ෂාෆ්ටර් මහතා ...	...	9,773 93	...
46. ඇම්. අයි. ඇස්. අබ්‍රහාම් ...	3,947 0	9,275 0	...
47. ඒසියාටික් ට්‍රේඩින් ඒජන්සි ...	20,000 0	10,643 62	...
48. සිලෝන් ඉන්ඩස්ට්‍රියල් ඒජන්සිස් ...	22,984 0	38,000 0	...
49. බී. එච්. ප්‍රනාන්දු මහතා ...	23,746 0	9,500 0	...
50. ආර්. අයි. ප්‍රනාන්දු පුල්ලෙ මහතා ...	...	9,500 0	...
51. ඩබ්ලිව්. ඩබ්ලිව්. තියබෝල්ඩ් ප්‍රනාන්දු මහතා ...	...	9,500 0	...
52. ජේ. ඇම්. ජේ. ටී. ප්‍රනාන්දු මහතා ...	...	11,400 0	...
53. එන්. කුමාරසාම් මහතා ...	22,482 0	9,275 0	...
54. තැම්පර් සහ සමාගම ...	...	9,500 0	...
55. ඒ. ජේ. මියර්ස් මහතා ...	...	8,515 0	...
56. ජේ. වෙලපිල්ලේ මහතා ...	21,866 0	9,275 0	...
57. ටී. ආර්. ෂන්මුග්-ගම් මහතා ...	13,400 0	14,000 0	...
58. ආර්. ජී. සේනානායක මහතා ...	...	17,310 0	...
59. කලෙයිවානි ඇග්‍රිකල්චරල් පාරමිස් ...	82,335 75	9,353 0	...
60. ෂාෆිනාස් ...	80,000 0	...	...

මං වික පිළිතුරු

වංචික පිළිතුරු

විදේශ විනිමය මුද්‍රාණිත ලද්දේ කුමක් සඳහාද
යන වග

පුද්ගලයාගේ හෝ වෙළඳ සමාගමේ නම

			කෘෂිකාර්මික යන්ත්‍රෝප කරණ			ගමනාගමනය සඳහා වාහන			බෝ කරන සතුන්, පැලෑටි බීජ සහ විවිධ උපකරණ		
61.	පී. සේනාරත්න සහ පුත්‍රයෝ	...	...	20,330	0	...	4,775	0	...	—	
62.	නසිර් හැන්ඩුම් සහ පුත්‍රයෝ	...	...	15,671	0	...	9,353	0	...	—	
63.	පී. ඩබ්ලිව්. ජයතිලක මහතා	...	...	20,380	0	...	24,211	0	...	—	
64.	ඇල්. පී. ගුණසේකර මහතා	...	...	—		...	9,275	0	...	—	
65.	ලැංග්ටන් ඇග්රිකල්චරල් ෆාර්මස්	...	...	15,000	0	...	15,375	0	...	—	
66.	ෆැන්සි හවුස්	...	...	18,972	0	...	9,353	0	...	—	
67.	ටී. බී. ඇස්. ගොඩමුත්තේ සහ පුත්‍රයෝ	...	...	17,980	0	...	4,775	0	...	—	
68.	එඩ්වඩ්සන්ස්	...	...	—		...	9,353	0	...	—	
69.	ඇම්. පී. දිසානායක මහතා	...	...	31,342	0	...	16,500	0	...	—	
70.	ෆ්‍රෙන්ඩ්ස් ඔෆ් ඇම්. ආර්. ඒ.	...	...	19,886	0	...	19,050	0	...	—	
71.	ජන්ගල් එන්ටර් ප්‍රයිසස්	...	...	—		...	10,050	0	...	—	
72.	ඊ. ඇල්ෆ්‍රඩ් ද සොයිසා	...	...	53,400	0	...	23,436	0	...	—	
73.	ඒ. ඇස්. ඇම්. ජේගනාදන් මහතා	...	...	79,204	0	...	12,189	0	...	—	
74.	පී. බී. ඒ. විරකෝන් මහතා	...	...	—		...	9,800	0	...	—	
75.	ඩී. ඇස්. ජයසිංහ මහතා	...	...	—		...	33,612	0	...	—	
76.	අයි. ඇම්. ආර්. ඒ. ඊරියගොල්ල මහතා	...	...	—		...	9,500	0	...	—	
77.	ඇස්. පී. සී. ද සිල්වා මහතා	...	...	19,000	0	...	—		...	—	
78.	ඔටෝ ස්ටෝර්ස්	...	...	—		...	33,312	0	...	—	
79.	ඩී. එච්. ටී. විජේරත්න මහතා	...	...	84,100	0	...	31,412	0	...	—	
80.	ඩබ්ලිව්. ඒ. ඇම්. ඇස්. කරුණාරත්න මහතා	...	...	18,200	0	...	9,275	0	...	—	
81.	ඒබ්‍රහම්ස් හසනලි සහ පුත්‍රයෝ	...	...	15,000	0	...	9,500	0	...	—	
82.	ටී. මුරුගේසු ඇන්ඩ් ගෘප්	...	...	—		...	10,750	0	...	—	
83.	කේ. බාලසිංහම්	...	...	—		...	14,366	0	...	—	
84.	ඇස්. බී. ඇම්. ඊබ්‍රහම්සා සහ සමාගම	...	...	1,805	0	...	—		...	—	

(அ) தனியாள் அல்லது கொம்பனியின் பெயர்

கொடுக்கப்
பட்ட
வெளிநாட்டுச்
செலாவணித்
தொகை
ரூ. ச.

1.	பாக்வே இன்வெஸ்ட்மென்ட் லிமிடட்	..	..	..	11,974	0
2.	திரு. டி. ஏ. சி. இராஜபக்ஸ்	..	..	..	9,275	0
3.	திரு. எச். இஸ்ட். காசிம்	..	..	..	29,375	0
4.	மொறப்பான தேயிலை கொம்பனி	..	..	..	2,39,081	60
5.	சிலோன் பாமர்ஸ் அன்ட் மேச்சண்ட் லிமிடெட்	..	..	..	9,66,211	09
6.	திரு றஸ்கின் பெர்னாண்டோ	..	..	..	1,22,964	0
7.	திரு. ஆர். எஸ். ஜயக்கொடி	..	..	..	30,236	0
8.	திரு. ஜே. எல். டி. பீரிஸ் அண்ட் எச். சி. பீரிஸ்	..	..	..	68,000	0
9.	தமன்கடுவை கலப்புப் பண்ணை கொ. லிமிட்டட்	..	..	..	53,987	0
10.	சிலோன் அனிமல் ஹஸ்பண்டரி அண்ட் ஸ்டட் பாம்	..	..	..	45,055	0
11.	திரு. ஈ. எல். சேனநாயக்கா	..	..	..	14,366	0
12.	டொலர் கொப்பரேஷன்	..	..	..	2,67,444	10
13.	அப்துல் ஹுசெயின் ஜபர்லி அண்ட் கோ.	..	..	..	12,000	0
14.	மனிக் சந்தக பாம்பு	..	..	..	1,29,137	08
15.	கெஸ்ட் பாம்	..	..	..	58,095	0
16.	திரு. எல். அம்பலவாணர் அன்ட் குரூப்	..	..	..	78,002	0
17.	பிரசிடன்ட் லயின்ஸ் (சிலோன்) லிமிடட்	..	..	..	84,778	33

கொடுக்கப்பட்ட
வெளிநாட்டுச்
செலாவணித்
தொகை

(அ) தனியாள் அல்லது கொம்பனியின் பெயர்

ரூ. ர.

18.	பராக்கிரம என்டர்பிரைஸஸ்	..	..	..	31,368	56
19.	காகோ போட் டிஸ்பாச் கோ.	..	..	..	9,353	0
20.	சிலோன் தியேட்டர்ஸ் லிமிடட்	..	..	..	10,775	0
21.	முஸாஜீஸ் லிமிடட்	..	..	..	6,78,325	68
22.	பாம் அன்ட் றிட்டெயில் மாக்கெட்ஸ் லிமிடட்	..	..	..	6,55,892	36
23.	சாரபூமி லிமிடட்	..	..	..	1,88,160	0
24.	திரு. எல். எம். எம். உவைஸ்	..	..	..	1,77,040	36
25.	மகாவலி கொவிதென்ன	..	..	..	2,71,229	36
26.	அக்ரிகல்சர் அன்ட் பூட் குறப்ஸ் லிமிடட்	..	..	..	56,554	20
27.	தியுல்பெல்லஸ்ஸ பாம்	..	..	..	2,61,607	66
28.	திரு. ஆர். எல். ஜயக்கொடி	..	..	..	1,05,283	0
29.	பினான்டர்ஸ் அக்கிரிகல்சரல் என்டர்பிரைஸஸ் லிமிடட்	..	..	..	60,536	0
30.	சிலோன் ரூபாக்கோ கோ., லிமிடட்	..	..	..	5,49,724	48
31.	திரு. பி. அத்தபத்து	..	..	..	1,66,457	40
32.	சிலோன் றைஸ் மில்லர்ஸ் அன்ட் புரொடியூசேர்ஸ் லிமிடட்	..	..	..	2,04,299	24
33.	பிந்தனை டெவலப்மென்ட் கோ.	..	..	..	4,13,610	48
34.	புத்தனை பூட் புரொடியூசேர்ஸ் லிமிடட்	..	..	..	67,314	0
35.	நன்னேரியா ஓயா புரொடியூசேர்ஸ் கோ.	..	..	..	3,82,335	0
36.	தியூடர் குணசேகரா குரூப்	..	..	..	84,317	0
37.	சிலோன் லேற்றெக்ஸ் புரொடக்ட் லிமிடட்	..	..	..	36,282	0
38.	பிரெஸ்கோ லிமிடட்	..	..	..	14,775	0
39.	டொக்டர் எல். டி. சி. ஒஸ்டின்	..	..	..	9,275	0
40.	டொக்டர் டபிள்யூ. டி. இரத்தினவேல்	..	..	..	8,515	0
41.	திரு. ஆர். ஜே. நெபேட்ஸ்	..	..	..	8,706	66
42.	எச். டபிள்யூ. டேவித் சிங்கோ அன்ட் சன்ஸ்	..	..	..	18,100	0
43.	திரு. எச். பி. சுவாரிஸ் அப்பு	..	..	..	8,611	20
44.	விஜயா கொங்கிறிற்ஸ்	..	..	..	57,314	0
45.	திரு. சி. ரி. ஏ. சாப்டர்	..	..	..	9,773	93
46.	திரு. எம். ஐ. எஸ். அபுசாலி	..	..	..	13,222	0
47.	ஏசியாடிக் டிரேடிங் ஏஜென்ஸி	..	..	..	30,643	62
48.	சிலோன் இன்டஸ்ரியல் ஏஜென்ஸீஸ்	..	..	..	60,984	0
49.	திரு. பி. எச். பெர்னாண்டோ	..	..	..	33,246	0
50.	திரு. ஆர். ஐ. பெர்னாண்டோபுள்ள	..	..	..	9,500	0
51.	திரு. டபிள்யூ. டபிள்யூ. தியோபோல்ட் பெர்னாண்டோ	..	..	..	9,500	0
52.	திரு. ஜே. எம். ஜே. வி. பெர்னாண்டோ	..	..	..	11,400	0
53.	திரு. என். குமாரசாமி	..	..	..	31,757	0
54.	தாம்ஷர் அன்ட் கோ.	..	..	..	9,500	0
55.	திரு. ஏ. ரி.மியர்ஸ்	..	..	..	8,515	0
56.	திரு. ஜே. வெல்லப்பிள்ளை	..	..	..	31,141	0
57.	திரு. வி. ஆர். சன்முகலிங்கம்	..	..	..	27,400	0
58.	திரு. ஆர். ஜி. சேனநாயக்கா	..	..	..	17,310	0
59.	கலைவாணி அக்ரிகல்சரல் பாம்ஸ்	..	..	..	91,688	75
60.	ஷபீனாஸ்	..	..	..	80,000	0
61.	ஜி. செனரத்ன அன்ட் ஸன்	..	..	..	25,105	0
62.	நவீர் ஹஸ்ஸும் அன்ட் ஸன்	..	..	..	25,024	0
63.	திரு. ஜி. டபிள்யூ. ஜயதிலக	..	..	..	44,591	0
64.	திரு. எல். ஜி. குணசேகர	..	..	..	9,275	0
65.	லாங்டன் அக்ரிகல்சரல் பாம்ஸ்	..	..	..	30,375	0
66.	பவ்வி ஹவுஸ்	..	..	..	28,325	0
67.	திரு. ரீ. பி. எஸ். கொடமுவு அன்ட் ஸன்ஸ்	..	..	..	22,755	0
68.	எட்வார்ட் ஸன்ஸ்	..	..	..	9,353	

பல்கலைக்கழகம்

பல்கலைக்கழகம்

கொடுக்கப்பட்ட

வெளிநாட்டுச்

செலாவணித்

தொகை

ரூ. ச.

(அ) தனியாள் அல்லது கொம்பனியின் பெயர்

69.	திரு. எம். பி. திசநாயக்கா	..	..	..	..	47,842	0
70.	எம். ஆர். ஏயின் நண்பர்கள்	..	..	..	..	38,936	0
71.	ஜங்கின் என்டர்பிரைஸஸ்	..	..	..	..	10,050	0
72.	திரு. ஈ. அலபிரட் டி. சொய்ஸா	..	..	..	..	76,836	0
73.	திரு. ஏ. என். எம். ஜகநாதன்	..	..	..	..	91,393	0
74.	திரு. பி. பீ. ஏ. வீரக்கோன்	..	..	..	..	9,800	0
75.	திரு. டி. எப். ஜயசிங்கா	..	..	..	..	33,612	0
76.	திரு. ஐ. எம். ஆர். ஏ. ஈரியகொல்ல	..	..	..	..	9,500	0
77.	திரு. எஸ். பி. சி. டி. சில்வா	..	..	..	..	19,000	0
78.	அன்டோ ஸ்டோர்ஸ்	..	..	..	..	33,312	0
79.	திரு. டி. எச். ஜே. விஜயரத்ன	..	..	..	..	1,15,512	0
80.	திரு. டபிள்யூ. ஏ. எம். எஸ். கருணரத்ன	..	..	..	..	27,475	0
81.	எப்ராம்ஜி ஹஸ்ஸனலி அன்ட் சன்ஸ்	..	..	..	..	24,500	0
82.	ரி. முருகேசன் அன்ட் குரூப்	..	..	..	..	10,750	0
83.	திரு. கே. பாலசிங்கம்	..	..	..	..	14,366	0
84.	திரு. எஸ். பி. எம். இப்ரஹிம் அன்ட் சன்ஸ்	..	..	..	..	1,805	0

(ஆ) தனியாள் அல்லது கொம்பனியின் பெயர்

வெளிநாட்டுச் செலாவணி கொடுக்கப்பட்ட காரணம்

	விவசாய இயந்திரங்கள்	ரூ. ச.	போக்குவரத்து வாகனங்கள்	ரூ. ச.	பண்ணை விலங்குப் பொ றித் தொகுதி யும், விதை களும், பலவித சாதனங்களும்	ரூ. ச.
1. பாக்வே இன்வெஸ்ட்மெண்ட் லிமிடட்	..	—	..	1,974	0	..
2. திரு. டி. ஏ. சி. இராஜபக்ஷ	..	—	..	9,275	0	..
3. திரு. எச். இஸட். காவியம்	..	20,100	0	..	9,275	0
4. மொறப்பாண தேயிலை கொம்பணி	..	214,438	60	..	24,643	0
5. சிலோன் பாமர்ஸ் அன்ட் மேச்சண்ட் கோ	..	123,524	9	..	40,687	0
6. திரு. நஸ்கின் பெர்னாண்டோ	..	76,500	0	..	46,464	0
7. திரு. ஆர். எஸ். ஜயக்கொடி	..	16,300	0	..	13,936	0
8. திரு. ஜே. எல். டி. பீரிஸ் அன்ட். எச். சி. பீரிஸ்	..	51,000	0	..	17,000	0
9. தமன்கடுவை கலப்புப் பண்ணை அன்ட் கோ	..	18,800	0	..	35,187	0
10. சிலோன் அனிமல் ஹஸ்பண்ணி அன்ட் ஸ்டட் பாமர்ஸ்	..	35,780	0	..	9,275	0
11. திரு. ஈ. எல். சேனநாயக்கா	..	—	..	14,366	0	..
12. டொலர் கோப்பரேஷன்	..	210,469	10	..	50,975	0
13. அப்துல் ஹுசெயின் ஜபர்சி அன்ட் கோ	..	—	..	12,000	0	..
14. மணிக் சந்தக பாமர்ஸ்	..	96,765	68	..	32,371	40
15. கென்ற் பாம்	..	22,564	0	..	35,531	0
16. திரு. எஸ். அம்பலவாணர் குரூப்	..	68,727	0	..	9,275	0
17. பிரெசிடென்ட் லயின்ஸ் (சிலோன்) லிமிடட்	..	49,550	33	..	35,228	0
18. பராக்ரம என்டர்பிரைஸ்	..	22,015	56	..	9,353	0
19. காகோ போட் டிஸ்பாச் கோ	..	—	..	9,353	0	..
20. சிலோன் தியேட்டர்ஸ் லிமிடட்	..	—	..	10,775	0	..
21. மூலாஜிஸ் லிமிடட்	..	619,948	83	..	40,462	0
22. பாம் அன்ட் றிட்டெயில் மாக்கட் லிமிடட்	..	378,783	39	..	196,643	58
23. சாரபூமி லிமிடட்	..	164,950	0	..	23,210	0
24. திரு. எல். எம். எம். உவைஸ்	..	86,866	0	..	60,174	38

பலிக பிழை

பலிக பிழை

வெளிநாட்டுச் செலாவணி கொடுக்கப்பட்ட காரணம்

(ஆ) தனியான் அல்லது கொம்பனியின் பெயர்	பண்ணை விலங்குப் பொறித்தொகுதி									
	விவசாய இயந்திரங்கள்					போக்குவரத்து யும், விதைகளும்				
	வாகனங்கள்					பலவித சாதனங்களும்				
	ரூ.	ச.	ரூ.	ச.	ரூ.	ச.	ரூ.	ச.	ரூ.	ச.
25. மகாவலி கொதன்ன	..	199,413	36	..	71,816	0	..	—	..	—
26. அக்ரிகல்சரல் பூட் குறப்பஸ்	..	47,201	20	..	9,353	0	..	—	..	—
27. தியுல்பெல்லண்ண பாம்பு	..	221,698	0	..	39,909	66	..	—	..	—
28. திரு. ஆர். எல். ஜயக்கொடி	..	95,380	0	..	9,903	0	..	—	..	—
29. பிளாண்டேர்ஸ் அக்ரிகல்சரல் எண்டர்பிரைசு லிமிடட்	..	32,701	0	..	27,835	0	..	—	..	—
30. சிலோன் ரூபாக்கோ கோலிமிடட்	..	422,867	84	..	123,940	0	..	2,916	64	..
31. பீ. அத்தபத்து	..	147,967	40	..	18,490	0	..	—	..	—
32. சிலோன் ஹைஸ் மில்லர்ஸ் அன்ட் புரோடியூசேர்ஸ் லிமிடட்	..	169,813	24	..	34,486	0	..	—	..	—
33. பிந்தலை டெவலப்மென்ட் கொம்பனி	..	341,786	10	..	71,824	38	..	—	..	—
34. புத்தலை பூட் புரோடியூசேர்ஸ் கோ.	..	48,764	0	..	18,550	0	..	—	..	—
35. நன்னேரிய ஓயா புரோடியூசு கோ	..	352,046	0	..	23,289	0	..	—	..	—
36. தியூடர் குணசேகரா குரூப்	..	52,905	0	..	31,412	0	..	—	..	—
37. சிலோன் லேற்றகல் புரொடக்ட் லிமிடட்	..	25,322	0	..	10,960	0	..	—	..	—
38. பிரெஸ்கோ லிமிடட்	..	—	..	..	14,775	0	..	—	..	—
39. டொக்டர் எல். டி. சி. ஓஸ்டின்	..	—	..	..	9,275	0	..	—	..	—
40. டொக்டர் டபிள்யூ. டி. இரத்தினவேல்	..	—	..	..	8,515	0	..	—	..	—
41. திரு. ஆர். ஜே. ரொபேர்ட்ஸ்	..	3,933	66	..	4,775	0	..	—	..	—
42. எச். டபிள்யூ. டேவித் சிங்கோ அன்ட் சன்ஸ்	..	18,100	0	..	—	..	..	—	..	—
43. திரு. எச். பி. சுவாரிஸ் அப்பு	..	8,611	20	..	—	..	..	—	..	—
44. விஜயா கொன்கிரீட்ஸ்	..	31,626	0	..	25,688	0	..	—	..	—
45. திரு. சி. ரீ. ஏ. ஷாப்பர்	..	—	..	..	9,773	93	..	—	..	—
46. திரு. எம். ஐ. என். அபுசாலி	..	3,947	0	..	9,275	0	..	—	..	—
47. எசியாட்டிக் டிரேடிங் ஏஜன்ஸி	..	20,000	0	..	10,645	62	..	—	..	—
48. சிலோன் இண்டஸ்ட்ரியல் ஏஜன்ஸி	..	22,984	0	..	38,000	0	..	—	..	—
49. திரு. பீ. எச். பெர்னாண்டோ	..	23,746	0	..	9,500	0	..	—	..	—
50. திரு. ஆர். ஐ. பெர்னாண்டோபுள்ள	..	—	..	..	9,500	0	..	—	..	—
51. திரு. டபிள்யூ. டபிள்யூ. தியோபாலட் பெர்னாண்டோ	..	—	..	..	9,500	0	..	—	..	—
52. திரு. ஜே. எம். ஜே. வி. பெர்னாண்டோ	..	—	..	..	11,400	0	..	—	..	—
53. திரு. எம். குமாரசாமி	..	22,482	0	..	9,275	0	..	—	..	—
54. தம்ஷர் அண்ட் கோ	..	—	..	..	9,500	0	..	—	..	—
55. திரு. ஏ. ஜே. மிடர்ஸ்	..	—	..	..	8,515	0	..	—	..	—
56. திரு. ஜே. வல்லபிள்ளை	..	21,866	0	..	9,275	0	..	—	..	—
57. திரு. வீ. ஆர். சண்முகலிங்கம்	..	13,400	0	..	14,000	0	..	—	..	—
58. திரு. ஆர். ஜி. சேனநாயக்கா	..	—	..	..	17,310	0	..	—	..	—
59. கலைவாணி அக்ரிகல்சரல் பாம்பஸ்	..	82,335	75	..	9,353	0	..	—	..	—
60. ஷப்னாஸ்	..	80,000	0	..	—	..	..	—	..	—
61. ஜி. செனாரத்ன அன்ட் சன்ஸ்	..	20,330	0	..	4,775	0	..	—	..	—
62. நசீர் ஹாண்டம் அன்ட் சன்ஸ்	..	15,671	0	..	9,353	0	..	—	..	—
63. திரு. ஜி. டபிள்யூ. ஜயதிலகா	..	20,380	0	..	24,211	0	..	—	..	—
64. திரு. எல். ஜி. குணசேகரா	..	—	..	..	9,275	0	..	—	..	—
65. லாங்டன் அக்ரிகல்சரல் பாம்பஸ்	..	15,000	0	..	15,375	0	..	—	..	—
66. பன்லி ஹவுஸ்	..	18,972	0	..	9,353	0	..	—	..	—
67. ரீ. பி. எஸ். கொடமன்ன அன்ட் சன்ஸ்	..	17,980	0	..	4,775	0	..	—	..	—
68. எட்வெட்சன்ஸ்	..	—	..	..	9,353	0	..	—	..	—
69. திரு. எம். பி. திசாநாயக்கா	..	31,342	0	..	16,500	0	..	—	..	—
70. எர். ஆர். ஏயின் நண்பர்கள்	..	19,886	0	..	19,050	0	..	—	..	—

உலக பிழைப்பு

உலக பிழைப்பு

வெளிநாட்டுச் செலாவணி கொடுக்கப்பட்ட காரணம்

(ஆ) தனியாள் அல்லது கொம்பனியின் பெயர்	விவசாய		போக்குவரத்து யும், விதைகளும்	
	இயந்திரங்கள்		வாகனங்கள்	
			பலவித சாதனங்களும்	
	ரூ. ச.	ரூ. ச.	ரூ. ச.	ரூ. ச.
71. ஜங்கிள் எண்டர்பிரைசஸ் ..	..	—	..	10,050 0 .. —
72. திரு. ஈ. அல்பிரெட் டி. சொய்ஸா ..	..	53,400 0 ..	..	23,436 0 .. —
73. திரு. ஏ. எஸ். எம். ஜகநாதன் ..	..	79,204 0 ..	..	12,189 0 .. —
74. திரு. பி. பி. ஏ. வீரக்கோன் ..	..	—	..	9,800 0 .. —
75. திரு. டி. எப். ஜயசிங்கா ..	..	—	..	33,612 0 .. —
76. திரு. ஐ. எம். ஆர். ஏ. ஈரியகொல்ல ..	..	—	..	9,500 0 .. —
77. திரு. எஸ். பி. சி. டி. சில்வா ..	..	19,000 0 ..	..	— .. —
78. ஒட்டோ ஸ்டோர்ஸ் ..	..	—	..	33,312 0 .. —
79. திரு. டி. எச். ரி. விஜேரத்ன ..	..	84,100 0 ..	..	31,412 0 .. —
80. திரு. டபிள்யூ. ஏ. எம். எஸ். கருணரத்ன ..	..	18,200 0 ..	..	9,275 0 .. —
81. ஏப்ரம்ஜி ஹஸ்னெலி அன்ட் சன்ஸ் ..	..	15,000 0 ..	..	9,500 0 .. —
82. ரீ. முருகேசு அன்ட் குரூப் ..	..	—	..	10,750 0 .. —
83. கே. பாலசிங்கம் ..	..	—	..	14,366 0 .. —
84. என். பி. எம். இப்ராஹ்ம அன்ட்கோ ..	..	1,805 0 ..	..	— .. —

(a) Name of Individual or Firm

Amount of
Foreign Exchange
released
Rs. c.

1. Parkway Investments Ltd. ..	..	..	11,974	0
2. Mr. D. A. C. Rajapakse ..	..	..	9,275	0
3. H. Z. Cassim & Co. ..	..	..	29,375	0
4. Morapana Tea Co. ..	..	..	239,081	60
5. Ceylon Farmers & Merchants Ltd. ..	..	..	966,211	09
6. Mr. Ruskin Fernando ..	..	..	122,964	0
7. Mr. R. L. Jayakody ..	..	..	30,236	0
8. Mr. J. L. D. Peries & H. C. Peries ..	..	..	68,000	0
9. Tamankaduwa Mixed Farming Co. Ltd. ..	..	..	53,987	0
10. Ceylon Animal Husbandry & Stud Farms ..	..	..	45,055	0
11. Mr. E. L. Senanayake ..	..	..	14,366	0
12. Dollar Corporation ..	..	..	267,444	10
13. Abdul Hussain Jafferjee & Co. ..	..	..	12,000	0
14. Manic Santhaka Farms ..	..	..	129,137	0
15. Kent Farm ..	..	..	58,095	0
16. Mr. S. Ambalavanar & Group ..	..	..	78,002	0
17. President Lines (Ceylon) Ltd. ..	..	..	84,778	33
18. Parakrama Enterprises ..	..	..	31,368	56
19. Cargo Boat Despatch Co. ..	..	..	9,353	0
20. Ceylon Theatres Ltd. ..	..	..	10,775	0
21. Moosajees Ltd. ..	..	..	678,525	68
22. Farm & Retail Markets Ltd. ..	..	..	655,892	36
23. Sarabhoomi Ltd. ..	..	..	188,160	0
24. Mr. L. M. M. Uvais ..	..	..	147,040	38

වාර්ෂික පිළිතුරු

වාර්ෂික පිළිතුරු

(a) Name of Individual or Firm

Foreign
Exchange
Released
Rs. c.

25.	Mahaveli Govitenne	..	..	..	271,229	36
26.	Agriculture & Food Crops Ltd.	..	..	..	56,554	20
27.	Diulpellessa Farm	..	..	..	261,607	66
28.	Mr. R. L. Jayakody	..	..	..	105,283	0
29.	Planters Agricultural Enterprises Ltd.	..	..	..	60,536	0
30.	Ceylon Tobacco Co. Ltd.	..	..	..	549,724	48
31.	Mr. B. Attapattu	..	..	..	166,457	40
32.	Ceylon Rice Millers & Producers Ltd.	..	..	..	204,299	24
33.	Bintenna Development Co.	..	..	..	413,610	48
34.	Buttala Food Producers Ltd.	..	..	..	67,314	0
35.	Nanneriya Oya Produce Co.	..	..	..	382,335	0
36.	Tudor Gunasekera Group	..	..	..	84,317	0
37.	Ceylon Latex Products Ltd.	..	..	..	36,282	0
38.	Fresco Ltd.	..	..	..	14,775	0
39.	Dr. L. D. C. Austin	..	..	..	9,275	0
40.	Dr. W. D. Ratnavale	..	..	..	8,515	0
41.	Mr. R. J. Roberts	..	..	..	8,708	66
42.	H. W. Davith Singho & Sons	..	..	..	18,100	0
43.	Mr. H. P. Suwaris Appu	..	..	..	8,611	20
44.	Wijeya Concretes	..	..	..	57,314	0
45.	Mr. C. T. A. Shaffter	..	..	..	9,773	93
46.	Mr. M. I. S. Abusalihu	..	..	..	13,222	0
47.	Asiatic Trading Agency	..	..	..	30,643	62
48.	Ceylon Industrial Agencies	..	..	..	60,984	0
49.	Mr. B. H. Fernando	..	..	..	33,246	0
50.	Mr. R. I. Fernandopulle	..	..	..	9,500	0
51.	Mr. W. W. Theobald Fernando	..	..	..	9,500	0
52.	Mr. J. M. J. V. Fernando	..	..	..	11,400	0
53.	Mr. N. Kumarasamy	..	..	..	31,757	0
54.	Tamsher & Co.	..	..	..	9,500	0
55.	Mr. A. T. Meares	..	..	..	8,515	0
56.	Mr. J. Wellapilli	..	..	..	31,141	0
57.	Mr. V. R. Shanmugalingam	..	..	..	27,400	0
58.	Mr. R. G. Senanayaka	..	..	..	17,310	0
59.	Kalaivani Agricultural Farms	..	..	..	91,688	75
60.	Shafinaz	..	..	..	80,000	0
61.	G. Senaratne & Son	..	..	..	25,105	0
62.	Nazeer Handoom & Son	..	..	..	25,024	0
63.	Mr. G. W. Jayatilleke	..	..	..	44,591	0
64.	Mr. L. G. Gunasekera	..	..	..	9,275	0
65.	Langton Agricultural Farms	..	..	..	30,375	0
66.	Fancy House	..	..	..	28,325	0
67.	Mr. T. B. S. Godamunne & Sons	..	..	..	22,755	0
68.	Edward Sons	..	..	..	9,353	0
69.	Mr. M. P. Dissanayake	..	..	..	47,842	0
70.	Friends of M. R. A.	..	..	..	38,936	0
71.	Jungle Enterprises	..	..	..	10,050	0
72.	Mr. E. Alfred de Soysa	..	..	..	76,836	0
73.	Mr. A. S. M. Jeganathan	..	..	..	91,393	0
74.	Mr. P. B. A. Weerakoon	..	..	..	9,800	0
75.	Mr. D. F. Jayasinghe	..	..	..	33,612	0
76.	Mr. I. M. R. A. Iriyagolle	..	..	..	9,500	0
77.	Mr. S. P. C. de Silva	..	..	..	19,000	0
78.	Anto Stores	..	..	..	33,312	0
79.	Mr. D. H. J. Wijeratne	..	..	..	115,512	0
80.	Mr. W. A. M. S. Karunaratne	..	..	..	27,475	0
81.	Ebramjee Hassanally & Sons	..	..	..	24,500	0
82.	T. Murugesan & Group	..	..	..	10,750	0
83.	K. Balasingham	..	..	..	14,366	0
84.	S. B. M. Ibramsa & Sons	..	..	..	1,805	0

වාරික පිළිතුරු

වාරික පිළිතුරු

(b) *Name of Individual or Firm**Purpose for which foreign exchange has been released*

	<i>Agricultural Machinery</i>		<i>Transport Vehicles</i>		<i>Livestock Plant and Seeds, Misc. Eqpmt.</i>	
	<i>Rs.</i>	<i>c.</i>	<i>Rs.</i>	<i>c.</i>	<i>Rs.</i>	<i>c.</i>
1. Parkway Investments Ltd. ..	..	—	..	11,974 0	..	—
2. Mr. D. A. C. Rajapakse ..	..	—	..	9,275 0	..	—
3. Mr. H. Z. Cassim ..	..	20,100 0	..	9,275 0	..	—
4. Morapane Tea Co. ..	..	214,438 60	..	24,643 0	..	—
5. Ceylon Farmers and Merchants Co. ..	..	123,524 09	..	40,687 0	..	802,000 0
6. Mr. Ruskin Fernando ..	..	76,500 0	..	46,464 0	..	—
7. Mr. R. L. Jayakody ..	..	16,300 0	..	13,936 0	..	—
8. Mr. J. L. D. Peries and H. C. Peries ..	..	51,000 0	..	17,000 0	..	—
9. Tamankaduwa Mixed Farming Co. ..	..	18,800 0	..	35,187 0	..	—
10. Ceylon Animal Husbandry and Stud Farms ..	..	35,780 0	..	9,275 0	..	—
11. Mr. E. L. Senanayake ..	..	—	..	14,366 0	..	—
12. Dollar Corporation ..	..	210,469 10	..	56,975 0	..	—
13. Abdul Hussain Jafferjee and Co. ..	..	—	..	12,000 0	..	—
14. Manic Santhaka Farms ..	..	96,765 68	..	32,371 40	..	—
15. Kent Farm ..	..	22,564 0	..	35,531 0	..	—
16. Mr. S. Ambalavanar Group ..	..	68,727 0	..	9,275 0	..	—
17. President Lines (Ceylon) Ltd. ..	..	49,550 33	..	35,228 0	..	—
18. Parakrama Enterprises ..	..	22,015 56	..	9,353 0	..	—
19. Cargo Boat Despatch Co. ..	..	—	..	9,353 0	..	—
20. Ceylon Theatres Ltd. ..	..	—	..	10,775 0	..	—
21. Moosajees Ltd. ..	..	619,948 83	..	40,462 0	..	17,914 85
22. Farm and Retail Markets Ltd. ..	..	378,783 39	..	196,643 58	..	80,465 39
23. Sarabhoomi Ltd ..	..	164,950 0	..	23,210 0	..	—
24. Mr. L. M. M. Uvais ..	..	86,866 0	..	60,174 38	..	—
25. Mahaveli Govitane ..	..	199,413 36	..	71,816 0	..	—
26. Agricultural Food Crops ..	..	47,201 20	..	9,353 0	..	—
27. Diulpellessa Farm ..	..	221,698 0	..	39,909 66	..	—
28. Mr. R. L. Jayakody ..	..	95,380 0	..	9,903 0	..	—
29. Planters Agricultural Enterprises Ltd. ..	..	32,701 0	..	27,835 0	..	—
30. Ceylon Tobacco Co. Ltd. ..	..	422,867 84	..	123,940 0	..	2,916 64
31. B. Attapattu ..	..	147,967 40	..	18,490 0	..	—
32. Ceylon Rice Millers and Producers Ltd. ..	..	169,813 24	..	34,486 0	..	—
33. Bintenne Development Co. ..	..	341,786 10	..	71,824 38	..	—
34. Buttala Food Producers Co. ..	..	48,764 0	..	18,550 0	..	—
35. Nawneriya Oya Produce Co. ..	..	359,046 0	..	23,289 0	..	—
36. Tudor Gunasekera Group ..	..	52,905 0	..	31,412 0	..	—
37. Ceylon Latex Products Ltd. ..	..	25,322 0	..	10,960 0	..	—
38. Fresco Ltd. ..	..	—	..	14,775 0	..	—
39. Dr. L. D. C. Austin ..	..	—	..	9,275 0	..	—
40. Dr. W. D. Ratnavale ..	..	—	..	8,515 0	..	—
41. Mr. R. J. Roberts ..	..	3,933 66	..	4,775 0	..	—
42. H. W. Davith Singho and Sons ..	..	18,100 0	..	—	..	—
43. Mr. H. P. Suwaris Appu ..	..	8,611 20	..	—	..	—
44. Wijeya Concretes ..	..	31,626 0	..	25,688 0	..	—
45. Mr. C. T. A. Shaffter ..	..	—	..	9,773 93	..	—
46. Mr. M. I. S. Abusalihu ..	..	3,947 0	..	9,275 0	..	—
47. Asiatic Trading Agency ..	..	20,000 0	..	10,643 62	..	—
48. Ceylon Industrial Agencies ..	..	22,984 0	..	38,000 0	..	—

මාසික පිළිතුරු

මාසික පිළිතුරු

(b) Name of Individual or Firm

Purpose for which foreign exchange has been released

		Agricultural Machinery			Transport Vehicles			Livestock Plant and Seeds, Misc. Equipt.		
		Rs.	c.		Rs.	c.		Rs.	c.	
49.	Mr. B. H. Fernando ..	..	23,746	0	..	9,500	0	..	—	
50.	Mr. R. I. Fernandopulle ..	..	—		..	9,500	0	..	—	
51.	Mr. W. W. Theobald Fernando ..	..	—		..	9,500	0	..	—	
52.	Mr. J. M. J. V. Fernando ..	..	—		..	11,400	0	..	—	
53.	Mr. N. Kumarasamy ..	..	22,482	0	..	9,275	0	..	—	
54.	Tamsher and Co. ..	..	—		..	9,500	0	..	—	
55.	Mr. A. J. Meares ..	..	—		..	8,515	0	..	—	
56.	Mr. J. Wellapilli ..	..	21,866	0	..	9,275	0	..	—	
57.	Mr. V. R. Shanmugalingam ..	..	13,400	0	..	14,000	0	..	—	
58.	Mr. R. G. Senanayake ..	..	—		..	17,310	0	..	—	
59.	Kalaivani Agricultural Farms ..	..	82,335	75	..	9,353	0	..	—	
60.	Shafinag ..	..	80,000	0	..	—		..	—	
61.	G. Senaratna and Son ..	..	20,330	0	..	4,775	0	..	—	
62.	Nazeer Handoom and Sons ..	..	15,671	0	..	9,353	0	..	—	
63.	Mr. G. W. Jayatilike ..	..	20,380	0	..	24,211	0	..	—	
64.	Mr. L. G. Gunasekera ..	..	—		..	9,275	0	..	—	
65.	Langton Agricultural Farms ..	..	15,000	0	..	15,375	0	..	—	
66.	Fancy House ..	..	18,972	0	..	9,353	0	..	—	
67.	T. B. S. Godamanne and Sons ..	..	17,980	0	..	4,775	0	..	—	
68.	Edwardsons ..	..	—		..	9,353	0	..	—	
69.	Mr. M. P. Dissanayake ..	..	31,342	0	..	16,500	0	..	—	
70.	Friends of M. R. A. ..	..	19,886	0	..	19,050	0	..	—	
71.	Jungle Enterprises ..	..	—		..	10,050	0	..	—	
72.	Mr. E. Alfred de Soysa ..	..	53,400	0	..	23,436	0	..	—	
73.	Mr. A. S. M. Jeganathan ..	..	79,204	0	..	12,189	0	..	—	
74.	Mr. P. B. A. Weerakoon ..	..	—		..	9,800	0	..	—	
75.	Mr. D. F. Jayasinghe ..	..	—		..	33,612	0	..	—	
76.	Mr. I. M. R. A. Iriyagolle ..	..	—		..	9,500	0	..	—	
77.	Mr. S. P. C. de Silva ..	..	19,000	0	..	—		..	—	
78.	Auto Stores ..	..	—		..	33,312	0	..	—	
79.	Mr. D. H. T. Wijeratne ..	..	84,100	0	..	31,412	0	..	—	
80.	Mr. W. A. M. S. Karunaratne ..	..	18,200	0	..	9,275	0	..	—	
81.	Ebramjee Hassanally and Sons ..	..	15,000	0	..	9,500	0	..	—	
82.	T. Murugesu and Group ..	..	—		..	10,750	0	..	—	
83.	K. Balasingham ..	..	—		..	14,366	0	..	—	
84.	S. B. M. Ibramsa and Co. ..	..	1,805	0	..	—		..	—	

உலக பிழை

உலக பிழை

[உலக பிழை மீட்டரிடம் உலக.]

circular categorically states that there is no provision to postpone the confirmation of an appointment? (b) Will he take steps to rectify the errors committed by contravening the regulations referred to above, and to confirm the appointment of Mr. Dharmasiri with effect from 3.11.57 and also to pay arrears of salary due to him; and if not why?

உலக பி. உலக. பி. உலக. (உலக பிழை)

(கௌரவ ஈ. எல். பி. ஹுருல்ல—பொருள் வரத்து அமைச்சர்)

(The Hon. E. L. B. Hurulle—Minister of Communications)

(a) (i) Yes. (ii) No. By paragraph 3 of his letter of appointment he was informed that he will be on probation for a period of 2 years from the date of his appointment or until he receives a letter confirming him in his appointment. No letter confirming him in his appointment could be issued as he was under interdiction at the time his confirmation fell due. (iii) Yes. The failure to extend the probationary period on 2.11.1959 was only a technical lapse on the part of the department which has not affected Mr. Dharmasiri. (iv) Yes, but the rules provide for the extension of the probationary period in cases such as this. (b) No. Mr. Dharmasiri was interdicted from duty whilst he was on probation for misconduct, before the question of his confirmation was taken up. Thereafter he was discontinued with effect from 25.5.1960. On an appeal made by Mr. Dharmasiri, the P. S. C. ordered his reinstatement by their letter of 4.11.1961 subject to the following conditions: (i) that his probationary period should be extended by 6 months; (ii) the period during which he was out of work should be treated as a period of no pay leave and that he should be transferred to another department from the Motor Traffic Department. He was reinstated from 16.1.1962. Subsequently the P. S. C. clarified (b) (i) by stating that the extended period of probation should

date six months from the date of reinstatement. If he is not satisfied with these orders he can appeal to the P. S. C. through the appropriate channels.

சீயகோபி உலக.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

In view of the replies to (iii) and (iv) of Question (a), which refer to a lapse on the part of the administration, will the Hon. Minister take steps to give relief to Mr. Dharmasiri who has been affected in respect of incremental credit, seniority and service, and also to count that period for pension purposes?

உலக பி. உலக.

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

The Public Service Commission has already made a decision, and if Mr. Dharmasiri is not satisfied with the decision he can once again appeal to the commission.

சீயகோபி உலக.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

Could the Hon. Minister give an assurance that there will not be a recurrence of an administrative lapse of this nature?

உலக பி. உலக.

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

This is a lapse that occurred during your regime.

சீயகோபி உலக.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

This is an administrative lapse.

உலக பி. உலக.

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

I do not think it happens now.

වෘත්ති විලිඳුරු

වෘත්තික පිළිතුරු

ලං.ග.ම. : සේවකයින් හා බැඳීම

இ. போ. ச. : ஊழியர்களும் பஸ்களும்

C.T.B. : EMPLOYEES AND BUSES

15. ද සොයිසා සිටිවර්ගයා මයා. (ප්‍රින්ස්
ගුණසේකර මයා.—හබරාදුව—වෙනුවට)

(திரு. டி. சொய்ஸா சிறிவர்தன—திரு. பிறின்ஸ் குணசேக்கர—ஹபருதுவ—சார் பாக)

(Mr. de Zoysa Siriwardena—on behalf of Mr. Prins Gunasekera—Habaraduwa)

ජනසතු සේවා ඇමතිගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය : (අ) 1965 මාර්තු 25 වෙනිදා සිට 1967 පෙබරවාරි 1 වැනිදා දක්වා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සේවය සඳහා බඳවා ගන්නා ලද (i) බස් රියදුරන් සංඛ්‍යාව, (ii) බස් කොන්දොස්තරවරුන් සංඛ්‍යාව, (iii) කාර්මික සේවක සංඛ්‍යාව, (iv) වෙනත් පරිපාලන කටයුතු සඳහා බඳවා ගත් නිලධාරී සේවක සංඛ්‍යාව කොපමණද? (ආ) 1965 මාර්තු 25 වෙනිදා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සේවයේ සිටි ඒ ඒ නිලධාරීන් හා සේවක සංඛ්‍යාව වෙන් වෙන් වශයෙන් කොපමණද? (ඉ) 1965 මාර්තු 25 වෙනිදා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ගමනාගමනය සඳහා යෙදවූ බස් රථ සංඛ්‍යාව කොපමණද? (ඊ) 1965 මාර්තු 25 වෙනිදා සිට 1967 පෙබරවාරි 1 වැනිදා දක්වා ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයේ සේවයට අළුතින් ගත් බස් රථ ප්‍රමාණය කොපමණද?

தேசியமயச் சேவை அமைச்சரைக் கேட்ட வினா: (அ) 1965, மார்ச் 25 ஆம் தேதி தொடக்கம் 1967, பெப்ரவரி 1 ஆம் தேதி வரைக்கும் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையினால் சேவைக்கு அமர்த்தப்பட்ட, (i) பஸ் சாரதிகள், (ii) பஸ் நடத்துநர்கள் (iii) இயந்திரத் தொழிலாளர்கள் (iv) நிருவாக உத்தியோகத்தார்கள் ஆகியோரின் எண்ணிக்கை என்ன? (ஆ) 1965, மார்ச் 25 ஆம் தேதியன்று இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையில் மேற்கூறிய ஒவ்வொரு பதவிகளின் மிருந்த ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை என்ன? (இ) 1965, மார்ச் 25 ஆம் தேதியன்று இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையின் பாவிப்பிலிருந்த பஸ் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை என்ன? (ஈ) 1965, மார்ச் 25 ஆம் தேதிக்கும் 1967 பெப்ரவரி 1 ஆம் தேதிக்குமிடையில் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையினால் பெறப்பட்ட புதிய பஸ் வண்டிகள் எத்தனை?

asked the Minister of Nationalized Services: (a) What number of employees were recruited by the Ceylon Transport Board between 25th March 1965 and 1st February 1967 into the following categories: (i) drivers; (ii) bus conductors; (iii) mechanics; and (iv) officers recruited for administrative work? (b) What were the numbers of officers and employees in each of these categories in the Ceylon Transport Board as at 25th March 1965? (c) What was the number of buses operated by the Ceylon Transport Board on 25th March 1965? (d) What number of buses was newly acquired for use by the Ceylon Transport Board between 25th March 1965 and 1st February 1967?

ගරු වී. එ. සුගතදාස (ජනසතු සේවා
ඇමති)

(கௌரவ வீ. ஏ. சுகததாச—தேசியமய
சேவை அமைச்சர்)

(The Hon. V. A. Sugathadasa—Minister
of Nationalized Services)

(a) The number of employees recruited from 25th March 1965 to 1st February 1967—

1. Bus drivers	2577
2. Bus conductors	3714
3. Technical staff	2808
4. Recruitment to super- visory grade	588

(b) The number of officers and other employees in the Board as at 25th March 1965 ;

1. Bus drivers	5970
2. Bus conductors	7061
3. Technical staff	5605
4. Recruitment to other supervisory grades	348

(c) The number of buses that were operated as at 25th March 1965 : 2,942.

(d) The number of buses purchased from 25th March, 1965 to 1st February 1967—

1. Second-hand Double-Deck buses	462
2. Chassis	626

மன்றி மன்கலயே ருசுவி

மன்றி மன்கலயே ருசுவி

එම. තෙනතකෝන් මයා. (නිකවැරටිය)
(திரு. எம். தென்னக்கோன்—நிக்கவெரட்
டிய)

(Mr. M. Tennakoon—Nikaweratiya)
මේ තනතුර සඳහා ඉල්ලුම් පත්‍ර කොප
මණ ලැබුණාද?

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

තවම ඒවා ගණන් කෙළේ නැහැ
ගණන් කර බලා කියන්නමි.

එම. තෙනතකෝන් මයා.

(திரு. எம். தென்னக்கோன்)

(Mr. M. Tennakoon)

ගැසට් නිවේදනයකින් හෝ වෙනත්
ප්‍රසිද්ධ මගකින් හෝ මේ තනතුර සඳහා
ඉල්ලුම්පත් කැඳව්වාද?

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

ඒ ගැන පරීක්ෂණයක් පවත්වා පසුව
උත්තර දෙන්නමි.

එම. තෙනතකෝන් මයා.

(திரு. எம். தென்னக்கோன்)

(Mr. M. Tennakoon)

මෙම සේවකයින් බඳවා ගැනීමේ ප්‍රති
පත්තිය මොකක්ද?

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

බොහොම තද ප්‍රතිපත්තියක් අනුවයි
ඔවුන් බඳවා ගන්නේ.

මன்றි මන்கලයේ රුසුවිම

சபை அமர்வு

SITTINGS OF THE HOUSE

ගරු සී. පී. ද සිල්වා

(கௌரவ சி. பி. டி. சில்வா)

(The Hon. C. P. de Silva)

ගරු කථානායකතුමනි, මා මෙම යෝජ
නාව ඉදිරිපත් කරනවා :

“අද දින විසිර යාමේදී මன்றි මන்கලය 1967
නොවැම්බර් මස 26 වැනි ඉරිද, අ. හා. 2 වන තෙක්
කල් තැබිය යුතුය.”

ආණ්ඩුවේ අවශ්‍ය වැඩ කටයුතු රාශියක්
නිබෙන නිසායි 26 වැනිද මன்றි මන்கලය
රුසුවන්නේ. ඊයේ හදිසි නීතිය නැවත
වරක් දීර්ඝ කිරීම එක් හේතුවක්. තවත්
කරුණු කීපයක් තිබෙනවා.

ප්‍රශ්නය සහායවූව කරන ලදි.

வினா எடுத்தியம்பப் பெற்றது.

Question proposed.

මෙමනිපාල සේනානායක මයා. (මැද
වට්ටිය)

(திரு. மைத்திரிபால சேனநாயக்க—
மதவாச்சி)

(Mr. Maithripala Senanayeke—Meda
wachchiya)

මෙවැනි හදිසි රුසුවිමක් පැවැත්වීම
අවශ්‍ය වූ විට දෙපාර්ශ්වයේම පක්ෂ
නායකයන් ගරු කථානායකතුමාගේ කාමර
යේදී රුසුවි සාකච්ඡා කිරීමෙන් පසුව ඒ
පිළිබඳව තීරණයක් ගැනීමයි මෙතෙක්
පැවැති සාමාන්‍ය පිළිවෙළ. එසේ නැතිව,
මේ විධියට, ගරු මன்றිවරුන් තමතමන්
ගේ කොට්ඨාශවලත් වෙනත් ප්‍රදේශවලත්
නොයෙක් වැඩ කටයුතු යොදා ගන්නාසිත්
පසු මෙසේ හදිසියෙන් එක් දවසක් පම
ණක් රුසුවිමට නියම කර ගැනීමට තිබෙන
අවශ්‍යතාව කුමක්දැයි අපට තේරෙන්නේ
නැහැ. හදිසි නීතිය නැවත වරක් දීර්ඝ
කිරීම මීට හේතුවක් වශයෙන් ගරු සහා
නායකතුමා පෙන්වා දුන්නත් එය පසුගිය
කාලය මුළුල්ලේම සිදු වෙගෙන යන
දෙයක්. ඒ නිසා මේ හදිසි රුසුවිම පිළිබඳව
සතුටුදායක පිළිතුරක් සහානායකතුමාගෙන්
අපට නොලැබෙනවා නම් අප මේ යෝජනා
වට විරුද්ධව ඡන්දය දෙන බව මා ප්‍රකාශ
කරනවා.

ලෙස්ලි ගුනවර්ධන මයා.

(திரு. லெஸ்லி குணவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

26 වැනිදා මன்றි මන்கලය රුසු
වන්නේ කුමක් සඳහාද යන වග ගරු සහා
නායකතුමාගේ කථාවෙන් අපට පැහැදිලි
වුණේ නැහැ. හදිසි නීතිය නැවත වරක්
ඊයේ අලුත්වැඩියා කිරීම මේ රුසුවිම කැද
වීමට හේතුවක් වශයෙන් එතුමා ප්‍රකාශ
කළා. එහෙත් හදිසි නීතිය දික් කිරීම පිළි
බඳව සාකච්ඡා කරන්නට 26 වැනිදා අපට
වෙන් කර දෙන ලෙස අප ඉල්ලීමක් කර
නැහැ.

මන්නි මණ්ඩලයේ රැස්වීම

මන්නි මණ්ඩලයේ රැස්වීම

ඒ වුණත්, හදිසි නීතිය පිළිබඳව මුළු දවසක් තිස්සේම විවාද කරන්නට විරුද්ධ පක්ෂයට අවස්ථාවක් ලබා දෙන්නට රජය අදහස් කරනවා නම් අප ඒ ගැන රජයට බොහෝම කෘතඥ වෙනවා. එවැනි අවස්ථාවක් අපට දෙනවා නම් මේ ආණ්ඩුව තවම ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය සම්පූර්ණයෙන්ම අත්හැර දමා නැති බව පිළිගන්නට අප සූදානම්. හදිසි නීතිය දික් ගැස්සීම දැන් සාමාන්‍ය දෙයක් වී තිබෙනවා. 26 වැනිදා අප රැස්වන්නේ එය සාකච්ඡා කිරීමට විරුද්ධ පක්ෂයට අවස්ථාවක් ලබා දීමේ අදහස උඩදැයි මා අහනවා. යම් කිසි විධියකින් එය එසේ නොවෙයි නම්—සභානායකතුමා හදිසි නීතිය ගැන මතක් කෙළේ වැරදීමකින් නම්—අප 26 වැනිදා රැස් වන්නේ රජයේ සාමාන්‍ය වැඩ—

Ordinary Government Business—කරගෙන යාම සඳහාද කියා මා දැන ගන්නට කැමතියි. ඒ ප්‍රශ්නයට පිළිතුරු දෙන අතරම තවත් එක කරුණක් සභානායකතුමා අපට දැනුම් දෙනවා නම් අප සතුව වෙනවා. අද න්‍යාය පත්‍රය දෙස බලන විට න්‍යාය පත්‍රයේ අංක වෙනස් කර තිබෙන බව පෙනෙනවා. ඊයේ න්‍යාය පත්‍රයේ අංක තිබුණු විධියට නොවෙයි, අද අංක තිබෙන්නේ. අද පළමු වැනි අංකයට දමා තිබෙන්නේ—

කථානායකතුමා

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

Shall we take it up later ?

ලෙස්ලි ගුනවර්ධන මයා.

(திரு. லெஸ்லி குணவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

Will we get an opportunity of discussing it later ?

කථානායකතුමා

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

Yes, I shall give the hon. Member an opportunity as we go on.

පූ. හා. 10.26

කේ. බී. රත්නායක මයා. (අනුරාධපුර)

(திரு. கே. பி. ரத்னாயக்க—அனுராதபுரம்)

(Mr. K. B. Ratnayake—Anuradhapura)

ගරු කථානායකතුමනි, අපට මේ ගරු සභාවේ න්‍යාය ප්‍රස්තකය සතියකට පමණ කලින් ලැබෙනවා. ඒ අනුව—විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ වැඩ බලන නායකතුමා කී පරිදි—අප අපේ කොට්ඨාශවල වැඩ කටයුතු සකස් කර ගන්නවා. හදිසියේ මේ වාගේ වෙනස් වීම් සිදු වන විට අපට අපේ ප්‍රදේශවල ආරම්භ කර තිබෙන වැඩ කටයුතුවල යෙදෙන්නට ඉතාමත් කරදර ඇති වෙනවා. මේක අළුත් දෙයක් නොවෙයි. පසුගිය මාස දෙක තුන ඇතුළත මේ විධියට රැස්වීම් තිබුණ. ස්ථාවර නියෝග යටතේ රැස්වීම් පැවැත්වෙන්නේ පළමු වන සතියේ සහ තුන් වන සතියේයි. දෙවැනි සහ හතර වැනි සතිවලට හදිසියේම රැස්වීම් යොදා ගන්නාම, ඒ සතිවල අපේ කොට්ඨාශවල නොයෙකුත් වැඩ යොදාගෙන සිටින අපට නොයෙකුත් අමාරුකම්වලට මුහුණ පාන්නට සිදු වෙනවා. නොවැළැක්විය හැකි කරුණක් නිසා හදිසියෙන් රැස්වීම් පවත්වන්නට ආණ්ඩුවට සිදු වෙනවා නම් ඒ ගැන අපේ විරුද්ධත්වයක් නැහැ. එහෙත් හදිසි නීතියට නම් දැන් හදිසියක් නැහැ. දැන් එය සාමාන්‍ය දෙයක් වෙලා තියෙනවා. ඒ නිසා ගරු කථානායකතුමනි, අප තමුන්නාන්සේගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. මන්නිවරුන්ගේ අයිතිවාසිකම් ආරක්ෂ වන අන්දමට වැඩ කටයුතු කරන ලෙස.

පූ. හා. 10.27

ටී. බී. එම්. හේරත් මයා.

(திரு. டி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

ගරු කථානායකතුමනි, 26 වැනිදා රැස්වීමට විරුද්ධව අපට එක කාරණයක් දක්වන්නට තිබෙනවා. ජාතික රජය අපේ ජාතික විරයන්ගේ දින සියල්ලම එකතු කර ජනවාරි 1 වැනිදා විර දිනයය කියා නිවාඩු දිනයක් ඇති කළා. නොවැම්බර් 26 වැනිදා විර කැප්පෙට්පොල දිනයයි. උඩරට ප්‍රදේශවල පක්ෂ හේදයෙන් තොරව කැප්පෙට්පොල දිනය පවත්වනවා. 26 වැනිදා රැස්වීමට දැන් හදිසියෙම යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. එසේ සිදු වුණාම මන්නිවරුන්ට

මන්ත්‍රී මණ්ඩලයේ රැස්වීම්

මන්ත්‍රී මණ්ඩලයේ රැස්වීම්

[වි. බී. එම්. සේරත් මයා.]

පාර්ලිමේන්තුවට පැමිණෙනවාට වඩා වැදගත් වෙනවා, ජාතියට සේවයක් කළ ඒ විරයා වෙනුවෙන් පවත්වන රැස්වීම් වලට සහභාගි වීම. කිසිම වග විභාගයක් නැතිව 26 වැනිදා රැස්වීමට යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කර එය සම්මත කර ගැනීමට තමුන් නාන්සේලාගේ ඡන්ද බලය යෙදවීමෙන් රටටත්, මන්ත්‍රීවරුන්ටත් සිදුවන හානිය ගැන කල්පනා කර, විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ අපේ නායකතුමන්ලා සමග සාකච්ඡා කර කාටත් එකඟ වන්නට පුළුවන් පිළිවෙලට රැස්වීම සඳහා දිනයක් යොදා ගන්නා ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු කථානායකතුමනි, තවත් කාරණයක් කියන්නට තියෙනවා. දැනට තීරණය කරන්නට යන්නේ 26 වැනිදා රැස් වන්නට පමණයි. 26 වැනිදා යෝජනාවක් ගෙනේවි, 27 වැනිදා රැස්වීම පවත්වන්නට. ඒ අන්දමට ඒ සතියෙම රැස්වීම් පැවැත්වෙන්නට ඉඩ තිබෙනවා. විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රීවරුන් හැටියට අපේ ආසනවල අපට වැඩ තිබෙනවා. අධ්‍යාපන ඇමතිතුමාගේ පාසල් ප්‍රතිසංවිධාන වැඩ ගොඩගැසී තිබෙනවා. එයට පක්ෂව සහ විරුද්ධව ගරු දෙගුරු සමිතිත්, මහජනයාත් දැන් රැස්වීම් පිට රැස්වීම් පවත්වා ගෙන යනවා. ඊයේ ගරු අධ්‍යාපන ඇමතිතුමා අළුත් අධ්‍යාපන පනත ඉදිරිපත් කළා. 26 වැනිදා රැස්වීම පවත්වන්නට යන්නේ කඩිමුඩියේ ඒ ගැන සාකච්ඡා කරන්නටද දන්නෙත් නැහැ. ඒ අතරම රුපියලේ මිල අඩු කරන්නද, එපාද යන්න ගැන තීරණයක් නැතිව තියෙනවා. එමනිසා මේ වාගේ අවස්ථාවකදී, අපට සැහෙන කාලයක්, අපට හිතන්න පුළුවන් සාධාරණ කාල පරිච්ඡේදයක් දීමට කල්පනා කිරීම වඩාත්ම යෝග්‍ය නොවේද කියා මා තමුන් නාන්සේලාගේ අහන්න කැමතියි. එමනිසා, 26 වනදාට රැස්වීම පැවැත්වීම ගැන මගේ පෞද්ගලික විරුද්ධත්වයත්, ඒ වාගේම විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ විරුද්ධත්වයත් මේ අවස්ථාවේදී ප්‍රකාශ කරනවා.

ගරු ඩඩ්ලි සේනානායක

(கௌரவ டட்ளி சேனநாயக்க)

(The Hon. Dudley Senanayake)

Mr. Speaker, hon. Members will know that we have tried to adhere to Standing Orders in fixing meetings of this House. We have deviated from that procedure only under extraordinary circumstances. We have deviated from procedure much less than the previous Governments. I can safely say that having been in the Opposition during the term of office of the previous Governments. If you look at HANSARD you will realize how much less that deviation has taken place, on an average, since this Government came into office.

Hon. Members are aware of the fact that a decision about devaluation one way or the other has to be taken. It may be taken today or tomorrow. If by any chance the Government decides to devalue the rupee, then, as the law demands, within a certain number of days the matter has to be reported to Parliament. Hon. Members should realize that that is sufficiently important and pressing for us to meet.

Under the law, if a decision is taken to devalue the rupee, then it has to be reported to the House and the matter discussed. I think hon. Members will realize now that it is essential to meet on the 26th.

රත්නායක මයා.

(திரு. ரத்நாயக்க)

(Mr. Ratnayake)

Is it only on the 26th ?

ගරු ඩඩ්ලි සේනානායක

(கௌரவ டட்ளி சேனநாயக்க)

(The Hon. Dudley Senanayake)

Probably you will want to discuss the matter fully. If you think you can discuss and finish it on the 26th itself, we have no objection. We are ready, if you agree, to discuss and dispose of it on the 26th.

මන්ත්‍රී මණ්ඩලයේ රැස්වීම

ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.

(තිரு. ඩ. සොය්සා සිරිවර්ධන)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

We did not know the reason and that is why we asked you what you intend to discuss on the 26th.

ගරු ඩඩ්ලි සේනානායක

(කෙළරඹ උද්ගිරි සේනානායක)

(The Hon. Dudley Senanayake)

Surely, you will want more than one day to discuss the matter.

ප්‍ර. හා. 10.33

මේමත්‍රීපාල සේනානායක මයා.

(තිரு. මාමත්‍රිපාල සේනානායක)

(Mr. Maithripala Senanayeke)

ගරු කථානායකතුමනි, ගරු අගමැතිතුමා ප්‍රකාශ කළා, නීත්‍යානුකූලව රුපියලේ වටිනාකම අඩු කිරීමේ තීන්දුවක් ගන්නවා නම් මේ ගරු සභාවට දැන්වීම කළ යුතුය කියා. ස්ථාවර නියෝගවලට අනුව ලබන මස 3 වනදා නැවත රැස් වෙනවා. වුවමනානම් ඒ දවසට කලින් දවස් දෙක මේ පිළිබඳව සාකච්ඡා කිරීමට යොදා ගන්න පුළුවනි. එමනිසා, 26 වනදා යොදා ගැනීම කිසිම තේරුමක් නැති වැඩක්. මට පෙර කථා කළ මන්ත්‍රීතුමා කීවා වාගේ 26 වන දින වීර කැප්පෙට්පොල දිනය නිමිත්තෙන් නොයෙකුත් උත්සව තමන්ගේ කොට්ඨාශවල යොදා ගෙන තිබෙනවා. එම නිසා, මේ දිනය රැස්වීම සඳහා යොදා ගැනීම ගැන අපේ අකමැත්ත ප්‍රකාශ කරන අතර මා අදහස් කරන හැටියට අසුවල් දිනයට පෙර ඒ ගැන සාකච්ඡා කළ යුතුය කියා තීරණයන් නියමයක් නැහැ.

ගරු යූ. බී. වන්නිනායක (මුදල් ඇමති)

(තිரு. යූ. ඩී. වන්නිනායක—නීති අමාත්‍ය ජ්‍යෙෂ්ඨ)

(The Hon. U. B. Wanninayake—Minister of Finance)

තිබෙනවා. දවස් දහයකට පෙර.

මේමත්‍රීපාල සේනානායක මයා.

(තිரு. මාමත්‍රිපාල සේනානායක)

(Mr. Maithripala Senanayeke)

තවම තීරණයක් ගෙන නොමැති නම්, දවස් 10 ක කාලයක් තිබෙනවා නම් 1 වනදා, 2 වනදා සහ 3 වනදා යන දිනයන් සාකච්ඡාව සඳහා යොදා ගන්න පුළුවනි.

මන්ත්‍රී මණ්ඩලයේ රැස්වීම

එමනිසා, කිසිම වගවිභාගයක් නැතුව, ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ට හිරිහැර වන අන්දමට කටයුතු යොදා නොගන්නා ලෙසටයි මා ඉල්ලා සිටින්නේ. ගරු මන්ත්‍රීවරුන් මේ කාරණය ගැන සාකච්ඡා කිරීමටයි බලාපොරොත්තු වෙන් සිටින්නේ. එමනිසා 26 වන දිනට රැස්වීම යොදා ගැනීමෙන් මන්ත්‍රීවරුන්ට කීප දෙනෙකුටම විශාල කරදරයකට මුහුණ පාන්න සිදු වෙනවා. එදින තමන්ගේ කොට්ඨාශවල නොයෙකුත් වැඩ කටයුතු දැනටමත් යොදාගෙන තිබෙනවා; එදින වැඩ අධික දිනයක් කියා, වලපනේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා මෙහිදී සඳහන් කළාක් මෙන්, මන්ත්‍රීවරුන් කීප දෙනෙක්ම ඇවිත් මට පෞද්ගලිකව කීවා. එමනිසා ලබන මාසයේ රැස්වීම් පැවැත්වෙන දිනට, ඒ කියන්නේ 3 වනදාට කලින් දින දෙකක් හෝ තුනක් ඇදා රැස්වීම පැවැත්වුවහොත් වඩා යෝග්‍ය බව ගරු අගමැතිතුමාට විශේෂ යෝජනා මතක් කර සිටින්න කැමතියි.

ගරු ඩඩ්ලි සේනානායක

(කෙළරඹ උද්ගිරි සේනානායක)

(The Hon. Dudley Senanayake)

Mr. Speaker, the hon. Member for Medawachchiya, I presume, has not read the law on the subject.

මේමත්‍රීපාල සේනානායක මයා.

(තිரு. මාමත්‍රිපාල සේනානායක)

(Mr. Maithripala Senanayeke)

Why, it says ten days.

ගරු ඩඩ්ලි සේනානායක

(කෙළරඹ උද්ගිරි සේනානායක)

(The Hon. Dudley Senanayake)

It has to be disposed of in ten days, not reported in ten days. If you meet in ten days then you have to dispose of it on the same day. We are meeting earlier to give you a number of days to discuss it, if necessary. If not, we may have to curtail the discussion and move a Closure Motion.

කථානායකතුමා

(ජනාධිපතිතුමා)

(Mr. Speaker)

I take it, in view of the explanation given by the Hon. Prime Minister, Members of the Opposition will accept that there is good reason to meet on the 26th.

මන්ත්‍රී මණ්ඩලයේ කටයුතු

தேவநிபால சேனானாயக உயா.
(திரு. மைத்திரிபால சேனானாயக்க)
(Mr. Maithripala Senanayake)
லொஹொம ஸர் கபானாயகனும்தி.

കലാനാടകമൃഗം

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

So, when I am asked to protect hon. Members, it must be understood that I am bound by that Standing Order and have to act according to the Order Paper.

මෙමඡ්ඡාද ඤානායක මයා.

(திரு. மைத்திரிபால சேனநாயக்க)

(Mr. Maithripala Senanayake)

We are only appealing to you to see to it that a reasonable chance is given to Members of the Opposition to come prepared to debate these subjects.

(கௌரவ ஈரியகொல்ல)

මේක ඊයේ තායය පත්‍රයෙන් තිබුණා.

(திரு. மைத்திரிபால சேனாநாயக்க)

(Mr. Maithripala Senanayake)

නිවුණා තමයි. එහෙත් මේ විධියට තො
වෙයි. අපි අද ආවේ අධ්‍යාපන ඇමතිතුමා
නමින් තිබෙන යෝජනාව සාකච්ඡා
කරන්නයි.

කළානායකතුමා

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

You can still debate that; only give him a respite by taking up the other items before.

ගුණ වන් නිකායක

(கௌரவ வன்னிநாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

We can finish this soon and get on to that.

കഥാനായകനുമ്മ

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

Will the Hon. Minister of Finance move it?

move it ?

ரேயு சமீபநிய : வராய ஸாஸ்து

ரேயு சமீபநிய : வராய ஸாஸ்து

ரேயு சமீபநிய : வராய ஸாஸ்து

சங்கத் தீர்மானம் : துறைமுக

வருமதிக் கட்டணங்கள்

CUSTOMS RESOLUTION: PORT DUES

மேலு படிவன விசய ரீதியை நாயக பத்யசேகரி நினை :

அடுத்து, ஒழுங்குப்பத்திரத்தில் பின்வரும் விடய
மிருந்தது :

The following item stood next on the
Order Paper :

இதில் அமதி விசின் ஒத்திபன் கிரிமெ :

“மே சமீபநிய ஸாஸ்தி பத்யசே படிவ் தின சிப
சக ரீப படிவ்,

(அ) அய கலியுது ஸா ஸேவிய யுது வராய ஸாஸ்து ;
சக

(ஆ) வராய ஸாஸ்து அய கிரிமெ ஸா ஸேவிய சமீபநி
வசைன் லெபுவின்வென கைந் தே சி,
வசநிரேக சக விதிவிடாந ;

வெறுவெ, மெதி ருபலேவனயே அக்வென பரிதி
சக ஸ் ருபலேவனயே நியமீத கைந் தே சி
வசநிரேக சக விதிவிடாநவெலெ யெந், கைலெ
வராயெ புவீகைந ஸா ஒந் பிபந் வந நாவி பிபி
வெவ ஸா கைலெ வராயெ அநயநய கர்நு லெந
ஸா ஒந் அபநயநய கர்நு லெந வெவலெந்
வராய ஸாஸ்து அய கலியுது ஸா ஸேவிய யுது வராய
(235 வகி அபிகாரய வந) ரேயு அபுபநநை 23
வந வநந்நிய யெநை மே மந்திரி மன்றம்
விசின் சமீபந கர்நு லெந.

ருபலேவனய

வராய ஸாஸ்து

சாமாநய விதிவிடாந

மே ஸேசநாவே க்ருமக் கடிதந் வ்ருவ,

(அ) புவேலய ஸா நிக்ருமகய கடிதா யாநாவ
கின் வராய வெ ஸேவா அநி அவஸ்தாவக
ஸ் கெநைதிம வெரெ அத்திரிந் கெந
யந வெ வெறுவெந் அநிரேக வராய வெ
ஸேவெ ஸ் யாநாவ யெந் நை விய
யுது ;

(ஆ) யந்நைபகர்ந அந்நா வரேவெ ஸா
படிவ் வ் வெ ஓவந அமீமே காரீய கடிதா
பய டோலககெ நைவகி காலயக் வராய
ஸைன் பிபநெ யந யாநாவக் மே ஸேச
நாவே காரீயயந் கடிதா ப்ய வராயெ
நிவ்ரு லேச காலகிய யுது அநர ப்ய
நாவந புவேல விமேதி, ப்ருவ் யாநாவக்
வராயெ படிவ்வுவெந் புவேலவிமேதி தி ஸேவிய
யுது சமீபநி நியமூ ஸாஸ்து பமகக்
ஸேவெ, யெந் விய யுது. வோய க்ருலிய
கைந் கைமீமே காரீய கடிதா, ஸ்
யாநாவ வராயெ வகார நிவ்ரு காலய,
ப்ய வராயெ நிவ்ரு காலயெ கைபகக்
லேச காலகிய யுது ;

(அ) வராயென் பிபந் வ யமெந் பய டோல
கக் அநுலந விசம காலகய நிய
ருவல் நாவகெ நாவந வராயெ பிபிசெ
கிவ்ரு அவஸ்தாவக அநவகய அநநுருவெ
காசந நைவி ஸ் யாநாவ க்ருவகிய கெந்
மாரீய கைசே யாநா கிரிமெ நைபிபி
வந் வெவ மைவ்ர அபெந் வந் விசின்
சகநிக கர்நு லெந நமீ ஸ் யாநாவ
வெறுவெந் வகிபுர வராய ஸாஸ்து அய
நைகல யுது ;

(ஆ) வெ வந பவந நாமுரமீ பைலக் வராய
பைரோந்நுவ கிபித யாநாவக மிரிதி,
அவகய வெ வகிராதி ஸா கல் அநு
அவ்ரு கிஸைந் ஸா கைபெ கெநா யுது
ரோகியக பி கிபிஸைந் ஸா ஸ் கைநுவ
நிய மிரிதி, அவகய வெ வகிராதி ஸா
கல் அநுரு லெ கைமெ ஸா ரோகிய
கைப வெமெ புவேல ஸாஸ்து கைமெந்
படி வராயெ பிபிச, நிக்ரு கிய அவஸ்தா
வக, வெ வந-பவந நாமுரமீ பைலக்
லெ ஸ் யாநாவ நாவந வராயெ பிபிசெ
ஸ் யாநாவே ப்ருபம பிபிசெ மிரிதி, அவகய
வெ வகிராதி ஸா கல் அநுரு லெகை
நிமே ஸா ரோகியக கைபவகி கிமே
பரம காரீய கடிதா வெவ மைவ்ர
அபெந் வந் விசின் சகநிக கர்நு
லெந நமீ அநிரேக புவேலவிமேதி ஸாஸ்து
ஸேவெ ஸ் யாநாவ யெந் நைவிய யுது.

கைலெ வராயெதி அய கல யுது ஸாஸ்து புவேல ஸாஸ்து

1. வராயெ புவேல வந யாநா மகின் பகந கடி
கந் ஸாஸ்து ப்ருமக கெவிய யுது :—

வெவ வராயெ	100	வ	அவ்ரு	வ்ரு	...	...	...	15	00
வெவ வராயெ	100	கெ	300	அநுபவ	ஸ்	கைவா	வ்ரு	40	00
வெவ வராயெ	300	கெ	500	..	..	..	...	80	00
வெவ வராயெ	500	கெ	1,000	..	..	..	...	180	00
வெவ வராயெ	1,000	கெ	1,500	..	..	..	...	300	00
வெவ வராயெ	1,500	கெ	2,000	..	..	..	...	400	00
வெவ வராயெ	2,000	கெ	3,000	..	..	..	...	700	00
வெவ வராயெ	3,000	கெ	6,000	..	..	..	...	1,400	00

රේගු සම්මතය: වරාය ගාස්තු

තවද, අමතර සෑම ශුද්ධ බර ටොන් 500ක් හෝ ඉන් කොටසක් සඳහා අමතර රු. 100.00ක් එසේ වුවද—

(1) වරායේ නවතා තිබෙන විට පහත සඳහන් කටයුතු කරන යාත්‍රා, එනම්:—

(අ) බංකර වලට අතුරු හෝ තෙල් ගැනීම;

(ආ) වතුර ගැනීම;

(ඇ) නාවේ බඩු බාහිරාදිය ඇතුළට ගැනීම හෝ නැවකින් වෙනත් නැවකට පැවීම;

(ඈ) විධාන බලාපොරොත්තුව සිටීම හෝ ලබා ගැනීම;

(ඉ) තැපැල් ද්‍රව්‍ය ගැනීම හෝ බැම;

(ඊ) රෝගීන්, ඔවුන්ගේ සාත්තූ සේවකයින් සහ පවුල් ගොඩබැස්සීම;

(උ) සියරට පෙරළා යැවීම යටතේ නාවික කණ්ඩායම්, නාවික නිලධාරීන් හෝ නාවියන් ගොඩබැස්වීම හෝ නැවට ගැනීම;

(ඌ) ලංකාවේ යම් වරායක් ඉක්මවා ගෙනෙන ලද බඩු ගොඩ බැම හෝ පැවීම;

(එ) නැවක් තරාක ගත කිරීමේ හෝ අලුත්වැඩියා කිරීමේ කාර්යය සඳහා මගීන් හෝ බඩු නැවෙන් බැම හෝ නැවත පැවීම හෝ තරාක ගත කිරීම හෝ අලුත්වැඩියා කිරීම නිසා වන ප්‍රමාදය හෝ අනවරය හේතු කොටගෙන එසේ මාරු කිරීම අවශ්‍ය වූ විට මගීන් හෝ බඩු වෙනත් නැවකට මාරු කිරීම;

(ඒ) නැවක හටගත් ගින්න නිවීම හෝ හටගත් ගින්න නිවීම පිණිස මගීන් හෝ බඩු බැම, නැවක පැවීම හෝ අන් නැවකට මාරු කිරීම; සහ

(ඔ) මූලික සංභාර සහතිකයක් හෝ මූලික සංභාර නිදහස් කිරීමේ සහ තිකයක් හෝ ලබාගැනීමේ කාර්යය සඳහා පරීක්ෂා කිරීමට හෝ මූලික සංභාරයකට භාජනව පවතින;

යාත්‍රාවලීන් නියමු ගාස්තුව, ප්‍රවේශ බදු, අලියා බෝට්ටුවක් පාවිච්චි කිරීමේ ගාස්තුව සහ “කාර්යාල වේලාවන් තුළ දෙන සෞඛ්‍ය සහ නික” ගාස්තුව ආවරණය කිරීම පිණිස පමණක් රු. 800 ක විශේෂ ඒකාබද්ධ ගාස්තුවක් ගෙවිය යුතුය. (පාවිච්චි ගැඹුර 30' ට හෝ ඊට වැඩි වන විට නියමිත ගාස්තුව ගෙවිය යුතුය.)

රේගු සම්මතය: වරාය ගාස්තු

(ii) කොළඹ සහ තුන්තිකුඩිය අතර දුම්රුවේ සේවයේ යොදවනු ලැබූ යාත්‍රාවලීන් එකම යාත්‍රාවක් සතියක් ඇතුළත දෙවැනි වරට සහ ඉන්පසු පිවිසෙන සෑම වාරයකට ගෙවිය යුතු ප්‍රවේශ ගාස්තු වලින් සියයට 10ක ප්‍රතිදානයක් ඒ යාත්‍රා වලට දිය යුතුය;

(iii) විදේශ වරායකට නැවත පැවීම සඳහා විදේශ වරායක සිට ගෙනෙන ලද නැව් ටොන් 100ට අධික බඩු තොගයක් බාන යාත්‍රාවලට ප්‍රවේශවීමේ ගාස්තුවලින් සියයට 25ක ප්‍රතිදානයක් දිය යුතුය;

(iv) ලංකාවේ වරායක සිට ක්‍රියාවෙහි යොදවනු ලබන්නාවූද, ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන වරායක විධිවූ පරිදි ලියාපදිංචි කළාවූද ට්‍රෝලර් යාත්‍රා වෙනුවෙන්, ලියාපදිංචි කළ ටොන් බර අනුව සෑම ටොන් එකකට මසකට රු. 1.25 බැගින් දෙළොස් මසක සමුච්චිත ප්‍රවේශ බද්දක් කොළඹදී ගෙවීමට අවසර දිය යුතුය;

(v) වරායෙන් පිටත, එහෙත් වරාය සීමා ඇතුළත නතර කරනු ලැබූ යාත්‍රා පහත සඳහන්, එනම්:—

(අ) දෘශ්‍ය සංඥා කිරීම;

(ආ) විධාන ලබා ගැනීම;

(ඇ) රෝගීන් හා තුවාලකරුවන්, ඔවුන්ගේ සාත්තූ සේවකයින් හා පවුලේ අයවලුන්; සැඟවී යන්නවුන් සහ ගමනාන්තය ඉක්මවා ගියවුන් ගොඩබැම;

යන කාර්යයන් හැර වෙනත් කාර්යයක නොයෙදෙන්නේ නම්, ප්‍රවේශ වීමේ ගාස්තුවෙන් නිදහස් කළ යුතුය;

(vi) වරායෙන් පිටත, එහෙත් වරාය සීමා ඇතුළත නතර කොට, වෙනත් ආකාරයකින් නොව රේගුවේ ප්‍රධාන අයකැමියාගේ ලිඛිත අවසරය පිට හා වරාය ශෛල්‍ය වෛද්‍යවරයාගේ පරීක්ෂණයෙන් පසු මගීන් නැවට ගන්නා යාත්‍රා වෙනුවෙන් රු. 800ක විශේෂ ඒකාබද්ධ බද්දක් අය කළ යුතුය;

(vii) වරායෙන් පිටත්ව ගොස් පැය දෙළහක් ඇතුළත, ගමනාන්තය ඉක්මවා ගිය මගීන් ගොඩබැමට නැවත වරායට පිවිස, ඒ මගීන් ගොඩ බැමට පැය දෙකකට නොවැඩි කාලයක් ගත කරන්නේ නම් ඒ යාත්‍රා ප්‍රවේශවීමේ ගාස්තුවෙන් නිදහස් කළ යුතුය;

(viii) පැවවුම් ගාස්තු ගෙවිය යුතු බඩු ගෙන නොයන, සියලුම අද්මිරාල් ති ලාංඡනය සහිත නිල-කොඩිය එසවූ සහායක රාජකීය

රේගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු

රේගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු

අතිකාල ගාස්තු

නොකා බල ඇණියේ යාත්‍රා රාජකීය ගුවන් හමුදා නිල කොඩිය එසවූ සභායක රාජකීය ගුවන් හමුදා යාත්‍රා, බ්‍රිතාන්‍ය කුලී යාත්‍රා සහ පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය හා විදේශ යුද්ධ නැව්, අධිරාජ්‍ය ප්‍රදීපාගාර සේවා යාත්‍රා, හට සේනා ගෙන යන නැව්, ආරෝග්‍යශාලා නැව් සහ (වෙන් 50ට නොවැඩි) පෞද්ගලික විනෝද යාත්‍රා සියලුම ප්‍රවේශවීමේ ගාස්තුවලින් නිදහස් කළ යුතුය.

මේ ගාස්තු හෝ විශේෂ ඒකාබද්ධ බදු ගෙවීමෙන් පසු වරායේ නවතා තිබෙන කාලය පැය 96ට වැඩි නොවේ නම්, යාත්‍රා වකට ප්‍රවේශ හා නිෂ්ක්‍රමණ අවසරය ලැබිය යුතුය.

අයින් නැවතුම්පලක සිට බෝයා නැවතුම් පලකට හෝ ප්‍රතිලෝම වශයෙන් යාත්‍රා වක් එකාමෙහා කිරීමේදී මේ ඡේදය යටතේ නැවතීම දෙපළේම යාත්‍රාව නතර කිරීමට ඉඩදුන් කාලය පැය 96ට වැඩි නොවිය යුතුය.

සංලක්ෂ්‍යය.—නැව වරායට පැමිණීමෙන් සතියක් ඇතුළත ප්‍රවේශවීමේ ගාස්තු ගෙවිය යුතුය.

2. යාත්‍රාවක් වරායේ බෝයා නැවතුම්පලක නවතා තිබෙන කාලය පැය 96කට වැඩි හා පැය 288කට නොවැඩි වේ නම් ගෙවිය යුතු ප්‍රවේශ ගාස්තුවෙන් අඩක් එකතු කළ යුතුය. ඒවා 'අඩ අතිකාල ගාස්තු' යනුවෙන් හැඳින්විය යුතුය.

යාත්‍රාවක් වරායේ අයින් නැවතුම්පලක නවතා තිබෙන කාලය පැය 96කට වැඩි හා පැය 168ක නොවැඩි වේ නම්, ගෙවිය යුතු ප්‍රවේශ ගාස්තුවෙන් අඩක් එකතු කළ යුතුය. ඒවා 'අඩ අතිකාල ගාස්තු' යනුවෙන් හැඳින්විය යුතුය.

යාත්‍රාවක් වරායේ නවතා තිබෙන කාලය ඉහත සඳහන් කාලපරිච්ඡේදයන් ඉක්මවා ගිය අවස්ථා වක ප්‍රවේශ ගාස්තුව වශයෙන් ගෙවනු ලැබූ මුදලට සමාන මුදලක් පිටත යැමේ ගාස්තු වශයෙන් ගෙවිය යුතුය. මේ ගාස්තු 'සම්පූර්ණ අතිකාල ගාස්තු' යනුවෙන් හැඳින්විය යුතුය.

සටහන.—අතිකාල ගාස්තු ඒවා ගෙවිය යුතු දින සිට සතියක් ඇතුළත ගෙවිය යුතු ය.

බෝයා කුලී අය කිරීම

3. බෝයා නැවතුම්පලක යාත්‍රාවක් නවතා තිබෙන කාලය දින 12 (පැය 288) ට වැඩි වේ නම් පහත සඳහන් ගාස්තු ප්‍රමාණ අනුව බෝයා කුලී ගෙවිය යුතුය :—

ගාස්තු ප්‍රමාණය	
රු. ග.	
(අ) 13 වැනි සහ 90 වැනි (දෙදින ඇතුළු) දිනය අතර සෑම දිනකට	... 50 00
(ආ) 91 වැනි සහ 180 වැනි (දෙදින ඇතුළු) දිනය අතර සෑම දිනකට	... 100 00
(ඇ) 180 වැනි දිනට පසු සෑම දිනකට	... 150 00

එසේ වුව ද,

(i) යාත්‍රාවක් අලුත් වැඩියා කිරීමට භාජනය වී ඇති නිසාත් ඒ අලුත් වැඩියා කටයුතු සම්පූර්ණ කරන තෙක් යාත්‍රාව දියත් කළ නොහැකි බැවින් බඩු බැම හෝ පැටවීම නොකරමින් එකී කාලය ඉක්මවා යාත්‍රා වක් වරායේ නවතා තිබෙන යම් කාලයක් වෙනුවෙන්, ඒ නවතා තිබීම අවශ්‍ය බවට හා අයථා ලෙස කාලය දිග්ගස්සා තැනි බවට මාස්ටර් ඇටන්ඩන්ට් සැඟීමකට පත්වන්නේ නම් අර්ධ බෝයා කුලී යක් ගෙවිය යුතුය ;

(ii) (අ) බෝයා කුලී ගෙවීම පටන් ගැනීමෙන් පසු යාත්‍රාවක් දියත් කරන ස්ථානයේ හෝ වතුර රහිත නොකාගාරයේ නතර කර තිබෙන කාලය වෙනුවෙන් ; හෝ

(ආ) ඇමතිවරයා විසින් ගැසට් පත්‍රයේ පළකරනු ලබන නිවේදනයකින් විශේෂයෙන් වෙන් කරන ලද යාත්‍රාවක් වශයෙන් ප්‍රකාශ කරනු ලැබූ යම් යාත්‍රාවක් තැපැල් මෙහෙයේ විධිමත් භාවය සවන්වා ගැනීමට හෝ වෙනත් වැද

ගත් මහජන සේවයක් සඳහා වරායේ තබාගනු ලබන යම් කාලයක් වෙනුවෙන්, බෝයා කුලී නොගෙවිය යුතුය ;

(iii) පැටවුම් බර වෙන් 300 ට හෝ ඊට අඩු රුවල් සහ සවදේශීය යාත්‍රාවලින්. (vi) වැනි ඡේදයේ විධිවිධානවලට යටත්ව බෝයා කුලිය දිනකට රු. 12ක් බැගින් පමණක් ගෙවිය යුතුය ; මේ උප ලේඛනයේ කාර්යය සඳහා 'සවදේශීය යාත්‍රා' යනුවෙන් ලාංකිකයන් හෝ මාලදිවයින වැසියන් සතුව ඔවුන් විසින් ලංකාවේ භාග්‍යක් සහ ලංකාවේ වෙනත් වරායක් හෝ මාල දිවයින වල හෝ ඉන්දියාවේ වරායක් අතර වෙළඳාමෙහි නියුක්ත යාත්‍රා වක් අදහස් වේ :

(iv) පැටවුම් ගාස්තු ගෙවූ බඩු ගෙන නොයන, සියලුම අද්මිරාල් නි ලාංඡනය සහිත නිල් නිල කොඩිය එසවූ සභායක රාජකීය නොකා බල ඇණියේ යාත්‍රා රාජකීය ගුවන් හමුදා නිල-කොඩිය එසවූ සභායක රාජකීය ගුවන් හමුදාව සතු යාත්‍රා හා බ්‍රිතාන්‍ය කුලී

ජේගු සම්මතිය : වරාය ගාස්තු

යාත්‍රා සහ පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය හා විදේශ යුද්ධ නැව් අධිරාජ්‍ය ප්‍රදීපාගාර සේවා යාත්‍රා, හට සේනා ගෙන යන නැව් සහ ආරෝග්‍යශාලා නැව්ද, අතිවේලා හා බෝයා කුලී ගාස්තු වලින් නිදහස් කළ යුතුය ;

(v) රාජකීය කොළොම් තොට විනෝද යාත්‍රා සමාජයට වෙන්කොට ඇති ප්‍රදේශයෙන් බැහැර වරාය නැංගුරම් ස්ථානවල නවතා ඇති ටොන් 50 ට නොවැඩි පෞද්ගලික යාත්‍රා මේ ගාස්තුවලින් නිදහස් කළ යුතු නමුත් නවතා තිබෙන කාලය පැය 288 ට වැඩි වූ විට එසේ වැඩිවන එක් එක් දින හතක අබණ්ඩ කාලය හෝ ඉන් තොට සක් වෙනුවෙන් රු. 20 බැගින් ගෙවිය යුතුය. එසේ වුවද යම් ලීන් මාසයක් වෙනුවෙන් ගෙවිය යුතු මුදල රු. 80 ට වැඩි නොවිය යුතුය.

(vi) මාලදිවයින් ඕඩ යාත්‍රා වරායට පිවිසීමේ සිට දෙමසක කාලය සඳහා බෝයා කුලී ගෙවීමෙන් නිදහස් කළයුතු අතර ඊට පසු (iii) ඡේදයේ නියමිත ගාස්තු ප්‍රමාණය අනුව බෝයා කුලිය ගෙවීමට බැඳී තිබිය යුතුය.

බෝයා කුලිය ගණන් බැලීමේදී දවසකින් ඉතිරි වන කොටසද සම්පූර්ණ දවසක් වශයෙන් ගණන් ගත යුතුය. බෝයා කුලිය ගෙවිය යුතුවූ විට එය සති පතා ගෙවිය යුතුය.

ටොන් බදු

4. බඩු බාන පටවන නැව්වලින් ගෙවිය යුතු ටොන් බදු ගාස්තු ප්‍රමාණ පහත සඳහන් ලෙස විය යුතුය :—

- (1) ලියාපදිංචි කළ බර ටොන් 200 දක්වා වූ නැව් වලින් බාන හෝ එහි පටවන බඩු ටොන් එකකට ගත නිස් පහ බැගින් ; ලියාපදිංචි කළ බර ටොන් 200ට වැඩි නැව්වලින් බාන හෝ එහි පටවන බඩු ටොන් එකකට ගත හැත්තුවක් බැගින් ;
- (2) මේ සඳහා පැට්‍රෝල් හෝ ද්‍රව ඉන්ධන ගැ. 250 ක් ටොන් එකක් වශයෙන් ගණන් ගෙන තොග වශයෙන් බාන පැට්‍රෝල් හෝ රට අතුරු හෝ වියලි අතුරු ටොන් එකකට ගත හැටක් බැගින් ;

එසේ වුවද,

- (i) නැවෙන් නැවට පැටවීම පිණිස ගෙනෙන ලද බඩු ගොඩබාහු නොල බත්තේ නම් හෝ ඉදින් ගොඩ

ජේගු සම්මතිය : වරාය ගාස්තු

බාහු ලබන විට තිරු බදු සඳහා ඇතුළත් කරනු නොලබන්නේ නම් ඒ බඩු මේ ශීර්ෂය යටතේ තිරු බද්දෙන් නිදහස් කළ යුතුය ;

(ii) ටොන් 300 ක් බර සහ ඊට අඩු යාත්‍රාවලට ටොන් 5 ක බඩු ද ටොන් 300 ට වැඩි යාත්‍රාවලට ටොන් 10 ක බඩු ද නොමිලයේ ගොඩ බැමට හෝ පැටවීමට ඉඩ දිය යුතුය ;

(iii) පැටවුම් ගාස්තු ගෙවූ බඩු ගෙන නොයන, සියලුම, අද්මිරාල් නිලාඡනය සහිත නිල් නිල-කොඩිය එසවූ සහායක රාජකීය නෞකා බල ඇණියේ යාත්‍රා, රාජකීය ගුවන් හමුදා නිල-කොඩිය එසවූ සහායක රාජකීය ගුවන් හමුදාව සතු යාත්‍රා හා බ්‍රිතාන්‍ය කුලී යාත්‍රා සහ පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය හා විදේශ යුද්ධ නැව්, අධිරාජ්‍ය ප්‍රදීපාගාර සේවා යාත්‍රා, හටසේනා ගෙනයන නැව් හා ආරෝග්‍යශාලා නැව් ඒවායින් ගොඩබාන හෝ ඒවායේ පටවන, (235 වැනි අධිකාරය වන) ජේගු ආඥාපතනේ 20 වන වගන්තිය යටතේ තිරුවෙන් නිදහස් කළ යම් බඩු වෙනුවෙන් ටොන් බද්දෙන් නිදහස් කළ යුතුය ;

(iv) ක්‍රෙට් පෙට්ටිවල, කුඩුවල හෝ පෙට්ටි වල ආනයනය කරනු ලබන සතුන් සහ පක්ෂීන් හැර වෙනත් සතුන් සහ පක්ෂීන් මේ ශීර්ෂය යටතේ තිරු බද්දෙන් නිදහස් කළ යුතුය.

සටහන.

- (1) ජේගුවේ ප්‍රධාන අයකැමියා විසින් අනුමත කොට ප්‍රකාශ කරනු ලබන පරිමාණයක් අනුව බඩු වල ටොන් බර ගණන් ගත යුතුය.
- (2) පරිමාණයන් ප්‍රකාශයට පමුණුවා නැති අවස්ථාවක නැව්බඩු ලේඛනයේ හෝ නැව් සමාගම් හෝ ඔවුන්ගේ නියෝජිතයන් විසින් පැටවුම් ගාස්තු අය කෙරෙන ලැයිස්තුවේ පෙන්නවුනු ලැබූ කිරුම් හෝ මිණුම් අනුව බඩුවල ටොන් බර ගණන් ගත යුතුය.
- (3) යාත්‍රාව පැමිණීමෙන් හෝ පිටත්ව යාමෙන් සතියක් ඇතුළත එන හෝ යන බඩුවල ටොන් බදු ගෙවිය යුතුය.

ජේතු සම්මතිය : වරාය ගාස්තු

ජේතු සම්මතිය : වරාය ගාස්තු

ආනයන වරාය ගාස්තු

5. (1) ආනයන බඩු වෙනුවෙන් ගෙවියයුතු වරාය ගාස්තු ප්‍රමාණ පහත දැක්වෙන ලෙස වියයුතුය:—

විස්තරය	ගාස්තු ප්‍රමාණය රු. ශ.
මිලිස් අඩංගු මලු—	
(අ) දළ බර හො. 1ට වැඩි නොවන විට ...	එකකට ... 0 08
(ආ) දළ බර හො. 1ට වැඩි එහෙත් හො. 2ට වැඩි නොවන විට ...	එකකට ... 0 12
(ඇ) දළ බර හො. 2ට වැඩි වන විට එසේ වැඩිවන එක් එක් අතිරේක භොණ්ඩරයට හෝ භොණ්ඩරයකින් ඉතිරි කොටසට ඉහත (ආ) කොටසේ සඳහන් ගාස්තු ප්‍රමාණය, එකකට ශත .04කින් වැඩි විය යුතුය.	

සහල්, වෙනත් ධාන්‍ය, සීනි, පිරි, මාලු, එළවලු හෝ වෙනත් තැනක සඳහන් කරනු නොලැබූ ද්‍රව්‍ය අඩංගු මලු—

(අ) දළ බර හො. 2ට වැඩි නොවන විට ...	එකකට ... 0 08
(ආ) දළ බර හො. 2ට වැඩි එහෙත් හො. 3ට වැඩි වන විට ...	එකකට ... 0 12
(ඇ) දළ බර හො. 3ට වැඩි වන විට එක් එක් අතිරේක භොණ්ඩරයට හෝ භොණ්ඩරයකින් ඉතිරි කොටසකට මෙහි ඉහත (ආ) කොටසේ සඳහන් ගාස්තු ප්‍රමාණය එකකට ශත .04 කින් වැඩි විය යුතුය.	

අර්තාපල්, ලුණු හෝ රසකැවිලි අඩංගු මලු, කුඩ හෝ සාක්කු—

- (ඇ) එබඳු බඩු මිලි පහක සාමාන්‍ය බර හො. 3ක් හෝ ඊට අඩු වෙතොත් ඒ බඩු මිලි පහ එක් මිලියක් ලෙස සැලකිය යුතු අතර, සමාන බර ඇති එක් මල්ලකට ඉහත දක්වා ඇති ගාස්තු ප්‍රමාණය අය කළ යුතුය.
- (ආ) යටෝක්ත ද්‍රව්‍ය අඩංගු ඇහුරුම් 5ක සාමාන්‍ය බර හො. 3කට වැඩි වෙතොත් එබඳු එක් එක් මල්ල වෙතම ඇහුරුමක් ලෙස සලකා ඉහත සඳහන් සමාන බර මල්ලකට අය කෙරෙන ගාස්තු ප්‍රමාණයම අයකරනු ලැබේ.

රබර් බෙල්—

(අ) ශුද්ධ බර රා. 200ට වැඩි නොවන විට ...	එකකට ... 0 17
(ආ) ශුද්ධ බර රා. 200ට වැඩි වන විට සෑම අතිරේක රා. 20ට හෝ ඉන් කොටසකට ඉහත (අ) කොටසේ දක්වා ඇති ගාස්තු ප්‍රමාණය ශත .03කින් වැඩි කළ යුතුය.	

(දිග-පළල මැනිය හැකි හිස් ක්‍රෙට් පෙට්ටි, පීඩනයෙන් ගැස් සහ ද්‍රව ඉන්ධන අහුරන සිලින්ඩර, කම්බි හෝ කේබල එතු බෙර හෝ සිලින්ඩර, පීඩිත කොහු හෝ කෙදි බෙල සහ මිටි, ගැල්වනයිස් පනිට්ටු, විනව්ට්ටි හට්ටි සහ සනිපාරක්ෂක බඩු ඇතුලු) අන් තැනක සඳහන් නොවූ බෙල, පෙට්ටි, පකිස් පෙට්ටි, ක්‍රෙට් පෙට්ටි හෝ ඇහුරුම් :—

විස්තරය	ගාස්තු ප්‍රමාණය රු. ශ.
(අ) මැනුම සහ අඩි 5ට වැඩි නොවන විට ...	එකකට ... 0 14
(ආ) මැනුම සහ අඩි 5ට වැඩි එහෙත් සහ අඩි 10ට වැඩි නොවන විට ...	එකකට ... 0 28
(ඇ) මැනුම සහ අඩි 10ට වැඩි එහෙත් 15ට වැඩි නොවන විට ...	එකකට ... 0 42
(ඈ) මැනුම සහ අඩි 15ට වැඩිවන විට සෑම අතිරේක සහ අඩි 5ට හෝ ඉන් කොටසකට මෙහි ඉහත (ඇ) කොටසේ සඳහන් ගාස්තු ප්‍රමාණය ශත 0.14කින් වැඩි කළ යුතුය.	

ද්‍රව්‍ය අඩංගු ලේගර, පිප්ප, කුඩා පිප්ප හෝ බෙර—

(අ) දළ බර හො. 1½ට වැඩි නොවන විට ...	එකකට ... 0 28
(ආ) දළ බර හො. 1½ට වැඩි එහෙත් හො. 4ට වැඩි නොවන විට ...	එකකට ... 0 56
(ඇ) දළ බර හො. 4ට වැඩි එහෙත් හො. 6ට වැඩි නොවන විට ...	එකකට ... 0 84
(ඈ) දළ බර හො. 6ට වැඩි එහෙත් හො. 7ට වැඩි නොවන විට—	එකකට ... 1 12
(ඉ) දළ බර හො. 7ට වැඩිවන විට සෑම අතිරේක හො. 1ට හෝ ඉන් කොටසකට මෙහි (ඈ) කොටසේ සඳහන් ගාස්තු ප්‍රමාණය ශත 28කින් වැඩි කළ යුතුය.	

රේගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු

රේගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු

විස්තරය

ගාස්තු
ප්‍රමාණය
රු.ශ.

ද්‍රව අඩංගු ලේගර, පිප්ප, කුඩා ලේගර බෙර සහ ටින්—

(අ) ධාරිතාව ගැ. 5ට වැඩි නොවන විට	...	...	එකකට	...	0 14
(ආ) ධාරිතාව ගැ. 5ට වැඩි එහෙත් 9ට වැඩි නොවන විට	...	...	එකකට	...	0 28
(ඇ) ධාරිතාව ගැ. 9ට වැඩි එහෙත් ගැ. 18ට වැඩි නොවන විට	...	...	එකකට	...	0 42
(ඈ) ධාරිතාව ගැ. 18ට වැඩි එහෙත් ගැ. 36ට වැඩි නොවන විට	...	...	එකකට	...	0 84
(ඉ) ධාරිතාව ගැ. 36ට වැඩි එහෙත් ගැ. 54ට වැඩි නොවන විට	...	...	එකකට	...	1 12
(ඊ) ධාරිතාව ගැ. 54ට වැඩි එහෙත් ගැ. 81ට වැඩි නොවන විට	...	...	එකකට	...	1 96
(උ) ධාරිතාව ගැ. 81ට වැඩි එහෙත් ගැ. 108ට වැඩි නොවන විට	...	...	එකකට	...	1 80

(ඌ) ධාරිතාව ගැ. 108ට වැඩි වන විට සෑම අතිරේක ගැලුම් 20ට හෝ ඉන් කොටසකට මෙහි (උ) කොටසේ සඳහන් ගාස්තු ප්‍රමාණය ශත 28කින් වැඩි කළ යුතුය.

තිස් ලේගර, පිප්ප, කුඩා ලේගර, ටින් සහ බෙර යන මේවාට ද්‍රව අඩංගු එබඳු දේට අය කරන ඉහත සඳහන් ගාස්තු ප්‍රමාණයෙන් අඩක් අය කළ යුතුය.

පිප්ප ලැලි මිටි	...	...	එකකට	...	0 28
කොහු කෙඳි නුල් සහ කඹ මිටි හෝ කුඩා බේල	...	...	හොණ්ඩරයකට	...	0 14

කැරලි හෝ මිටි වශයෙන් නොබැඳි හෝ බැඳි, එහෙත් බෙර හෝ රෝද වශයෙන් සකස් කළ කම්බි සහ ගැල්වනයිස් පනිට්ටු චිත්තවට්ටි හට්ටි හෝ සනීපාරක්ෂක බඩු වැනි මැනිය හැකි බඩු ඇතුළත් නොවන බර බඩු (එනම්, වක්කළ හෝ වක් නොකළ ලෝහ, උළු කම්බි)	...	...	වොන් එකකට	...	1 40
මිටි බැඳි හෝ නොබැඳි දෑට සෑම සත අඩි 10ට	...	...	...	...	0 28
පෝර	...	...	වොන් එකකට	...	1 40
තොග වශයෙන් ගෙනෙන භූමිතෙල්	...	...	ගැලුම් 1,000ට	...	14 0
රට අඟුරු හෝ වියළි අඟුරු හෝ මිශ්‍ර කරනු ලැබූ රට අඟුරු සහ වියළි අඟුරු	...	...	වොන් එකකට	...	0 70
අහුරනු නොලැබූ මෝටර් කාර්, කරත්ත, රියමැදිරි හෝ රික්ෂෝ	...	...	එකකට	...	7 0
අහුරනු නොලැබූ සයිකල්, මෝටර් සයිකල් හෝ මෝටර් සයිකල් සඳහා වූ පැතිකාර්	...	...	එකකට	...	2 80

ක්‍රෙට් පෙට්ටිවල හෝ කුඩුවල ගෙන නොඑන සතුන් සහ පක්ෂීන්—

අලි	...	...	එකෙකුට	...	14 0
අශ්වයන් සහ පෝතීන්	...	...	එකෙකුට	...	14 0
කොටලුවන්, බුරුවන් සහ අශ්වතරයින්	...	...	එකෙකුට	...	2 80
කැස්බාවුන්, කුකුලන් හා වෙනත් පක්ෂීන් සහ කුඩා සතුන්	...	...	එකෙකුට	...	0 28
බැටළුවන් සහ එළුවන්	...	...	එකෙකුට	...	0 56
හරකුන්, වසූ පැටවුන් සහ වෙනත් සතුන්	...	...	එකෙකුට	...	2 80

අන් තැනක විස්තර නොකරන ලද පෙට්ටි, ක්‍රෙට් පෙට්ටි සහ ඇහුරුම් පෙට්ටි සඳහා අය කරනු ලබන ඉහත දැක්වූ ගාස්තු, පෙට්ටි, ක්‍රෙට් පෙට්ටි හෝ කුඩුවල ගෙනෙන සතුන් හෝ පක්ෂීන් සඳහා අය කළ යුතුය.

ඉහත සඳහන් නොකළ, එහෙත් ප්‍රමාණයෙන් හා බරින් ඉහත සඳහන් බඩුවලින් යම් බඩුවලට සමාන බඩු වෙනුවෙන් පසුව සඳහන් කරනු ලැබූ බඩුවලට අය කරන ගාස්තු ප්‍රමාණයම අය කළ යුතුය.

ඉහත සඳහන් නොවූ වෙනත් සියලුම බඩු	...	...	වොන් 10	...	1 40
---------------------------------	-----	-----	---------	-----	------

(2) ඉහත සඳහන් ගාස්තු ගෙවූ විට, පෝය දින සහ රේගු නිවාඩු දින හැර සම්පූර්ණ දින තුනක් බඩු වාප්පුවේ තබා ගැනීමට ඉඩ හැරිය යුතුය. මේ කාල පරිච්ඡේදය ප්‍රථම වරාය බදු කාලය වශයෙන් ද, ඊට අදාළ ගාස්තු ප්‍රමාණය ප්‍රථම වරාය බද්ද වශයෙන් ද හැඳින්විය යුතු ය. ඊටපසු, පෝය දින රේගු නිවාඩු දින සහ බඩු ඉවත් කර ගන්නා දිනය ඇතුළුව ඊළඟට පැමිණෙන සෑම දිනයකට හෝ ඉන් කොටසකට සමාන ගාස්තු ප්‍රමාණයක් අය කළ යුතු ය.

දේශ සම්මතය : වරාය ගාස්තු

ආනයන බඩු—නිදහස් කිරීම

පහත සඳහන් බඩු ප්‍රථම වරාය බද්දෙන්
නිදහස් කළ යුතුය :—

ආණ්ඩුවේ බඩු, යුද්ධ හමුදා මාර්ගෝපකරණ, රජක පොදි, තොග වශයෙන් ගෙනෙන ද්‍රව ඉන්ධන, අපනයනය ප්‍රතික්ෂේප කොට නැවත ගොඩබහා ලබන බඩු, සහ (235 වන අධිකාරය වන) ඊරිදා ආඥාපනතේ 19, 20 සහ 21 වන වගන්ති යටතේ ආනයන අවසානවේදි තීරුවෙන් නිදහස් කරනු ලැබූ සියළුම බඩු.

නැවත නැවත පැවැත්ම වර්ගය ගැස්තු

ගාස්තු
ප්‍රමාණය
රු. ෧.

කෙරෙන බඩු මේ ඡේදයේ (2) වන උප ඡේදයේ නියමිත කාලය ඇතුළත නැවත නැවේ පටවා යවනු නොලැබුවහොත් මේ ඡේදයේ (1) වන උප ඡේදයේ නියමිත ශාස්තු ප්‍රමාණ අනුව තනි වරාය බදු ගෙවීමකට යටත් විය යුතුය.

(4) මේ ඡේදයේ (2) උප ඡේදයේ නියමිත කාලය ඉක්මවා ආනයන බඩු ගුදමක රැඳී තිබෙන නැවත නැවේ පටවා යැවීමට අදහස් කෙරෙන නැවත නැවේ පැටවීමේ බඩු ගුදමකට ගෙන යන තෙක් හෝ ආනයන බඩු ගුදමක තිබීමට ඊළඟවේ ප්‍රධාන අයකැමියා විසින් විශේෂ අවසර දී ඇත් නම් මිස ඒවා ආනයන වරාය බදුවලට යටත් කළ යුතුය; තවද එබඳු අවසරයක් ලබා ඇති අවස්ථා වක ඒ බඩු මේ ඡේදයේ (3) වන උපඡේදයේ සලසා ඇති වරාය බදු ගෙවීමට යටත් විය යුතුය. ඊළඟවේ ප්‍රධාන අයකැමියාගේ මතය අනුව බඩු ඉවත්කර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් හේතු රහිත ප්‍රමාදයක් ඇතිවූයේ නම් මිස, නැවත පැටවීමේ බඩු ගුදමකට ඒ බඩු ඉවත් කිරීම සඳහා වූ අවසර ඉල්ලුම් පත්‍රයේ දක්වා ඇති නැවත පැටවීමේ බඩු ගුදමකට ඒ බඩු ඉවත්කිරීමට අදහස් කෙරෙන දිනය නියත වශයෙන් බඩු ඉවත්කර ගන්නා දිනය වශයෙන් ගණන් ගත යුතුය.

(3) නැවත පැවතීමේ බඩු ගුදමක තැන්පත් කරනු ලැබුවා වූ හෝ එවැන්තකට ගෙන යනු ලැබුවා වූ නැවත නැවේ පටවා යැවීමට අදහස්

රේගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු

රේගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු

(5) නැවත පැවතීමේ බඩු ගුදමක තැන්පත් කර ඇති නැවත නැවේ පැවතීමට අදහස් කෙරෙන බඩු විදේශයකට හෝ වේලාන්ත වශයෙන් නැවත පටවා යවනු නොලබන නමුත් එසේ තැන්පත් කර ඇති වරායේ දී ඒවා දේශීය පරිභෝගය පිණිස ඉවත්කර ගනු ලබන්නේ නම් ආනයනය කළ බඩු වෙනුවෙන් ගෙවිය යුතු වරාය බදුවලටම යටත් විය යුතු අතර ඒවා එහි ගොඩබන දින සිට ඒ වරාය බදු ගෙවිය යුතුය.

(6) නැවෙන් නැවට පැවතීම හෝ නැවත පැවතීම පිණිස ගෙනෙන ලද්දාවූ මේ ඡේදයේ (2) වන උපඡේදයේ සඳහන් ගණයට නොවැටෙන්නාවූ වේලාන්ත බඩු ගොඩබනු ලබන්නේ නම් ඒවා වෙනුවෙන් ආනයන හා අපනයන වරාය බදු

දෙකම ගෙවිය යුතුය; ඒවා ගොඩ නොබන නැවෙන් නැවට පටවනු ලබන්නේ නම් අපනයන බද්දට පමණක් යටත් විය යුතුය.

(7) නැවත නැවේ පැවතීමට අදහස් කරන අබිං ආරක්ෂා කුටියේ තැන්පත් කරනු ලැබ එසේ තැන්පත් කරනු ලැබූ දින නැවත පටවනු නොලබන්නේ නම්, ඒ වෙනුවෙන් ගෙවිය යුතු යම් නැවත පැවතීමේ වරාය බදු, එය ආරක්ෂා කුටියේ තිබෙන කාලය තුළ දිනකට අඩු යම් කාල පරිච්ඡේදයක් සම්පූර්ණ දිනයක් ලෙස සලකා (ගොඩබන දින හෝ තැන්පත් කරන දින, ඉවත් කරන දින, පෝය දින සහ රේගු නිවාඩු දින ඇතුළුව) එක් එක් දිනකට එක් මිටියකට අය කළ යුතු යන 30 ඒකාබද්ධ ගාස්තු ප්‍රමාණයට ඇතුළත් කර ඇති සේ සැලකිය යුතුය.

අපනයන වරාය බදු

7. (1) අපනයන බඩු වෙනුවෙන් පහත සඳහන් ගාස්තු ප්‍රමාණ ගෙවිය යුතුය :—

විස්තරය				ගාස්තු ප්‍රමාණය	
				රු. ග.	
කුරුඳු අඩංගු මලු හෝ බේල හෝ කුඩා බේල—					
(අ) ශුද්ධ බර රා. 100ට වැඩි නොවන මලු හෝ මිනුම් සහ අඩි 5ට වැඩි නොවන බේල හෝ කුඩා බේල...	...	...	...	එකකට	0 6
(ආ) ශුද්ධ බර රා. 100ට වැඩි එහෙත් රා. 200ට වැඩි නොවන මලු හෝ මිනුම් සහ අඩි 5ට වැඩි එහෙත් 10ට වැඩි නොවන බේල හෝ කුඩා බේල	...	...	...	එකකට	0 12
(ඇ) මල්ලක ශුද්ධ දළ බර රා. 200ට වැඩි වන විට හෝ බේලයක හෝ කුඩා බේලයක මිනුම් සහ අඩි 10ට වැඩි වන විට ඉහත දක්වන ලද ගාස්තු ප්‍රමාණ අවස්ථාවෝචිත පරිදි සෑම අතිරේක රාත්. 100ට හෝ ඉන් කොටසකට හෝ සහ අඩි 5ට හෝ ඉන් කොටසකට ගත 06 බැගින් වැඩි කළ යුතුය.					
මිනිරන්	...	...	...	පිප්පයකට	0 18
රබර් හෝ කපාපු පොල් බේල පෙට්ටි හෝ වෙස්ට් පෙට්ටි—					
(අ) ශුද්ධ බර රා. 200ට වැඩි නොවන විට	...	...	...	එකකට	0 12
(ආ) ශුද්ධ බර රා. 200ට වැඩිවන විට සඳහන් ගාස්තු ප්‍රමාණය එසේ සෑම අතිරේක රා. 20ට හෝ ඉන් කොටසකට ඉහත (අ) කොටසේ සඳහන් ගාස්තු ප්‍රමාණය ගත 01½න් වැඩි කළ යුතුය.					
තේ අඩංගු පෙට්ටි හෝ වෙස්ට් පෙට්ටි—					
එක් එක් ඇහැරුමේ ශුද්ධ බරින් සෑම රා. 100ට හෝ ඉන් කොටසකට	...	...	...	...	0 13½
පොල් තෙල් හෝ පැහිරි තෙල් අඩංගු ලේගර, පිප්ප, කුඩා ලේගර හෝ බේර—					
(අ) දළ බර හො. 1½ට වැඩි නොවන විට	...	...	...	එකකට	0 25
(ආ) දළ බර හො. 1½ට වැඩි එහෙත් හො. 4ට වැඩි නොවන විට	...	...	...	එකකට	0 50
(ඇ) දළ බර හො. 4ට වැඩි එහෙත් හො. 6ට වැඩි නොවන විට	...	...	...	එකකට	0 75
(ඈ) දළ බර හො. 6ට වැඩි එහෙත් හො. 7ට වැඩි නොවන විට	...	...	...	එකකට	1 0
(ඉ) දළ බර හො. 7ට වැඩි වන විට සෑම අතිරේක හොණ්ඩරයකට හෝ ඉන් කොටසකට මෙහි (ඇ) කොටසේ දක්වා ඇති ගාස්තු ප්‍රමාණය ගත 25න් වැඩි කළ යුතුය.					
පිරුණු හෝ හිස් වෙනත් ලේගර, පිප්ප, කුඩා ලේගර, ටින් හෝ බේර වෙනුවෙන් ඒ ඒ ආනයන තීරු ගාස්තු අනුව—					
පුනක්කු රෝල	...	...	...	එකකට	0 13
මලුවල අහුරු හෝ නොඇහුරු පොල් 100ක සෑම ඒකකයකට හෝ 100ට අඩු ගණනකට					
...	...	...	...	...	0 08
ඉහත සඳහන් නොකරන ලද සියලුම ද්‍රව්‍යයන් වෙනුවෙන් අය කරනු ලබන අපනයන තීරුව ආනයන තීරු ගාස්තු ප්‍රමාණයම විය යුතුය.					

ஜேடி ஸ்தலம் : வடிக் கால்

ஜேடி ஸ்தலம் : வடிக் கால்

(ஈ) தொழிலாற்றக் கூடியதான நங்கூரத்தானம் ஒன்றை எதிர்பார்த்து நிற்கும் மரக்கலம் ஒன்று, நல்ல நீர் அல்லது முக்கிய பண்டகம், பொருள்கள் அல்லது எரிபொருள்கள் இல்லாது போனால், அல்லது நோயாளி ஒருவரையுடையதாயிருந்து நல்லநீர் பண்டகப்பொருள் அல்லது எரி பொருள் என்பனவற்றை எடுக்க அல்லது அவரை இறக்குவதற்கென, துறைமுகத்துப் புகுமிடத்து, துறைமுகத் கட்டணத்தைச் செலுத்தி நுழைந்து, அதன் பின்னர் வெளியே எடுக்கப்படின், வேலை செய்வதற்கான நங்கூரத்தானம் ஒன்று கொடுக்கப்பட்டு உள்நுழையும் போது, துறைமுகத் தலைவர் அது அவ்விதம் முன்னர் நுழைந்தது நல்லநீர் அல்லது பண்டகப் பொருள் அல்லது எரிபொருள் எடுக்கும் அல்லது நோயாளியை இறக்கும் ஒரே நோக்கத்துக்காகும் எனச் சான்றிதளனித்தால் அது உள்நுழைவதற்கென மேலும் கட்டணம் எதுவும் செலுத்துவதற்குரியதாகாது.

கொழும்புத் துறைமுகத்தில் அறவிடப்பட வேண்டிய வருமதிகள் உள்நுழைவு வருமதிகள்

1. துறைமுகத்துள் நுழையும் மரக்கலங்களால் செலுத்தப்பட வேண்டிய வருமதிகள் பின்வருமாறுதல் வேண்டும் :—

	ரூ.	ச.
தேறிய எடை 100 தொன்னுக்கும் அதற்குட்பட்டதற்கும் ..	..	15 0
தேறிய எடை 100 க்கு மேல் 300 தொன்னுக்கும் அதற்குட்பட்டதற்கும் ..	..	40 0
தேறிய எடை 300 க்கு மேல் 500 தொன்னுக்கும் அதற்குட்பட்டதற்கும் ..	..	80 0
தேறிய எடை 500 க்கு மேல் 1000 தொன்னுக்கும் அதற்குட்பட்டதற்கும் ..	..	180 0
தேறிய எடை 1000 க்கு மேல் 1500 தொன்னுக்கும் அதற்குட்பட்டதற்கும் ..	..	300 0
தேறிய எடை 1500 க்கு மேல் 2000 தொன்னுக்கும் அதற்குட்பட்டதற்கும் ..	..	400 0
தேறிய எடை 2000 க்கு மேல் 3000 தொன்னுக்கும் அதற்குட்பட்டதற்கும் ..	..	700 0
தேறிய எடை 3000 க்கு மேல் 6000 தொன்னுக்கும் அதற்குட்பட்டதற்கும் ..	..	1,400 0
மேலதிக தேறிய எடை ஒவ்வொரு 500 தொன்னுக்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு மேலதிகமாக ..	..	100 0

ஆயினும்—

(1) கப்பற்றுறையிலிருக்கும்பொழுது பின்வருவனவற்றை மாத்திரமே செய்கின்ற மரக்கலங்கள்—அஃதாவது,

(அ) எரிபொருளுக்கான நிலக்கரி அல்லது எண்ணெய் எடுத்தல் ;

(ஆ) நீர் எடுத்தல் ;

(இ) கப்பலின் பண்டப் பொருள்களை ஏற்றுதல் அல்லது கப்பல் மாற்றி ஏற்றுதல் ;

(ஈ) கட்டளைகளைப் பெறுதல் அல்லது எதிர்பார்த்திருத்தல் ;

(உ) அஞ்சல்களை ஏற்றல் அல்லது இறக்குதல் ;

(ஊ) நோயாளர், அவரின் துணையாட்கள், குடும்பத்தினர் ஆகியோரை இறக்குதல் ;

(எ) திருப்பியனுப்பப்படவுள்ள கப்பலோட்டிகள், கப்பலின் அலுவலர்கள் அல்லது மாலுமிகள் என்போரை இறக்குதல் அல்லது ஏற்றுதல் ;

(ஏ) ஏதேனும் இலங்கைத் துறைமுகத்திலிருந்து இடங்கடந்து எடுத்துச் செல்லப்பட்ட சரக்குகளை இறக்குதல் அல்லது ஏற்றுதல் ;

(ஐ) செப்பனிடு துறைக்குப் போவதற்கென, அல்லது ஏதேனும் பழுது திருத்துவதற்கெனப் பிரயாணிகளை அல்லது சரக்குகளை இறக்குதல் அல்லது திரும்ப ஏற்றுதல், அல்லது அத்தகைய துறைப் படுத்தலால் அல்லது பழுதுபார்த்தலால் ஏற்படும் சுணக்கம் அவ்விதம் வேறு கப்பலிற் சேர்த்து தேவையானதாகுமிடத்து பிரயாணிகளை அல்லது சரக்குகளை வேறு கலத்துக்கு மாற்றுதல் ;

(ஒ) கப்பலில் தீயணைப்பதற்கு அல்லது தீயணைக்கும் நோக்கத்துக்காகப் பிரயாணிகளையும் சரக்குகளையும் இறக்குதல், திரும்ப ஏற்றுதல், அல்லது வேறு கப்பலேற்றுதல் ; அத்துடன்

(ஔ) விலைமதிப்பிறக்கச் சான்றிதழ் அல்லது விலைமதிப்பிறக்க விடுதலைச் சான்றிதழ் பெறும் நோக்கத்துக் கெனச் சோதனை செய்யப்படுதல் அல்லது விலைமதிப்பிறக்கக் கணிக்கப்படுதல்,

வழிகாட்டற் கட்டணம், உள்நுழைவு வருமதி, இழுவையைப் பயன்படுத்தல் நாள்வீதம் தரப்படும் உடனலச்சான்று என்பவற்றுக்கென மொத்தமான தனிவிகிதம் ஒன்றாக ரூ. 800/- மட்டும் விதிக்கப்படும். (கடற்கீழ் அயிழ்தூரம் 30 அடிக்கு மேற்படின் செலுத்தப்படவேண்டிய கட்டணம் செலுத்துவதற்குரியதாகும்).

செலுத்தப்பட வேண்டிய நுழைவுக் கட்டணங்கள்

செலுத்தப்பட வேண்டிய நுழைவுக் கட்டணங்கள்

(ii) கொழும்புக்கும் தூத்துக்குடிக்குமிடையே நீராவிக் கப்பற்சேவையிலீடுபட்டுள்ள கலங்களுக்கு, ஒரு வாரத்துள் இரண்டாவது முறையாக அல்லது திரும்பவும் நுழைவதற்கென, அவற்றால் செலுத்தப்பட வேண்டிய நுழைவுக் கட்டணங்களில் 10 சதவீத கழிவொன்று கொடுக்கப்படுதல் வேண்டும்.

(iii) பிறநாட்டுத் துறைமுகமொன்றிலிருந்து, வேறொரு பிறநாட்டுத் துறைமுகமொன்றுக்கு எடுத்துச் செல்லவென மறுகப்பலேற்றுவதற்கென 100 தொன் கப்பல் எடைக்கு மேற்பட்ட சரக்குகளைப் பறிக்கும் கலங்களுக்கு நுழைவுக்கட்டணத்தில் 25 சதவீதக் கழிவொன்று கொடுக்கப்படுதல் வேண்டும்.

(iv) மீன்பிடிக்கப் பல்புகள் எனப் பதிவு செய்யும் இலங்கைத் துறையொன்றில் முறைப்படி பதிவு செய்யப்பட்டு, இலங்கைத் துறைமுகமொன்றிலிருந்து செயற்படும் கப்பல்கள், அவற்றின் பதியப்பட்ட தொன் தொகைக்கு, தொன் ஒன்றுக்கு ரூபா 1.25 வீதம் பன்னிரண்டு மாதங்களுக்குரிய நுழைவுக் கட்டணத்தை மொத்தமாகச் செலுத்த அனுமதிக்கப்படும்.

(v) கப்பற் துறைக்கு வெளியே ஆனால் துறைமுக எல்லைகளுள் தங்கி நிற்கும் கலங்கள் பின்வரும் செயற்பாடுகளை மட்டும் செய்யின் அவை உள்நுழைவுக் கட்டணம் செலுத்துவதிலிருந்து விலக்களிக்கப்படும்—

(அ) பார்க்கக்கூடிய சைகை ;

(ஆ) கட்டளைகள் பெறுதல் ;

(இ) நோய்ப்பட்ட அல்லது காயமுற்ற ஆட்களையும் அவரின் துணையாட்கள் குடும்பங்கள் என்போரையும் மறைந்து கப்பலிற்செல்வோரையும், இடந் தவறி எடுத்துச் செல்லப்பட்ட ஆட்களையும் இறக்குதல்.

(vi) கப்பற் துறைக்கு வெளியே ஆனால் துறைமுக எல்லைகளுள் தங்கி நின்று, பிரதம சுங்கச் சேகரிப்பாளரின் எழுத்திலான அதிகாரத்தினிமீதம் துறைமுகமருத்துவரின் சோதனையின் பின்னரும் பிரயாணிகளை ஏற்கும் (வேறுவகையாகவன்றிய) கலங்களுக்குத் தனியான மொத்தவீதமான ரூபா 800 விதிக்கப்படும்.

(vii) இடந்தவறி எடுத்துச் செல்லப்பட்ட ஆட்களை இறக்குவதற்கென புறப்பட்டபின் பன்னிரண்டு மணிகளுட்டிரும்பவும் கப்பற் துறையுள் வரும் கலங்கள், அவ்விதம் இறக்கவென இரண்டு மணிகளுக்கு மேற்பட நிலலாவிடில் நுழைவுக் கட்டணம் செலுத்துவதிலிருந்து விலக்களிக்கப்படும்.

(viii) நாவாய்ப்படைச் சின்னத்தோடு நீலப் பட்டயத்தைப் பறக்க விட்டுள்ள அரச கடற்படையின் உதவிக் கலங்கள், அரசவான்படைச் சின்னத்தைப் பறக்கவிட்டுள்ள அரசவான்படைச் உதவிக்கலங்கள், பிரித்தானிய வாடகைக்கப்பல்கள் என்பன கப்பற் கட்டணம் அறவிடப்படும் கப்பற் சரக்கை இவை எடுத்துச்செல்லாவிடினும் பொது நல அரசின் அல்லது பிறநாட்டுப் போர்க்கப்பல்கள், ஏகாதிபத்திய மின்விளக்குச்சேவை, போர்வீரர் கப்பல்கள், மருத்துவக்கப்பல்கள், தனியார் வள்ளங்கள், (50 தொன்னுக்கு மேற்படாதன) நுழைவுக் கட்டணம் எல்லாவற்றிலிருந்தும் விலக்களிக்கப்படும்.

இக்கட்டணங்கள் அல்லது குறிப்பிட்ட தனியான மொத்தவிலைக் கட்டணங்கள் செலுத்தப்பட்டின், கலம் ஒன்று 96 மணிகளுக்கு மேலாக நிற்காதவிடத்து உள்நுழையும் கட்டணம் வெளிச் செல்லும் கட்டணம் என்பவற்றுக்குப் போதியனவாகும்.

ஓரமாகவுள்ள நங்கூரத்திலிருந்து மிதப்பியுடைய நங்கூரத்தானத்துக்கு அல்லது மறுதலையாக, இடம் பெயர்க்கப்படும் கப்பல் ஒன்றின் விடயத்தில் இப்பந்தியின் கீழ் இரண்டு இடங்களிலுமாக அதற்கு அனுமதிக்கப்படும் நேரம் 96 மணிகளுக்கு மேற்படலாகாது.

குறிப்பு :—நுழைவுக் கட்டணம் கலம் ஒன்று துறைமுகத்துள் வந்தடைந்த ஒரு வாரத்துள் செலுத்தப் படுதல் வேண்டும்.

மேலதிகநேரக் கட்டணம்

2. ஒரு மிதப்பி நங்கூரத்தானத்தில் கலம் ஒன்று நிற்கும் நேரம் 96 மணித்தியாலங்களுக்கு மேற்பட்டும் 288 மணித்தியாலங்களுக்கு மேற்படாமலும் இருப்பின், நுழைவுக் கட்டணமாகச் செலுத்தப்படும் கட்டணத்தின் பாதித் தொகை மேலதிகமாகச் சேர்க்கப்படுதல் வேண்டும். அத்தகைய கட்டணங்கள் அரைவீத மேலதிக நேரக் கட்டணங்கள் எனப்படும்.

துறைமுகத்தின் மேடையோர நங்கூரத்தானமொன்றில் கலம் ஒன்று தங்கிநிற்கும் நேரம் 96 மணித்தியாலங் களுக்கு மேற்பட்டும் 168 மணித்தியாலங்களுக்கு மேற்படாமலும் இருப்பின் நுழைவுக் கட்டணமாகச் செலுத்தப்படும் கட்டணத்தின் பாதித் தொகை மேலதிகமாகச் சேர்க்கப்படுதல் வேண்டும். அத்தகைய கட்டணங்கள் “ அரைவீத மேலதிக நேரக் கட்டணங்கள் ” எனப்படும்.

சீர்து சித்திரம் : வரம் அச்சு

சீர்து சித்திரம் : வரம் அச்சு

துறைமுகத்தில் ஒரு கப்பல் தங்கி நிற்கும் நேரம் மேலே குறிப்பிடப்பட்ட கால வரைக்கு மேற்பட்டால் உட்செல் கட்டணமாகச் செலுத்திய அதேயளவு கட்டணம் வெளிச் செல் கட்டணமாகச் செலுத்தப்படல் வேண்டும். அத்தகைய கட்டணங்கள் “முழு மேலதிக நேரக் கட்டணங்கள்” எனப்படும்.

குறிப்பு :—மேலதிக நேரக் கட்டணங்கள் அவை செலுத்தப்பட வேண்டிய தேதியிலிருந்து ஒரு வாரத்துக்குள் செலுத்தப்படல் வேண்டும்.

மிதப்பி வாடகைக் கட்டணங்கள்

3. கலம் ஒன்று துறைமுகத்தில் நிற்கும் காலம் 12 நாட்களுக்கு (288 மணிகள்) மேற்படின் பின்வரும் விதித்தல் மிதப்பி வாடகை செலுத்தப்படல் வேண்டும்.

கட்டணம்

ரூ. ச.

(அ) 13 ஆம் நாளுக்கு 90 ஆம் நாளுக்கு (இரண்டுமுட்பட) இடையேயுள்ள ஒவ்வொரு நாளுக்குமென நாளொன்றுக்கு 50 0

(ஆ) 91 ஆம் நாளுக்கு 180 ஆம் நாளுக்கு (இரண்டுமுட்பட) இடையேயுள்ள ஒவ்வொரு நாளுக்குமென நாளொன்றுக்கு 100 0

(இ) 180 ஆம் நாளுக்குப் பின்னர் ஒவ்வொரு நாளுக்கு நாளொன்றுக்கு 150 0

எனினும்,

(i) கப்பற் சரக்கெதுவும் ஏற்றமலும் இறக்காமலும் இருந்து, அக்கலம் பழுதுகள் திருத்துவதன் காரணமாக அவை முடிவதற்கு முன்னர் கடல் மேற் செல்லாதிருந்ததினால் துறைமுகத் திலே தங்கிநின்ற காலத்துக்குத் துறைமுகத் தலைவர் அவ்விதம் நின்றது தேவையானதே எனவும், நெறியற்றுக் காலம் தாழ்த்தியதன்று எனவும் திருப்திப்படின, அத்தகைய காலம் எதற்கும் அரை மிதப்பி வாடகை செலுத்தப்படுவதற்குரியதாகும்.

(ii) (அ) மிதப்பி வாடகை தொடங்கியபின், சாய்தளத்திலேனும் உலர் துறையிலேனும் கலம் ஒன்றிருந்த காலத்துக்கு,

(ஆ) கசெற்றில் வெளியிடப்பட்ட அறிவித்தல் மூலம் அமைச்சரால் ஒதுக்கிவைக்கப்பட்டுள்ள கலம் என எடுத்துக் கூறப்பட்டுள்ள கலம் ஒன்று அஞ்சற் சேவையை ஒழுங்காகச் செய்வதற்கு அல்லது வேறு முக்கியமான அரசாங்க சேவைக்கென துறைமுகத்தில் ஒதுக்குக் கலமாக வைக்கப்பட்டுள்ள காலத்துக்கு,

மிதப்பி வாடகை செலுத்தப்படவுரியது.

(iii) மிதப்பி வாடகை, (vi) ஆம் பந்தியின் ஏற்பாடுகளுக்கமைய, பாய்க் கப்பல்களாலும், 300 தொன் எடையும் அதற்குக் குறையவுமுள்ள உள்நாட்டுக் கலங்களாலும், நாளொன்றுக்கு ரூபா 12/- வீதம் செலுத்தப்படுதல் வேண்டும். “உள்நாட்டுக் கலம்” என்பது இவ்வட்டவணையின் நோக்கங்களுக்கென, இலங்கையரான அல்லது மாலை தீவினரான ஆட்கள் உரிமையாகக் கொண்டதும், இலங்கையின் ஒரு துறைமுகத்திலிருந்து இன்னொரு துறைமுகம், மாலைதீவுகள், இந்தியா என்பனவற்றுக்கிடையே வியாபார நோக்கமாகப் பயன்படுத்தப்படும் கலம் எனப் பொருள்படும்.

(iv) நாவாய்ப்படைச் சின்னத்தோடு நீலப்பட்டயத்தைப் பறக்கவிட்டுள்ள அரசகடற்படையின் உதவிக் கலங்கள் அரசவான்படைச் சின்னத்தைப் பறக்கவிட்டுள்ள அரசவான்படை உதவிக் கலங்கள், பிரித்தானிய வாடகைக் கப்பல்கள் என்பன கப்பற்கட்டணம் அறவிடப்படும் கப்பற் சரக்கை இவை எடுத்துச் செல்லாவிடினும், பொதுநல அரசின் அல்லது பிறநாட்டுப் போர்க்கப்பல்கள், ஏகாதிபத்திய மின்விளக்குச் சேவை, போர்வீரர் கப்பல்கள், மருத்துவக் கப்பல்கள் என்பன மேலதிக மணிக்கட்டணங்கள் மிதப்பி வாடகைக் கட்டணம் என்பவற்றிலிருந்து விலக்களிக்கப்படுதல் வேண்டும்.

(v) உரோயல் கொழும்பு வள்ளச் சங்கத்துக்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ள இடத்துக்கு வெளியே கப்பற் றுறை நங்கூரம் முதலியவற்றைப் பயன்படுத்தும் நிகர எடை 50 தொன்களுக்கு மேற் படாதனவான, தனியார் வள்ளங்கள் இக் கட்டணங்களிலிருந்து விலக்கப்படும். ஆனால், தங்கிநிற்கும் காலம் 288 மணிக்கு மேற்படின், மேற்படும் காலத்துக்கு ஒவ்வொரு தொடர்பான 7 நாளுக்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு ரூபா 20 வீதம், ஆயினும் எதேனும் ஒரு நாட்காட்டியின் படியான மாதமொன்றுக்கு ரூபா 80 க்கு மேற்படாவகையில் மிதப்பி வாடகை செலுத்தப்படுதல் வேண்டும்.

ரேஷு ஸுமேதிக: வரூய ஸுமேது

ரேஷு ஸுமேதிக: வரூய ஸுமேது

(vi) மாலைதீவு வள்ளங்கள் அவை துறைமுகத்துட் சேர்ந்ததிலிருந்து இரண்டு மாதங்களுக்கு மிதப்பி வாடகையிலிருந்து விலக்கப்படும். அதன்மேல் (3) ம் பந்தியிற் காட்டிய விதமாக வாடகை செலுத்தப்படல் வேண்டும். மிதப்பி வாடகையைக் கணிப்பதில், ஒரு நாளில் எஞ்சியுள்ள எப்பாகலும் ஒரு நாளாகவே கணிக்கப்படுதல் வேண்டும். மிதப்பி வாடகை செலுத்தவுரியதாகுமிடத்து, வாரந்தோறும் செலுத்தப்படுதல் வேண்டும்.

தொன்தொகை கட்டணங்கள்

4. சரக்கிற்கும் அல்லது சரக்கேற்றும் கப்பல்களால் செலுத்தப்பட்ட வேண்டிய தொன்தொகைக் கட்டண வீதங்கள் பின்வருமாறு :—

(1) பதிவு எடை 200 தொன் வரையான கப்பல்களால் இறக்கப்பட்ட அல்லது ஏற்றப்பட்ட சரக்குகள் எல்லாவற்றின்மீதும் தொன்னொன்றுக்கு 35 சதம் வீதம், பதிவு எடை 200 தொன்னுக்கு மேற்பட்ட கப்பல்களால் இறக்கப்பட்ட அல்லது ஏற்றப்பட்ட சரக்குகள் எல்லாவற்றின் மீதும் தொன்னொன்றுக்கு 70 சதம் வீதம்.

(2) இறக்கப்படும் எல்லாத் தொகையளவிலான பெற்றோலியம் அல்லது திரவ எரிபொருள், நிலக்கரி, அல்லது சுடப்பட்ட நிலக்கரி என்பவற்றின் மீது தொன்னொன்றுக்கு 60 சதம் வீதம். இந் நோக்கத்துக்கென 250 கலன் பெற்றோலியம் அல்லது திரவ எரிபொருள் ஒரு தொன்கைக் கணக்கிடப்படும்.

எனினும்,—

(i) வேறிடத்துக்கு அனுப்புவதற்கெனத் துறைமுகத்துட் கொண்டு வரப்பட்ட கப்பற் சரக்கு, தரையிலிறக்கப்படாவிடின், அல்லது இறக்கப்பட்டும் வரிக்கெனப் பதியப்படாவிடின் இத்தலைப்பின் கீழ் கட்டணத்திலிருந்து தவிர்க்கப்படும்.

(ii) 300 தொன்னும் அதற்குப்படவும் உள்ள கலங்கள், 5 தொன் சரக்கை இலவசமாக ஏற்ற அல்லது இறக்க அனுமதிக்கப்படும், 300 தொன்னுக்கு மேற்பட உள்ள கலங்கள் 10 தொன் சரக்கை இலவசமாக ஏற்ற அல்லது இறக்க அனுமதிக்கப்படும்.

(iii) நாவாய்ப்படைச் சின்னத்தோடு நீலப்பட்டயத்தைப் பறக்கவிட்டுள்ள அரசு கடற்படையின் உதவிக் கலங்கள் அரசு வான்படைச் சின்னத்தைப் பறக்கவிட்டுள்ள அரசுவான்படை உதவிக்கலங்கள், பிரித்தானிய வாடகைக்கப்பல்கள் என்ன கப்பற் கட்டணம் அறவிடப்படும் கப்பற் சரக்கை இவை எடுத்துச் செல்லாவிடினும், பொது நல அரசின் அல்லது பிறநாட்டுப் போர்க்கப்பல்கள், ஏகாதிபத்திய மின்விளக்குச் சேவை, போர்வீரர் கப்பல்கள், மருத்துவக் கப்பல்கள் என்பன, (235 ஆம் அத்தியாயமான) சுங்கக் கட்டச் சட்டத்தின் 20 ஆம் பிரிவின் கீழ் வரியிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டுள்ள ஏதேனும் சரக்கினை ஏற்றுதல் இறக்குதல் தொடர்பில் தொன் தொகைக் கட்டணத்திலிருந்து விலக்களிக்கப்படும்.

(iv) பரும்பெட்டிகள், கூடுகள், பெட்டிகள் என்பவற்றில் இறக்குமதி செய்யப்பட்டன தவிர்ந்த விவங்குகளும் பறவைகளும் இத்தலைப்பின் கீழ் கட்டணத்திலிருந்து விலக்குப்பெறும்.

குறிப்பு.—

(1) சரக்குகளின் தொன்தொகை அங்கீகரிக்கப்பட்டுப் பிரதான சுங்கச் சேகரிப்பாளரினால் வெளியிடப்பட்ட படிமுறைகளுக்கு இணங்கக் கணிக்கப்படுதல் வேண்டும்.

(2) படிமுறைகள் எவையும் வெளியிடப்பட்டிராதவிடத்து கப்பற்படுத்தும் கம்பனிகள் அல்லது அவரின் முகவர்களால் கப்பற் கட்டணம் அறவிடப்படல் அளவுகளில் தொன்தொகைக் கட்டணம் கணக்கிடப்படும்.

(3) உள்வரவு அல்லது வெளிச்செலவு மீதான தொன்தொகைக் கட்டணம், கலம் வந்தடைந்த அல்லது புறப்பட்டதிலிருந்து ஒரு வாரத்துட் செலுத்தப்படல் வேண்டும்.

சீர்து ஸ்தலம்: வரம் ஸ்தலம்

சீர்து ஸ்தலம்: வரம் ஸ்தலம்

இறக்குமதி கப்பற்றுறை வருமதி கட்டணங்கள்

5. (1) இறக்குமதி மீது செலுத்தப்படவேண்டிய கப்பற்றுறைக் கட்டணம் பின்வருமாறு:—

விவரணம்

வீதம்
ரூ. ச

மிளகாயுள்ள மூடைகள்—

(அ) மொத்தநிறை 1 அந்தருக்கு மேற்படாதவிடத்து, ஒவ்வொன்றுக்கும் ..	00 08
(ஆ) மொத்தநிறை 1 அந்தருக்கு மேற்பட்டு 2 அந்தருக்கு மேற்படாத விடத்து-ஒவ்வொன்றுக்கும்	0 12
(இ) மொத்தநிறை 2 அந்தருக்கு மேற்படுமிடத்து மேல் (ஆ) இற்றரப்பட்ட வீதம் ஒவ்வொரு மேலதிக அந்தருக்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு அதிகரிக்கப்படவேண்டியது ..	0 04

அரிசி, வேறுதானியம், சீனி, மா, மீன், காய்கறிகள் என்பனவற்றைக் கொண்ட அல்லது வேறெங்ஙனும் குறிப்பிடப்படாத பொருள்களைக் கொண்ட மூடைகள்—

(அ) மொத்தநிறை 2 அந்தருக்கு மேற்படாவிடின்-ஒவ்வொன்றுக்கும் , ..	0 08
(ஆ) மொத்தநிறை 2 அந்தருக்கு மேற்பட்டு 3 அந்தருக்கு மேற்படாமலிருப்பின் ஒவ்வொன்றுக்கும்	0 12
(இ) மொத்த நிறை 3 அந்தருக்கு மேற்படுமிடத்து மேல் (ஆ) இற்றரப்பட்ட வீதம் ஒவ்வொரு மேலதிக அந்தருக்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு அதிகரிக்கப்பட வேண்டியது ..	0 04

உருளைக்கிழங்கு, வெங்காயம் அல்லது இனிப்புப் பண்டங்கள் கொண்ட மூடைகள், கூடைகள் அல்லது உறைகள்.

(அ) சராசரியாக அத்தகைய 5 பொட்டணங்கள் 3 அந்தர் அல்லது அதற்குட்பட்டதாயின், அத்தகைய ஒவ்வொரு 5 பொட்டணங்களும் ஒரு பொட்டணமாகக் கணிக்கப்பட்டு மேலே குறிப்பிடப்பட்ட வீதத்தில், அதற்குச் சமமான நிறைக்கான கட்டணம் அறவிடப்படும். .	—
(ஆ) சராசரியாக அத்தகைய 5 பொட்டணங்கள் 3 அந்தருக்கு மேற்பட்ட நிறையுடையதாயின் அத்தகைய ஒவ்வொரு பொட்டணமும், தனித்தனியாகக் கொள்ளப்பட்டு சமமான நிறையுள்ள ஒரு மூடைக்குக் குறிக்கப்பட்ட வீதத்தில் கட்டணம் அறவிடப்படும் ..	—

இறப்பர்ப் பொதிகள்—

(அ) நிகரநிறை 200 இறத்தலுக்கு மேற்படாவிடின்-ஒவ்வொன்றுக்கு	0 17
(ஆ) நிகரநிறை 200 இறத்தலுக்கு மேற்படின் மேலே (அ) இற குறிப்பிட்ட வீதம் ஒவ்வொரு மேலதிக 20 இறத்தலுக்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு அதிகரிக்கப்பட வேண்டிய வீதம் ..	0 03

வேறுவகையாக விவரிக்கப்படாத பொதிகள், பெட்டிகள் கேசுகள், பரும் பெட்டிகள், அல்லது பொட்டணங்கள் (வெறும் பரும்பெட்டிகள், வாயுக்கான அல்லது அழுக்கப்பட்ட திரவத்துக்கான நீள் உருளைகள், பறைகள் கம்பி அல்லது கேபிளைக்கொண்ட உருளைகள் அழுக்கப்பட்ட பொதி அல்லது கட்டாகவுள்ள தும்பு, கல்வனைஸ் வாளிகள், இரும்புச் சட்டிகளும் சுகநலப் பொருள்களும், அளவையிடக்கூடியன என்பன உட்பட)

(அ) அளவுகள் 5 கன அடிக்கு மேற்படாவிடின்	0 14
(ஆ) அளவுகள் 5 கன அடிக்கு மேற்பட, ஆனால் 10 கன அடிக்கு மேற்படாவிடின் ..	0 28
(இ) அளவுகள் 10 கன அடிக்கு மேற்பட, ஆனால் 15 கன அடிக்கு மேற்படாவிடின் ..	0 42
(ஈ) அளவுகள் 15 கன அடிக்கு மேற்படின், மேலே (இ) என்பதிற குறிப்பிட்ட வீதங்கள், ஒவ்வொரு 5 கன அடிக்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு அதிகரிக்கப்படவேண்டியது ..	0 14

திண்மங்களைக் கொண்ட மிடாக்கள், பீப்பாக்கள், சிறுமிடாக்கள், பறைகள் என்பன—

(அ) மொத்தநிறை 1½ அந்தருக்கு மேற்படாவிடின், ஒவ்வொன்றுக்கு	0 28
(ஆ) மொத்தநிறை 1½ அந்தருக்கு மேற்பட, ஆனால் 4 அந்தருக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கு	0 56
(இ) மொத்தநிறை 4 அந்தருக்கு மேற்பட, ஆனால் 6 அந்தருக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கு	0 84

ரேடி ஸ்தேதிக: வரம் ஸ்தேது

ரேடி ஸ்தேதிக: வரம் ஸ்தேது

வீதம்

ரூ. ச.

விவரணம்

(ஈ) மொத்தநிறை 6 அந்தருக்கு மேற்பட, ஆனால் 7 அந்தருக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 1 12

(உ) மொத்தநிறை 7 அந்தருக்கு மேற்படின் மேலே (ஈ) என்பதிற குறிப்பிட்ட வீதங்கள் ஒவ்வொரு அந்தருக்கு அல்லது அதன் பாகத்துக்கு அதிகரிக்கப்படவேண்டியது .. 0 28

திரவங்கள் கொண்ட மிடாக்கள், பீப்பா, சிறுமிடாக்கள், பறைகள், அல்லது குவளைகள்—

(அ) கொள்திறன் 5 கலனுக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 0 14

(ஆ) கொள்திறன் 5 கலனுக்கு மேற்பட, ஆனால் 9 கலனுக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 0 28

(இ) கொள்திறன் 9 கலனுக்கு மேற்பட, ஆனால் 18 கலனுக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 0 42

(ஈ) கொள்திறன் 18 கலனுக்கு மேற்பட, ஆனால் 36 கலனுக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 0 84

(உ) கொள்திறன் 36 கலனுக்கு மேற்பட, ஆனால் 54 கலனுக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 1 12

(ஊ) கொள்திறன் 54 கலனுக்கு மேற்பட, ஆனால் 81 கலனுக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 1 96

(எ) கொள்திறன் 81 கலனுக்கு மேற்பட, ஆனால் 108 கலனுக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 2 80

(ஏ) கொள்திறன் 108 கலனுக்கு மேற்படின், மேலே (எ) என்பதிற குறிப்பிட்ட வீதங்கள் ஒவ்வொரு மேலதிக 20 கலனுக்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு அதிகரிக்கப்படவேண்டியது .. 0 28

வெறுமையான மிடாக்கள், பீப்பா, சிறுமிடாக்கள், குவளைகள் அல்லது பறைகள் என்பன திரவத்தினைக் கொண்ட அவற்றுக்குக் குறிப்பிடப்பட்ட வீதங்களின் அரைப்பங்கு வீதத்தில் கட்டணம் விதிக்கப்படும்—

சலாகைக் கட்டுகள் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 0 28

கட்டுகள் அல்லது சிறுகட்டுகளில் தென்னந்தும்பு, நூல் கயிறு என்பன அந்தர் ஒன்றுக்கு .. 0 14

பாரிய பொருள்கள் (அதாவது, உருவாக்கப்பட்ட அல்லது உருவாக்கப்படாத இரும்பு, ஓடுகள் கம்பிகள் என்பன) சில்லறையாக அல்லது சுருளாக அல்லது கட்டுகளாக ஆனால் அளவையிடப்படக் கூடியனவான பறைகளிலுள்ள அல்லது உருளையாகவுள்ள கம்பி, கல்வளைஸ் வானிகள், இரும்புச்சட்டிகள், சுகநலப் பொருள்கள் உள்ளடங்காது—தொன் ஒன்றுக்கு .. 1 40

வெட்டுமரம் சில்லறையாக அல்லது கட்டுகளாக ஒவ்வொரு 10 கன அடிக்கும் .. 0 28

பசுனை ஒவ்வொரு தொன்னுக்கும் .. 1 40

மொத்தமாக மண்ணெண்ணெய் ஒவ்வொரு 1000 கலனுக்கும் .. 14 0

நிலக்கரி அல்லது சுட்ட நிலக்கரி அல்லது இரண்டும் கலந்தபடி தொன் ஒன்றுக்கு .. 0 70

பொதியப்படாத மோட்டார்க் கார்கள், வண்டிகள், இழுவை வண்டிகள் அல்லது ரிக்சாக்கள் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 7 0

பொதியப்படாத சைக்கிள், மோட்டார் சைக்கிள் அல்லது அவற்றுக்கான பக்கவண்டிகள் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 2 80

பரும் பெட்டிகள் அல்லது கூண்டுகளில் கொண்டுவரப்படாத விலங்குகளும் பறவைகளும்— யானைகள் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 14 0

குதிரைகளும் மட்டக் குதிரைகளும் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 14 0

முதைகளும், மட்டக் கழுதைகளும், கோவேறு கழுதைகளும் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 2 80

ஆமைகள், கோழி வகையின், வேறு பறவைகளும் சிறு விலங்குகளும் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 0 28

செம்மறியாடுகள், ஆடுகள் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 0 56

மாடுகள் கன்றுகள் மற்றும் ஏனைய விலங்குகளும் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 2 80

பறும்பெட்டிகள், கூண்டுகள், அல்லது பெட்டிகளிலுள்ள விலங்குகளும் பறவைகளும் வேறிடத்திற் குறிப்பிடப்படாத பெட்டிகள், பரும் பெட்டிகள், பொட்டணங்கள் என்பவற்றுக்கு மேலே தரப்பட்டுள்ள வீதங்களில் கட்டணங்கள் விதிக்கப்படும் .. —

சீதா ஸ்ரீமதி: உருவ ஸ்ரீமதி

சீதா ஸ்ரீமதி: உருவ ஸ்ரீமதி

விவரணம்

வீதம்
ரூ. ச.

மேலே தரப்படாதனவாய், மேலே தரப்பட்ட எவையேனும் பொருளோடு ஒத்த அளவும் நிறையும் உடையனவான பொருள்கள் அத்தகையனவற்றுக்குக் குறிப்பிடப்பட்ட வீதத்தில் கட்டணம் விதிக்கப்படும்

மேலே குறிப்பிடப்படாத வேறு எல்லாப் பொருள்களும் ஒவ்வொரு தொன்னுக்கும் .. 1 40

(2) மேலேயுள்ள கட்டணங்கள் செலுத்தப்பட்டின், போயா தினங்கள் சுங்கவிடுமுறை நாட்கள் தவிரவுள்ள மூன்று தெளிவான நாட்களுக்குச் சரக்குகள் கப்பற்றுறையில் இருக்கவிடப்படும். இக்காலம் முதற் கப்பற்றுறைக் கட்டணக்காலம் எனப்படும். அதற்கான வீதம் முதற் கப்பற்றுறைக் கட்டணம் எனப்படும். அதன் மேல் போயா தினங்கள், சுங்க விடுமுறை நாட்கள், கப்பற் சரக்கு அகற்றப்படும் நாள் உட்பட அடுத்துவரும் ஒவ்வொரு நாளுக்கும் அல்லது அதன் பகுதிக்கும் அதேவிதமான வீதம் விதிக்கப்படும்.

(3) எவையேனும் பொருள்களை அகற்றுவதில் தாமதம் ஏற்பட்ட ஏதேனும் காலத்திற்காக அத்தகைய பொருள்கள் தொடர்பில் அறவிடப்பட வேண்டிய ஏதேனும் துறைமுகக் கட்டணத்தை, அத்தகைய தாமதம்—

(அ) சுங்க நோக்கங்களுக்காக அப்பொருள்கள் அல்லது அவை தொடர்பான ஆவணங்கள் நிறுத்தி வைக்கப்பட்ட காரணமாக, அல்லது,

(ஆ) இறக்குமதியாளரின் கட்டுப்பாட்டிற்கு அப்பாற்பட்டதும் துறைமுகத்தின் சாதாரண தொழிலைப் பாதிப்பதாயுமிருந்து எதிர்பாராத சூழ்நிலைகளின் காரணமாக,

ஏற்பட்டதெனச் சுங்கச் சேகரிப்பாளர் அபிப்பிராயப்படி, அவர் தனது தற்றுணிவின்படி அக்கட்டணங்களை அறவிடாது விடுதல் அவருக்குச் சட்டமுறையானதாயிருத்தல் வேண்டும்.

விலக்குகள் இறக்குமதிப் பொருள்கள்

பின்வருவன முதற் கப்பற்றுறைக் கட்டணங்களிலிருந்து விலக்குப் பெறும் :—

அரசாங்கச் சரக்குகள், போர்ப்படைப் பொதிகள், சலவைத் தொழிலாளியின் மூடைகள், மொத்தமாகவுள்ள திரவ எரிபொருள், தடுக்கப்பட்டுத் திரும்ப இறக்கப்பட்ட ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் (235 ஆம் அத்தியாயமான) சுங்கக் கட்டளைச் சட்டத்தின் 19, 20, 21 ஆகிய பிரிவுகளின் கீழ் இறக்குமதி செய்யப்படும் நேரத்தில் வரியிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்ட எல்லாப் பொருள்களும்.

பிரயாணிகளின் பொதிகள், கப்பற்சரக்காக இறக்கப்பட்டனன்றி இறக்குமதிக் கப்பற்றுறைக் கட்டணங்களிலிருந்து விலக்களிக்கப்படும்.

திரும்பக் கப்பலேற்றற் கப்பற்றுறைக் கட்டணங்கள்

6. (1) திரும்பக் கப்பலேற்றற்கெனக் கொணரப்பட்ட சாமான்கள்மீது செலுத்தப்படவேண்டிய கப்பற்றுறைக் கட்டணங்கள் பின்வருமாறு :—

விவரணம்	வீதம் ரூ. ச.
மொத்தத்தில் மண்ணெண்ணெய் ஒவ்வொரு 1,000 கலனுக்கு	10 0
நிலக்கரி அல்லது கல்கரி அல்லது இரண்டும் சேர்ந்தபடி ஒவ்வொரு தொன்னுக்கு	0 50
அபின் ஒவ்வொரு பொட்டணத்துக்கு	0 30
மோட்டார் கார்கள், வண்டிகள், ஊர்திகள் ரிக்சாக்கள் என்பன, பொதியப்படாதன ஒவ்வொன்றுக்கு	5 0
சைக்கிள், மோட்டார் சைக்கிள், அதன் பக்க வண்டிகள் பொதியப்படாதன ஒவ்வொன்றுக்கு	2 0
பரும்பெட்டிகள், அல்லது கூண்டுகளின் காவப்படாத விலங்குகள், பறவைகள், யானை, குதிரை, மட்டக்குதிரை ஒவ்வொன்றுக்கு	10 0
கழுதை, மட்டக்கழுதை, கோவேறுகழுதை ஒவ்வொன்றுக்கு	2 0
ஆமைகள், கோழிவகையின, வேறு பறவைகள் சிறு விலங்குகள் என்பன ஒவ்வொன்றுக்கு	0 20
ஆடுகள் செம்மறியாடுகள் ஒவ்வொன்றுக்கு	0 40
மாடு முதலியனவும் கன்றுகளும், வேறுவிலங்குகளும் ஒவ்வொன்றுக்கு	2 0
எனைய பொருள்கள் ஒரு தொன்னுக்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு	1 0

குறிப்பு.—தொன் அளவில் கட்டணம் விதிக்கப்படும் பொருள்கள் தொடர்பாகத் தொன் தொகையைக் கணக்கிடுதற்கான அடிப்படை, பிரதம சுங்கச் சேகரிப்பாளரால் காலத்துக்குக் காலம் அறிவிக்கப்பட்ட நிறை அல்லது பருமன் அளவாதல் வேண்டும்.

சேஷ ஸ்திரீயை: வரைய ஸ்திரீ

சேஷ ஸ்திரீயை: வரைய ஸ்திரீ

(2) (அ) பிறநாட்டுத் துறைமுகமொன்றுக்குத் திரும்பவும் கப்பலேற்றுவதற்கெனக் கரையோரமாகக் கொண்டுவரப்பட்ட பொருள்களும், கரையோரமாகத் திரும்பவும் கப்பலேற்றுவதற்கெனப் பிறநாட்டுத் துறைமுகமொன்றிலிருந்து கொண்டுவரப்பட்ட பொருள்களும், போயா நாட்கள், சுங்க விடுமுறை நாட்களைத் தவிர்த்து 3 தெளிவான நாட்களுள் திரும்பவும் கப்பலேற்றப்பட்டால் திரும்பக் கப்பலேற்றும் துறைக் கட்டணம் செலுத்த வேண்டியனவாகா.

(ஆ) பிறநாட்டுத் துறைமுகமொன்றுக்குத் திரும்பவும் கப்பலேற்றுவதற்கெனப் பிறநாட்டுத் துறைமுக மொன்றிலிருந்து கொண்டுவரப்பட்ட பொருள்கள், போயாநாட்கள், சுங்கவிடுமுறை நாட்கள் உட்படத் தெளிவான 20 நாட்களுள் திரும்பவும் கப்பலேற்றப்பட்டால் திரும்பக் கப்பலேற்றும் துறைக் கட்டணம் செலுத்த வேண்டியனவாகா.

(3) திரும்பக் கப்பலேற்றுவதற்கென உத்தேசிக்கப்பட்டுத் திரும்பக் கப்பலேற்றும் குதம் ஒன்றில் வைப்புச் செய்யப்பட்ட அல்லது அதற்கு எடுத்துச் செல்லப்பட்ட பொருள்கள், இந்தப் பந்தியின் (2) ஆம் உப்பந்தியிற் குறிப்பிடப்பட்ட காலத்துள் திரும்பக் கப்பலேற்றப்படாவிட்டால், இப்பந்தியின் (1) ஆம் உப்பந்தியிற் குறிப்பிட்ட வீதங்களில் துறைக்கட்டணம் ஒருமுறை செலுத்த வேண்டியதாயிருக்கும்.

(4) இப்பந்தியின் (2) ஆம் உப்பந்தியிற் குறிப்பிடப்பட்ட காலத்துக்கப்பால் இறக்குமதித் துறைக் குதத்தில் கிடக்கும், திரும்பவும் கப்பலேற்றுவதற்கென உத்தேசிக்கப்பட்ட பொருள்கள், திரும்பக் கப்பலேற்றும் குதத்துக்கு அவை எடுத்துச் செல்லப்படும்வரை, அல்லது அப்பொருள்கள் இறக்குமதித் குதத்தில் கிடப்பதற்கெனப் பிரதான சுங்கச் சேகரிப்பாளரால் விசேட அனுமதி வழங்கப்பட்டாலன்றி இறக்குமதித் கப்பற்றுறைக் கட்டணங்களைச் செலுத்துவதற்குரியனவாகும்; அவ்விதம் விசேட அனுமதி பெறப்பட்டிருப்பின், அப்பொருள்கள் இப்பந்தியின் (3) ஆம் உப்பந்தியின் கீழான கட்டணங்களைச் செலுத்துவதற்கவை உரியனவாகும். பிரதான சுங்கச் சேகரிப்பாளரின் அபிப்பிராயப்படி அவற்றை அசற்றுவதில் நியாயமற்ற சுணக்கம் ஏற்பட்டிருந்தாலன்றி, திரும்பக் கப்பலேற்றும் குதத்துக்கு எடுத்துச்செல்ல விரும்பப்படும் தேதியாக அவர் அனுமதி கோரும் விண்ணப்பத்தில் குறிப்பிட்ட தேதியே உண்மையாக அவை எடுத்துச் செல்லப்பட்ட தேதியாகக் கொள்ளப்படுதல் வேண்டும்.

(5) திரும்பக் கப்பலேற்றுவதற்கென உத்தேசிக்கப்பட்டுத் திரும்பக் கப்பலேற்றும் குதத்தில் வைப்பிடப்பட்டிருந்த பொருள்கள், உண்மையில் வெளிநாட்டுக்கு அல்லது கரையோரமாகக் கப்பலேற்றப்படாது, அவை வைக்கப்பட்டிருந்த துறைமுகத்திலிருந்து உள்ளூர்த் தேவைக்கெடுக்கப்பட்டால், இறக்குமதிப் பொருள்கள் போன்று துறைக்கட்டணம் செலுத்துவதற்குரியனவாகும். அக்கட்டணமும் பொருள்கள் இறக்கப்பட்ட தேதியிலிருந்து செலுத்தப்படவேண்டியனவாகும்.

(6) மறுகப்பலேற்ற அல்லது திரும்பக் கப்பலேற்றவெனக் கரையோரமாகக் கொண்டுவரப்பட்ட பொருள்கள் இப்பந்தியின் (2) ஆம் உப்பந்தியிற் குறிப்பிட்டவையுள் அடங்காதனவெனின், அவை இறக்கப்பட்ட இறக்குமதி ஏற்றுமதித் துறைக் கட்டணம் இரண்டையும் செலுத்துதல் வேண்டும். இறக்காமல் அவை மறுகப்பலேற்றப்பட்டால், ஏற்றுமதித் துறைக்கட்டணம் மட்டும் செலுத்தவேண்டியனவாகும்.

(7) திரும்பவும் கப்பலேற்றுவதற்கென உத்தேசிக்கப்பட்டு பாதுகாப்பறையில் வைப்பிடப்பட்டுள்ள அபின், அவ்விதம் வைப்பிடப்பட்ட நாளில் திரும்பவும் கப்பலேற்றப்படாவிட்டால், அவற்றின்மீது செலுத்தப்பட வேண்டிய திரும்பவும் கப்பலேற்றற்றுறைக் கட்டணம், (இறக்கப்பட்ட அல்லது வைப்பிடப்பட்ட நாள், எடுத்துச் செல்லப்பட்ட நாள், போயா நாட்கள், சுங்கவிடுமுறை நாட்கள் என்பனவுட்பட அது பாதுகாப்பறையிலிருந்து நாள் ஒவ்வொன்றுக்கும் விதிக்கப்படும் பொட்டணம் ஒன்றுக்கு 30 சதம் வீதமான திரண்ட விதித்துள்ளடங்குவதாகக் கருதப்படுதல் வேண்டும். இந்நோக்கத்துக்கென ஒரு நாளுக்குக் குறைந்த ஈக்காலமும் ஒரு முழுநாளாகக் கணிக்கப்படுதல் வேண்டும்.

ஏற்றுமதித் கப்பற்றுறைக் கட்டணங்கள்

i. (1) ஏற்றுமதிகளில் செலுத்தப்படவேண்டிய கப்பற்றுறைக் கட்டணம் வீதங்கள் பின்வருமாறு:—

விவரணம்

வீதம்
ரூ. ச.

கறுவா கொண்ட கட்டு அல்லது சிறுகட்டுகள், அல்லது சாக்குகள்—

- (அ) சாக்கொன்றின் நிகரநிறை 100 இரூத்தலுக்கு மேற்படாவிடின் அல்லது கட்டு அல்லது சிறுகட்டின் பருமன் 5 கன அடிக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கும் .. 0 06
- (ஆ) சாக்கொன்றின் நிகரநிறை 100 இரூத்தலுக்கு மேற்பட, ஆனால் 200 இரூத்தலுக்கு மேற்படாவிடின், அல்லது கட்டு அல்லது சிறு கட்டொன்று 5 கன அடிக்கு மேற்பட, ஆனால் 10 கன அடிக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கும் .. 0 12

சேஷ ஸ்தோத்ரம் : வரம் அளித்து

சேஷ ஸ்தோத்ரம் : வரம் அளித்து

விவரணம்

வீதம்
ரூ. ச.

(இ) சாக்கொன்றின் நிகரநிறை 200 இரூத்தலுக்கு மேற்படின், அல்லது கட்டு அல்லது சிறுகட்டு 10 கன அடிக்கு மேற்படின் மேலே தரப்பட்ட வீதங்கள், ஒவ்வொரு 100 இரூத்தலுக்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு அல்லது ஒவ்வொரு மேலதிக 5 கன அடிக்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு விடயத்துக் கேற்ப அதிகரிக்கப்படவேண்டிய வீதம் .. 0 06

காரியம் பீப்பா ஒன்றுக்கு 0 18

இறப்பர் அல்லது உலர்த்திய தேங்காய் கொண்ட பொதி, பெட்டி என்பன—

(அ) நிகரநிறை 200 இரூத்தலுக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கு .. 0 12

(ஆ) நிகரநிறை 200 இரூத்தலுக்கு மேற்படின் மேலே (அ) என்பதிற்பட வீதம், ஒவ்வொரு மேலதிக 20 இரூத்தலுக்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு அதிகரிக்கப்பட வேண்டிய வீதம் .. 0 01½

பெட்டிகளிலும் தேயிலைப் பெட்டிகளிலும் அடைக்கப்பட்ட தேயிலையின் தேறிய நிறை ஒவ்வொரு 100 இரூத்தலுக்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு .. 0 13½

தேங்காய் எண்ணெய் அல்லது காவட்டம் புல்எண்ணெய் கொண்ட மிடாக்கள், பீப்பாக்கள், சிறு மிடாக்கள், பறைகள் என்பன—

(அ) மொத்த நிறை 1½ அந்தருக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கும் .. 0 25

(ஆ) மொத்தநிறை 1½ அந்தருக்கு மேற்பட, ஆனால் 4 அந்தருக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கும் .. 0 50

(இ) மொத்தநிறை 4 அந்தருக்கு மேற்பட, ஆனால் 6 அந்தருக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கும் .. 0 75

(ஈ) மொத்தநிறை 6 அந்தருக்கு மேற்பட, ஆனால் 7 அந்தருக்கு மேற்படாவிடின் ஒவ்வொன்றுக்கும் .. 1 00

(உ) மொத்தநிறை 7 அந்தருக்கு மேற்படின், மேலே (ஈ) என்பதிற்பட வீதம், ஒவ்வொரு மேலதிக அந்தருக்கு அல்லது பகுதிக்கு அதிகரிக்கப்பட வேண்டியது .. 0 25

வெறுமையான அல்லது நிரம்பியுள்ள ஏனைய பீப்பா, மிடா, சிறுமிடா, எண்ணெய்தகரம், பறைகள் என்பன ஏற்புடைய இறக்குமதிக் கட்டணத்தின் வீதத்தில் .. —

பிண்ணுக்கு ரொபின் ஒவ்வொன்றுக்கும் .. 0 13

தேங்காய்கள் சாக்குகளில் அல்லது தனியே, ஒவ்வொரு 100 தேங்காய்க்கும் அதற்குக் குறைவான தற்கும் .. 0 08

மேலே குறிப்பிடப்படாத எல்லாப் பொருள்கள்மீதும் ஏற்றுமதிக் கட்டணம் இறக்குமதிக் கட்டணம் போன்றே

(2) மேலேயுள்ள கட்டணங்கள் செலுத்தப்படின், (அச்சரக்குகளை எடுத்துச் செல்லும் கலம் போயா தினங்களிலும் சுங்க விடுமுறை நாட்களிலும் வேலை செய்ய விசேட அனுமதி வழங்கப்பட்டிருப்பினன்றி) போயா நாள், சுங்க விடுமுறை நாட்கள் புற நீங்கலாக 7 தெளிவான நாட்களுக்குக் குதத்தில் இருக்க விடப்படும். சொல்லப்பட்ட அந்தத் தெளிவான 7 நாட்களின்மேல் போயாநாள், சுங்க விடுமுறை நாள் கப்பலேற்றப்படும் நாள் உட்பட ஒவ்வொரு நாளுக்கு நாளொன்றுக்கு அல்லது பாகத்துக்கு மேற்சொன்ன வீதத்தில் கட்டணம் செலுத்துதல் வேண்டும்.

விலக்குகள்—ஏற்றுமதிப் பொருள்கள்

(3) பின்வரும் பொருள்கள் ஏற்றுமதிக் கப்பற்றுறைக் கட்டணங்களிலிருந்து விலக்களிக்கப்படும் :—

எரிபொருளுக்கான நிலக்கரியும் திரவ எரிபொருளும், அரசாங்கச் சரக்குகள் போர்ப்படைப் பொதிகள், சலவைத் தொழிலாளர் மூடைகள், டாஸ்கள் வழங்கல்கள் ஏற்றுமதிச் சரக்கு தடைப்பட்டனவும், நிறைவேற்றுப்படாத சரக்குத் தொகுதிக்காக திரும்ப இறக்கப்பட்ட சரக்குகள், பொதுநலவரசு, பிறநாட்டுப்

දේශ සම්මතය : වරය ගාස්තු

ဝေဟန နည်းစနစ် : ခြေထောက် နည်းစနစ်

போர்க்கப்பல்களுக்கான பண்டப்பொருள்கள், (235 ஆம் அத்தியாயமான) சுங்கக் கட்டளைச் சட்டத்தின் 19, 20, 21 ஆகிய பிரிவுகளின்கீழ் இறக்குமதி செய்யப்படும் நேரத்தில் வரியிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்ட எல்லாப் பொருள்களும் என்பன.

பிரயாணிகளின் பொதிகள், கப்பற் சரக்காக ஏற்றப்பட்டனன்றி ஏற்றுமதிக் கப்பற்றுறைக் கட்டணங்கள்
லிருந்து விலக்களிக்கப்படும்.

குறிப்பு.—(பருமன்) அளவில் கட்டணம் விதிக்கப்படும் சாமான்களின் கன அடித் தொகைக்குட்பெலோவின் கேஸ் கியூப் மெசமன்ற றெக்கனர் அல்லது பிரதான சுங்கச் சேகரிப்பாளரால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட அதுபோன்ற புத்தகத்தின்படி கணிக்கப்படும்.”

“The Minister of Finance to move:
‘That this House resolves under Section
23 of the Customs Ordinance (Chapter
235), that in and after the date suc-
ceeding that on which this resolution is
notified in the Gazette—

Port dues shall be levied and paid on ships arriving at or departing from, and upon cargo imported into or exported from, the Port of Colombo, as specified in the Schedule hereto subject to the conditions, exceptions and provisions prescribed in that Schedule, in lieu of—

- (a) the port dues leviable and payable ;
and
- (b) the conditions, exceptions and provisions in force with regard to the charge and payment of such port dues ;

on the date of this resolution.

SCHEDULE

PORT DUES

GENERAL PROVISIONS

Notwithstanding anything in this Schedule—

- (a) where a vessel has paid port dues for entry inwards or for clearance outwards she shall not be liable for additional port dues for goods carried coastwise during the same voyage;
- (b) a vessel leaving port for a period not exceeding twelve hours for the purpose of trying her machinery or of throwing overboard any damaged cargo shall, for the purpose of this Schedule, be deemed to be in port, and shall

be liable on re-entry to pay only the full pilotage dues chargeable in respect of such vessel for a first entry into port. The period during which such vessel has been out of port shall, for the purpose of reckoning buoy rent, be considered as part of her stay in ports ;

- (c) where a sailing vessel is compelled by stress of weather to re-enter port within twelve hours of her departure therefrom, no further port dues shall be charged if the Master Attendant certifies that the vessel could not have proceeded on her voyage without unnecessary risk; and
- (d) where a vessel awaiting a working berth runs short of fresh water, essential stores or bunkers, or has a sick man to land, and therefore enters the harbour to take fresh water, essential stores or bunkers, or to land such sick man, after paying entering dues and is then taken out, she shall not be liable for additional entering dues when she re-enters the harbour on being given a working berth, if the Master Attendant certifies that her first entry was for the sole purpose of taking fresh water, essential stores or bunkers, or landing a sick man.

DUES LEVIABLE AT THE PORT OF COLOMBO

ENTERING DUES

1. The following shall be the rates of the dues payable by vessels entering the port :—

					<i>Rs.</i>	<i>c.</i>
Up to and including 100 tons net	..	..	..	..	15	0
Over 100 and up to and including 300 tons net	..	..	..	..	40	0
Over 300 do. 500 do.	..	..	..	..	80	0
Over 500 do. 1,000 do.	..	..	..	..	180	0
Over 1,000 do. 1,500 do.	..	..	..	..	300	0
Over 1,500 do. 2,000 do.	..	..	..	..	400	0
Over 2,000 do. 3,000 do.	..	..	..	..	700	0
Over 3,000 do. 6,000 do.	..	..	..	..	1,400	0

දේශ සම්මතය : වරාය ගස්තු

And for every additional 500 tons net or part thereof, an additional Rs. 100.00 : Provided that—

- (i) vessels which, while in harbour, carry out none but the following operations :—
 - (a) taking in coal or oil for bunkers ;
 - (b) taking water ;
 - (c) taking in or transshipping ship's stores ;
 - (d) awaiting or receiving orders ;
 - (e) taking in or discharging mails ;
 - (f) discharging sick persons, their attendants, and families ;
 - (g) discharging or taking in crews, or ship's officers or seamen under repatriation ;
 - (h) discharging or shipping cargo overcarried from any Ceylon port ;
 - (i) unshipping or re-shipping passengers or cargo for the purpose of going into dock or of undergoing repairs or transshipping passengers or cargo to another vessel when the delay or inconvenience caused by such docking or repairs renders such transshipment necessary ;
 - (j) extinguishing a fire on board the vessel and unshipping, reshipping or transshipping passengers or cargo for the purpose of extinguishing such fire ; and
 - (k) undergoing inspection or deratization for the purpose of obtaining a Deratization Certificate or a Deratization Exemption Certificate,

shall be charged a special consolidated rate of Rs. 800 only to cover pilotage entering dues, use of a tug, and bill of health granted day by day ; (The charge imposed where the draft is 30' or more is, however, payable).

- (ii) vessels employed in the steamer service between Colombo and Tuticorin shall be given a rebate of 10 per centum on the entering dues payable by them for the second and every subsequent entrance by the same vessel within a week ;
- (iii) vessels discharging cargo exceeding 100 shipping tons brought from a foreign port for re-shipment to a

දේශ සම්මතය : වරාය ගස්තු

foreign port shall be given a rebate of 25 per centum on entering dues ;

- (iv) trawlers operating as such from a Ceylon port and duly registered at a port of registry in Ceylon shall be allowed to compound for entering dues at Colombo for twelve months at Re. 1.25 per ton of the registered tonnage ;
- (v) vessels halting outside the harbour but within the limits of the port shall be exempted from the payment of entering dues, provided they carry out none but the following operations :—
 - (a) visual signalling ;
 - (b) receiving orders ;
 - (c) discharging sick and injured persons, their attendants, and families ; stowaways and persons overcarried ;
- (vi) vessels halting outside the harbour but within the limits of the port, which receive passengers on the written authority of the Principal Collector of Customs and after examination by the Port Surgeon, and not otherwise, shall be charged a special consolidated rate of Rs. 800 ;
- (vii) vessels re-entering the harbour within 12 hours of their departure to discharge persons who have been overcarried shall be exempted from the payment of entering dues, if they do not remain more than two hours within the harbour to discharge such persons ;
- (viii) Royal Fleet Auxiliary vessels flying the Blue Ensign with Admiralty Badge, Royal Air Force Auxiliary vessels flying the Royal Air Force Ensign, and British Hired Transports, all of which carry no cargo on which freight is paid, and Commonwealth and foreign men-of-war, vessels of the Imperial Light Service, troopships hospital ships and private yachts (not exceeding 50 tons net) shall be exempt from all entering dues.

Payment of these charges or of the consolidated special rate shall clear a vessel inwards and outwards if her stay in the port does not exceed 96 hours.

Where a vessel is moved either from an alongside berth to a buoy berth or vice versa the total period allowed under this paragraph at both berths should not exceed 96 hours.

Note.—Entering dues shall be paid within one week of the vessel's arrival in port.

ජේතු සම්මතය : වරාය ගස්තු

ජේතු සම්මතය : වරාය ගස්තු

OVER-HOUR DUES

2. Where a vessel's stay in port at a buoy berth exceeds 96 hours but does not exceed 288 hours, one half of the charges payable as entering dues shall be added. Such charges shall be known as "half over-hour dues".

Where a vessel's stay in port at an along side berth exceeds 96 hours but does not exceed 168 hours, one half of the charges payable as entering dues shall be added. Such charges shall be known as "half over-hour dues".

	Rate Rs. c.
(a) in respect of every day between the 13th day and the 90th day (both days inclusive) per day ..	50 0
(b) in respect of every day between the 91st day and the 180th day (both days inclusive) per day ..	100 0
(c) in respect of every day after the 180th day per day ..	150 0

Provided that—

- (i) half buoy rent shall be payable in respect of any time beyond the said period during which a vessel has stayed in port without discharging or shipping cargo, because she was carrying out repairs and was unable to put to sea until the completion of the repairs, if the Master Attendant is satisfied that such stay was necessary and was not unduly prolonged;
- (ii) buoy rent shall not be payable—
 - (a) in respect of any time during which a vessel is on the slip or in dry dock after commencement of buoy rent; or
 - (b) in respect of any time during which any vessel, declared by the Minister by notification published in the Gazette to be a reserved vessel, is kept in port as a reserve vessel to maintain the regularity of the mail service or for other important public service;
- (iii) buoy rent shall, subject to the provisions of paragraph (vi), be payable at Rs. 12 only per day by sailing vessels and native craft of 300 tons burthen and under; "native craft", for the purpose of this Schedule, being taken to mean any vessel owned and manned by Ceylonese or Maldivians and employed in trade between any port in Ceylon and any other port in Ceylon, the Maldives Islands or India;
- (iv) Royal Fleet Auxiliary vessels flying the Blue Ensign with Admiralty Badge, Royal Air Force Auxiliary

Where a vessel's stay in port exceeds the above mentioned periods, the same charge shall be paid outwards as was paid inwards. Such charges shall be known as "full over-hour dues".

Note.—Over-hour dues shall be paid within a week from the date they fall due.

BUOY RENT CHARGES

3. Where a vessel's stay in port at a buoy berth exceeds 12 days (288 hours), buoy rent shall be payable at the following rates :—

vessels flying the Royal Air Force Ensign, and British Hired Transport, all of which carry no cargo on which freight is paid and Commonwealth and Foreign men-of-war, vessels of the Imperial Light Service, troopships, and hospital ships shall be exempt from all over-hour and buoy rent charges;

- (v) private yacht not exceeding 50 tons not occupying harbour mooring outside the area allotted to the Royal Colombo Yacht Club shall be exempt from these charges but when the period of occupation exceeds 288 hours buoy rent shall be paid in respect of the period in excess at Rs. 20 for each continuous period of seven days or part thereof, provided the amount payable in respect of any calendar month shall not exceed Rs. 80;
- (vi) Maldivian *odies* shall be exempt from the payment of buoy rent for a period of two months from the date of their arrival in port and thereafter they shall be liable to pay buoy rent at the rate specified in paragraph (iii).

For the purpose of computing the buoy rent, any outstanding part of a day shall be reckoned as a day. Buoy rent when it falls due, shall be paid weekly.

TONNAGE DUES

4. The following shall be the rates of the tonnage dues payable by ships discharging or loading cargo :—

- (1) thirty-five cents per ton upon all cargo discharged or loaded by vessels up to 200 tons register; seventy cents per ton upon all cargo discharge or loaded by vessels above 200 tons register;

දේශ සම්මතය : වරාය ගාස්තු

දේශ සම්මතය : වරාය ගාස්තු

- (2) sixty cents per ton upon all petroleum or liquid fuel in bulk, or coal or coke which may be discharged, 250 gallons of petroleum or liquid fuel being reckoned as a ton for this purpose ;

Provided that—

- (i) cargo brought to the port for transshipment shall be free of dues under this heading if it is not landed or if being landed it is not entered for duty ;
- (ii) vessels of 300 tons and under shall be allowed to land or ship 5 tons of cargo free, and vessels of over 300 tons shall be allowed to land or ship 10 tons of cargo free ;
- (iii) Royal Fleet Auxiliary vessels flying the Blue Ensign with Admiralty Badge, Royal Air Force Auxiliary vessels flying the Royal Air Force Ensign, and British Hired Transports, all of which carry no cargo on which freight is paid, and Commonwealth and Foreign men-

of-war, vessels of the Imperial Light Service, troopships, and hospital ships shall be exempt from tonnage dues in respect of any cargo discharged or loaded which is exempt from duty under Section 20 of the Customs Ordinance (Chapter 235) ; and

- (iv) animals and birds, other than those imported in crates, cages, or boxes shall be free of dues under this heading.

Note.—(1) Tonnage of cargo shall be reckoned according to scales approved and published by the Principal Collector of Customs.

(2) Where no scales are published, tonnage of cargo shall be reckoned on the weights or measurements shown on the manifest or list on which freight is recoverable by shipping companies or their agents.

(3) Tonnage dues, inward or outward, shall be paid within one week of the vessel's arrival or departure.

IMPORT HARBOUR DUES

- 5- (1) The following shall be the rates of harbour dues payable on imports :—

Description

Rate
Rs. c.

Bags containing chillies—

- | | | | |
|---|------|----|------|
| (a) where the gross weight does not exceed 1 cwt. | each | .. | 0 08 |
| (b) where the gross weight exceeds 1 cwt., but does not exceed 2 cwt. . . | each | .. | 0 12 |
| (c) where the gross weight exceeds 2 cwt., the rate set out in (b) above shall be increased for each additional cwt. or outstanding fraction of a cwt. by | | .. | 0 04 |

Bags containing rice, other grain, sugar, flour, fish, vegetable, or containing articles not elsewhere specified—

- | | | | |
|--|------|----|------|
| (a) when the gross weight does not exceed 2 cwt. | each | .. | 0 08 |
| (b) when the gross weight exceeds 2 cwt., but does not exceed 3 cwt. . . | each | .. | 0 12 |
| (c) when the gross weight exceeds 3 cwt., the rate set out in (b) above shall be increased for each additional cwt. or outstanding fraction of a cwt. by | | .. | 0 04 |

Bags, baskets, or packets containing potatoes, onions or sweetmeats—

- | | | | |
|---|--|----|---|
| (a) if on the average five such packages weigh 3 cwt. or under, then five such packages shall be reckoned as one package and shall be charged the rate specified above for one bag of the equivalent weight | | .. | — |
| (b) if on the average five such packages weigh more than 3 cwt., then each package will be reckoned as a separate package and shall be charged at the rate specified above for one bag of the equivalent weight | | .. | — |

Bales of Rubber—

- | | | | |
|--|------|----|------|
| (a) when the net weight does not exceed 200 lbs. | each | .. | 0 17 |
| (b) when the net weight exceeds 200 lbs., the rate set out in (a) above shall be increased for every additional 20 lbs. or outstanding fraction thereof by | | .. | 0 03 |

රේගු සම්මතය : වරාය ගස්තු

රේගු සම්මතය : වරාය ගස්තු

Description

Rate
Rs. c.

Bales, boxes, cases, crates or packages not otherwise described (including skeleton crates, cylinders for gases or liquids under pressure and drums or cylindrical reels of wire or cable, coir fibre in pressed bales and bundles of galvanized buckets, cast-iron pans and sanitaryware, which admit of measurement) —

(a) when the measurements do not exceed 5 cubic feet	..	..	0 14
(b) when the measurements exceed 5 cubic feet, but do not exceed 10 cubic feet	..	..	0 28
(c) when the measurements exceed 10 cubic feet, but do not exceed 15 cubic feet	..	..	0 42
(d) when the measurements exceed 15 cubic feet, the rate set out in (c) above shall be increased for every additional 5 cubic feet or outstanding fraction thereof by	..	..	0 14

Casks, barrels, kegs, or drums containing solids—

(a) when the gross weight does not exceed $1\frac{1}{2}$ cwt	..	..	each	..	0 28
(b) when the gross weight exceeds $1\frac{1}{2}$ cwt. but does not exceed 4 cwt...	..	..	each	..	0 56
(c) when the gross weight exceeds 4 cwt. but does not exceed 6 cwt.	..	..	each	..	0 84
(d) when the gross weight exceeds 6 cwt. but does not exceed 7 cwt.	..	..	each	..	1 12
(e) when the gross weight exceeds 7 cwt., the rate set out in (d) above shall be increased for each additional cwt., or outstanding fraction of a cwt. by	..	..	..	..	0 28

Casks, barrels, kegs, drums or cans, containing liquid—

(a) when the capacity does not exceed 5 gallons	..	..	each	..	0 14
(b) when the capacity exceeds 5 gallons, but does not exceed 9 gallons	..	..	each	..	0 28
(c) when the capacity exceeds 9 gallons, but does not exceed 18 gallons	..	..	each	..	0 42
(d) when the capacity exceeds 18 gallons, but does not exceed 36 gallons	..	..	each	..	0 84
(e) when the capacity exceeds 36 gallons, but does not exceed 54 gallons	..	..	each	..	1 12
(f) when the capacity exceeds 54 gallons, but does not exceed 81 gallons	..	..	each	..	1 96
(g) when the capacity exceeds 81 gallons, but does not exceed 108 gallons	..	..	each	..	2 80
(h) when the capacity exceeds 108 gallons, the rate set out in (g) above shall be increased for every additional 20 gallons or outstanding fraction thereof by	..	..	..	..	0 28

Casks, barrels, kegs, cans or drums which are empty shall be charged half rates specified above for those containing liquids

Bundles of staves	..	..	..	each	..	0 28
Coir fibre, yarn and rope in ballots or bundles	..	..	..	per cwt.	..	0 14
Heavy goods (e.g., metal wrought or unwrought, tiles, wire) loose or in coils or bundles but not including wire in drums or reels and bundles of galvanized buckets, cast-iron pans and sanitary ware, which admit of measurement	..	..	..	per ton	..	1 40
Timber, loose or in bundles, for every 10 cubic feet	..	..	..	..	..	0 28
Manure	..	..	..	per ton	..	1 40
Kerosene oil in bulk	..	..	..	per 1,000 gallons	..	14 00

රේගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු

රේගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු

Description

Rate
Rs. c.

Coal or coke or coal and coke mixed	..	per ton	..	0 70
Motor cars, carts, carriages, or rickshaws, which are not packed	..	each	..	7 00
Cycles, motor cycles, or sidecars for motor cycles, which are not packed..	..	each	..	2 80
Animals or birds not carried in crates or cages—				
Elephants	..	each	..	14 00
Horses and ponies	..	each	..	14 00
Asses, donkeys and mules	..	each	..	2 80
Turtles, poultry and other birds and small animals	..	each	..	0 28
Sheep and goats	..	each	..	0 56
Cattle and calves and other animals	..	each	..	2 80
Animals or birds in crates, cages or boxes shall be charged the rates quoted above for boxes, crates and packages not elsewhere described..				
Goods not specified above which are of a like size and weight to any of the goods specified above shall be charged according to the rates specified above for the latter				
All other goods not specified above	..	per ton	..	1 40

(2) On payment of the above dues, goods shall be allowed to remain at the Wharf for three clear days, exclusive of Poyadays and Customs holidays. This period shall be known as the period of First Harbour Dues and the rate applicable thereto as First Harbour Dues. Thereafter, a similar rate shall be charged for each succeeding day or part thereof, including Poyadays and Customs holidays and the day of removal or shipment.

(3) It shall be lawful for the Collector of Customs, in his discretion, to waive any port dues leviable in respect of any goods for any period during which there has been a delay in clearing such goods, if in his opinion, such delay—

(a) was due to the goods or the documents relating thereto being detained for customs purposes, or

(b) was due to unforeseen circumstances which were beyond the control of the importer and which affected the normal working of the port.

EXEMPTIONS—IMPORTED GOODS

The following goods shall be exempt from first harbour dues :—

Government cargo, military baggage, dhobies' bundles, liquid fuel in bulk, export cargo shut out and re-landed, and all goods which at the time of importation are exempt from duty under Sections 19, 20 and 21 of the Customs Ordinance (Chapter 235).

Passengers' baggage unless landed as cargo shall be exempt from import harbour dues.

RESHIPMENT HARBOUR DUES

6. (1) The following shall be the rates of harbour dues payable on goods brought for reshipment—

Description

Rate
Rs. c.

Kerosene oil in bulk	..	per 1,000 gallons	..	10 00
Coal or coke or coal and coke mixed	..	per ton	..	0 50
Opium	..	per package	..	0 30
Motor-cars, carts, carriages, and rickshaws, which are not packed	..	each	..	5 00
Cycles, motor cycles, and sidecars for motor cycles, which are not packed	..	each	..	2 00
Animals or birds not carried in crates or cages—				
Elephants, horses and ponies	..	each	..	10 00
Asses, donkeys and mules	..	each	..	2 00
Turtles, poultry, and other birds and small animals	..	each	..	0 20
Sheep and goats	..	each	..	0 40
Cattle and calves and other animals	..	each	..	2 00
All other goods, per ton or part thereof	..	..	..	1 00

Note.—In the case of goods charged by the ton, the basis of calculation of the ton may be either weight or measurements as notified from time to time by the Principal Collector of Customs.

දේශ සම්මතය : වරාය ගාස්තු

දේශ සම්මතය : වරාය ගාස්තු

(2) (a) Coastwise goods brought for reshipment to a foreign port and goods brought from a foreign port for reshipment coastwise shall be free of reshipment harbour dues if reshipped within 3 clear days exclusive of Poyadays and Customs holidays.

(b) Goods brought from a foreign port for reshipment to a foreign port shall be free of reshipment harbour dues if reshipped within 20 clear days inclusive of Poyadays and Customs holidays.

(3) Goods intended for reshipment, which are deposited in or removed to a reshipment warehouse but are not reshipped within the period specified in sub-paragraph (2) of this paragraph shall be liable to a single payment of harbour dues at the rates prescribed in sub-paragraph (1) of this paragraph.

(4) Goods intended for reshipment, which remain in an Import Warehouse beyond the period specified in sub-paragraph (2) of this paragraph shall be liable to import harbour dues until they are removed to a reshipment warehouse or unless special permission is granted by the Principal Collector of Customs for such goods to remain in the import warehouse; and where such permission has been obtained such goods shall be liable to the payment of harbour dues provided in sub-paragraph (3) of this paragraph. Unless in the opinion of the Principal Collector of Customs there has been unreasonable delay in removal, the date set

in the application for permission to remove such goods to the reshipment warehouse as that upon which it is desired to remove such goods to a reshipment warehouse shall be taken as the date of the actual removal.

(5) Goods intended for reshipment and deposited in a reshipment warehouse shall, if they are not actually reshipped abroad or coastwise but are cleared for home consumption at the port at which they were so deposited, be liable to the same harbour dues as imported goods and such harbour dues shall be payable from the date of landing of the goods.

(6) Coastwise goods which are brought for transshipment or reshipment and do not come within the category of goods mentioned in sub-paragraph (2) of this paragraph, shall if they are landed, pay both import and export harbour dues; if they are transhipped without being landed, they shall be liable to export harbour dues only.

(7) If opium intended for reshipment is deposited in the Strong Room and not reshipped on the day on which it is so deposited, and reshipment harbour dues payable thereon shall be deemed to be included in the consolidated rate of 30 cents per package which shall be charged for each day (including day of landing or deposit, day of removal, Poya days and Customs holidays), during which it remains in the Strong Room, any period less than a day being reckoned as a complete day for this purpose.

EXPORT HARBOUR DUES

(7) (1) The following shall be the rates of harbour dues payable on exports :—

<i>Description</i>				<i>Rates</i> <i>Rs. c.</i>
Bags of cinnamon or bales or ballots—				
(a) where the net weight of a bag does not exceed 100 lbs. or the measurements of a bale or ballot do not exceed 5 cubic feet	..	each	..	0 06
(b) where the net weight of a bag exceeds 100 lbs. but does not exceed 200 lbs. or the measurements of a bale or ballot exceed 5 cubic feet but do not exceed 10 cubic feet	..	..	each	.. 0 12
(c) where the net weight of a bag exceeds 200 lbs. or the measurements of a bale or ballot exceeds 10 cubic feet, the rate set out above shall be increased for every additional 100 lb. or outstanding fraction thereof, or every additional 5 cubic feet or outstanding fraction thereof, as the case may be, by	..	..	..	0 06
Plumbago	..	..	.. per barrel	.. 0 18
Bales, boxes or chests of rubber or dessicated coconuts—				
(a) when the net weight does not exceed 200 lb.	..	..	each	.. 0 12
(b) when the net weight exceeds 200 lb. the rate set out in (a) above shall be increased for every additional 20 lb. or outstanding fraction thereof by	..	..	..	.. 0 1½

දේශ සම්මතය : වරාය ගස්තු

දේශ සම්මතය : වරාය ගස්තු

Description

Rate
Rs c.

Tea packed in boxes or chests, for every 100 lbs. or part thereof, of the net weight of the tea	..	..	..	0 13½
Casks, barrels, kegs, or drums containing coconut oil or citronella oil —				
(a) when the gross weight does not exceed 1½ cwt.	..	each	..	0 25
(b) when the gross weight exceeds 1½ cwt., but does not exceed 4 cwt	..	each	..	0 50
(c) when the gross weight exceeds 4 cwt., but does not exceed 6 cwt...	..	each	..	0 75
(d) when the gross weight exceeds 6 cwt., but does not exceed 7 cwt...	..	each	..	1 00
(e) when the gross weight exceeds 7 cwt., the rate set out in (d) above shall be increased for each additional cwt. or outstanding fraction of a cwt. by	..	..	..	0 25
Other casks, barrels, kegs, cans, or drums, full or empty, at the respective rates of import dues	..	..	..	—
Robbins of Poonac	..	..	each	0 13
Coconuts in bags or loose, for each unit of 100 nuts, or for any number less than 100	..	..	..	0 08

On all articles not specified above, export dues shall be at the same rate as import dues.

(2) On payment of the above rates, goods shall be allowed to remain at the Wharf for seven clear days, exclusive of Poya days and Customs holidays (unless the vessel taking the cargo has been granted special permission to work on such Poya days and Customs holidays). After the expiry of the said term of seven clear days, dues at the rates set out above shall be charged for each succeeding day or part thereof, including Poya-days and Customs holidays and day of shipment.

EXEMPTIONS—EXPORTED GOODS

(3) The following goods shall be exempt from export harbour dues :—

Coal and liquid fuel for bunkers, Government cargo, military baggage, dhobies' bundles, dubashes' supplies, export cargo shut out and re-landed in respect of such uncompleted shipments only, stores for Commonwealth and Foreign men-of-war and all goods which are exempt from duty under Sections 19, 20 and 21 of the Customs Ordinance (Chapter 235).

Passengers' baggage unless shipped as cargo shall be exempted from export harbour dues.

Note.—Cubic content of article charged by measurement shall be reckoned according to Goodfellow's Case Cube Measurement Reckoner or similar book approved by the Principal Collector of Customs.'

ශ්‍රී වන්නිනායක

(கௌரவ வன்னிநாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

I move the Motion standing in my name.

බර්නාඩ් සොයිසා මහ.

(திரு. பெர்னாட் சொய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

I rise to a point of Order.

The Hon. Finance Minister's Motion purports to be under Section 23 of the Customs Ordinance. Section 23 (2) reads as follows :

"The House of Representatives may from time to time, by means of resolution duly passed at any public session, increase, reduce, abolish, or otherwise alter the port dues leviable and payable under Schedule C on ships arriving at or departing from any port of Ceylon, and upon cargo imported to or exported from Colombo. . . ."

Now, Sir, what Section 23 (2) authorizes the Minister to do is to "increase, reduce, abolish, or otherwise alter" Schedule C. If in fact this is an amendment either to increase, reduce, abolish, or otherwise alter Schedule C, it is necessary to indicate in the Resolution that by this Resolution such and such particulars of Schedule C are hereby altered or amended in the following way; instead of which the Motion reads as

தேர்தல் சபை: வரலாறு அமைதி

தேர்தல் சபை: வரலாறு அமைதி

[பெரிய சபை மையம்]

if it were introducing a completely new schedule without in fact stating that what is now being proposed is that Schedule C, as adopted by Resolution of the House on such and such a date, is hereby rescinded and a new Schedule is hereby substituted therefor.

There is no mention in the Motion of Schedule C of the Customs Ordinance in regard to which it is proposed to increase, reduce, abolish, or otherwise alter the port dues leviable and payable, as permitted by Section 23 (2).

Apart from the fact that for the purposes of the discussion it is necessary to give the information to the House, if in fact the Hon. Minister expects the co-operation of the House, as to when, how and where this alteration takes place and in respect of what previous schedule, my point of Order is that the form of the Motion is not in terms of Section 23 (2) of the Customs Ordinance, according to which it should be that Schedule C of the Customs Ordinance as adopted on such and such a date is hereby rescinded and the following schedule is adopted with the following amendments. Under the present Motion the Minister is bringing into being another schedule. What happens to Schedule C of the Ordinance? It remains.

The entire form of the Resolution is wrong and the Motion is out of Order.

பெரிய சபை மையம்

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

I overrule the objection, because the Motion reads, "That this House resolves under Section 23 of the Customs Ordinance." As such the Minister is entitled to bring this Motion.

பெரிய சபை மையம்

(கௌரவ வன்னிநாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

I have already moved the Motion. The Minister of Nationalized Services will give the explanation.

பெரிய சபை மையம்

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Mr. Speaker, Section 23 of the Customs Ordinance makes provision for the levying of port dues for entry inwards and for clearance outwards on all ships arriving at or departing from any port of Ceylon and upon cargo imported to or exported from Colombo. The dues that could be levied under this section of the Customs Ordinance were first fixed in 1920. Subsequently, the dues were increased by 25 per cent in December 1944 and by 60 per cent in March 1949. Since then there has been no comprehensive revision of the port dues although there has been a substantial increase in the cost of administration and services.

A revised scheme of charges was prepared in 1955 bringing the charges in line with those prevailing in other South East Asian ports. The revision has taken the form generally of the consolidation of the surcharges and a further increase where found necessary—the average increase is about 25 per cent higher than the prevailing rates.

Port dues, which comprise entering dues, over-hour dues and buoy rent charges, have been increased by an average of 10 per cent. Harbour dues and warehouse rent have been increased by 25 per cent. No increases, however, have been made in regard to rice, grains, sugar, flour, chillies. The effect of the revised charges on the prices of commodities will not be more than fractional.

பெரிய சபை மையம்

(திரு. பெர்னாட் சொய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

When was this last revised?

பெரிய சபை மையம்

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

In 1920. I shall read on. The highest increase is in respect of pilotage. This high increase is due to the fact that

பேர்து ஸ்தலத்தின் : வரைய அளவு

பேர்து ஸ்தலத்தின் : வரைய அளவு

the revenue from pilotage at the present rates is a fraction of the cost in the service. The revised rates are based on rates levied in other eastern ports. These revised charges prepared in 1955 were examined and approved by a sub-committee of the Colombo Port Commission in which shipping companies and shipping agents were represented. Thereafter, the charges were approved by the Treasury in 1958, but due to the difficulties that existed in the port and the establishment of the Port (Cargo) Corporation, the implementation of the revised charges was postponed.

The revised rates were approved by the previous Government in March 1963 but no resolution was tabled before the House because of the delay in framing the regulations.

These revised charges were examined by the present Government and, after taking into consideration the charges prevalent in the neighbouring ports, the revisions were approved and are now submitted for the approval of the House. The additional revenue that will accrue to the Government on these revised charges will be approximately Rs. 4 million per annum.

புதிதான ஸ்தலத்தின் கருவியை.

வினா எழுத்தியம்பப்பெற்றது.

Question proposed.

பேர்து ஸ்தலத்தின் : வரைய அளவு.

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

The Hon. Minister promised to give us the date of the last amendment that was passed.

பேர்து ஸ்தலத்தின் : வரைய அளவு.

(கௌரவ சுகததாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

1920.

பேர்து ஸ்தலத்தின் : வரைய அளவு.

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

The Ordinance has not been revised since then ?

பேர்து ஸ்தலத்தின் : வரைய அளவு.

(கௌரவ சுகததாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

I am sorry—in 1944 and 1949.

பேர்து ஸ்தலத்தின் : வரைய அளவு.

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

I knew the Hon. Minister would be sorry !

On an examination of Schedule C and a comparison with the rates that have been prescribed here, it is quite clear that there is a substantial increase in the dues that are to be levied. I do not know, in the first place, why the Hon. Minister of Finance had this Motion included in the Order Paper to have it passed today because he has obviously got to fix a date and gazette the date on which these dues become operative.

The Hon. Minister himself knows that his Government is contemplating the question of devaluation. I say that the question is extremely relevant to this particular matter because these dues are levied principally from shipping companies that ply ships between the Port of Colombo and other foreign ports. In other words, the whole question of the convertibility of the resources which those companies hold and out of which they pay their dues here is a very relevant matter. You are now giving a schedule of rupee charges. If you devalue, what is the meaning of your increase in respect of charges that were laid down in 1949? You discussed these questions and arrived at these figures a number of years ago. For instance, I know that in regard to pilotage dues there was a discussion as far back as 1957. That was almost ten years ago. After sorting these problems out on the basis of the existing value of your currency, you are now proposing to levy from these companies—most of them are foreign companies except perhaps our own Shipping Lines—what you consider to be a justifiable increase in the charges. If your Government decides

දේශ සම්මතය : වරාය ගාස්තු

දේශ සම්මතය : වරාය ගාස්තු

[බර්නාඩ් සොයිසා මයා.]

to devalue the rupee tomorrow or the day after tomorrow, what happens to these charges? Then would you come with another schedule the day after tomorrow in order to alter this? If you devalue, a number of percentage increases that you have made get wiped out.

This kind of action is meaningless. The season for the exchange of greetings is fast approaching. I do not know whether the International Monetary Fund has already wished the Hon. Minister of Finance a very happy devaluation. It is quite possible that they have done so. But since the season for the exchange of greetings is rapidly approaching, he may have received such greetings from abroad.

ලෙස්ලි ගුනවර්ධන මයා.

(திரு. லெஸ்லி குணவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

He will get a Christmas-box.

බර්නාඩ් සොයිසා මයා.

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

I am only asking the Hon. Minister of Finance why he is in such a hurry to get this Resolution passed at the moment. Why bring this up from down below in the Order Paper and ask us to resolve today when it is likely that the whole purpose of this revision might be nullified by any decision of his Government taken tomorrow? That is the first and most serious objection I have to raise in regard to this Motion.

The second question is this. It is quite clear that these charges require revision because they have remained unrevised, according to the Hon. Minister of Nationalized Services since 1949. I do not know whether Schedule C underwent any alteration when the last revision of the Customs Ordinance was adopted in 1952. Act No. 29 of 1952

was the last amendment to the Customs Ordinance. I do not know whether the schedule was in any way amended. According to him the schedule was last amended in 1949. It is almost 20 years since 1949 and there has been such a change in money values during this period—increasing costs of various services—that any increase is justifiable. We can start from that premise, but starting from there I want to ask the Hon. Minister—I wish the Hon. Minister of Finance had also stayed behind—why, when a charge like this is levied from foreign companies, you do not make that charge in the currency of their country. What is there to prevent you from doing so?

Passengers who land here convert their money into local currency for the purpose of making purchases here; and in so far as they make any purchases here, that amount of foreign currency is to be credited to the Government of Ceylon for the purpose of increasing its own foreign holdings.

If a passenger spends £ 10 here in rupees, the Government is supposed to hold foreign currency of £ 10. That is why you discourage as far as possible the black market in currency. You do that because you want the Government to control foreign assets.

Here you have these companies and you charge them a rupee due. Of course, you have to have it in some standard form. I grant that ships of many nationalities come here. But why not have the charges in respect of these companies levied in some international currency or its equivalent? Why do you want to have it in rupees?

It would then be obligatory upon them to pay in that currency. If that currency is devalued, as has happened in respect of the pound, you will have to change your schedule. That is a different matter and it is always possible. But I want to ask the Hon. Minister of Finance whether he has considered the feasibility of having these payments made in that way.

ජේතු සම්මතිය : වරාය ගාස්තු

Of course, it can be said that in making these payments they have to convert a certain amount of their own currency into rupees for the purpose of payment. That may be so. But whether it will not be more advantageous to have these charges levied in some kind of foreign currency instead of in rupees itself, which would not leave room for these companies operating here to utilize some local resources which they may have through their agents for the purpose of paying these charges, is the question I would like to ask the Hon. Minister of Finance. You would at least prevent that amount of foreign earnings going back into the pockets of the persons from whom it might have been obtained.

The next question I want to discuss is the probable effect of these increases on prices. The Hon. Minister could have given us more information in regard to that matter, but he carefully refrained from doing so.

ලෙස්ලි ගූනවර්දන මයා.

(திரு. லெஸ்லி குணவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

He spoke of fractional increases, but what those fractions are he failed to say.

බර්නාඩ් සොයිසා මයා.

(திரு. பெர்னாட் சொய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

The fraction could be very large. Since the Hon. Minister says that the last amendment was in 1949, we can consider Schedule C of the Customs Ordinance, contained in the Legislative Enactments as adopted in the revision in 1952, as the present schedule on which they operate.

If you compare paragraph 1 of that schedule with that which is now proposed, here is the position. Here is what was originally there, or what is at present there :

"The following shall be the rates of the dues payable by vessels entering the port :—

	Rs. c.
Up to and including 50 tons net	5 0
Over 50 and up to and including 100 tons net	.. 10 0 "
For that is substituted :	
"Up to and including 100 tons net	.. 15 0 "

ජේතු සම්මතිය : වරාය ගාස්තු

That is, if the tonnage is 100, instead of Rs. 10 he is called upon to pay Rs. 15, which is 50 per cent more. That is not "fractional". It is fractional of course, but it is not the intention or the idea that is conveyed by the term "fractional".

Besides, in the existing schedule you have the relief that if the tonnage is 50 or less the charge is only Rs. 5, but under the new schedule, if the tonnage is less than 100, whatever the tonnage may be you have to pay Rs. 15.

Similarly, there are various slabs that have been fixed in the new schedule. Take the 3,000 tons slab, which is the maximum here. For over 3,000 tons and up to and including 6,000 tons net—that is, between 3,000 tons and 6,000 tons—the rate is Rs. 1,400, whereas in the existing schedule, for the slab over 3,000 and up to and including 3,500, the amount payable is only Rs. 370. One can see a very substantial increase. I am not objecting to that. I say that it is quite proper, after about 20 years, to revise the rates upwards in order to obtain some further revenue.

It is necessary to see that the operation of the port for the benefit of shipping is made to pay in a manner that is commensurate with the services that are provided. I have no objections to that at all. Obviously, the schedule has to be amended every 20 years. But, when you have this kind of increase, I would like to know from the Hon. Minister what impact this would have on freight charges.

Freight charges have been increased from time to time in a most arbitrary manner. And if this is one way of hitting back at the companies which are playing this game with us, I am entirely with the Hon. Minister on this. But I would like the Hon. Minister to take us into his confidence and tell us in what way these are related to freight charges and what impact this is likely to have on freight charges.

We are faced with a two-fold position with regard to freight charges. On the plea that matters

ජේතු සම්මතිය : වරාය ගාස්තු

ජේතු සම්මතිය : වරාය ගාස්තු

[බර්නාඩ් සොයිසා මයා.]

are not satisfactory in the Port of Colombo, that there is undue delay in the Port of Colombo, and that ships are called upon to stay here in Colombo for longer periods of time, much beyond the scheduled length of their trips, freight charges were raised from time to time. Recently, in 1965, there was some reduction which was interpreted as a gesture of goodwill towards the Government that came into being at that time. After a short time that goodwill vanished and there was an increase again, and freight charges have kept on rising.

If you examine the pattern of the increase, you will find that the charges are increased in respect of goods coming into Colombo and not in respect of goods going out of Colombo. The charges are principally in respect of what is coming into our port and not what is going out of our port. In other words, those who decided to increase the freight charges were anxious to punish the people of Ceylon by having the increased freight charges passed on to the consumer, but were anxious to save the other countries—countries to which we export our goods—from having to pay more.

If in fact there was a delay in the Port of Colombo and the delay resulted in the enhancement of freight charges, then the delay involves both loading and unloading—unloading in respect of goods that have to be consumed here or goods unloaded here for transshipment subsequently, and loading in respect of goods shipped from here. So the responsibility for any delay or the weight of it should be equally divided as between imports and exports. But these companies that have been operating here have been very careful. They have seen to it that the burden falls upon the people of this country. Charges have been increased principally—principally, I say, not altogether—in respect of goods coming into our ports.

Now, I would have wished the Minister to have told us whether he negotiated with these companies in

regard to these freight charges and discussed with their representatives these dues and the proposed enhancement of dues, with particular reference to the possible impact they may have upon these charges. The Minister did not give us that information, and to that extent we are in the dark in this discussion.

When I discuss freight charges I must also mention the other thing. I told you the pattern that prevails in respect of goods coming here, but even in regard to exports we have trouble—trouble of a different kind. Despite the shorter distance, it costs this country the same amount to ship our tea from Colombo to London as it costs a person in Calcutta to ship Assamese tea through the Port of Calcutta to London. The charges are identical. There are some items of goods in respect of which we pay the same charges as Manila for shipment to Britain. Manila and we pay the same charges. It is time we fought back against these shipping companies in regard to these favoured areas, and that is part of the battle that has to be taken up by the Minister, of course, with due consultation with the Minister of Finance and the Prime Minister. That is part of the battle that has to be undertaken by him if we are to do justice by our people, the public of this country, as well as those who are engaged in the export trade.

Now, I would have liked the Minister, before he brought this schedule before this House, to have discussed this question with these companies, particularly in relation to the impact of this upon the freight charges and the tremendous need there is for us to have a revision of those charges in order to remove the unfairness that now prevails.

I say that this question has got nothing whatever to do with the delays in the Port of Colombo. I know that the Minister took great credit to himself—I would be the last person to deny credit to anybody—that he had cleared the Port of Colombo which was clogged with ships, that as a result of his intervention he had managed to clear it up. His was a

දේශ සම්මතය : වරාය ශාස්ත්‍ර

face that had launched a thousand ships! I do not want to deny him any credit in that matter. I only want to state this: this question of the freight charges and the increase of the freight charges on the part of these companies is very often attributed—sometimes unfairly by our own press—to delays in the port, and delays in the port are constantly attributed to the poor harbour worker. This is the constant theme we have heard from Government politicians and from the press, and we have these ideas picked up and retailed to us at various places where we meet the public. In the end, the sinner is the harbour worker! I say this is thoroughly unfair, improper, unjust and untrue.

I met a ship's captain—the ship belongs to a German line operating here—who took me to the hold of the ship and showed me the rubber, coconut, desiccated coconut and everything else packed there, and he said, "I could not have got such a beautiful job done in any other port in Asia." The manner in which the goods had been stacked, the manner in which they had arranged them, the order in which the goods would have to be taken out, the conservation of space, the distribution of weight—in regard to all those matters he said, "Without any guidance from us they have done such a beautiful job and I could not have got such a job done in any other port in Asia". Now that was the tribute paid by a West German, the captain of the ship, to the harbour workers of Ceylon, the Port (Cargo) Corporation employees of the Hon. Minister.

The Hon. Minister can reply that the criticism he makes is not in regard to their skill but in regard to their desire to work. I say that both have been impugned in public pronouncements in recent times, and that is why I think it is incumbent upon us to clear this matter once and for all. The harbour worker is no lazier than anybody else, no more than Hon. Ministers—

දේශ සම්මතය : වරාය ශාස්ත්‍ර

වෛද්‍යාචාර්ය ඩී. එම්. ඩී. නානානන්
(නල්ලූර්)

(දොරාසුර් ආ. ආ. ඩී. නානානන්—
නල්ලූර්)

(Dr. E. M. V. Naganathan—Nallur)

Hear, hear!

බර්නාඩ් සොයිසා මයා.

(තිල. පෙරනාටු සොයිසා)

(Mr. Bernard Soysa)

—no more than Civil Servants, and top administrative officers.

I have sat across the table with the Permanent Secretary in regard to harbour strikes; he is a very good gentleman, a kind-hearted man, a very able person; and the first thing he told me was, "Oh, we cannot have wildcat strikes in the port." I have always wondered, from his point of view, or from anybody else's point of view, at what point this cat ever becomes tamed. Any strike is a wildcat strike. This cat is never tamed. Apparently, the harbour workers must not strike at all. Even Cabinet Ministers can strike, but the harbour workers are not permitted to do so.

I say that it is time we removed this insult, this public insult to the harbour worker of this country. This is a baseless insult that is being hurled and has been hurled at him throughout the years, that he is a lazy fellow and is incapable of doing his job. That is not true.

A large number of delays in the Port of Colombo, as the Hon. Minister would have found out when he examined it, were due to lack of warehouse space, to the consignees not taking away their goods in time. I know that the Hon. Minister's predecessor wanted to build warehouses. There was a proposal to that effect and I think some warehouses were built after that. There are a large number of factors—I do not want to go into all those technicalities as now I am discussing harbour dues—involved in this question of delays in regard to loading and unloading, and without reference to and proper analysis of those factors and an attempt

சேஷு கமிஷனிய : வரல அக்து

சேஷு கமிஷனிய : வரல அக்து

[செனாதி கமிஷனிய மல.]

made by the Minister to correct those matters, they place the blame upon the harbour worker alone. It is very unfair ; it is an improper thing to do.

I have examined the working of a number of ports—the ports of Hong Kong, Singapore—

சேஷு கமிஷனிய : வரல அக்து

(டாக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

Write a report to the Government on your findings.

செனாதி கமிஷனிய மல.

(கிரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

—Shanghai, the Red Chinese port, as well as others, and I can assure the Hon. Minister that much delay can be avoided on the basis of rationalizing the operations. On that matter I am aware that the Hon. Minister has, whatever other things we may have against him, a clever man at the moment in charge of this corporation. We have a number of things against him ; we disagree with him on a number of other matters. But that is another question altogether. He is a man who had some experience in handling the port. He has had some experience in that direction. And I must say that he is clever man.

So there is no reason why, with a very able Permanent Secretary, with a very clever man as head of the Port (Cargo) Corporation, with a very good Customs officer, the Principal Collector, with all these people functioning so well in the port, the Hon. Minister cannot embark upon a proper investigation for rationalizing port operations and see that they are done in a much better way. I am quite certain that the delays that are complained of could be considerably removed if, on the basis of a comparative study of the operations of the various ports, a proper rationalizing of the various processes involved in stevedoring, in loading and unloading, and in all these matters could be undertaken.

If that is done, this perennial complaint, this perennial insult that is hurled against the harbour worker would probably cease.

Sir, that is why I would have liked the Hon. Minister, before coming to us with this new schedule of fees, to have discussed it on the basis of the possible impact it would have upon freight rates. That has not been done.

You will notice that there are several very large increases in regard to other charges. Those that I have been quoting just now are entering dues given in Paragraph I.

Then, in the proviso applicable to vessels which, while in harbour, carry out none but a limited number of operations like taking in coal, discharging coal, taking in crews, discharging crews, unshipping or re-shipping passengers, extinguishing a fire on board, or undergoing inspection—this is the first time I have looked at this schedule on the Order Paper—there is a word which I do not understand. I wonder whether the Hon. Minister would explain it. It is in Paragraph I, subsection (1), sub-paragraph (k).

In the original Ordinance the word which is spelt here as d-e-r-a-t-i-s-a-t-i-o-n is spelt with an 'z'. What does this word mean ? I have a strong suspicion that it means the removal of rats. Consequently, one is to believe that 'ratisation' is the breeding of rats if 'deratisation' is the removal of rats. I suppose, ratisation is the breeding or the encouraging of the breeding of rats !

Any vessel coming in for this purpose has a special charge which is meant to be some form of relief because it does not employ all our services. It used to be Rs. 280 only to cover pilotage, entering dues, use of tugs, and bill of health granted day by day. Today it is Rs. 800 under the proposed schedule—an increase from Rs. 280 to Rs. 800.

Now, that is not a fractional increase by any chance. The others were certainly fractional increases.

சீனா கமிட்டி : வரலாறு அடித்து

சீனா கமிட்டி : வரலாறு அடித்து

But an increase from Rs. 280 to Rs. 800 is not a fractional increase. The entering dues were fractional dues. They were fairly large fractions, but they were fractional dues. This is nearly three times what it was.

சீனா கமிட்டி

(கௌரவ சுகததாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

The present rate is Rs. 440.

சீனா கமிட்டி கமிட்டி

(திரு. பெர்னாட் சொய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

How could it be? When did you amend it? A little while ago I asked the Hon. Minister when it was amended and he said it was done in 1949. If it was amended in 1949 the amendments must be in the Ordinance which is before me, because the Legislative Enactments were revised in 1952.

சீனா கமிட்டி

(கௌரவ சுகததாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

In 1949 there was a 60 per cent surcharge.

சீனா கமிட்டி கமிட்டி

(திரு. பெர்னாட் சொய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

Well, there is nothing mentioned in the Ordinance in regard to that matter. If the last amendment was in 1949, then we should find it included here.

சீனா கமிட்டி

(கௌரவ சுகததாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

That was a surcharge.

சீனா கமிட்டி கமிட்டி

(திரு. பெர்னாட் சொய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

Even if it is Rs. 440, an increase up to Rs. 800 is a fairly substantial increase; it is an increase of nearly one hundred per cent.

Then it says here :

“(ii) vessels employed in the steamer service between Colombo and Tuticorin shall be given a rebate of 10 per centum

Those levies remain the same. Except in the case of Tuticorin, which is favoured, the levies remain the same.

Then :

“(iii) vessels discharging cargo exceeding 100 shipping tons brought from a foreign port for re-shipment to a foreign port shall be given a rebate of 25 per centum on entering dues ;”

The rebate of 50 per cent has been reduced to 25 per cent. Of course, you want to increase your revenue. The rebate is reduced here ; it is not an increase. It is a reduction from the point of view of the amount you pay out.

Then (iv) says :

“(iv) trawlers operating as such from a Ceylon port and duly registered at a port of registry in Ceylon shall be allowed to compound for entering dues at Colombo for twelve months at Rs. 1.25 per ton of the registered tonnage ;”

The charge used to be 70 cents. Now it is Rs. 1.25. Whose trawlers are these? Are they fishing trawlers?

சீனா கமிட்டி

(கௌரவ சுகததாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

Fishing trawlers.

சீனா கமிட்டி கமிட்டி

(திரு. பெர்னாட் சொய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

To whom do they belong?

சீனா கமிட்டி

(கௌரவ சுகததாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

To foreigners—Japanese, Russians.

சீனா கமிட்டி கமிட்டி

(திரு. பெர்னாட் சொய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

Similarly, in regard to over-hour dues, if you exceed 96 hours and do not exceed 288 hours the charge will

தேடி பத்திரிகை : வரலாறு

தேடி பத்திரிகை : வரலாறு

[பெரிய சோசியல் மன.]

be known as "half over-hour dues." Where a vessel's stay in port at an alongside berth exceeds 96 hours but does not exceed 168 hours, one half of the charges payable as entering dues shall be added. That would be known as "half over-hour dues." Earlier, the payment of full over-hour dues was for a maximum of 288 hours. So, the amount is increased there too.

Buoy rent charges have been increased on a daily basis from Rs. 27 to Rs. 50 ; from Rs. 54 to Rs. 100 ; from Rs. 81 to Rs. 150. I am not objecting to an increase, but the increases must have some relevance, some uniformity, some proportion. They must bear some relation to the facts. And we must be given some indication as to whether these charges have been discussed with the companies concerned in order to find out where exactly we stand in this matter and whether the charges will be taken out from us again through some other means.

Now that the Hon. Prime Minister is here, I should like to draw his attention to a point which I raised when he was not here. This is a revision of dues levied from shipping companies. We have only one shipping company. Therefore they are all foreign companies that are involved. The amounts fixed here are in terms of rupees. It is true that these companies have to convert their currency to pay, but a number of them have their agencies operating in various other ways. They could easily pay in rupees instead of paying in their own currency. It would be much more profitable to fix these charges in terms of foreign currency instead of in rupees from the point of view of earning exchange. That is the first point.

The second point is this : you are about to decide whether to devalue or not. Why is there a hurry in passing this ? These revisions and these increases have been made necessary because these charges have not been revised for 20 years. Therefore there is an increase being proposed. If in

fact you devalue and you have these rupee charges here, depending upon the rate of devaluation some of these increases will be wiped out, so that the whole position gets back to the *status quo*. There was therefore no hurry to have brought this item higher up on the Order Paper and to have it passed today. We could wait, watch the situation, revise the thing and then decide in line with that. Some of these things would have no meaning in terms of devaluation. I am only trying to help the Hon. Minister.

சுரு சுகதாசா

(கௌரவ சுகதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

You have been always that.

லேஸ்டி ஸ்கூல்டென் மன.

(திரு. லேஸ்டி குணவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

And see what has happened to him.

டி சோசியா சிரிவர்தன மன.

(திரு. டி சோய்ஸா சிரிவர்தன)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

Take his advice, withdraw it and bring it up later.

பெரிய சோசியல் மன.

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

You can always re-discuss this question in terms of your change. You will have to discuss this in terms of any change in currency values. What is the hurry ? There is no meaning, there can be no meaning if you devalue. We do not know whether you are going to do so or not.

There are also changes in regard to import harbour dues. These are not the Customs rates but import harbour dues in regard to various kinds of goods brought in. That is a matter in regard to which we have to consider the question of prices very carefully. These rates are intermittently related to the commodity

தேடி ஸ்தலம்: வடிக் அங்கு

itself and therefore there is a question of what impact these could have upon prices. Of course, these charges are made from the companies bringing these goods, but, still, in what manner are these likely to affect the prices of these things?

What is the commitment in respect of chillies?—[Interruption]. No change? There is a change according to the schedule here—unless you had revised it subsequently—from 5 cents to 8 cents. There is an increase of 3 cents.

சுரு சுகாதாசு

(கௌரவ சுகாதாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

8 cents.

சுரு சுகாதாசு.

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

It is not given here. We did not know this. This is the 1949 revision. This is incorporated in the Act of 1952. Again a surcharge?

சுரு சுகாதாசு

(கௌரவ சுகாதாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

There was a surcharge of 60 per cent.—[Interruption].

சுரு சுகாதாசு.

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

Bags containing rice, other grain, sugar, flour, fish, vegetable, or containing articles not elsewhere specified—the increase is from 5 to 8 cents. In the next slab, from 7½ to 12 cents, and in the next slab, from 7½ to 12 cents and from 2½ to 4 cents.

Then there is an item “Animals or birds not carried in crates or cages.” Are we now importing elephants? I ask that because the charge has been increased from Rs. 7 to Rs. 14.

தேடி ஸ்தலம்: வடிக் அங்கு

சுரு சுகாதாசு

(கௌரவ சுகாதாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

There have been circuses in Ceylon.

சுரு சுகாதாசு.

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

Circus animals are not imported. The circus people do not leave the animals here and go away.

சுரு சுகாதாசு

(கௌரவ சுகாதாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

They come under this category.

சுரு சுகாதாசு.

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

When the Hon. Minister was Mayor of Colombo, he made a substantial reduction in the tax levied on elephants and donkeys and there was considerable relief among those who used to travel about on elephants and donkeys. The Minister is now acting on reverse gear. He has increased the charge to Rs. 14. In respect of sheep and goats the rate has been doubled from 28 cents to 56 cents.

I have to ask the Minister for the explanation of a curious feature in this schedule. That is in regard to exemptions of imported goods. Government cargo, military baggage, dhobies' bundles and liquid fuel in bulk are exempted. I can understand Government cargo being exempted, I can understand military baggage being exempted, and I can understand liquid fuel in bulk being exempted; but why dhobies bundles?—[Interruption].

In regard to reshipment harbour dues, the rates have been considerably raised.

I do not want to go through this entire schedule from beginning to end. These are not fractional increases. The increases are considerable. I am not sure of the

தேவ சபைமன்றம் : வரலாறு அமைப்பு

தேவ சபைமன்றம் : வரலாறு அமைப்பு

[பெரிய சபைமன்றம்.]

speculative figure given by the Minister that the revenue he expects is only Rs. 4 million. I should have thought that the amount would be much more, unless of course there has been some falling off of revenue on account of a contraction in the volume of goods imported and also a consequent contraction in the number of ships that call at the Port of Colombo.

I have also to ask the Hon. Minister whether he has discussed these matters at the level of the possible impact upon prices through an increase of freight rates which would be passed on to the consumer; whether he can assure this House that there will not be any such attempt to pass that on to us in some other form; and whether he is prepared to carry out measures to combat any such attempt to pass it on to us. That, of course, involves a very large fight on a very large front. I do not know whether the Hon. Minister has the heart for such a fight and whether his politics will permit it. But we would like to have some assurance from the Hon. Minister in regard to this question, namely, from the point of view of the consumer in this country that these charges which he is levying from these persons are not going to be passed back to us in some other form indirectly.

There is one last question I want to ask the Hon. Minister. He has now nationalized the Port of Trincomalee. In recent years the Port of Trincomalee has begun to handle a large volume of goods. He is revising these charges in respect of the Port of Colombo. There is a new schedule in regard to dues leviable in ports other than Colombo. Why is that not revised? At the time this Ordinance was originally enacted and at the last revision of 1952 by the Act of 1952 which would have incorporated your revised schedule of 1949, the Port of Trincomalee and the Port of Galle were not flourishing ports. At that time the volume of traffic handled

was extremely small, but today to some extent the Port of Galle and to a very large extent the Port of Trincomalee handle a much larger volume of traffic. Why is there no revision in regard to the dues of the ports other than Colombo? Or, is it proposed that this same schedule shall apply to those ports also?

From the point of view of the original schedule which you are seeking to remove—I am sorry, Mr. Speaker, that you did not hold with me on my point of Order—

பெரிய சபைமன்றம்

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

I would ask the hon. Member to read that section again; then he will know.

பெரிய சபைமன்றம்.

(திரு. பெர்னாட் சொய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

In that schedule there was a Part II which gave the dues leviable in ports other than Colombo. That is being abolished here. In so far as he is substituting a new schedule for the old one or it appears to be so, the position remains unclear in regard to ports other than Colombo. That is not withdrawn. To that extent I suppose this will remain. I do not know legally what the position is that arises. The resolution says "Port of Colombo". Now, if this is, in fact, a substitution of a new schedule, then there may be no dues leviable in those ports. That is the result of your Ruling, Mr. Speaker.

பெரிய சபைமன்றம்

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

I did not say it was a substitution. That section says, "add to, amend or vary".

பெரிய சபைமன்றம்.

(திரு. பெர்னாட் சொய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

What happens to the original schedule?

தேடி ஸ்தலத்தின் : வரைய அளவு

தேடி ஸ்தலத்தின் : வரைய அளவு

கலிநாயகனது

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

That is there. They will add to it. The Hon. Minister is varying the amounts that are there.

வெள்ளை கலிநாயகன்.

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

In other words, as far as the Port of Trincomalee is concerned, you then come to the position that these dues set out here, in Part II of Schedule C of the Customs Ordinance, as amended up to 1952 by the Act of 1952, will remain in force. I say that these dues were fixed at a time when there was precious little traffic in those ports. It is obvious that these dues themselves require revision. If dues in Colombo require revision it is very much more so in respect of Galle and Trincomalee.

The last point I want to raise is this. I would like to reiterate to the Hon. Minister of Finance and the Hon. Prime Minister my request that this matter be held over and reconsidered in the light of any decision the Government may take in regard to the question of the value of the rupee. At the same time the question may also be considered whether these charges cannot be fixed in terms of some standard international currency instead of being fixed in terms of rupees. That would certainly help to consolidate or to increase our foreign revenue earnings to some extent at least; and in respect of the increases that have been sought to be levied, the position might not be completely liquidated as a result of the decision that the Government may make.

பு. அ. 11.46

வெள்ளை கலிநாயகன்

(டாக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

We listened with great interest and amusement to the speech made

by the hon. Member for Colombo South (Mr. Bernard Soysa). I believe his chief point was, considering the possibility of there being a devaluation of our rupee, we should have awaited a decision on that before framing the schedule of charges to be levied in the Port of Colombo, because this Resolution refers only to the Port of Colombo.

He also made the point that it would be good if these charges could be made in some foreign currency. Supposing these charges were made in terms of the pound sterling and subsequently the pound sterling were devalued, then we would be faced again with the same difficulty. The rupee is our currency, and I hope some day we will have a fair volume of our own shipping which will not be called upon to pay any foreign currency, which would be absurd. So I think it is in keeping with our self-respect and our status as an independent nation to stick to our own currency. Let us see to it that on conversion the foreign companies or whoever is concerned pay the foreign exchange directly to the Port Commission. Thereafter we will convert it. Conversion tables could be given to them, and they could pay accordingly.

My good Friend, the hon. Member for Colombo South, has carefully gone into the various items one by one, and many of his comments seem to have some kind of reasonableness. He wanted to know something in regard to the freight charges. He was afraid that in consequence of these charges—these charges were raised since 1949—freight charges may also be increased proportionately. The point is that these charges have been long overdue. The shipping companies and others must realize that they have had the benefit of 20-year old harbour dues, whereas nearly every other harbour in the world has revised its charges every five or ten years. The present revision is something that is long overdue. It is a reasonable and right step for us to take.

சேஷ சமீபநிய : வரைய அக்து

சேஷ சமீபநிய : வரைய அக்து

சேஷ சமீபநிய : வரைய அக்து

(திரு. லெஸ்லி குணவர்தன)
(Mr. Leslie Goonewardene)

No increase in the Trincomalee Port?

சேஷ சமீபநிய : வரைய அக்து

(டாக்டர் நாகநாதன்)
(Dr. Naganathan)

I will come to Trincomalee. I am glad you reminded me of Trincomalee.

The increased freight charges on which my Friend laid great stress are probably due to the fact that there was undue delay in the working of ships in Colombo. That is something which, we must confess, we cannot deny. There have been undue delays.

For instance, I am prepared to challenge the leader of the L. S. S. P.—the Chairman of the Public Accounts Committee has disappeared—and say that Colombo has the unenviable record of having paid out the largest sum of money as demurrage, when the tonnage handled is considered, out of all ports in the world during the last five years. So there has been undue delay.

Secondly, freight charges also depend on the time taken for the turn-round of a ship. If the turn-round of a ship is quick at any port shipping companies consider it profitable to call at such a port because goods are unloaded quickly, loaded quickly, and the ship can leave in the shortest time possible. Shipping companies charge less freight on goods destined to such ports.

So, that freight on goods shipped to Colombo is higher than on goods shipped to Calcutta or Hong Kong and such ports is, I think, partly our own fault which we must not try to cover up or forget or pretend not to see. Unless we see our own faults we can never correct ourselves.

The Port of Colombo has been a great loss to the State. The correct statistics, with which I am again prepared to challenge any Minister or anybody else, would appear to suggest that we are losing well-nigh

Rs. 12½ million a year. This is mainly due to the fact that our work is slow and slovenly.

I am not blaming labour. I think a large share of the blame must fall on the shoulders of the administrators and executives. There does not appear to be any rationalizing or planning in the port. The loading or unloading of a ship should be planned earlier and men detailed out to do certain specific work to a properly planned time schedule to which the men must strictly adhere.

Unless planning and timing of this kind is introduced, work will be delayed. And this planning and timing must be the responsibility of the administrators and the executives of the port. The fault lies mainly with them and not so much with the men. The men also may be lazy perhaps because their friends in the various political trade unions are prepared to help them, but I would absolve the men to a large extent from the crime of delay in the port, and fix the responsibility on the staff.

I do not want for one moment to detract from the tribute paid by the hon. Joint Member for Colombo South (Mr. Bernard Soysa) to the present chairman. After he took charge of the port there has been a great transformation there. But one man by himself cannot bring a huge port back to normality because you find other administrators at various levels who do not seem to understand or have the same enthusiasm and drive as he has. May I say that, whatever criticisms I may make of the Colombo Harbour, they do not refer to him. Having seen the working of the harbour and the way he has tried to put it to shape, I must really give him credit though the harbour as a whole is not working very well.

My Friend, the conjoint Member for Colombo South has gone very carefully into details about the port dues. I do not want to follow him on this hair-splitting expedition but I believe

சேஷ சமீபத்தில்: வரைய அளவு

that in one or two cases there should be some kind of revision. For instance, a vessel of 3,000 to 3,500 tons paid only Rs. 370, and today it has got to pay Rs. 1,400, which is nearly four times as much. I think this is a bit too much and it would not encourage any ships to come into this harbour, or rather they are sure to raise the freight charges. As regards the 50-ton vessels, the former charge was Rs. 5 and now it is Rs. 15. That is all right because not many 50-ton vessels come here, maybe one or two a year. The increase is 50 per cent in respect of 100-ton vessels and this I think is reasonable.

Now, my friend spoke about certain stories told him by captains. In this case he spoke of the West German captain who spoke of how well the rubber and copra were packed. It is quite clear that in such a case the particular administrator or young executive who was in charge had planned this out. It should be worthy and proper that the authorities in the harbour should see that this officer is given due recognition, and he should be given more important and more administrative work because that particular load of rubber and copra had been so well packed neatly and efficiently that it earned the praise of the West German captain. This is not due to the workers but due to the planning of the executive in charge who must be given a bigger share in looking after the loading and unloading of ships.

My Friend also came out with stories that can only be told to the marines. He spoke about certain stories told him by a so-called man from Jaffna who is himself a smuggler, of how they smuggle big bags of paddy packed in water-proof polythene bags tied under the ship. Now, I wonder whether he has ever studied hydronautics and about how ships go. When he was a small boy he must have played with boats and he must have gone on launches and seen ships. He may have played with boats in his bath-tub in his bath-room. He should know that a ship will not move if you have a big bag tied under it. In

சேஷ சமீபத்தில்: வரைய அளவு

this case at least three big bags of paddy were tied under the ship, maybe one at the stern, one at the bow and one mid-ship. These three bags must have been tied to two ropes on either sides of the boat. In such a case the boat will not move.

சேஷ சமீபத்தில்: வரைய அளவு

(திரு. லெஸ்லி குனவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

You seem to know a lot about smuggling methods.

சேஷ சமீபத்தில்: வரைய அளவு

(டாக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

I know about ships and boats. I played with them as a boy and I understand how they float.—[Interruption]. Do not come and tell us in this august Assembly stories that can be told only to the marines. Do not come and tell us stories which are utterly false and malicious. I am surprised that the hon. Joint Member for Colombo South indulged in such stories. Like the editor of the "Ceylon Observer" he has seen barges being towed to the coasts of India. Those are utterly false, malicious and disgraceful stories which only fools can believe and only fools and idiots can say.

சேஷ சமீபத்தில்: வரைய அளவு

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

Order, please! The Sitting is suspended till 2 P.M.

சேஷ சமீபத்தில்: வரைய அளவு

அதன்படி அமர்வு இடை நிறுத்தப்பட்டு, மீண்டும் பி. ப. 2 மணிக்கு ஆரம்பமாயிற்று.

Sitting accordingly suspended till 2 P.M. and then resumed.

சேஷ சமீபத்தில்: வரைய அளவு

(டாக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

Mr. Speaker, when we adjourned for lunch I was stating how my good Friend, the hon. Joint Member for Colombo South—

ජේගු සම්මතිය : වරාය ගාස්තු

ඉරිගු සම්මතිය : වරාය ගාස්තු

ජයග්‍රහණය මිය.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

Mr. Speaker, there is no Quorum.

මන්නි මණ්ඩලය ගණන්කොට ගණපුරණයක්
නොවූයෙන්, බෙදුම්සිහු අබද කිරීමට නියෝග
කරන ලදී.

පසුව ගොප්‍රණයක් තුබුණේ—

சபை கணக்கிடப்பட்டு நிறைவேண் இல்லையென்று கண்டதினால் பிரிவு மணி அடிக்கப்பட வேண்டுமென ஆணையிடப்பட்டது.

பிறகு, நிறைவேண் இருந்ததனால்—

House counted and a Quorum not being present, the Division Bells were ordered to be rung.

Later, a Quorum being present—

වෛද්‍යවාර්ග්‍ය නාගනාතන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

As I was saying, my hon. Friend evidently does not know hydrodynamics. A ship cannot travel unless its bottom is streamlined, and if under it two or three heavy bags are hung the ship cannot be propelled. The weight of the bags will act as a brake. It is like driving a car with the brakes on. My hon. Friend comes and tells us what a certain captain or sailor had told him. I can only say : Tell that to the marines ! Do not come and tell us these cock and bull stories. But, Sir, unfortunately there are some people in this country, also some journalists in this country, who think that anything said against the people who come from the Northern part of the Island or against the Federal Party is something that is very virtuous—

ഭൂലംഗഭർമ്മൻ මഹാ.

(திரு. இலங்கரத்ன)

(Mr. Ilangaratne)

There is a nice article by you today.

වෛද්‍යාචාර්ය කාශ්‍යානන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

—Thank you.—however foolish or stupid those statements may be.

I now want to refer, since people are asking me, to the Trincomalee Harbour. We do not have any intrinsic dislike to nationalization.

Our party is composed, almost if not completely, of workers and farmers. All the rich people among our Tamil people are in the U. N. P. or in the Tamil Congress.

එම්. සිවසිනම්පරම් මයා. (උඩුප් පිහිටි)

(திரு. எம். சிவசிதம்பரம்—உடுப்பிட்டி)

(Mr. M. Sivasithamparam—Uduppidi)

Speak for yourself. We know the rich people among you all.

වෛද්‍යාචාර්ය නාගනානන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

So, our impulse would naturally be towards socialization or nationalization, but we also realize that unless there is national development unless there is industrial and economic development, the days of the minorities will be very, very hard indeed because if the national till diminishes and there is only a little left, naturally the more politically powerful sections would want all that is left, callously ignoring the just claims, the human requirements, of the minorities. Therefore, we are very, very anxious that there must be national development and economic development and that we should not allow the present decline in our economy. It is here that we come to the question of the Trincomalee Harbour.

We have noticed that the nationalization of the Colombo and Galle Harbours has definitely led to adverse conditions in our economy. The Colombo Harbour for the past many years has shown that on an average it incurs a loss of Rs. 12½ million every year; the Galle Harbour has shown a loss of Rs. 2 million every year. In Galle, may I say, only fifty thousand tons are loaded and unloaded in a year—that is all—and the Government and this country are losing two million rupees a year ever since that harbour was nationalized. Again, as I said before, the Colombo

දේශ සම්මතය: වරාය ගස්තු

Harbour has the unenviable record of having paid the largest demurrage, *pro rata* tonnage, by any port in the world. Then, the work production in the Colombo Harbour, the nationalized Colombo Harbour, is eight to ten tons per gang per hour. Compare this, for instance, with the Kankasanturai Harbour. There is practically no harbour in Kankasanturai, hardly any harbour facilities or equipment, but still, while in Colombo the work production per gang per hour is only nine to ten tons with all the facilities, in Kankasanturai it is twenty-three tons per gang per hour.

Take the cost of handling. It is twenty rupees per ton in the nationalized Colombo Harbour and it is the same at Galle, but in Kankasanturai it is five to six rupees per ton and in Trincomalee it is eight to ten rupees. So, from a national point of view, to us the minority, the economic progress, the economic wealth of this country is of very fundamental importance.

We did not want the same mistake to occur in Trincomalee. Of course the present system of contractors has not worked. It has not worked because some of the contractors are dishonest and they are rogues. They cannot be trusted to keep to the terms they have entered into with the men and with the Ministry of Labour, with which they have had a number of conferences.

ජයකෝඩි මයා.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

How is Jeganathan ?

වෛද්‍යවරයා නගනාතන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

I do not want to mention names, but I shall definitely mention one name, that of Thangamani, who is the biggest racketeer there. He worked to sabotage the harbour at the instance of European shippers who wanted it done.

දේශ සම්මතය: වරාය ගස්තු

Formerly some European shippers were paid two cents per pound when they shipped tea through Trincomalee. That was stopped by the Government. They wanted the two cents back and they did everything possible to try to sabotage the nationalization of the port till they got the two cents back. It worked out to a large amount, as much as a million rupees a year.

This man Thangamani was one of the contractors who was directly responsible for putting that harbour out of shape. Since you asked me the name I came out with it.

As I said, this contract system does not work. We suggested a co-operative system whereby the main workers and the administrators and executives become shareholders in the co-operative establishment of the harbour.

We felt that under this so-called nationalization, the men did not care; nor did the executives care what happened to the port. The port can go to the dogs, the nation's economy can go to hell, but as long as they are paid their salaries, they are satisfied. They did not care tuppence what happened to the country. There was no sense of patriotism or love for the country. That is why we are against nationalization.

Nationalization works well in China. It works well in Russia. Why? Because there is discipline, iron discipline.

කිවිනියකතුමා

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

The hon. Member is discussing nationalization.

වෛද්‍යවරයා නගනාතන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

Yes, Sir. Every labourer or gang of labourers in those countries has to do his or its share of work under pain of severe penalties. Then again, every administrator in the

தேடி ஸ்தலம் : வடிக் கால்

தேடி ஸ்தலம் : வடிக் கால்

[வெள்ளையர் காலம்]

harbour must carry out his target for the month, for the quarter and for the year.

உ ஸ்தலம் கிடைக்க இல்லை.

(திரு. டி. சோய்ஸா சிரிவர்தன)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

There is no compulsion there.

வெள்ளையர் காலம்

(டாக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

Our administrators are absolutely callous. They want their holidays and their day off. They take three hours for their lunch. They do not plan out.

When it comes to loading or unloading there should be a definite plan, a definite timing, a definite kind of leadership. That they do not have.

Anyway, nationalization does not work well in Ceylon. We wanted a system whereby the workers and the administrators would feel that their welfare, their prosperity, would be dependent directly on the progress and development of the port. If the port does well, they would do well. That was the scheme we enunciated.

கலாநாயகர்

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

I think the hon. Member has dealt sufficiently with that scheme. Will he now go on to the Resolution that is before the House?

வெள்ளையர் காலம்

(டாக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

Give me five minutes, and I will finish.

கலாநாயகர்

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

I do not think I should give any more time if the hon. Member is going to talk outside the Resolution. He must talk on the Resolution. I

find that whenever a matter comes before the House, some hon. Members go round and round the subject, travel round the world and come to the subject at the end.

வெள்ளையர் காலம்

(டாக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

The idea of levying these dues is to make the harbour profitable and make it work well. So, we are thinking of how the harbour should be worked profitably and well. The only snag is that co-operatives usually turn to racketeering. Why are co-operatives run so badly here? Why is there racketeering? It is because 99 per cent of the members of co-operative societies are sleeping partners. They do not take any interest in the co-operatives.

On the other hand, in Jaffna, in the North, only about 5 to 10 per cent of the members worry about the co-operatives, and yet they work well. Under this system, every worker and every administrative officer in the co-operatives is a working member. Every quarter they are entitled to get a dividend. If their dividend is not paid every quarter, they will know why they did not get their dividend. There is an audit and continuous checking. So there is no possibility of any kind of racketeering under our system.

I felt that in five or six years' time the men whose shares form the capital would be in a position to turn the capital over to the Government, and the Government would not suffer any losses in Trincomalee. It would be a capital gain for the Government. Besides, it would be a very progressive harbour, and the harbours in Colombo, Galle and other places would have had to follow suit. That would have been the best system.

We tried to save this Government from committing suicide on the waterfront, but they did not heed our advice. So, it is not a defeat for the Federal Party. I say it is a national defeat.

ජේතු සම්මතය: වරාය ගාස්තු

ජේතු සම්මතය: වරාය ගාස්තු

ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක්

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

On your side.

වෛද්‍යාචාර්ය නාගනාතන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

You people are aiding and abetting the Government. You are the people who started it, and our Government is trying to follow those stupid Bandaranaike policies. Anyway, Sir —[Interruption].

කළානායකතුමා

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

The hon. Member is only saying "Anyway, Sir" and is digressing every minute from the subject under discussion. It is not fair for him to do that. It is not fair by the Members of this House if the hon. Member keeps on making his own policy statements.

වෛද්‍යාචාර්ය නාගනාතන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

I say that the port dues should be paid in rupees and not in foreign money because foreign money can be devalued. But the Government must demand that foreign ships pay rupee equivalents as shipping dues. In that way we can also get the foreign exchange.

අ. හා. 2.16

ජයකොඩි මයා.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

ගරු කළානායකතුමනි, මේ යෝජනාව යටතේ වැඩි වේලාවක් කළා කරන්නට මා බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ. සාකච්ඡාවට භාජන කළ යුතු වැදගත් කරුණක් දෙකක් ගැනවත් යමක් නොකියාම බැහැ. වැදගත් කරුණු ගණනාවක්ම තිබෙන නිසා ඉතාමත් වැදගත් කරුණු

ගැන පමණක් ඉතාමත් කෙටියෙන් මේ ප්‍රශ්නය යටතේ වචන ස්වල්පයක් කළා කරන්නට මා බලාපොරොත්තු වෙනවා.

දකුණු කොළඹ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (බර්නාඩ් සොයිසා මයා.) මේ රෙගුලාසි සම්බන්ධව සැහෙන තරම් දුරට විවේචනයක් කරන්නට යෙදුණු බවයි මා නම් හිතන්නේ. එහෙත් තල්ලුර්හි ගරු මන්ත්‍රීතුමා (වෛද්‍යාචාර්ය නාගනාතන්) එතුමාගේත් එතුමා අයත් දේශපාලන පක්ෂයේත් දැන් බලයේ සිටින මේ ආණ්ඩුවේත් මූලික ප්‍රතිපත්තියක් ගැන සාකච්ඡාවක් ඇති කිරීමට මේ වේදිකාව පාවිච්චි කරන්නට බලාපොරොත්තු වුණා. අපත් මේ ආණ්ඩුවත් අතර යම් යම් පරස්පර විරෝධතාවන් ඉතාමත් තදබල ලෙස තිබුණත් එකක් නම් පැහැදිලිව කියන්නට කැමතියි. ඒ කුමක්ද? ත්‍රිකුණාමලය ජන සතු කිරීම සම්බන්ධව අපේ සම්පූර්ණ සහ යෝග්‍ය පමණක් නොවෙයි, අපේ ප්‍රශංසාවත් මේ ආණ්ඩුවට හිමි වන බව කියන්නට කැමතියි.

ගරු වන්නිනායක

(கௌரவ வன்னிநாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

Come on to this side.

ජයකොඩි මයා.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

මා කියන්නට යෙදුණේ මේ ආණ්ඩුවේ දක්ෂතාව මා පසසන බව නොවෙයි.

ගරු වන්නිනායක

(கௌரவ வன்னிநாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

වෙන මොකක්ද?

ජයකොඩි මයා.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

මේ ආණ්ඩුව ඒ තරම් දක්ෂයයි මා විශ්වාස කරන්නේ නැහැ. ජනසතු කරන ලද වරායෙන් ලාභ ලැබෙන ලෙස වැඩ කරගෙන යන්නට පුළුවන් වේය යන්නයි මගේ විශ්වාසය.

ජේගු සම්මතිය : වරුය ගාස්තු

ඉරිදු සම්මතිය : වරාය ගාස්තු

കലാനാടകമൃഗം

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

The hon. Member is now replying to an irrelevant matter referred to by the hon. Member for Nallur.

ජයකෝති මයා.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

Give me five minutes.

ද සොසිසා සිරිවර්ධන මයො.

(திரு. டி. சொய்ஸா சிறிவர்தன)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

You allowed him to be irrelevant.

ජයකොඩි මයා.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

මේ ප්‍රශ්නය ගැන යමක් කියන්නට මිනිත්තු දෙකක් මිඩංගු කරන්නට ඉඩ දෙනවා නම් තමුත්තාන්සේට මා ස්තූති වන්න වෙනවා. ඇත්ත වශයෙන්ම පසුගිය ආණ්ඩුවේ ජනසතු සේවා ප්‍රතිපත්තිය නිසයි අද මේ රටේ හිස් වූ භාණ්ඩාගාරයට මුදලක්වත් ලැබෙන්නේ. එය දැන් කාටත් පාහේ ඒත්තු ගොස් අවසානයයි. කවුරුත් මොනවා කිව්වත්, කොන්නාත් ක්‍රමය යටතේ හෝ වේවා සමුපකාර ක්‍රමය යටතේ හෝ වේවා ඔය දෙකෙන් එකකින්වත් ලාභයක් ලැබෙන අන්දමින්වත් රටට ප්‍රයෝජනයක් ලැබෙන අන්දමින්වත් ත්‍රිකුණාමලය වරායේ වැඩ කටයුතු මේ ආණ්ඩුවට කරන්නට පුළුවන් වෙනැයි මා විශ්වාස කරන්නේ නැහැ. ධනවාදී පාලන ක්‍රමයක් පවතින රටක සමුපකාර ප්‍රතිපත්තිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සමුපකාරයටවත් ප්‍රයෝජනවත් වන්නේ නැහැ. සමහර පුද්ගලයන් එයින්ගත් ගසාගෙන කන බව අපට ලැබෙන ආරංචි අනුව කියන්නට පුළුවනි. ඒ නිසා මේ සම්බන්ධයෙන් ආණ්ඩුව ගත් තීරණය හරි බව මට කියන්නට පුළුවනි. මා එක් ඉල්ලීමක් කරන්නට කැමතියි. ඒ ඉල්ලීම කරන්නේ ගරු ඇමති තුමාගෙන් සහ ගරු අගමැතිතුමාගෙනුයි. කොයි තරම් බලවේග ආවත්, තර්ජන ආවත් මෙය ජාතික ප්‍රශ්නයක් හැටියට

සලකා තමුන් තාන්සේලා ගත් මේ තීරණය කවර කවදවත් වෙනස් කරන්නට එපා. ඒ ඉල්ලීමෙන් ඒ කාරණය යටතේ කියන්නට අදහස් කරන ලද කාරණය අවසන් කරනවා.

ඒ සමගම තවත් වැදගත් කරුණු කීපයක් යටතේ වචන සවලපයක් කළා කරන්නට කැමතියි. මෙහිදී දකුණු කොළඹ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (බර්නාඩ් සොයිසා මයා.) වරායේ ගාස්තු ගැන සඳහන් කළ දේ කෙරෙහි සැලකිල්ල යොමු කරන්නට කැමතියි. මීට පෙර තිබුණු නැව් ගාස්තු ගැනත් දැන් තිබෙන ගාස්තු ගැනත් කියා තිබෙනවා. ටොන් සියයකට රුපියල් දහයක්ව තිබුණු ගාස්තුව දැන් රුපියල් පහළොව දක්වා වැඩි කිරීම ගැනත් තමුන් තාන්සේලාට කියන්නට තිබෙනවා. ඇත්ත වශයෙන්ම ටොන් හයදාහකට වඩා බර බඩු සහිත නැව් තමයි කොළඹ වරායට පැමිණෙන්නේ. අද සාමාන්‍යයෙන් ටොන් අටදාහකටත් දහදාහකටත් අතර ප්‍රමාණයක් තිබෙන නැව් කොළඹ වරායට එන බව ගරු ඇමතිතුමා දන්නවා. ඒ නැව් වලින් ගන්නා ගාස්තුව ඇත්ත වශයෙන්ම සඳහන් කර නැහැ. ඒ ගැන කල්පනා කර බලන්නට ඕනෑ. ටොන් හයදාහක ප්‍රමාණයට රුපියල් 1,600ක් අය කරන අතර ඉන් වැඩි වන සෑම ටොන් 500 කටම වැඩිපුර රුපියල් සියය බැගින් වැඩිපුර අය කිරීම සුදුසු යයි මේ රෙගුලාසිවලින් ගරු ඇමතිතුමා තීරණය කර තිබෙනවා. මේ වරායට අද එන නැව් සාමාන්‍යයෙන් ටොන් අටදාහටත්, දහදාහටත් අතර බඩු සහිත ඒවා බව කියන්නට පුළුවනි. ඒ නිසා මීට අවුරුදු විසි ගණනකට ප්‍රථම තිබුණු සැලැස්මක් උඩ—ඒ කාලයේ අද වැනි විශාල නැව් යාත්‍රා නොකළ නිසා—මේ අන්දමට ටොන් 100, 300, 500, 1,000 යනාදී වශයෙන් කොටස් කර මේ රෙගුලාසිය සාදා තිබෙනවාය කියා මා විශ්වාස කරනවා. එහෙත් අද වැඩි වශයෙන් තිබෙන්නේ ටොන් 8,000 ටත් 10,000ටත් අතර නැව්. ඒ නිසා ටොන් 8,000 ත් 10,000 ත් අතර නැව්වලින් මේ විධියට ක්‍රමානුකූලව අය කිරීමක් අපට පෙන්වා දන්නා නම් මේ බදු අය කිරීමේ ක්‍රමය මීට වඩා අපට පැහැදිලි වෙනවා.

රේගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු

ගරු කථානායකතුමනි, තවත් කරුණක් තිබෙනවා. දැන් තිබෙන ක්‍රමය යටතේ වෙන් 3,000 කට වැඩි නැවක්—වෙන් 3,001 ක නැවක් කියා හිතමු—ආවොත් එක වෙන් එකක් වැඩි විම නිසා ඒ සඳහා රුපියල් 700 ක පමණ වැඩිපුර මුදලක් අය කරනවා. ඒ කියන්නේ බර වෙන් 3,000 නම් අය කරන්නේ 1,400 යි. බර වෙන් 3,001 නම් රුපියල් 2,100 ක් අය කරනවා. වෙන් එකක් වැඩි වූ විට එක වරටම ඒ වැඩි වූ වෙන් එක නිසා රුපියල් 700 ක් අය කරන ක්‍රමයක් සකස් වේගන යනවා. එසේ අය කිරීම ගැන මා දොස් කියන්නේ නැහැ. ඒ අයගෙන් පුළුවන් තරම් අය කිරීමයි අපට වාසි. එහෙත් ලෝකයේ නැව් ගමනාගමනය පිළිබඳව බලන විට, අපේ නැව් සමාගමක් නැත්නම් රජයේ නැව් සමාගමක් තිබුණා නම් අප සන්නෝෂ වෙනවා. එහෙත් අද පවතින තත්ත්වය අනුව අපේ නැව් නැති නිසා විදේශීය නැව් වලින් පුළුවන් තරම් අය කර ගැනීමට ලැබෙනවා නම් එය අපට ලැබෙන ලාභයක්. විදේශීය බලපෑම්වලට නම් අප සම්පූර්ණයෙන්ම විරුද්ධයි. නැව් සමාගම් මගින් මේ රටේ ධනය සුරාගෙන යාම ගැන අප සම්පූර්ණයෙන්ම විරුද්ධයි. එහෙත් තිබෙන තත්ත්වය අනුව අපට කළ හැකි වෙන දෙයක් නැති නිසයි මා මෙසේ කථා කරන්නේ. මේ ක්‍රමය අනුව බදු අය කරන විට සමහර විට පිටරට නැව් මේ රටට පැමිණීමට ඒ තරම් සැලකිල්ලක් දක්වන්නේ නැති වේවි.

අනික් අතින් මේ රටේ තිබෙන වරාය වල් දෙස බලන විට කොචින්, බොම්බාය, කරච්චිය, සිංගප්පූරුව වැනි වරායවල අය කරන නැව් ගාස්තුව අපේ රටේ ගාස්තුවලට වඩා අඩුයි. ඒ නිසා සිදු වන්නේ කුමක් ද? ලෝකයේ වෙනත් රටවල නැව් අපේ වරායවලට නොපැමිණ ගාස්තු අඩු වෙනත් වරායවලට යනවා.

ගරු කථානායකතුමනි, අපේ වරායවල් මුල සිටම පාඩුවට ගෙන ගියාය, අවුරුද්දක චාර්ජික පාඩුව රුපියල් කෝටි 1.2ක් වෙනවාය කියා නල්ලුර්හි ගරු මන්ත්‍රිතුමා විසින් (වෛද්‍යාචාර්ය තාගනාදන්) කියත්

රේගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු

නට යෙදුණා. එම සංඛ්‍යා ලේඛන වැරදි කියා මා හිතනවා. මා ලග ඒ සම්බන්ධව සංඛ්‍යා ලේඛන නම් තිබෙනවා. එහෙත් මේ අවස්ථාවේදී කියවන්නට මා අදහස් කරන්නේ නැහැ. අපේ වරායවල් 1961 වන තුරු ලාභයටයි තිබුණේ. ඊට පසුව බත්තල් ආදී වුවමනා කරන බඩු මුට්ටු ගන්නට සිදු වූ නිසා අවුරුදු 2ක් පමණ පාඩුවට ගෙන යන්න සිදු වුණත්, ක්‍රියාකාරීත්වයේදී අපට ලාභයක් පෙනුණා. අන්න ඒ නිසා ඇයි මේවා පාඩුවට ගෙන යන්නේ, කියා අප හිතන්නට ඕනෑ. එක වෝදනාවක් හැටියට ගෙනෙනවා, වරායේ කම්කරුවන් වැඩ කරන්නේ නැත කියන එක. එය ඉතා පහසු වෙන් එල්ල කරන්නට පුළුවන් වෝදනාවක්. එහෙත් පිටරට නැව් අපේ වරාය වලට ගෙන්වා ගෙන ඒවායින් බද්දක් අය කර ගැනීමට උපකාරී වන කිසිවක් අපේ රජය කර නැහැ. ඒ නිසා සිදු වී තිබෙන්නේ කුමක් ද? එවැනි යම් වැඩ පිළිවෙලක් ඇති කළොත් අද එන නැව් ප්‍රමාණයට වැඩියෙන් නැව් අපේ වරාය වලට එන්නට පුළුවන්. අපේ වරායවලට ඔරොත්තු දෙන සම්පූර්ණ නැව් ප්‍රමාණය දැනට එන්නේ නැහැ. ඒ නිසා කම්කරුවන් නිකම් සිටිනවා ඇති. “ස්ටැන්ඩ්—බයි” ක්‍රමය යටතේ කම්කරුවන් නිකම් සිටිනවා ඇති. එසේ ඔවුන්ට නිකම් සිටීමට සිදු වී තිබෙන්නේ අවශ්‍ය ප්‍රමාණයක් නැව් කොළඹ වරායට ගෙන්වා ගැනීමට පහසුකම් ඇති කර නැති නිසයි. වැඩ කරන කෙනකුට දොස් කියන්නට, දුක් විදින කෙනකුට දොස් කියන්නට අපට බොහොම පහසුයි. එහෙත් කාරණා හරි හැටි සොයා නොබලා, වරද කොතැන දැයි හරි හැටි සොයා නොබලා දොස් කීම පිළි ගන්නට බැහැ.

නැව්වලට වුවමනා කරන පැටුල් ආදිය නැත්නම් බංකරින් ලාභයට දීමට අප කටයුතු කරන්නේ නැහැ. අනෙක් රටවල් ලාභයට බංකරින් දීමට කටයුතු කරනවා. සිංගප්පූරුව ලාභයට බංකරින් සපයනවා. එහෙත් අපේ වරායවල බංකරින්වලට විශාල මුදලක් අය කරනවා. ඒ හේතුව නිසාත් අපේ වරායවලට නැව් වැඩිපුර එන්නට කැමති නැහැ. විදේශ රටවල නැව් එන්නේ අපේ ප්‍රයෝජනය සඳහා යයි මා

ඊගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු

ඊගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු

[ජයකොඩි මයා.]

කියන්නේ නැතත් අප මේ ගැනත් සැලකිල්ලක් දක්වන්නට ඕනැ. ලෝකයේ වරායවල ඇති තරඟකාරී තත්ත්වය ගැන අප සලකා බලන්නට ඕනැ.

අප වාට්ටු ක්‍රමය අනුව නැව්වලින් ආහාර ද්‍රව්‍ය ගෙන්වනවා. පසුගිය වර්ෂය තුළදී පමණක් කොළඹ වරායට ආහාර නැව් 120 ක් පමණ ආවා. අප කලියට ගන්නා ඒ නැව් ඉතාමත්ම ඉක්මනින් ආපසු යැවීමට සැලැස්වීම යුතුකමයි. ආහාර පහේන ඒ නැව් අපේ වරායවලට ඇතුළු වුණාට පසුව ඒවා ඉක්මනින් ආපසු යැවීම ගැන කිසිම සැලකිල්ලක් දක්වන්නේ නැහැ. ඒ සඳහා කිසිම වැඩ පිළිවෙළක් ඇති කර නැහැ. පාලනයේ වැරදි ඇති බවටත් හොඳ සලැස්මක් නොමැති බවටත් චෝදනා රාශියක් ඉදිරිපත් කරනත් ඇත්ත වශයෙන්ම ආහාර ද්‍රව්‍ය ගෙන එන ඒ නැව් ඉක්මනින් ආපසු යැවීමට කිසිම වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර නැහැ.

නැව් ගාස්තු ප්‍රශ්නය දෙස බලන විට තමුන්නාන්සේලා පුදුම වේවි. සිංගප්පූරු වේ සිට එංගලන්තය බලා සුවස් ඇළ හරහා හෝ කේප්ටවුන් හරහා හෝ යන නැව්වලට අඩු වියදමක් යනවා. එහෙත් සමහර විට කොළඹ සිට ඒ මාර්ගවලින් එංගලන්තයට යන නැව්වලට අය කරන ගාස්තුවට අඩු ගාස්තුවක් මැනිලාවේ සිට එංගලන්තයට යන නැව්වලට අය කරන බව පෙනෙන්නට තිබෙනවා. මෙයින් පෙනෙන්නේ මෙහි කොහේ හෝ වැරද් දක් ඇති බවයි. කොහේ හෝ වැරද් දක් තිබිය යුතුයි. සමහරවිට “කොමිෆිපරන්ස් ලයින්ස්” නමැති නැව් සංවිධානය ස්වාධීනත්වය ලැබූ රටවලින් සූරා කෑමේ වැඩ පිළිවෙළක් ගෙන යනවා විය හැකියි. නැව් ගාස්තු සම්බන්ධයෙන් අනුගමනය කරන වැඩ පිළිවෙළ ඒ සූරා කෑමේ එක් අංශයක් පමණයි. අසාධාරණ අන්දමින් නැව් ගාස්තු අය කරනවා නම් “කොමිෆිපරන්ස් ලයින්ස්” සංවිධානයට තර්ජනය කර හෝ ඒ තත්ත්වය නැති කර ගැනීමට උත්සාහ කළ යුතුයි.

ඊයේ පෙරේදා අපේ රටට අවශ්‍ය ආහාර ද්‍රව්‍ය රැගත් නැවක් කොළඹ වරායට ආවා. ඒ නැවේ ගෙනා බඩු ඉක්මනින් බාන ලෙස

රජයෙන් ඉල්ලීමක් කරන්නට යෙදුණා. විජය පාලමෙන් හෝ එලිසබෙත් පාලමෙන් හෝ ඩෙල්ෆ්ට් පාලමෙන් හෝ ඉක්මනින් ඒ බඩු බාන ලෙස ඉල්ලීමක් තිබුණා. එහෙත් උදේ පාන්දර ඇති වූ නැව් හිමියන්ගේ සාකච්ඡාවේදී ඒ ඉල්ලීම ප්‍රතික්ෂේප කර බත්තල්වලින් බඩු බැමට වෙනම ස්ථානයක් සකස් කර දුන්නා. කවුද මේ වැඩ පිළිවෙළෙහි මුල් තැන ගත්තේ? පිටකොටුවේ එක්තරා කෙනෙක්. ඔහු ලග තිබුණු බඩු තොගය අවසන් වන තුරු අර නැවේ බඩු බැම වැළැක්වීමටයි, ඔහුට වුවමනා කෙළේ. තමන්ගේ බඩු ටික වැඩි මිලට විකුණා ගැනීම සඳහා කරන්නට පුළුවන් හැම දූෂණයක්ම කරමින් අර නැවෙන් බඩු බැම නැවැත්තුවා. ඒ තරම් දුරට “කොන්ෆිපරන්ස් ලයින්ස්” සමාගම් බල පා තිබෙනවා නම් එම සමාගම් හෙළා දැකීම පමණක් මදි. අපට අවශ්‍ය බඩු වරායට එන අවස්ථාවලදී ඒවා ඉතා ඉක්මණින් ගොඩබෑ ගැනීමේ වැඩ පිළිවෙළකට එවැනි සමාගම් එකඟ කරවා ගත යුතුවා පමණක් නොව එක එක සමාගම්වල කැමැත්තේ හැටියට, “කොන්ෆිපරන්ස් ලයින්ස්” කියන කියන හැටියට ඒ කට යුතු පාලනය වීම වැළැක්වීම සඳහා රජය කටයුතු කළ යුතුයි.

ආනයන බඩු සම්බන්ධයෙන් දකුණු කොළඹ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (බර්නාඩ් සොයිසා මයා.) දීර්ඝ විස්තරයක් කළා. පිටරටින් මෙරටට ගෙන්වනු ලබන බඩු සම්බන්ධයෙන් ඊගුව අය කරන ගාස්තුවල පරස්පර විරෝධී ස්වරූපයක් තිබෙන බව එතුමා පැහැදිලි කළා. එම නිසා ආනයන බඩු සම්බන්ධයෙන් තවදුරටත් කරුණු කියන්නට මා අදහස් කරන්නේ නැහැ.

විශේෂයෙන් අපනයන ද්‍රව්‍ය සම්බන්ධයෙන් කියන්නට කැමැතියි. වරායවලදී මේ ගාස්තු අය කරන්නේ දැනට අවුරුදු 20කට පමණ ප්‍රථමයෙන් ඇති කළ සැලැස්මක් උඩ බව තමුන්නාන්සේ දන්නවා ඇති. අපනයන ද්‍රව්‍ය නිෂ්පාදකයන්ට පුළුවන් තරම් සහන දෙන්නට ඕනැ. අපේ අපනයන ද්‍රව්‍යවලට ලෝක වෙළෙඳ පොළේ විශාල තරඟයකට මුහුණ දෙන්නට සිදු වී තිබෙනවා. විදේශ විනිමය හිඟයක් ගැන තීවරම කියන මෙවැනි වකවානුවක,

රේගු සම්මතිය : වරාය ගාස්තු

ලෝක වෙළෙඳ පොළේ විශාල තරඟයකට මුහුණ දෙන්නට සිදු වී තිබෙන අවස්ථාවක අපනයන ද්‍රව්‍ය නිෂ්පාදකයන්ට පුළුවන් තරම් පහසුකම් සලසන්නට ඕනෑ. අඩු තරමින් සමුපකාර තොග වෙළෙඳ සංස්ථාව මගින් පිටරට පටවන තේ සඳහා—ලංකා ආණ්ඩුව මගින් පිටරට පටවන තේ සඳහා—ලංකාණ්ඩුව මගින් වින මහ ජන සමූහාණ්ඩුවට යවන රබර් සඳහා, කොටින්ම කියනවා නම් ලංකාණ්ඩුවත් විදේශ රාජ්‍යයන් අතර තිබෙන ගිවිසුම් අනුව පිටරට යැවෙන ද්‍රව්‍ය සම්බන්ධයෙන් විශේෂ පහසුකම් සලසන්නට ඕනෑ.

මා එක ඉල්ලීමක් කරන්නට කැමැතියි : අපේ රබර් මිල මෑතෙක සිට කොයි තරම් පහළ බැස තිබෙනවාද කීවොත් අපනයනය කරනු ලබන රබර් වෙනුවෙන් තීරු ගාස්තු අය කර ගන්නට පවා බැරි තත්ත්වයක් උද්ගත වී තිබෙන බව තමුන්නාන්සේ දන්නවා ඇති. අපේ රබර්වලට ලැබෙන්නේ, ඒ තරම් අඩු මුදලක්. ඒ හේතු වෙන් සමහර රබර් වතු වහන්නට පවා සිදු වී තිබෙනවා. ඒ වාගේම පහත රට හා මැද රට සමහර තේ වතු වසා දමන්නට සිදු වී තිබෙනවා. ඒ තේ වලින් පවා රාත්තල් සියයට ශත 13½ බැගින් ගාස්තු අය කිරීම සම්පූර්ණයෙන් ඉවත් කරන්නට පුළුවන් නම් ඉතාමත් හොඳයි. එම නිසා, අපේ ජාතික ධනය උපයන අපනයන නිෂ්පාදක යන්ට සුළු සහනයක්වත් ලබා දිය යුතු බව රජයට මතක් කරන්නට කැමැතියි.

තේ සහ රබර් පමණක් නොවෙයි, සහන සැලසිය යුතු තවත් දේවල් තිබෙනවා. පොල් සහ පුත්තක්කු සම්බන්ධයෙන් නිෂ්පාදකයන්ට සහන දෙන්නට ඕනෑ. මේ සහන, ජාවාරම්කාරයන්ට ලාභ ලැබෙන විධියට දිය යුතු යැයි අප මොහොතකටවත් කියන්නේ නැහැ. මා එසේ කියන්නේ ඒ ඒ ද්‍රව්‍යවල මූලික නිෂ්පාදකයන් වෙනුවෙන් ඇති කරන සහන බොහෝ විට ඔවුන්ට නොලැබෙන නිසායි. ඔවුන්ට දෙ පැත්තකින් පහර වදිනවා. මෙරටින් පිට රට පටවන ද්‍රව්‍ය සම්බන්ධයෙන්, පිට රටින් මෙරටට ගෙන්වන ද්‍රව්‍ය සම්බන්ධයෙන් ගෙවන්නට සිදු වී ඇති තීරු බදු නිසා අපේ අපනයන ද්‍රව්‍ය නිෂ්පාදකයන් බලවත් දුෂ්කරතාවයකට මුහුණ පා සිටි

රේගු සම්මතිය : වරාය ගාස්තු

නවා. එම නිසා අපනයන ද්‍රව්‍ය සම්බන්ධයෙන් පුළුවන් තරම් දුරට සහන දීම යෝග්‍ය බව මතක් කරන්නට කැමැතියි. මා මීට වඩා කලා කරන්නට අදහස් කරන්නේ නැහැ. මෙවැනි ගාස්තු අය කිරීම පිළිබඳව මීට වඩා ක්‍රමවත් වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරන්නට ඕනෑ. මේ පිළියෙල කොට තිබෙන ගාස්තු අද තිබෙන දියුණු තත්ත්වයට කිසි සේත්ම සුදුසු කියා මා නම් කල්පනා කරන්නේ නැහැ. රජයට මුදල් වුවමනා කරන බව කවුරුත් පිළිගන්නට ඕනෑ. නමුත් මේ විධියට ඒ ඒ අංශ එකින් එකට අරගෙන නොව, සම්පූර්ණයෙන්ම, මුළු නැව් ව්‍යාපාරයම එකට ගෙන, එකට ගැබ් කර සැලැස්මක් ඇති කිරීම ඉතාමත් අවශ්‍ය කියා මා කල්පනා කරනවා.

නැව් සංයුක්ත මණ්ඩලයක් පිහිටුවන මෙන් ඉල්ලන යෝජනාවක් තමුන්නාන්සේලාට ඉදිරිපත් කර තිබුණා. ඒ යෝජනාවට මොකද වුණේ? නැව් සංයුක්ත මණ්ඩලයක් පිහිටුවීම පිළිබඳව පසුගිය රජය කාලයේදී කොලොන්නාවේ ගරා මන්ත්‍රිතුමා (ටී. බී. ඉලංගරත්න මයා.) සම්පූර්ණ සැලැස්මක් පිළියෙල කොට තිබුණා. එහෙත් ආණ්ඩුව වෙනස් වූ නිසා එම වැඩ පිළිවෙළ අහෝසි වුණා. තමුන්නාන්සේලා බලයට පත්ව දැනට අවුරුදු දෙකහමාරකට වඩා ගත වී තිබෙනවා. යම් යම් අවස්ථාවලදී න්‍යාය පත්‍රයට ඒ පිළිබඳව පනත් කෙටුම්පතක් ඇතුළත් කර තිබුණු බව අපට මතකයි. නමුත් විදේශීය තර්ජන නිසා තමුත්තාන්සේලා ඒ පනත් කෙටුම්පත න්‍යාය පත්‍රයෙන් ඉවත් කරගෙන තිබෙනවා. මේ වැඩ පිළිවෙළ සාර්ථක කර ගන්නට මුල් පියවරක් තබන්නට ඕනෑ.

රියෙ පෙරේරා නිදහස ලැබූ මාලදිවයින දෙස බලන්න. ඉතාම කුඩා රටක් වුවත් අද ඒ රටට අයිති සෑම ද්‍රව්‍යයක්ම ගෙන්වන්නේ ඒ රටටම අයිති නැව්වලිනුයි. දැනටමත් ඒ රටට විශාල නැව් හයක් පමණ තිබෙනවා. ඒ නැව්වලින් තමයි මාලදිවයින් දූපත්වලට වුවමනා කරන කෑම ද්‍රව්‍යත් අනෙකුත් සියලුම ද්‍රව්‍යත් ගෙන්වන්නේ. එවැනි කුඩා රටකට විශාල නැව් සමාගම් සමග තරඟකාරී තත්ත්වයක් ඇති කරගෙන කටයුතු කරන්නට

රේගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු

රේගු සම්මතය : වරාය ගාස්තු

[ජයකොඩි මය.]

ප්‍රථමත් නම් ලංකාවටත් බැරිකමක් නැහැ. නමුත් එක් කාරණයක් තිබෙනවා. ලංකාවත් එසේ කටයුතු කරන්නට යන අවස්ථාවේදී විදේශිකයන්ගේ ආධාරය පමණක් බලාපොරොත්තු වෙන්නට එපා.

දැනට අවුරුදු දහයකට පමණ ප්‍රථමයෙන් සිලෝන් ෂීප් ලයින්ස් නමින් සංවිධානයක් ඇති කළ බව නමුත්තාන්සේලාට මතක ඇති. මට මතක නැටියට ඩෙන් මාර්ක් හා නෝර්වේ යන රටවල සම්බන්ධය ඇතිවයි ඒ සංවිධානය ඇති කළේ. “අත්තනගල්ල” හා “විලි” යන නම් වලින් හැඳින්වූ නැව් දෙකක් ඒ සංවිධානයට තිබුණා. නමුත් මොකද වුණේ? ඒ නැව් දෙකම විනාශ මුඛයට යන තුරු එදා හිටපු ඒ විදේශීය අයිතිකරුවන් ඒ සමාගම පාඩුවට පත්වූවැගෙන ගියා. අවසානයේදී ඒ සමාගම සම්පූර්ණයෙන්ම නමින් හාර ගැනීමට සතුටු කියා ඔවුන් ලංකාණ්ඩුවට දන්වා සිටියා. එම නිසා අප විශේෂයෙන් කල්පනාකාරී වෙන්නට ඕනෑ. මුලින්ම ශක්තිමත් පදනමක් තියෙන්නට ඕනෑ. අවසාන වශයෙන්, මීට වඩා පළල් ලෙස පියවර අරගෙන මේ නැව් ප්‍රශ්නය විසඳීමට කටයුතු කරන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

අ. හා. 2.39

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

When the Hon. Minister of Finance moved the Resolution, he did not give an explanation but allowed me to do so since this matter comes within my administration. The purpose of this Resolution is, firstly, to get a better revenue. I wish to draw the attention of hon. Members of the House once again to the fact that the original rates were fixed in 1920. After 24 years the rates were revised; they were revised again after another five years; that is, in 1944 and 1949. They were further revised and placed before the House by the then Government, but unfortunately they were not approved. If you take into consideration the space of time that has elapsed since the

last revision, it will be about 18 years. During this time the rates that were fixed in 1949 have not been revised at all; on the other hand, the cost of administration has increased tremendously. That is the reason why this Resolution is being moved in this House for the purpose of getting a better revenue, namely, about Rs. 4 million.

I am also glad to note that both hon. Members who spoke from the Opposition, namely, the hon. Member for Colombo South (Mr. Bernard Soysa) and the hon. Member for Divulapitiya (Mr. Jayakody), did not object to the revision or the higher rates apart from submitting certain suggestions to be adopted by the Government. I am very thankful to them.

The hon. Member for Colombo South wanted me to defer this matter—in other words, to withdraw this Resolution—since there may be a devaluation and if that is done I may have to come again before the House for another revision. On that footing he wanted me to withdraw this Resolution. But in my opinion it is not at all necessary. If it is necessary, certainly I will have to come before the House and get these rates revised again.

As I said earlier, about 12 years ago we were trying to get the rates revised but we could not do so. Since this Government came into power, we tried again but failed to do so. There is no reason why we should postpone or defer this matter until the Government takes a decision in regard to devaluation. If it is necessary, certainly we can come before the House again, but if the Resolution is passed today, we will be able to collect some money till such time as it is necessary for us to come again before the House. Therefore I do not propose to defer or withdraw the Resolution.

The second point which he raised was whether we cannot get the dues so charged in foreign currency. Certain moneys, after meeting costs and

දේශ සම්මතය : වරාය ගස්තු

various other things, are left over here, but that is a matter for the Controller of Exchange. We can go into that thoroughly and come to some settlement.

There were two other matters which the hon. Member for Colombo South and the hon. Member for Divulapitiya raised. One was the question whether, when these rates are increased, the freight rates would not be increased.

When a special committee was appointed to go into the question of rates, the shipping agents were also represented on the committee. They went into this question thoroughly and they agreed to the revised rates. I am told that at that time the question of freight rates was not discussed at all. According to the members of the committee the increases in the rates were meagre. I shall prove that by reference to one or two items.

I should like to tell the hon. Member for Divulapitiya and the hon. Member for Colombo South that the fixing of freight rates is a matter beyond our control. That is done by the Conference Lines. We can make representations about high freight rates, and we shall consider the suggestions that have been made.

The other point raised by the hon. Member for Colombo South—a very pertinent point—was whether the increase in the rates will be passed on to the consumer. I am as interested as the Member for Divulapitiya and the Member for Colombo South to see that any increase in the rates is not passed on to the consumer.

But, as I said earlier, the increases are meagre. They are fractional.

It should be noted that rice, flour, sugar and grains have been excluded, whether the increases are fractional or otherwise.

Take the case of kerosene oil. The consumer cannot suffer. For every 1,000 gallons the rates have been increased from Rs. 11.20 to Rs. 14. That

දේශ සම්මතය : වරාය ගස්තු

works out to .28 cents per gallon. Is that not a fractional or insignificant increase? Will it be a burden on the consumer?

We have not revised the rates for many years. Now, after many years, we have revised the rates. The hon. Member for Divulapitiya was worried whether the Port of Trincomalee would be de-nationalized. I do not think so.

The hon. Member for Colombo South is not here. He paid a tribute to the harbour worker. I agree with him; because of the harbour worker this Government was able to reduce the surcharge from 50 per cent to nil. There was a surcharge of 50 per cent when we came to power. From 50 per cent it was reduced to 30 per cent, from 30 per cent to 20 per cent, from 20 per cent to 12 per cent, and then it was removed altogether. I join with the hon. Member for Colombo South in paying a tribute to the harbour worker, who is a very reasonable and sensible man if he is allowed to work without interference, if he is allowed to think for himself and to carry out the work for which he is employed. He is certainly a good man, an efficient and loyal man; but he is being interfered with and instigated and misled; as a result he becomes a bad man. I shall give one instance. Perhaps, the hon. Member for Colombo South and most hon. Members may not know that about two or three weeks ago—

කෙනෙත් මය.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

Is the Hon. Minister referring to the Trincomalee Harbour?

ශ්‍රී සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

No, I am referring to the Colombo Harbour. Trincomalee Harbour is working very efficiently now.

தீர்மானம் : வரையறை

தீர்மானம் : வரையறை

கேள்விகள் மூலம்.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

The hon. Member for Nallur (Dr. Naganathan) disputed that.

சுரு. பிள்ளை

(கௌரவ சுகத்தாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

Two or three weeks ago, about 2,500 workers struck work overnight in the Colombo Harbour. Perhaps, hon. Members were not aware of this strike because news of it did not appear in the press. What was the reason for that strike? Some of the meal parcels supplied to them were short-weight. But within 48 hours I managed to settle it because there were no politicians interfering in it.

கேள்விகள் மூலம்.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

Except you !

சுரு. பிள்ளை

(கௌரவ சுகத்தாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

As the Minister in charge of the port I intervened and settled the strike. If any politicians interfered in that strike it might have taken not 48 hours but 96 hours or even a couple of weeks to settle it. That is why I say that the harbour worker is a very reasonable, efficient and loyal man, on whom you can depend. The hon. Member for Colombo South paid a tribute to him. I must also pay a tribute to the Chairman of the Port (Cargo) Corporation who is doing a good job of work ; there is no doubt about it.

I do not think it is necessary for me to speak at length on this Motion. I think I have sufficiently replied to the points raised by the hon. Member for Colombo South and the hon. Member for Divulapitiya.

சுரு. ஜயக்கொடி.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

Reply to the hon. Member for Nallur !

சுரு. பிள்ளை

(கௌரவ சுகத்தாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

The hon. Member for Divulapitiya has replied to him ; so I need not reply.

I also wish to inform the hon. Member for Minuwangoda (Mr. de Zoysa Siriwardena) who was himself a Minister some time ago, that these are his rates.

சுரு. ஜெ. சிரிவர்தனா.

(திரு. டி. சொய்ஸா சிறிவர்தனா)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

I did not make any comment

சுரு. பிள்ளை

(கௌரவ சுகத்தாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

These are your rates. I am in the position now of presenting your rates and not my rates for the approval of the House. There is no reason why the hon. Member for Colombo South or anybody else should say that these rates are very high or that they may be passed on to the consumer.

சுரு. ஜெ. சிரிவர்தனா.

(திரு. டி. சொய்ஸா சிறிவர்தனா)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

The hon. Member for Colombo South was afraid that the freight rates would go up.

சுரு. பிள்ளை

(கௌரவ சுகத்தாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

The hon. Member for Divulapitiya spoke about the comparative figures in other parts of the world and here. I should like to tell him that the increases we have effected do not make the charges higher than those levied in Bombay, Madras, and so on.

புனிய விவரம் கேள்வி, பதிலம்.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

නිවේදනය
ලංකා (පාර්ලිමේන්තු මැතිවරණ) රාජ්‍යාණ්ඩුව පිළිබඳ
විශේෂ කාරක සභාව

නිවේදනය

அறிவிப்பு

ANNOUNCEMENT

ලංකා (පාර්ලිමේන්තු මැතිවරණ) රාජ්‍ය
ණ්ඩුව පිළිබඳ විශේෂ කාරක සභාව

இலங்கை (பாராளுமன்றத் தேர்தல்கள்)
அரசவைக் கட்டளை மீதான தெரிஞழு

SELECT COMMITTEE ON CEYLON (PARLIAM-
ENTARY ELECTIONS) ORDER IN COUNCIL

කළානායකතුමා

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

Before we go on to the next item on the Order Paper I wish to make the following Announcement.

ලංකා (පාර්ලිමේන්තු මැතිවරණ) රාජ්‍යාණ්ඩුව පිළිබඳ විශේෂ කාරක සභාවේ සේවය සඳහා මතු සඳහන් වන මන්ත්‍රීන් ගරු සී. පී. ද සිල්වා මහතාගේ ප්‍රධානත්වය ඇතිව මා විසින් නම් කර ඇති බව දන්වනු කැමැත්තෙමි:

ගරු සී. පී. ආර්. ගුණවර්ධන

ගරු ජේ. ආර්. ජයවර්ධන

ගරු එම්. ඩී. බණ්ඩා

එම්. එච්. එම්. නයිනා මරිකර් මයා.

ඒ. අමර්තලිංගම් මයා.

පී. බී. ජී. කල්ලගල්ල මයා.

පී. ජී. බී. කෙනමන් මයා.

ප්‍රින්ස් ගුණසේකර මයා.

එෆ්. ආර්. ඩයස් බණ්ඩාරනායක මයා.

එස්. තොන්ඩමන් මයා.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

එස්. එම්. රාසමානිකම් මයා.

ටී. සිවසිතම්පරම් මයා.

බර්නාඩ් සොයිසා මයා.

මෙම කාරක සභාවේ ගණපූරණය මන්ත්‍රීන් පස් දෙනෙකුගෙන් සමන්විත විය යුතුය.

I have nominated the following Members to serve on the Select Committee on Ceylon (Parliamentary Elections) Order in Council with the Hon. C. P. de Silva as Chairman:

The Hon. D. P. R. Gunawardena

The Hon. J. R. Jayewardene

The Hon. M. D. Banda

Mr. M. H. M. Naina Marikar

Mr. A. Amirthalingam

விசேஷ ஆய்வகம் விசேஷ அம்மை

Mr. P. B. G. Kalugalla

Mr. P. G. B. Keuneman

Mr. Prins Gunasekera

Mr. F. R. Dias Bandaranaike

Mr. S. Thondaman

Dr. N. M. Perera

Mr. S. M. Rasamanickam

Mr. T. Sivasithamparam

Mr. Bernard Soysa

The Quorum of the Committee shall be five.

விசேஷ ஆய்வகம் விசேஷ அம்மை

வெளிநாட்டுக் கடன்களில் செலவு

சாட்டப்படுதல்

CHARGING OF EXPENDITURE TO FOREIGN
LOANS

ගරු වන්නිනායක

(கௌரவ வன்னிநாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

I move,

"That this House resolves that (a) the expenditure of Rs. 9,685,802.56 on the purchase of Canadian wheat flour in 1958-59 be charged to the Canadian Loan obtained in terms of the agreement dated 5.11.58 between the Government of Ceylon and the Government of Canada; and (b) the expenditure of Rs. 10,269,380.69 on the purchase of rice from China in 1958-59 and 1959-60 be charged to the Chinese Loan raised in terms of the agreement between the Government of Ceylon and the People's Republic of China (Treaty No. 11 of 1958)."

In 1958, the Government of Canada granted a loan of C.\$ 2 million (Rs. 10,000,000) to finance the purchase of Canadian wheat flour. Purchases to the value of Rs. 9,685,802.56 were made by the end of 1958-59 against this loan.

In the same year, the Government of China granted a loan of Rs. 50 million towards Flood Relief and Rehabilitation. This loan was utilized to purchase rice from China, and by the end of 1959-60 rice to the value of Rs. 10,269,380.69 had been purchased.

The two loans referred to above have now to be charged to the respective Loan Accounts.

විදේශ ණයවලට වියදම අය කිරීම

විදේශ ණයවලට වියදම අය කිරීම

[ගරු වන්නිකායක]

This expenditure relates to a period prior to 1960-61, and the approval of the House of Representatives is necessary as prior to 1960-61 no authority exists for the charging of expenditure to Loans.

As from 1960-61 onwards the Appropriation Acts authorize the charging of expenditure included in the Budget to any foreign loans.

ප්‍රශ්නය සහතික කරන ලදී.

வினா எடுத்தியம்பப் பெற்றது.

Question proposed.

අ. හා. 2.58

ජයකොඩි මයා.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

ගරු කළානායකතුමනි, එක කාරණයක් ගැන වචන කීපයක් කළා කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. මා හිතන්නේ නැහැ මෙම යෝජනාවට කිසි කෙනකු විරුද්ධ වෙයි කියා. අප මැතිවරු පස් අවුරුදු විතර ගිවිසුමක් අත්සන් කළා. 1953 කාලයේ පමණ සිටිය මෙම පස් අවුරුදු විතර ගිවිසුම ඇති කරගන්න යෙදුණේ. ඒ කාලයේ සිට අවුරුදු පහෙන් පහට අත්සන් කරගෙන ඇතිව, මේ අවුරුද්දෙන් මගේ කල්පනාවේ හැටියට පස් අවුරුද්දකට බල පාන පරිදි මේ ගිවිසුම—අලුත් වැඩියා කළාය කියන වචනය මා පාවිච්චි කරන්නේ නැහැ—අලුත් ගිවිසුමක් හැටියට සකස් කර ගත්තා. සාමාන්‍යයෙන් ගරු කළානායකතුමනි, වසියෙන් වසියට අලුත් කරන ගිවිසුම් මෙන් නොව මේ විධියට දීර්ඝ කාලීන ගිවිසුමක් අවසන් වුණාට පසුව, මූලික වශයෙන් නැවත අත්සන් කරන විට එය මේ ගරු සභාවට දැනුම් දීමේ සාමාන්‍ය සිරිතක් තිබෙනවා. හැබැයි තව ටික දවසකින් අපට මෙම ගිවිසුම පිළිබඳව කරුණු, වාර්තාවක් වශයෙන් ඉදිරිපත් කරනවා ඇති. එහෙත් ඊට පෙර මූලික වශයෙන් දැනුම් දීම, විශේෂයෙන් විතර මහජන රාජ්‍යය සමග අත්සන් කළ ගිවිසුම මේ ගරු සභාවට දැනුම් දීම සාමාන්‍ය සිරිතක් වශයෙන් තිබුණා. ඒ නිසා මා විශේෂයෙන් ඉල්ලා සිටින්න

කමනිසි—ගරු වෙළඳ රූප ඇමතිතුමා නැති නිසා ගරු මුදල් ඇමතිතුමාට ඒ කරුණු පැහැදිලි කරන්න පුළුවන්ද දන්නේ නැහැ—අලුත් ගිවිසුම අනුව අපට තිබෙන වාසිය සම්බන්ධ විස්තරයක් අපට දෙන්නය කියා.

කෙනමන් මයා.

(திரு. கௌமன்)

(Mr. Keuneman)

Mr. Speaker, the Motion that is now before this House, I recall, is the result of a recommendation made by the Public Accounts Committee. It seeks to put right from an accounting point of view expenditure that was incurred a long time ago.

The point I want to make with the Hon. Minister is this: why does he take so very long to regularize matters like this? If you look at the Motion you will see that we are seeking towards the end of 1967 to regularize, from an accounting point of view, two items of expenditure, one which took place in 1958-59 and the other which took place partially in 1958-59 and partially in 1959-60. In other words, between seven and eight years have elapsed before these matters could be brought properly to account.

If this was an isolated case we would not think it worthwhile to bring it to the notice of the House. The matter could have been disposed of at the level of the Public Accounts Committee.

If in matters like this, matters of a purely accounting nature, of entering expenditure in the correct book under the correct Head and Sub-head, we have to take seven or eight years to put things right, then this House can never get a picture of the overall budgetary and financial position of the country.

Therefore, I do urge the Hon. Minister to see to it that matters which are largely of a routine character are disposed of quickly and efficiently without any inordinate delay.

අ. භා. 3.2

ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.

(තිரு. ඩු. සොය්සා ශ්‍රීවර්ධන)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

ගරු කථානායකතුමනි, මේ අවස්ථාවේ දී මා කථා කරන අදහසකින් සිටියේ නැහැ. එහෙත් දිවුලපිටියේ ගරු මන්ත්‍රී තුමාගේ කථාවෙන් මතු වූ කාරණයක් ගැන වචන දෙකතුනක් කථා කිරීම උචිතය කියා මා අදහස් කරනවා. එනම් චිත්ත-ලංකා ගිවිසුම සම්බන්ධවයි. මා චිත්තයට ගිය අවස්ථාවේදී චිත්ත සමූහාණ්ඩුවේ කෝ මෝ ජෝ නමැති උසස් නිලධාරී මහත්මයකු සමග සාකච්ඡා කරන්නට මට අවස්ථාවක් ලැබුණා. පැය එකහමාරක් පමණ කළ ඒ සාකච්ඡාවේදී කෝ මෝ ජෝ නමැති නිලධාරීතුමා—උන්නාහේ විශේෂ කාරක සභාවක සභාපති වශයෙන් වැඩ කරනවා—මා සමග පැයක් පමණ වෙලා කරුණු කිව්වා, පත්‍ර මාර්ගයෙන් එතුමන්ලාට දැන ගන්නට ලැබී තිබෙන කාරණයක් ගැන. එනම්, දැනට ලංකාවේ පවතින ආණ්ඩුව චිත්ත සමූහාණ්ඩුවත් සමග වැඩි සම්බන්ධකමක් නැතිව, තායිවාන් කියන විශංකාඨිකයෙක්ගේ රට සමග සමහර ඇමතිවරුන් සම්බන්ධකම් ඇති කරගෙන යනවාය, අපේ පරම හතුරන් වන විශංකාඨිකයෙක් සමග සම්බන්ධකම් ඇති කරගන්න එවැනි රටක් සමග අප ගිවිසුම් ඇති කරගන්නේ කොහොමද කියන ප්‍රශ්නය ගැනයි. එතුමා හුඟක් වෙලා ඒ ගැන කරුණු කිව්වා. මා එතුමාට හොඳින් ඇහුම්කන් දී ගෙන සිටිමින් පසුව කිව්වා, මාත් චිත්ත රටට එන්න කලින් මේ රටේ තිබෙන සංස්කෘතික විප්ලවය සම්බන්ධයෙන්, “රෙඩ් ගාඩ් ඩ්‍රවින්ට්” එක සම්බන්ධයෙන්—

කථානායකතුමා

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

The hon. Member for Minuwangoda is as bad as the hon. Member for Nallur. All this is utterly irrelevant.

ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.

(තිரு. ඩු. සොය්සා ශ්‍රීවර්ධන)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

මා පැහැදිලි කරන්න යන්නේ කථානායකතුමනි, මෙම ගිවිසුමට එයින් ඇති වූණ බලපෑම ගැනයි. මා කො මෝ ජෝ නිලධාරීතුමාට කිව්වා, අපේ ලංකාණ්ඩුව සම්පූර්ණයෙන්ම චිත්ත සමූහාණ්ඩුව පිළිගන්නවා මිසක් තායිවාන් රට පිළිගන්නේ නැති බවට අපේ අගමැතිතුමා පාර්ලිමේන්තුවේදී ප්‍රකාශනයක් කර තිබෙනවාය කියා. මගේ අදහසේ හැටියට අන්න එයින් පසුවයි ඒ ආණ්ඩුව තුළ කලින් අප ගැන තිබුණ අදහස් සම්පූර්ණයෙන්ම වෙනස් වී අපට මේ ගිවිසුම අත්සන් කර ගැනීමට පුළුවන් වුණේ කියන එක මා ප්‍රකාශ කරනවා. ඒ මන්ද ඊට පස්සේ පුවත්පත් වල පළ වුණා, “Mr. M. P. de Z. Siriwardena, the Chief Whip of the Opposition and Member of the Sri Lanka Freedom Party, met Mr. Ko Mo Jo, the President of the People’s Congress.” කියා.

ඒ වාර්තාව පත්‍රවල පළ වුණාට පස්සේ අර කලින් තිබුණ අදහස් සම්පූර්ණයෙන්ම වෙනස් වුණ බව මට දැන ගන්නට ලැබුණා. රොබට් ගුණවර්ධන මැතිතුමාත් මට ඒ බැව් ප්‍රකාශ කළා. ඒ ගමන ගොස් ආපසු එන අතර මග ක්වලාලම්පූර්වලදී මට අගමැතිතුමා සමු වුණ අවස්ථාවේ මා කිව්වා, මේ විධියේ සාකච්ඡාවක් ඇති වුණාය කියා. ඒ නිසා මා විශේෂයෙන් කියා සිටින්නේ අප විරුද්ධ පක්ෂයේ සිටියත් පිට රටකට ගිය අවස්ථාවකදී පක්ෂ හේදයෙන් තොරව රට වෙනුවෙන් ජාතිය වෙනුවෙන් එවැනි සාකච්ඡාවක් ඇති වීමෙන් මෙම ගිවිසුම අත්සන් කර ගන්නට පුළුවන් වූ බවයි. එම ගිවිසුමෙන් අපට ප්‍රයෝජන තිබෙන බව මට පෙනෙනවා. ඒ බව ඉතා සන්නේෂයෙන් ප්‍රකාශ කරනවා. අපේ සහල් ඔය ගණනට ලැබුණාට මොකද, ලෝක වෙළඳ පොළේ ගණන් ඔසිට වඩා ඉහළ බව අද වුවත් පත්‍ර මාර්ගයෙන් දැක ගන්නට පුළුවනි.

සිංගප්පූරුවේ ගණනට වඩා ශත 10ක් වැඩියෙන් අපේ රබර් මෙම අවස්ථාවේදී විකුණන්නට පුළුවන් වීම ගැනත් රජයට

විදේශ ණයවලට වියදම අය කිරීම

විදේශ ණයවලට වියදම අය කිරීම

[ද සොයිසා සිරිවඩිත මයා.]

අපේ ප්‍රශංසාව පුද කළ යුතුයි. මේ ගිවිසුම තව අවුරුදු පහකින් දීර්ඝ කිරීම ගැන චීන සමූහාණ්ඩුවටත් මෙම රජයටත් අපේ ස්තුතිය පුද කරනවා. මෙම අවස්ථාව සලසා දීම ගැන කථානායකතුමාට ස්තුතිවන්ත වෙමින් මගේ වචන සවලය අවසාන කරනවා.

අ. භා. 3.5

ශ්‍රී ඩඩ්ලි සේනානායක

(கௌரவ டட்ளி சேனநாயக்க)

(The Hon. Dudley Senanayake)

Mr. Speaker, in view of the remarks made by the hon. Member for Minuwangoda (Mr. de Zoysa Siriwardena) I feel constrained to make a few remarks myself.

Firstly, I must express my appreciation of his efforts—

කෙනමත් මයා.

(திரு. கௌமன்)

(Mr. Keuneman)

Intercession.

ශ්‍රී ඩඩ්ලි සේනානායක

(கௌரவ டட்ளி சேனநாயக்க)

(The Hon. Dudley Senanayake)

—intercession—that is the better word—as regards the successful negotiation of the pact. We are beholden to him for that very gracious act on his part.

I must also say that there seems to be a great deal of confusion on this matter. Even an hon. Member gave notice of raising a matter yesterday about this very thing—I mean the hon. Member for Gampaha (Mr. S. D. Bandaranayake)—on the Adjournment. Unfortunately, there was no opportunity afforded yesterday, but I have the opportunity now because the hon. Member for Minuwangoda has raised this matter.

There seems to be a great deal of misunderstanding about Taiwan and various matters connected with the People's Republic of China. I want to expressly state the attitude taken up by this Government at all times, and it has been an unequivocal attitude.

The views of the Government on this question have been set out in various forums including the General Assembly of the United Nations and this House. On my instructions the Permanent Representative of Ceylon at the United Nations, Mr. M. F. de S. Jayaratne, made a most categorical, comprehensive and forceful statement on our attitude on the matter before the General Assembly of the United Nations on 28th November 1966. Our standpoint has been reiterated again at the current Session of the United Nations, again on my instructions.

There should be no doubt whatsoever on the stand we take in the matter. So far as we are concerned, there is only one China and that is the People's Republic of China. So far as membership of the United Nations is concerned, the Government has taken the unequivocal stand that the People's Republic of China must take the seat which belongs to China. We have treated the question of the membership of the People's Republic of China in the United Nations not as a question concerning the admission of a new member, but as the recognition of the accredited representatives of a State which was a founder-member of the United Nations—in short, as a question of the acceptance of the credentials of the accredited representatives of the People's Republic of China as the proper, lawful and only representatives of the Government of China.

I would like to quote two paragraphs from the statement of Mr. Jayaratne in the General Assembly Sessions of 1966, which spelt out unequivocally our attitude to the two-China concept.

“Before I conclude, I wish to refer to certain ideas which have been mooted in these halls. The phrase ‘two Chinas solution’ has been heard in various contexts. Indeed, the Minister of External Affairs of Canada outlined a plan in his statement which would seat the representatives of the People's Republic of China in the Security Council and the General Assembly and permit the representatives of the so-called Nationalist Chinese Government to continue to sit in the General

விதேய ஸ்தலத்திற் விசயம் ஏய கிரிம்

விதேய ஸ்தலத்திற் விசயம் ஏய கிரிம்

Assembly. That would amount to recognition by this Assembly of a People's Republic of China and a Nationalist China. We presume the latter is another description of the Island of Taiwan, or Formosa.

The world is witness to the bitterness that is the result of two Germanys and two Koreas and two Viet-Nams. We here can at least console ourselves that the Assembly was not responsible for those divisions. The United Nations should not, in our view, in any eagerness, however genuine, to solve one problem, impose or seek to impose solutions which themselves contain the seeds of other and even more dangerous problems. Temporary expediency or the political needs of the moment should not mislead us into allowing the United Nations to become an instrument for subverting the territorial integrity of a Member State. It is our sincere hope that nothing said or done here will involve the United Nations, a body intended to join and heal, in action which will eventually dismember and wound."

In keeping with our policy of recognizing only the People's Republic of China, the Government does not endorse Ceylon passports valid for travel to Taiwan or recognize the travel documents issued by the Administration of Taiwan. I am aware that a few people have visited Taiwan from Ceylon. But with one exception these were all private visits, having no connection whatever with the Government of Ceylon and undertaken without the prior knowledge of the Government. We have no means of preventing these private parties from journeying to Taiwan.

Under our existing rules regarding the issue of passports, any person who can provide satisfactory evidence that he is not likely to become destitute while abroad is entitled to be issued with a passport. Once we issue a passport, we have no control over the places visited by such a person. What apparently the would-be travellers to Taiwan have been doing is to get their passports endorsed for a country or place in the neighbourhood of Taiwan such as Japan and Hongkong and go on to Taiwan from one of these places. The one exceptional visitor to go to Taiwan with Government knowledge during the last two or three years, was a Government official

who went out there to attend a meeting on Rice Breeding organized under the joint auspices of the F.A.O. and the I.A.E.A.—International Atomic Energy Agency. This was an international meeting at which most of the rice growing and rice consuming countries from several parts of the world participated, and the Government of Ceylon had no option but to send a representative because we could not miss the benefit of the transactions of the meeting. I may also add that where an international organization like the U.N. or any of its specialized agencies convene a meeting in Taiwan, we may have to send a representative if we are to profit from it, but our sending a representative to such a meeting does not carry even the remotest implication that we recognize Taiwan or support the two-China theory.

Because of the extensive publicity given to it, I would also like to say something about the recent visit of certain Members of Parliament to Taiwan. I must confess that this visit was undertaken without the prior knowledge or the approval of the Government. The visit was entirely unofficial and private and undertaken presumably for the purpose of satisfying personal desires.

கேனமன் மஹா.

(திரு. கேனமன்)

(Mr. Keuneman)

Will the Hon. Prime Minister expand on that statement?

டடலி சேனநாயக்க

(கௌரவ டடலி சேனநாயக்க)

(The Hon. Dudley Senanayake)

These persons had absolutely no authority to engage in any kind of discussions or other transactions on behalf of the Government of Ceylon, and whatever views may have been expressed by them before, during or after the visit, remain their personal views having no connection whatsoever with the views and policies of my Government.

විදේශ ණයවලට වියදම අය කිරීම

විදේශ ණයවලට වියදම අය කිරීම

[ශ්‍රී ඩබ්ලිව් සේනානායක]

I am also aware that a few people, having their residence in Taiwan, have come to Ceylon. We have had such visitors for a long time, from the 1950s. Most of these people have come out here as participants in meetings convened by international organizations or as guests of private individuals and organizations in Ceylon. As regards those coming to participate in meetings of international organizations, it is not the Government of Ceylon who invites them; the invitation is issued by the international organization convening the meeting and Ceylon merely provides the venue and the facilities. In such cases, once Ceylon has agreed to provide the venue, it would not be proper for us to refuse to allow the attendance of the persons who have been invited by the international organization concerned. The practice of the present Government in this matter has not been different from that of previous Governments or from what has happened in several other countries whose friendly attitude to China has not been in doubt in Peking. About persons coming out as guests of private individuals and organizations, these are private transactions with which the Government has nothing to do. The activities of these individuals and organizations from Ceylon have no bearing on the thinking of the Government.

The news item refers to the launching of a diplomatic counter-attack from Taipei. I am referring to the news item about which the hon. Member for Gampaha (Mr. S. D. Bandaranayake) had given notice. I must state this categorically, that the Government of Ceylon has not had any approach from the Administration in Taiwan for the conclusion of any aid or trade agreement. Even if such offers were to materialize in the future, let there be no misunderstanding of the reaction of the Government. There is no question of the Government of Ceylon concluding any agreement on

aid or trade with the Administration in Taiwan, an entity which we do not recognize.

But the fact that we are not prepared to sign any trade agreement with Taiwan should not be taken to mean that we shall avoid purchasing products which could be originating from Taiwan or having *ad hoc* commercial transactions with regard to such products. The national interest requires that we buy from whatever is the cheapest source. There should therefore be no hesitation to buy products merely because they happened to be of Taiwanese origin if the terms on which they are obtainable happen to be the most advantageous from the point of view of price and delivery dates. The Food Commissioner's Department has been purchasing sugar for several years from Taiwan. I give the figures of purchases from 1956 to 1966 :

	<i>Sugar</i>
1956	45,000 tons
1957	33,500 tons
1958	19,000 tons
1964	30,000 tons
1965	20,000 tons
1966	10,000 tons

ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.

(திரு. டி. சொய்ஸா சிறிவர்தன)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

Are they direct purchases?

ශ්‍රී ඩබ්ලිව් සේනානායක

(கௌரவ டட்ளி சேனநாயக்க)

(The Hon. Dudley Senanayake)

Yes.

As for 1967, I understand that so far 10,200 tons have been purchased. These purchases have been simple and straightforward commercial transactions which have no bearing on our position of non-recognition of Taiwan. Taiwan sugar was bought on those occasions when the offer happened to be the most advantageous in terms of price and delivery

dates. Our purchasing sugar from Taiwanese sources is not dissimilar to commercial exchanges between the People's Republic of China and certain other countries who do not recognize it, such as Australia, Canada and Japan.

But it should be repeated that, even though we are not prepared to give up the practice of making *ad hoc* purchases of products of Taiwanese origin, which has been going on for several years under successive Governments whenever circumstances made it necessary, the Government of Ceylon will not enter into any trade or aid agreements with the Administration of Taiwan.

I am glad I got the opportunity of making this position quite clear, and that is the situation as far as this Government is concerned.

செ. வன்னினாயக்க

(கௌரவ வன்னினாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

I move,

"That this House in terms of Section 59A (3) of the Finance Act, No. 65 of 1961, as amended by Act No. 9 of 1962, resolves that the sum of Rs. 40,172,425.97, specified in Column II of the Schedule hereto which was expended out of the Consolidated Fund during the financial year ending on September 30, 1965, on the items of work specified in Column I of that Schedule being work connected with the development of Ceylon, shall be withdrawn from the National Development Fund established under the aforesaid section and credited to the Consolidated Fund :—

Schedule		
Column I	Column II	
	Rs.	c.
1. Assistance to (a) Allottees, (b) Co-operative Agricultural Societies for construction of houses, latrines, wells, adoption of soil conservation measures and issue of planting materials	3,585,666.00	
2. Highland Colonization Schemes	1,525,445.00	
3. Construction and maintenance of access roads to Crown land	1,419,156.00	
4. Acquisition of land for village expansion	1,402,733.00	
5. Provision of permanent roofing for type plan houses in village expansion schemes and acquired estates	460,272.00	
6. Financial assistance to Colonists	2,815,852.00	
7. Improvements and repairs to village irrigation works and Reclamation and drainage works	1,917,254.00	
8. Improvements to major irrigation works	690.97	
9. Extension of Left Bank Channel, Minipe Yodi Ela Scheme, Kandy District	2,522,795.00	
10. Investigation of Flood Control and Development of the Mahaweli Ganga Basin	1,021,725.00	
11. Walawe Ganga Reservoir Scheme—		
(i) Hulanda Oya Scheme	}	2,452,368.00
(ii) Uda Walawe Reservoir		
(iii) Samanala Wewa		

செ. வன்னினாயக்க

(கௌரவ வன்னினாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

I am in full agreement with the hon. Joint Member for Colombo South (Mr. Bernard Soysa) about the complaint he made with regard to the delay in finalizing this account. I really do not know what the delay was due to. As far as I can see, it should have been done long ago during the time of the previous Government. We are now taking action to regularize it. I shall look into the cause of the delay.

புன: வினா கேள்வி, ஸ்தலம் வினா.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

இதே பதன : ஸ்தலம்

நிதிச் சட்டம் : தீர்மானம்

FINANCE ACT : RESOLUTION

මුදල් පනත : සම්මතය

මුදල් පනත : සම්මතය

[ශ්‍රී ලංකා නීතිඥයෙකු]

Column I				Column II	
				Rs.	c.
12.	Rajangana Wewa at Kadigala	..	..	8,529,388.00	
13.	Kaudulla Tank Scheme, Polonnaruwa District	..	..	347,081.00	
14.	Highland Colonization Scheme	..	..	3,243,231.00	
15.	Improvements including improvements to Bridges, Culverts and Causeways on D.R.C., P.R.C. and Minor roads and Construction of River Crossings, Culverts and bridges on roads not yet taken over	..	..	6,614,450.00	
16.	Widening and improving Trunk and Main Roads and Traffic Flow improvements	..	..	2,314,319.00	
Total				40,172,425.97	

Section 59A (3) of the Finance Act, No. 65 of 1961, as amended by Act No. 9 of 1962, reads as follows:

“The Minister may, with the prior approval of the House of Representatives, determine the sums of money to be withdrawn from the National Development Fund and the purposes for which such sums shall be applied, and no sums of money other than such sums shall be withdrawn from that Fund.”

The Attorney-General whose advice was sought has ruled that it is in order to obtain a Resolution of the House of Representatives to utilize money in the Fund against expenditure already incurred. A sum of Rs. 40,172,425.97 is available as at 30.9.65 in the National Development Fund on account of the National Development Tax collections. It has been decided to utilize this money against an expenditure of Rs. 40,172,425.97 incurred in 1964-65 on development works specified in the Schedule to the Resolution. The Attorney-General has stated that it is in order to do so.

naike) when he was the Minister of Finance in providing for a National Development Tax in one of his Finance Acts. The special tax was collected, and this was credited to the National Development Fund out of which certain development objects would be financed.

Now all that was very well. But this Government is not proceeding with the creation of any separate fund, and I believe it contemplates winding up this fund. There would be certain difficulty on account of the time lag in tax payments. There must be a certain number of taxpayers who have not yet paid the National Development Tax due from them in respect of those years when the law was valid, and the department still keeps this fund going and is crediting the moneys that are collected through Inland Revenue, to this fund.

That would probably be the technical difficulty the Hon. Minister has in winding up the fund, now that he is no longer operating on that kind of law.

I should like to ask the Hon. Minister whether it is not possible to make some provision for any arrears of National Development Tax unpaid so far, which is still being collected—there must be arrears—

ප්‍රශ්නය සහතික කරන ලදී.

வினா எழுத்தியம்பப்பெற்றது.

Question proposed.

අ. හා. 3.24

බර්නාඩ් සොයිසා මයා.

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

I cannot understand why the Hon. Minister does not take some definite step in regard to this National Development Fund. This fund was created by the hon. Member for Dompe (Mr. F. R. Dias Bandara-

ශ්‍රී ලංකා නීතිඥයෙකු

(கௌரவ வன்னிநாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

In any tax there will be arrears.

இதில் பதன : ஸ்திதி

பெர்னாட் சாய்ஸா.

(திரு. பெர்னாட் சாய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

I am only trying to give you a possible reason for not winding up this fund. It is possible that your tax department has told you that if you wind up this fund you will no longer be in a position to collect this tax and that there might be certain difficulties. If that is the obstacle is it not possible to legislate in such a way that the moneys collected in arrears through the Inland Revenue Department could be credited to the Consolidated Fund without keeping the other fund going, a fund which you are not operating on today in the form in which it was intended? That is the first matter.

The second matter I wish to raise is, how were these particular items selected for the purpose of withdrawing moneys out of this fund and crediting them to the Consolidated Fund?

பெர்னாட் சாய்ஸா.

(கௌரவ வன்னிநாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

The total tallies with that.

பெர்னாட் சாய்ஸா.

(திரு. பெர்னாட் சாய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

The Hon. Minister and the Treasury must have had a considerable job in selecting those items which would add up to the amount which he wanted. This cannot be understood, Sir.

If you had a National Development Fund and you were bound by the law to spend those moneys on development objects, how do you account for the use of such moneys for any other object?

I ask this because the then Second Member for Batticaloa, Mr. A. H. Macan Markar, asked the hon. Member for Dompe when he was Finance Minister in the course of the discussion of the Finance Bill, whether this

இதில் பதன : ஸ்திதி

money which was collected on the National Development Tax would be put aside into a special National Development Fund and used only for that kind of object. It was in response to that question asked on the Floor of the House, while the Minister of Finance was speaking, that the Minister responded by agreeing to keep the money in a separate fund.

Now the present Minister of Finance chooses items for withdrawal of moneys from this fund on the basis of their pure arithmetical composition. This has nothing to do with the question of development or anything else. I am only quoting his own reply: "They just happened to add up to this figure and therefore they were chosen."—[Interruption]. This is the most exquisite form of national development that I have seen.

The Hon. Minister intends to expend moneys on "Assistance to allottees, co-operative agricultural societies for construction of houses, latrines, wells, adoption of soil conservation measures and issue of planting materials." That is all right. We shall take that as national development. The next is, highland colonization schemes. Let us take that also as national development. Then he takes construction of roads, acquisition of land for village expansion—

பெர்னாட் சாய்ஸா.

(கௌரவ வன்னிநாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

National development.

பெர்னாட் சாய்ஸா.

(திரு. பெர்னாட் சாய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

—provision of permanent roofing for type plan houses in village expansion schemes. All that is all right.

Take item 6, "Financial assistance to colonists Rs. 2.8 million". How that comes under national development, I do not know. By all means give the assistance. We are not objecting to assistance being given.

இதில் பதன : கமிஷன்

இதில் பதன : கமிஷன்

சுரு வந்தியாயக

(கௌரவ வன்னிநாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

Assistance to carry on national development work.

பெர்னாட் சோய்ஸா

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

Under this head it is possible to regard the Hon. Minister's salary also as part of national development, in which case it need not be brought under a separate Head in the Budget. It can be regarded as national development.

Then Item No. 11 in this Motion is in regard to the Walawe Ganga Reservoir Scheme and various other schemes mentioned there. These were items on which you spent moneys from the Consolidated Fund in the year which ended in 1965. You presented a Budget, you had these moneys provided for out of the Consolidated Fund in that Budget, and you spent those moneys in the course of the year. By the end of 1965 these moneys were expended. Treasury accounts were presented and accepted by this House. They were referred to the Auditor-General, who examined them. They came back to the Public Accounts Committee which reported on them, and that report was accepted.

Now you are putting the money back into the Consolidated Fund by taking it out of another fund. You take this money out of one fund and put it back into the Consolidated Fund. This is a peculiar kind of accounting. You make a book entry which falsifies your accounts. In the first place it renders your book-keeping more complicated. The Treasury methods of book-keeping, handed down from colonial times, are very badly in need of revision. I know that the present Treasury officials themselves are groaning under the burden they have to carry—the kind of entries that have been made and are continuing to be made, the number of entries that have to be made, the form that has been handed down from the old colonial days.

You continue to spend moneys out of the Consolidated Fund as budgeted funds, and then have the whole process completed. Allegedly for the purpose of financing this scheme, you take moneys out of another fund in order to put the money back into the Consolidated Fund.

Why do you need this Motion at all? If you want to take Rs. 40 million from the National Development Fund and credit it to the Consolidated Fund, all you need is a Resolution of the House saying, "We take Rs. 40 million and pay it to the Consolidated Fund." Why do you want this Motion, unless you want to keep up the pretence that you are still spending those moneys on national development, and for that purpose you go to the arithmetical dodge of finding out what are the items that add up to your exact figure. Then you get the comic position that financial assistance to colonists becomes national development. This is a curious shaping of policy according to the needs of arithmetic. It is purely an arithmetical need, not even a financial need.

It would be much simpler for the Government to wind up this fund enabling the arrears of National Development Tax to be credited to inland revenue in some form. If it is necessary, you can even pass a Bill. We can pass it in two minutes in order to enable the Government to cover the purely technical accounting aspects of it and see that legally the process is validated, that all arrears of National Development Tax so far are credited to inland revenue.

பெர்னாட் சோய்ஸா

(டெரக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

What is the balance?

பெர்னாட் சோய்ஸா

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

I do not know how much that is. But still there are moneys coming

මුදල් පනත : සම්මතිය

in as arrears of unpaid tax. That is why the Hon. Minister is unable to wind up his fund and he is keeping it going. I believe the Commissioner of Inland Revenue has told him, "If you wind up this fund you cannot credit it to any other place; therefore we cannot collect the tax."

All that is necessary is, instead of having to go through vast and elaborate make-believe, which involves so much paper and ink and so much of our time, to have a simple Bill which winds up that fund and makes provision for the crediting of arrears of National Development Tax to inland revenue and thereafter proceed, unless of course you accept the position of the hon. Member for Dompe and want to maintain that fund for ever and reimpose the National Development Tax. I do not know what your Tax Commission has decided in that matter. You are falling between two stools. You are neither continuing the idea of the hon. Member for Dompe when he was Minister of Finance, nor are you permitting normal budgeting. You have got to engage in a vast process of make-believe which is absolutely comic, too comic for words—this whole business of finding out arithmetically what is it that adds up to this amount, getting those items and then withdrawing the money out of the National Development Fund in order to credit it back to the Consolidated Fund from which the money has already been taken and spent.

I recommend this idea to the Hon. Minister of Finance. If he will only think of a simple Bill which will regularize the position in respect of tax collection and then wind up this fund, collecting whatever residue there is into the Consolidated Fund, it would be the simplest possible procedure to adopt.

මුදල් පනත : සම්මතිය

අ. හා. 3.35

පී. බී. එම්. හේරත් මයා.

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

ගරු කළාන්තයකතුමනි, ඒකාබද්ධ අර මුදලෙන් වියදම් කරනු ලැබූ මේ මුදල් ජාතික සංවර්ධන අරමුදලෙන් ආපසු ගෙන ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කිරීම සඳහායි ගරු මුදල් ඇමතිතුමා විසින් මේ යෝජනාව ඉදිරිපත් කර තිබෙන්නේ. මේ පිළිබඳව සංඛ්‍යා විද්‍යානුකූලව කළාවක් දකුණු කොළඹ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (බර්තාඩ් සොයිසා මයා.) විසින් කරන්ට යෙදුණ. සංඛ්‍යා විද්‍යානුකූලව කළාවක් මේ අවස්ථාවේදී කරන්ට මා අදහස් කරන්නේ නැහැ. එහෙත් සංවර්ධනය සඳහා වියදම් කරනු ලැබූ මේ මුදල්, ශීර්ෂ 16 ක් යටතේ අප වෙත ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. මේ ශීර්ෂ 16 යටතේ මේවා වියදම් කළ ආකාරය ගැනත්, ඒ වියදම් කිරීමේදී යම් යම් වැරදි ක්‍රියාවන් හෝ යම් යම් යුක්තිසහගත ක්‍රියාවන් කර තිබෙනවාද යන්න ගැනත්, මන්ත්‍රීවරුන්ට සලකා බලන්නට මේ වගේ අවස්ථාවක් ලැබෙන්නේ බොහොම කලා තුරකින්. ඒ නිසා මේ මුදල් වියදම් කරනු ලැබූ ආකාරය ගැන මා දන්න තොරතුරු ස්වල්පයක් තමුන් තාන්සේගේ දැන ගැනීම සඳහා මේ සභාව ඉදිරියේ තබන්ට මා කල්පනා කරනවා. මෙම යෝජනාවේ පළමුවෙනි ශීර්ෂයේ මේ අන්දමට සඳහන් කර තිබෙනවා :

"1. නිවාස, වැසිකිළි, ලිං තැනීම සඳහාද, පස් සංරක්ෂණ විධිවිධාන යොදාගැනීම සහ පැළ වර්ග සැපයීම සඳහාද, (අ) ජනපද වාසින්ට සහ (ආ) කෘෂිකාර්මික සමුපකාර සම්බන්ධව සහාය 35,85,666.00 "

ගරු කළාන්තයකතුමනි, පස සංරක්ෂණය කළ යුතු දිස්ත්‍රික්ක පිළිබඳව කළා කර නවා නම්, නුවරඑළි දිස්ත්‍රික්කය පස සංරක්ෂණය පිළිබඳව ඉතා විශේෂ සැලකිල්ලක් ලැබිය යුතු දිස්ත්‍රික්කයක් බව මා තමුන් තාන්සේට මතක් කරන්ට කැමතියි. වලපනේ කොට්ඨාශය පස සංරක්ෂණය සම්බන්ධයෙන් විශේෂ සැලකිල්ලක් ලැබිය යුතු කොට්ඨාශයක්. මිනිසුන් පදිංචි ව සිටින ඉතාම උස් ස්ථානය වූ කඳ පොළින් පටන් ගන්නා වලපනේ ආසනය

මුදල් පනත : සම්මතිය

මුදල් පනත : සම්මතිය

[පී. බී. එම්. සේරත් මයා.]

මුහුදු මට්ටමෙන් අඩි 250 දක්වා—මහියං ගනය දක්වා—බැවුම් වෙනව. ඒ තරම් විවිධ අන්දමට බැවුම් වන ආසනයක පස සංරක්ෂණය සඳහා මොන විධියේ වැඩ පිළිවෙලක් යොදා තිබෙනවාද, මොන විධියේ වියදමක් දරා තිබෙනවාද, කියා මා දැනගන්නට කැමතියි. නිලධාරීන් විකක් කාර්යාලවල ඉදගෙන සැලැස්මවල් ආදි කඩදාසි වාර්තා විකක් සැපයුවාට පස සංරක්ෂණය වෙන්වන නැහැ. විශේෂයෙන් කළුකරයේ පස් සංරක්ෂණ වැඩ පිළිවෙල ඉතාම දුර්වල තත්ත්වයක් පවතින බව අපට කියන්නට සිදු වී තිබෙනව.

පසුගිය කාලයේ ඒ කොට්ඨාශයේ දුම් කොළ වවන ඉඩම්වල පස ඉතාම කනගාටු දයක ලෙස සෝදාගෙන යන අවස්ථාවේදී රජයේ පස් සංරක්ෂණ නීති හෝ පාවිච්චි කර පස සෝදී යාම වළක්වන්නට මාර්ග යොදන ලෙස අප පෙන්වා දුන් බව මට මතකයි. ඒ අවස්ථාවේදී කරන ලද සාකච්ඡාවලදී ලංකා දුම්කොළ සමාගම එක්තරා පොරොන්දුවක් දුන් බවත් මට මතකයි. දුම්කොළ රාත්තලකට ශත 10 බැගින් විශේෂ අරමුදලක් එකතු කොට පස් සංරක්ෂණ කටයුතු සඳහා රජයට හෙවත් ඒ දෙපාර්තමේන්තුවට දෙන්නට ලංකා දුම් කොළ සමාගම කැමැත්ත පළ කළා. එහෙත් අද දක්වා අනුන් දෙන මේ මුදල් අරගෙන පස සංරක්ෂණය කිරීමේ වැඩ පිළිවෙලක් යොදන්න මේ අංශයට පුළුවන් වුණේ නැහැ. අදත් ඒ අංශය භාරව සිටින්නේ එදත් ඒ අංශය භාරව සිටි ඇමතිවරයාමයි.

දැන් අපේ කළුකරයෙන් භාගයක කිසිම වැවිල්ලක් කරන්නට බැරි තරමට පස සෝදා ගෙන ගොස් ගල් පෑදී තිබෙනව. තව අවුරුදු 50 ක් පමණ ගත වන විට ඒ කොට්ඨාශයේ සම්පූර්ණයෙන් කිසිම වැවිල්ලක් කරන්නට බැරි වන අන්දමට පස සෝදී යන බවට කිසිම අඛණ්ඩයක් නැහැ. මා කලින් සඳහන් කළ අන්දමට දුම්කොළ සමාගම දෙන්නට ලැහැස්ති වුණු පොද් ගලික මුදල් ලබාගෙන හෝ, පස සංරක්ෂණය කරන්නට දැනට තිබෙන නීති රීති මදි නම් නීති කෙටුම්පතක් පාර්ලිමේන්තු

වට ඉදිරිපත් කර හෝ ඒ කටයුත්ත කරන්නට ඒ අංශය භාර ඇමතිවරයාට ශක්තියක් නැහැ.

එක පැත්තකින් කළුකරයේ පස සෝදා ගෙන යනව. අනික් පැත්තෙන් සෝදා ගෙන යන පස ගංගාවල පතුලේ තැන්පත් වීම නිසා තැනිතලා ප්‍රදේශවල ගම් බිම් ඔක්කොම ගංවතුරට යට වී එහි පදිංචි ජනතාවට විපත් පැමිණෙනව. එක පැත්තකින් ගංවතුර සහනාධාර දෙන්නට වෙනවා. අනික් පැත්තෙන් විනාශ වන ගොවිතැන් වලට ආධාර දෙන්නට වෙනවා. තව පැත්තකින් කඩාගෙන යන ගෙවලට ආධාර දෙන්නට වෙනවා. කළුකරයේ තිබෙන පොහොර පස් සේරම සෝදාගෙන යනවා. මෙවැනි තත්ත්වයක් රටේ පවතින බව අපට පෙනෙනවා. එම තත්ත්වයෙන් රට බේරා ගන්නට පිරිසක් ඉදිරිපත් වී සිටියදීත් ඒ ගැන කිසිවක් නොකරන අමාත්‍යාංශයක් මේ රටේ තිබෙනවා නම් ඒ පිළිබඳව විරෝධය දක්වන්නට ලැබෙන අවස්ථාවෙන් ප්‍රයෝජන ගැනීම හරි බවයි, අපේ වැටහීම.

ගරු මුදල් ඇමතිතුමා කල්පනා කරනවා ඇති, මෙය ඉක්මණින් සම්මත කරවා ගන්නට. එහෙත් මෙහි ඇති ශීර්ෂ දෙස බලන විට අපට මේ ගැන කතා නොකර සිටින්නට කොහෙත්ම බැහැ. මේ ගැන ගරු මුදල් ඇමතිතුමා යමක් නොදන්නවා නම් පස සංරක්ෂණය භාරව සිටින ඇමතිතුමාගෙන්වත් විමසා බලන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. මේ මුදල් වියදම් කරන්නේ කුමන කටයුතු සඳහා කුමන ආකාරයටද යන්න පැහැදිලි කර ගන්නට ඕනැ. අපට පෙනෙන්නේ දිනෙන් දිනම කළුකරයේ පස සෝදා ගෙන යන බවයි. කළුකරයේ එක පස් බිඳක්වත් ඉතිරි නොවන තැනටයි, කටයුතු යෙදී තිබෙන්නේ. ලිං තැනීම පිළිබඳව විශේෂයෙන් සඳහන් කරන්නට කැමතියි. කොළඹ්වලට එසේ නැතිනම් ජනපදවලට ජලය සැපයීමේ ක්‍රමය යටතේ 1965 අවුරුද්දේ මගේ කොට්ඨාශයේම පටන් ගත් ජල යෝජනා ක්‍රම හතරක් නැතිනම් පහක් තිබෙනවා. තැන්පත්වන ජල යෝජනා ක්‍රමය, පලලපතන ජල යෝජනා ක්‍රමය, මයිලගහතැන්න ජල යෝජනා ක්‍රමය සහ දියනිල් පතන ජල

මුදල් පනත : සම්මතිය

මුදල් පනත : සම්මතිය

යෝජනාක්‍රමය යනාදිය මේ සඳහා නිදර්ශන වශයෙන් ඉදිරිපත් කරන්නට පුළුවනි. ඒ ඔක්කම තියෙන්නේ අතරමට වෙලයි. එම ජල යෝජනා ක්‍රම සඳහා ගෙන යන ලද පයිප්ප දැමූ දැමූ තැන්වල එහෙමම තිබෙනවා. ටැංකි බාගෙට බැඳලා අවුරුදු තුනක් පමණ වෙනවා. මෙවැනි කට යුතුවලදී රජයේ මුදල් එක පැත්තකින් වියදම් වන අතර අනික් පැත්තෙන් ජන පදවාසීන්ට වතුර නැති වෙනවා. මේ මුදල් වියදම් කරන්නේ මෙවැනි ක්‍රමවලටද? මේවා ගැන කිසිම සොයා බැලීමක් නැහැ. එක ජල යෝජනා ක්‍රමයකට 35,000 යි, අනිකට 27,000 යි, අනිකට 24,000 යි, අනිකට 18,000 යි, යනාදී වශයෙන් ඉලක්කම් පෙන්වනවා. එහෙත් ඒවා සඳහා ගෙන යන පයිප්ප නිකම් කැලේ දිරනවා. ඇතැම් උදවිය තමන්ගේ පුද්ගලික කටයුතුවලට එම පයිප්ප අරගෙන යන බව පෙනෙනවා. ඒ පිළිබඳව කිසිම ආරක්ෂාවක් යොදා නැහැ. ඒ ආකාරයටයි, මෙම ජලය සැපයීම කෙරෙන්නේ. මේ ආකාරයට වියදම් කරලාද, මෙවැනි සංඛ්‍යා ලේඛන ඉදිරිපත් කරන්නේ කියා ගරු ඉඩම් ඇමති තුමාගෙන් අපි ප්‍රශ්න කර සිටිනවා. ගරු මුදල් ඇමතිතුමා කවුදෝ දෙන සංඛ්‍යා ලේඛන වගයක් ගොවීන් මෙහි ඉදිරිපත් කරනවා. ඒ නිසා මේ කරුණු මෙතැන නොකියා වෙන කියන්නට තැනක් ඇත්තේ නැහැ.

කෘෂිකර්ම කටයුතු සඳහා සමුපකාර සමිතිවලට දෙනු ලබන සහාය ගැන ඊළඟට කිවයුතුයි. මීට ප්‍රථම ඇති වූ සංකල්පවල දීත් මේ ගැන මා සඳහන් කර තිබෙනවා. කෘෂිකර්ම කටයුතු සඳහා සමුපකාර සමිතිවලට අඩු වශයෙන් පොහොර ගබඩාවක් වත් වී ගබඩාවක්වත් දෙන්නට පුළුවන් වී නැහැ. නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික්කය වැනි දිස්ත්‍රික්ක වලට එවැනි සහායක් ලැබී නැහැ, ගොවි ජන සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන්. හැමදාමත් ලයිස්තු හදනවා; සැලැස්මවල් හදනවා. ගොවිතැන් ව්‍යාපාරය දියුණු කිරීම පිණිස ගරු අගමැති තුමා කොතෙක් මහන්සි ගත්තත් මෙනරම් අබලන් වූ ගොවි ජන සේවා ව්‍යාපාරයක් තිබෙන තුරු මෙම තත්ත්වයෙන් ඉහලට යාමට පුළුවන්කමක් ලැබෙන්නේ නැහැ. මේ රටේ මහජනතාවට වුවමනා කරන කෘෂිකාර්මික ද්‍රව්‍ය නිසි

පරිදි සුලබ කරන්නට අවංක බලාපොරොත්තුවක් තිබෙනවා නම් මෙවැනි දුර්වල තැන්වලට සුදුසු ප්‍රතිකර්ම යොදන්නට ඕනැ. එහෙත් ක්‍රියාත්මක වන්නේ පරණ යන්ත්‍රයමයි; සිටින්නේ පරණ නිල ධාරීන්මයි. ඒ උදවිය දැන් කරන්නේ අළුතින් ලැබුණු ජීප්වල නැගී එහාට මෙහාට දුවන එකයි. දැන් ඉස්සර තරම් වත් වැඩ කරන්නේ නැහැ. ඒ උදවිය දැන් ජීප් රථවලින් එහාට මෙහාට දුවනවා. ඕකයි, තිබෙන තත්ත්වය. සමුපකාර සමිතිවලට කෘෂිකාර්මික සහාය දීම සඳහා කොතරම් වියදම් දැරුවත් ඉන් නියම ප්‍රයෝජන සැලසෙනවාදැයි සොයා බැලිය යුතුව තිබෙනවා. බැංකුවෙන් ණය මුදල් දුන්නත්, ඒ ණය මුදල් බැංකුව මගින් නඩු දමා අය කර ගනිවි. සමුපකාර සමිති මගින් අය කර ගන්නට බැරි බව ඇත්ත. එහෙත් ප්‍රශ්නය විසඳෙන්නේ නැහැ. හාල් පොත උගසට ගත්තත් ප්‍රශ්නය විසඳෙන්නේ නැහැ. එම නිසා මේ ගැන, ප්‍රධාන කරන සිවිල් නිලධාරීන්ගෙන් විශේෂඥයන්ගෙන් නොව ගෙවීන්ගෙන් අදහස් ලබාගෙන, ගොවීන්ගේ අමාරුකම් ගැන ගොවීන් සමග සාකච්ඡා කොට ප්‍රශ්නය විසඳෙන ආකාරයක් ගැන කල්පනා කර කිසියම් වැඩ පිළිවෙලක් යොදන්නට තමුන්තාන්සේලා ලැස්ති වෙනවා නම් අදට වඩා උසස් ප්‍රතිඵල ලබා ගන්නට පුළුවන් බව මට කියන්නට පුළුවනි.

ඊළඟට 3 වැනි ශීර්ෂය ගැන මා වචන ස්වල්පයක් කිව යුතුයි. 3 වැනි ශීර්ෂයෙහි සඳහන් වන්නේ “ආණ්ඩුවේ ඉඩම්වලට ප්‍රවේශ මාර්ග තැනීම සහ ඒවා තබාගැනීම” සම්බන්ධවයි. මගේ කොටසාශයේ මඩුලුමය ව්‍යාපාරයේ ඉළක්පැලැස්ස ඇළ හා පරගහ ඇළ යන ඇළවල් දෙක කපා ගෙන යනවා. මේ ගැන ගරු මුදල් ඇමති තුමාත් ඒවාගේම ගරු අගමැතිතුමාත් සන්තෝෂ වෙනවා ඇති. මගේ කොටසාශයේ මේ වැඩ කරගෙන යාම ගැන මා රජයට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. මේ ව්‍යාපාරයට අවශ්‍ය ඉතුරු මුදල් ප්‍රමාණයත් නොනවත්වා දීමට මෙවර අයවැය ලේඛනයෙන් සලස්වා තිබීම ගැනත් මා ස්තූතිවන්ත වෙනවා. මේ ව්‍යාපාරයේ අක්කර තුන් හාර දහසක් අස්වදන්නට පුළුවන් ප්‍රධානම කොටස ගොලගන්දාමය ව්‍යාපාරයයි. එහි ප්‍රවේශ මාර්ගය හැදීම ඉඩම් සංවර්ධන

මුදල් පනත : සම්මතය

මුදල් පනත : සම්මතය

[පී. බී. එම්. සේරත් මයා.]

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ආරම්භ කරන්නට යෙදුණා. එහෙත් ඒ මාර්ගය හැතැපීම දෙකක් දුර කපා අතරමග නතර වී දැන් අවුරුදු 5 ක් ගත වී තිබෙනවා. මේ ප්‍රවේශ මාර්ගය කැපීමේ අමාරුම කොටස මේ හැතැපීම දෙකේ ප්‍රමාණයයි. තව හැතැපීම 5 ක් මෙය කපන්නට තිබෙනවා. එය සම්පූර්ණයෙන්ම තැනිතලා ප්‍රදේශයක්. මා හිතන හැටියට එය සති දෙකකින් කපා ඉවර කරන්නට පුළුවනි. වරක් යුද්ධ හමුදාව ගොස් මගේ ප්‍රදේශයේ හැතැපීම 6 ක පාරක් මාස එකහමාරකින් කපා ඉවර කළා. ඒ අත්දැකීම අනුව මට කියන්නට පුළුවනි, ගොලගන්දාමය ව්‍යාපාරයේ ප්‍රවේශ මාර්ගයේ ඉතිරි හැතැපීම 5 සති දෙකකින් නිම කරන්නට පුළුවන් බව. මෙම ව්‍යාපාරයෙන් අක්කර 1,500 ක් පමණ අස්වද්දන්නට පුළුවනි. ජලය ඕනෑ තරම් තිබෙනවා. එහෙත් අද මේ ව්‍යාපාරය සම්පූර්ණයෙන්ම අඩපණ වී තිබෙනවා. දඹගොල්ල-ගොලගන්දාව පාරේ වැඩ අවුරුදු 5 ක් තිස්සේ සම්පූර්ණයෙන්ම ඇණහිට තිබෙනවා. ඉඩම් සංවර්ධන දෙපාර්තමේන්තුවට මෙය ඉතාමත් සුළු ප්‍රශ්නයක්. ඒවාගේම පොඩි වැඩක්. කලින් තිබුණු පිළිවෙලට කොන්ත්‍රාත් ක්‍රමයටම හෝ මේ වැඩේ කරන්නට බාර දුන් නොත් අවුරුද්දකින් මෙය අවසාන කරන්නට පුළුවනි. එසේ අවසාන කළොත් මෙම ව්‍යාපාරයෙන් අක්කර දහස් ගණනකට වතුර සපයන්නට, එක් ඇළකට රුපියල් 50 දාහකට 60 දාහකට වැඩිය වියදම් වන්නේ නැහැ. ඒ තරම් පහසුවෙන් වැඩ කළ හැකි තැනිතලා ප්‍රදේශයකයි මෙය පිහිටා තිබෙන්නේ. එහෙත් අද මෙය සම්පූර්ණයෙන්ම අතහැරදමා තිබෙනවා. අද බොහෝ නිලධාරීන් කරන්නේ, අවිවර අස්වැද්දුවා, මෙවිවර අස්වැද්දුවා කියා මින් ලොකු පින්තූර ඇඳ අගමැතිතුමාට පෙන්වීමයි. ඉතා පහසුවෙන් නිම කරන්නට පුළුවන් සංවර්ධන වැඩ රාශියක් අද නොයෙක් ප්‍රදේශවල අඩපණ වී ගොස් තිබෙනවා. විශාල වශයෙන් තේ වැවී තිබෙන නුවරඑළිය ආදී පළාත්වල නම් මෙවැනි ව්‍යාපාර ඉක්මණින් කරගෙන යාම අපහසුයි. සංවර්ධන වැඩ කටයුතු ඉතා පහසුවෙන් කරන්නට පුළුවන්කම තිබෙන, තේ නොවැවුණු, ඉඩම් තිබෙන ප්‍රදේශවලට පරීක්ෂණ කොමිටි යවා හෝ

වෙනත් කවුරුන්වත් යවා හෝ ඒවා ගැන පරීක්ෂණ පවත්වා නියම අත්දැමට කටයුතු කරතොත් රජය හිතන අත්දැමේ උසස් ප්‍රතිඵල ලබා ගන්නට පුළුවන් වෙනවා ඇති. එහෙත්, දැන් තිබෙන තත්ත්වය අනුව, තිබෙන සංවර්ධන වැඩත් අඩාල වෙමින් කැඩී බිඳී යන්නට ඉඩ හැරියොත් ඒ බලාපොරොත්තු ඉෂ්ට වන්නේ කොහොමද?

ඊළඟට, කට්ටිකරුවන්ට ස්ථිර වහළුවල් සැපයීම පිළිබඳවත් වචනයක් දෙකක් කියන්නට ඕනෑ. මේ අවස්ථාවේදී ඉඩම් ඇමතිතුමා හෝ එතුමාගේ උප ඇමතිතුමා හෝ මෙහි නොසිටීම ගැන මා කණගාටු වෙනවා. තම නිවාසවලට ස්ථිර වහළක් සපයා ගැනීම සඳහා කට්ටිකරුවන්ට රු. 600 බැගින් දෙනවා. එහෙත් එය පුදුම විධියේ ගෙවීමක්. දැන් මේ මුදල් ගෙවන්නේ, 1948 න් එහා කට්ටිකරුවන්ට රු. 600 කුත්, 1954 න් එහා අයට රු. 450 කුත්, තවත් වර්ෂයකින් එහා—මා හිතන හැටියට 1957 න් එහා—කට්ටිකරුවන්ට රු. 350 කුත් වශයෙනුයි. මේ මුදල ස්ථිර වහළක් සඳහා උළු ගන්නට වත් ටකරන් ගන්නටවත් ප්‍රමාණවත් නැහැ. මුදල් දෙන්නෙත් වහළ ගසා ඉවර වුණායින් පසුවයි. මේ තත්ත්වය නිසා දුප්පත් මිනිසුන් රාශියක් අද අමාරුවේ වැටී සිටිනවා. මොන විධියකින් හෝ වහළ ගසා ගත්තොත් රුපියල් 600 ක් තමන්ට ලැබෙන බව දන්න නිසා මිනිසුන් කරන්නේ ඒ මුදල කොහෙන් හෝ ණයට ලබාගෙන වහලේ වැඩ කිරීමයි. එහෙත් ඒ මුදලෙන් වහළ සම්පූර්ණ කර ගන්නට බැහැ. ආණ්ඩුවෙන් මුදල් ඉල්ලුවත්, ඉතුරු කොටසත් සම්පූර්ණ කරන තුරු එය ලැබෙන්නේ නැහැ. ඒ නිසා තවතවත් ණය වන්නට ඔවුන්ට සිදු වෙනවා. එක්කෝ වහළය සඳහා ගෙනා ටකරන් ටිකත් විකුණනවා. නැත්නම්, ඔවුන්ට තිබෙන වෙනත් ඉඩකඩමක් හෝ විකුණනවා. එම නිසා, මේ කට්ටිකරුවන්ට ස්ථිර වහළුවල් සඳහා මුදලක් දෙනවා නම් එය ඒ වැඩේ කර ගැනීමට සැහෙන මුදලක් විය යුතුයි. එහෙම නැත්නම් රජයේ සංස්ථාවකින් ඇති වන තරමට උළු හෝ රජය මගින් ඇති තරමට ටකරම් හෝ ලබා දෙන්නට ඕනෑ. ඉඩම් සංවර්ධන ඇමති තුමාට මේ ප්‍රශ්නය ගැන කොයි තරම්

මුදල් පනත : සම්මතිය

මුදල් පනත : සම්මතිය

කිවිචන් තේරෙන්නෙ නැහැ. ඉතිරි වැඩ තමන්ම කර ගන්නට ඕනැය කියායි කියන්නේ. කොහොමද කරන්නෙ? ඒ අයට කරන්නට පුළුවන්කමක් නැහැ. ගොවි ජනපදයක් ඇති කළාම, රුපියල් 27,000 ක්, 30,000 ක් වියදම් කර ආණ්ඩුවෙන් ගෙයක් හදා දෙනවා. මේ අයට රුපියල් දාහක් දීලා ඒ ජාතියෙම, ඒ සැලැස්මෙම ගෙයක් ස්ථිර වහලක් ඇතිව හදා ගන්නය කියනවා. එහෙම කරන්නට මේ අය විශ්ම කමියන් වන්නට ඕනැ. මේ වැඩ පිළිවෙළ නිසා සංවර්ධනය කරන්නට කොයි තරම් මහත්සි ගත්තත් මහජනයාට ඉදිරියට යන්නට බැහැ. ස්ථිර වහල වල් සඳහා අවුරුදු පනහ වෙන් කරන මුදල් අවුරුද්ද අවසානයේදී ආපසු එනවා. වියදම් කරන්නට පුළුවන්කමක් නැහැ. ඇමතිවරයාට මේ වැරදි හරිගස්සන්නට පුළුවන්කම තිබෙනවා. අමාත්‍යාංශය හෝ ඉඩම් සංවර්ධන දෙපාර්තමේන්තුව හෝ ඒ ගැන සැලකිල්ලක් දක්වන්නෙ නැති බවයි, පෙනෙන්නේ.

මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ මිනිපේ ව්‍යාපාරය ගැනත් මෙහි ශීර්ෂයක් තිබෙනවා. ඒ ගැනත් වචනයක් දෙකක් කියන්නට ඕනැ. පසුගිය දවස්වල හඟුරන්කෙන, වලපතේ ආදී ආසනවලින් පවුල් පිරිත් මිනිසුන් ගොස් මිනිපේ ජනපදයේ පදිංචි වුණා. මේ අය කොහොමද ගියේ, මේ අයට කවිද තෝරුවේ කියා මා නුවරඑළියේ දිසාපතිතුමාගෙන් ඇහුවා. දිසාපතිතුමා ඒ ගැන දන්නෙ නැහැ. තමුන්නාත්සේගේ ආණ්ඩුවේ ඉඩම් සංවර්ධන දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ඉඩම් කවිචේරි පවත්වා යවන මිනිසුන් හැර වෙනත් මිනිසුන් ඒ ජනපදවල පදිංචි කරවන පෞද්ගලික සංවිධාන දැන් තියෙනවා. ඒ අය, තමුසෙලා අසවල් ගොවි ජනපදයේ පදිංචි වන්නට යන්නට කැමතිද කියා මිනිසුන් එකතු කරගෙන ගොස් පදිංචි කරවනවා. බලහත්කාර කමින් පදිංචි වී සිටින විට ඉඩම් ඇමතිතුමා ඒ පදිංචිය ස්ථිර කරනවා. ඕකයි, වැඩ පිළිවෙළ. තමුසෙලා හාල් පොත් හරවා ගෙන, පැලක් හදාගෙන අවුරුද්දක් දෙකක් ඉන්න විට පදිංචිය ස්ථිර කර දෙන්නම් කියා ඒ අය කියනවා. හඟුරන් කෙන ආසනයේ එක ගමකින් පවුල් 61 ක් ඒ විධියට ගිහින් තියෙනවා. මගේ ආසන

යේත් පවුල් විසි ගණනක් ගියා. මේ අය ගොස් ආණ්ඩුවේ ඉඩම්වල පදිංචි වී සිටිනවා. මේ ගැන සොයා බලන්න. මේ විධියට ඉඩම් කවිචේරි වුවමනා නැහැ; දිසාපතිවරුන් වුවමනා නැහැ. ඉඩම්වලට ගොස් අවුරුද්දක් දෙකක් පදිංචි වී සිටින විට ඉඩම් ඇමතිතුමා චක්‍ර ලේඛයක් නිකුත් කරනවා, අසවල් දිනට පෙර පදිංචි වූ අයට ඒ ඉඩම් දිය යුතුය කියා. ඒ අනුව බල පත්‍රය දෙනවා. [බාධා කිරීමක්] කැලෑ කැපීමේ ව්‍යාපාරය තව එකක්. මිනිපේ ජනපදයේ මේ විධියේ දෙයක් දැනට සිදු වේගෙන යනවා. අප කියන්නේ රට සංවර්ධනය කිරීම සඳහා යම් කිසි ක්‍රමානුකූල වැඩපිළිවෙළක් තිබිය යුතු බවයි. එසේ තිබෙනවා නම් ඉඩම් නැති මිනිසුන්—සුදුස්සන්—ගොවියන්—තෝරා ඉඩම් දෙන්නට ඕනැ. දැන් කෙරෙන්නෙ එහෙම නොවෙයි. සල්ලි ටිකක් වියදම් කරන්නට පුළුවන් මිනිසා තේරෙනවා.

මගේ කොට්ඨාශයේ මේ සම්බන්ධයෙන් බොහොම හොඳ සිද්ධියක් ඇති වුණා. රන්දෙනිගල ව්‍යාපාරය, ගරු ඇමතිතුමා විශාල උනන්දුවක් දක්වන ව්‍යාපාරයක්. ඒ ව්‍යාපාරය යටතේ විශාල ඉඩම් කට්ටි යක් තිබෙනවා. යම්කිසි පුද්ගලයෙක් හඟුරන්කෙන ආසනයේ මිනිසුන්ට කිව්වා, තමුසෙලාට වුවමනා නම් සැරසුම් තැන් තෙත් ආණ්ඩුවේ ඉඩම් ලබා දෙන්නට පුළුවන්ය කියා. එසේ කියා ඒ මිනිසුන් ගෙන් රුපියල් 50 බැගින් අරගෙන ඒ මිනිසුන් කැඳවාගෙන ගොස් පැල් ගසා මිනිසුන් පදිංචි කෙරෙව්වා. විශේෂ බදු ක්‍රමය අනුව විශාල වශයෙන් ඉඩම් බෙදීමේ වැඩ පිළිවෙළ යටතේ නුවරඑළියේ දිස්ත්‍රික්කයේ ඉඩම් ලබා ගැනීමට මේ තැනැත්තා ඉල්ලුම් පත්‍රයකුත් ඉදිරිපත් කර තිබුණා. කෙසේ නමුත් මේ ඉඩම රන්දෙනිගල ව්‍යාපාරය යටතේ ඇති එකක් නිසා නුවරඑළියේ දිසාපතිතුමාත්, මා හිතන පිළිවෙළට ඉඩම් සංවර්ධන දෙපාර්තමේන්තුවත් මේ ඉල්ලුම් පත්‍රය ප්‍රතික්ෂේප කළා. ඒ ඉඩම් බෙදන්නට බැරි ඉඩම් හැටියට තීරණය කළා. අන්තිමේදී අර ඉඩම්වලට සල්ලි ගත්ත මිනිසා කොහේද කියා නැහැ. අහිංසක මිනිසුන් අමාරුවේ වැටුණා. ඔන්න ඔය වගේ පෞද්ගලික සංවිධාන මගින් මහජනයා මුද්‍රා කර කැඳවාගෙන ගොස් ආණ්ඩුවේ

මුදල් පනත : සම්මතිය

[පී. බී. එම්. හේරත් මය.]

ඉඩම්වල පදිංචි කරවීමේ වැඩ පිළිවෙළක් දැන් තියෙනවා. ඉඩම් ඇමතිතුමාගේ ප්‍රතිපත්තියෙහි ඇති වරද නිසයි එසේ වෙන්නේ. ඉඩම් ඇමතිතුමා පොලොන් නරුව, හිගුරක්කොඩ වාගේ ප්‍රදේශ දිහා බලා චක්‍ර ලේඛන නිකුත් කරනවා. අනික් පළාත්වල සිටින ව්‍යාපාරිකයින් එයින් ප්‍රයෝජන ගන්නවා. පෞද්ගලික සංවිධාන ඇති කරගෙන, මුදල් ඉපයීමේ අපේක්ෂා වෙන් යම් යම් දෙතා පදිංචි කරවීමේ ව්‍යාපාරයක් ගෙන යනවා. අප කියන්නේ, මේ වාගේ ව්‍යාපාර නිබෙන විට රජය කෙරෙහි ඉඩම් නැති ජනතාවගේ විශ්වාසය, ගොවි ජනතාවගේ විශ්වාසය පහළ වන බවයි. ඔවුන්ගේ වැඩ කොටස හරියා කාර කරන්නේ නැහැ. නැති මිනිසාට නොවෙයි, ඉඩම් ලැබෙන්නේ සල්ලි ඇති මිනිසාටයි. එමනිසා මේ කාරණා ගැන කල්පනා කර බලා ස්ථිර වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරන ලෙස ඉල්ලා සිටිනවා.

දිස්ත්‍රික් මාර්ග කොමිටි ගැනත් වචන යක් මේ අවස්ථාවේ සඳහන් කරන්න අදහස් කළේ මේ කාරණය ගැන සාකච්ඡා කරන්න අවස්ථාවක් නොලැබෙන නිසයි. දිස්ත්‍රික් මාර්ග කොමිටි දැන් ඇත්තේ නැහැ. ගම්බද ප්‍රදේශවල දිස්ත්‍රික් මාර්ග කොමිටිවලින් පාලනය වුණු පාරවල් තිබුණා. එසේ පාලනය වුණු පාරවල්වලින් සමහරක් දැන් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව මගින් පාලනය වන අතර සමහරක් කිසිම ආයතනයකින් පාලනය කරන්නේ නැහැ. අඩු වශයෙන් ගම්කාර්ය සභාවටත් අරගෙන නැහැ. මේ පාරවල් කිසිම ආයතනයක් මගින් පාලනය නොවන නිසා අද ඒවා ගමනා ගමනය කරන්න බැරි තත්ත්වයකට පත් ව තිබෙනවා. මේ වාගේ පාරවල් ගණනාවක් මගේ කොට්ඨාශයේ තිබෙනවා. දැනට එම පාරවල් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව මගින්වත්, ගම්කාර්ය සභාව මගින්වත් පාලනය කරන්නේ නැහැ. එබඳු පාරවල් ගැන යම්කිසි ක්‍රියා මාර්ගයක් ගන්නා ලෙස ඉල්ලා සිටිනවා. මේවා රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට හෝ ඉඩම් සංවර්ධන දෙපාර්තමේන්තුවට ගෙන නඩත්තු කිරීමේ වැඩ පිළිවෙළක් ඉක්මනින් යෙදීම ඉතාමත්ම අවශ්‍ය බව මෙහිදී සඳහන් කරන්න කැමතියි.

මුදල් පනත : සම්මතිය

මෙම යෝජනාවේ දැක්වෙන පරිදි “ජාතික සංවර්ධන අරමුදල” කියන වචන තිබුණත් “ඒකාබද්ධ අරමුදල” කියන වචන තිබුණත් අපට හෝ මහජනතාවට ප්‍රශ්නයක් නැහැ. වචන ගැන හැප් පෙන්න කාටත් වුවමනාවක් නැහැ. වඩාත් නීත්‍යානුකූල “ඒකාබද්ධ අරමුදල” නම් අනික් නම කැපුවත් අපට කමක් නැහැ. නමක් ගැන කලකෝලාහල කර ගන්න අපට වුවමනාවක් නැහැ. අපට වුවමනා කරන්නේ රටේ සංවර්ධන වැඩ හරියාකාර කරන්නටයි. එසේ වුණත් ජනපද යෝජනා ක්‍රම දිහා බැලුවාම අද ඒවායේ සංවර්ධනය අංශභාග තත්ත්වයකට වැටී තිබෙන බව පෙනී යනවා.

ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක්

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

සංවර්ධනය නොවෙයි හංවර්ධනය !

පී. බී. එම්. හේරත් මය.

(திரு. பி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

හංවර්ධනය ගැන කථා කරන විට හෝටල් සංස්ථාව ගැනත් කථා කරන්න වන නිසා මේ අවස්ථාවේ ඒ ගැන කථා කරන්න යන්නේ නැහැ. සංවර්ධන වැඩ කිරීම අවශ්‍ය නම් සුළු වාරිමාර්ග දියුණු කරන්න. අගමැතිතුමා රට සවයංපෝෂිත කිරීමට දැන් මහත්සි ගන්නවා. නමුත් මගේ ප්‍රදේශයේ අක්කර ගණනාවක් වගා කිරීමට ප්‍රයෝජනවත් වන කැඩි ගිය අමුණක් බැඳ දෙන ලෙස දැන් අවුරුදු හයක පමණ කාලයක් තිස්සේ ඉල්ලා සිටිනවා. මේ පාර්ලිමේන්තුව තුළදී අවස්ථා ගණනාවකදී ඒ ගැන සඳහන් කළා. [බාධාකිරීමක්] ඔව්, අවුරුදු හය කිවම අපේ කාලයත් සමග. හැම වෙලාවෙම මා ඇත්ත කියනවා, ඒ පැත්ත වුණත් මේ පැත්ත වුණත් මට ඇති ප්‍රශ්නයක් නැහැ. එම නිසා, ගොවියන්ට වුවමනා කරන සුළු වාරිමාර්ග සකස් කර දීම, කැඩිබිඳී ගිය අමුණ, ඇළවල් සකස් කර දීම පළමුවෙන් කර—ඒවා දියුණු කර—රිට පසුව ඕනෑ නම් ලොකු වැඩ වලට අත ගසන්නටය කියා මේ අවස්ථාවේදී මතක් කර දෙන්න කැමතියි. නමුත් අද සිදු වී තිබෙන්නේ දහයක්

මුදල් පනත : සම්මතිය

ආදාන වීට එකොළහක් අබලන් තත්ත්වයට පත් වීමයි. එමනිසා යම්කිසි ස්ථිර වැඩ පිළිවෙළක් යටතේ, රට සංවර්ධනය කිරීමට අවශ්‍ය වන ආකාරයට—පුටු රත් කරන ව්‍යාපාර නොව—ගොවිතැනෙහි යෙදී සිටින ජනතාවට ප්‍රයෝජනවත් වන අන්දමට, ඔවුන්ගේ වුවමනාවන් සපුරාලන අන්දමට කටයුතු කරන ලෙස ඉල්ලා සිටිමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා.

අ. හා. 4

තුඩාවේ මයා.

(ශ්‍රී ලං. துடாவ)

(Mr. Tudawe)

ගරු කථානායකතුමනි, ජාතික සංවර්ධන අරමුදලින් ඒකාබද්ධ අරමුදලට කෝටි 4 කට වැඩි මුදලක් ඉල්ලා සිටින මේ අවස්ථාවේදී මේ උප ලේඛනයේ අඩංගු ප්‍රශ්න සම්බන්ධව මාත් වචන ස්වල්පයක් කථා කිරීමට අදහස් කරනවා. පළමුවෙන්ම උස්බිම් ජනපද යෝජනා ක්‍රම සම්බන්ධව කථා කරන්නට මා කැමතියි. උස්බිම් ජනපද යෝජනා ක්‍රමය යටතේ පිහිටුවා ඇති මොර වක් කෝරළේ දැරංගල හා කළුබෝවිටිය න උස්බිම් ජනපද යෝජනා ක්‍රමවලට තමන්ගේ ගම් අත්හැර දමා ජාතික ධනය නිපදවීමේ පරමාර්ථයෙන් ගොස් සිටින දහස් ගණන් ගොවීන් තේ කර්මාන්තය ආරම්භ කර දැන් කටයුතු කරගෙන යනවා. ඇත්ත වශයෙන්ම තේ වගාකිරීමට පුළුවන්කම තිබෙන්නේ ලොකු ධන පතියන්ට පමණක් නොවේය, සැහෙන ආධාර හා උපකාර ලැබෙනවා නම් සාමාන්‍ය ගොවීන්ටත් රටට ධනය ලබා දෙන තේ වගාව කරන්නට පුළුවන් බව ඔවුන් පෙන්වා දෙනවා. එහෙත් එම උස්බිම් ජනපද යෝජනා ක්‍රම රාජ්‍ය වැවිලි සංස්ථාවට බාරදීම නිසා ඒ කටයුත්ත සාර්ථකව කරගෙන යෑමට බැරි තත්ත්වයක් උදා වී තිබෙනවා. මේ උස්බිම් ජනපද යෝජනා ක්‍රම කලින් තිබුණේ දිසා පනිවරයාගේ පාලනය යටතේයි. එහෙත් රාජ්‍ය වැවිලි සංස්ථාවට දැරංගල, කළුබෝවිටියන ආදී ඒ උස්බිම් ජනපද බාරදීමෙන් පසුව ගොවීන් හා තිබුණු සම්බන්ධකම අඩු වී, ප්‍රදේශයේ සිටින ගොවීන්ගේ අදහස් උදහස් ගැන නොසලකා හිතුවක්කාර ලෙස ක්‍රියා කරන්නට රාජ්‍ය

මුදල් පනත : සම්මතිය

වැවිලි සංස්ථාව සූදානම් වීම නිසා ඒ ප්‍රදේශවල ලොකු ආරාමුලක් ඇති වී තිබෙනවා. කෘෂිකාර්මික සමුපකාර සමිති වලට සහාය දෙනවාය කියලත් මේ උප ලේඛනයේ තිබෙනවා. එහෙත් රාජ්‍ය වැවිලි සංස්ථාව මේ ජනපදවල තිබෙන කෘෂිකාර්මික සමුපකාර සමිති සමග සහයෝගයෙන් කටයුතු නොකරන තත්ත්වයක් ඇති වී තිබෙනවා. ඒ නිසා මේ උස්බිම් ජනපදවල තිබෙන කෘෂිකාර්මික සමුපකාර සමිති සමග සහයෝගයෙන් කටයුතු කරන්නාය කියා රාජ්‍ය වැවිලි සංස්ථාවට උපදෙස් දිය යුතුව තිබෙනවාය කියා මා හිතනවා.

ගරු කථානායකතුමනි, එමෙන්ම ගම් පුළුල් කිරීම සඳහා ඉඩම් අත් කර ගැනීමත් මේ උප ලේඛනයේ සඳහන් වෙනවා. මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ ගම් පුළුල් කිරීමේ කටයුතු සඳහා ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ කටයුතු ඇලිමැලි ගතියක් දක්වනවා. ගරු කථානායකතුමනි, මාතර නගරයට කිට්ටුව ගොඩගම රාවත්ත කියා ඉඩමක් තිබෙනවා—ඒ කාලයේ එම වත්තේ රා මදින්නට ඇති; එයට රාවත්ත කියන්නේ ඒ නිසා විය හැකියි; දැන් නම් එය පොල් වත්තක්—එම ඉඩම ගම් පුළුල් කිරීමේ යෝජනා ක්‍රමය යටතේ රජයට අත්පත් කර ගැනීම සඳහා දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරණ කාරක සභාව තීරණය කර වුවමනා කරන මූලික කටයුතුත් කළාට පසුව—ඇමති තුමාගේ අත්සන ගැනීමට පමණයි තිබුණේ—දැන් ඒ කටයුත්ත සම්පූර්ණයෙන්ම අත්හැර දමා තිබෙනවා. එයට හේතුව මාතර ආසනය තරඟ කර පැරදුණු ජස්ටින් විජයවර්ධන මහතා ආණ්ඩුව ආරක්‍ෂා කරන්නට වැඩ පිළිවෙළක් ආරම්භ කිරීමයි. එම වැඩ පිළිවෙළ නම් ගම් පුළුල් කිරීමේ යෝජනා ක්‍රමය යටතේ එම ඉඩම ගන්නට නොදී එය ජාතික නිවාස දෙපාර්තමේන්තුවට ගැනීමයි. ආණ්ඩුවෙන් ඉඩම් අරගෙන ඉඩම් නැති දුප්පත් මිනිසුන් අතර බෙදා දෙනවා වෙනුවට ජාතික නිවාස දෙපාර්තමේන්තුව මගින් මහජන මුදලින් එම ඉඩම අරගන්නට කටයුතු යොදා තිබෙනවා. ඒ අනුව පක්ෂයේ නායකයකුට සලකන්නට ඕනෑ නිසා දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරණ කාරක සභාවේ තීරණය

මුදල් පනත : සම්මතය

මුදල් පනත : සම්මතය

[තුඩාවේ මයා.]

අනුව එම ඉඩම පවරා ගැනීම නැවතත් වුවා යයි ගරු ඉඩම් ඇමතිතුමා ලියවිල්ල කින් දැනුම් දුන්නා. ඒ විධියටයි රජය කටයුතු කරන්නේ. ලැජ්ජ නැද්ද, කපා නායකතුමනි? දෙපාර්තමේන්තු නිල ධාරීන් හා මන්ත්‍රීවරුන් සමග සාකච්ඡා කර දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරණ කාරක සභා ගනු ලබන තීරණ ක්‍රියාත්මක කරන්නේ නැත්නම් ඒවා විසුරුවා හැර අමාත්‍යාංශ යට ඕනෑ අන්දමටම කටයුතු කිරීමට වැඩ පිළිවෙළක් සකස් නොකරන්නේ කුමන හේතුවක් නිසාදැයි මේ අවස්ථාවේදී ප්‍රශ්න කිරීමට සිදු වී තිබෙනවා. මේ ඉඩම් ගම් පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපාරය යටතේ මහ ජනයාට ලබා දෙනු ලබන ඒ මහජනයා ඉතා ඕනෑකමකින් බලාගෙන සිටියා. ඉඩම් නැති විශාල පිරිසක් මේ ප්‍රදේශයේ සිටි නවා. ඒ වාගේම මේ ප්‍රදේශයේ ඉන්නේ මුදල් ගෙවා ඉඩම් ගන්නට පුළුවන් තරම් සතුටුදායක ආර්ථික තත්ත්වයක් තිබෙන අය නොවන බවත් සඳහන් කරන්නට ඕනෑ. එහෙත් ගම් පුළුල් කිරීමේ ක්‍රමය යටතේ මහජනයාට එම ඉඩම ලබා නොදී මෙම ආණ්ඩුවේ තිබෙන බංකොලොත්කම වසා ගැනීම සඳහා එක් සත් ජාතික පක්ෂයේ නියෝජිතයා වෙනත් උපක්‍රමයක් යෙදුවා. ගම් පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපාරය යටතේ මහජනයාට බෙදා දීම සඳහා මෙම ඉඩම නොගන්නට ඉඩම් ඇමතිතුමා තීරණය කර තිබෙන්නේ එම උපක්‍රමයට යට වුණු නිසයි.

ගරු කපානායකතුමනි, ගම් පුළුල් කිරීමේ ක්‍රමය යටතේ ගන්නා වූ සමහර ඉඩම් වල පදිංචි කර වූ අයට නිවාස සාදා ගැනීමට ආධාර මුදල් දීමට තවමත් කටයුතු කර නැහැ. “ගම් පුළුල් කිරීමේ යෝජනා ක්‍රමවල සහ අත්කර ගන්නා ලද වතුවල තනා ඇති ආදර්ශ සැලැස්ම නිවාසවලට ස්ථිර වහල සැපයීම” ගැන මෙහි සඳහන් වෙනවා. වහල සැපයීමට පෙර ගෙවල්වත් සපයා නැහැ. පසුගිය ආණ්ඩුව කැකුණ දුරේ “රිට්‍රිට් එස්ටේට්” නම් වූ වත්තක් පවරා ගන්නා. එහි පදිංචි වූ උදවියට ගෙවල් සාදා ගැනීමට තවමත් නියම අන්දමට ආධාර සපයා නැහැ. ආධාර සපයා නැතිවා පමණක් නොව මෙම ආධාර මුදල් වැරදි අන්දමට පාවිච්චි කළ

බව කියමින් අද රටේ විශාල රාවයක් පව තිනවා. ළිං තැනීමට, ගෙවල් තැනීමට මුදල් වෙන් කර, ඒ වෙන් කළ මුදල් වැරදි විධියට පාවිච්චි කළ බවට රාවයක් තිබෙනවා. ගම් පුළුල් කිරීමේ යෝජනා ක්‍රමය යටතේ ගත් ඉඩම් සංවර්ධනය කිරීමට, ඒ ඉඩම්වල ගෙවල් සාදා ගැනීමට දුන්නා වූ මුදල් පිළිබඳ ලැයිස්තුවක් ඉදිරිපත් කරන්නායි දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කාරක සභාවේදී ඉල්ලීමක් කළා. තවම ඒ ලැයිස්තුව ලැබුණේ නැහැ. ඒ ලැයිස්තුව ලැබුණායින් පසුව දූෂණ තිබෙනවා නම් එළිදරව් කරන්නට පුළුවන් වේවි. කෙසේ වෙතත් ඉඩම් ඇමතිතුමා මේ සම්බන්ධයෙන් විශේෂ පරීක්ෂණයක් කර බැලිය යුතු බව මේ අවස්ථාවේදී මට කියන්නට සිදු වී තිබෙනවා.

උඩ වලවේ යෝජනා ක්‍රමය යටතේ ඉඩම් ලබා ගත් විශාල පිරිසකට අද ඒ පළාතේ ඉන්නට හිටින්නට බැරි තත්ත්වයක් මතු වී තිබෙනවා. එහි පවුල් පදිංචි කරවනු ලැබුවත් ඒ පදිංචි වූ පවුල්වලට තිබෙන පහසුකම් බොහොම අඩුයි. ළමයින් යැවීම සඳහා සුදුසු පාසැල් නැහැ. සෞඛ්‍ය ආරක්ෂා කර ගන්නට වුවමනා කරන සෞඛ්‍ය මධ්‍යස්ථාන පිහිටුවීමට සැහෙන අන්දමේ වැඩ පිළිවෙළක් යොදා නැහැ. දැන් ඒ ජනපදවාසීන්ගේ විශාල දුක් ගැනවිල්ලක් තිබෙනවා. ඒ අයට තම දරුවන් පාඨශාලාවලට යවන්නට විධියක් නැහැ. ඒ උදවිය ජීවත් වන්නේ බොහොම අමාරුවෙනුයි. ගොවි ජනතාව ඒ ඉඩම්වල පදිංචි කරවනවා වාගේම ඔවුන්ගේ සාමාජික අධ්‍යාපනික හා සංස්කෘතික තත්ත්වයන් නඟා සිටුවීමට වැඩ කටයුතු යෙදිය යුතුයි. එසේ නැතිව නිකම්ම ඒ ප්‍රදේශවල ගොවියන් පදිංචි කරවීමෙන් සැහෙන සේවයක් ඉෂ්ට කර ගන්නට පුළුවන් වන්නේ නැහැ. උඩ වලවේ යෝජනා ක්‍රමය යටතේ පදිංචි වී සිටින ගොවියන්ගේ දුක්ගැනවිලි ගැන ඔවුන්ගේ අමාරුකම් ගැන විශේෂ පරීක්ෂණයක් කර යම්කිසි සහනදායක වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කිරීමට ගරු ඉඩම් ඇමතිතුමා ක්‍රියා කරනවා ඇතැයි මා බලාපොරොත්තු වෙනවා.

වරින් වර ගංවතුර ගැලීම නිසා අනාථ වන විශාල පිරිසක් මාරා දිස්ත්‍රික්කයේ සිටිනවා. එය කාලාන්තරයක් තිස්සේ

මුදල් පනත : සම්මතය

නිබෙන ප්‍රශ්නයක්. මේ ආණ්ඩුව බලයට පත් වී දැනට සැහෙන කාලයක් ගත වුණත් එයට පිළියමක් යොදන්නට අපොහොසත් වී තිබෙනවා.

මේ දවස්වල මොරටක් කෝරලයට දවසක් දෙකක් වැස්සත්, ගංගා උතුරා, ජල ගැලීම් ඇති වී, ඒ ප්‍රදේශයේ මහජන තාව විශාල අමාරුවලට පත් වෙනවා. පසු ගිය ගංවතුර දවස් දෙකකට වඩා තිබුණේ නැහැ. එහෙත් එයින් ගෙවල් දොරටල් සම්පූර්ණයෙන්ම යට වී මිනිසුන් අනාථ වුණා. එම නිසා ඔවුන් උස් බිම්වල පදිංචි කරවීම ඉතාමත් අවශ්‍ය දෙයක්. ඒ සම්බන්ධයෙන් මා කීප වතාවක්ම මේ ගැන සභාවේදී කරුණු ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. නිරන්තරයෙන්ම ජල ගැලීම්වලට භාජන වී, හැම දාමත් ආර්ථික තත්ත්වයෙන් පිරිහී, රජයට බරක් වී සිටින මේ මහජනයා ගැන විශේෂ සැලකිල්ලක් දක්වා, ගංවතුර ගලන ප්‍රදේශවලින් ඔවුන් ඉවත් කර උස් බිම්වල පදිංචි කරවීම සඳහා වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කිරීම ඉතාමත් අවශ්‍යයි.

එහෙත් එවැනි වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරන්නට බැරි වී තිබෙන්නේ ඇයි? එවැනි යෝජනා ඉදිරිපත් කර ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ඉඩම් ගැනීමේදී භයානක ප්‍රශ්නයකට මුහුණ පාන්නට සිදු වෙනවා. විශාල ඉඩම් හිමි අය බොහොමයක්ම වාගේ එක්සත් ජාතික පක්ෂය සමඟ සම්බන්ධකම් පවත්වන උදවිය. එවැනි අයගේ ඉඩම් මෙවැනි යෝජනා ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ගන්නට යන විට, ඔවුන් නොයෙක් මාර්ගවලින් නොයෙකුත් බලපෑම් ඇති කර ඊට විරුද්ධව කටයුතු කරනවා. ඇමතිවරුන් ඒ ඉඩම් හිමියන්ට යටත් වෙනවා. ඒ හේතුවෙන්, එම ඉඩම් ගැනීම සම්පූර්ණයෙන්ම ප්‍රතික්ෂේප වෙනවා.

මාතර නගරය අවට පදිංචි, ගංවතුරෙන් පීඩාවට පත් වන අයට කැබැලි කර දීම සඳහා අක්කර 50 ක පමණ ඉඩමක් ගන්නට කටයුතු සූදානම් කර තිබුණා. මේ කටයුත්ත ඉෂ්ට කරවා ගැනීම සඳහා අවුරුද්දක පමණ කාලයක් උත්සාහ කළ නමුත් එය කරවා ගන්නට පුළුවන්කමක් ලැබුණේ නැහැ. එහෙම වුණේ, ඉඩම් හිමියන්ට මේ

මුදල් පනත : සම්මතය

ආණ්ඩුව යටත් වීම නිසයි. ඉඩම් හිමියන් ගිහින් ඉඩම් ඇමතිතුමා හමු වී, “ඉඩම් රජයට ගන්නට එපා” යි ඉල්ලා සිටියා. එතුමා එම ඉල්ලීමට ඇහුම්කන් දුන්නා.

මෙසේ කටයුතු සිදු වන විට ඇති වන තත්ත්වය මොකක්ද? මේ හේතුවෙන්, අවුරුදු දෙක තුනකට වරක් විශාල මුදලක් සහනාධාර වශයෙන් ඒ ප්‍රදේශ වාසීන්ට ගෙවන්නට ආණ්ඩුවට සිදු වෙනවා. පසුගිය ගංවතුරෙන් විශේෂයෙන් මාතර නගරය අවට ප්‍රදේශයට සිදු වුණු අලාභය වෙනුවෙන් රුපියල් 8,75,000 ක මුදලක් ඇස්තමේන්තු කර තිබෙනවා. ගෙවල් කැඩී අනාථ වුණු අයට ආධාර වශයෙන් ඒ තරම් විශාල මුදලක් ගෙවන්නට සිදු වී තිබෙනවා. ඒ වාගේම එළවළු කොරවුවලටත් හානි සිදු වී තිබෙනවා. සේරම රුපියල් 9,00,000 කට කිට්ටයි. ඒ මුදලින් 1/9 කොටසක් වියදම් කරන විට, විශාල පිරිසක් උස් බිම් වල පදිංචි කර, ඔවුන්ට ගෙවල් හදා ගන්නට මුදල් දී, සිදු වන අලාභය හුඟක් දුරට පිරිමසා ගන්නට පුළුවනි. ඒ විධියට කටයුතු කරනවා නම් සහනාධාර වෙනුවෙන් වියදම් කරන රුපියල් ලක්ෂ ගණනින් ඉතා විශාල කොටසක් වෙනත් සමාජ සේවා කටයුතු සඳහා යෙදවීමේ අවස්ථාව සැලසෙනවා. ඒ ගැන විශේෂ සැලකිල්ලක් නොදක්වන්නේ ඇයි දැයි ආණ්ඩුවෙන් ප්‍රශ්න කිරීමට අපට සිදු වී තිබෙනවා.

ඉඩම් හිමියන් ආරක්ෂා කරනවාද නැත්නම් මහජනතාවගේ මුදල් ආරක්ෂා කරනවාද? ආණ්ඩුවට ලැබෙන්නේ මහජන මුදල්. ඒ මුදල් ආරක්ෂා කර, සාධාරණ විධියට ඒවා මහජන යහපත සඳහා යොදවනවාද, එහෙම නැත්නම් ඉඩම් හිමියන් දෙතුන් දෙනකු ආරක්ෂා කරමින් ඔවුන්ගේ ඉඩම් රජයට ගැනීම පැහැර හදිනවාදැයි දුප්පත් මහජනතාව ඇමතිවරුන්ගෙන් ප්‍රශ්න කරනවා.

මාතර ඡන්දදායක කොට්ඨාශයේ පමණක් නොව කඹුරුපිටිය අකුරුස්ස ආදි ඡන්දදායක කොට්ඨාශවලත් ජීවත් වන, ගංවතුරෙන් අනාථ වන මහජනයා උස් බිම්වල පදිංචි කරවීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු

මුදල් පනත : සම්මතය

මුදල් පනත : සම්මතය

[තුඩාවේ මයා.]

කරන්නට ආණ්ඩුව සූදානම්ද? උස් බිම් වල පදිංචි වන්නට ඔවුන් සූදානම් නමුත් ආණ්ඩුව ඒ සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු කරන්නට ලැස්ති නැහැ. මගේ ඡන්දදායක කොට්ඨාශයේ ඉන්නා පවුල් දෙසිය ගණනක් පසුගිය දිනවල මාතර දිසාපතිතුමාට ලිපියක් භාර දුන්නා, උස් බිම්වල පදිංචි වන්නට ලැස්ති බවට කැමැත්ත දක්වමින්. අවශ්‍ය කටයුතු කරන්නට එතුමා ලැස්තියි. එහෙත් ආණ්ඩුවෙන් තමයි ඊට බාධා ඇති වන්නේ. ගරු ඇමතිතුමා වෙතට ආවාම සම්පූර්ණයෙන් අහක යනවා. මේ ආණ්ඩුව යටතේ තිබෙන්නේ මෙවැනි කණ්ඩායම් දායක තත්ත්වයක්. ඒ නිසා ගංවතුර ගැලීමෙන් අනාථ භාවයට පත් වී සිටින, නිරන්තරයෙන් අනාථ භාවයට පත් වන, දුප්පත් මහජනයා ගැන කල්පනා කර උස් බිම් ප්‍රදේශවල මහජනයා පදිංචි කරවීමේ ඉක්මන් වැඩපිළිවෙලක් සකස් කිරීමේ වැදගත්කම නැවත වරක් මේ සභාව ඉදිරියේ තබන්නට මා කැමතියි. මීට වඩා වේලාවක් ගන්නට බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ. මට මේ අවස්ථාව දීම ගැන තමුන්නාන්සේට ස්තූතියි.

අ. භා. 4.17

ජයකොඩි මයා,
(කිඟු. ஜயக்கொடி)
(Mr. Jayakody)

ගරු කථානායකතුමනි, ජාතික සංවර්ධන අරමුදලින් වියදම් කරන ලද එක්තරා වැය ප්‍රමාණයක් වෙනුවෙන් අපේ අනුමැතියයි මෙයින් ඉල්ලා තිබෙන්නේ. පසුගිය ආණ්ඩුව ජාතික සංවර්ධන අරමුදල පටන් ගත් අවස්ථාවේ අපේ රටෙන් මේ ගරු සභාවෙන් විශාල බියක් තිබුණු බව මට මතකයි. එකතු වන මුදලින් කරන්නට යන්නේ කුමක්දැයි බියක් ඇතැමුන් පළ කළ සැටින් මට මතකයි. ඒ බියට සාධාරණත්වයක් ඇති වුණේ කොහොමදැයි තමුන්නාන්සේට මතක ඇති. ජාතික රෝහල් ලොතරැයි කියන එක යථා කාලයේ ජාතික සංවර්ධන වැඩවලට එම මුදල යෙදිය යුතුය යන අදහස ඉදිරිපත් වුණාට පස්සේ ඒ බියට සාධාරණ පදනමක් ඇති වුණා. ඇත්ත වශයෙන්ම ඒ වාගේ අරමුදල්, ඒවාගේ ලොතරැයි මේ සංවර්ධන

කටයුතුවලට සම්බන්ධ කිරීම යුතුද නැත්දැයි සැකයක් ඇති වුණා. ඒ අවස්ථාවේ මේ ගරු සභාවට එක් බියක් ඉදිරිපත් කරන්නට යෙදුණා. මේ යොදන මුදල් රටේ යම් යම් සංවර්ධන කටයුතුවලට මූලධනයක් වශයෙන් යොදාවිද, එසේ නැත්නම් එය සාමාන්‍යයෙන් තබන්නට බැරක් හැටියටත් යොදාවිදැයි සාධාරණ බියක් අපට ඇති වූ නිසා ඒ ගැන කියන්නට අපටත් සිදු වුණා. එහෙත් මෙහි තිබෙන උපලේඛණයෙන් ඉදිරිපත් කර තිබෙන කරුණු නිසා අපට එක් අතකින් සන්තෝෂ වෙන්නට පුළුවන් වෙනවා, මේ මුදල් යම් යම් සංවර්ධන කටයුතුවලට යොදනවායයි සැලකීමෙන්. එහෙත් මේ මුදල් ඇත්ත වශයෙන්ම යොදා තිබෙන්නේ මොන මොන දේවලටද? මේ උපලේඛනයෙන් පෙන්වා තිබෙන හැටිය යට නම් ජාතික සංවර්ධනයට අදාළ වන ප්‍රශ්නවලට මුදල් වගයක් යොදා තිබෙනවා. සමහර විට යොදා තිබෙන ඒ මුදල් මේ රටේ ගොවි ජනතාවගේ නඩත්තුවට, දියුණුවට—සාමාන්‍ය දුප්පත් ජනතාවගේ දියුණුවට—යෙදී තිබෙන අතර, සමහර මුදල් මගේ කල්පනාවේ හැටියට නියම ප්‍රයෝජනයක් ලැබෙන හැටියට යොදා නැති බව කනගාටුවෙන් ප්‍රකාශ කරන්නට සිද්ධ වෙලා තිබෙනවා.

විශේෂයෙන්ම පෙන්වා දෙන්නට මා කැමතියි, උපලේඛනයේ 16 වැනි අංකය යටතේ තිබෙන කොටස, එය මසේයි :

“ප්‍රධාන සහ මහා මාර්ග පුළුල් කිරීම සහ දියුණු කිරීම හා වාහන ධාවනය දියුණු කිරීම”.

මේ ක්‍රමය යටතේ රජයේ වැඩ කටයුතු භාර ගරු ඇමතිතුමා සැහෙන මුදල් ප්‍රමාණයක්—ලක්ෂ 23 ක් පමණ වූ මුදලක්—වියදම් කර තිබෙනවා. ඒ මුදල කොයි විධියට වියදම් කරන ලද්දේදැයි පැහැදිලි ලෙස කියා නැහැ. එහෙත් පසුගිය අයවැය ලේඛනයෙන් පෙනෙන හැටියට, ඒ මුදල් අරන් එක්කෝ ඔහුගේ කොට්ඨාශයේ එහෙම නැත්නම් ඔහු විශාල වශයෙන් යන එන ගාල්ලේ සිට වැලිගම දක්වා වූ ප්‍රදේශයේ, දියුණුවට වැය කර තිබෙන බව හිතන්නට පුළුවනි. ඇත්ත වශයෙන්ම සංවර්ධන අරමුදල ඇති කර තිබෙන්නේ එයටද? මුදල් දීම හොඳ නැතැයි කියන්නේ නැහැ. එහෙත් එයද බලාපොරොත්තු වුණේ?

මුදල් පනත : සම්මතිය

මේ උපලේඛනයේ දෙවැනි ශීර්ෂය යටතේ උස්බිම් ජනපද යෝජනා ක්‍රම සඳහා රුපියල් ලක්ෂ 15 ක් වැය කර තිබෙනවා. ඒ වාගේම 14 වැනි අංකය යටතේ කියා ඇත්තේත් උස් බිම් ජනපද යෝජනා ක්‍රම ගැනයි. ඒ සඳහාත් රුපියල් ලක්ෂ 32 ක් වියදම් කර තිබෙනවාය කියනවා. එකම ශීර්ෂය යටතේ මෙතැන ස්ථාන දෙකක මුදල් වියදම් කර තිබෙනවා. ඒවාගේ ම නමත් වියදම් රාශියක් කර තිබෙනවා. වියදම් කිරීම නම් කාටත් බොහොම පහසු වෙන් කරන්නට පුළුවනි. මට පෙනෙන හැටියට නම් රුපියල් හාර කෝටියක් පමණ වූ මේ මුදල එදිනෙදා යම් යම් වියදම්වලට නොයෙක් නොයෙක් අංශවලට එහාට මෙහාට දී තිබෙනවා. නමුත් ඒ අවස්ථාවේදී රජය බලාපොරොත්තු වුණේ මේ මුදල රටට බලපාන ආකාරයට යෙදවීමටයි. අඩු වශයෙන් එක ප්‍රශ්නයක් ගෙන එය විසඳා හමාර කිරීමට මේ සම්පූර්ණ මුදලම යෙදුවා නම් මිට වඩා හොඳය කියා මා කල්පනා කරනවා. එහෙම කළා නම්, ජාතික සංවර්ධන අරමුදලින්, මහජනතාවගේ දහඩිය මහන්සියෙන් ලැබුණු මුදලින් අප මෙන්න මේ ප්‍රශ්නය විසඳා අවසානයක් කළාය කියා කියන්නට පුළුවන් කම ලැබෙනවා.

වලපනේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ටී. බී. එම්. හේරත් මයා.) කීවාක් මෙන් මේ රටේ තිබෙන ලොකුම ප්‍රශ්නයක් තමයි පස සංරක්ෂණය කිරීම. මේ රටේ පිහිටීම දෙස බලන විට සම්පූර්ණයෙන්ම උඩ සිට පහළට ජලය ගලා ගෙන යන විධියට මේ රට සෑදී තිබෙන බව අපට පෙනෙනවා. නමුත් මේ දක්වා කිසිම පස සංරක්ෂණ වැඩ පිළිවෙළක් යොදා නැහැ. මේ කෝටි හතර සුළු වශයෙන් නොයෙක් නොයෙක් අංශවලට බෙදා නොදී එක් ප්‍රශ්නයක් විසඳා අවසාන කිරීමට යෙදුවා නම් මා සිතන හැටියට සැහෙන ප්‍රයෝජනයක් ලබා ගන්නට තිබුණා. නමුත් දැන් මොකද වුණේ ?

මුදල් පනත : සම්මතිය

මෙහි “ප්‍රධාන වාරිමාර්ග කමිත්ත වැඩ දියුණු කිරීම” යන ශීර්ෂය යටතේ රුපියල් 690.97 ක් දමා තිබෙනවා. මේ මුදල යෙදුවේ කුමන කාරණයකටද කියා මා දන්නේ නැහැ. මගේ විශ්වාසය නම් මූල ධනයක් හැටියට මේ මුදල වියදම් කළේ නැහැ. ඒ මුදල අරගෙන තිබෙන්නේ එදිනෙදා නඩත්තු වටයි. අඩු වශයෙන් එක ප්‍රධාන වාරිමාර්ග කමිත්තයක සැලැස්මක් සකස් කරන්නට කඩදසිවත් ගන්නට මේ මුදල ප්‍රමාණවත් නැහැ. එම නිසා මේ ගත් මුදල ප්‍රාග් ධනයක් හැටියට වියදම් කළාද, නැද්ද, එසේ නැත්නම් නඩත්තු මුදල් හැටියට වියදම් කළාද කියා අප තුළ සැකයක් තිබෙනවා. මේ පිළිබඳව තව දුරටත් කරුණු පැහැදිලි කර දෙන්නට වටිනවා. ඇත්ත වශයෙන්ම මේ මුදලින් ජාතික සංවර්ධනයක් ඇතිවුණාද කියා අප තුළ සැකයක් තිබෙනවා. නඩත්තුවට මේ මුදල යෙදුවා නම් එක් කෙතෙකුගේ සාක්කුවට මේ මුදල ගියාද, නැද්ද යන ප්‍රශ්නය ගැනත් අපට කල්පනා කරන්නට සිද්ධ වෙනවා. ජාතික සංවර්ධන අරමුදලින් බලාපොරොත්තු වුණේ ඒක නොවෙයි. ඒ අවස්ථාවේදී මේ ගරු සභාවේ දෙදෙනෙකු පමණයි ජාතික සංවර්ධන අරමුදලට මුදල් දුන්නේ. එයින් එක් කෙනෙකු තමයි මම. එම නිසා මගේ මුදලත් මේ අරමුදලේ තිබෙනවා.

මේ අවස්ථාවේදී මා එක් යෝජනාවක් රජයට ඉදිරිපත් කරන්නට සතුටුයි. බස්නාහිර ප්‍රදේශයට සෑම අවස්ථාවකදීම දක්වන සැලකිල්ල ඉතාමත් අඩුයි. ජනගහණය අතින් බලන විට ලංකාවේ ජනගහණයෙන් හයෙන් පංගුවක් සිටින්නේ බස්නාහිර පළාතේයි. නමුත් සෑම අවස්ථාවකදීම, ගොවි ජනතාවට ඉඩම් බෙදා දෙන අවස්ථාවකදී හෝ වේවා, ධීවර කාර්මිකයන්ට බෝට්ටු දෙන අවස්ථාවකදී හෝ වේවා

මුදල් පනත : සම්මතිය

මුදල් පනත : සම්මතිය

[ජයකොඩි මය.]

මූල බ්‍රාහ්මණ විශ්වකර්ම කෘත අවසාන වකදී හෝ වේවා, බස්නාහිර පළාතට ලැබිය යුතු නියම ප්‍රමාණය ලැබෙන්නේ නැහැ. උඩ වලවේ යෝජනා ක්‍රමය යටතේ මුළු ලංකාවේම ජනගහණයෙන් හයෙන් පංගු වක් සිටින බස්නාහිර පළාතෙන් පවුල් හැටක් යවන්නට පමණක් කොළඹ කවිවේ රියට අවසරය දී තිබෙන්නේ. ඒ අනුව කල්පනා කර බලන විට කිසිම සැලැස්මක් නැහැ. මුලින්ම, 1947 සිට 1952 දක්වා ගොවි ජනපදවල මිනිසුන් පදිංචි කරවීමේදී එක්තරා වැදගත් ප්‍රතිපත්තියක් අනුගමනය කරගෙන ගිය බව ගරු අගමැතිතුමාත් පිළිගන්නවා ඇති. ඒ ප්‍රතිපත්තිය නම් බස්නාහිර පළාතෙන් හෝ වේවා වෙනත් පළාතකින් හෝ වේවා වැඩිපුර ජනගහණය සිටින ප්‍රදේශයෙන් අඩු ජනගහණයක් සිටින ප්‍රදේශයට මිනිසුන් යැවීමයි. මේ අවුරුද්දේදී බස්නාහිර පළාතෙන් පවුල් 60කට පමණක් උඩ වලවේ යාමට ඉඩ ලැබුණේ. ඒ කියන්නේ සම්පූර්ණයෙන්ම මහා ඔය සිට කැලණි ගඟේ පහළ ප්‍රදේශ නොහොත් අවිස්සාවේල්ල තෙක් දැල් සිටින සංඛ්‍යාවෙන් පවුල් 60කට පමණයි. මෙම අරමුදලට මුදල් දී තිබෙන ජනතාව ගෙන් වැඩි කොටසක් සිටින්නේ බස්නාහිර ප්‍රදේශයේයි. ඒ කියන්නේ යම් කිසි ආද්‍යම් තත්ත්වයක් අනුවයි මේ සියයට 4 අය කළේ.

මේ නිවාස වැසිකිළි, ලිං තැනීම ආදී වැඩ සියල්ලක්ම හොඳයි. ඒවා හොඳ වැඩ බව අප පිළිගන්නවා. එහෙත් ප්‍රශ්නය දෙස තවත් අතකින් බලන්න අපට පුළුවන්. මේ ඊයේ පෙරේද, තමුන්නාන්සේගේ කොට්ඨාශය සම්පූර්ණයෙන්ම විනාශ වී ගියා. ඒ අවස්ථාවේදී එසේ විනාශ වූ සියලුම දේ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා විශාල මුදලක් විශ්ව කිරීමට ආණ්ඩුවට

සිදු වුණා. මොකක් හෝ ආපදාවක් ඇති වුණ විට හෝ වේවා, එසේ නැත් නම් කුමක් හෝ ජාතියට බල පාන ප්‍රශ්නයක් නිරාකරණය කිරීම සඳහා හෝ වේවා, ඒ වැඩ සම්පූර්ණයෙන් අවසන් කරන්නට පුළුවන් වුණා නම්, අන්න ඒ විධියට එක විශේෂ කාරණාවක් ගෙන සම්පූර්ණයෙන් වැඩ අවසන් කිරීම වඩා හොඳය කියා මා විශ්වාස කරනවා. තමුන්නාන්සේගේ කොට්ඨාශයේ තිබුණු සියලුම කැඩී බිඳී ගිය දේවල් ප්‍රතිසංස්කරණය කළා නම්, මේ විධියට විශ්ව කිරීම නොකර, එක වැඩක් කර සම්පූර්ණ කරන්නට පුළුවන්කම තිබුණා නොවේද? එහෙම නැත් නම්, අර මාතර ගරු මන්ත්‍රීතුමා කිව්වා වාගේ ගම් පුළුල් කිරීම සහ උස් බිම්වල ජනතාව පදිංචි කර වීම මේ කෝටි හතරෙන් සම්පූර්ණයෙන්ම කරන්න තිබුණා. ගංවතුරට යට වන ප්‍රදේශවල තිබෙන ගංවතුරට අසු වන සෑම ගෙයක් පිළිබඳ කටයුතු එක වරම මේ කෝටි හතරෙන් අවසන් කරන්න තිබුණා.

ඔය ප්‍රශ්නය 1957 දී මගේ කොට්ඨාශය සම්බන්ධයෙන් පැන නැංගා. වතුරට යට වන ගෙවල් රාශියක් එදා තිබුණා. ඒ අවස්ථාවේ උස් බිම්වල ගෙවල් 300ක් තැනුණා. අපට තවත් අක්කර 35ක් ලැබුණොත්, මහා ඔය කොයි තරම් ගැලවත් කමක් නැහැ. ඊට පසු ගංවතුරට කැඩෙන ගෙවල් අපට ඉතුරු වන්නේ නැහැ.

එකල්හි වේලාව අ. හ. 4.30 වූයෙන් කටයුතු අත්සිටුවා විවාදය කල් තබන ලදී. එතැන් සිට විවාදය 1967 නොවැම්බර් 26 වන ඉරිදා පවත්වනු ලැබේ.

අවුරුදු 4.30 ප. ම. 4.30 மணி யாகிவிடவே சபையின் நடவடிக்கைகள் இடைநிறுத்தப்பட்டு, விவாதம் ஒத்திவைக்கப்பெற்றது. விவாதம் 1967 நவம்பர் 26 ரா.யிற்றுக்கிழமை மீள ஆரம்பமாகும்.

It being 4.30 P.M., Business was interrupted, and the Debate stood adjourned.

Debate to be resumed on Sunday, 26th November 1967.

கல் நுனி

கல் நுனி

ஒத்திவைப்பு

ADJOURNMENT

செய்தனவ ஓடிப்பன் கரன் டீன் ப்ரன்சு
பாண்டிபு கரன் டீன்:

“தன் னு மன்குடைய டீன் கல் நுனிய யுது.”—
[கர் லி. டி. லண்டா].

“சபை இப்பொழுது ஒத்திவைக்கப்பெறுமாக.”—
[கெளரவ எம். டி. பண்டா] எனும் பிரேரணை
பிரேரிக்கப்பட்டு, வினா எடுத்தியம்பப்பெற்றது.

Motion made, and Question proposed,
“That the House do now adjourn”.—
[The Hon. M. D. Banda].

ஓல்கர்நத் மியா.

(திரு. இலங்கரத்ன)

(Mr. Ilangaratne)

கர் கபாநாயகருமதி, உன்ரு சிடிபி
யுன் ஸுமின்குடையென் கர் அமருநுமாளே
அபிமானய யோபு கர்ந்நுடி கலகேடர்
புலுந்லாசிந் கிப டேநக விகிந் டுந்லா
புலா நினெந நியு ல் கார்யய ஓசுப கிபி
மெடி ம நுதி சிபியே.

கர் அமருநுமதி டிசுநோர்லர் மியை 25
பெந்டி கலகேடர் ஸுபர்யகப மியா. புடா
டூ கார்லாபுடயுன் வி நினெநலா. புநுமாளே
மந நுந நோபெடி, பெநந் மோகக
புன் ப்ரன்சுயுன் நுநடி. புநுநடி க்ஓபு
டேகக அநர் குபி ப்ருபுமர்லுன் வி நினெந
பெ மப ஈரம்பிடி. புக அநகிந் கிபிபி
புன்லா ஸப மபுளே ஸோபோபுடா; அநிந்
புந்நெந் டி. டி. கிந் புன்லா ஸப டி. டி.
கிபிபி புன்லா யந டேடேநா—

கர் டிபிபி ஸேநாநாயக

(கெளரவ டுட்ளி சேனாநாயக)

(The Hon. Dudley Senanayake)

Will the hon. Member give way?
I understand that the matter is now
before the courts. It is *subjudice*.
Two complaints have been filed.

கல் நுனி

ஓல்கர்நத் மியா.

(திரு. இலங்கரத்ன)

(Mr. Ilangaratne)

This is about police action.

கபாநாயகருமதி

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

Anyway, once the complaints have been
filed, the matter is *subjudice*.

ஓல்கர்நத் மியா.

(திரு. இலங்கரத்ன)

(Mr. Ilangaratne)

I want to raise a question about the
procedure adopted.

கபாநாயகருமதி

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

With regard to the procedure adop-
ted, a point might be raised in the
court itself.

ஓல்கர்நத் மியா.

(திரு. இலங்கரத்ன)

(Mr. Ilangaratne)

போபிபியே அகபயுந்நகர் நுந பப
புடி ம ஸடகந் கிபிமப ப்லாபோரோந்நு
புனே. கெபே பெநந் கர் அமருநு
நுமாளே ம ஓல்கர் ஸிபிபிபா, போபிபியே
கபயுநுபுலடி ப்ல ப்லகந் நுநிப ல் கப
யுநு சிடிபி வி நினெநலாடி கியா போபிபியே
ல் ப்லபிபி புக ப்லாபெந கர்லுநகர்
ப்லந்நய கியா.

பி. பி. புபி. ஸேரந் மியா.

(திரு. பி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

கபாநாயகருமதி, கிபிகர்ம ஸ ஈபாநர்
அமருநுமாளே அபிமானய யோபு கிபிபி
பிபிபி ப்ரன்சுயுன் அபிமப ம கல் டி நினெ
நலா. நபுந்நாந்ஷே டுந்நலா, அபே ரப
புபிபி ஈடாபுமகர் ப்லந்நே ப்லிக்ஓபு ப்ல
டேந் பப. ப்லிக்ஓபு ப்லிபிபிபி ஓடிபிபிபி

කල් තැබීම

කල් තැබීම

[වී. බී. එම්. හේරත් මහ.]

නිබෙන අළුත්ම තර්ජනයක් ගැනයි, මෙම ප්‍රශ්නයෙන් පැහැදිලි වන්නේ. රජය දුම් කොළ රාත්තලකින් රුපියල් 33.50 ක බද්දක් අය කරනවා. එසේ හෙයින් දුම්කොළ ගොවීන් ආරක්ෂා කරන්නට රජයටත් යුතුකමක් තිබෙනවා. මෙපමණ කලක් දුම්කොළ වවන ගොවීන් කෘෂිකර්ම දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ලියාපදිංචි කළ බව අප දන්නවා. එසේ ලියාපදිංචි කිරීමේ කාඩ්පතක් ලැබුණු ගොවීන්ට මහජන බැංකුවෙන් රුපියල් දහසක පමණ ණයකුත් ලබා දුන්නා. එම ණය මුදලින් තමයි, ගොවීන් තමන්ගේ දුම්කොළ වගා කර ගන්නේ. මේ අවුරුද්දේ කෘෂිකම් දෙපාර්තමේන්තුවේ දුම්කොළ නිලධාරීතුමා නිකුත් කර තිබෙන ලිපියක අනුවාදයක් මට ලැබී තිබෙනවා. එහි සඳහන් වන්නේ කුමක්ද ? මෙය යවා තිබෙන්නේ ලංකා දුම්කොළ කර්මාන්ත ආයතනයේ කළමනාකාරතුමාටයි. එතුමා මෙම ලිපිය රෝනියෝ ක්‍රමයෙන් පිටපත් කොට සියළුම උදුන් හිමියන්ට, දුම්කොළ වවන්නන්ට තැපෑලෙන් යවා තිබෙනවා. ගොවීන් එම ලියුම ගෙන විත් මට ඉදිරිපත් කොට මගෙන් ප්‍රශ්න කළා, මේකට කරන්නේ කුමක්ද කියා. එසේ හෙයින් මෙම කාරණය ගැන ඇමතිතුමාගේ අවධානයට යොමු කිරීම් වස් එම ලිපියේ අනුවාදය මෙසේ මා ඉදිරිපත් කරනවා. ඒ මෙසේයි :

කොළ කළමනාකාර,
 ලංකා දුම්කොළ කර්මාන්ත ආයතනය,
 තැ. පෙ. 764,
 කොළඹ.

ප්‍රිය මහත්මයාණෙනි,

1968 වියළි දුම්කොළ වර්ෂ

ඔබ විසින් එවන්නට යෙදුන අංක එල්ඩී/67/236 දරන, 1967 ඔක්තෝබර් 26 දිනැති ලිපියටද, මවිසින් එවන්නට යෙදුන 1967 ඔක්තෝබර් 29 දින දරණ ලිපියටද අවධානය යොමු කරන අතර, 67.9.9 දින

කෘෂිකර්ම අධ්‍යක්ෂතුමා විසින් ගන්නා ලද තීරණ වලට ඔබගේ ගිවිසුම් පත්‍රය එකඟත්වයක් නොමැති හෙයින්, ඔබගේ සමාගමේ උදුන් දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කිරීම නතර කිරීමට සිදුවන බව කණගාටුවෙන් සඳහන් කරමි.

මෙයට, විශ්වාස වූ,

ඊ. ජයනෙත්ති,
 දුම්කොළ නිලධාරී.

ලංකා දුම්කොළ කර්මාන්ත ආයතනයේ උදුන් ලියාපදිංචි නොකරන බවයි, මෙම ලිපියේ සඳහන් වන්නේ. මොකක්ද සාකච්ඡාවකින් එකඟත්වයකට නොපැමිණි හෙයින් එසේ කරන බව කියනවා. එකඟත්වයකට නොපැමිණෙන්නට හේතු මොනවාදැයි මා විමසා බැලුවා. ලංකා දුම්කොළ කර්මාන්තායතනය දුම්කොළ වර්ග දෙකක් පිටරට යවනවා. එම වර්ග දෙකට පමණක් ශත 25 බැගින් මේ අවුරුද්දේ වැඩි කරන්නාය කියා එදා සාකච්ඡා කර තිබෙනවා. එහිදී එම දුම්කොළ කර්මාන්ත ආයතනය කියා තිබෙනවා, මේ දෙකට විනරක් ශත 25 බැගින් වැඩි කරන්නට වුව මනාවක් නැත; වැඩි කරනවා නම් හැම වර්ගයකම, ඒ කියන්නේ නොම්මර එකේ සිට නවය දක්වා සෑම වර්ගයකම දුම්කොළ වලට ශත 25 බැගින් අපි ගෙවන්න සූදානම් කියා. එහෙත් එම තීරණය අනෙක් දුම්කොළ සමාගම—ලංකා දුම්කොළ සමාගම—පිළිගෙන නැහැ. එසේ හෙයින් තීරණයක් නැතුව විසිර ගොස් තිබෙනවා. ඊට පසු ලංකා දුම්කොළ කර්මාන්ත ආයතනය ගොවීන්ට දැනුම් දුන්නා, නොම්මර එකේ සිට නවය දක්වා ඇති සියළුම වර්ගවලට ගිය අවුරුද්දට වඩා ශත 25 බැගින් අපි ගෙවනවාය කියා. මේක තමයි, මේගොල්ල කරපු වරද. හැම දුම්කොළ වර්ගයකටම ශත 25 ක් වැඩියෙන් ලබා දෙනවාය කියා දුම්කොළ කර්මාන්ත ආයතනය දෙන ලද පොරොන්දුව තමයි, මේ කෘෂිකර්ම දෙපාර්තමේන්තුවට රිදෙන්නට හේතුව. ගොවියාට ශත 25 ක් වැඩියෙන් ලැබෙන විට අවුරුද්දකට රාත්තල් 4,000 ක් දෙන කෙනෙකුට රුපියල් 1,000 ක ලාබයක් ලැබෙනවා. එම

කල් තැබීම

කල් තැබීම

ලාබය ලැබෙනවාට කෘෂිකර්ම දෙපාර්තමේන්තුව විරුද්ධ බවයි, මෙයින් පෙනෙන්නේ. එම නිසා ඔවුන් කියනවා, එම උදව්‍යයගේ දුම්කොළ උදුන් ලියාපදිංචි කරන්නේ නැති බව. එසේ කළවිට මහජන බැංකුවෙන් ණය ලබා ගැනීම අපහසු වෙනවා.

කවදාවත් රජය මගින් ගොවියාට මෙවැනි පහරක් ගහන්නට සූදානම් වෙනැයි තමන් විශ්වාස නොකරන බව ගොවීන් කියනවා. රජය මගින් දුම්කොළ වවන ගොවියාට ආධාර දෙනවා. රජයත් ඔවුන්ගෙන් විශාල බද්දක් අය කරන නිසා එසේ වැඩිපුර යමක් ගොවියාට ලැබෙනවා නම් රජයත් සන්තෝෂයට පත් වන්නට ඕනෑ. එසේ නම් කෘෂිකර්ම දෙපාර්තමේන්තුව කර තිබෙන්නේ විශාල හිතුවක්කාර ක්‍රියාවක්. යම්කිසි පැත්තක් අරගෙන ක්‍රියා කර තිබෙන බවයි, පෙනෙන්නේ. හැම වර්ගයකටම ශත 25ක් වැඩියෙන් දෙන්නට ලංකා දුම්කොළ ආයතනය සූදානම් නම් අනික් සමාගමෙකුත් ශත 25ක් ලබා දෙන්නට රජයත් උත්සාහ දරන්නට ඕනෑ. කරුණු එසේ වෙතත් කෘෂිකර්ම දෙපාර්තමේන්තුවේ දුම්කොළ නිලධාරී ජයනෙත්ති මහතා මෙවැනි ලිපියක් යවා තිබෙනවා නම්—මාලු එ පිළිබඳ නියම ලිපිය නැහැ—ඒ ගැන සම්පූර්ණ සෝදිසියක් කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. ගොවීන්ට වැඩිපුර ශත 25 බැගින් දෙන්නට ලංකා දුම්කොළ කාර්මාන්ත ආයතනය සූදානම් වී සිටින අතර එය ලබා ගැනීම බාධා කරන්නට කෘෂිකර්ම දෙපාර්තමේන්තුව සූදානම් වෙනවා නම් එම තත්ත්වය නවත්වන ලෙසත් මතක් කර සිටිනවා.

ලංකා දුම්කොළ සමාගම මීට වඩා පොහොසත් එකක්. එය ජාත්‍යන්තර සමාගමක්. එහි සියයට අනුවක් පමණ තිබෙන්නේ පිටරටයන්ගේ කොටස්. ඒ සමාගම් මගින් පිටරට ගෙන යනු ලබන ලාභ වලින් කොටසක් මේ රටේ

නවතා ගැනීමේ උපක්‍රමයක් වශයෙන් ඒ උදව්‍ය ලවා ගොවීන්ට මේ ශත 25 ලබා දීමට කටයුතු සලස්වන ලෙසත්, එසේ කිරීමෙන් දුම්කොළ වගා කිරීමේ යෙදී සිටින වලපනේ, හඟුරන්කෙන හේවා හැට, නෙල්දෙනිය, දඹුල්ල, පොළොන්නරුව, අම්පාරේ වැනි ආසනවල ගොවීන්ට—කොටස් වශයෙන් දුම්කොළ වවන තවත් ආසන තිබෙනවා—ලැබෙන්නට යන ඒ විශාල වාසිය—ශත විසි පහක් වැඩිවීම විශාල වාසියක්—ආරක්ෂා කරන ලෙසත් මතක් කරන අතර මා කලින් සඳහන් කළ දුම්කොළ නිලධාරියාගේ ක්‍රියා කලාපය ගැන සොයා බලන ලෙසත් ඉල්ලා සිටිනවා.

ඊළඟට සෞඛ්‍ය ඇමතිතුමාගෙනුත් ප්‍රශ්නයක් අහන්නට මා කල් දී තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමා වෙනුවට සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ සභාපති ලේකම්තුමා විසින් අත්සන් කරන ලද බලපත්‍රයක් අපට නිකුත් කර තිබෙනවා, උදේ 6 සිට සවස 6 දක්වා ඕනෑම වේලාවක ආරෝග්‍යශාලාවකට ඇතුළු වී වාට්ටුවේ වැඩ කටයුතුවලට බාධාවක් නොවන පරිදි වාට්ටුවකට ගිහින ලෙඩුන්ගේ සුව දුක් ආදිය විමසීමට හා ඒ වාට්ටුවල සිදු වන වැරදි ක්‍රියා හෝ යහපත් ක්‍රියා ආදිය ගැන පරීක්ෂා කරන්න. මන්ත්‍රීවරුන්ට තමුන් නාන්නේ ඒ බලය දී තිබෙනවා. මන්ත්‍රීවරයකු වශයෙන් මා ගිය ලංකාවේ හැම ආරෝග්‍යශාලාවකම වගේ මේ සෝදිසිය කරන්නට අපට කිසිම බාධාවක් ඇති වුණේ නැහැ. එහෙත් මම මේ ලුහදී දිනක මහනුවර ආරෝග්‍ය ශාලාවට ගිය අවස්ථාවක එහි මුරකාර සේවක තැන මට කිව්ව, ඇතුල් වෙන්නට දෙන්න බැරිය කියා. මම මන්ත්‍රීවරයෙකු බව කියා මම ඔහුට මගේ අවසර පත්‍රයත් පෙන්වුව. එවිට ඔහු මට කිව්ව, මොන අවසර පත්‍රයක් තිබුණත්, මහත්මයා කවුරු වුණත්, අපේ වෛද්‍ය අධිකාරී තුමාගේ අවසර පත්‍රයක් නැතිව ආරෝග්‍ය ශාලාවට ඇතුළු වන්නට ඉඩ දෙන්න බැහැ කියා. මම ඊට පසුව ඒ කාරණය එතැන

කල් තැබීම

කල් තැබීම

[පී. බී. එම්. හේරත් මයා.]

පැමිණිලි පොතේ ලියා ඇත. ඊට පසුව වෛද්‍ය අධිකාරීතුමා විසින් මට ලියුමක් එවා තිබෙනවා. ඒ ලියමනෙන් සේවක මහත්මයා කිව්ව දේ ඒ විධියටම සඳහන් කර තිබෙනවා. උන්නාහේ කියන්නේ මෙහෙමයි :

“තවද, අවේලාවේ රෝගීන් බැලීමට යාමට මගෙන් හෝ මා වෙනුවට වැඩ බලන නිලධාරියෙකු ගෙන් හෝ අවසර පත්‍රයක් නොමැති අමුත්තන්ට ඉඩ නොදෙන ලෙස මුරකරුවන්ට උපදෙස් දී ඇති බව කරුණාවෙන් සලකන්න.”

එතකොට තමුත්තාන්සේගේ අවසර පත්‍රය තිබුණට මේ වෛද්‍ය අධිකාරීතුමා ගේ අවසරයක් නැතුව කිසිවෙකුට ඒ ආරෝග්‍යශාලාව ඇතුළට යන්න පුළුවන් කමක් නැහැ.

ගරු එම්. ඩී. එච්. ජයවර්ධන (සෞඛ්‍ය ඇමති)

(கௌரவ எம். டி. எச். ஜயவர்தன—
சுகாதார அமைச்சர்)

(The Hon. M. D. H. Jayawardena—Minister of Health)

තමුත්තාන්සේ ගියේ කීයට ද?

පී. බී. එම්. හේරත් මයා.

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

හැන්දෑවේ 4.30 ට. මේ බලපත්‍ර පැය 24 ටම වලංගුව තිබුණු කාලයේ යම් යම් ප්‍රශ්න පැන නැගුණු බව මට මතකයි. අපි ආණ්ඩු පක්ෂයේ සිටි කාලයේ දී සවස 6 න් පසු අවේලාවේ මන්ත්‍රීවරුන් ආරෝග්‍යශාලාවලට ගිහින් නොයෙක් කල බල ඇති වුණු අවස්ථා තිබෙන බව අපි දන්නවා. එහෙත් ඒ ජාතියේ මිනිසුන් නොවෙයි අපි. අපිමයි ඉල්ලා සිටියේ, මන්ත්‍රීවරුන් සවස 6 න් පසුව ආරෝග්‍ය ශාලාවලට යන්නට වුවමනාවක් නැහැ කියා. අපේ ඒ ඉල්ලීම උඩයි, පැය 24 කාලය පැය 12 දක්වා වෙනස් කළේ. අපි කවදා වත් අවේලාවේ ආරෝග්‍යශාලාවලට ගිහින් කරදර ඇති කරලත් නැහැ; කරන්නට

බලාපොරොත්තුවකුත් නැහැ. අපට විරුද්ධව ඒ විධියේ චෝදනාවක් ඉදිරිපත් කරන්නට යමෙකුට පුළුවන් නම් ඒකට මුහුණ දෙන්නට අපි ලැහැස්තියි. එවැනි මන්ත්‍රීවරයෙකු හැටියටයි, මම මේ ප්‍රශ්නය නගන්නේ. යම්කිසි කාරණයක් ගැන මට එක්තරා රෝගියෙක් දැනුම් දුන්න. එවෙලේම මම ආරෝග්‍යශාලාව බලා පිටත් වුණා. එහෙත් මට ඒ වාට්ටුවට යන්න බැරි වුණා. මුරකාර සේවක මහත්මයා මට යන්නට ඉඩ දුන්නේ නැහැ. ඔහු කිව්ව, වෛද්‍ය අධිකාරීගෙන් අවසර පත්‍රයක් ලබා ගෙන එන්න කියා. මම ඊට පසුව වෛද්‍ය අධිකාරීවරයා හමු වන්නට ඔහුගේ කාර්යාලයටත් ගියා. ඒ කාර්යාලයේ මැස්සෙකු වත් හිටියේ නැහැ. අවසර ගන්න කෙනෙකු තියා මැස්සෙක්වත් හිටියේ නැහැ. අන්තිමේදී බොහොම අමාරුවෙන් ආරෝග්‍යශාලාවේ ඕවර්සියර් මහත්මයා හම්බ වෙලා උන්නාහේගේ පොතේ තමයි, මම ලියල ආවේ, මෙහෙම සිද්ධියක් වුණා කියා. මා අහන ප්‍රශ්නය මෙයයි: තමුත්තාන්සේගේ මේ බල පත්‍රයෙන් අපට දී තිබෙන උපදෙස් හා බලතල අනුව—ඉන් බාහිරව නොවෙයි—කිසියම් අවස්ථාවකදී ආරෝග්‍යශාලාවකට ඇතුළු වී කිසියම් කරුණක් ගැන සොයා බැලීමට අපට තිබෙන අවසරය නැති කරන්නට වෛද්‍ය අධිකාරීතුමාට පුළුවන් ද? වෛද්‍ය අධිකාරීතුමාගේ අදහස එවැනි අවස්ථාවකදී අප එතුමාගෙන් නැවත බලපත්‍රයක් ලබා ගත යුතු බවයි. එහෙම නම් තමුත්තාන්සේගේ බල පත්‍රයෙන් අපට වැඩක් නැහැ. වෛද්‍ය අධිකාරීතුමා හමුවට කෙළින්ම යන්නට අපට පුළුවනි. ඒ ගැන ප්‍රශ්නයක් නැහැ. අනෙක් මිනිසුන් යන සාමාන්‍ය විධියට ලෙඩුන් බැලීම සඳහා ආරෝග්‍යශාලාවකට යන්නටත් අපට පුළුවනි. මා ඉදිරිපත් කරන්නේ එවැනි තත්ත්වයක් පිළිබඳ ප්‍රශ්නයක් නොවෙයි. යම් කිසි විශේෂ කරුණකදී ප්‍රයෝජනයට ගැනීම සඳහා අපට දී තිබෙන මේ බල පත්‍රය මහජන නියෝජිතයකුගේ ගරුත්වය ආරක්ෂා වන අන්දමට පාවිච්චි

කල් තැබීම

කිරීමට ඉඩ දෙන ලෙස නිලධාරීන්ට තමුන් තාන්සේ උපදෙස් දෙනවා ද, එසේ නැත්නම් තමුන් තාන්සේ මෙය ආපසු බාරගෙන සාමාන්‍ය පුරවැසියන්ගේ අයිති වාසිකම් පමණක් බුක්ති විදීමට අපට ඉඩ සලස්වනවා ද, යන ප්‍රශ්නයයි මා අහන්නේ. තමුන් තාන්සේ මේ ගැන සාධාරණ විධියට කල්පනා කර බලනවා ඇතැයි මා විශ්වාස කරනවා. “මට එවැනි දෙයක් කරන්නට බැහැ” යි තමුන් තාන්සේ කියනවා නම්, තමුන් තාන්සේගේ පිළිතුරෙන් පසු මෙය ආපසු බාර දෙන්නට මා අදහස් කරනවා.

වී. අන්නාමලෙයි මයා. (පත්කරන ලද මන්ත්‍රී)

(திரு. வி. அண்ணாமலை—நியமன அங்கத் தவர்)

(Mr. V. Annamalay—Appointed Member)

I wish to bring to the notice of the Hon. Minister of Education that one Mr. K. Ramiah, who is a long-standing employee of Zahira College, has been served with a notice terminating his services by the Regional Director of Education, Colombo, to take effect from 25.11.67 on the ground that he has failed to submit his citizenship certificate. This is in contravention of Clause 9 of the Agreement of 1964 which very clearly states that those who are gainfully employed should not be disturbed. So I would ask the Hon. Minister to have this notice revoked and allow Mr. Ramiah to continue with his employment.

අ. හා. 4.43

ගරු එම්. ඩී. බණ්ඩා (කෘෂිකර්ම හා ආහාර ඇමති)

(கௌரவ எம். டி. பண்டா—விவசாய, உணவு அமைச்சர்)

(The Hon. M. D. Banda—Minister of Agriculture and Food)

වලපනේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ටී. ඩී. එම්. භේරත් මයා.) ඉදිරිපත් කළ කරුණ ගැන විස්තරයක් ඉදිරිපත් කරන්නට මා අද හස් කරනවා. සාමාන්‍යයෙන්, දුම්කොළ

කල් තැබීම

නිෂ්පාදනය කරන පිරිසත් දුම්කොළ කොම්පැනියන් අතර අවුරුද්දකට වරක් පමණ සාකච්ඡාවක් පවත්වා එහිදී එක් එක් “ග්‍රේඩ්” වලට හෙවත් වර්ගවලට අයත් දුම්කොළ සඳහා මිල නියම කර ගැනීමේ සිරිතක් තිබෙනවා. එක් අවස්ථා වකදී මාත් එවැනි සාකච්ඡාවකට මැදිහත් වුණු බව මට මතකයි. එම සාකච්ඡාවලට කෘෂිකර්ම දෙපාර්තමේන්තුවේ දුම්කොළ පිළිබඳව කටයුතු කරන නිලධාරී තැනගේ සහභාගි වීම විශේෂ කරුණක් වශයෙන් සැම දෙනාම සලකනවා. දුම්කොළ ගොවි තැන සම්බන්ධ වගකීම බාරව සිටින කෘෂි කර්ම දෙපාර්තමේන්තුවේ ඒ නිලධාරීතුමා මා දන්නා හැටියට තීව්‍ර ගොවීන්ගේ දුම් කොළ වගා කිරීමේ ව්‍යාපාරයේ දියුණුවක් ඇති කිරීමට නොයෙක් විධියේ වැයම් දරන කෙනෙක්. දුම්කොළ ගොවීන්ගේ සමුපකාර සමිති ඇති කිරීම, එම සමිති ලියාපදිංචි කිරීම ආදී නොයෙක් විධියේ කටයුතුවල යෙදෙමින් එතුමා දුම්කොළ වගාව දියුණු කිරීමට බොහොම මහත්සි ගන්නවා. එම නිසා, කිසියම් කොම්පැනියක් දුම්කොළවලට වැඩි මිලක් දෙන්නට යන අවස්ථාවකදී ඒ පිළිබඳව එකඟත්වයක් ඇති කර ගැනීමට එම නිලධාරියා සාකච්ඡා නොපැවැත්තුවේ මොන කරුණක් නිසාද යන වග මට තේරුම් ගන්නට අමාරුයි. වලපනේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා මෙය මට ඉදිරිපත් කළාට පසු මා ඒ පිළිබඳව කරුණු සොයා බැලුවා.

තවදුරට කරුණු සොයා බලන්නටත් තිබෙනවා. දැනට මට දැනගන්නට ලැබී තිබෙන හැටියට නම්, එක් එක් දුම්කොළ වර්ගවලට මිල නියම කර ගැනීම සඳහා පැවැත්වුණු සාකච්ඡා වාරයට ලංකා දුම් කොළ කොම්පැනියන් දුම්කොළ කර්මාන්තායතනයත් යන දෙකම සහභාගි වී තිබෙනවා. ඒවාගේම එහිදී යම් යම් තීරණන් ගෙන තිබෙනවා. එහෙත්, ඊට සම්බන්ධ වූ කොම්පැනිය දැන් කියන්නේ තමන් ඊට සහභාගි වුණේ ඒ සඳහා බලතල ඇති ව නොව, “ඔබ්සර්වර්” හෙවත් නිරීක්ෂක යකු වශයෙන් පමණක් බවයි. නිරීක්ෂක යකු හැටියට එතැනට ගොස් එතැනදී ගත් තීරණ මේවාය කියා දැනගෙන ඒ තීරණ වලට පිටින් වෙනත් විධියකට කටයුතු කරන්නට යනවා නම් ඒවාට සහභාගි

කල් තැබීම

[ගරු එම්. ඩී. බණ්ඩා]

විමෝචන ප්‍රයෝජනයක් නැත. මට දැන ගන්නට ලැබී තිබෙන පිළිවෙලට ඒ අය මෙසේ කර තිබෙන පළමු වැනි වාරය මෙය නොවෙයි. සාකච්ඡාවට සහභාගි වෙනවා නම් සහභාගි වන කොමිෂනරියේ උදවියන් ඒ තීරණ මොනවා හෝ භාර ගන්නට ඕනෑ. ඒ අය ඒ තීරණ තමන්ටත් පිළි ගන්නට පුළුවන් තත්ත්වයකට පමුණුවා ගන්නට ඕනෑ. වැඩියෙන් දෙන්නට බලා පොරොත්තු වන විට තව කොමිෂනරිය කීන් බැහැ කියනවා නම්, එසේ වැඩියෙන් දෙන්නේ මොන මොන ග්‍රේඩ්වලටද කියන එක අනාවරණය කර ගන්නට පුළුවන් වෙනවා.

තවත් කාරණයක් තියෙනවා. ගොවීන් සමග යම් තීරණයකට බැස්සට පස්සෙ ඒ නියම කර ගත් පිළිවෙලට දුම්කොළ ගැනීමෙන් ඕනෑවට වඩා දුම්කොළ වගා කළාය කියන විධියේ ප්‍රශ්න පැන නගින්නේ නැහැ. වගා කරන ප්‍රමාණය ඒ ඒ ග්‍රේඩ් වල හැටියට විකුණා ගන්නට පුළුවන් තත්ත්වයක් ඇති වෙනවා. මෙතැන තිබෙන ප්‍රධාන කාරණය ඒකයි. එයින් පිටස්තරව කටයුතු කරන විට, එක වාරයක් සමහර විට යම් යම් වර්ගවලට මිල වැඩියෙන් දුන්නාය කියා හැමදාම එසේ දෙන්නට පුළුවන් තත්ත්වයක් ඇති වන්නේ නැහැ. එසේ දෙන්නට පුළුවන් කමක් තියෙනවා නම් කමක් නැහැ. එහෙත් කටයුතු සිදු වන විධියට එසේ කරයි කියා විශ්වාස කරන්නට අමාරුයි. ඒ නියම කර ගන්නා විධියට ක්‍රියා නොකර එයින් පිටස්තරව එක වරක්, දෙවරක් ක්‍රියා කර, සම්බන්ධ සාකච්ඡාවකින් කරන තීරණ කඩාකප්පල් වන්නට ගියොත් ඊට පසු ගොවියාට හානියක් මිස ප්‍රයෝජනයක් වේය කියන්නට බැහැ.

කල් තැබීම

අන්න ඒ කාරණය මත තමයි, මේ නිලධාරීතුමා ක්‍රියා කර තිබෙන්නේ. දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීතුමා ඒ සාකච්ඡාවලට සහභාගි විමෙන්—එතුමා ගොවිතැන සම්බන්ධව දැනීමක් තිබෙන කෙනෙකු නිසා—දෙපාර්තමේන්තුව තිබෙන කරුණු ගැන කල්පනා කර බලා දෙපාර්තමේන්තුව පිළිගත හැකි තත්ත්වයකට යම් මිල ක්‍රමයක් ඇති කිරීමට පුළුවන්කම තිබෙනවා. යම් විධියකින් එය කඩාකප්පල් වුණොත් ගොවියාටයි, පාඩු වන්නේ.

හොඳින් කරගෙන යන වෙළඳ ව්‍යාපාරයක් කඩාකප්පල් කිරීමට වුවමනා නම් එක වෙලාවකදී පාඩුවට වුණත් බඩු ගන්නට පුළුවනි. එතැනින් ඒ වෙළඳ ක්‍රමය කැඩුණොත් ඊට පසු ඒ ගොවියාට පිහිටි විමට තැනක් නැතිව යනවා. මා හිතන පිළිවෙලට ඒ අදහසයි, මෙතැන තියෙන්නේ. එහෙත් මට තත්ත්වය සම්පූර්ණයෙන් තේරුම් ගන්නට අමාරුයි. මා මේක කියවා බලුවා. මන්ත්‍රීතුමා ඉදිරිපත් කළ කරුණු මා තව දුරටත් සොයා බලනවා. අක්‍රමිකතාවක් සිදු වී තිබෙනවා නම් මට ඒ ගැන කටයුතු කරන්නට පුළුවනි. සහ භාගි වූ නිරීක්ෂක මහත්මයා කවිද කියාත් සොයා ගන්නට ඕනෑ.

පී. බී. එම්. හේරත් මයා.

(කි. රු. ගී. පී. ගම්. ඥායාත්)

(Mr. T. B. M. Herath)

අපට ඕනෑ ගොවියාගේ ආරක්ෂාවයි.

ගරු එම්. ඩී. බණ්ඩා

(කෙළාභ ගම්. ඩී. පණ්ඩාර)

(The Hon. M. D. Banda)

ගොවියාගේ ආරක්ෂාව ගැන තමයි, බලන්නට ඕනෑ. මේ සාකච්ඡාවලින් සම්මුතියකට පැමුණුනාට පස්සෙ ඒ සම්මුති කඩාකප්පල් වෙනවා නම් සමහරවිට ගොවියාට එක වාරයක් වාසි වන්නට පුළුවන්. ඊට පසු ඒ වෙළඳ ව්‍යාපාරය අවුල් වන ගතියක් තියෙනවා. මෙතැනදී වර්ග

කල් තැබීම

දෙක තුනක් වැඩියෙන් විකුණන්නට පුළු
වත් වුණය කියා එහෙම තත්ත්වයක්
ඇති වුණොත් පසුව ගොවියාටම අමාරු
තත්ත්වයක් ඇති වන්නට පුළුවන්.
ගොවියාට වැඩි මිලක් ලබා දීමට අපිත්
කැමතියි. නිතරම දෙපාර්තමේන්තුව ක්‍රියා
කරන්නේ ඒ අදහස ඇතිවයි. ඒ නිසා
ඔය විධියේ තත්ත්වයක් ඇති බවත්
කෙසේ වෙතත් තව ටිකක් සොයා බැලිය
යුතු බවත් ගරු මන්ත්‍රීතුමාට මා කියන්නට
කැමතියි.

ගරු එම්. ඩී. එච්. ජයවර්ධන

(கௌரவ எம். டி. எச். ஜயவர்தன)

(The Hon. M. D. H. Jayawardena)

අප දී තිබෙන අවසර පත්‍රයට පටහැනිව
ක්‍රියා කරන්නට—එය අවලංගු කරන්නට
—ආරෝග්‍යශාලා අධිකාරීතුමාට කිසි අවසර
යක් නැහැ. මන්ත්‍රීතුමාට එව්වය කියන
ලිපිය මට බලන්නට දුන්නොත් ඒ ගැන
බලා මම තව දුරටත් ක්‍රියා කරන්නම්.

ගරු ඊරියගොල්ල

(கௌரவ ஈரியகொல்ல)

(The Hon. Iriyagolle)

Under Act No. 5 of 1960, all but the
few assisted schools that opted to
become private, fee-levying schools
came under the management of the
Director of Education with effect
from 1.12.60. These schools were sub-
sequently vested in the Government,
and teachers in those schools were
treated as Government employees
from the date of such vesting, and the
non-teachers in them were treated as
temporary employees from such date.

These non-teacher employees were
required to send their birth certifi-
cates and their educational certifi-
cates in order that their letters of
appointment as temporary employees

කල් තැබීම

may be issued. In some cases it was
observed that they were not Cey-
lonese, and in such cases they were
required to produce their Ceylon
citizenship certificates. Quite a num-
ber of them failed to produce their
Ceylon citizenship certificates. This
matter was placed before the Trea-
sury and the Ministry of Defence and
External Affairs, and with their con-
currence instructions were issued to
the Regional Directors of Education
to serve notice of termination of
services on such employees, giving
them 3 months' notice.

Mr. K. Ramiah is one of them.
Mr. Ramiah was an employee at
Zahira College, Colombo, when it was
taken over to Government, and he
had not been issued a letter of ap-
pointment under Government. In
spite of several communications ad-
dressed to the principal as well as to
Mr. Ramiah himself, neither the birth
certificate nor the citizenship certi-
ficate was produced. Accordingly,
notice was served by the Regional
Director terminating Mr. Ramiah's
services with effect from 25.11.67.
Mr. Ramiah, by letter dated 7.11.67,
appealed that his services be retained
on the same basis as Mr. S. Sun-
daram, another employee of the same
school.

In Mr. Sundaram's case, too, he had
been served with notice but on repre-
sentations made to the Ministry of
Defence and External Affairs it was
observed that he came under the
Indo-Ceylon Agreement of 1964, ac-
cording to which those who had
registered as Indian citizens after
that date were to be retained in
service till they completed 55 years
of age.

கல் நூலிம

கல் நூலிம

[சுரூ பீரேயலேலே]

In the case of Mr. Ramiah, he has not produced evidence of having registered himself as an Indian citizen. Accordingly, he was informed that his request could not be granted. Had Mr. Ramiah produced a certificate of registration as an Indian citizen, as Mr. Sundaram had done, his case also would have been reviewed.

The hon. Appointed Member (Mr. Thondaman) has given notice of this Question, in which he says, "As this is in contravention of Clause 9 of the Indo-Ceylon Agreement of 1964, will he be pleased to forthwith issue necessary instructions to revoke the notice and ensure that Ramiah's employment is not disturbed?"

The relevant clause of the Indo-Ceylon Agreement is this:

"The Government of Ceylon will grant to the persons to be repatriated"—

That is, Indian citizens.

—"to India during the period of their residence in Ceylon the same facilities as are enjoyed by citizens of other statesThe Government of Ceylon agrees that such of these persons as are gainfully employed on the date of this agreement shall continue in their employment until the date of their repatriation in accordance with the requirements of the phased programme or until they attain the age of 55 years, whichever is earlier."

So, this person has not been selected to be repatriated. He has not produced a Ceylon citizenship certificate nor has he produced an Indian citizenship certificate. Those who are to be repatriated are Indian citizens.

பீ. தோன்மனே மலா. (புன் கர்ந லே மனத்ரி)

(திரு. எஸ். தொண்டமான்—நியமன அங்கத்தவர்)

(Mr. S. Thondaman—Appointed Member)

Stateless persons.

சுரூ பீரேயலேலே

(கௌரவ ஈரியகொல்ல)

(The Hon. Iriyagolle)

There may be many others.

தோன்மனே மலா.

(திரு. தொண்டமான்)

(Mr. Thondaman)

They will become Ceylon citizens under the agreement.

புன்தய விமேன லேன், ஸஹமலேன வி.

வினா விடுக்கப்பெற்று ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

மனத்ரி மனேவலே பீரே அனுலே
ஈ. ஸ. 4.57 வ ஈடி லீன ஸமீதேய அனுலே
1967 நோவம்பர் 26 வன ஓரேடி ஈ. ஸ.
2 வன நேக் கல் லேயேய.

அதன்படி பி. ப. 4.57 மணிக்கு
சபை அதனது இன்றைய தீர்மானத்திற்
கிணங்க 1967 நவம்பர் 26, ஞாயிற்றுக்
கிழமை பி.ப. 2 மணிவரை ஒத்திவைக்கப்
பெற்றது.

Adjourned accordingly at
4.57 P.M. until 2 P.M. on Sunday,
26th November 1967, pursuant to
the Resolution of the House this
Day.

முக இடல் : இடல் வெவ்வுருவின் படிவ அரண்மனை மூலம் ஐம் மூம் 12ன் ஐகா
 ரு. 32.00ஐ. அகாமின் பிபன் ஐகா னம் ரு. 35.00ஐ. மூம் 6ஐ ஐகாவுடன் அகா
 பிபன் ஐ 30ஐ. னபாவுடன் ஐ 45ஐ. இடல், ஐகாமி ஐகா இவ்வுரு, மகாமி
 ஐகாமின் ரகல் புகாமி ஐகாமின் அகாமின் வெவ்வுரு ஐகா ஐகா ஐகா

முக : பணம் ஐகாமின் மகாமின் மகாமின் மகாமின் மகாமின் 12 மகாமின்
 ருபா 32.00 (ஐகாமின் பிபன் ருபா 35.00). 6 மகாமின் அகாமின்
 தனிபிபன் மகாமின் 30, தபாமின் 45 மகாமின், மகாமின் அகாமின்
 அகாமின் அகாமின் (த. ப. 500, அகாமின் கருமகம், ஐகாமின் 1) ஐகாமின்

Subscriptions : 12 months commencing from month following ~~the~~ date of payment
 Rs. 32.00 (uncorrected copies Rs. 35.00). Half rates for 6 months, each part
 30 cents, by post 45 cents, payable in advance to the SUPERINTENDENT,
 GOVERNMENT PUBLICATIONS BUREAU, P. O. Box 500, Colombo 1