

overcome the so-called deficiency? The deficit has to be met. I am not going to find fault with the previous Finance Ministry. Whatever was the situation at that time, I don't want to narrate. I might tell you one more thing for your kind consideration because this is not for any publication. Very frankly, you are fighting for the cause of the poor-- it is a genuine thing. I am not going to question it. There is a surcharge of Rs. 900 per M.T. on crude oil, the indigenous crude oil, which should go to the Oil Pool Account. I have already narrated how the Oil Pool Account was made to starve and what the compelling reasons for hiking the prices of the petroleum products were, etc. After this, I would only make one point. Today I am here, in this place. Tomorrow somebody else may be in my place. Whoever is there, there is no option. Let us understand this. We are doing our best, whatever is possible. It is not that we are taking something here and giving something there. Even today, we have to bear the responsibility for nearly Rs. 4700 crores' deficit in the Oil Pool Account and the subsidy, as you know, is Rs.4.17 per litre on kerosin and Rs. 62.55 per LPG cylinder. This subsidy is there even today. So, please bear with me; please co-operate with me. This decision is taken in the best interest of the nation.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Narayanasamy, are you happy? ...*(interruptions)*....I cannot make everybody happy. So, you should not have any grudge against me.

SHRI S. MUTHU MANI: Madam, we are not satisfied with the reply of the Prime Minister because the decision taken by this Government is affecting all sections of our population. Today the expectation of the common man is belied and he is frustrated. The nation is frustrated by the reply of the Prime Minister. So, there is no other way for us but to stage a walkout.

(At this stage, some hon. Members left the Chamber)

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I think we are all satisfied with the Prime Minister's reply. Now, if the House agrees, I will take up clarifications on the statement regarding aircraft accident near Kullu on 11th July, 1996.

SOME HON. MEMBERS: Let us take it up tomorrow.

श्री महेश्वर सिंह: महोदया, मैं एक अपील करना चाहता हूँ। यह इतना महत्वपूर्ण विषय है जिसमें 9 लोगों की जाने गयी है। उनके सैक्योरिटी मेज़र्स का ध्यान नहीं रखा गया, इसलिए ऐसा हुआ है। मेरे पास कुछ महत्वपूर्ण प्रश्न हैं। तीन दिन से लगातार हम यहाँ सुबह से शाम तक बैठे रहे। आपने भी यह निर्देश दिया था कि आज निश्चित रूप से यह स्पष्टीकरण ली जाएगी। मेरा निवेदन है कि कम से कम मुझे मंत्री जी से स्पष्टीकरण पूछने का अवसर दिया जाए।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्दे): मुझे कोई ऐतराज नहीं है। मंत्री जी भी तैयार हैं।

श्री महेश्वर सिंह: तीन लोग हैं। खत्म हो जाएगा, ~~जब्त~~ चोड़ा नहीं है।

CLARIFICATIONS ON THE STATEMENT BY MINISTER

Air Craft accident near Kullu on 11th July, 1996

SHRI JOHN F. FERNANDES (Goa): Madam, the hon. Minister had already made a preliminary statement on the day the accident took place. Yesterday, he made a comprehensive statement. But there are reports in the Press that the private airlines often violate the load factor. They declare adults and infants. In this particular case, that was not the case because there were only nine passengers. There are no checks and balances because the office of the DGCA is at the headquarters. At the various airports, I don't think there is any check. In this particular case, we don't know how the permission was given by the airport authorities, by the ATC, because we were told that the weather was very bad and there was very poor visibility. Why are they playing with the lives of people? I would like to know whether the

Minister will see to it that the officials of the D.G.C.A. are made to sit in respective airports and control them properly. The second thing, Madam, is that the Minister has mentioned that the Director of Air Safety has been appointed as the Inspector of Accidents. Now, the Director of Air Safety is under the Ministry of Civil Aviation and the D.G.C.A. is also under the Ministry of Civil Aviation. Madam, we know that whenever there are accidents in the Railways, the Commissioner of Railway Safety looks into these and he is under the Ministry of Civil Aviation because of which he cannot be biased. I would like to know whether the Minister will see to it that the Director of Air Safety doesn't remain under his Ministry and that it becomes a unbiased authority. I would like to know whether this precaution will be taken by the Minister henceforth.

Madam, Kullu-Manali and Shimla have become international tourist destinations. It is shameful for us to operate a small aircraft like the Dornier. I would like to know whether the Minister will take initiative to see to it that these airports are expanded and that at least a Fokker Friendship or 737 aircraft is permitted to land there. Otherwise, I don't think such accidents can be avoided.

Madam, I have much more to say, but as the House has requested me not to go further, I would request the hon. Minister at least to clarify these two points.

श्री मोहम्मद सलीम (पश्चिमी बंगाल): मैडम, कहना तो बहुत कुछ था लेकिन मैं सिर्फ सवाल पूछूंगा। पहला सवाल यह है कि मंत्री महोदय इस विभाग में नये आये हैं, इसलिए मैं बयान के बारे में ज्यादा कुछ नहीं कहना चाहता वरना बयान का तो आधे से ज्यादा हिस्सा सिर्फ एक प्रेस रिपोर्ट है। जो सरकारी तंत्र है वह जिस तरह से चला आ रहा है उसके आने वाले दिनों में आप देखेंगे।

हम तो अखबार में रिपोर्ट पढ़ चुके हैं, इससे ज्यादा कुछ हमें मिलना चाहिए वरुन् कम हों लेकिन बयान में कुछ ठोस बातें हों। दूसरी बात यह है कि हर एक्सीडेंट के बाद यह कहा जाता है, मंत्री महोदय कहते

हैं कि फ्लाइट रिकार्डर्स, ब्लैक बॉक्स को भेजा गया। बाद में सदन में किसी को पता नहीं चलता है कि उससे क्या निकला? डिक्कोडिंग करने के लिए भेजा गया लेकिन डिक्कोडिंग करने के बाद क्या मिला, वह ज्ञात नहीं होता है, वह कभी मालूम नहीं होता है पिछले जो भी तमाम एक्सीडेंट हुये हैं उनके संबंध में क्या वह सदन में बताने की कृपा करेंगे?

तीसरी बात उन्होंने एयर सेफ्टी के बारे में कही कि कोई कम्प्रोमाइज नहीं करेंगे, कोई कम्प्रोमाइज नहीं किया गया है। लेकिन शिकायत शुरू से ही है कि एयर सेफ्टी के बारे में कुछ-कुछ कम्प्रोमाइज हो रहे हैं। अगर मंत्री जी कहते हैं कि ऐसा कभी नहीं हुआ है, नहीं होगा तो हम सेटिसफाई नहीं हो सकते। हम उनसे सेफ्टी के बारे में सवाल पूछेंगे और मैं डिटेल् में नहीं जाना चाहता। इस एक्सीडेंट के बाद उन्होंने क्या कदम उठाये हैं और क्या-क्या कदम उठाने जा रहे हैं? सेफ्टी मेजरर्स की वजह से हम लोगों की जान से नहीं खेल सकते हैं, उससे कम्प्रोमाइज नहीं करना चाहिए। अब इसी के साथ शुरू होता है डीजीसीए का स्ट्रैथनिंग करना, उसके बारे में आप क्या कहेंगे? और जो अच्छे तरीके के एयर फील्ड हैं और इसी तरह के जो एयर फील्ड हैं जो लैंडिंग के लिए बहुत डेंजरस हैं वहां एयर स्ट्रैथनिंग को बढ़ाने के मामले में आप क्या कदम उठाने जा रहे हैं? मेरा एक सवाल है कि क्या सेफ्टी मेजरर्स के साथ सबसे ज्यादा कम्प्रोमाइज हुआ है? जब से यह एयरटैक्सी आपरेटर्स, एटीओ और उसके बाद प्राइवेट एयर लाइन्स को काम दिया है, यह सब ऑपन स्काई पालिसी के साथ शुरू हुआ है। प्रधान मंत्री जी कह रहे थे कि यह तो कंटीन्यूअस मामला है, बहुत सी पालिसीज़ हैं। उनसे असर होता रहता है तो क्या आप ओपन पालिसी को रिव्यू करेंगे? आपसे फेयर के बारे में पूछते हैं तो कहते हैं कि आपकी सरकार कुछ नहीं कर सकती है। अभी महेश्वर जी ने अर्चना एयरवेज के बारे में कहा, कूल्लू के बारे में कहा कि ज्यादा रुपया लेते हैं। मंत्री महोदय का बयान था कि वह कुछ नहीं कर सकते हैं लेकिन एयर सेफ्टी के बारे में तो कर सकते हैं? प्राइवेट एयर लाइन्स के ऊपर मैं नहीं कहता कि बन्दिश लगाइये लेकिन जो नार्म्स हैं, उनका पालन तो सही तरीके से हो, उसके बारे में आप क्या कहेंगे? अभी परसों अखबार में बयान था कि ये सब प्राइवेट एयर लाइन्स मिलकर के एक कर्टेल बनाने की कोशिश कर रहे हैं, फोरम नाम देकर इकट्ठा होने जा रहे हैं, प्रेशर ग्रुप बनाने जा रहे हैं, डीजीसीए के मुकाबले में, हुकूमत के मुकाबले में मिनिस्ट्री के मुकाबले

میں تو آپ نے ڈی-مونیپولائزنگ کیا، but if that leads to cartelization, تو آپ کہاں جاویں گے؟ آپ کو اس بارے میں جو کلام اٹھانا پڑے گا، وہ کلام کیا آپ اٹھائیے؟ اس کے خیال میں رکھنا پڑے گا اور یہ کام اگر آپ کر سکتے ہیں تو ہم سب آپ کے ساتھ ہیں اور اگر آپ نہیں کر سکتے ہیں تو مجبوری کیا ہے اگر آپ بتا دیں؟

†† شری محمد سلیم: میٹرم۔ کہنا تو بہت کچھ تھا۔ لیکن میں صرف سوال پوچھ رہا تھا۔ پہلا سوال یہ ہے کہ منٹری مہودے اس وجہ سے بیان کے بارے میں نے اٹھے ہیں۔ اس لئے میں بیان کے بارے میں زیادہ کچھ نہیں کہنا چاہتا اور یہ بیان کا تو آدھے سے زیادہ حقیقت صرف ایک حصہ ہے۔ جو سرکاری منٹری ہے اور جس طرح سے جملہ آ رہا ہے۔ اس کو آنے والے دنوں میں آج بھی دیکھیں گے اور ہم تو اخبار میں رپورٹ پڑھ چکے ہیں۔ اس سے زیادہ کچھ ہمیں ملنا چاہیے چاہے ورڈس کم ہوں لیکن بیان میں کچھ ٹھوس باتیں ہوں۔ دوسری بات یہ ہے کہ ہر ایک سیڈنٹ کے لیے یہ کہا جاتا ہے۔ منٹری مہودے کہتے ہیں کہ فلائنگس ریکارڈس بلیک ہو گئے تو بھیجا گیا ہے۔ بعد میں سون میں کسی کو یہ نہیں چلتا ہے کہ اس سے کیا نکلا۔ ڈی کوڈنگ کرنے کیلئے بھیجا گیا لیکن ڈی کوڈنگ کرنے کے بعد کیا ملا۔ یہ گیت نہیں ہوتا ہے۔ وہ کچھ معلوم

نہیں ہوتا ہے۔ کچھ جو بھی تمام ایک سیڈنٹ مہودے ہیں ان کے منٹری میں کیا وہ سون میں بتانے کی کڑیاں کرینگے۔

تبسری بات انھوں نے ایئر سیفٹی کے بارے میں کہی کہ کوئی کمپرو ماسٹر نہیں کرینگے۔ کوئی کمپرو ماسٹر نہیں کیا گیا ہے۔ لیکن شکایت شروع سے ہی ہے کہ ایئر سیفٹی کے بارے میں کچھ کمپرو ماسٹر ہو رہے ہیں۔ اگر منٹری جی کہتے ہیں کہ ایسا کبھی نہیں ہوا ہے۔

نہیں ہو گا تو ہم سیفٹی میں نہیں ہو سکتے۔ ہم ان سے سیفٹی کے بارے میں سوال پوچھیں گے اور میں ڈیٹیل میں نہیں جانا چاہتا اس ایک سیڈنٹ کے بعد انھوں نے کیا قدم اٹھائے ہیں۔ اور کیا کیا قدم اٹھانے جا رہے ہیں۔ سیفٹی میجرس کی وجہ سے ہم لوگوں کی جان سے نہیں بچ سکتے ہیں۔ اس سے کمپرو ماسٹر نہیں کرنا چاہیے۔ اب اسی کے ساتھ شروع ہو رہا ہے۔ ڈی۔ جی۔ سی۔ اے۔ کا اسٹریٹجنگ کرنا اس کے بارے میں آپ کیا کہیں گے۔ اور جو اچھے طریقے کے ایئر فلیٹ ہیں اور اسی طرح کے جو ایئر فلیٹ ہیں جو لیڈنگ کے لئے بہت دینچر میں ہیں۔ وہاں ایئر اسٹریٹجنگ کو بڑھانے کے معاملے میں آپ کیا قدم اٹھانے جا رہے ہیں۔ میرا ایک سوال ہے کہ کیا سیفٹی میجرس

کے ساتھ سب سے زیادہ کمپرومائز ہو رہا ہے۔ جب سے یہ ایئر لائنیں آپریٹرز سے -
 (ایس۔ ٹی۔ او۔) اور اس کے بعد پرائیویٹ
 ایئر لائنس کو کام دیا ہے۔ یہ سب اوپن
 اسکاٹی پالیسی کے ساتھ شروع ہو رہے ہیں۔
 پیردھان مقنری جی کہہ رہے تھے کہ یہ تو
 کفٹی نیوٹس معاملہ ہے۔ بہت سی پالیسی
 ہیں انہیں الٹا ہوتا ہے تو کیا آپ اوپن
 پالیسی کو ریویو کر رہے ہیں آپ سے کرائے
 کے بارے میں پوچھتے ہیں تو کہتے ہیں کہ
 آئی سی سرکلر کچھ نہیں کر سکتی ہے۔ ابھی
 مہیشور جی نے ارچھا ایرویز کے بارے
 میں کہا۔ حکومت کے بارے میں کہا کہ زیادہ
 روپیہ لیتے ہیں۔ مقنری مہودے کا بیان
 تھا کہ وہ کچھ نہیں کر سکتے ہیں لیکن ایئر
 سیفٹی کے بارے میں تو کر سکتے ہیں۔
 پرائیویٹ ایئر لائنس کے اوپر میں نہیں
 کہتا کہ بندش لگائیے لیکن جو نارمس ہیں۔
 انکا پالن تو صحیح طریقے سے ہو۔ اس کے
 بارے میں آپ کیا کہتے ہیں۔ (ایس۔ ٹی۔ او۔)
 اخبار میں بیان تھا کہ یہ سب پرائیویٹ
 ایئر لائنس ملکر کے ایک کنٹرول بنانے کی
 کوشش کر رہے ہیں۔ فورم نام دے کر انھیں
 سہونے جا رہے ہیں۔ پرائیویٹ گروپ بنانے
 جا رہے ہیں۔ ٹی۔ جی۔ سی۔ ایس۔ کے

مقابلے میں حکومت کے مقابلے میں منسٹر کے
 مقابلے میں۔ تو آپ نے ٹی۔ او۔ پرائیویٹ
 کیا اسکو ٹی۔ او۔ دیکھ لیڈی ٹو سیٹر
 لائنیشن" تو آپ کہاں جا چکے۔ آپ کو
 اس بارے میں جو قدم اٹھانا پڑیگا۔
 وہ قدم کیا آپ اٹھا چکے ہیں۔ اسکو دیکھ
 میں اٹھنا پڑیگا اور یہ کام اگر آپ کر
 سکتے ہیں تو ہم سب آپ کے ساتھ ہیں
 اور اگر آپ نہیں کر سکتے ہیں تو مجبور
 کیا ہے زرا آپ بتادیں۔ "ختم شد"

श्री महेश्वर सिंह (हिमाचल प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, यह दुर्घटना हिमाचल प्रदेश में 11 जुलाई को घटी थी और मंत्री जी ने ठीक 6 दिन के बाद कल वक्तव्य दिया। मुझे लगता था कि वे विस्तृत जानकारी देंगे, लेकिन उनका उत्तर बिल्कुल संतोषजनक नहीं है। उनका जो यहां पर स्टेटमेंट हुआ है अच्छा होता कि 12 जुलाई को शून्यकाल के दौरान जो बिन्दु मैंने उठाये थे अगर उनकी ओर मंत्री महोदय का ध्यान गया होता तो आज ये विस्तृत जानकारी देते और पुनः मुझे स्पष्टीकरण पूछने की आवश्यकता न पड़ती।

सबसे पहले तो जो बात सलीम साहब जी ने यहां कही कि पहले भी कुल्लू के लिए, हिमाचल के लिए वायुदूत की उड़ानें जाती थी, लेकिन पूर्व सरकार ने हम सबको प्राइवेट एयर टैक्सीज के हवाले कर दिया, उनके रहमोकरम पर छोड़ दिया। एक तरफ तो वे मनमाना किराया लेते हैं, लूट मचाते हैं, तीन हजार छियालीस रुपये आज कुल्लू का किराया है, यह बात माननीय सदन में कई बार उठाई जा चुकी है। दूसरा, वे मौसम का कोई ध्यान नहीं रखते। कभी-कभी तो अच्छे मौसम में भी तकनीकी कारणों की आड़ लेकर प्लेन को ग्राउंड कर देते हैं। कभी-कभी ऐसे बुरे मौसम में भी उड़ान भर लेते हैं। सबसे पहले मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि क्या आप हिमाचल प्रदेश की जो तीन हवाई पट्टियां हैं उनके लिए इंडियन एयर लाइन्स की फ्लाइट चलावेंगे ताकि भय और असुरक्षा के वातावरण में जो हम यात्रा करते हैं उससे मुक्त हो जायें? आप कहेंगे कि हमने

एयर टैक्सीज चला दी है, यह सुफिसियेन्ट नहीं है। जब पहले वायुदूत की फ्लाइट चलती थी तो कभी कोई दुर्घटना नहीं घटी फिर आज इंडियन एयर लाइन्स को फ्लाइट चलाने में क्या दिक्कत है?

दूसरा, मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि क्या यह सत्य नहीं है कि अर्चना एयरवेज को जो आपने लाइसेंस दिये हैं वे दिल्ली से कुल्लू और दिल्ली से शिमला उड़ान भरने के हैं। 11 जुलाई को इन्होंने दोनों फ्लाइटों को क्लब किया। क्लब करके यहां से प्रातः 7 बजे उड़ान भरी। इन दोनों उड़ानों को भरने की अनुमति किसने दी? बिना अनुमति के, बिना लाइसेन्स के वे दिल्ली से कुल्लू वाया शिमला प्लेन ले गये, किसकी अनुमति से ले गये, यह जवाब मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा।

मंत्री महोदय का उस दिन का जो स्टेटमेंट था और जो स्टेटमेंट आपने कल दिया, उन दोनों में विरोधाभास है। 11 जुलाई को मंत्री महोदय ने स्पष्ट कहा कि यह दुर्घटना वहीं घटी है जहां हिमाचल प्रदेश और पंजाब के तत्कालीन राज्यपाल महोदय स्वर्गीय श्री सुरेन्द्रनाथ जी का प्लेन क्रैश हुआ था और आज आप यह कहते हैं कि यह घटना घटी है मंडी जिले के कांडा गांव के पास। मैं यह जानना चाहूंगा कि कौन सी बात सही है क्योंकि दोनों स्थानों में 50-60 किलोमीटर का अन्तर है? कैसे आप कहते हैं कि ~~यस क्षेत्र में यह घटना घटी है। अगर उस दिन स्टेटमेंट गलत था तो आखिर आपको यह गलत सूचना किसने दी?~~ क्या यह सत्य है कि 11 जुलाई को शिमला में मौसम बहुत खराब था? साढ़े आठ बजे तक वहां भारी वर्षा हो रही थी, धुंध थी। सात बजे इस प्लेन ने दिल्ली से टेक ऑफ किया। यह बेहदर क्लियरन्स किसने दी? महोदय, शिमला से कुल्लू के लिए 11 जुलाई को 8.33 पर इस प्लेन ने उड़ान भरी और कुल्लू पहुंचने के लिए केवल 17 मिनट लगते हैं। यह विज्युअल फ्लाइट है। इसके अतिरिक्त शिमला और कुल्लू दोनों जगह मेट सुविधा उपलब्ध है। यह उड़ान भरने से पहले क्या मेट सुविधा का उपयोग करके वहां पर रिपोर्ट ली गई थी? मैं तो समझता हूँ कि वहां बेहदर रिपोर्ट लेने की जरूरत भी नहीं थी क्योंकि विज्युअल फ्लाइटिंग है सिर्फ 17 मिनट लगते हैं। मंत्री महोदय ने उस दिन स्वयं कहा...

SHRI JOHN F. FERNANDES: The statement states that the weather was bad till 12 o'clock.

SHRI MAHESHWAR SINGH: Yes, the weather was bad till 12 o'clock and

the accident took place at 8.54 a.m. or even after that. क्योंकि मंत्री जी ने खुद कहा कि 8.33 पर इस प्लेन ने उड़ान भरी, भुंतर में 8.50 पर पहुंच जाना चाहिए था। मंत्री जी ने स्वयं यह बात कही कि इसका जो सम्पर्क टूटा वह 8.53 व 8.54 पर टूटा। इसका यह सीधा अर्थ है कि यह दुर्घटना 8.53 या 8.54 के बाद अभिघटित हुई जबकि 17 मिनट में वहां प्लेन को पहुंच जाना चाहिए था। इसका सीधा अर्थ है कि खराब मौसम की वजह से प्लेन अपने निर्धारित रूट से भटक गया और जहां यह दुर्घटना हुई है मंत्री जी, पता कर लीजिए वह स्थान इस प्लेन के रूट में ही नहीं आता है क्योंकि शिमला से कुल्लू जैक्शन फ्लाइट द्वारा हम लोग अनेकों बार गये हैं। जिस स्थान पर राज्यपाल महोदय का प्लेन क्रैश हुआ था यह उसी रूट में आता है। लेकिन यह जगह कुल्लू से 30 किलोमीटर, जिसको पाणशर झील कहते हैं, जिसके पास पहाड़ है यह वहां घटित हुई। इसके लिए कौन जिम्मेदार है?

दूसरा मंत्री महोदय आपने उस दिन कहा कि यह जो दुर्घटना घटी, यह प्लेन पहाड़ की चोटी से टकराकर क्रैश हुआ यह आपके स्टेटमेंट में है। लेकिन आज आप कहते हैं कि एक पेड़ से प्लेन टकराया और वहां किसी ग्रामीण की झोपड़ी पर जा गिरा। तो मैं जानना चाहूंगा कि कौन सी बात सही है? वह पेड़ से टकराया या पहाड़ से टकराया? अखबार कहते हैं कि जो कांडा पहाड़ है, उसकी जो चोटी है वह 8 हजार फुट ऊंची है उससे प्लेन टकराया और उस चोटी की ऊंचाई से 20 फुट नीचे जा गिरा। आप कहते हैं कि वह पेड़ से टकराया और झोपड़ी पर गिरा। अगर ऐसा है तो मैं जानना चाहूंगा कि जिस ग्रामीण का घर खत्म हो गया, जहां प्लेन गिरा उसको आपने क्या मुआवजा दिया? साथ ही जो तीन ग्रामीण वहां धायल हुए हैं उनको कितना आपने मुआवजा दिया और जो मर गए उनके आश्रितों को क्या दिया? जहां तक हिमाचल प्रदेश में पट्टियों के निर्माण का संबंध है, आपने मेरे एक प्रश्न के उत्तर में कहा है कि इसके लिए इस वर्ष आपने प्रावधान किया है। इस साल पैसे का प्रावधान कुल्लू के लिए भी है, शिमला के लिए भी है। तो मेरा नम्र निवेदन रहेगा कि उस पैसे का आप जल्दी से जल्दी इस्तेमाल करिए। आप बार बार जो प्राइवेट एयर टैक्सी की वक्कलत यहां करते हैं, कृपया उसको बन्द करिए। जिस प्रकार का उत्पीड़न वह कर रहे हैं उससे हमको बचाइए। यह मैं अकेला नहीं कह रहा हूँ बल्कि हिमाचल प्रदेश के अनेकों लोग कह रहे हैं। अब मलमास खत्म हो गया, जिसको पुरुषोत्तम मास भी कहते

हैं। इस मास में विवाह-शादियां बंद होती हैं। अगर इस फ्लाइट में हनीमून मनाने के लिए पल जाते तो न जाने कितने नौजवान मर जाते। दूसरे शुक है कि यह दुर्घटना शिमला पहुंचने से पूर्व नहीं घटी, नहीं तो 19 लोग मरते। जब उस प्लेन ने दिल्ली से टेक-ऑफ लिया था तो उसमें 19 लोग थे, इन्वैलुडिंग क्रू। 16 उसमें पैसेंजर्स थे और 3 क्रू थे। तो मैंने जो प्वाइंटेड क्वेश्चन पूछे हैं, मुझे विश्वास है कि मंत्री जी इधर उधर की बात न कहकर उनका सीधा उत्तर देंगे और अगर उनके पास अभी जानकारी न हो तो कृपया जिन अधिकारियों पर आप निर्भर करते हैं उनसे कहे कि सही सही सूचना आप दें, यह तभी उचित होगा। यह कहने से कि आईंदा सेक्योरिटी मेजर्स लिये जायेंगे, इससे हम संतुष्ट होने वाले नहीं हैं।

SHRI PREM CHAND GUPTA (Bihar): Thank you, Madam, Vice-Chairman. Accident of Archana Airways is second in a row in the danger prone area of Kullu-Manali in the Himalayas. To fly on this route, the pilot needs special skills, special technical expertise and proper telecommunication system between the plane and the controlling airport. Although an inquiry has been ordered by the hon. Civil Aviation Minister, my personal feeling is that this crash was a case of human error. Although the pilot was highly experienced—he had done 8800 flying hours—from the information available, it seems that he deviated from the given route. He deviated from the height also and thus entered into clouds and, ultimately, ended up with a serious accident. Madam, 70% of the air accidents happen because of human error and what happens is because of the routine flying duty, the pilots become over-confident and sometimes complacent. To check this tendency and to ensure full alertness, the Tata Committee in 1974 recommended that the flight inspection system should be mandatory. The DGCA decided to form a separate Division by drawing experienced pilots from various airlines like the Indian Airlines and Air India to ensure that all pilots operating in India are checked and to ensure that the

complacency does not exist these experienced pilots of the safety department were supposed to carry out periodical checks on the pilots. At one point of time, the ICAO commanded this department of the DGCA. The DGCA was to increase the number of such check-pilots from nine to fifteen. I do not know what happened to the functioning of this department today. I wonder whether it still works or not?—Madam, this particular incident was a serious safety compromise which caused this serious accident. We lack in proper navigational and landing instruments at the airports. We do not have the advance warning systems on the planes and such lack of gadgets lead to accidents. I would request the hon. Minister to find out whether Archana pilots were checked by the Air Safety Department of DGCA. I would also like to know whether the navigational instruments were functioning at the time of this crash.

SHRI M.A. BABY (Kerala): Thank you very much, Madam. Since most of the points have been covered, I would only like to ask from the Minister a specific but very important question. So, I would appreciate if I have the attention of the Minister to this particular question.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Minister.

SHRI M.A. BABY: Madam, in the statement made by the Minister, there is a reference to the airworthiness of aircraft and it has been stated that the safety and airworthiness of the aircraft would never be compromised. We appreciate that assertion and we wish that this should be seen in deeds rather than in words. But, the point is, Madam, the previous administration, in its wisdom or otherwise, decided to have an open-sky policy. By taking advantage of this, many pilots and air-taxi operators have come into existence. Madam, I do not think anybody present in this House would dispute if I make this statement that 99 per cent of the aircraft which are being used by all these private air-taxi

operators are leased out from various foreign companies and these aircraft are rejected in their respective countries due to the fact that these are not airworthy. It is not safe to use these aircraft for passenger traffic or any other traffic. Madam, this is a fact. The saddest part of the entire situation is that everybody knows this. If somebody takes trouble to understand it, he would know this fact that 99 per cent of these aircraft are not airworthy. Madam, the fact is that these aircraft still somehow manage to fly. Madam, I am a born atheist.(Interruptions)... even I am forced to believe whether there can be any supernatural force which is controlling the entire situation. Madam, I am coming to the point. Madam, the Minister has taken over this important portfolio along with other important portfolios. I would like to know from him whether he would give special attention to find out, perhaps by appointing a team of experts—not the Parliamentary Committee because we are incapable of understanding the technicalities—whether these aircraft which are being flown by these private air-taxi operators are airworthy or not. I do not know whether such aircraft are being retained by the Indian Airlines or Air India. In any case it won't be in Air India. But in the case of Indian Airlines, I think it is worth examining. So in view of the very sad accident that has taken place, and in view of another accident that had earlier taken place, and because we are dealing with the lives of the people, I want the Ministry to pay special attention to make an assessment whether these aircraft which are being used are airworthy; and we have to be very stringent and not compromise on the airworthiness and safety. Thank you very much, Madam.

SHRI VAYALAR RAVI (Kerala): Madam, everything has been said. I do not want to take much of the time. But only one point I want to make. Along with the air safety how have the passengers been treated? It is not only a question of safety but there is also the

question of treatment meted out to the passengers. If you get into an autorickshaw and the driver misbehaves with the passenger, he can complain to the traffic police and they may take this autorickshaw to the police station. But in the case of private air taxis, the operators can do anything with the passenger. Nobody is there to question them. So I want to know from the hon. Minister as to what the conditions are, how you regulate the whole thing, how you attend to the complaints of the passengers. Mr. Salim has rightly put it, that new cartels have been formed, and the private entrepreneurs are competing for the benefit of the consumers. But here the private entrepreneurs are forming cartels to exploit the consumers. So this is the basic difference. I want to know from the hon. Minister as to what steps he is going to take to regulate the whole operation and attend to the complaints because one of my colleagues Mr. Arunachalam was thrown out of the plane, from NEPC Airlines. He was thrown out of the private plane. Do you want to repeat such a situation or are you going to regulate because this is the second accident? The first one was at the Indira Gandhi International Airport here in Delhi involving Sahara Airways. It was all God's providence. We do not know what happened to the enquiry of that accident at the International Airport here in Delhi. Your officers might have hushed it up, I do not know. So I would like to know what are the steps you are going to take to ensure the safety of the aircraft passengers; to regulate the daily operations and to understand what is going on, and to protect the interests of the consumers and the passengers.

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION AND THE MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI C.M. IBRAHIM): Madam Vice-Chairman, I fully agree with the Members as far as the safety of the flight is concerned.

पहली बात हमारे साथियों ने पूछी कि क्या इंडियन एयरलाइंस की फ्लाइट वहाँ पर चला नहीं सकते हैं।

महोदया, वायुदूत के मर्ज होने के बाद हमारे पास कोई छोटा जहाज नहीं है, इंडियन एयर लाइंस के पास जो भी है वह 320 है, 737 है।

श्री महेश्वर सिंह: तो खरीद लें मंत्री जी।

श्री सी० एम० इब्राहिम: 50 सीटों के छोटे जहाज है। खरीदने के लिए डिपार्टमेंट को हमने कहा है। टेक्निकल कमेटी की रिपोर्ट इवाल्ब होने के बाद शायद वह कोशिश हमारी होगी। दूसरी चीज इन्क्वायरी रिपोर्ट की कही है। ये जितने रिपोर्ट हुई हैं, वे टेबुल आफ द हाउस पर रखी गयी हैं—पहली, पिछली रिपोर्टें। इस बार जो इन्क्वायरी हो रही है यह एयर मार्शल एस० एस० गमदास, ओपेन इन्क्वायरी रखवायी गयी है। ये जितने भी मुद्दे, बातें यहां पर उठायी गयी हैं even the public can participate in that enquiry. They can give the evidence. इन्क्वायरी होगी। जब किसी एयर मार्शल को अंडर रूल 75 आफ द एक्ज़ाफ्ट रूल्स के मातहत एक्साइट किया गया तो यह बात आपने उठाई कि वेदर ठीक नहीं था, अगर मैं कहीं वेदर ठीक था तो इन्क्वायरी कैसे चलेगी। मैं सरकार की तरफ किसी बात से इंकार भी नहीं करता और इकट्ठा भी नहीं करना चाहता।

8.00 म०प० इसलिए कि अगर इन्क्वायरी आर्डर नहीं की गई होती तो मैं इस बात को पूरी जांच को रखता। लेकिन आज जांच चल रही है इन्क्वायरी कमीशन जो बैठाया गया है उनको हमने पूछा है कि तुरंत एक रिपोर्ट दिया जाए एक विषय पर कि क्या भुनतर एयरपोर्ट के अंदर कोई टैक्निकल खराबी रही है। जहां तक कि वैदर रिपोर्टिंग करने का हो या दूसरी बातों का हो तो यह रिपोर्ट फौरन दिया जाए। जब तक यह पूरी रिपोर्ट नहीं आएगी और जो ब्लैक बॉक्स की डीकोडिंग शुरू हुई है उसकी रिपोर्ट जब तक नहीं आएगी कोई चीज तब तक मैं इस वक़्त नहीं कह सकता। दूसरी चीज जो है, यह डाइरेक्टर (एयर सेफ्टी) यह सिर्फ प्रिलिमिनरी इन्क्वायरी किया है इसकी डिटेल्ड इन्क्वायरी के लिए कोर्ट आफ इन्क्वायरी बैठाई गई है। उसकी रिपोर्ट आने के बाद हम आपको दिखायेंगे। जहां तक यह एक्ज़ाफ्ट का सवाल है तो यह दो साल ही पुर्ण था। यह नया एक्ज़ाफ्ट था।... (व्यवधान)...

श्री महेश्वर सिंह: हमने यह तो कहा ही नहीं है।

श्री सी० एम० इब्राहिम: नहीं, आपने नहीं कहा।

श्री महेश्वर सिंह: जो बिंदु उठाए हैं आप उनका जवाब दे दीजिए। आप डिक्लेर का जवाब दे रहे हैं

श्री सी० एम० इब्राहिम: नहीं-नहीं, दूसरे जो उठाए हैं उन सभी को जवाब चाहिये। एक मुद्दा लेकर कैसे बैठ जाऊं, दूसरे मुद्दे भी हैं। एक-एक करके जवाब दे रहा हूं। आपका जवाब दिया लेकिन जब सभी सदस्यों ने पूछा है तो उनका भी जवाब देना है। तो यह नया एक्ज़ाफ्ट था। दो साल पुर्ण था और पायलट काफी अनुभवी थे जिनका उड़ान में हजारों घंटे का अनुभव था। मैडम, जब तक रिपोर्ट नहीं आती तब तक मैं इस बात को पूरी सफाई के साथ कह नहीं सकता कि हुआ है। जिस तरह मेरे अन्य साथियों ने कहा कि प्राइवेट एयरलाइंस के अंदर नार्मल क्या हुए हैं। इसके बाद तो एक प्राइवेट एयरलाइंस को तो पूरा कम्प्लीट ग्राउंड कर दिए, दो कारण की वजह से, एक पैसा बाकी था, दूसरा उनकी एअर सेफ्टी पर हमको अनुमान था तो इसलिए हमने कहा कि इसको ग्राउंड किया जाए और पिछले 15 दिन से एअर इंडिया का तो पूरी सेफ्टी कर चुके हैं। हमने यह हिदायत जारी किए हैं कि जितने प्राइवेट एयरलाइंस हैं सब का एअर सेफ्टी, एअर वर्दीनिस जो है दोबारा से चैक किया जाए, कम्प्लीट चैक किया जाए। अगर छोटा भी अनुमान हो तो उसको उड़ने न दिया जाए। यह हिदायत हमारे डी०जी०सी० के माध्यम से दे चुके हैं। यह तमाम करने के बावजूद, मैडम, मशीन है। एक्सीडेंट एक्सीडेंट है। कभी नई चीज एक्सीडेंट हो जाती है, कभी पुरानी चीज एक्सीडेंट हो जाती है इट इज़ बैड। इट इज़ अनफ़ोर्च्युनेट। कभी लोगों को उस दिन जाना था लेकिन कम गए क्योंकि अगर वह शिमला में होता तो 19 लोग मारे जाते। जो लोग मरे हैं उनसे सहानुभूति और कंडोलेंस हम एक्सप्रेस किए हैं। इट इज़ एन अनफ़ोर्च्युनेट एक्सीडेंट। जहां तक आपने कहा कि इस मकान पर पड़ी है तीन लोग जो घायल हुए हैं, अगर कोई प्रोविजन है मेरे डिपार्टमेंट के माध्यम से उनको कुछ देने का इंशोरेंस तो खैर इट इज़ ए फुली इंशोयर्ड फ़्लाइंट, जो लोग मारे गए हैं उनको पांच लाख रुपये तक हरेक व्यक्ति को मिल जाता है। जिस कारण से जो होता है उससे हम इंशोरेंस से क्लेम कर सकते हैं। अगर कोई प्रोविजन है डेफ़िनेटली आई एंशोर यू..... (व्यवधान)

श्री एस० एस० अहलुवालिया (बिहार): एक्सप्रेस-शिया तो आप दे सकते हैं?

श्री सी० एम० इब्राहिम: जी हां।

श्री एस० एस० अहलुवालिया: आपका डिस-क्रैशनरी पावर है। आप दे सकते हैं क्योंकि उस गरीब ने तो कभी सोचा भी नहीं। एक छप्पर जिसने बनाया उसने

तो कभी सोचा भी नहीं कि मेरे ऊपर जहाज गिरेगा। ... (व्यवधान) उनको तो आप दीजिए और वह आपके रूट में भी आता। अगर रेलवे लाइन के ऊपर कोई मकान बना ले और ट्रेन से टकरा जाए तो बात दूसरी है। लेकिन यहां तो आप दे ही सकते हैं।

श्री महेश्वर सिंह: उन लोगों को तो आप दीजिए जिनके मकान खत्म हो गए और जो लोग घायल हुए ... (व्यवधान)

श्री सी० एम० इब्राहिम: तो अगर इंशोरेंस कवर में वे नहीं हैं (व्यवधान)

श्री एस० एस० अहलुवालिया: मंत्री जी, इंशोरेंस मकान का, मेरे मकान का इंशोरेंस नहीं है, मैं सरकारी मकान में रहता हूँ।

श्री सी० एम० इब्राहिम: नहीं-नहीं, फ्लाईट की वजह से जो हुआ है। (व्यवधान)

श्री एस० एस० अहलुवालिया: आप की फ्लाईट का इंशोरेंस कुछ भी रहा हो, वह तो आप ने अर्चना एअरवेज पर डाल दिया। पर सरकार क्या करेगी? सरकार की कुछ जिम्मेदारी है कि नहीं?

श्री सी० एम० इब्राहिम: वह तो फुल्ली इश्योर्ड है। उनको तो इंशोरेंस मिलेगा ही।

श्री महेश्वर सिंह: जो स्थानीय ग्रामीण लोग हैं, उन के लिए सरकार क्या करेगी?

श्री सी० एम० इब्राहिम: जो स्थानीय लोग हैं, उनको भी थर्ड-पार्टी अंडर-कवर रहता है। ... (व्यवधान)

श्री महेश्वर सिंह: मंत्री जी, वह साग पहाड़ी क्षेत्र है और वह 80 हजार फुट ऊंची जगह है। अब सर्दियों का मौसम आनेवाला है और जिस गरीब का घर नष्ट हो गया है, आप अनुमान लगाइए अगर यह सत्य है तो उस की क्या हालत होगी?

श्री सी० एम० इब्राहिम: उस को इंशोरेंस मिल रहा है न। उस को मिलेगा।

श्री महेश्वर सिंह: वह थर्ड-पार्टी इंशोरेंस न जाने कब मिलेगा? आप क्या करेंगे? सरकार भी "एक्स-प्रेशिया ग्रंट" देती है?

श्री एस० एस० अहलुवालिया: महोदया, रास्ते पर अगर किसी ट्रक या बस वाले से किसी का एक्सीडेंट हो जाये तो थर्ड-पार्टी इंशोरेंस ट्रक और बस का भी होता है, किंतु गांव वाले उसी टाइम घेर लेते हैं कि कम्पेनसेशन दो। अब ये बेचारे ग्राम वाले आप को तो

नहीं घेर सकते, किंतु गांव वालों के रिप्रजेंटिव आप को घेर रहे हैं। आप अपनी तरफ से क्या देंगे यह बताइए?

श्री सी० एम० इब्राहिम: महोदया, मैं अपने अधिकारियों से विचार करूंगा और अगर इसमें हो सकता है तो definitely I will consider it.

श्री महेश्वर सिंह: मैडम, मैंने एक महत्वपूर्ण इश्यू उठाया था कि इन को उस रूट का लायसेंस ही नहीं था, who allowed them to club both the flights? और फिर वह बाया शिमला कैसे गये? इस बात की तो जानकारी आप को होनी चाहिए। दूसरे उस दिन आप ने कहा, मैं उसे पढ़ना चाहूंगा। आप ने उस दिन कहा है कि यह वही स्थान है जहांकि राज्यपाल महोदय का विमान दुर्घटनाग्रस्त हुआ था। मैं पढ़कर बता देता हूँ, मेरे पास उस दिन की प्रोसीडिंग है (व्यवधान) ... मंत्री जी मुझे अपनी बात पूरी करने दीजिए। आप के स्टेटमेंट के बाद अखबार में भी वही स्थान दर्शाया गया, लेकिन अब कल आप ने कहा कि यह दुर्घटना किसी और जगह घटित हुई। उस दिन आप कहते हैं कि विमान पहाड़ की चोटी से टकराया। आज कहते हैं कि पेड़ से टकराया और घर पर गिरा। अगर आप को इस प्रकार की गलत सूचना किसी अधिकारी ने दी है तो उस के खिलाफ आप क्या एक्शन लेंगे?

श्री सी० एम० इब्राहिम: देखिए, जिस दिन दुर्घटना हुई, दो घंटे बाद जो भी हम को सूचना मिली वैसी हम ने आप के सामने रखी। अब जो डिटेल्ड इनफार्मेशन हम को मिली, वह भी आप के सामने रखी है। दुर्घटना होने के तीन घंटे के अंदर हम ने इस दुर्घटना के बारे में यहां सुनाया। अब पहाड़ पर पेड़ है और वह पेड़ को टकराया, पहाड़ को टकराया। पहाड़ी इलाके में सारे घर ... (व्यवधान) ... आप सुनिए ... (व्यवधान) ...

श्री महेश्वर सिंह: मंत्री जी, आप की जानकारी के लिए बता दूँ कि ऊंचे पहाड़ पर पेड़ नहीं होते।

DR. BIPLAB DASGUPTA (West Bengal): May I make a request? If there is a dialogue going on like this, there will be no end to it. The Minister has made a presentation of his case.

SHRI MAHESHWAR SINGH: He is fully competent: let him reply.

... (Interruptions) ...

श्री सी० एम० इब्राहिम: आप मुझे पूरा बोलने तो दीजिए। आप पार्टीली सवाल कर रहे हैं।

श्री महेश्वर सिंह: इस में पार्टी कहां से आ गयी? मंत्री जी आप के इस कथन पर मुझे आपत्ति है।

श्री सी० एम० इब्राहिम: पार्टी सवाल के मायने है, आप पार्टी में सवाल कर रहे हैं।

श्री महेश्वर सिंह: आप बैठ गए, तभी पूछ रहा हूँ।

श्री सी० एम० इब्राहिम: इस में एम्बुल्ड रूट है। इस के लायसेंस की कोई जरूरत नहीं होती है, सिर्फ एअर-ट्राफिक क्लियरेंस की जरूरत होती है। एअर ट्राफिक क्लियरेंस देने के बाद ही जहाज वहां से उड़ा है। यह मेरे पास इनफॉर्मेशन है। इसलिए मैं आप से कह रहा हूँ कि एक ओपन इन्क्वायरी हो रही है और यह तमाम चीजें ओपन इन्क्वायरी के सामने उठायी जा सकती हैं। फिर कोई ऐसी चीज न हो कि हम यहां कुछ बोल दें और इन्क्वायरी पर कोई इफेक्ट हो। तो मैं आप को पूरी तरह से आश्वासन देता हूँ कि यह इन्क्वायरी जो होगी, फेयर होगी। आप भी किसी को वहां पर भेज सकते हैं क्योंकि आप उस क्षेत्र से आए हैं। If you are having any other information, you please pass it on to me, and definitely I will take action. ... (Interruptions)...

STATEMENT BY MINISTER

Incidents of Death or Pilgrims at Ujjain and Haridwar on 15th July, 1996

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Just a minute. Will you just bear with me for two minutes more?

I have before me the Supplementary List of Business for today. Shri Maqbool Dar is sitting here for the last two hours. He would just like to make a statement on the incidents of death of pilgrims at Ujjain and Haridwar.

SHRI S. S. AHLUWALIA (Bihar): Was the Supplementary List of Business circulated?

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Yes.

श्री एस० एस० अहलुवालिया: मैडम, मंत्री जी इसे लेकर दें। पढ़ें नहीं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्दे): नहीं।
किए आप, मंत्री जी।

SHRI JOHN F. FERNANDES (Goa): Madam, it is a long statement. It can be taken up tomorrow.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI MOHD. MAQBOOL DAR): Madam,

During the course of discussion in the Lok Sabha on July 16, the Hon'ble Home Minister shared the concern of the Hon'ble Members on the heavy loss of life which took place at Ujjain and Haridwar, and had promised to obtain information from both the State Governments.

The State Government of Madhya Pradesh has informed that on July 15 a large crowd of devotees had gathered at the Mahakaleshwar Temple, situated in Ujjain city, at around 5.30 a.m. There were about 3000 persons in the temple premises and another 6000 to 7000 persons at queue outside the temple. The stampede occurred at the feet of a staircase leading to the temple sanctum where the pilgrims rushed for worship. The immediate cause of stampede seems to have been some persons slipping on the wet marble floor. It was reported that 34 persons were declared dead on arrival at the Ujjain civil hospital. These included 23 males including 1 child and 11 females. 29 persons were admitted to hospital with injuries of whom 7 were reported to be seriously injured. Six of the seriously injured have since been shifted to the medical college hospital at Indore for specialised medical treatment. The State Government of Madhya Pradesh has announced a high level administrative inquiry into the causes of this incident which will be conducted by a judicial official. The terms of reference of this inquiry include the causes of the tragedy, the adequacy of arrangements made by the district authorities, the promptness with which medical assistance was provided and steps to be taken in future to prevent recurrence of such incident. The State Government has