

Hon. Members, I have to inform the House that as per the communication received from the Ministry of Parliamentary Affairs, the Cabinet at its meeting held on 24th July, 1998 decided to recommend that there would be no sittings of both the Houses on the 13th and 14th August, 1998. Accordingly, the sittings of Rajya Sabha fixed for Thursday, the 13th and Friday, the 14th August, 1998 have been cancelled. मंत्री जी बोलिये।

SHRI JOHN F. FERNANDES (Goa): Madam, before he makes his statement, I would like to make a point. madam, you gave a direction on Friday when we were discussing the Civil Aviation policy that is, privatisation of Tata and Signapore Airlines, that the Minister should come and clarify the matter in the House. Yesterday, when the hon. Minister made a *suo motu* statement, I raised this matter and the Minister did say that he would come before the House tomorrow. Now today the Second Supplementary List of Business states that the hon. Minister will make a statement regarding the situation arising out of the loss of revenue in Indian Airlines. What about the other statement?

उपसभापति: मंत्री जी क्या बात हुई?

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI ANANTH KUMAR): Madam, as per your direction, I am making this statement. I was told by the Rajya Sabha Secretariat that I would be making a statement on the situation arising out of the loss of revenue in Indian Airlines.

Therefore, it is a comprehensive topic, and on that I am making this statement.

STATEMENT BY MINISTER

Situation Arising out of loss of Revenue in Indian Airlines.

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI ANANTH KUMAR): Madam, the views and sentiments expressed by the Hon'ble Members of Parliament during the Special Mention on 31.7.1998 in Rajya Sabha regarding the situation arising out of loss of revenue in Indian Airlines have been taken note of with all the seriousness they deserve. The Kelker Committee which has recommended a turn around strategy for Indian Airlines is under

consideration of the Government. In his budget speech, Finance Minister has already allotted additional equity of Rs. 125 crores for strengthening Indian Airlines. I fully appreciate the concerns of the Hon'ble Members that Indian Airlines should remain the market leader in the domestic aviation transport sector.

SHRI AMAR SINGH (Uttar Pradesh): Madam, we had asked about Tata-SIA. But he has given clarifications about the Indian Airlines alone.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Let me look at the Special Mention. The title of the Special Mention was 'Loss of revenue in Indian Airlines' ... (Interruptions) Let me see the title. I don't remember it. It was made a week ago. The Special Mention was 'Loss of revenue in Indian Airlines' ... (Interruptions) Let me explain. That was the basic Special Mention raised and the Minister has come out with this statement. There were many other matters raised while they were making this Special Mention ... (Interruptions)

SHRI AMAR SINGH: Madam, we have specific information ... (Interruptions) I raised an issue regarding Tata-SIA ... (Interruptions)

THE DEPUTY CHAIRMAN: I have got your name ... (Interruptions) Donier is over ... (Interruptions)

SHRI MD. SALIM (West Bengal): Madam the Minister looks innocent...

THE DEPUTY CHAIRMAN: He is innocent.

SHRI MD. SALIM: But the House was agitated not on this point.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You put your questions now.

SHRI MD. SALIM: What I say is this. The House was agitated on this issue not just during this Session but we have been agitated for the last seven months. The statement is short, but we must be allowed to seek long clarifications so that the Minister will come out with the truth.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I have got seven names. Let me go ahead.

SHRI ANANTH KUMAR: I have come out with the truth only by this statement ... (Interruptions)

THE DEPUTY CHAIRMAN: We are at the fog end of the day. Let us go ahead with the business. Let me allow one-by-one. Shri Arun Shourie.

SHRI ARUN SHOURIE (Uttar Pradesh): Madam, I have only one clarification to seek. The Chairman had directed the Minister that before this Session, he must complete and submit a report on the appointment of NRIs to the Board of the Indian Airlines..

THE DEPUTY CHAIRMAN: I did not give any direction.

SHRI ARUN SHORIE: The Chairman did. The Chairman himself said that it must be done before this Session ends. I would like to know whether that report has been completed and submitted or not. That is the point.

THE DEPUTY CHAIRMAN: What was the question? I have no idea about it.

SHRI ARUN SHORIE: That was a specific direction..

श्री टी-एन चतुर्वेदी (उत्तर प्रदेश): जो शौरी साहब ने कहा वह मैं समझता हूँ कि बहुत ही जरूरी सवाल है।

क्योंकि मंत्री महोदय हमारे सामने हैं। डा. पाटील का वह मूल प्रश्न था कि कोई तीन फोरेंस, वे चाहे इंडियन ओरिजन के ही क्यों न हों वह कम्बाईड बोर्ड आफ दि इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया में रखे गए थे। उसके जवाब में मंत्री महोदय ने कहा था कि उनको हटा दिया गया है। उसी के संबंध में शौरी साहब ने यह सवाल उठाया है। उस समय बातचीत में यह कहा गया था कि फैक्ट यह नहीं है, फैक्ट्स के बारे में डिस्प्यूट था। उस समय कुछ नाम इत्यादि भी सामने आए थे। तो उस समय चेयरमैन साहब ने कहा कि मंत्री महोदय ने जो कहा है इस पर यह कमेटी अपनी रिपोर्ट सेशन के पहले दे दे क्योंकि बहुत से लोगों ने कहा था कि इसके लिए हाउस कमेटी बैठनी चाहिए। लेकिन बाद में यह तय हुआ कि और जैसा अभी अरूण शौरी जी ने कहा है, मिनिस्ट्री द्वारा फैक्ट फाइंडिंग कमेटी जो बनी थी, उस विषय का चेयरमैन साहब ने एनाउन्समेंट किया था, तो हम पहले यह जानना चाहते हैं कि फैक्ट फाइंडिंग कमेटी ने क्या पाया और क्या उसने अपनी रिपोर्ट चेयरमैन साहब को दे दी है या नहीं दी है?

इस तथ्य को बताएं जैसे कि अरूण शौरी साहब ने कहा है क्योंकि यह चेयरमैन साहब का आदेश था। कुछ सवाल उसके आधार पर किये गये थे मंत्री महोदय से ... (व्यवधान)

उपसभापति: चतुर्वेदी साहब, सवाल यह है

The two issues have been mixed up. Rather a number of issues have been mixed up. I was not aware of it. Mr. Singhal has sent me a note and Mr. Shourie has sent me a note. I had no idea about these three foreigners on some board because that was not raised. Mr. Ramoowalia and others raised some issues in the House. So, I could not react to it. Though the Minister deals with everything, but at the moment, he is present in the House in response to the directions which I gave in regard to Mr. Ramoowalia's Special Mention. I am sure Mr. Minister has noted what you have said. The directions of the hon. Chairman must also be before him. I don't know whether he can answer immediately.

श्री टी-एन चतुर्वेदी: आपकी आज्ञा शिरोधार्य है। लेकिन मैं चाहता हूँ कि जो डायरेक्शन आपने दिया था उसका स्पष्टीकरण करने के उपरांत जो दूसरा डायरेक्शन उनको दिया गया था, उनको विशेष रूप से कहा गया था जैसे कि अरूण शौरी साहब ने कहा हुआ है कि सेशन को खत्म होने के पहले ही वह रिपोर्ट दे दें। वह रिपोर्ट कौन सी है? उन्होंने रिपोर्ट दी है या नहीं दी है? उसमें कोई हमारे मंत्री की कोताही तो नहीं? क्या हुआ, कम से कम सदन को जानकारी के लिए तो बताएं।

उपसभापति: मंत्री जी से मैं पहले पूछूंगी कि क्या वह तैयार हैं क्योंकि एक काम के लिए वह तैयार हो कर आए हैं, दूसरे के लिए तैयार हैं या नहीं।

SHRI ANANTH KUMAR: Madam, it was in response to a Starred Question by Dr. Gopalrao Patil on that day and by the end of the discussion on that Question, the Chair had directed that a departmental inquiry be held in the matter of appointment of these three NRIs on the Joint Board of Indian Airlines and Air India. That fact-finding inquiry has been conducted and the report has been submitted to the Chairman on 30th July.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Which Chairman?

SHRI ANANTH KUMAR: The Chairman of the House.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU (Karnataka): If you have already submitted it, why don't you share it with the House?

THE DEPUTY CHAIRMAN: The reports are not submitted to the Chairman. The reports are submitted to the House. It is a property of the House. If you like, you can read it. Is it there with you now? Just a minute. *(Interruptions)*

I have been informed about the facts now. The Minister submitted the report, which the hon. Chairman had asked for, on Saturday, when the House was not sitting. But I don't know whether the hon. Chairman has asked for the report personally. I doubt it. He must have asked for it for the House. Anyway, finally it will come to the House.

श्री टी० ए० चतुर्वेदी: मुझे यह अर्ज करना है कि हाऊस की भावनाओं को देखते हुए उन्होंने कहा था कि सेशन खत्म होने के पहले आप यह रिपोर्ट हम को दे दीजिये। ...*(व्यवधान)*

उपसभापति: मंत्री जी ने काम कर दिया है।

श्री टी० ए० चतुर्वेदी: मंत्री जी ने कर दिया है हाऊस की जानकारी के लिए कहा गया था, चेयरमैन साहब ने भी आज्ञा दी थी मंत्री को इसीलिए दी थी कि हाऊस को तथ्यों की जानकारी होनी चाहिये। वह कम से कम बता दें। ...*(व्यवधान)*

THE DEPUTY CHAIRMAN: Chaturvediji, I must sometimes protect the Ministers also. Under the directions of the hon. Chairman, the Minister has submitted the report to the Chairman. But now that report has to come to the House and be circulated to the Members because this is a property of the House. Mr. Minister, if you have anything to say about it, please say that and then we will go ahead with the other work.

SHRI ANANT KUMAR: Madam, it can be circulated to the Members because it is the property of the House. *(Interruptions)*

SHRI C. M. IBRAHIM (Karnataka): I am happy that the Minister has said it. Madam, I suggest that there should be a discussion on this. Please fix the time for the discussion and give us the copies of the report. We will discuss it elaborately because it is a dispute between the two Ministers. It is a dispute between the previous Minister and the present Minister.

The previous Minister had appointed it.

SHRI ANANTH KUMAR: Madam, I thoroughly disagree with the statement of Mr. Ibrahim.

SHRI C. M. IBRAHIM: I am on my legs. Allow me to complete. ...*(Interruptions)*...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Let him complete. I will permit you.

SHRI ANANTH KUMAR: ...it is a disagreement between the former Prime Minister and the former Civil Aviation Minister.

SHRI C. M. IBRAHIM: No, no. That is not correct. I was the Civil Aviation Minister. Sometimes, in the interest of Indian Airlines, I even did not yield to the views of the Prime Minister also. ...*(Interruptions)*...

SHRI ANANTH KUMAR: That is the crux of the matter.

SHRI C. M. IBRAHIM: Yes, that is how I worked as a Minister. A Minister means a Minister. There is a joint responsibility.

THE DEPUTY CHAIRMAN: What are we discussing?

SHRI C. M. IBRAHIM: What I want to say is this. If you have placed it, then a time should be fixed for discussion. Let us have a detailed discussion on all the facts—what the mode of inquiry that you conducted was, how this appointment came, who recommended the names and from whom the names came. ...*(Interruptions)*...

THE DEPUTY CHAIRMAN: We are not discussing that. ...*(Interruptions)*...

श्री टी० ए० चतुर्वेदी: प्रश्न तो इसी बात का है। मुझे एक मिनट के लिए आज्ञा दे दीजिए।

उपसभापति: आप बहुत बोल दिए हैं।

श्री टी० ए० चतुर्वेदी: लेकिन जब तथ्य सामने नहीं आ रहे थे, यह कहा गया कि सेशन की समाप्ति के पहले ...*(व्यवधान)*

THE DEPUTY CHAIRMAN: I will explain it to you.

The Secretary General has just apprised me with the thing because I was not in the know of the thing as I was not in the Chair. It was in

relation to a question and the question was whether there should be a departmental inquiry or a committee of the House. Then, the hon. Chairman had directed the Minister to give him a report. After seeing that report, he will let the House know about his decision, what he would do, whether he will be satisfied with the departmental inquiry or whether he would like to have a committee of the House to go into it. So, that matter is closed.

Now we go ahead with the statement.

श्री टी० एन० चतुर्वेदी: इब्राहीम साहब ने तो इसको दूसरा रूप दे दिया। वे तो कह रहे हैं कि इसके लिए आप तारीख फिक्स अप कर दीजिए।

श्री सी० एम० इब्राहीम: अगर आप डिसकस करना चाहते हैं तो पूरा डिसक्शन दीजिए।

श्री टी० एन० चतुर्वेदी: मुझे डिसकस करने का कोई शौक नहीं है। देश के सामने तथ्य आने चाहिए।

श्री सी० एम० इब्राहीम: आपने ही उठाया इस सवाल को। अगर आप जानना चाहते हैं तो पूरा पता चले ... (व्यवधान)

SHRI ANANTH KUMAR: Madam, the Government does not hesitate to have a debate on this issue. We have nothing to hide. Everything is open and the fact-finding-report is with the Chairman. Therefore, when it is with the Chairman, I think, it is the property of the House. Let an appropriate action be taken on that.

SHRI JANARDHANA POOJARY (Karnataka): It is not proper. He doesn't know anything. He is a Minister of the Government of India. He cannot do that. He should respect the Chair. ... (Interruptions).

श्री टी० एन० चतुर्वेदी: पुजारी जी, क्या ये सब बेंगलोर का ही मामला है, कर्नाटक का मामला नहीं है ... (व्यवधान) तीनों भूतपूर्व मंत्री हैं। ये भी भूतपूर्व मंत्री। ये इस समय मंत्री। हम प्रतिनिधि हैं ... (व्यवधान) और चाहते हैं कि वस्तुस्थिति आ जाए। उसमें नाराजगी की बात क्या है ... (व्यवधान)

SHRI JANARDHANA POOJARY: That is what I said. Some norms should be followed ... (Interruptions)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: That matter is over now. ... (Interruptions)... The discussion

is not regarding what the question was. That is over now. Let us go ahead with the statement the Minister has made. I also have to go; you all have to go. If you want to sit here, then we might as well take up the discussion on Ministry of Industry; we might take up discussion on poverty situation also. Why should we just sit here? ... (Interruptions)...

श्री टी० एन० चतुर्वेदी: पावर्टी एलिविएशन का सवाल जरूर आना चाहिए। मुझे भी उस पर बोल्ना है। उसी में पब्लिक इन्टरप्राइजेज के लोगों को जो तनख्वाह नहीं मिल रही है वह भी आना है ... (व्यवधान)

उपसभापति: ओ०के० नाउ श्री ब्रतीन सेनगुप्त ... (व्यवधान) नहीं, क्लैरीफिकेशंस हो रही हैं ... (व्यवधान) जल्दी जल्दी पूछ लीजिए ... (व्यवधान) दैट इज व्हाई दे विल आस्क "कुछ नहीं है" ... (व्यवधान) अच्छा बोलिए लेट अस नाउ फिनिश इट ... (व्यवधान)

SHRI BRATIN SENGUPTA (West Bengal): Madam, I am not commenting on this particular statement; nor am I commenting on the recommendations of the Kelkar Committee and Ninth Plan allocations and the fresh infusion which the Minister intends to do in the Indian Airlines. There are certain chronic problems in this industry which are responsible for mismanagement of the civil aviation sector of our country. The air turbine fuel in our country costs three times more than what it costs in other countries. Even the Indian Airlines aircraft when they purchase it from outside, they get it at 25 cents per gallon.

When the purchase is made within India, they get it at a cost of 65 cents per gallon. Foreign tax, inland air travel tax has been continuously going to the mainstream Budget instead of strengthening the sector. There are many other problems. Could the Minister kindly inform the projected profits of Indian Airlines in the month of November or December or even earlier to that have been achieved? For turning around Indian Airlines and the domestic sector, is the Minister going for total evaluation of the cronicly mismanaged civil aviation industry in our country?

श्री मोहम्मद सलीम: मैडम, मंत्री महोदय की यह स्टेटमेंट कई लाइन की है, लेकिन स्टेटमेंट रखे जाने के

बाद, साविक मंत्री, अभी के मंत्री, एक और पुराने मंत्री, इतने बहस में आ गए और अरूण शौरी जी ने सही कहा है, मैं उस सवाल में नहीं जा रहा हूँ, लेकिन वह भी एक सवाल था, यह स्टेटमेंट छोटो सा है, लेकिन इसमें बात बड़ी मोटी सी है और वह यह है कि सरकार यह सिविल एविएशन के बारे में और इंडियन एअरलाइन्स के बारे में क्या नजरिया रख रही है, इसलिए मैं धन्यवाद देता हूँ कि वह डाइरेक्शन जो था, लेकिन मंत्री महोदय ने बड़ी चालाकी के साथ ... (व्यवधान)

उपसभापति: चतुराई। पार्लियामेंट में चालाकी नहीं बोलते, चतुरता बोलिए। ... (व्यवधान)

श्री मोहम्मद सलीम: ठीक है, बड़ी चतुराई से ... (व्यवधान)

श्री प्रमोद महाजन (महाराष्ट्र): मैडम, चालाकी को चतुराई बोलते हैं, यह चालाकी से सीखेंगे। ... (व्यवधान)

श्री मोहम्मद सलीम: महाजन जी, बहुत दिन से आप थे नहीं, तो बहुत सी बातें भूल भी गया हूँ।

SHRI C. M. IBRAHIM: I must compliment Mr. Pramod Mahajan that he has come at the right time. ... (Interruptions)...

श्री मोहम्मद सलीम: इसलिए मैडम, मैं एक बात बता रहा था, छोटी सी स्टेटमेंट के पीछे जो मोटी-मोटी बात है, उस बात को रखने का मौका मिला। मंत्री महोदय ने यह स्टेटमेंट का जो शिरोनाम है वह यह है कि,

"situation arising out of loss of revenue in Indian Airlines"

इस स्टेटमेंट में रेवेन्यू अर्निंग के बारे में है। मैंने जैसा उम्मीद किया था कि वह बतायेंगे कि पिछले 3 साल में, 2 साल में क्या प्रोग्राम्स हैं, आखिर इसमें कुछ सुधार हुआ या नहीं, अभी यह फर्स्ट क्वार्टर में क्या प्रोग्राम्स हैं। फिर आने वाले दिनों में आगे-आगे क्या होता है। यह नहीं दिया है। कोई भी स्टेटमेंट आता है अगर रेवेन्यू के बारे में लॉस ऑफरेवेन्यू है तो उसका कुछ तो आंकड़ा होना चाहिए था कम से कम पिछले तीन साल का तो होता?

मैडम, दूसरा सवाल यह है कि इसमें केलकर कमेटी का हवाला दिया गया है। केलकर कमेटी के बारे में यह कह रहे हैं कि गवर्नमेंट के कॉन्सिडरेशन में है। केलकर कमेटी ने यह साफतौर पर कहा है... (व्यवधान) आपकी सरकार नहीं, बहुत पहले से ही गड़बड़ी चल रही है ... (व्यवधान) मैं इस सरकार को धन्यवाद दे रहा हूँ ... (व्यवधान)

PROF. VIJAY KUMAR MALHOTRA: Madam, he is discussing the entire Ministry.

उपसभापति: आप इतना लंबा पूछ चुके हैं (व्यवधान) प्लायटेंड पूछिए। ... (व्यवधान)

PROF. VIJAY KUMAR MALHOTRA: Are we discussing the entire Ministry?

श्री मोहम्मद सलीम: कौन सी मिनिस्ट्री कह रहा हूँ ... (व्यवधान) मैं स्टेटमेंट के बारे में कह रहा हूँ। अब तक एक लफज भी मैंने स्टेटमेंट के बाहर नहीं कहा। ... (व्यवधान)

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: ऐसे तो क्लैरिफिकेशन होते नहीं हैं। ... (व्यवधान)

श्री मोहम्मद सलीम: मैं तो स्टेटमेंट के बारे में ही कह रहा हूँ। ... (व्यवधान)

SHRI ANANTH KUMAR: He should not inpute any motives. ... (Interruptions)...

श्री मोहम्मद सलीम: लेकिन इसके अंदर कुछ है... (व्यवधान) अभी आ जाएगा... (व्यवधान)

उपसभापति: अच्छा, चलिए अब जल्दी से बोल दीजिए। ... (व्यवधान)

श्री मोहम्मद सलीम: मैडम, केलकर कमेटी ने यह कहा, मंत्री महोदय को मैं बता देता हूँ कि 125 करोड़ रुपये का इस बार के बजट में फंडिंग मिनिस्ट्री ने प्रावधान किया, जो वर्षों पहले कर देना चाहिए था। ... (व्यवधान) इंडियन एअरलाइन्स के बारे में मैं कह रहा हूँ। 500 करोड़ रुपये का अथोराइज्ड शेयर कैपिटल, जिसमें आज तक भी उसे पूरा नहीं किया गया तो लॉस ऑफ रेवेन्यू जो हम बात कर रहे हैं, अगर शेयर कैपिटल वर्षों पहले पूरी कर दी जाती तो आज जो इनके पास जितने लॉस हैं फौरन हमें 200 करोड़ से ज्यादा और इनको लेन रोपेमेंट करना पड़ता है, इन्टरेस्ट का पेमेंट करना पड़ता है, वह नहीं होता और लॉस की जो हालत है वह नहीं होती। वह केलकर कमेटी ने कहा है। मैडम, लॉस के तीन-चार कारण हैं। सरकार का निर्णय जो अचानक प्राइवेटाइजेशन किया तो इंडियन एअरलाइन्स को धक्का लगा। केलकर कमेटी ने यह कहा है। इसको आपको कंसेंस करना चाहिए। आपकी सरकार नहीं, हमारी सरकार है। नेशनल फ्रंट की सरकार थी। ए 320 को जो आपने रोक दिया था, उसको यह कहा था कि 200 करोड़ रुपये, केलकर कमेटी ने कहा है 1996-97 में, यह उसको देना चाहिए।

‘مستقرى محمد سليم مغزى بنىال : ميژم
مستقرى مہودى بنىال : ميژم
مستقرى مہودى بنىال : ميژم

کی ہے، لیکن اس سٹیٹمنٹ کے بعد
سابق منتری، ابھی کے منتری، ایک
دور پرانے منتری، اتنے بحث میں آ
گئے اور اوروں نے بھی نے حسیب کہا
ہے، میں اس سوال میں نہیں جا رہا ہوں
لیک وہ بھی ایک سوال تھا، یہ اس سٹیٹمنٹ
چھوٹا سا ہے، لیکن اس میں بات بڑی
موتی سی ہے اور یہ ہے کہ سرکار یہ
سیدھا ایوی ایشن کے بارے میں اور انڈین
ایئر لائنس کے بارے میں کیا نظر ہے
رہی ہے، اس کے میں مدعیہ دیتا ہوں
کہ وہ ڈائریکشن جو تھا، لیکن منتری ہو
لے بڑی چالاک لگی کے ساتھ ”مداخلت“۔

آپ سمجھا جی: چتوڑی۔ پاد سٹیٹمنٹ
میں چالاک لگی نہیں بولتے ہیں، چترتا بولے۔
... ”مداخلت“۔

شری محمد سلیم: ٹھیک ہے، بڑی چترائی
... ”مداخلت“۔

شری پرمد منہاجن: میڈم، چالاک کو
چترائی بولتے ہیں۔ یہ چالاک لگی سے سیکیوٹی
... ”مداخلت“۔

شری محمد سلیم: مہاجن جی، بہت دن سے
آپ تھے نہیں، تو بہت سی باتیں بھول گئے۔

SHRI C. M. IBRAHIM: I must compliment
Mr. Pramod Mahajan that he has come at the
right time ... (Interruptions)

{ } Transliteration in Arabic script.

شری محمد سلیم: اس کے میڈم میں ایک
بات بتا رہا تھا، چھوٹی سی اسٹیٹمنٹ کے
سیچے جو موتی موتی بات ہے، اس بات کو
چھٹکے کا موقع ملا منتری مہودے نے اس سٹیٹمنٹ
کا جو شرونام ہے وہ یہ ہے کہ

"situation arising out of loss of revenue in
Indian Airlines"

اس اسٹیٹمنٹ میں ریونیو ڈرننگ کے
بارے میں ہے۔ میں نے جیسا امید کیا تھا
کہ وہ بتائیں گے کہ کچھ تین سال میں،
دو سال میں کیا پروفیشن ہے، آخر اس
میں کچھ سہوار ہوا یا نہیں، ابھی یہ
فرسٹ کوارٹر میں کیا پروفیشن ہے، پھر
دوسرے دنوں میں آگے آگے کیا ہوتا
ہے۔ یہ نہیں دیا ہے، کوئی بھی اسٹیٹمنٹ آتا
ہے اگر ریونیو کے بارے میں اس آف
ریونیو ہے تو اس کا کچھ تو آؤنگ ہو نا
چاہئے تھا کم سے کم پچھلے تین سال کا تو
ہوتا۔

میڈم، دوسرا سوال یہ ہے کہ اس میں
کیلکریٹیشن کاغذ دیا گیا ہے۔ کیلکریٹیشن
کے کنسیدریشن کے بارے میں ہے۔ کیلکریٹ
کیشن نے یہ صاف طور پر کہا ہے، ”مداخلت“
آپ کی سرکار نہیں چاہت ہے کہ یہی گورنر جنرل
رہی ہے... ”مداخلت“... میں اس سرکار
کا مدعیہ دے رہا ہوں... ”مداخلت“۔

PROF. VIJAY KUMAR MALHOTRA:
Madam, he is discussing the entire Ministry.

{ } Transliteration in Arabic script.

اب سبھا پتی: آپ اتنا لمب پوچھو
چکے ہیں... ”مداخلت“... پوانٹنٹ
پوچھئے... ”مداخلت“...

PROF. VIJAY KUMAR MALHOTRA:
Madam, he is discussing the entire Ministry.

۱۱ شری محمد سلیم: کونسی منسٹری کہہ رہا ہے
... ”مداخلت“... میں اس منسٹری کے بارے
میں کہہ رہا ہوں۔ اب تک ایک لفظ بھی میں
اس منسٹری کے بارے میں کہہ... ”مداخلت“...

پروفیسر جے مہاراج: ایسے تو کلری
فیکٹیشن ہوتے نہیں ہیں... ”مداخلت“...
شری محمد سلیم: میں تو اس منسٹری کے
بارے میں ہی کہہ رہا ہوں... ”مداخلت“

SHRI ANANTH KUMAR: He should not
impute any motives...(Interruptions)

۱۱ شری محمد سلیم: لیکن اسکے اندر کچھ ہے
... ”مداخلت“... ابھی آجائے گا...
... ”مداخلت“...

اب سبھا پتی: اچھا چلے اب جلوس
سے بول دیجئے... ”مداخلت“...

شری محمد سلیم: میڈم کیلکر کمیٹی نے
یہ کہا، منتری مہودے کو میں بتا دیا ہوں
کہ ۱۲۵ کروڑ روپیہ کا اس بار کے بجٹ
میں فائر انس منسٹری نے براؤ دیا تھا،
جو دشمنوں پر لے کر دینا چاہیے تھا۔ ”مداخلت“
انڈیا انٹر لائنس کے بارے میں میں کہہ رہا
ہوں... ۵۰۰ کروڑ روپیہ کا حقوہ انڈیا انٹر
کینٹیل، جس میں آج تک بھی اسے پورا نہیں کیا

گیا تو لاس آف ریونیو جو ہم بات کر رہے
ہیں، اگر منسٹر کیپٹل ورشمنڈ پیر پوری
کردی جاتی تو آج جو لکے پاس جتنے لکس
ہیں فادرن ہمیں ۲۰۰ کروڑ سے زیادہ اور
انٹو لکس کی پیمنٹ کرنا پڑتا ہے، انٹر منسٹ
کا پیمنٹ کرنا پڑتا ہے، وہ نہیں ہوتا اور
لاس کی جو ڈالت ہے وہ نہیں ہوتی۔ وہ
کیلکر کمیٹی نے کہا ہے۔ میڈم۔ ہمارے تین
چادھارن ہیں۔ سرکار کا جو فیصلہ جواچاند
پرائیویٹائزیشن کیا تو انڈین انٹر لائنس کو
دھلا دیا۔ کیلکر کمیٹی نے یہ کہا ہے۔ اس
کو آپ کو کمپنسیٹ کرنا چاہئے۔ آپ کی سرکار نہیں
ہمارے سرکار ہے۔ نیشنل فرنٹ کی سرکار تھی۔
اے ۲۰۳ کو جو آپ نے روک دیا تھا،
اسکو یہ کہا تھا کہ ۲۰۰ کروڑ روپیہ کیلکر
کمیٹی نے کہا ہے ۹۷-۱۹۹۴ میں، یہ اسکو
دینا چاہئے۔

लेकिन नहीं दिया गया, तो क्या मंत्री महोदय, इन
तमाम सवाल को जो इंडियन एअरलाइंस को हैलथ को
ठीक करने के संबंध में, टर्न अराउंड करने के संबंध में
केलकर कमेटी ने जो निर्णय लिया था, उस को लागू
करेंगे? वह 125 करोड़ का मामला कैपिटल इनफ्यूजन
का नहीं है क्या आप उन तमाम मामलों को ठीक कर के,
दुरुस्त कर के और जो उसे देना है वह देकर क्या आप
इंडियन एअरलाइंस को हैलथ को अच्छा करेंगे? मैडम,
तीसरा सवाल यह है कि... (व्यवधान)...

۱۱ شری محمد سلیم جاس: لیکن نہیں دیا گیا
تو کیا منتری مہودے ان تمام سوالوں کو جو
انڈین انٹر لائنس کی حیثیت کو ٹھیک
کرنے کے سمبندھ میں۔ ٹرن اراؤنڈ کرنے

کہا اور انھوں نے بھی کہا کہ اس سیشن میں
 بنایا گیا ہے۔ اس میں بہت سے سوال آسکتے
 ہیں۔ میں اس میں نہیں جا رہا لیکن اگر سوال
 اٹھتے ہیں۔ ان کا جواب منتری مہود دے دیں۔
 میڈم آج سیشن کا آخری دن ہے ۰۰۰۰

SHRI. H. HANUMANTHAPPA: If we do like that, we will be again discussing this matter. ... (Interruptions)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: I do not know what is happening in the House. ... (Interruptions)...

श्री मोहम्मद सलीम: मैडम, मैं अभी तक स्ट्रेमेट पर हूँ जिस में लास्ट लाइन है इंडियन एअरलाइन्स ताकि मार्केट लीडर रहे...

श्री मोहम्मद सलीम: मैडम - میں ابھی تک اس سیشن پر ہوں جس میں لاٹ لائن ہے انڈیانا لائنز لائنز تاکہ مارکیٹ لیڈر رہے۔

This airline should remain the market leader in the civil aviation transport sector.

इस के लिए हमारे मेंबर्स की जो कनसर्न्ड है, उस के बारे में मंत्री महोदय कहते हैं कि ..

اس کے لئے ہمارے ممبروں کی جو کنسرڈ ہیں۔ اس کے بارے میں منتری مہود دے سکتے ہیں ۰۰۰

I fully appreciate.

हमारा कव्चन यह है कि आप ने एक एलान किया कि आप 49 परसेंट को रखेंगे और 51 परसेंट को डाइल्यूट कर देंगे, लिक्विडेशन करेंगे। तो आप इस सदन को एशोरेंस देंगे कि .. (व्यवधान) .. अगले सत्र तक आप ऐसा कोई कदम न ही उठाएंगे। ... (व्यवधान)...

ہمارا سوال یہ ہے کہ آپ نے ایک اعلان کیا کہ آپ 49 فیصد کو رکھیں گے اور 51 فیصد کو ڈائلوٹ کریں گے۔ لیکن

کریں گے۔ تو آپ اس سदन کو ایشورنس دیں گے کہ ... "مداخلت" ... الخ ستر تک آپ ایسا کوئی قدم نہیں اٹھا سکتے ... "مداخلت" ... ۰۰۰

श्री विजय कुमार मल्होत्रा: यह गलत है कि अगले सेशन तक ... (व्यवधान)...

श्री मोहम्मद सलीम: देखिए, बाकी लोग पीछे रह गए और झोले के अंदर जो लोग हैं, वह बाहर आ गए ... (व्यवधान)...

† [منتری محمد سلیم: دیکھئے باقی لوگ پیچھے رہ گئے اور جو لوگ اندر آئے ہیں۔ وہ باہر آ گئے۔ "مداخلت" ... ۰۰۰]

मैडम, टाय एअरलाइन्स के लिए यह सरकार नीति को बदल रही है, रूल्स को बदल रही है। इसी सदन में जब यह सरकार नहीं थी, यहां दूसरे मंत्री थे और जब मैंने यह बात उठाई थी तो इस हाऊस में कैटेगोरिकली एसोरेन्स दिया गया था कि टाय एअरलाइन्स, सिंगापुर एअरलाइन्स को इस देश में डोमेस्टिक सेक्टर में बिजनेस करने के लिए कोई इजाजत नहीं दी जाएगी। उस एसोरेन्स के बाद भी ऐसा हो रहा है। ... (व्यवधान) ... मैं एप्रिसिएट करता हूँ, हमारे यहां प्रमोद महाजन जी, जो यहां सदस्य थे और टैंडिंग कमेटी के चेयरमैन थे, उन्होंने भी यह कहा था। उस कमेटी में सभी पार्टी के सदस्य थे। ... (व्यवधान) ... इससे तो इंडियन एअरलाइन्स की हेल्थ खराब हो जाएगी, मंत्री महोदय को कुछ नहीं करना पड़ेगा, आपका मंत्रालय उठ जाएगा, अगर आप टाय एअरलाइन्स और सिंगापुर एअरलाइन्स के लिए इस देश में डोमेस्टिक सेक्टर खोल देंगे। मैं यह चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस संबंध में कैटेगोरिकली एसोरेन्स दें। ... (व्यवधान)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Salim, please sit down. Mr. Gurudas Das Gupta ... (Interruptions)...

श्री विजय कुमार मल्होत्रा: यहाँ जेट एअरलाइन्स चलती रहे, और कोई एअरलाइन्स चाहे वह इंडियन भी हो तो न चले। यह इनका मतलब है। ... (व्यवधान)...

श्री मोहम्मद सलीम: मैडम, यह मतलब क्यों निकाल रहे हैं? इंडियन एअरलाइन्स का प्राइवेटाइजेशन न करें,

† [] Transliteration in Arabic script.

यह हमारा मानना है। दूसरा, यह कि इंडियन एअरलाइन्स तो मार्केट लीडर रहे, मंत्री जी जो कह रहे हैं। इसके लिए आप टाट, सिंगापुर एअरलाइन्स को किसी भी दबाव में * किसी भी बैकडोर डील से नहीं आने देंगे। क्या आप यह कहेंगे? (व्यवधान)

† अश्विनी कुमार सिंह : मिश्रम - माता अश्विनी
के लिये मेरा कादर है। मैं तो बोल रहा हूँ कि आप
को बोल रहे हैं - (असुन) मैं जब
संकाय नहीं हूँ - (यहाँ) दो घण्टे मंत्री
हूँ - और जब मैंने ये बात अचानक
हकी तो उस हाऊस में किंग्स लॉ
अश्विनी सिंह दया गया कि माता अश्विनी
अश्विनी सिंह को उस दिवस में दो मिनट
सिक्के में ब्रिक्स करने के लिये हूँ
अज्ञात नहीं दी जा रही - (असुन) मैं
के बिना ही संकाय हो रहा है - (यहाँ) अश्विनी
मैं अश्विनी सिंह को नहीं - (यहाँ)
यहाँ प्रमोद मेहता जी - (यहाँ) अश्विनी
हूँ और अश्विनी सिंह के बिना ही
हूँ - (असुन) मैंने भी ये कहा था - (असुन)
किंग्स में सचिवी बारगी के सदस्य हूँ
... (यहाँ) ... (असुन) मैंने तो अश्विनी
अश्विनी सिंह की पालिका खराब हो जायगी
मंत्री प्रमोद मेहता को कुछ करना नहीं पड़ेगा -
आज मंत्री प्रमोद जायगा - (असुन) मैं
अश्विनी सिंह के लिये असुन सिंह
दो मिनट सिक्के को हल देंगे - (असुन)

*Expunged as ordered by the Chair.

[] Transliteration in Arabic script.

ये चाहता हूँ कि मंत्री प्रमोद मेहता
संसद में किंग्स लॉ अश्विनी सिंह
... (यहाँ) ...

† प्रमोद मेहता : (असुन) मैंने तो
अश्विनी सिंह को बोल रहे हैं - (असुन) मैं
अश्विनी सिंह को बोल रहे हैं - (असुन) मैं
ने बोलें - (असुन) मैंने तो
अश्विनी सिंह को बोल रहे हैं - (असुन) मैं

अश्विनी सिंह : मिश्रम - (असुन) मैंने तो
किंग्स लॉ अश्विनी सिंह - (असुन) मैंने तो
का प्रमोद मेहता को बोल रहे हैं - (असुन) मैं
माता अश्विनी सिंह - (असुन) मैंने तो
प्रमोद मेहता को बोल रहे हैं - (असुन) मैं
अश्विनी सिंह को बोल रहे हैं - (असुन) मैं
अश्विनी सिंह को बोल रहे हैं - (असुन) मैं
अश्विनी सिंह को बोल रहे हैं - (असुन) मैं
अश्विनी सिंह को बोल रहे हैं - (असुन) मैं
अश्विनी सिंह को बोल रहे हैं - (असुन) मैं

PROF. VIJAY KUMAR MALHOTRA:
Madam, what is he talking about?
.... (Interruptions) यह जेट एअरलाइन्स और सहारा
एअरलाइन्स का बोल रहे हैं? (व्यवधान) ... यह क्या
मतलब है? क्या बात कह रहे हैं? (व्यवधान)

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Madam,
this should be expunged (Interruptions)

THE DEPUTY CHAIRMAN: I will look
at the record and expunge it
.... (Interruptions) I will look at the record
and expunge. Do not worry. I will take care of
it (Interruptions) I will look at the record
and expunge if there is anything wrong
.... (Interruptions) श्री रामवाल्या जी। प्लीज, बहुत
संक्षेप में बोलिए।

श्री बलवन्त सिंह रामुवालिया (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैंने जब यह इस्सू उठाया था तो मेरे सामने जो 24 हजार एम्प्लॉयज हैं, उनकी प्रोटेन्सन का मुद्दा था। मैंने उस दिन इतनी बात ही नहीं कही थी कि लोसेस हैं, मैंने उसके रीजन की गिनती भी की थी, जिनकी वजह से इंडियन एअरलाइन्स की हस्ती को खतरा पैदा हो गया है और देश का यह प्राइड कैरियर जो कितने वर्षों से देश में है, पंडित नेहरू जी के जमाने से जो देश में है, उसके लिए खतरे के चान्सेस हो सकते हैं इसके भी रीजन मैंने बताए थे। मैंने एक तो इसको ठीक करने की अर्ज की थी, दूसरा मैंने कहा था कि प्राइवेट एअरलाइन्स को डोमेस्टिक जो आपरेशन्स हैं, उसमें बार-बार लाने से देश का नुकसान होगा। मैंने पहले ही यह अर्ज किया था कि पांच प्रतिशत ट्रेफिक कम है, आने वाले सालों में और कम होने के चान्सेस हैं। फिर मैंने यह भी अर्ज किया था कि यह जो अनवाएबल रुट्स हैं वहां भी इंडियन एअरलाइन्स आपरेट करता है क्योंकि सोशल नेशनल ओब्जेक्शन है यह, और घाटा सहन करके भी इसको वह पूरा करता है। मैंने यह भी अर्ज किया था कि इस सारी बात को, जो डीजीसीए की गाइडलाइन्स हैं, उनके बाहर जाकर इस तरह से विदेशी सिंगापुर एअरलाइन्स को बैकडोर से टाय एअरलाइन्स से जोड़कर लाना ठीक नहीं है। पहले आप जेट को लाए, फिर और किसी को लाए और अब टाय एअरलाइन्स और सिंगापुर एअरलाइन्स और वह भी आप ला रहे हैं विदेशी एअरलाइन्स को, इस तरीके से तो वह इंडियन एअरलाइन्स को खा जाएंगे। (व्यवधान).... सहारा क्यों लाए? वह भी नहीं लाना चाहिए। तो मैं यह अर्ज कर रहा हूँ कि इस सारी चीज को लेकर मैं जिस मुद्दे पर आया था, मंत्री जी आपने उसका जवाब नहीं दिया। इसको आप देख तो लीजिए कि क्या आपने स्टडी करा ली है प्रोफेशनल से? पूरी तरह से पता कर लिया है कि ट्रेफिक कितना है, अब जहाज कितने हैं, सीट कितनी हैं, कितनी आक्युपाइड रहती है और क्या इन्फ्रस्ट्रक्चर पूरा है? क्या इस बारे में डिफेंस से पूछ लिया है? (व्यवधान)....

श्री सिकन्दर बख्त: आप अपनी जेब पर तो रहम करें, आपने कलम उल्टा लगा रखा है।

اشرفی سیکندر بخت: میری ساری چیز کو لے کر میں جس مسئلے پر آیا تھا، مंत्री جی آپ نے اس کا جواب نہیں دیا۔ اس کو آپ دیکھ تو لیں کہ کیا آپ نے اس کی پوری طور پر جانچ کر لی ہے؟ کیا آپ نے اس کی ڈیٹیلز سے جانچ کر لیا ہے؟ کیا اس کے بارے میں ڈیفنس سے پوچھا گیا ہے؟ (व्यवधान)....

{ } Transliteration in Arabic script.

श्री बलवन्त सिंह रामुवालिया: वह गलती हो गई।

श्री सिकन्दर बख्त: तो ठीक कर लीजिए।

اشرفی سیکندر بخت: تو ٹھیک کر لیں۔

श्री बलवन्त सिंह रामुवालिया: वह गलती हो गई। पेन गलत लगा लिया, उससे स्याही निकल आई। (व्यवधान)....

उपरभाषावि: अच्छ, अब आप जल्दी खतम कीजिए।

श्री बलवन्त सिंह रामुवालिया: जितनी हमदर्दी मेरे से है, उतनी हमदर्दी इंडियन एअरलाइन्स से भी कीजिए। (व्यवधान)....

आदरणीय महोदय, मैं खतम कर रहा हूँ। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से यह पूछता हूँ कि क्या आप टाय एअरलाइन्स की एण्ट्री का जो बैकडोर से यल हो रहा है, उसको रोकेंगे? दूसरी बात मैं यह पूछ रहा हूँ कि क्या आपने इसकी स्टडी करा ली है? कहीं ऐसा न हो कि नई एअरलाइन्स के आने से सभी का भट्टा गुल हो जाए। मेरा यह भी क्वेश्चन है कि आप गाइडलाइन्स के बाहर क्यों जा रहे हैं? इन सवालों का मैं मंत्री महोदय से जवाब जानना चाहूँगा।

SHRI JOHN F. FERNANDES (Goa): I will stick to the statement. The hon. Minister mentioned about the Kelkar Committee report. The genesis of the Kelkar Committee Report was that in 1990 the National Front Government headed by Shri V. P. Singh grounded 14 airbus—320 after a tragedy. As a result the Indian Airlines suffered a loss of Rs. 200 crores. It was the National Front Government in 1990. And the Kelkar Committee gave its report during the time of United Front. Both the times, Salims's party was a partner in the Government. Now he is pointing a finger at my party. The Kelkar Committee mentioned that the Government has to pay for losses of Rs. 200 crores and the report is with the Government. The Ministry of Civil Aviation has rightly sent it to the Ministry of Finance. And he has conceded here that it is still under consideration for almost one year. Is it a fact that an official in the Finance Ministry raised a query and put it in the file that he is anticipating that the Indian Airlines Bill will end in a tragedy, in a disaster by the turn of the century and the Indian Airlines should be turned down? I think he has a vision

of the arrival of another airline. Is it a fact that this report is on the file? If so, when are you going to give this Rs. 200 crores to the Indian Airlines? Because it is a vicarious liability on the Government. This is the main cause that this national carrier is going in doldrums because of the decision of two weak Governments, the United Front and the National Front.

Secondly, Madam, the Government has mentioned in the Statement that equity of Rs. 125 crores is given by the Government. Okay, what will they do without having the seed money of Rs. 200 crores. The scheme of the Indian Airlines is to go into the market and mop up revenue to augment the fleet. If you are not giving them this one time grant of Rs. 200 crores, the equity of Rs. 125 is meaningless. I want to know from the hon. Minister how much time you will take to implement this first Kelkar Committee report. There is a second Kelkar Committee Report on Air India. Again, I think a similar report will come and augment that airline also.

Lastly, *(time-bell rings)* I am coming to the main point. The Civil Aviation policy of the Government of India ...*(Interruption)*

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now he has learnt.

SHRI JOHN F. FERNANDES: This Government also said that they stand by it. It was announced last year on 16th June, 1997. And this Government said, 'We stand by it. Well and good; I got a reply to the question. There are reports in the Press that the Foreign Trade Promotion Board is going to decide this application of Tata airline. I would not call it Singapore as the word Singapore has been eliminated from that report because the Government has declared this policy. And they say, there is going to be 40 per cent foreign equity. Have the Government seen whether this 40 per cent equity is not coming from Singapore Airlines through the backdoor, through a subsidiary company? I would like to know whether the Foreign Trade Promotion Board will see to it that the Civil Aviation policy will be implemented, that it will not violate that. I would like to know whether they will see. ...*(Interruption)*.

श्री विजय कुमार मल्होत्रा: मैडम, ये सारी बातें कमेटी में रखी गई थी।

THE DEPUTY CHAIRMAN: He says that he is the Chairman of the Committee and this has already been discussed. Have you submitted the report?

श्री विजय कुमार मल्होत्रा: जितने क्वेश्चन पूछे जा रहे हैं, सब वहां डिस्कस हुए हैं।

SHRI JOHN F. FERNANDES: I am a Member of this House. I do not have that report. I am asking the Minister whether they will adhere to the Civil Aviation policy declared by the Government last year. If that is so, let the Minister reply. Thank you, Madam.

श्री गुलाम नबी आज़ाद (जम्मू और कश्मीर): मैडम, यह पूरी ओपन स्काई पालिसी और लिब्रलाइजेशन की पालिसी हमारी सरकार के वक्त आई थी और जब हमने ओपन स्काई पालिसी की बात की थी, उस वक्त यह प्री पोर ऑल का मतलब यह नहीं था कि जिसकी जब मरजी हो आए और हिंदुस्तान में पहुंचे। आज जिस तरह से दुनिया में एक-दूसरे देश की जमीन पर कब्जा करने की लड़ाई चल रही है, इसी तरह से स्पेस में भी मैगा फाईटर्स की लड़ाई लड़ी जा रही है कि किस तरह से स्पेस को कवर किया जाए और पिछले कई सालों से हमने देखा है कि हमारा शेयर इंटरनेशनल लेवल पर कम होता जा रहा है। एक जमाने में यह 20 प्रतिशत था लेकिन आज यह 4-5 परसेंट रह गया है।

महोदया, ओपन स्काई पालिसी का मतलब था कागों का मामला, टूरिज्म को बढ़ाने का मामला और एयर चार्टर्स का मामला। यह कई दफा इस सदन में और दूसरे सदन में और सदन के बाहर भी मैंने उस वक्त कहा था। लेकिन इसके साथ-साथ हमने यह भी महसूस किया था कि इंडियन एयरलाइंस के साथ लोगों को दूसरी च्वाइस भी होनी चाहिए, कंपीटीशन होना चाहिए जिससे इंडियन एयरलाइंस का माहौल भी ठीक हो जाएगा। इसके साथ ही हमने एक पालिसी बनाई थी जो इसी सदन में और दूसरे सदन में मैंने 1994 में पढ़ी थी जहां हमने लिब्रलाइजेशन के द्वारा दूसरी एयरलाइंस को आने की इजाजत दी थी। लेकिन इतनी अनलिमिटेड एयरलाइनें भी नहीं होनी चाहिए जिससे देश में इंडियन एयरलाइंस बैठ जाए और उसके दो-तीन कारण हमने बताए थे कि इंडियन एयरलाइंस का जिंदा रहना क्यों जरूरी है। हमारे ट्रेड यूनियन के साथी कहेंगे कि यह 24,000 या 25,000 लोगों के रोजगार का सवाल है लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि सिर्फ 24,000

या 25,000 लोगों के रोजगार के लिए इंडियन एयरलाइंस का जिंदा रहना जरूरी नहीं है बल्कि हमारे देश के कुछ ऐसे राज्य हैं जो सिर्फ इंडियन एयरलाइंस के जरिए ही कनेक्ट हो पाते हैं। महोदया, नार्थ-ईस्ट के बारे में सवाल आता था कि 50-60 करोड़ कपड़े का लॉस आप करते हैं तो उसकी क्या वजह है? इसी तरह लद्दाख में भी लॉस होता है। महोदया, नार्थ-ईस्ट में अगर इंडियन एयरलाइंस या कोई भी एयरलाइंस न जाए तो नार्थ-ईस्ट पूरे हिंदुस्तान से कटा रहेगा, हफ्तों कटा रहेगा। लद्दाख तो साल में 8 महीने ऑफिशियली सरकार की तरफ से बंद कर दिया जाता है। वहां कोई दूसरा रास्ता नहीं है, पहाड़ बर्फ से भर जाते हैं। तो अक्टूबर से मई तक अगर लद्दाख जाने का कोई रास्ता है तो वह एयरलाइंस है। महोदया, अभी जब गल्फ वॉर हुआ था तो 2 लाख लोगों को वहां से निकालने का काम एयरलाइंस ने किया था। बदकिस्मती से हमारे देश में रोज दंगे-फसाद होते हैं तो फ्लैग को, हमारी फ्लैग-मिलिट्री फ्लैग और दूसरी सिम्बोयोटिक फ्लैग को एक प्रांत से दूसरे प्रांत तक ले जाने का काम इंडियन एयरलाइंस करती है।

महोदया, हमने महसूस किया कि अगर केवल प्राइवेट एयरलाइंस ही आएंगी और गवर्नमेंट एयरलाइंस नहीं होगी, पब्लिक अंडरटेकिंग नहीं होगी तो नार्थ-ईस्ट जाने के लिए बहुत दिक्कत आएगी क्योंकि कोई प्राइवेट एयरलाइंस वहां जाने के लिए तैयार नहीं होगी क्योंकि वे उसी जगह जाते हैं जहां प्रॉफिट होता है। लद्दाख के लिए हमने कितना प्रयास किया कि लद्दाख कोई प्राइवेट एयरलाइंस जाए, लेकिन हमारी कोशिशों के बावजूद भी आज तक कोई प्राइवेट एयरलाइंस लद्दाख नहीं जाती है। इसलिए गवर्नमेंट ओड एयरलाइंस इस देश की एकता और अखंडता के लिए जरूरी है। जब हमको गल्फ वॉर से लोगों को उठाना था तो कई शटल्स इंडियन एयरलाइंस ने की थी। लिहाज़ा प्राइवेट एयरलाइंस से आप एक्सपैक्ट नहीं कर सकते हैं कि वह घाटा बरदास्त करे। कोई भी प्राइवेट एयरलाइंस जब आती है तो वह प्रॉफिट बनाने के लिए आती है। उसे नेशनल यूनिटी और नेशनल इंटिग्रेशन से कोई मतलब नहीं है।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम) पीठासीन हुए।

महोदय, लद्दाख कोई जाए या न जाए, नार्थ-ईस्ट पहुंचे या न पहुंचे, गल्फ वॉर से लोगों को उठाना है, इससे उनको कोई मतलब नहीं है। इसके लिए इंडियन एयरलाइंस का जिंदा रहना जरूरी है। इसलिए जब कुछ एयरलाइंस पहुंची थी तो एक पालिसी हमने बनाई थी कि प्राइवेट

एयरलाइंस का मामला एक सैबुरेशन प्वाइंट पर पहुंच गया है, उस सीमा से अब ज्यादा नहीं जाना चाहिए और हमने कहा था कि एंटी-सी फैसिलिटिज़ उतनी नहीं है जितने की हमने परमिशन दी थी प्राइवेट एयरलाइंस को। एंटी-सी फैसिलिटिज़ उनके साथ कोप-अप नहीं कर सकती। हमने यह भी कहा था कि पाकिंग बेस उपलब्ध नहीं है जितनी हमने परमिशन दी है। हमने यह भी कहा कि जो कंजेशन हुआ है टर्मिनल बिल्डिंग का और जो अवेलिबिलिटी ऑफ कार्गट्स है, वह न होने के बराबर है और कैपसिटी ज्यादा हो गई है। इन चारों चीजों को नज़र में रखते हुए हमने यह पालिसी बनाई थी 1994 में। मैं 9.00 P.M.

मुझे खुशी है कि हमारे चेंबरमैन उस वक्त स्टैंडिंग कमेटी के थे उनका बहुत कोआपरेशन मिला। तो

जो भी हमने इंटेस्ट में किया था वह इंडियन एयर लाइंस और देश के हित में था, ए या बी के खिलाफ और ए या बी का फैवर करने के लिए नहीं किया था कि किस तरह गवर्नमेंट ओलड एयर लाइंस भी चले और प्राइवेट एयरलाइंस भी चले लेकिन एक लिमिट में, नहीं तो सैकड़ों आ जाएं और कोई जगह नहीं है, पार्क के लिए जगह नहीं है, एंटी-सी नहीं है बैटने के लिए, एक डोमेस्टिक एयर लाइंस पर झुग्गी-झोपड़ी बने कॉनर्स में लेकर। इन तमाम चीजों को नज़र में रखते हुए मुझे अफसोस है कि दूसरी एयर लाइंस (व्यवधान) यह चीजें उठी नहीं हैं आपके डिस्कशन में। आपकी कमेटी में उठी होगी लेकिन यहां नहीं उठी। लेकिन बुनियादी बात किस चीज के लिए रोकी थी, मुझे अफसोस है कि पिछले दफे इसकी चर्चा नहीं हुई है, मैं यहां मौजूद नहीं था। अभी जो आपने गाईड लाइंस दी है, मुझे कोई आपत्ति नहीं है कि आप इजाजत दे दें या नहीं दें। लेकिन उस एयर लाइंस में जब आपकी ही सरकार ने कहा है कि अब कोई भी इक्विटी किसी फॉरेन एयर लाइंस को नहीं होगी और जिनकी थी एक्जिस्टिंग, उनको भी आपने कहा कि खत्म कर दो और उन्होंने इक्विटी खत्म की। लेकिन आपकी गाईड लाइंस के हिसाब से कहा है कि जो शेयर होल्डर्स होंगे उनको अपना डिटेल्स फर्निश करना होगा। आपकी नई गाईड लाइंस के द्वारा यह कहा गया है कि बोर्ड आफ डायरेक्टर्स की रिपोर्ट होनी चाहिए। मैं यह पूछना चाहता हूँ कि जो नई एयर लाइंस है उस नई एयर लाइंस के आपके शेयर होल्डर्स की पूरी सूची आ गई है, बोर्ड आफ डायरेक्टर्स की सूची आ गई है। उन्होंने टेक्नीकल एग्रीमेंट की बात की है। तो वह टेक्नीकल एग्रीमेंट विद सम डोमेस्टिक लाइंस होगा या किसी फॉरेन एयर लाइंस का होगा, किसी इंटरनेशनल

एयर लाईंस का होता है। जब हमारे साथी इधर से शंका करते हैं कि बैक डोर से फ़ॉरिन एयर लाईंस आती है तो उनकी शंका दुरुस्त है, क्योंकि यह किसी भी सूरत में नहीं आएगी, यह शायद एक टेक्नीकल अर्रेंजमेंट के द्वारा आएगी। यह कुछ मुद्दे हैं जो माननीय मंत्री जी को क्लियर करने होंगे।

[The Deputy Chairman in the Chair.]

THE DEPUTY CHAIRMAN: Dr. Alladi Rajkumar. Now please be brief.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR (Andhra Pradesh): Thank you, Madam.

PROF. VIJAY KUMAR MALHOTRA: How many more speakers are there, Madam?

THE DEPUTY CHAIRMAN: Five more. No. One is not there. Four more are there, Mr. Keswani, Mr. Ibrahim, Mr. Amar Singh and Mr. Sanjay Nirupam.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: Madam, this question was raised about two years back. It has come in newspapers that the Indian Airlines Employees' Association was protected against any foreign airlines in our domestic sector. I was in this House. I have raised this question along with my colleagues. My friends who are now sitting on this side, were sitting on the right side. They also had raised their legs about the Tata-Singapore Airlines coming into our country.

SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI: We have always been on your right side.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: Now you are on my left side.(Interruptions).....

It will always be switching from this side to that side. Don't forget it. It is all a question of time. I feel very sorry that these people who had raised their legs and fought tooth and nail that no foreign airlines like Tata or Singapore should be allowed, are doing this.

It is a question of life and death of 25,000 people in the Indian Airlines. Even the pilots have protested against this.

We were in the United Front Government. The former Civil Aviation Minister was there at that time. We fought tooth and nail not to allow any foreign airlines into this country. Today the load is 65 per cent. When you travel from

Hyderabad to Delhi, you will find that half the seats are vacant. Like that, they are vacant in many sectors.

Madam, my only request, through you, is that the Minister should give an assurance that a proper study will be made. The Consultative Committee is there. Let the Consultative Committee go into its merits and demerits and come to a conclusion. Till then no airline should be permitted to come and operate in this country.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I do not find any mention of the Singapore-Tata Airline in the statement.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: It is only a backdoor method. According to D.G.C.A. guidelines, there is no question of technical assistance. Who are the Directors has not been mentioned. This is all manipulated for some vested interests. जितना पैसा लेना था आप ले चुके।

प्रो. विजय कुमार मलहोत्रा: कौन ले चुके?

डॉ. अल्लादी पी. राजकुमार: यह तुम्हें मालूम होता, हमें नहीं। सच्चाई हमेशा बाहर आ जाती। आज नहीं तो कल सच्चाई बाहर आ जाती। ऊपर वाला सब देखता रहता है।

We are interested only in the Indian Airlines and the national carriers. आज एक छेद सा मुल्क हमारे देश में आकर स्पेस आकुपाई करने की कोशिश कर रहा है। ऐसा करके आप पूरे इंडिया का सिविल ऐवियेशन बरबाद करने का मौका दे रहे हैं। यह हमेशा आपके लिए एक काला धब्बा रहेगा।

SHRI SURESH A. KESWANI (Maharashtra): Madam, I wish to speak on behalf of 25,000 employees of the Indian Airlines and 18,000 employees of Air India. The livelihood of all of them is in serious danger at the hands of a Government which might take these measures. This Government has not properly understood its implications. Let us examine that. I am not here to make any observations on one particular party Government or another Government, but the question is how are we conducting ourselves while dealing with matters connected with Civil Aviation. How many obstacles were put in the working of the Indian Airlines and Air India during the last 8 or 10 years? They have been successively prevented from their

operations to the best of their ability. In the first place for some odd reason a decision was taken to ground all the AIR BUS 320 aircrafts for a period of one year thereby causing a colossal loss of Rs. 200 crores of those years, which is equivalent in value to Rs. 2,000 crores today. Thereafter, the Government kept on changing the management and kept on tinkering with the working of both the Airlines. Thereafter what happened?

THE DEPUTY CHAIRMAN: We are not having a short duration discussion. Please ask questions only.

SHRI SURESH A. KESWANI: What I want to point out is that we are in a situation where a number of private airlines have been permitted to fly here without studying the total potential of the market. A large number of aircrafts were consequently imported or bought on lease in a variety of ways; a large amount of foreign exchange outflow was reported to enormous amount of imported fuel was also burnt and we now find that 90 per cent of those Airlines after making a loss have closed down. In the process both the Indian Airlines and Air India have also incurred a huge loss. Now, we have finally reached a situation where Tata-Singapore proposal is being brought in through a backdoor. Statements by many connected persons have been made that this is not the case. Suddenly we find in the newspapers that the Civil Aviation authorities have lately permitted the wet-leased-aircrafts to be brought in from outside through various local airlines. In other words, already a passage has been provided to have some kind of a partnership with a foreign airline who can wet-lease the aircraft to the local operator and share profits with him. What are we trying to do? The airlines business is so structured that it is very, very difficult to earn profits. Basically it is a business structured to make losses. In order to make profits, you require our two airlines to come together. The whole world is talking about grand alliances. On the one hand, you find the American Airlines talking of an alliance with the British Airways and on the other you have Indian Airlines and Air India failing to effect merger. Today the world traveller wants a seamless travel. He wants seamless travel facilities. What are we doing? We are trying to make things so

difficult. We are trying to make sure that Indian Airlines and Air India fail in their operations. I would urge upon the Civil Aviation Minister to somehow prevent this from happening. Otherwise, the blood of 43,000 employees will spill on his head.

उपसभापति: श्री सी. एम्. इब्राहीम। इब्राहीम जी, आप संक्षेप में बोलिएगा। पूरी सिविल एविएशन की पालिसी मत बताइए।

श्री सी. एम्. इब्राहीम (कर्णाटक): महोदय, मैं ज्यादा नहीं बोलना चाहता हूँ। श्री गुलाम नबी आजाद जी और राजकुमार जी मेरी पूरी भावनाओं को ... (व्यवधान) ...

PROF. VIJAY KUMAR MALHOTRA: We have not given licence to any private airline to operate. जो कुछ दिया है, इन्होंने ही दिया हुआ है। या तो सबको बंद कर दो। सिवाय इंडियन एयरलाइन्स के सबको बंद कर दो ... (व्यवधान) ...

SHRI MD. SALIM: We accept your challenge. Let the Minister say about it.

श्री नीलोत्पल बसु: अब बोलिए न कि सब बंद कर देंगे..... (व्यवधान) ...

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Whatever licence you have given, you want to cancel it. You have done it... (Interruptions) ...

प्रो. विजय कुमार मलहोत्रा: दुनिया के किसी भी मुल्क में... (व्यवधान) ... नहीं रहती। अपने यहां रहनी चाहिए। ... (व्यवधान) ...

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Everybody knows how the Sahara came, how the Modiluft came. They have not come to the BJP Government. Who has brought all of them?

श्री मोहम्मद सलीम: नायडू जी क्या कोई अच्छी बात बोल रहे हैं? आप ओब्जेक्ट कर रहे हैं, टाय-सिया को ओब्जेक्ट कर रहे हैं और कहते हैं कि जैट एयरवेज, जैट एयरवेज कल तक जब प्रमोद महाजन जी स्टैंडिंग कमेटी के चेयरमैन थे तो टाय-सिया के बारे में ओब्जेक्ट कर रहे थे। तो क्या जैट एयरवेज के लिए कर रहे थे? प्रमाणित कीजिए। वह कह रहे हैं ... (व्यवधान) ...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Don't get agitated. It is already too late. Everybody is

hungry and tired. प्रमोद भाई बैठिए।
...(अवधान)...

SHRI PRAMOD MAHAJAN: Madam, he has taken my name twice. So, I think I will explain in two minutes what my position was.

SHRI C. M. IBRAHIM: Madam, I hope my time will be there.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Your time is over. You have become an ex-Minister.

SHRI PRAMOD MAHAJAN: Madam, when I was the Chairman of the Standing Committee on Tourism and Transport, the Committee discussed it. We came to the conclusion that we would welcome competition in the domestic airlines sector. As far as international airlines are concerned, there has always been a competition. You cannot stop it. In the domestic sector, Indian Airlines was a monopoly. Our Committee unanimously recommended that private airlines must be allowed to operate. Before that, private airlines were clandestinely coming under the name of air-taxi operators. Our Committee recommended to make them scheduled airlines companies and make it legally possible to run the airlines companies. At the same time, our Committee recommended that there should not be any foreign investment. I would like to repeat it, there should not be any foreign investment in the domestic sector.

SHRI JOHN F. FERNANDES: Foreign airlines.

SHRI PRAMOD MAHAJAN: No. You can go and read the report. I am very sure about it. We did mention the word "airlines" We said that foreign investment should not be allowed and there should be competition amongst Indian players with Indian money. The previous Government itself when Mr. Azad was the Minister of Civil Aviation, he himself allowed Jet Airways to have an equity participation of 20 per cent from Kuwait and 20 per cent from Gulf. Our Committee was opposed to the equity participation of 20 per cent by Kuwait and 20 per cent by Gulf in Jet Airways, because we were basically against foreign investment as a Committee. The earlier Government, in which Mr. Azad was a Minister, allowed foreign airlines equity participation in domestic air

sector. When the second Government came, where Mr. Ibrahim was a Minister, they came out with a policy which, to me, personally—by then I was not a Member of the Rajya Sabha and naturally I was not the Chairman of this Committee—was the funniest policy. They said that they would allow foreign investment but not a foreign airlines. My principle, right from day one, was that we would not allow foreign investment. Saying that foreign investment would be allowed but foreign airlines would be disallowed was the funniest proposition. If foreign investment is allowed, only a foreign airlines will be interested to invest. कोई अमेरिका का पान वाला तो टटा के साथ करेगा नहीं।

There is an inherent contradiction in saying that we will allow foreign investment but not foreign airlines investment. To me, it was a wrong policy. You should have said either 'allow foreign investment' or 'do not allow foreign investment'. But if you say 'allow foreign investment' but 'do not allow airlines to invest', it is funny because these are the people who are in the business. If at all, only an airlines will be interested to invest in airlines in some other country. You cannot ask General Motors to invest in Tata Airlines. It will be either Singapore Airlines or Modi-Luft because they know the business of airlines. Only they will come into the airlines business. Anyhow, that was the policy. Right from day one, we were saying, as a Committee, that we were against foreign investment. Our recommendations were partially accepted. There is no system of accepting the recommendations. I can say they were implemented partially. The Jet Airways were asked to disinvest.

I come to the last question. There is a proposal of the Tata Airways. I am calling it 'Tata Airways' because they themselves do not call it 'Tata-Singapore Airlines'. What was 'foreign investment', what was 'direct', what was 'indirect', was not decided by the Government of Mr. C.M. Ibrahim. This Government came out with clearcut guidelines saying...(Interruptions).

SHRI C. M. IBRAHIM: We had sent the file to the Law Ministry. The Law Ministry had given the proposal. If I have to say all that

happened, it would be a very lengthy discussion and so I do not want to disclose now who told what and how it had come. I do not want to open the cupboard.

THE DEPUTY CHAIRMAN: He knew the thing. He was the Chairman of the Committee for a long time. Mr. Salim mentioned his name. It is better if Mr. Mahajan, now that he has come back to our House, tells us what was happening in the Committee. When Parliament appoints these Committees, it is for the basic reason that we should go deeply into the working of every Ministry which we cannot do otherwise in the House. That is why these Committees sit and do threadbare discussions. I am happy that he is telling us all these things.

SHRI PRAMOD MAHAJAN: I will stand corrected to some extent. I accept what Mr. Ibrahim is saying. He might have started the process of formulating the guidelines which he could not complete because they withdrew the support and the Government was not there, the Lok Sabha elections were there and we won. He could not complete the process. But now, the Government has formulated them. I would have been happy if the Government accepted our proposition. Even this Government could have accepted my proposition—I mean the Committee's proposition—which disallows total foreign investment in the airlines sector. But this Government also continued the policy of Mr. C.M. Ibrahim of not allowing only foreign airlines but allowing anybody to make foreign investment. If you allow 40 per cent equity, only the persons who are directly or indirectly interested in the aviation sector will make the investment. If General Motors wants to come forward, they will only come to Ford, they will only come in the sphere of car industry. They won't come to the Civil Aviation industry. The Singapore Airlines will not invest in the automobile industry. That was a natural process. But this Government continued with the policy of the previous Government and formulated certain guidelines. Now, I expect that if any proposal comes to them, they will thoroughly examine that proposal and find out whether that proposal amounts to violation of the guidelines which do not allow direct or indirect investment of foreign airlines or not. I

wished that it should have been foreign investment. As on today, the guidelines is "foreign airlines" and if such a proposal violates the guidelines, it should not give permission. If it does not violate the guidelines, then it is obligatory on the part of the Government of India to give permission. *(Interruptions)* Yes, it is obligatory on the part of the Government of India to give permission if a proposal does not violate the guidelines. There is a process. Madam, we are playing in a market economy. In the market economy, I don't mind if this Government frames any rules. As I said earlier, if you allow me to become an umpire, I will not allow foreign investment of a single pie—forget about foreign airlines. I will not allow any foreign investment. But I am not the umpire. Now, the Government in its wisdom, has taken a decision not to allow this thing. My only request in such circumstances would be let us formulate the rules and whatever rules are there, let us obey them. But we should not go on shifting our stand with respect to these rules as per our convenience and every time when a person comes near the goal post, you say that our rules have been changed and he cannot be allowed to make a goal by this side. So, the person will never be able to make a goal because by the time he comes near the goal, you say that the Government does not allow this because the rule has been changed, now he has to make left foot forward. I think, the Government in its wisdom, should formulate a clear-cut policy, put it on a black-board in the Rajiv Gandhi Bhavan and then anybody who wants to make investment, can read it and apply for the same. If his application is according to the guidelines, give him permission. If his application is not according to the guidelines, reject it. It should be a crystal clear, transparent policy. Since the hon. member has mentioned my name twice, I thought that I should clarify my position. Thank you, madam.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. C.M. Ibrahim, now that the hon. Member has fully clarified the position, still you have something to say?

SHRI C. M. IBRAHIM: Yes, Madam. I would like to know whether the Government is interested to keep the national carrier.

Madam, during the last four months, I had never spoken in this House. I want that this Government should earn a good name. I want that this Government should continue with a good service. What is the true position of the Ministry of Civil Aviation today? I was the Minister of Civil Aviation for 22 months.. I know what sort of pressure is there on you and what pressure was there on me when I was the Minister. I had tolerated that pressure in the interest of the national carrier. There are good and honest officers in the Ministry right from top to bottom and you have brought a good Secretary. I must compliment you for this. After sustained efforts of eight years, the entire Indian Airlines Board—the Chairman, the Managers—brought Indian Airlines out of the red and made a profit of Rs. 45 crores or Rs. 50 crores. I would beg of this Government with folded hands that you should take these things into account. Sikander Bakht Ji, you are the Leader of the House. It was unanimously decided in this House that we would not allow any foreign airlines, directly or indirectly. If you want to reopen it again, you have to take the permission of the House because this House is supreme. Now, the ball is not in the court of the FIPB. The House has to give permission whether we can reopen this policy or not. You see, foreigners are conspiring to destroy our airlines and a day will come when our own industrialists will be General Managers in their own factories and the multinationals will be the owners. My dear friend, Mr. Ananth Kumar Ji, you come from that place from where I come. Shri Atal Bihari Vajpayee is the Prime Minister. If you allow them today, you will repent after one year. If you don't have the national carrier during emergency, our country will suffer. Don't make it a political issue or a prestige issue. It is a national issue. I request you with folded hands: don't kill the national carrier. That was what I wanted to say. As I was a Minister, it is not proper for me to tell him what the pressure was and who said what. As a sincere friend, I have never opened my mouth. It is hidden in my heart. A time may come... (Interruptions)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Ibrahim, please conclude.

SHRI C.M. IBRAHIM: The circumstances may change. But I will tell you that in the interest of the nation you should not allow this national carrier to die. That is my sincere request.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now there are two more names.

गुलाम नबी जी, आपने इतना लम्बा भाषण किया। आप बैठिए।

श्री गुलाम नबी आज़ाद: डिनर का क्या होगा?

उपसभापति: डिनर में जब कोई नहीं जा रहा है तो आप भी नहीं जाएंगे।

श्री प्रमोद महाजन: मैडम, अगर ये जा रहे हैं तो इनका भाषण रिकार्ड में नहीं अना चाहिए।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Amar Singh. Let it be very brief because now we have to have his reply and I have to adjourn the House.

श्री अमर सिंह: मैडम, बहुत बहुत धन्यवाद। पूरे सदन के सदस्यों की तरह मैं भी भूखा हूँ इसलिए मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। महोदया, माननीय गुलाम नबी आज़ाद जी, इब्राहीम साहब और सबसे ज्यादा मेरे काबिल दोस्त भाई प्रमोद महाजन के वक्तव्यों के बाद मुझे ज्यादा कुछ कहने को नहीं रहा। प्रमोद महाजन साहब ने अपने वक्तव्य में कहा कि उन्होंने इस समिति के अध्यक्ष की हैसियत से एक प्रस्ताव प्रस्तावित किया था और सब की सहमति थी कि फ़रैन इन्वेस्टमेंट न हो। उन्होंने यह भी कहा कि सरकार के लगातार न चलने के कारण बाद में जब उनकी सरकार आई तो उनकी सरकार ने भी इब्राहीम साहब वाली पालिसी को लागू कर दिया। मैं इस विवाद में नहीं जाना चाहता कि कब क्या हुआ। लेकिन मैं प्रमोद महाजन साहब की भावनाओं के साथ अपने को एसोसिएट करता हूँ और मैं प्रमोद महाजन साहब से अनुरोध करूँगा—वे हमारे काबिल दोस्त होने के साथ-साथ भारतीय जनता पार्टी के वरिष्ठ नेता भी हैं। मैं मानता हूँ कि कुछ कम्प्यूजन है। जब वे मानते हैं कि यह प्रम की स्थिति है तो वे इसको सुधारे और राजीव गांधी भवन पर उन्होंने कहा कि स्पष्ट नियमावली टंग दी जाए, इससे मैं भी सहमत हूँ। तो महाशय, उस स्पष्ट नियमावली को आप बनायें और उस नियमावली का निर्धारण करें। इसमें हम सब लेगे आपका सहयोग करेंगे। निर्धारण करने के बाद-आप लोगो को दो चीज चाहिए थी। एक तो आप चाहते थे कि कांसेस की

राजनीति हो। आपको प्रसन्नता होनी चाहिए कि कम से कम इस इश्यू पर आप के सहयोगी दल तेलुगु देशम पार्टी से लेकर समाजवादी पार्टी और कांग्रेस से लेकर कम्युनिस्ट पार्टी तक का समर्थन आपको प्राप्त है।

श्री सी० एफ० इब्राहीम: उस समय बी.जे.पी. ने भी इसका समर्थन किया था।

श्री अमर सिंह: मैं उस समय की नहीं आज की बात कर रहा हूँ। आज ये शासक हैं। इसलिए मत बदल गया।

दूसरा, आपने स्वदेशी पर बड़ा जोर डाला है। तो महाशय, सिकन्दर बख्त साहब बुजुर्ग व्यक्ति हैं। मैं उनका बहुत आदर करता हूँ। मारुति-सुजुकी मैं एक काम हो गया है। मुझे उसके बारे में ज्यादा टिप्पणी नहीं करनी है। मारुति-सुजुकी के बाद स्वदेशी का प्रतिपादित आपका अपना सिद्धांत है उस सिद्धांत को सिंगापुर-टाय एयर लाईंस में तिरोहित न करें।

मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ, धन्यवाद देना चाहता हूँ कि जब संयुक्त मोर्चे में काफी दबाव था तो उस दबाव के विरोध में जब मैंने आवाज उठाई तो मुझे इस बात की बड़ी हार्दिक प्रसन्नता हुई कि भाई प्रमोद महाजन ने भारतीय जनता पार्टी की ओर से बयान दिया था कि टाय-सिंगापुर एयर लाईंस को नहीं आना चाहिए। मैं एक बात स्पष्ट कर दूँ कि यहाँ पर मैं जे.के. एयर या सहारा एयर के लिए नहीं खड़ा हुआ हूँ। अगर इस तरह का आरोप न लगायें और सदन में चर्चा का स्तर इतना न गिराये—आज अगर आप में से कोई टाय एयर लाईंस की बात करता है तो वह टाय का एजेंट नहीं है, वह उसका मत हो सकता है और अगर कोई यह बात कहता है तो वह जे० के० और सहारा का एजेंट नहीं है। मैं यह बात इसलिए कह रहा हूँ मैं इंडियन एयरलाइंस के बोर्ड में डाइरेक्टर रहा हूँ। मुझे वहाँ के 25 हजार वर्कर्स की पीड़ा का एहसास है। आप सार्वजनिक क्षेत्र के उन उपक्रमों को बंद करिए जो घाटे में चल रहे हैं। सेंट्रल गवर्नमेंट के इस डिस्मिशन के बावजूद कि पूरे के पूरे स्टफ को ग्राउंड कर दिया जाए, इस डिस्मिशन के बावजूद इंडियन एयर लाईंस अपने पैरों पर खड़ा हो रहा है और करोड़ों रुपए की कमाई कर रहा है। यह आपके हाथ में है तो क्या आप इंडियन एयर लाईंस को बंद करेंगे? अगर आप ऐसा करेंगे तो फिर जो क्वैट में भारतीय फ्लैग रहेंगे तो फिर कौन उनको वहाँ से लाएगा? लुधिया और श्रीनगर में कौन अपरेट करेगा? जेट एयर वेज करेगा? वह नहीं करेगा। इसलिए आप कम से कम सदस्यों की भावनाओं को समझें। आपने जो अंत में कहा कि आब्लीगेटरी है, इसके

अंदर एक बड़ा हिडन एजेंडा है। मुझे यह डर लग रहा है कि आब्लीगेशन कहीं टाय-सिंगापुर को ले आने का तो नहीं है? मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ, आप सब लोगों से सविनय अनुरोध आदर के साथ करता हूँ कि कम से कम सदन का जो आखिरी दिन है, इसके बाद कहीं अप्रचुपके से पिछले दरवाजे से एफआईबीबी में और कैबिनेट में पास करके टाय-सिंगापुर को हमारे सर पर धोपकर इंडियन एयर लाईंस के हजारों मजदूरों को भूखों मारने का काम मत करिएगा। धन्यवाद।

श्री संजय निरुपम (महाराष्ट्र): मैडम, बात शुरू हुई थी इंडियन एयरलाइंस के रेवेन्यू लॉस से, जा कर रुकी है टाय-सिंगापुर एयरलाइंस पर। अभी अमर सिंह जी ने कहा कि तेलुगु देशम से ले कर के समाजवादी पार्टी तक तमाम पार्टियाँ बी.जे.पी. से इस मुद्दे पर सहमत हैं। मैं भी सहमत हूँ। लेकिन मेरे मन में कुछ सवाल हैं टाय सिंगापुर एयरलाइंस को ले कर, मैं वह सवाल आपके सामने रखना चाहता हूँ। जब जेट एयरवेज़ 1992-93 में आया था उसी साल के आसपास आया होगा तब से ले कर 1997 तक जेट एयरवेज़ में 40 परसेंट फॉरेन इक्विटी थी। इस फॉरेन इक्विटी को ले कर एयरलाइंस हमारे देश के डोमेस्टिक सेक्टर पर पूरे पांच साल के आसपास घूमता रहता है। उस दौरान हमारी सुरक्षा, एकता और अखण्डता को क्या नुकसान पहुँचाया इस जेट एयरवेज़ ने? यह मेरा पहला सवाल है। दूसरा मुद्दा यह है कि जेट एयरवेज़ के आने के पांच साल के बाद भी क्या इंडियन एयरलाइंस मर गया? इंडियन एयरलाइंस को आखिर क्या नुकसान पहुँचा? मैडम, मेरा ऐसा मानना है कि टाय-सिंगापुर एयरलाइंस में कौन सी इक्विटी हो, कितनी हो, किस की हो, किस की नहीं हो, इस पर ज्यादा विवाद नहीं करना चाहिये लेकिन एयरलाइंस सेक्टर को ज्यादा से ज्यादा कम्पेटिटिव बनाया जाना चाहिये। यह इंडियन एयरलाइंस की जो दुर्गति है, जो दुर्व्यवस्था है, उसको देखते हुए मैं महसूस करता हूँ कि जैसे ही कम्पैटिशन होता है, वैसे ही इसकी सर्विस सुधरेगी। आप बोलते हैं कि इंडियन एयरलाइंस के 25 हजार कर्मचारियों की ओर से आपने निवेदन रखा। जब 80 के दशक में बैंकों में कम्प्यूटाइजेशन हुआ था तो उसका विरोध हुआ था। कर्मचारियों की आदत है अक्सर विरोध करने की। क्या कर्मचारी खत्म हो गये, क्या सब बेरोज़गार हो गये थे? जेट एयरवेज़ से ले कर सहारा एयरवेज़ 1992-93 के बीच में कितने प्राइवेट एयरलाइंस आए, क्या उन सारे प्राइवेट एयरलाइंस के आने से इंडियन एयरलाइंस के सारे कर्मचारी बेरोज़गार हो गये थे? यह सारे जो तर्क रखे जाते हैं यह तर्क कहीं न कहीं लगता है कि इंडियन एयरलाइंस को कमज़ोर बनाने वाले तर्क हैं। इंडियन एयरलाइंस को हैल्दी

बनाना चाहिये, ज्यादा से ज्यादा ताकत देनी चाहिये, ज्यादा से ज्यादा क्षमता देनी चाहिये और उसको दौड़ में आगे निकलने लायक बनाना चाहिये यह मेरा दूसरा प्रश्न है जो क्लेरीफिकेशन के तौर पर है। उसका जवाब मंत्री जी को देना चाहिये। (व्यवधान)

उपसभापति: उनको जवाब भी लम्बे धावण से देना पड़ेगा।

श्री संजय निरुपम: सिंगापुर एयरलाइंस का प्रश्न जो मेरे दिमाग में आया, वह मैंने रखा है। मैं जहां तक समझता हूँ इंडियन एयरलाइंस का एक पार्ट है अलार्गेंस एयरलाइंस। अलार्गेंस एयरलाइंस के जहाज़ में मैं सफर करता रहता हूँ। मैं नागपुर जाता हूँ, रायपुर जाता हूँ, यूपी में जाता रहता हूँ रेगुलर। अलार्गेंस एयर की जितनी बुरी हालत है उतनी मेरे ख्याल में दुनिया के किसी भी एयरलाइंस के एयरक्राफ्ट की हालत नहीं होगी। उनकी सर्विस खराब है (व्यवधान) अलार्गेंस एयरलाइंस से ही मैं रेगुलर जाता हूँ नागपुर। मैं नागपुर गया हूँ, रायपुर गया हूँ, खजुराहो गया हूँ, आगरा गया हूँ, बनारस गया हूँ। अलार्गेंस एयरलाइंस की हालत बहुत खराब है, सारे एयरक्राफ्ट खराब हैं, जब टेक-ऑफ होता है तो सीटें हिलती हैं, जब लैंडिंग होती है तो सीटें हिलती हैं। जो खाने का इंतज़ाम है, मुझे नहीं लगता कि टिकट में कोई फर्क है। दोनों एयरलाइंस का किराया एक होता है लेकिन नाश्ते पानी के नाते ... (व्यवधान)

उपसभापति: क्या सवाल है?

श्री मोहम्मद सलीम: अच्छी बात कह रहे हैं लेकिन भारतीय कामगार सेना जो शिव सेना का लेबर विंग है उन्होंने प्रधानमंत्री जी को एक पत्र दिया है कि टायर एयरलाइंस को परमिशन नहीं देना चाहिये ... (व्यवधान)

अश्वरी محمد سلیم : اچھی بات کہہ رہے ہیں
لیکن بھارتیہ کامنگار سینا جو وشنو سینا کا
لیبر ویگ ہے۔ انھوں نے پیر دھان انٹرنی
جی کو ایک پتھر دیا ہے کہ ٹائیر لائن
کو پیرمیشن نہیں دینا چاہیے ”میداحلت“

श्री संजय निरुपम: मैं कहां कहता हूँ कि परमिशन देना चाहिये। मैं तो सिर्फ सवाल रख रहा हूँ। मैडम, मेरे दिमाग में दो तीन सवाल उठ रहे हैं, मैं आपके सामने रख रहा हूँ मैंने तो बोला कि मैं इससे सहमत हूँ। मैं अलार्गेंस एयरलाइंस

के बारे में मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। एयरक्राफ्ट बहुत बदतर हालत में है और मुझे लगता है कि अलार्गेंस एयर के सारे एयरक्राफ्ट तकाल चेंज करने चाहिये, रिप्लेस करने चाहिये। क्या मंत्री महोदय की कोई ऐसी योजना है कि अलार्गेंस एयरलाइंस के लिए कोई नये एयरक्राफ्ट खरीदे जाने की तैयारी है? जो 125 करोड़ रुपये का बजट में प्रावधान हुआ है, क्या इसमें से कुछ पैसा अलार्गेंस एयरलाइंस के नाम पर भी दिया जाने वाला है? मुझे इतना क्लेरीफिकेशन पूछना है। (व्यवधान)

उपसभापति: मंत्री जी कृपया आप ... (व्यवधान)।

SHRI JOHN F. FERNANDES: Madam, I forgot to mention one thing.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You have mentioned enough.

SHRI JOHN F. FERNANDES: If you allow... (Interruptions)... foreign Airlines including NAFTA in North America, in the domestic sector, the Civil Aviation is out. It is for the information of Mr. Nirupam.

श्री टी एन चतुर्वेदी: मैंने समझा था कि फर्नांडिस साहब गोआ का सवाल उठावेंगे लेकिन आप तो बाहर जा रहे हैं ... (व्यवधान)

उपसभापति: अभी कोई नहीं बोलेगा सिवाय मंत्री जी के। आप भी संक्षेप में बोलिये।

SHRI ANANTH KUMAR: Madam, am I permitted to circulate my written replies to all the Members who have sought clarifications? (Interruptions)

THE DEPUTY CHAIRMAN: At least, say something here and then if you can't cover all of them you can say that you will send the written replies.

SHRI SURESH A. KESHWANI (Maharashtra): No foreign airline in the domestic sector, please.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Please. Let the Minister reply.

SHRI ANANTH KUMAR: Madam, at the outset. I want to thank for the indulgence of the hon. Members. Nearly thirteen Members have spoken on civil aviation at this late hour, even denying themselves, and you also, Madam, the pleasure of dinner.

The agenda of the Vajpayee-led Government is that the Indian skies are for the

Indians to manage. Therefore, at the outset, I want to allay the fears that are being harboured by the hon. Members that we are allowing some foreign airlines. The guidelines that we brought on 11th June are very clear. The guideline in this regard is:

"Foreign airlines are, however, not permitted to pick up equity directly or indirectly".

Then there are guidelines for interpretation of indirect investment by foreign airlines, which are in conformity with the provisions of the Aircraft Rules of 1937 and the existing domestic air-transport policy, that is, from Ghulam Nabiji's period to Ibrahimji's period. Therefore, there is no change in that policy. *(Interruptions)*

SHRI SURESH A. KESWANI: Wet-leasing is your policy.

SHRI ANANTH KUMAR: Please bear with me. I was listening to all of you very, very indulgently.

Secondly, the Indian Airlines has been making profit since the last year. It has made a profit of Rs. 50 crores. The projected profit for the next year is more than eighty crores of rupees, eighty-three crores, which is a very good thing. Despite competition from the will be going into the crux of the agreement. We have to comply with those guidelines.

SHRI C. M. IBRAHIM: Please say something on capacity also. ...*(Interruptions)*...

SHRI ANANTH KUMAR: I am coming to that ...*(Interruptions)*...

THE DEPUTY CHAIRMAN: No interruptions, please.

SHRI ANANTH KUMAR: Lastly, there are 70,000 employees throughout the country in the civil aviation sector—in Indian Airlines, Air India, DGCA and various other organisations concerning civil aviation. The Government is completely concerned. It is engrossed with their issues also. I assure the House that we want to carry forward, promote and encourage the national carrier as any other country is doing elsewhere. Thank you, Madam.

SHRI MD. SALIM: What about the capacity? ...*(Interruptions)*...

THE DEPUTY CHAIRMAN: No questions. That matter is over. The House doesn't want to have the listed Business. We won't have the listed Business. ...*(Interruptions)*... No more questions on alliance or airlines.

प्रो विजय कुमार: मैडम, यह प्रसार भारती बिल प्रेसीडेंट के यहां से आ गया है (व्यवधान) मैडम, आपकी इजाजत हो तो प्रसार भारती बिल पास कर दें। ... (व्यवधान).

उपसभापति: प्रसार भारती बिल ... (व्यवधान)

श्री रामगोपाल यादव (उत्तर प्रदेश): अभी राष्ट्रपति जी ने दस्तखत नहीं किए।

प्रो विजय कुमार मल्होत्रा: दस्तखत कर दिए हैं। ... (व्यवधान)

VALEDICTORY REMARKS

THE DEPUTY CHAIRMAN: You want the Prasar Bharati Bill to be passed? ...*(Interruptions)*... This is the last day of our House. Let me at least thank everybody. I know it is too late. Mr. Pranab Mukherjee is just walking in. I have to say that the House was started on 27th May. We had 35 sittings and after I look at the watch, when this paper was printed, then many hours have passed. So, it Scheduled private airlines, it is making profit. Therefore, there is nothing to worry about the competitive edge of the Indian Airlines and this includes Alliance Air also.

SHRI AMAR SINGH: You speak about Tata-SIA also.

SHRI ANANTH KUMAR: I am not making any statement on that.

There have been suggestions about the Kelkar Committee's report. This is the first Government that has, in a way, accepted Kelkar Committee's report by allocating Rs. 125 crores for the equity base of the Indian Airlines. We require another two hundred crores for compensation and hundred and fifty crores for the subordinate-loan, for which we are having structured meetings with the Finance Ministry. There have been suggestions regarding dismantling of APM on ATP, Administered Price Mechanism on Aviation Turbine Fuel,