RAJYA SABHA

Tuesday, the 17th March, 1992/27th Phalguna, 1913 (Saka)

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

OBITUARY REFERENCE

MR. CHAIRMAN: I refer, with profound sorrow, to the passing away of Shri Kalyan Chand, a former Member of this House, on the 16th March, 1992, at the age of 76 years.

Shri Kalyan Chand was born at Allahabad in August, 1915. An agriculturist by vocation, he was actively associated with the Harijan Uplift Movement since his school days. A social worker and a labour leader, Shri Kalyan Chand always fought for the cause of the weaker sections of the society. He was also connected with several welfare organisations in various capacities.

Shri Kalyan Chand started his parliamentary career with the membership of Uttar Pradesh Legislative Council from 1964 to 1970 and represented the State of Uttar Pradesh in this House from 1970 to 1976. In his death, the country has lost a dedicated social worker.

We deeply mourn the passing away of Shri Kalyan Chand.

I request Members to rise in their places and observe silence as a mark of respect to the memory of the departed.

(Hon. Members then stood in silence for one minute)

Mr. CHAIRMAN: Secretary-General will convey to the members of the be- family our sense of profound sor- .d deep sympathy.

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Royalty paid by Foreign Airlines to Air India

*281. SHRI S.S. AHLUWALIA: Will the Minister of CIVIL AVIATION AND TOURISM be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Air India does not operate its flights on a number of International routes and takes royalty from other International Airlines as a consideration thereof and if so, the reasons therefor;

(b) what are the details of such International routes as also the International Airlines which are paying royalty to Air India; and

(c) what is the approximate annual income of Air India from such royalties?

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION AND TOURISM (SHRI MADHAVRAO SCINDIA): (a) to (c) A statement is laid on the table on the House.

Statement

(a) to (c) It is a well established international practice to enter into commercial arrangement where the national airline of a country operates to another country without the other side operating to the country in question. Air India is not able to utilise its traffic rights in foreign countries in full, owing to fleet constraints and commercial considerations. According to available information, the estimated receipt of Air India by way of royalty it expects during 1991-92 is Rs. 17 crores. The foreign airlines from whom royalties are expected are Aeroflot, Ethiopian Airlines, Czechoslovkia Airlines, Sabena (Belgian Airline), Syrian Air, Biman Bangladesh, Lot Polish, Turkish Airlines, Egypt Air, Royal Jordanian, Kuwait Airways and Tarom (Romanian Airline).

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया: सभापति महोदय, दूसरी एयर लाइन्स से रॉयल्टी तय करते समय एयर इंडिया द्वारा किन मापदण्डों को अपनाया जाता है? जैसा कि मंत्री महोदय ने कहा कि विमान उपलब्ध नहीं होने के कारण और बहुत सारे कारणों के कारण उन इलाकों में विमान नहीं चलाए जा सकते हैं, पर जैसा कि सबको ज्ञात है कि हमारे भारत देश के साथ और विदेशों में स्थित विभिन्न दूतावासों के माध्यम से जो हमारा एक बाइलेट्रल एग्रीमेंट होता है एयर ट्रैफिक का, उसको पूरा

करने के लिए हमने एयर इंडिया की तरफ से कोई बड़ा प्रपोज़ल बनाया है या उसकी कमर्शियल इकनॉमिक वाइब्लिटी कभी असैस कराई है या नहीं कराई है और जब रॉयल्टी लेने के लिए दूसरे विमान एयर लाइन्स को हम परमिशन दे देते हैं तो क्या उसके लिए हम कमर्शियल इकनॉमिक फिज़िब्लिटी रिपोर्ट तैयार करके ऐसा डिसीज़न लेते हैं या ऐसे ही लिया गया है, यह मैं जानना चाहता हूं?

श्री माधवराव सिंधिया: ये तीन प्रश्न हैं, एक प्रश्न माना जाएगा कि...

श्री सभापति: ए, बी, सी। अहलूवालिया जी के लिए थोड़ी से छूट रहती है। यह आपकी पार्टी के चीफ व्हिप हैं। हम एक्सपेक्ट तो रखते हैं कि जरा मॉडरेशन रखेंगे, लेकिन यह मानते नहीं हैं।

श्री संघ प्रिय गौतम: साइज़ के हिसाब से भी क्वेश्चन एक ही माना जाएगा।

श्री माधवराव सिंधिया: सभापति जी, माननीय सदस्य को आपके माध्यम से मैं जानकारी देना चाहता हूं कि जो रॉयल्टी तय की जाती है प्रत्येक सीट पर वह कई बातों पर निर्भर होती है। जो एयर टैरिफ होता है उस रूट पर, उसको भी मद्देनज़र रखा जाता है। साथ ही साथ वहां का ट्रेफिक पोटेंशल और आसपास के देशों से जो ट्रेफिक एक स्थान पर एकत्रित करके उस फॉरेन एयर लाईन द्वारा फिर भारत को पहुंचाया जाता है, उसके कारण एयर इंडिया के ट्रेफिक पर क्या नुकसान होता है, इन तीन-चार मापदंडों पर आधारित ही यह किराया तय किया जाता है। इसके अलावा जो आपने अभी कहा कि क्या कोई बड़ा प्लान, बड़ी योजना रूट्स के रेवेन्यू यील्ड् को ध्यान में रखते हुए किया गया है? हमारे 22 विमान हैं और मुख्य रूप से जहां सबसे ज्यादा ट्रेफिक की क्षमता है, जहां ट्रेफिक मौजूद है, वहां हम यह विमान चलाते हैं। इसके अलावा अब हमारी केपेसिटी में कुछ सीमित है और एयर इंडिया के आगे एक्सपेंशन के कुछ प्लांस हैं, उसके पश्चात ही नये रूट्स को ध्यान में रखा जायेगा।

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया: सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को बताना चाहूंगा.......**(व्यवधान)**

श्री शंकर दयाल सिंह: जानना नहीं, बताना चाहेंगे?

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया: नहीं, पहले तो बताना चाहूंगा और उसके बाद पूछूंगा।.....**(व्यवधान)** आप भी जान लीजिये और वह भी जान लें और उनके अधिकारीगण भी जान लें।.....**(व्यवधान)**

सभापति महोदय, 5 अगस्त, 1991 को एयर इंडिया के एक्टिंग चेयरमेन मि० एस०आर० गुप्ता ने एक प्रेस कांफ्रेंस में कहा था कि एयर इंडिया को उस साल का मुनाफा 14.92 करोड़ रुपये हुआ है और यह जो रायल्टी है वह 1990-91 को तीन करोड़ गिर गयी और नॉर्मली यह रायल्टी 30 करोड़ से 35 करोड़ सलाना मिलती है। मंत्री महोदय ने अपने जवाब में कहा है कि हमें 17 करोड़ मिली है। 1990-91 में तो यह तीन करोड़ गिरी थी, तो अब यह कितने करोड़ गिर गयी, यह बताने की कृपा करें?

श्री माधवराव सिंधिया: पिछले 3-4 वर्षों में 30-35 करोड़ तो कभी भी जो यहां की कमाई—रायल्टी है, नहीं पहुंची। जो प्रेस कांफ्रेंस के बारे में जिक्र किया है, उसकी मुझे जानकारी नहीं है। अभी उस पर टिप्पणी करना मुझे कठिन होगा, क्योंकि मेरे सामने पेपर की कटिंग नहीं है। लेकिन आपकी जानकारी के लिये यह बताना चाहता हूं कि वर्ष 1988-89 में रायल्टी से लगभग साढ़े तेरह करोड़ कमाई हुई। 1989-90 में 17 करोड़ हुई, 1990-91 में साढ़े पन्द्रह करोड़ और 1991-92 में अनुमान है कि 17 करोड़ से थोड़ा अधिक कमाई रायल्टी से होगी।

श्री सभापति: अब डाउन-वार्ड ट्रेंड बदल रहा है?

श्री माधवराव सिंधिया: लेकिन हमारा मुख्य लक्ष्य रायल्टी कमाना नहीं है। हमारा मुख्य लक्ष्य है प्रत्यक्ष रूप से रेवेन्यू की कमाई करना। यह तो एक कंपंसेशन के माध्यम से दिया जाता है, जहां अपनी केपेसिटी, सीमाओं के कारण हम विमान नहीं चला पाते। तो यह प्रमुख लक्ष्य नहीं है हमारा। एक तरह से हमारा प्रमुख लक्ष्य तो प्रोफिट बनाना भी है और वह प्रोफिट भी प्रत्येक वर्ष बढ़ता जा रहा है।

SHRI SURESH KALMADI: Sir, from the statement of the hon. Minister it seems that the royalty is taken from all the smaller airlines, but all the big fish are getting away. Sir, recently, if I am not mistaken, the major airlines, including the KLM, have been given additional flights into India and out of India ,and I don't think any additional amount has been charged from them. I would like to know from the hon. Minister why this royalty which should be much more is not charged from the major airlines. Also, Sir, if you see the news item of yesterday, these bigger airlines, on the other hand, are increasing the rates of cargo. We have Lufthansa, Alitalia and Air France which have unilaterally decided to increase the international cargo rate by 10 per cent. On the one hand, they are not paying royalty and, on the other hand, they are charging more unilaterally. Will the Government let us know what action is contemplated to be taken

as far as the bigger airlines are concerned? Part (b) of my question is this. What is the official mascot of Air India? Is it the Sun or the Maharaja? At various times we find a lot of money in foreign exchange being spent in all the PR Departments abroad for changing the mascot of Air India.

It was Maharaja. It went to the Sun logo and now, I believe, a huge amount of money is being spent to bring it back to Maharaja. What is the present status?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: It is not a question of big fish or small fish. There is absolutely nothing fishy about these particular arrangements. Wherever we have bilateral agreements and where services are operating both ways compensation is not paid. When there is unequal traffic we enter into pool arrangements where everything is put into a pool and the pool is shared equally. it is only where we are not operating and the other line is operating that a compensation is paid in the form of royalty per seat. KLM has recently been given permission because Calcutta very sorely needed an international connection and they will be asked to pay royalty. It is not a question of knocking off the royalty.

AN HON. MEMBER: What about Maharaja? He is worried about Maharaja.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I think, he is confusing between the logo and the mascot. The mascot of Air India will be the Maharaja and it will always remain the Maharaja. The logo, which was Centaur, was changed to Sun. But there is a historical connection and there is *esprit de corps* which is created by sticking to something which is traditional and historical coming down.

So, we have decided to revert back to the Centaur.

MR. CHAIRMAN: It was a Maharaja. It is a Maharaja in Maharaja, Maharaja of Gwalior Scion. So, Maharaja remains Maharaja *(Interruptions)*.....

SHRI SURESH KALMADI: No. Only one point, Sir. The increase in the cargo fares by the three big airlines was made unilaterally yesterday. Are you planning 10% increase unilaterally?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: This does not come under the purview of this question. As far as cargo air-fares are concerned, to the best of my knowledge, we are not applying any regulatory restrictions on them because we want them to fully compete and increase the capacity so that our export cargoes which are held up in the airports have a channel to go out of the country.

श्री मोहम्मद अफज़ल उर्फ मीम अफज़ल : चेयरमैन सर, मैं आपके माध्यम से वज़ीरे हवाबाजी से ....**(व्यवधान)**

† شری محمد افضل عرف م - افضل : چیرمین سر - میں نے آپکے مادھیم سے وزیر ھوا بازی سے ..... "مداخلت" ...

श्री सभापति: यह गनीमत है इन्होंने हवाई वजीर नहीं कहा है...**(व्यवधान)**

श्री मोहम्मद अफज़ल उर्फ मीम अफज़ल: मैंने जानकर यह लफज़ इस्तेमाल किया है ताकि हमारे मोहतरम वजीर उर्दू अखबारों में बहुत छपते हैं तो उनसे उर्दू में सवाल भी होना चाहिए ताकि उर्दू में वह जवाब दे सकें।

شری محمد افضل عرف م - افضل : میں نے جان کر یہ لفظ استعمال کیا ہے - تاکہ ہمارے محترم وزیر اردو اخباروں میں بہت چھپتے ہیں تو ان سے اردو میں سوال بھی ہونا چاہئے تاکہ اردو میں وہ جواب دے سکیں -

श्री सभापति: तो आप बाकी का नहीं चाहते हैं उर्दू में। यह क्या बात हुई?

श्री मोहम्मद अफज़ल उर्फ मीम अफज़ल: मैं उनसे जानना चाहता हूं, मेरे सवाल के 3 हिस्से हैं और तीनों का ताल्लुक रॉयल्टी से है ....**(व्यवधान)**.... मेरे एक सवाल के तीन हिस्से हैं और तीनों का ताल्लुक रॉयल्टी से है। मोहतरम वजीर ने बताया कि हमको 1991-92 के अंदर 17 करोड़ रुपया रॉयल्टी से हासिल हुआ। मैं यह जानना चाहता हूं कि हमने दूसरे मुमालिक में क्या रॉयल्टी दी भी है और अगर दी है तो 1991-92 में वह एमाउंट कितनी थी जो हमने अदा की है रॉयल्टी के तौर पर?

मेरा दूसरा सवाल है कि हज ट्रैफिक को गुज़िश्ता साल जब ले जाया गया तो सऊदी एयरलाइंस ने अपने तौर पर पार्टिसिपेट नहीं किया। अमूमन यह रवायत रही है कि जब भी हज ट्रैफिक यहां से आपरेट करता है तो सऊदी एयरलाइंस और एयर इंडिया, दोनों मिलकर उसको आपरेट करते हैं। पिछले साल नहीं किया था। तो मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या हमने सऊदी एयरलाइंस को कोई रॉयल्टी पे की? अगर पे की तो कितनी की?

तीसरा अंक यह है कि पी०आई०ए० की एयरलाइंस जो है, वह हमारे यहां बहुत अर्से से आपरेट कर रही है और उसके बदले में हमारी इंडियन एयरलाइंस की

† Transliteration in Arabic Script.

फलाइट्स जो हैं वह पाकिस्तान के मुख्तलिफ शहरों में जाया करती थीं लेकिन जहां तक मेरी जानकारी है गुज़िश्ता 6 माह से इंडियन एयरलाइंस जहाजों की कमी की वजह से पाकिस्तान में आपरेट नहीं कर रहा है। चूंकि वह अकेले इस ट्रैफिक को ले रहे हैं तो क्या पी०आइ०ए० हमको रॉयल्टी पे कर रहा है और अगर कर रहा है तो कितनी रॉयल्टी वह पे कर चुका है।*

شری محمد افضل عرف م۔ افضل: میں اُن سے جاننا چاہتا ہوں۔ میرے سوال کے تینوں حصے ہیں۔ اور تینوں کا تعلق رائلٹی سے ہے .... "مداخلت" .... میرے ایک سوال کے تین حصے ہیں۔ اور تینوں کا تعلق رائلٹی سے ہے محترم وزیر نے بتایا کہ ہم کو 1991-92 کے اندر 17 کروڑ روپیہ رائلٹی سے حاصل ہوا۔ میں یہ جاننا چاہتا ہوں کہ ہم نے دوسرے ممالک میں کیا رائلٹی دی ہے۔ اور اگر دی ہے تو 1991-92 میں وہ اماؤنٹ کتنی تھی جو ہم نے ادا کی ہے رائلٹی کے طور پر۔

میرا دوسرا سوال یہ ہے کہ حج ٹریفک کو گذشتہ سال جب لے جایا گیا تو سعودی ایئرلائنس نے اپنے طور پر پارٹیسپیٹ نہیں کیا۔ سمجھوتہ یہ روایت رہی ہے کہ جب بھی حج ٹریفک یہاں سے آپریٹ کرتا ہے تو سعودی ایئرلائنس اور ایئر انڈیا دونوں مل کر اس کو آپریٹ کرتے ہیں۔ پچھلے سال نہیں کیا تھا۔ تو میں یہ جاننا چاہتا ہوں کہ کیا ہم نے سعودی ایئرلائنس کو کوئی رائلٹی پے کی۔ اگر پے کی تو کتنی کی۔

تیسرا انگ یہ ہے کہ پی۔ آئی۔ اے۔ کی ایئرلائنس جیسے وہ ہمارے یہاں بہت عرصے سے آپریٹ کر رہی ہے اور اس کے بدلے میں ہماری انڈین ایئرلائنس کی فلائٹس جو ہیں وہ پاکستان کے مختلف شہروں میں جایا کرتی تھیں۔ لیکن جہاں تک میری جانکاری ہے گذشتہ 6 ماہ سے انڈین ایئرلائنس جہازوں کی کمی کی وجہ سے پاکستان میں آپریٹ نہیں کر رہا ہے۔ چونکہ وہ اکیلے اس ٹریفک کو لے رہے ہیں تو کیا پی۔ آئی۔ اے۔ ہم کو رائلٹی پے کر رہا ہے۔ اور اگر کر رہا ہے۔ تو کتنی رائلٹی وہ پے کر چکا ہے۔

श्री माधव राव सिंधिया: सर, पहला प्रश्न जो आपने पूछा है, सऊदिया को पिछले वर्ष हमने जो रॉयल्टी दी है वह लगभग 45 डालर प्रति सीट है। अभी 1982 में एयर इंडिया, एयर कनाडा, को रॉयलटी की रकम दे रहा था क्योंकि एयर कनाडा, इंडिया के साथ उसके विमान आपरेट नहीं कर रहे थे। उसके पश्चात 1990 में भी हमने मुआवजा रॉयल्टी के रूप में जार्डेनियन एयरलाइंस को रकम दी क्योंकि वहां के जो भारतवासी थे, भारतीय थे, उनको गल्फ वार के समय हमको वापस भारत लौटाना था। उस समय भी जार्डेनियन एयरलाइंस ने हमसे रॉयल्टी मांगी और हमको रॉयल्टी उनको देनी पड़ी। इसके अलावा अभी जो एयर इंडिया ने सर्विसेज़ शुरू की हैं टोरोंटो को, उसके बदले में एयर कनाडा को हम 20 सीट अपने विमान पर देते हैं और वह 20 सीट एयर कनाडा बेचकर उससे किराया अदा कर सकता है और एक तरह से वह भी एक रॉयल्टी होती है। इंडियन एयरलाइंस करांची और लाहौर को आपरेट....**(व्यवधान)**....

श्री मोहम्मद अफज़ल उर्फ मीम अफज़ल: श्रीमन, मेरा सवाल यह है कि टोटल रॉयल्टी की रकम बताई जाए ताकि यह मालूम हो सके कि हमने जो वसूल किया है और जो दिया है उसमें फर्क कितना है?

†Transliteration in Arabic

شری محمد افضل عرف م۔ افضل: شری مان میرا سوال یہ ہے کہ ٹوٹل رائلٹی کی رقم بتائی جائے۔ تاکہ یہ معلوم ہو سکے کہ ہم نے جو وصول کیا ہے اور جو دیا ہے اس میں کتنا فرق ہے۔

श्री माधव राव सिंधिया: वह उस समय बता दूंगा पर 45 डालर रॉयल्टी है प्रति सीट सऊदिया को जो पिछली बार दिया था और अभी हम दे रहे हैं ....**(व्यवधान)**....

श्री मोहम्मद अफज़ल उर्फ मीम अफज़ल: टोटल की बात कर रहे हैं।

شری محمد افضل عرف م۔ افضل: ٹوٹل کی بات کر رہے ہیں۔

श्री माधव राव सिंधिया: अभी एयर कनाडा को अपने विमान पर 20 सीट दिए जा रहे हैं रॉयल्टी के रूप में ....**(व्यवधान)**....

श्री मोहम्मद अफज़ल उर्फ मीम अफज़ल: पी०आई०ए० के सिलसिले में कोई जवाब नहीं किया है....**(व्यवधान)**.... यह सवाल अधूरा है। मंत्री जी ने कोई जवाब नहीं दिया है।

شری محمد افضل عرف م۔ افضل: پی۔ آئی۔ اے۔ کے سلسلے میں کوئی جواب نہیں دیا ہے۔ ... "مداخلت" ... یہ سوال ادھورا ہے۔ منتری جی نے کوئی جواب نہیں دیا ہے۔

श्री माधव राव सिंधिया: अपने मेरी बात सुनी नहीं। इंडियन एयरलाइंस की कराची और लाहौर में विमान सेवा अभी भी चल रही है।

श्री सभापति: अभी चल रही है।

श्री मोहम्मद अफज़ल उर्फ मीम अफज़ल: सर, यह सवाल लाजवाब है ....**(व्यवधान)**....

شری محمد افضل عرف م۔ افضل: سر یہ سوال لاجواب ہے .... "مداخلت" ....

श्री प्रमोद महाजन: सभापति जी, हमने औरों को कितनी रॉयल्टी दी, यह महत्वपूर्ण प्रश्न है। जैसे आप बता रहे हैं कि हमको 17 करोड़ ....**(व्यवधान)**....

श्री सभापति: उन्होंने बता दिया है कि हिसाब सब ....**(व्यवधान)**....

श्री प्रमोद महाजन: यह उन्होंने नहीं बताया है।

श्री सभापति: आप इतना हिसाब नहीं लगा सकते। डा० वर्मा।

श्री राम अवधेश सिंह: महोदय, हम लोग यहां....**(व्यवधान)**....

श्री सभापति: आप तशरीफ रखिए....**(व्यवधान)**....श्री कपिल वर्मा।

श्री सुरेश कलमाडी: ठीक कहा। पहली बार ठीक कहा।

MR. CHAIRMAN: He wanted to make his presence felt. He could not wait.

SHRI KAPIL VERMA: Sir, I want to know, what is the difficulty in leasing planes from other arilines to have our own services, pending our expansion plan. Sir, traffic is very profitable particularly in the Gulf areas. I find Kuwait Airways is also in the list. So, I would like to know whether it is possible for us to lease planes from other countries and run them pending our expansion plan. Why the Government has stopped flights to Austraia, Kuala Lumpur and certain African countries? They were showing loss. But during the last two to three years they were looking up. Why have you stopped them?

As far as occupancy rate is concerned, in every country about 50 per cent—as far as I know—is the local traffic which uses its own airlines. Why in our country the percentage is low?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I have been asked so many questions in one question. Three questions are there in one question. I lose track of the first question. The first question, I think, was about leasing. Sir, Air India wants to run things after a comprehensive study, keeping their fleet strength in mind and not in an ad hoc, arbitrary fashion where you start a service because seasonal traffic crops up and then you discontinue it after five months and start it again somewhere. It is very disturbing and unsettling. Secondly, if you lease aircraft for a temporary period, you have to get certain growth in over-heads also. After all you have to have ground-staff. We have to handle all those things. So, strength of your permanent staff gose up for a temporary arrangement. I don't think that this sort of disjointed effort will help in the operations. What I have asked both the Air India and the Indian Airlines to do is—which has not happened so far—to produce corporate plans right up to the year 2005 and 2010, so that we can go ahead in an organised fashion, not in a disjointed fashion. The whole idea is to bring some uniformity and some rationale into our future expansion and into matching all the things that are required. If you want to go up in aircraft, you will find that you are without hangars or that you are without engineering support or without equipment. So, it is a very comprehensive approach, an organised approach that we are trying to adopt. The second thing that the hon. Member asked was about Australia, Kuala Lumpur and certain other African countries where service has been discontinued. Obviously, some evaluation must have been made on commercial grounds and that is why they must have been discontinued. But I tend to agree with the hon. Member—probably I may be wrong; I stand to be corrected—but just when we seemed to be slowly approaching the break-even point for Australia we seem to have discontinued it and I have already asked Air India to have another look at it because after so many years of effort if we were reaching a break-even point there was no point in discontinuing the service at that particular juncture. I have asked Air India to have a second look at it ....*(Interruptions)*....

SHRI KAPIL VERMA: And why do Indians not use our own flights?

MR. CHAIRMAN: That is all right. I have called Mr. Padmanabham.

SHRI MENTAY PADMANABHAM: Sir, it appears from the statement of the Minister that Air India is not able to augment its revenue as well as royalty in view of fleet constraints and commercial considerations. As far as fleet constraints are concerned either Air India should increase their fleet or it has to use its existing fleet fully, to its optimum capacity. Sir, it appears that some of the VVIPs whenever they go abroad, they requisition the Air India fleet. For example, the Prime Minister.

MR. CHAIRMAN: Now, that is okay.

SHRI MENTAY PADMANABHAM: Kindly bear with me, Sir. I am not referring to the present Prime Minister. It has been a habit with all Prime Ministers. It has become a practice, whenever they go abroad they requisition the Air India fleet. I would like to ask the Minister whenever these VIPs go abroad, how many aricraft are kept inoperatable because they have to provide one stand-by. They have to provide another aircraft for their staff and all that.

MR. CHAIRMAN: It is all right.

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, this is an irrelevant question.

SHRI MENTAY PADMANABHAM: Sir, this is very much relevant. Sir, it is with regard to augmentation of revenue.

MR. CHAIRMAN: So much time has been lost.

SHRI MENTAY PADMANABHAM: Sir, should I read out the answer given by the Minister? Just a minute, Sir. The Minister says, "Air India is not able to utilise its traffic rights in foreign countries to the full owing to fleet constraints and commercial considerations."

MR. CHAIRMAN: You get the answer to your question. There is no need for a lecture here. Yes Mr. Minister, does the Prime Minister requisition planes and do you keep some planes as stand-by or spare? How much does this cost?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, no plane is kept as spare all through the year. But whenever VIP demands are there we do put an aircraft out. But it is not on a permanent basis.

MR. CHAIRMAN: And it is paid for?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Yes, Sir, it is paid for.

MR. CHAIRMAN: It is a commercial transaction.

SHRI MENTAY PADMANABHAM: Sir, does it not interrupt the time schedule? The entire Air India flights will have to be rescheduled.

SHRI DIPEN GHOSH: For rescheduling they have to incur certain other expenditure also.

MR. CHAIRMAN: He will explain it some other time.

श्रीमती सत्या बहिन: सभापति महोदय, मैं यह पूछना चाहती हूं कि मंत्री महोदय ने जो उत्तर में बताया है कि 12 देशों से रॉयल्टी प्राप्त होती है तो मेरा प्रश्न यह है....

श्री सभापति: जल्दी-जल्दी करिये। सब लोग चिल्ला रहे हैं बहुत टाइम हो गया।

श्रीमती सत्या बहिन: जो रायॅल्टी प्राप्त होती है उसमें सबसे ज्यादा रायल्टी किस देश से प्राप्त होती है? मान्यवर, भारतीय मुद्रा के अवमूल्यन के बाद इस रायल्टी पर कोई प्रभाव पड़ा है या नहीं? तीसरे इन रायल्टी की दरें कब निर्धारित की गई थीं? रायल्टी की वर्तमान दरों के पूनर्मूल्यांकन के लिए सरकार का कोई इरादा है या नहीं?

श्री माधव राव सिंधिया: जो आंकड़े माननीय सदस्या चाहती है वह मैं उनको उपलब्ध करा दूंगा काफी लम्बी लिस्ट है। इसके अलावा जो आपने अभी रायल्टी की दरों के बारे में बात कही उसका मूल्यांकन समय-समय पर किया जाता है, उसका आंकलन भी किया जाता है जो एक निरन्तर डॉयलाग और चर्चा है।

SHRI DIPEN GHOSH: There are other important issues.

MR. CHAIRMAN: You talk to your friends.

श्री कृष्ण लाल शर्मा: सभापति महोदय, मैं मंत्री महोदय से सिर्फ एक बात पूछना चाहता हूं। यह जो नया सिस्टम रायल्टी का उन्होंने इंट्रोड्यूस किया है, यह इन्होंने कब से इंट्रोड्यूस किया है और जब से यह सिस्टम इंट्रोड्यूस किया है इसके लाभ और हानि अर्थात् अभी तक यह बताया गया कि रायल्टी इतनी मिल रही है? हमारा यह कहना है कि इस पर कोई खर्च भी हो रहा है या नहीं यदि हो रहा है और इस लाभ और हानि के अनुभव से क्या मंत्री महोदय इस बात का निष्कर्ष निकाल पा रहे हैं कि इस रायल्टी के सिस्टम को कंटिन्यू करने की जरूरत है या इसके बदले में अपने विमान उन रूट्स पर लगाना ज्यादा उपयोगी होगा, इस बारे में मैं उत्तर चाहता हूं।

SHRI SURESH KALMADI: Did they pay for the *Ekta Yatra* from Jammu to Srinagar?

श्री प्रमोद महाजन: उसके लिए तो पैसा दिया गया है। Every week, somebody goes to Pune.

MR. CHAIRMAN: Don't get involved in this.

श्री माधव राव सिंधिया: हम तो चाहेंगे कि हमारे विमान चलें। जैसा मैंने कहा, हमारी जो फ्लीट है, स्ट्रेन्ग्थ है, संख्या है, वह सीमित है और उसके अन्तर्गत हमको कार्य करना पड़ता है और रूट्स तह करने पड़ते हैं। इसके अलावा यह जो रायल्टी वाली प्रथा है, यह एक अन्तर्राष्ट्रीय प्रथा है जो मात्र भारत ने प्रारम्भ नहीं की है, यह कई वर्षों से चल रही है और एक अन्तर्राष्ट्रीय प्रक्रिया है।