

[24 July, 2001]

RAJYA SABHA

RAJYA SABHA

Tuesday, the 24th July, 2001/2 Sravana, 1923 (Saka)

The House met at eleven of the clock, Mr. Chairman *in the Chair*.

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

*21. *{The questioner (Shri Rumandia Ramachandriah) was absent.*

For answer vide page 35 infra]

Report of the Bimal Julka Committee on Charki Dadri Air Crash

*22. SHRI R.P. GOENKA: Will the Minister of CIVIL AVIATION be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the report of the three member Bimal Julka Committee which investigated the Charki Dadri air crash and reportedly made some far reaching suggestions on the functioning of the Air Traffic Control, in 1997 has been shelved in India while a neighbouring country has already accepted and implemented its recommendations;

(b) if so, the details of the major recommendations made by the Committee and the action taken thereon; and

(c) the reasons for rejection or delay in implementing each of the recommendations?

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI SHARAD YADAV): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

*Regarding Report of the Bimal Julka Committee on Charki Dadri
Air Crash*

(a) to (c) Bimal Julka Committee did not investigate the Charki Dadri air crash which was investigated by Justice R.C. Lahoti Committee. No information available about acceptance and implementation of Julka Committee recommendations by any neighbouring country. Bimal Julka Committee was set up with the following terms of references:—

(i) To examine the Cadre profile of Air Traffic Controllers (ATCOs) and to suggest the career progression/career plan.

- (ii) To suggest organisational structure of Air Traffic Management and
- (iii) To examine the remuneration profile.

The major recommendations of the committee were as follows:—

RECRUITMENT—For effective selection, psychological tests need to be introduced since the controllers must be above average in intelligence.

QUALIFICATION—Preference should be given to the commercial pilot licence holders/persons with basic knowledge of computers. Candidates should have proficiency in English and its pronunciation. Air Force personnel with ATC experience be considered for induction with specially modified training as Air Traffic Controllers.

TRAINING—Civil Aviation training units at Hyderabad and Allahabad should be reorganised/revitalised and there should be proper coordination. There should be proper *ab-initio* and On the Job-Training (OJT) programmes in accordance with the ICAO Regulations.

REORGANISATION OF ADMINISTRATIVE SET UP—At regional/field stations the level of supervision should be upgraded. Organisational structure for ATC should be overhauled.

CADRE PROFILE OF ATCOs—A cadre of "Executive ATCOs" should be created and such selected ATCOs should be eligible for special perks and privileges.

AIR SAFETY DISCIPLINE—AAI should have a separate Air Safety discipline reporting to Member (Ops.), AAI.

LICENSING & MEDICAL FACILITIES—The scheme of licensing and adherence to medical standards should be introduced. A system of periodic medical fitness checks should be introduced.

UNIQUE PROFESSION—Air Traffic Control has a uniqueness due to its very special nature which should be recognised.

JOB DEMANDS—Minimum basic services in the form of suitably furnished rest rooms should be provided and working hours should be reduced.

REMUNERATION PROFILE—ATCOs should be given higher rating allowance, duty allowance, flight data processing allowance, On the Job Training (OJT) allowance, Civil Aviation Training Centre (CATC) allowance, Executive allowance, Stress allowance at the rates recommended for different categories of ATCOs.

Many of the recommendations regarding recruitment, training etc. have been accepted. Recruitment & Training is a continuous process and is being reviewed from time to time depending upon operational requirements.

The recommendation regarding- licensing of ATCOs has been accepted and is being implemented in consultation with Directorate General of Civil Aviation (DGCA). As regards recommendation regarding remuneration profile, the rating allowance payable to ATCOs have been revised as recommended by Julka Committee w.e.f. 14.1.1997 from a total of Rs. 2400 p.m. to Rs. 9000 p.m. and in addition, stress allowance has also been increased from Rs. 800 p.m. to Rs. 4500/- p.m. Similarly, OJT allowance has been increased from 10% to 25% of basic pay and CATC allowance from 25% to 50% of basic pay. Further, ATC officers at CATC Allahabad are also entitled for 100% rating allowance.

However, recommendations in respect of the following have not been accepted by Airports Authority of India (AAI) due to its ramifications on other disciplines:

(i) Induction of commercial pilot license holders as ATC officers; (ii) Uniqueness of ATC profession; (iii) Reduction in working hours; and (iv) Cadre profile.

SHRI R.P. GOENKA: Sir, the answer given by the hon. Minister is only a part answer—one half of the answer and that also in one full page. It takes a lot of time to understand what he is trying to say. But nonetheless, we have understood it. It is, as I said, a part answer. I have two questions which have remained unanswered. The first question is: Why has the recommendation given by this

Committee that there should be licences for Air Traffic Control people on the same line as for the Pilots been rejected? The second question is: What steps have you taken for the betterment of air security and safety as recommended in the Report?

श्री शरद यादव: सभापति जी, माननीय सदस्य ने बिमल जुल्का कमेटी के बारे में सवाल पूछा है। मेरा इस बारे में यह कहना है कि यह मिनिस्ट्री की कमेटी नहीं है। एयरपोर्ट अथोरिटी ने अपनी एक इन्टरनल कमेटी बनाई थी। उसकी अधिकांश रेकमेंडेशन्स मान ली गई है। यदि आप कहें तो मैं सारी रेकमेंडेशन्स आपको बता देता हूँ। उसकी केवल तीन मांगें नहीं मानी गई हैं। इसके पीछे एक लॉजिक है जो कि वाजिब बात है। नम्बर एक, वे कह रहे थे कि एट पार करके पायलट के बराबर हो। नम्बर दो, वे कह रहे थे कि उनके काम के वर्किंग आवर्स कम किया जाए। नम्बर तीन, उनकी मांग थी कि वे एट आवर्स में जो काम करते हैं उस पर बेसिक पे का दो परसेंट दिया जाए। उनको दिये जाने वाले एलाउन्स इस कमेटी की रेकमेंडेशन्स पर हमने डबल कर दिए हैं। उनकी वाजिब मांगों के चलते एयरपोर्ट अथोरिटी पर 6 करोड़ रुपए का बर्दन आया है। इसके चलते दूसरे कांडर को भी हमने 25 करोड़ रुपए देने का काम किया। इसमें जितना संभव हो सकता था इनके साथ फेवर किया गया। आपको मालूम है कि 99 में जब हड़ताल हुई थी, उस हड़ताल के दौरान मेरे पास डिप्टी स्पीकर का भी लैटर है, हिन्दुस्तान में इस तरह की स्थिति पैदा हो गई कि हमारे पांच हजार घंटे खराब हुए, यानी पांच हजार आवर्स हमें एयर में बिताने पड़े और फ्यूअल भी काफी खर्च हुआ। हाई कोर्ट ने निश्चित तौर पर एक स्ट्रिक्चर दिया कि यह ठीक काम नहीं है, इसको तत्काल ठीक किया जाए। दूसरे पूरे मीडिया ने कहा कि यह क्या हो रहा है। हमारे यहां टूरिस्ट का पीक सीजन था और टूरिस्टों का सब जगह डायवर्सन किया गया। उस पर एक्शन लिया गया। जुल्का कमेटी हमारे डिपार्टमेंट ने बनाई और हमने उनकी 9 मांगें पूरी कर दीं। इसके बाद वे जो मांग कर रहे हैं अगर उसे भी हम पूरा कर देंगे तो एयरपोर्ट अथोरिटी जो एक प्रोफिट का कारपोरेशन है वह ढह जाएगा। इसलिए यह कहना कि हमने आप लोगों को उत्तर नहीं दिया, ऐसा नहीं है। जो तीन रिक्मेंडेशन्स हैं उन्हें माना नहीं जा सकता।

श्री आर.पी.गोयनका: सभापति जी, मेन सवाल यह उठता है कि सेफ्टी के लिए जुल्का कमेटी ने जिन रिक्मेंडेशन्स की बात कही थी उन्हें माना गया है या नहीं माना गया है। अगर नहीं माना गया है तो क्यों नहीं मान गया है?

श्री शरद यादव: सभापति जी, सेफ्टी के बारे में जो रिक्मेंडेशन्स दी गई थीं उन्हें मान लिया गया है और डी.जी.सी.ए. उस पर काम कर रहा है।

SHRI PREM CHAND GUPTA: Sir, whether the Julka Committee

[24 July, 2001]

RAJYA SABHA

looked into the Dadri air mishap or not is a separate question. The thing is that our airspace is the most unsafe airspace in the world. Most of the large aircrafts are equipped with the T-CAS System, whereas the military aircraft and small aircraft are not fitted with this system. How is the co-ordination taking place? We have air mishaps on the ground; we have air mishaps in the sky, but nothing is being done. When there is no co-ordination between the systems, when there is no compatibility with each other, how can air safety be ensured?

श्री सभापति: नहीं, यह हो गया है।

श्री शरद यादव: सभापति जी, इस सवाल में जुल्का कमेटी के बारे में पूछा गया है। माननीय सदस्य ने कहा है कि चरखी दादरी के इलाके में पोल्युशन हो गया था। लाहोती कमीशन ने बारह महीने में पंद्रह रिकमेंडेशन्स दी थीं, इन पन्द्रह में से अधिकांश मान ली गई हैं और जो दो-तीन नहीं मानी गई हैं उनका वास्ता भी ए.टी.सी. से है। इसी तरह की उल्टी सीधी मांगे उसमें की गई हैं। रहा सवाल माननीय सदस्य का तो माननीय सदस्य गुप्ता जी ने जो पूछा है मैं उससे एग्री हूँ और हम उस डिफेंस के साथ परस्यु कर रहे हैं। हमने लाहोती कमीशन के बाद जितने भी हिन्दुस्तान के डोमेस्टिक जहाज हैं, एयर लाइंस है, इंडियन एयर लाइन्स हैं, एयर इंडिया हैं, जेट है और जितने प्राइवेट एयर लाइंस हैं उनमें आकाश इंस्ट्रूमेंट जो एक्सीडेंट एवोइडिंग इंस्ट्रूमेंट है सब में लगा दिया गया है और हमारी बातचीत...(व्यवधान)...

श्री प्रेमचन्द गुप्ता: उसमें एयर लाइन्स के जितने जहाज हैं There are two thousand flights a day—small aircraft and flights of the Air Force¹—and there is no co-ordination. सब भगवान भरोसे चल रहा है।

श्री शरद यादव: नहीं, नहीं सभापति जी, मैं कह रहा हूँ कि हम डिफेंस के साथ परस्यु कर रहे हैं और वे एग्री हो रहे हैं। वे इस बात पर एग्री हो रहे हैं और इस पर काम चला हुआ है। मैं आपकी बात मानता हूँ कि यह सेफ्टी का मामला तब तक पूरी तरह से मुकम्मिल नहीं हो सकता जब तक हमारा डिफेंस के साथ को-ऑर्डिनेशन और एयर सेफ्टी का मामला ठीक से एडजस्ट नहीं होता।

श्री सतीश प्रधान: सभापति जी, मैं आदरणीय मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा, जैसा कि आपने अभी लाहोती कमीशन का जिक्र किया उसमें दो नंबर पर सिफारिश थी कि सार्थक कर्मिंदल संसाधन प्रबंधन (सी.आर.एम.) संबंधी कार्यक्रम को कर्मिंदल प्रशिक्षण का एक अभितन्न अंग बनाया जाना चाहिए और किसी पायलट को पायलट इन कमांड के रूप में नियुक्त करने से पहले यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि उसमें सी.आर.एम कौशल तथा नेतृत्व संबंधी सभी गुण विद्यमान हैं। जो यह सूचना दी गई थी क्या उस पर सब जगह अमल होना शुरू हो गया

है, मैं सिर्फ एयर लाइंस और एयर इंडिया की बात नहीं कर रहा हूँ। हमारे हवाई क्षेत्र का प्रयोग विदेशी कंपनियों के जहाज भी करते हैं। क्या उनके पायलट इस विषय में सक्षम हैं?

श्री शरद यादव: सभापति जी, इस सवाल से यह सवाल उठता नहीं है फिर भी मैं इसका जवाब देना चाहता हूँ।

श्री सतीश प्रधान: कैसे नहीं उठता है, आपका हवाई क्षेत्र जिस तरह से खुला है

श्री शरद यादव: मैं आपको जवाब दे रहा हूँ मैं बता रहा हूँ। आपने जो सवाल किया है इसके उत्तर में मैं यह कहना चाहता हूँ कि लाहोती कमीशन की जो रेकमंडेशंस थी, उसमें एक महत्वपूर्ण रेकमंडेशन यह भी और उस के आधार पर हम अपने क्रू और जो पायलट हैं, उनके मामले को "एकाव" में ले गए। चरखी दादरी का जो कांड हुआ, जो काल्यून हुआ वह लैंग्वेज प्रॉब्लम से हुआ। हमारे ही देश से पहली बार यह बात हुई कि इस लैंग्वेज प्रॉब्लम का समाधान किया जाना चाहिए। इसके लिए यह किया गया कि जो भी पायलट हों उनको इंगलिश लैंग्वेज और इंगलिश के प्रोन्सिएशन की ठीक जानकारी होनी चाहिए। वह जो कांड हुआ था वह निश्चित तौर से लैंग्वेज प्रॉब्लम के कारण हुआ था। क्रू तथा पायलट की लीडरशिप क्वालिटी के बारे में जो रेकमंडेशंस हुई हैं उन पर हम बाकायदा ध्यान दे रहे हैं। उनको हमने एक्सेप्ट किया है। इन सारी बातों पर हमारा सारा काम चला हुआ है।

श्री संतोष बागड़ोदिया: सभापति जी मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ, अभी अभी मंत्री महोदय, ने कहा कि एयरपोर्ट अथॉरिटी एक प्रॉफिट आर्गनाइजेशन है और अगर हम सारी रेकमंडेशंस को मानकर चलें तो हमारा भट्ठा बैठ जाएगा। भट्ठा यात्रियों का बैठेगा या एयरपोर्ट अथॉरिटी का बैठेगा मुझे पता नहीं। महोदय ये सेक्युरिटी कम्प्रोमाइज की बात कर रहे हैं। एक बार ऐसा भी हुआ —जैसे कि अभी भाषा के बारे में बताया गया, उजबेकिस्तान का जो पायलट था उसका एक्सीडेंट सिर्फ इसलिए हुआ क्योंकि उसको अंग्रेजी नहीं आती थी, क्या आपने यह तय किया है कि बाहर से जो हवाई जहाज यहां आयेंगे उनके पायलटों को अंग्रेजी का कंपलसरी ज्ञान होगा? अगर ऐसा है तो क्या आप इस बारे में यह आश्वासन देने कि आफ कास्ट फैक्टर पर ज्यादा ध्यान नहीं देंगे। कास्ट की बात बाद में आएगी लेकिन पहले आप सेक्युरिटी की ओर आप ध्यान देंगे? आप हर चीज़ में रेट बढ़ाते जा रहे हैं। अभी अभी आप ने टैक्स बढ़ाया है। एयरपोर्ट टैक्स आपने बढ़ा दिया है। लेकिन कम से कम हमारे जो एम्पीज हैं, जो रोज़ ट्रैवल कर रहे हैं कम से कम उन्हें यह फील हो कि हम सुरक्षित हैं। सारे हिंदुस्तान में दो हजार फ्लाइट्स चलती हैं। कम से कम आप हमें सैटिस्फैक्शन दिलाइए कि हम जो यहां के जहाजों में ट्रैवल कर रहे हैं। हमें जैसे सारी दुनिया में सेक्युरिटी होती है उससे अच्छी सेक्युरिटी है यहां मिल रही है और भविष्य में सेक्युरिटी और आपकी लापरवाही के कारण यहां कोई एक्सीडेंट नहीं होगा यह आश्वासन आप यहां पर दीजिए ?

श्री शरद यादव: मैंने अपने उत्तर में यह कभी नहीं कहा कि हम सेफ्टी के साथ कोई कम्प्रोमाइज कर रहे हैं। जो बिमल जुल्का कमेटी है उसकी रेकमंडेशंस को हमने इतनी दूर तक माना है कि जो एलाउन्सेज हैं, वह हमने दुगुने कर दिए हैं। जो जुल्का कमेटी की रेकमंडेशंस हैं, उससे हमारे ऊपर 6 करोड़ रुपए का बर्दन पड़ा है। पहले एरोड्रम कंट्रोलिंग रेटिंग का हम 200 रुपए देते थे अब उसको दो हजार दे रहे हैं।... (व्यवधान)... सुन तो लीजिए।..

श्री संतोष बागड़ोदिया : आप गुस्सा क्यों कर रहे हैं ?

श्री शरद यादव: मैं गुस्सा नहीं कर रहा हूँ। मुझे जुकाम हुआ है इसलिए थोड़ी आवाज ज्यादा है। मैं गुस्सा नहीं हो रहा हूँ। लेकिन जैसे मैंने आपकी बात को शांति से सुना आप भी मेरी बात शांति से सुन लीजिए।

एरिया कंट्रोल रेटिंग एलाउन्स जो 400 रुपया था उसको हमने दो हजार कर दिया है। ओजीटी जो बेसिक पे का 10 परसेंट था, उसको हमने 25 परसेंट कर दिया है। जो सीएटीसी इलाहाबाद है, उसमें हम पहले बेसिक पे का 25 परसेंट देते थे, उसको हमने 50 परसेंट कर दिया है। इसी तरह से जो स्टैस एलाउन्स है उसको है, उसको 25 परसेंट से लेकर 50 परसेंट बढ़ा दिया है। पहले 800 रुपया देते थे अब 4500 रुपए देते हैं। लाइव डाटा प्रोसेसिंग एलाउन्स पहले कुछ नहीं देते थे अब एक हजार रुपए देते हैं। इस तरह से 6 करोड़ रुपए का बर्दन हम अपने ऊपर ले रहे हैं। इसलिए हम सैफ्टी के साथ कोई कम्प्रोमाइज कर रहे हैं, इसका कोई सवाल ही नहीं है।

श्री नरेन्द्र मोहन: सभापति जी, मंत्री ने जो बातें कही हैं इनमें विचारणीय बात यह है कि मंत्री जी का कहना है कि प्रतिरक्षा विभाग के साथ उनके मंत्रालय का समन्वय नहीं हो पा रहा है। मैं जानना चाहता हूँ कि वास्तविकता क्या है? क्यों ऐसी स्थिति है जिस के कारण प्रतिरक्षा मंत्रालय के साथ आपके मंत्रालय का समन्वय नहीं हो पा रहा है? हमारा आकाश असुरक्षित क्यों है?

श्री सभापति: वह कहते हैं मैंने कहा ही नहीं।...**(व्यवधान)**...

श्री नरेन्द्र मोहन: यह कहा है कि डिफेंस के साथ हमारा कोऑर्डिनेशन नहीं हो पा रहा है। कोऑर्डिनेशन का अर्थ होता है समन्वय। मंत्री जी ने कहा कि समन्वय नहीं हो पा रहा है।...**(व्यवधान)**... मैं प्रश्न पूरा कर लूँ मंत्री जी। मैं जानना चाहता हूँ कि वैमानिक सुरक्षा के संबंध में जो भी आश्वासन समय-समय पर ससंद में दिये गये हैं, उनमें से आपने कितनों की पूर्ति कर ली है और कितने आश्वासनों की पूर्ति नहीं हो पाई है? आए दिन विमान दुर्घटनाग्रस्त होने की संभावना उत्पन्न हो जाती है। आपने कहा कि भारतीय विमान आधुनिकतम उपकरणों से सुसज्जित है, क्या आप बता सकते हैं कि कितने भारतीय विमान ऐसे हैं जो उड़ते हैं जहां आधुनिकतम सुरक्षा संबंधी प्रावधान नहीं है। आपके विमान पत्तनों पर आधुनिकतम विमानों के लैंडिंग और एवियेशन की सुविधाएं भी नहीं है। दिल्ली जैसे एयरपोर्ट पर अनेक समस्याएं हैं, उनके बारे में आप क्या निराकरण कर रहे हैं? क्या आप यह बता सकेंगे?

श्री शरद यादव: सभापति जी माननीय सदस्य ने जो कहा है कि मैंने कहा कि कोई कोआर्डिनेशन नहीं है। मैंने साफ-साफ यह बात कही है कि हमारी डिफेंस के साथ चर्चा हुई है और सहमति भी बन गई है हमारा कोआर्डिनेशन चला हुआ है और निश्चित तौर पर दो विभागों में जब चर्चा चलती है तो चाहे वह डिफेंस हो या कोई और विभाग हो डिफेंस ज्यादा सेंसेटिव मामला है और जहां तक सेफ्टी का मामला है, सेफ्टी के संबंध में हमने जितने कदम उठाए हैं, जितने काम किये हैं, जितना एडवांस किया है, उसमें किसी भी तरह का कोई कमप्रोमाइज़ नहीं किया जाता है। सिविल एवियेशन सेफ्टी के लिए लिये गये स्टेप्स हैं लाइव डाटा रिकार्डिंग की अब 100 परसेंट मोनिटरिंग होती है। इससे पाइलट या एंटी०सी० की गलती तुरंत पकड़ी जाती है। मिनिमम सेफ एल्टीट्यूड वार्निंग सिस्टम ...**(व्यवधान)**...

श्री नरेन्द्र मोहन: यह बाद में होता है। मंत्री जी, क्या आपके विमानों में यह सारी सुविधाएं हैं? ...**(व्यवधान)**...

श्री शरद यादव : सभापति जी, जो पटना में एयर क्राश हुआ उसमें लास्ट आवर तक इंस्ट्रूमेंट वार्निंग सिस्टम में यह बाकायदा रिकार्ड पर है बाकायदा वार्निंग दी कि यह नीचे आ गया है इसको ऊपर ले जाओ, ऊपर ले जाओ। आप तो बात कह रहे हैं कि इसका कोई अर्थ नहीं निकलता है, ऐसी बात नहीं है। मिनिमम सेफ एल्टीट्यूड वार्निंग सिस्टम का प्रोविजन कर दिया है जिसमें एंटी०सी० को वार्निंग मिल जाती है कि एयरक्राफ्ट सेफ हाइट से नीचे उतर रहा है, एंटी०सी० पायलट को एलर्ट कर देता है। मेसेज रिकार्डिंग राडार लगाए गए हैं जिससे पूरे देश का एयर स्पेस कवर हो गया है। एंटी०सी० मेंडेटरी कर दिया गया है जिससे दो हवाई जहाजों को पास आने यानि आकाश में वार्निंग मिल जाती है और वह सब में लग चुका है। बाकी जो देश की दूसरी एयरलाइंस हैं उनके ऊपर हमारा बस नहीं है लेकिन हम उनके साथ भी इस बात को परस्यु कर रहे हैं।

UTI's suspension of US-64 Scheme

@*23. SHRI V.V. RAGHAVAN: †

SHRI N.R. DASARI:

Will the Minister of FINANCE be pleased to state:

- (a) whether it is a fact that the UTI suspended redemptions and sale of its US-64 Scheme on 2nd July, 2001, affecting over 10 million investors;

@ Question Nos. 23, 33 and 38 were taken together.

† The question was actually asked on the floor of the House by Shri V.V. Raghavan