

साथ थोड़ी रियायत होनी चाहिए, अगर इंटेसनली उसका काम चेक काटने का नहीं है तो उसको रियायत दी जानी चाहिए, लेकिन अगर वह इंटेसनली है तो चाहे कितनी बड़ी सजा आप दें, उसका स्वागत है।

इन्हीं शब्दों के साथ माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपका बहुत आभार प्रकट करता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN. (SHRI J. A. GESH DESAI); The discussion on his concludes. We shall resume this Bill after the discussion on the functioning of the Air India and the Indian Airlines.

SHORT DURATION DISCUSSION

Functioning; of Air India and Indian Airlines

श्री शंकर सिंह व घेला (गुजरात) : मिस्टर वाइस चैयरमैन सर, मैं बड़े भारी हृदय से एयर-इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स के वार्यकरण के संबंध में शल्पालीन चर्चा को प्रारम्भ करता हूँ। मान्यवर, यह दोनों हमारी पब्लिक अंडरटेकिंग्स जो हैं, अभी-अभी दुर्घटनाओं से इन्होंने अपनी क्रेडिबिलिटी लोस की है। सबसे पहले आज हमारे देश में चाहे एयरट्रेवलर हो या कामन मेन हो, वह सोचता है इंडियन एयरलाइन्स की उड़ान उसको सही जगह पर ले जाएगी या नहीं? इस प्रकार एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स ने कामन मेन का विश्वास खो दिया है। मैं चाहूंगा, माननीय मंत्री जी इसकी भी बात करेंगे कि यह विश्वास कैसे पुनःस्थापित करेंगे, तो मुझे आनन्द होगा।

सर, आज जो इंडियन एयरलाइन्स की अपनी हालत है, उसका जो व्यवहार है, वह विदित है। कल ही हमारे कैलाशपति मिश्र जी ने यहां आना था, 488 का रात को सवा आठ बजे एराइवल था, साढ़े सात बजे फोन किया गया और तब कहा गया कि फ्लाइट कैंसिल है। इसी तरह अहमदाबाद का टाइम चेज हो

गया था, सुबह सात बजे फ्लाइट हो गई थी, उड़ने का दस बजे का पुराना टाइम था, टिक्ट में 10 बजे का लिखा भी गया था, पैसेंजर 10 बजे गया तो वहा गया कि फ्लाइट वाबे चली गई है। हमारा भी यही हालत है। यानी कि इतने सालों से मेरे द्वारा ट्रेवल करने के बावजूद, जबकि मेरा टेलीफोन नंबर दर्ज करते हैं कपलसरो, एक भी टेलीफोन इंडियन एयरलाइन्स का नहीं मिला कि फ्लाइट लेट है या डिले है या कैंसिल है। तो विश्वसनीयता बांटने में कम निकेशन फ्रोम एयरलाइन्स एथोरिटी टू पैसेंजर, यह सबसे बड़ी बात है, आपका कम्युनिकेशन सबसे पहला होना चाहिए। कोई पैसेंजर की कम्प्लेंट परमानेंट सोल्व नहीं हुई है। यह हमारा इनके साथ कोन्फिडेंशन है दुर्घटनाओं में, पहले वायुदूत का एक दरवाजा खुल गया, तभी इंडियन एयरलाइन्स के आफिसर्स के दिमाग का दरवाजा खुलना चाहिए था, जबकि वायुदूत को तब हम सबने यमदूत कहा... (व्यवधान)...

SHRI VISHVJIT P. SINGH (Maharashtra): The discussion is on the functioning of Air India and Indian Air. lines.

श्री शंकर सिंह व घेला : इंडियन एयरलाइन्स और एयर-इंडिया दोनों का इसमें है, तो वायुदूत ...

श्री विश्वजीत पृथ्वीजित सिंह : वायुदूत का नहीं ...

SHRI SHANKER SINH VAGHELA: It does not make any difference for a passenger. Especially in your case, whether it is a helicopter or Vayudoot or aeroplane, it will come down, with your heavy weight.

तबसे इनके दिमाग के दरवाजे खुलने चाहिए थे। उसके बाद पवन हंस का वैष्णो देवी वाला एक्सीडेंट हुआ। उसके बाद अक्टूबर की 19 तारीख को अहमदाबाद वाली दुर्घटना हुई और असम में गौहाटी वाली वायुदूत की अकस्मात दुर्घटना हुई जिसने दुनिया का ध्यान आकर्षित किया। आप सन् 70 से अगर

[श्री बंकर सिंह बाघेला]

वर्षों तो इंडियन एयरलाइन्स की दुर्घटनाओं में 500 से ज्यादा लोग मर गए आप मंत्रीजी हैं, इसलिए मैं आपसे यह प्रश्न करना चाहता हूँ, आप सन् 70 से ही बीजिए उसके पहले मत जाइए सन 70 के बाद जितनी भी दुर्घटनाएँ हुईं उनमें किसके प्रति आपने क्या एक्शन लिया। आखिर कोई-न-कोई तो जिम्मेदार होंगे ही तो उन जिम्मेदार लोगों के प्रति आपने क्या कार्यवाही की। इन दुर्घटनाओं का रिपीटीशन न हो इसके लिए आपने क्या उपाय किए। मैं समझता हूँ कि 19 वाली दुर्घटना आखिरी होनी चाहिए थी, लेकिन 29 तारीख को एअर बस का हायड्रोलिक सिस्टम फेल हो जाने से पहिए घूमने चले गए। उसके बाद मद्रास में सिनापुर वाली एअर बस को क्या हो गया? ऐसे ही बीच में राजकोट-अहमदाबाद वाली भावनगर में क्यों ट्राप की गयी? मैं नहीं मानता कि 19 तारीख की जबरदस्त अकस्मात दुर्घटना होने के बाद आपने कुछ सीखा है? अगर सीखा है, तो इस एश्योरेंस से मैं सहमत नहीं हूँ कि आप यह करेंगे, वह करेंगे। मैं आपसे एक ही विश्वास मांगता हूँ कि ऐसी दुर्घटना अब नहीं होगी। ऐसी दुर्घटना हमारी कमजोरी से नहीं होगी। अगर आप इतना आश्वासन देंगे तो मैं आपका आभारी होऊंगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इतनी दुर्घटनाओं के बाद भी हमारे लोग ट्रेवलिंग करते हैं। यह तो उनके भगवान और भाग्य में मरोसा रखने और धार्मिक वृत्ति वाले लोग हैं। वे जब एअर क्राफ्ट में बैठते हैं तो भगवान और खुदा को याद करते हैं और उनके हाथों से माला चलने लगती है। पता नहीं जहाँ जाना है वहाँ ये पहुँचाएंगे या नहीं। अब 21वीं सदी में जाना है तो वाया एअर ही जाना है। पैसेजर्स भी बढेंगे आप ट्राफिक को कंट्रोल करने की बात मत कीजिए। यह तो छटीन है, नेचुरल ग्राथ है। इस नेचुरल ग्राथ वाले ट्राफिक को पहुँचाने के लिए आपने पस क्या सुविधा है। दो सी हवाई जहाजों की जगह आप 45-50

हवाई जहाजों से काम चला रहे हैं और वे भी सन् 70 के बाद पर्वज किए हुए हैं। यह बदनाम बोईंग 737 जो कि 15 साल से ऊपर के इंडियन एयरलाइन्स के एअरक्राफ्ट्स हैं, इन्हें आप स्क्वेयर डालिए। एक इंसान को जान से इनकी कीमत ज्यादा नहीं होनी चाहिए। आप 2700 फ्लाइट्स बस का जो हिसाब है उसे मंटेन कीजिए। यह हमारी संसदीय कमेटोरिकमंड करती है यह 113 वाला हवाई जहाज जोकि अहमदाबाद में गिर गया; 18 साल पुराना था। यह 42 हजार घंटे को फ्लाइट किये हुये था और एक साल में 3 हजार का रिकार्ड था। ऐसा पुअर मैटेनेंस है, इसे आप ठोक कर सकते हैं। आप दुर्घटनाओं को रोक सकते हैं। इसके लिये आप तीन एम को कंट्रोल में करें - एक मशीन को मूल, आदमी को भल और पुअर मैटेनेंस मैन, मशीन और मैटेनेंस। अगर इन तीन एम को आप दुरस्त रखेंगे तो लोगों को दुर्घटनाओं का शिकार होने से बचा सकेंगे। तो जो ट्राफिक वाला मामला है। उसमें सन 82 में जो खरीदें थे आज इसमें कितने एअरक्राफ्ट बड़े? उस समय आपकी इनकम 260 करोड़ रुपये थी आज एक हजार करोड़ रुपये से भी ज्यादा इनकम ले रहे हैं। .. (समय की घंटी) .. मान्यवर, मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा और मैं तो टू द पाइंट बोलता हूँ। आप इतनी इनकम ले रहे हैं, लेकिन क्या मैटेनेंस के पीछे आपका, जो ग्राफ है वह एअर क्राफ्ट्स को मंटेन करते हैं। आज मैं इंडियन पोस्ट पढ़ रहा था। उसमें दिया था कि डिप्लोमा इंजीनियर्स है। अगर टेक्नोलोजिकली बेरी पुअर। ऐसे डिप्लोमा इंजीनियर्स है जिनकी एअर-क्राफ्ट का पूरा ज्ञान नहीं है। इसलिये हम उम्मीद करते हैं कि जितना भी इंजीनियरिंग स्टाफ है उसको जो नई लेटेस्ट डिजाइन के हम एअरक्राफ्ट्स पर्वस करते हैं, यह हमारे पास आज है, इस सबके बारे में उनको जानना जरूरी है। लेटेस्ट डिजाइन का वह सब डिजाइन इनको जानने जरूरी है। जो उसका रिपेयरर है, जो उसका

इंजीनियर है, टैक्निकल आदमी है, अगर नहीं जानेंगे तो इसका कोई मतलब नहीं। इसलिये सबसे पहले मैं इनकी प्रशिक्षण, जो इंजीनियरिंग और टैक्निकल लोग वहां है वह नये एयर-क्राफ्ट को या जो अभी एयरक्राफ्ट्स आपके पास हैं, इनकी पूरी जानकारी है क्या? इसके बाद जो पायलट हैं, जिनका 65 घंटे का एक वीक फ्लाई का हिसाब आपने रखा है, अभी हड़ताल चल रही है पायलटों की पिछले 4-5 दिन से, कितनी फ्लाइट्स कैसिल हो गई है यह पायलटों की हड़ताल से। पायलट लोग सही है कि जहां नाइट लैंडिंग सिस्टम या पूरी नेविगेशन एंड की व्यवस्था नहीं है, वहां हम लैन्ड नहीं करेंगे तो ऐसे पायलटों को आप क्यों दबाव करते हैं कि कैसे भी आप लैंड करिए। देखिए, जो डोला आदमी होता है और डूब मानने वाला पायलट होता है, वह आपकी बात मान लेगा। जो एयर पोर्ट है इसमें नाइट लैंडिंग सिस्टम तो आप ठीक करिए। रांची में 18 अक्टूबर से नाइट लैंडिंग सिस्टम बन्द है वी०एफ०ओ०आर०, लास्ट वीक से वहां कोई फ्लाइट नहीं जा रही है। तो ऐसी जहां आपकी सुविधा है, पुनर्र मेंटेनेन्स है और पूरी सुविधा नहीं है तो वहां आप कम से कम पूरी सुविधा दीजिए। पायलट की ओर से आई हुई एक भी कम्प्लेंट को अबाइड मत कीजिए। यदि आप अबाइड करेंगे तो पैसेंजर को भी मरना है और पायलट को भी मरना है। जो डोले दिमाग का पायलट है वह तो मान जाएगा और जो दमदार होगा वह तो कहेगा कि आई एम सारी सर, तो ऐसे पायलटों का एजिटेशन आजकल चल रहा है। तो इनकी 65 घंटों वाली बात को आप मानें ताकि एजिटेशन समाप्त हो और इनकी तसल्ली हो, ऐसा भी आपका व्यवहार होना चाहिए। वाइस चेयरमैन साहब, जब ट्रेफिक वाली बात आई है तो। (व्यवधान)

उप सभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) :
लास्ट प्वाइंट प्लीज।

श्री शंकर सिंह बाघेला : सर एक-दो बात कहूंगा। हमारे वी० आई० पी० लोग भी इंडियन एयरलाइंस की फ्लाइट 2-2 3-3, घंटे लैट करा रहें हैं। जैसे श्रीमान बूटासिंह ने अभी किया था। तो वी०आई० पी० लोगों के लिए भी इन्सट्रक्शन्स होनी चाहिए कि आप कमर्शियल ग्रेड्युल जो लोगों की सुविधा के लिए है, वहां कोई मिनिस्टर हो, गवर्नर हो, वह लैट नहीं होगा वी० आई०पी० ट्रीटमेंट से। आप दो दो घंटे लैट करके फ्लाइट्स को ज्यादा अर्निंग करवाने के हिसाब से, ज्यादा अर्निंग की बजाय ज्यादा मेंटेनेंस के पीछे आप ध्यान दें। अगर हो सके तो आप कई फ्लाइट्स कैसिल कर दीजिये। मैं इससे सहमत नहीं हूँ कि आप हवा में ही उड़ें। हवा में उड़ने की जगह धरती पर उसको रखना है तो कम्पलसरी रख रखाव के लिये उस उसको रहना है। तो ऐसा करते-करते आप जनता से कह दीजिये कि मैं ज्यादा सुविधा नहीं दे सकता आपको फ्लाइट्स अकामोडेशन नहीं मिलेगा। नहीं होगा तो कोई बात नहीं, लेकिन जो फ्लाइट्स अकामोडेशन होगा, ठीक होगा। इस हिसाब से आपको पायलटों की बात हो, टैक्निकल की बात हो, नेविगेशन एंड की बात हो, और इस हिसाब से हम भी जब ट्रेवलिंग करते हैं एयरपोर्ट पर तो होम मिनिस्ट्री के नीचे मारे जो पुलिस वाले वहां होते हैं, सुरक्षा के लिये, किस हिसाब से सिक्युरिटी चैक करते हैं, पता नहीं। सिक्युरिटी की चिंता हमको है, लेकिन हयमन बोर्डिंग के हिसाब से सिक्युरिटी का व्यवहार, ठीक होना चाहिये। काफ़ी पहले बेगेज का भी ले जाना, पुराने बाबा आदम के जमाने से जो चली आ रही है, वही सिस्टम, इसमें भी सुधार आवश्यक है। और आखिर में एयर इंडिया की बात करूंगा। मैं आपके माध्यम से हमारे प्रधान मंत्री जी को भी पूछना चाहता हूँ कि (व्यवधान)

उप सभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) :
एक मिनिट, बस।

श्री शंकर सिंह वाघेला : इस दुनिया में सबसे बड़ा, पैसे वाला, चाहे साउथिया अरबिया का किंग हो, सबसे पावरफुल अमेरीका या रूस हो, इनके चीफ़ हो कितने एयरक्राफ्ट्स लेकर उड़ते हैं ? दूसरे देशों में, हमारे प्रधानमंत्री जितने एयरक्राफ्ट्स लेकर कोई नहीं जाता । मैं पंडित नेहरू जो को पढ़ता हूँ वे आर्डिनरी कर्माशियल फ्लाइट्स से विदेश जाते थे और आज क्या हालत है । दो-दो, तीन-तीन एयरक्राफ्ट (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : वाघेला जो आपने बहुत टाइम ले लिया, एक मिनट में खत्म कोजिये ।

श्री शंकर सिंह वाघेला : एयर इंडिया की बात है, इसमें कम्पीटिशन वाला भाव है इसलिये उसकी थोड़ी सी एफिशियेंसी ठोक है । मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जो से अपेक्षा करता हूँ कि इंडियन एयरलाइंस में भी आप (व्यवधान)

SHRI VISHVJIT P. SINGH: This is absolutely incredible. ... (Interruptions).- ■ In the neighbouring countries which are smaller than India, they have their special aircraft for their leaders whereas we are using these aircraft... [Interruptions].

SHRI SANKER SINH VAGHELA: That is all right... (Interruptions) •■.

मैं इंडियन एयरलाइंस में कम्पीटिशन के हिसाब से यह चाहता हूँ कि आपने जैसे इंडियन एयरलाइंस को अधिकार दिया है, वैसे ही प्राइवेट एजेंसी को भी अधिकार दीजिये ताकि कम्पीटिशन आयेगा तो एफिशियेंसी बढ़ेगी और पैसजरों को भी सुविधा होगी । कर्मचारियों की कार्यक्षमता भी बढ़ेगी ।

जहाँ तक इक्वायरी का सवाल है, वह चल रही है तो उसमें सिर्फ़ जर्जों को ही नहीं होना चाहिये बल्कि टैक्नो-क्रेट्स को भी उसमें होना चाहिये ताकि सही इक्वायरी हो सके । इसके साथ ही यह भी देखना चाहिये कि जहाँ

एक्सोडेंट हुआ, जैसे अहमदाबाद में हुआ तो वहीं इक्वायरी भी चलनी चाहिये, दिल्ली में नहीं । इसलिये मैं मंत्री जो से आग्रह करता हूँ कि इस ओर भी ध्यान दें और इक्वायरी कमिशन का हेडक्वार्टर अहमदाबाद में रखें ।

[उपसभाध्यक्ष (श्री आनंद शर्मा) पीठासीन हुए]

महोदय, मंत्री जी ने जो क्षतिपूर्ति की बात कही है, मैं समझता हूँ कि उन लोगों को वह पहुँच गई होगी, लेकिन फैमिली वाले लोग कम्प्लेंट कर रहे हैं कि नहीं मिली । आपने कहा कि 2 लाख रुपये देंगे, जरूर दीजिये । (समय की घंटी)

अन्त में 19 वाला जो एक्सोडेंट अहमदाबाद में हुआ उसका वाइपिट रेकार्डर मिला हो तो उसमें क्या पाया गया, यह बतायें । इतने दिनों के बाद भी आप को यदि दुर्घटना का इन्वाइड करना है और आप चिंतित होंगे, बेयर-फुल होंगे तो उस एक्सोडेंट में से क्या मिला, उसे बताइये, टेबल पर रखिये ।

इन शब्दों के साथ मैं चाहता हूँ कि दुर्घटनाओं का गिपीटिशन न हो लोग इंडियन एयरलाइंस पर भरोसा करें और कम्पीटिशन का तत्व इसमें आये, इसके लिये प्राइवेट लोगों को आप अधिकार दीजिये तो सबको लाभ होगा । इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ । धन्यवाद ।

श्री सुरेश पचौरी (मध्य प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, सदन में बिरले ही मौके ऐसे होते हैं जब कि लगभग सभी सदस्य राजनीति से ऊपर उठकर किन्हीं मुद्दों व मसलों पर मानवता के नाते, मानवीय धर्म को अपनाते हुये एक हो जाते हैं । आज इस सदन में ऐसा ही अवसर है जब कि इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया के कार्य-कर्म पर चिंता व्यक्त करते हुये चर्चा होने जा रही है ।

मान्यवर, आज हर विमान का यात्री अपने आपको असुरक्षित महसूस करता है। वर्तमान मंत्री पाटिल जी एक योग्य, सक्षम, बद्धिमान और कुशल हैं, लेकिन जैसी कहावत है—

“ताखमे तीशीर सन्ता असर।”

जो जिस वातावरण में रहता है उसका असर उस पर हो जाता करता है। इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया के कार्यक्रमों को भी ऐसा ही स्थित है। मुझे उम्मीद है कि जो हमारे योग्य मंत्री जी हैं उन पर इस कहावत को चरितार्थ करते हुये इसका प्रभाव नहीं पड़ेगा और जो दुर्व्यवस्था होती जा रही है, उसको सुधारने के लिये वे संभव प्रयास करेंगे।

मान्यवर, विमान यात्रा के समय परिवारिताओं और कर्मचारियों का व्यवहार इस प्रकार का रहा है, इस प्रकार की बृकुटि वे जानते हैं कि हम को ऐसा लगता है कि जैसे हम अनचाहा बोझ बन गये हैं, यात्री न रहकर बोझ हैं, तिनको उधारने के लिये वे कुल-संकल्प दिखाई देते हैं, जिस प्रकार घर में जबदस्ती प्राये हुये मेहमान को भगाने को भण्डा का जाता है, कुछ इसी प्रकार का विमान यात्रा करते समय व्यवहार विमान कर्मचारियों का रहा है, एयरपोर्ट पर वही व्यवहार होता है, टिफ्ट चैपिंग हाउटर पर कर्मचारियों का रहता है।

मान्यवर, मैं इंडियन एयरलाइंस एडमिनिस्ट्रेशन को ओर आपका ध्यान आकषिप्त करना चाहता हूँ। वहाँ टाप मैनेजमेंट में वक्यूम है। डॉक्टर रिटायर हो गये हैं, दो डिप्टी एम. डी. रिटायर होने जा रहे हैं। सैंकिड लाइन की पोस्टें अभी तक नहीं भरी जा रही हैं। इस प्रकार के मैनेजमेंट पर गौर करना बहुत जरूरी हो गया है।

इसी के साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि जो एक्सटेंशन की प्रथा है, जब लोग रिटायर हो

जाते हैं तो फिर एक्सटेंशन मांगते हैं, वह सब खत्म होना चाहिये। उससे क्या होता है कि लॉग टर्म डिप्लोमेट जो टाप मैनेजमेंट के अधिकारी लेते वे लागू नहीं हो पाते हैं और मैनेजमेंट में कंटान्यूटी नहीं रह पाती है। इस पर भी ध्यान दिया जाना जरूरी है। जो डायरेक्टर जनरल सिविल एविएशन है वह टेक्नीकल आदमी होना चाहिये ऐसा मेरा सुझाव है। पिछले चार सालों से इसका कोई परमानेंट अर्रैजमेंट नहीं किया गया है। इंडियन एयर लाइंस में 50 एयरक्राफ्ट्स हैं ऐसा बताया गया है जो कि 70 स्टेशनों को कवर करते हैं और जिसमें 20 हजार एम्प्लॉइज हैं। 28 से 30 हजार यात्री प्रतिदिन यात्रा करते हैं और एक करोड़ यात्री इसमें प्रतिवर्ष यात्रा करते हैं। मैं जानना चाहूंगा मंत्री जी से कि कितने विमान ऐसे हैं जो पिछले एक वर्ष में किराये पर दिये गये और जिस-जिस मंत्रालय को इसरजेंसी सर्विस में दिये गये? विभिन्न सेक्टरों में विधानी उद्धानों को रद्द करना पड़ा या उद्धानों के कार्यक्रम दुबारा तय किये गये हैं यह भी जानना चाहूंगा कि इस व्यवस्था के लिये सरकार वायु सेना के विमानों का इस्तेमाल क्यों नहीं करती ताकि विमानों का टाइम टेबल इससे अफेक्टेड न हो। साथ ही मैं यह जानना चाहूंगा कि 30 नवम्बर से 5 दिसम्बर, 88 तक हुये उद्धानों में से कितने विमान तय समय में उड़े और कितने देर से उड़े और कितनों की यात्रा रद्द कर दी गयी है। मैं यह भी जानना चाहूंगा कि क्या यह सत्य है कि इंडियन एयर लाइंस में 25 सीटें उन विदेशियों के लिये आरक्षित कर दी जाती है जो उनको विदेशी भुद्रा देते हैं यानी डालर देते हैं? इसमें वर्टिंग लिस्ट काफी लम्बी हो जाती है। यदि यह पूरी सीटें नहीं भरी जाती हैं तब पिछले दरवाजे से रिजर्वेशन करने में काफी सहूलियत होगी ऐसी मेरी आशंका है।

मान्यवर, विमान दुर्घटना के संबंध

[श्री सुरेश पचौरी]

मैं मैं यह जानना चाहूंगा कि जो भी अधिकारी दोषी पाये गये हैं उन पर अभी तक क्या कार्रवाई की गयी है क्योंकि कई बार इक्वायरी बठाई गयी है। कितने बोइंग विमान अभी तक भाड़े पर लिये गये और किस कम्पनी की मार्फत लिये गये? कितनी एयर बसेज हैं जो भारत को भाड़े पर उपलब्ध होंगी? जब इंडियन एयर लाइंस काफी प्रोफिट में है तो मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि लीज पर हम विमान क्यों नहीं ले पा रहे हैं? क्या मंत्रीजी इस पर विचार कर रहे हैं कि इसका प्राइवटाइजेशन किया जाना चाहिये? एयर लाइंस के लाभ में काफी वृद्धि हो रही है। मैं यह भी आशंका व्यक्त करना चाहूंगा कि कहीं ऐसी बात तो नहीं है कि केवल लाभ कमाने के जरिये से हम विमानों से काफी काम ले रहे हैं? जितने आवस्र चलना चाहिये उससे ज्यादा बोइंग विमान चलते हैं। साथ ही पायलटों को उचित शिक्षण दिये बिना उनसे काम लिया जाता है। कई बोइंग विमान में जो को-पायलट हैं वे लैंडिंग करते हैं या टेक-ऑफ करते हैं। इससे यात्रियों की सुरक्षा पर भी प्रभाव पड़ता है। इस ओर भी मैं आपका ध्यान आकषित करना चाहूंगा।

साथ ही खराब मौसम की बात भी बार-बार कही जाती है जिससे विमान डिले हो जाते हैं। खराब मौसम में विमान को उतारने की व्यवस्था विशेष उपकरणों का प्रयोग करके की जाती है जैसा यूरोपियन कंटरीज में है। इस संबंध में मंत्री महोदय से स्पष्टीकरण चाहूंगा। मंत्री जी के मत के हिसाब से ऐसे कितने हैं जिनको रिप्लेस किया जाना है तथा कितने और की आवश्यकता है यात्रियों की संख्या को देखते हुए? विमानों का प्रोपर मन्टेनेन्स, इंस्पेक्शन, आवरहॉलिंग के लिए क्या-क्या कदम उठा रहे हैं?

स्टाफ को क्या पोजिशन है यह भी मैं मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं। इवन संसद सदस्यों के साथ उनका

व्यवहार ठीक नहीं है। मैं बड़े अदब के साथ यह बात कहना चाहूंगा कि कई संसद सदस्यों से जब बात हुई है तो उन्होंने इस चीज की पुष्टि की है। उनसे जब बात करते हैं तो लगता है हम वास्तविक नागरिक उड्डयन मंत्री से बात कर रहे हैं। इस संबंध में सुधार की अपेक्षा है ऐसा मेरा विनम्र आग्रह है। एयर पोर्ट पर जो इयूटी आफिसर्स होते हैं उनका व्यवहार भी अपेक्षानुरूप ठीक नहीं रहता जिसमें सुधार की ज्यादा अपेक्षा है इक्वायरी काउंटर पर जब हम विमान की सही पोजिशन की जानकारी चाहते कि कितना डिले है, कब आ रहा है, कब तक आने की सम्भावना है तो उसका कोई प्राप्तर आन्सर नहीं होता। मंत्री जी बगैर अपने नाप का उल्लेख किये हुए कभी इसकी जांच करेंगे तो उनको इस वास्तविकता का आभास हो सकता है। जब फ्लाइट डिले होती है तो यात्रियों को वापस शहर में आने के लिए कोई वेहिकल का अरेंजमेंट नहीं होता। ओवर फ्लाईंग किसी स्टेशन से होनी है तो वहां कोई बोर्ड नहीं लगा रहता कि अमुक-अमुक स्टेशन से ओवर फ्लाईंग होगी। जैसे शिमला जाना है तो चंडीगढ़ आबर फ्लाईंग करनी है। चंडीगढ़ वाले भी क्यू में खड़े रहते हैं। लम्बी इंतजार के बाद उसे पता लगता है कि चंडीगढ़ को फ्लाइट कैंसिल हो गयी है। नाइट लैंडिंग फ़ैसिलिटी भी कई जगह बंद कर दी गयी है।

जैसे जबलपुर और रायपुर में नाइट लैंडिंग फ़ैसिलिटीज की व्यवस्था जरूर की जानी चाहिए। कई फ्लाइट्स कैंसिल कर दी जाती है। संभवतः मंत्री जी अपने उत्तर में बताएंगे कि विमानों की कमी की वजह से किया जाता है जैसा कि भोपाल किया जाता है या किसी और वजह से किया जाता है। जहां तक सुरक्षा का सवाल है, यह काम होम डिपार्टमेंट देखता है, लेकिन होम डिपार्टमेंट और नागर उड्डयन मंत्रालय के बीच में कोई तालमेल नहीं है। इनमें सामंजस्य स्थापित करने के लिए कोई प्रयास किया जाना चाहिए। इसके अलावा इंजीनियर्स

पाइलट और दुनरे कर्मचारियों के बीच में भी कोई तालमेल नहीं है। उनमें हमेशा किसी न किसी बात पर असंतोष रहता है। आज जब हम इसमें सुधार पर चर्चा कर रहे हैं तो ऐसा प्रयास किया जाना चाहिए कि उनमें पर्याप्त तालमेल हो और सामंजस्य स्थापित किया जाना चाहिए। इसके साथ ही मैं आपका ध्यान इस तरफ भी दिलाना चाहता हूँ कि एयर पोर्ट पर गेस्ट को लेने जाते हैं और बारिस हो रही होती है तो वहाँ खड़े होने के लिए भी जगह नहीं होती है। टोयलेट की फ्लोलेटी अन्दर होती है और अन्दर जाने नहीं देते हैं। मैं चाहता हूँ कि इन सारी व्यवस्थाओं की तरफ मंत्री जी गौर करमायें।

केटरिंग की व्यवस्था की तरफ भी मैं ध्यान आकषिप्त करना चाहता हूँ। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या यह सही नहीं है कि बोइंग में जो खाना उपलब्ध होता है वह काफी ठंडा होता है। इस बात को वहाँ के आफिशियल्स ने भी स्वीकारा है कि यह आक्स की सविस न होने के कारण है। इस खराबी को भी दूर किया जाना चाहिए। कई एयरक्राफ्ट्स में ईटिंग एलीमेंट्स की चोरी हो जाती है। इसमें स्थिति यह है कि इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट वाले केटरिंग डिपार्टमेंट पर दोष लगाते हैं और केटरिंग डिपार्टमेंट वाले इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट को दोषी ठहराते हैं। सामान्यतः 10 पिलो और 10 ब्लैकट दिये जाते हैं और 30-30 एयरबस में दिये जाते हैं, लेकिन ये भी अपर्याप्त हैं। लेकिन ये अपर्याप्त होते हुए भी इसकी स्थिति यह है कि पिलो तो गंदे होते हैं और ब्लैकट की स्थिति बड़ी दयनीय होती है, वे फटी स्थिति में होते हैं। सीटें गंदी होती हैं, उन पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। मैं मैगजीन्स की तरफ भी आपका ध्यान दिलाना चाहूँगा। आपने डेली न्यूज पेपर की व्यवस्था कर रखी है। मैगजीन्स की व्यवस्था भी होनी चाहिए। अगर कोई व्यक्ति शाम को फ्लाइट में बैठता है और दिन में उसको न्यूज पेपर पढ़ने को मौका नहीं मिला तो शाम को उसको पेपर नहीं मिल पाता है। मैं चाहता हूँ कि इन सारी चीजों

पर गौर किया जाना चाहिए। मैं इस बात की तरफ भी आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि बम्बई में लगभग 80 ट्रोलोज ऐसी हैं जिनकी सविस नहीं हुई है। इस तरफ, मंत्रालय की द्वारा से कोई ध्यान नहीं दिया गया है। विमान में स्वीट और सलाद बोल्स में सर्व किये जाने का नियम है, लेकिन बोल्स न होने की वजह से बड़ी दिक्कत होती है और लगभग छः स्टेशन ऐसे हैं जहाँ पर कामशियल बोर्ड में ये चीजें दी जाती हैं जो बहुत अन-हाइजिनिक है और उसका स्वास्थ्य पर भी विपरीत प्रभाव पड़ता है और कई बार बीमार होने का भी अंदेशा रहता है।

मैं एक अन्य महत्वपूर्ण बात की तरफ भी आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। विमानों में जो आइसक्रीम सर्व की जाती है वह पिछले कई वर्षों से एक ही फर्म से ली जा रही है। मैं पूछना चाहता हूँ कि इस आइसक्रीम में ऐसा क्या विशेषता है जो इसको तबदोल नहीं किया जा रहा है। इससे भी अच्छी आइसक्रीम बाजार में आ गई है। इसकी शिकायत भी की गई है और संसद सदस्यों की तरफ से की गई है। लेकिन इस मंत्रालय की तरफ से कोई ध्यान नहीं दिया गया है और उसी फर्म की मोनोपोल चल रही है।

अब मैं एयर इंडिया की बात करना चाहता हूँ। अभी स्थिति यह है कि एयर इंडिया के पास 21 एयरक्राफ्ट्स हैं और लगभग 17 हजार कर्मचारी इसमें सेवारत हैं। यह 34 कन्ट्रीज को कवर करती है। 1950 और 1960 में एयर इंडिया की सेवा की मांग मलेशिया जैसे कन्ट्रीज की तरफ से की जाती थी। लेकिन आज स्थिति क्या है, इससे हम सभी भलीभांति वाकिफ हैं। इस पर गौर करने की जरूरत है क्योंकि इसमें हमारे देश के सम्मान का सवाल है, हमारे देश की प्रतिष्ठा का प्रश्न है। जहाँ तक इसके वकिंग का सवाल है, मैं अदब के साथ पूछना चाहूँगा कि पिछले वर्षों में इसकी क्या स्थिति रही है?

[श्री सुरेश पचौरी]

कर्मचारियों के खिलाफ जो एयर इंडिया के कर्मचारी हैं उनके खिलाफ शिकायतों में वृद्धि हुई है और ज्यादातर शिकायतें हवाई अड्डों के रख-रखाव के बारे में की गई हैं यह भी सही है। महोदय, इसके प्रबन्ध निदेशक जो मि. जेटली हैं उन्होंने सभी कर्मचारियों को पत्र भी लिखा है और यह स्वीकार किया है कि पिछले कुछ सालों में एयर इंडिया के स्तर में गिरावट आई है। यह मि. जेटली ने अपने पत्र में स्वीकारा है। यह गंभीर बात है। मान्यवर, उन्होंने कर्मचारियों से यह अपेक्षा की है कि एयर इंडिया की सर्विस को सुधारना अत्यन्त आवश्यक है। उन्होंने यह भी आशंका व्यक्त की है कि यदि एयर इंडिया सभी स्तरों पर सुधार नहीं कर पाई तो मौजूदा ग्राहकों की संख्या में काफी कमी हो जायेगी। एयर इंडिया इस समय सात हजार पैसेंजर कवर करती है। मान्यवर, मैं यह भी जानना चाहूंगा कि क्या यह सही है कि 30 सितंबर तक एयर इंडिया को 10 करोड़ 40 लाख रुपये का घाटा हो चुका है जबकि पिछले साल के बजट में 13 करोड़ रुपये का लाभ दिखाया गया था। मैं यहां यह भी मांग करना चाहूंगा कि अफ्रीकन कंट्रीज जो हैं उनमें एयर इंडिया की सर्विस में काफी कमी है। वर्ल्ड में हमारी साख अच्छी हो और अफ्रीकन कंट्रीज में हमारी कन्टिन्यूटी बनी रहे, रिलेशन बने रहे इसके लिये यह व्यवस्था किया जाना बहुत ही जरूरी है।

मान्यवर अंत में मैं एक महत्वपूर्ण तथ्य की ओर आपका ध्यान आर्पित करना चाहूंगा। महोदय, एयर इंडिया में सेफ्टी रेगुलेशन जो हैं उनको काफी इग्नोर किया जाता है। जो फ्लाइट ज्यादा वक्त की है, जो फ्लाइट आठ घंटे से ज्यादा वाली है अन्य देशों की जो एयर सर्विस है, वहां पर यह व्यवस्था है कि उसमें तीन पायलट रखे जाते हैं। लेकिन हमारे यहां दो ही होते हैं। जो दोष अटलांटिक फ्लाइट्स होती हैं उनमें तीन पायलट रखे जाते हैं। मेडिकल

एक्सपर्ट्स की भी यही रिपोर्ट है कि जो भी व्यक्ति 8-10 घंटे का ट्रेवल करता है, उसकी वाडी के आर्गंस काफी सुस्त हो जाते हैं और उसकी क्षमता वैसी नहीं रह पाती। जब यहां पर इस बारे में चर्चा हो रही है तो मैं यह मांग करूंगा कि यह मेडिकल रिपोर्ट इस सदन में प्रस्तुत की जाये जिसमें यह दर्शाया गया है कि लगातार फ्लाइट में ट्रेवल करते समय पायलट की कार्य-क्षमता इतनी प्रभावी नहीं रह पाती है। इस चीज को मद्देनजर रखते हुए मैं मांग करना चाहूंगा कि एयर इंडिया 4 दो की अपेक्षा आप 3 पायलट्स की व्यवस्था करें।

इसके साथ ही मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जो कैबिन क्रू हैं उनको रेस्ट सीट दी जाती है लेकिन जो पायलट होते हैं उनको रेस्ट सीट नहीं दी जाती है। पायलट के लिये रेस्ट सीट जरूरी है इसलिये इसकी भी समुचित व्यवस्था की जानी चाहिये। यात्रियों की सुरक्षा की दृष्टि से और विमान दोनों की दृष्टि से यह आवश्यक है। महोदय जो एयर इंडिया की टिकट होती हैं वे मैं सारी जगहों की बात नहीं कर रहा हूँ इससे यह तुलनात्मक अध्ययन हो जायेगा लेकिन फिर भी कहना चाहूंगा कि इसका प्राफिट इतना नहीं है इसलिये इस पर चिंतन और मनन करना बहुत जरूरी है।

मान्यवर, एक बात और है। क्योंकि यह देश की प्रतिष्ठा की बात है इसलिये इसका उल्लेख आवश्यक है। कई बार फ्रैंकफर्ट में फ्लाइट कंसिल हो गई तो बी.ओ.आई.सी. का जो फ्लाइट है, वे विमान हायर करते हैं, तो बी.ओ.आई.सी. के जो लोग हैं, उनके आने की व्यवस्था के लिये यदि हम विमान हायर कर लें तो इससे हमारा आय पर कोई फर्क नहीं पड़ेगा बल्कि इससे आय में बढ़ोतरी होगी। क्योंकि हमें उनके ठहराने आदि की व्यवस्था करनी होती है। उनके रहने, उनके खाने और बाकी सारे अर्रेंजमेंट करने पड़ते हैं। जो चार्ज हम विमान को हायर करने का देंगे, उन लोगों को लाने के लिये, वह

उसकी अपेक्षा ज्यादा होता है। तो लास को कम करने के लिये मंत्री जी इस व्यवस्था के बारे में विचार करेंगे। मान्यवर, अब मैं एक और गंभीर प्रश्न की ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहूंगा। लंदन में एयर इंडिया के हैडलिंग की व्यवस्था ब्रिटिश एयरवेज को दे दी गई है। मान्यवर, यह बड़ा भावात्मक प्रश्न है, बड़ी टचिंग बात है। हमारा भारत देश काफी समय तक अंग्रेजों द्वारा परतंत्रता की बेड़ियों में जकड़ा रहा। अंग्रेजों ने हमारे ऊपर हुकूमत की। जब हमारे देश के लोग एयर इंडिया की फ्लाइट से जाते हैं तो हमारी भारतीय संस्कृति के अनुकूल हमें रखीव करने वाले जो भारतीय कर्मचारी होते चाहिये उनको वे नहीं पाते हैं बल्कि ब्रिटिश एयरवेज के कर्मचारियों को वहां पर पाते हैं। यह बड़ी दुखदाई और बड़ी गंभीर बात है। इस पर मंत्री महोदय को गौर करना चाहिये और लंदन में जो हैडलिंग ब्रिटिश एयरवेज को दी गई है उस पर उन्हें पुनर्विचार करना चाहिये। महोदय, मुझे भी जानकारी मिली है कि न्यूयार्क में भी यह हैडलिंग का कार्य ब्रिटिश एयरवेज को देने जा रहे हैं।

मान्यवर, आपका कम्पीटिशन ब्रिटिश एयरवेज से है और दिल्ली सेक्टर में है। जब उससे कम्पीटिशन है तब भी हैडलिंग की व्यवस्था उनको दे रहे हैं आप, यह बहुत गम्भीर बात है। मैं यह जानना चाहूंगा कि कितना हैडलिंग एजेंट के रूप में आप उनको दे रहे हैं और क्या भविष्य में उसको बढ़ाने की गारंटी भी दी गई है? इस पर विचार करते हुए मंत्री जी इस बारे में गौर करें कि यह हैडलिंग की व्यवस्था ब्रिटिश एयरवेज को न दी जाकर एयर इंडिया को दी जाए। इन्हीं भावनाओं के साथ मैं अपनी बात समाप्त करूंगा कि आज जब सदन एकमत होकर एक स्वर में जब इस कार्यप्रणाली को सुधारने की बात पर विचार कर रहा है तो मंत्री जी इस संबंध में त्वरित एवं अविलम्ब कोई कदम उठाएंगे ताकि अगली बार सदन

! मैं इस विस्तारीय बात पर बहस न हो सके।

DR. (SHRIMATI) SAROJINI MAHESWARI (Karnataka): This discussion on the functioning of the Indian Airlines and Air India, perhaps, has been planned today in view of the accident; that have taken place—two accidents on 19th October, one at Ahnwdabad and another at Guwahati—another accident in Madras earlier, and another one on the 29th of last month in Delhi Airport where the nose-wheel of the Air Bus flew off. I hope, of course. Members here are thinking loudly, rather than complaining about the things and I hope the Minister will understand the spirit, that it is the spirit of the discussion which has got to be imbibed and not the particular complaint or anything of that type, and how best we can serve the country through these airlines. Sir, Indian Airlines enjoys the monopoly. Of course, there is the Vayudoot which is another creation of the Government itself, and another autonomous body is Pawan Hans which is also another creation of the Government. But I am speaking mainly with reference to the Indian Airlines and Air India, both autonomous bodies. If autonomy is to be there, it is for progress and prosperity, not for deterioration and destruction. In case this autonomy is being used for deterioration and destruction in the process of their working, then the Ministry has got to intervene in the matter and set the matters right because the Ministry has got to defend them as they are public sector corporations working under the Government directly. Therefore, things have to be set right by the Government.

I would like to say about the Ahmedabad accident. Of course, whatever enquiry committee must have been appointed, the officers that were appointed—one Mr. Ganeshan and one Mr. Mehra—are the two ex-employed of the Indian Airlines to work there. Naturally, it may be so or may

[Dr. (Shrimati) Sarojini Mahishi]

not be so; I do not say that, but there is every inclination that their report may go in favour of the Airlines so that compensation of only Rs. 2 lakhs can be given, and not more, because if the accident is due to human failure, the compensation will be more and if it is due to conditions which are unavoidable, then the compensation will be only Rs. 2 lakhs. Here, I am not going to cast any aspersions on anybody but this may show an inclination towards that. The Black Box and the Voice Recorder had been recovered, I tried to enquire if there was any voice at all recorded on that Voice Recorder. But there is no voice recorded, because, I am told, the two pilots were not on speaking terms. The pilot and the co-pilot were not on talking terms. Therefore it has become a joke that there was no voice at all... (Interruptions). The co-pilot who is supposed to take over in case of any eventuality on the part of the pilot, must be equally trained and must be of equal calibre also. He may be less in experience. But it was only the second time this co-pilot had taken this flight and he was not in a position to control. After taking the Commercial Pilot's licence, he was deputed straightway after six months training in Hyderabad. I do not know whether these pilots can be deputed for the Boeing jet planes. Earlier, there used to be Avro, Viscount, Fokker and Caravelle. Now, of course, he is directly promoted to the jet plane. How does he get reoriented to operate the jet plane? The hon. Minister may try to defend that. But it is not a question of defending anybody. We here, as a family, in this august House, are discussing the question of human safety and how the best service can be rendered by the aviation industry to the travelling public.

Therefore, I would like to know whether the ILS was working there. I would like to know whether the pilot took a right turn or half a turn so to say that he hit o. bush. I am

not going into the details. But when a pilot is given training, he is also given training to tackle situations when the ILS is not working. Even if one of the six equipments which are inside the aircraft fails, there is what is known as limited panel flight, limited panel landing, which has to be resorted to by the pilot. How far this sort of training is given to the pilots? What is the theoretical training in the classrooms? What is the training in the simulator? What is the training on the air? How many hours he has flown? He must have the confidence that he will be able to fly the aircraft if he is shifted to the jet aircraft. From a piston to the jet, it is a long distance. The Fursatgunj Udan Institute is also turning out pilots in such a way that they cannot be compared with pilots, previous pilots, who have a lot of experience of operating a variety of aircraft like the Avro, Viscount, Fokker, Caravelle and, of course, the Boeing varieties 707, 727, 737, 747 etc. Therefore under these circumstances, you can imagine the different spare parts which have to be made available to the different types of aircraft whenever there is any emergency. They called it a Corporation. I called it a Museum on account of the variety of spare parts needed for different types of aircraft. The engineers also have to be reoriented in regard to their training. They have to be trained on different aircraft and then their licence renewed. This is in the case of pilots.

Now, I would like to say something about the equipment at the airports. The National Airports Authority which has now been set up for the domestic airports is correlated to the functioning of the Indian Airlines and sometimes Air India also. There are certain domestic airports from where Indian Airlines operates flights to foreign countries. For example, from Trichur, flights go to Sri Lanka. From Patna, flights go to Nepal. From Calcutta to Bangkok. They are not considered as international airports. They

are considered as domestic airports only for all purposes of equipment and other things even though Indian Airlines' flights go to foreign countries. I am not speaking about this sort of domestic airports "which are catering to the needs of international flights by Indian Airlines. I am speaking about the other domestic airports. What is the equipment available at these airports? We read in the newspapers. The representatives of the ICPA have said that at Trichur, VASI is not there. There are many airports where the ILS is not working. In some airports, ILS is not there at all. In some airports, VISA is not there. If these are not there, alignment with the localiser is also not there at some airports. How are the aircraft to fly.? I am not pleading for anybody here. I am pleading in the larger interests of the customer, the passengers, and also on behalf of the Indian Airlines which should be able to serve the country in a better way. Now, minimum equipment landing, MEL, is being done by these people. Where ILS has failed or VASI is not there, they have to depend on visibility but this is a matter of the past sophistication in aviation industry has gone to such an extent that the different mechanism that is there inside the aircraft and also the equipment that is there on the airport, these together, will also make the work of the pilot also very easy. When we are going in for sophisticated aircraft, taking it from Seattle Boeing Company, when research and development is being undertaken, length of the runway is reduced, are we not expected to create an atmosphere for them to work and create the equipment on the land also? If they have to fly in the air, the land equipment, the ground-to-air control, the air traffic control, must be working properly, they must be kept in running order. Last time also I mentioned about shifting at Gauhati. The Government said that there was nothing wrong in shifting. I also say the same thing, but after shifting it should work. If it does not work,

there is certainly something wrong. Already four Fokker accidents have taken place in the North Eastern region. They have already reached a point of break-even load factor. In the case of Avro it is 145 per cent, in the case of Fokker it is 155 per cent, in the case of Viscount it is 160 per cent, in the case of Caravelle it has already reached 90 per cent. When I this is the position, I do not know how new sophisticated aircraft can work properly on airports where there are old equipment, old systems, old circumstances, which are not fully equipped. At all the international airports there is proper equipment whether it is ILS or VASI. There should be airport route surveillance. There is no difficulty in putting it also. Huge amount is spent. I know, of course, in the case of Indian Airlines sometimes they were making profit and sometimes they were making losses. The position fluctuated because of the break-even load factor. In many cases it has gone very high. Secondly, the number of passengers travelling has increased. The facilities have not been there up to the expectations. The handling of cargo and the ground handling has not been satisfactory. Under the circumstances the landing charges and the take-out charges have increased very high. There may be profit due to this but not on account of the passengers travelling to a very great extent. There is no temptation for travelling on the Indian Airlines, especially after these accidents.

While speaking about equipment I would like to mention about the fire fighting equipment. Last time also I spoke on this. The fire fighting equipment is not adequate. With a huge body of jets flying now, the fire fighting equipment has also got to be equally capable of putting out the fire within 1 minute and 20 seconds. Otherwise, in the case of an accident 193 thousand litres of kerosene within the wings would reduce the aircraft to ashes in one minute and 28 seconds. I am mentioning all these

[Dr. (Shrimati) Sarojini Mahishi]

things on the floor of this House to emphasize that when we are using the most sophisticated equipment, should we not have the counter sophisticated equipment which is necessary to be kept there? At the international airports the Air India is making use of these things. The Indian Airlines makes use of the areas in the international airport some* times. International airport at Bombay has been built separately. In Delhi also the international airport has been built. In Madras it is under construction. In Calcutta, of course, it is being thought of, the beginning must have been made, but then how are these international airports equipped? Just to give an example, as ray hon. colleague on the other side said, Air India has lost much in prestige. Is it due to inefficiency? Is it due to the fact that we are not competent to compete with the other air-, lines, the Gulf Airways, the Japan Airlines, the Singapore Airlines? Singapore is a very small country. Japan is a very small country. The Gulf Airways is operating. You take our Air-India. It represents 75 crores people of this country with monopoly. International public carriers could not compete against these people. It enjoyed prestige once upon a time. Now it has gone out of the Pool. There is no longer a pool, because they could not adjust themselves in the Pool.

Secondly, of course half the seats are going empty. Even in the economy class, 50 per cent of the seats are empty. In the first class there is no occupancy. Why? Of course, the Directors must be suffering, or some body must be suffering because they are not given traveling facility by first class. But why are the passengers not occupying seats in economy class? Of course, ATK is much high-, er than RTK. Why is it so high when It had enjoyed prestige once

upon a time? To this extent, can we not compete with smaller countries^ like the Japan Airlines and the Singapore Airlines?

International airports have been created in our country. There is a close relationship amongst all of us in the functioning of the international airlines and the functioning of Air-India also. How far we have been able to do these things? The Trichur man said, even on the domestic air. lines, there is only one shoulder lighting line which showed. At night the pilot is unable to make out whether it is the left side line or the right side line or the middle line which is the lighting line. It is impossible for him to make out. So is the case with the international airports also. There is no alignment between the localiser and other components inside. In the international airports, the taxi tracks have developed cracks, which could never have been expected. We write on record—. last time also I said about it—that the load carrying number of a particular runway is 20. The average is 40. But actually it is 20. When we write it as 60, it is, actually 40. Now in the international airports runways, the LCM or PCM" must be 100. To maintain the stability, a 100 PCM always is a thing to be seen. But we see that the taxi track sinks. You will be surprised to know that it goes on sinking also when the aircraft goes on that. It has to be filled up by three feet or four feet bitumen. In suite of all these things, it is sinking. Why is such construction done? The technical knowhow is not known to our people. Aero-bridges are being brought from outside. What all things are you bringing from outside? Are they not available indigenously? The chairs that you sit in at the international airports today are all brought from, outside. Can we not make those chairs? The trolleys that you use are brought from outside. What is the rate for those things, I would like to know. I would not like the Minister

to defend all those things also, be. cause it is in the larger interest of our country that I am speaking. Trolleys are brought from outside. The chais are brought from outside. The ford tractors are brought from outside. They are not used for good at all.

Then are we losing on the Cargo Section of Air-India? "Precious cargo cannot be booked by Air-India" is the saying of the foreign airlines. Precious cargo cannot be booked by Air-India because Air-India has *s'-'dd*, "we will not take responsibility of the cargo from the other international airlines."

Then about ground handling, 15 or 16 international airlines' ground handling is being done by Air India. But it has given something to some other agencies also. The ground handling is done by the British Airlines at the Heathrow airport, as my good friend said. It is being done by those airlines. But we people have given it to others also. And added to this, almost every day you are reading about cargo. If the foreign people lose their confidence in booking their cargo in our airlines, how do we gain anything by that? The pilferage and demurrage together may go upto Rs. 10 crores in each airport. And we make comparison that the pilferage in other countries is more than 55 per cent. With us it is only 50 per cent. In other countries it is more than 55 per cent. Therefore can we take some satisfaction because other countries have had more pilferage? What is this pilferage due to? There is a chemical examination. Examination by the Customs has got to be done. They put a slip on that and keep it for 20 days, 25 days, one month, and this long period will enable the parties to handle the matter. Therefore, we are losing so much in the cargo section losing so much on handling of the machinery which is not use, full—which has been imported but which has not been proved useful—and again manpower is being used

for lifting, loading and other things also.

The third thing is about dealing with the passengers. My good friend on the other said that our people do not know how to behave courteously with our passengers also. I am not going to make any remarks about these things because I am used to that, I got acclimatized to that. We have got to get acclimatized to that. They won't improve. Therefore, if technical people are occupying technical posts, good. Non-technical people occupying technical posts may not be of much use to improve the conditions and services of our air lines.

Sir, I am not throwing much light on the inside working of these things but then, of course, these are the main things—dealing with the passengers, equipment and cargo, either by Indian Airlines or Air-India. Properly equipping the airports is also a very necessary thing. I learn that many domestic airports have not got even the minimum! equipment. The Minister may say there is the equipment; I may say there is no equipment. Admission is no cure for the disease, argument is no cure for the disease. The cure lies in taking remedial measures and putting the airports in proper order. Thank you.

श्री सरेन्द्र सिंह (हरियाणा) : मान्यवर मेरे से पहले बोलने वाले वक्ताओं ने इंडियन एयरलाइन्स और एयर-इंडिया के कार्य-करण पर काफी प्रकाश डाला है। अगर आप पहले, दूसरे और तीसरे वक्ता की स्पीच को देखें तो सभी एक ही बात को कहते चले आ रहे हैं कि इंडियन एयर-लाइन्स और एयर-इंडिया के स्टाफ का वीहेवीयर ठीक नहीं है। वीहेवीयर की बात पर पचौरी जी कह रहे थे कि इनका जो ग्राउण्ड का स्टाफ है, उससे लेकर जो आकाश तक का स्टाफ है, यानी नीचे से ऊपर तक का स्टाफ, सबकी इन्होंने चर्चा की। लेकिन जो बीच में स्टाफ बैठता है, फ्रस्ट फ्लोर, सेकेंड फ्लोर, थर्ड फ्लोर पर, मैं उनकी भी चर्चा करूँगा।

[श्री सुरेन्द्र सिंह]

मान्यवर, जब से पिछले कुछ दिनों से इंडियन एयरलाइन्स के यह दो बड़े एक्सिडेंट हुए हैं, चाहे इंडियन एयरलाइन्स के आफ़ोर्स यह महसूस करते होंगे कि हमारे आर्गेनाइजेशन को शोहरत इसलिए खराब हुई है कि यह दो दुर्घटनाएं हुई, यह ठीक है, दुर्घटनाएं हुई और उससे इंडियन एयरलाइन्स से जो रोजाना डेवल करते हैं, उनका विश्वास कुछ उठा है। लेकिन मान्यवर, दुर्घटनाएं हो इसके लिए सब कुछ नहीं हैं, अगर आप अपने घर से चलें, आप बाँवे जाएंगे हवाई-जहाज से और जब वापस आएंगे तो आपको बहुत सी चीजों का अहसास होगा। मैं लम्बा नहीं बोलना चाहता, लेकिन इस सदन में हम हरियाणा, पंजाब, चंडीगढ़, राजस्थान के जो संसद-सदस्य हैं, वह बहुत कम हवाई जहाज से यात्रा करते हैं, लेकिन जब कभी भी करते हैं तो हमें ऐसा महसूस होता है कि इस इंडियन एयरलाइन्स पर हमारा कोई अधिकार नहीं है। अफ़सरान यह महसूस करते हैं और इनका तमाम स्टाफ़, कोई एकाध आदमी जातीय तौर पर शरीफ़ हो, उसको आप निकाल दीजिए, उसके ऊपर चर्चा नहीं है, बाकी ऐसा महसूस करते हैं कि वह स्वयं उस हवाई जहाज के मालिक हैं। यही नहीं, आप एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स को फ़ंक्शनिंग पर बात करें, आपने एयर-इंडिया का चेयरमैन जिस आदमी को बनाया है—रतन टाटा, वह अपने एम० डी० के बारे में यह कहते हैं कि अगर मुझे अपने आर्गेनाइजेशन में नौकरी देनी हो तो मैं जेटली को नौकरी नहीं दूंगा।

... (व्यवधान) ...

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज पाटिल) : एक मिनट, अगर आप रुकें तो मैं कुछ कहूँ।

श्री सुरेन्द्र सिंह : आप एक मिनट में तो कुछ भी कह देंगे। अगर पहले बोलना चाहें तो बोल दीजिएगा और अगर आपको बुरा लगे तो बंद हो कर दूंगा।

5 PJMt.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN-AND SHARMA): I think the Minister may reply at the end.

SHRI KAMAL MORARKA: A point of order. How has the Minister interrupted him?

श्री शिवराज पाटिल : मैं उनकी डिस्टर्ब नहीं करना चाहता। माफ़ करेंगे कि जो उनकी श्रृंखला थी उसे मैंने तोड़ दिया। लेकिन उन्होंने जो बात कही है उसके संबंध में मुझ रतन टाटा जो की तरफ़ से लेटर आया है। उन्होंने कहा है कि श्री जेटली के संबंध में जो पब्लिश हुआ है, ऐसा उन्होंने नहीं कहा है।

SHRI KAMAL MORARKA: He is interrupting the Member to defend Mr. Tata.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN-AND SHARMA): No. The Minister has not defended Mr. Tata. He has just corrected him.

SHRI KAMAL MORARKA: Excuse me. The Minister has interrupted the Member only to defend Mr. Ratan Tata. This is the biggest shame. The country knows. (Interruptions)

SHRI VISHVJIT P. SINGH: I am on a point of order. An allegation was levelled against an officer who does not have voice in this chamber.

... (व्यवधान) ... यह रतन टाटा सरमाएदार की बात नहीं हो रही है। यह बात हो रही है राजेन्द्र जेटली की। आप बैठ जाइए।

SHRI KAMAL MORARKA: No.

... (व्यवधान) ...

उपसभाध्यक्ष (श्री आनंद शर्मा) : आप बैठ जाइए, राम अवधेश जी।

श्री राम अवधेश सिंह : (बिहार) : जेटली की आलोचना करने का हक़ है।

उपसभाध्यक्ष (श्री आनंद शर्मा) : राम अवधेश जी आपको यह पता नहीं है जब पाईट आफ़ आर्डर हो रहा होता है तो खड़े नहीं होते हैं। आप चुप रहिए।

SHRI RAM AWADHESH SING-JET: There is no point of order.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN. AND SHARMA): That is for me to say.

SHRI VISHVJIT P. SINGH: The Minister has clarified it. It was a point of clarification.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN. AND SHARMA): Where is a point of order?

SHRI RAM AWADHESH SINGH: A baseless point of order.

SHRI KAMAL MORARKA: Under what rule?

SHRI VISHVJIT P. SINGH: Under the inthrant rule the House has allowed me. Who are you?

SHRI KAMAL MORARKA- You are not the House.

SHRIMATI RENUKA C.HOWDHU-RY (Andhra Pradesh): You are not inheriting the nation like this.

SHRI KAMAL MORARKA: You are a weighty Member, but not the House. (Interruptions).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN-AND SHARMA): I request all the Members to keep quiet. You will have your say. (Interruptions) The question is not of interrupting. I would request all the Members to remain silent. There is no point of order because the Minister has already clarified it.

SHRI KAMAL MORARKA: The Minister should not be allowed to bamboozle any Member.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN-AND SHARMA): The Minister has every right to clarify. He has not interrupted.

श्री सुरेन्द्र सिंह : मान्यवर, कमल मोरारका और पाटिल साहब एक ही हवाई जहाज में यात्रा करते हैं और रास्ते में हवाई जहाज स्टाफ और विमान के बारे में खूब विचार-विमर्श करते हैं।

मान्यवर, मैं बदनियती से एअर इंडिया य एअर लाइन को भला बुरा कहने के लिए खड़ा नहीं हुआ हूँ। मैंने एक बात व्यक्तिगत रूप से महसूस की है। पचौरी जी ने जो बात कही मैं उसका रिपीटीशन नहीं करूँगा लेकिन यह कहना चाहूँगा कि कभी आपने सीने पर हाथ रखकर यह सोचा है कि जब कभी आप हवाई अड्डे जाते हैं अपना टिकट कनफर्म कराने तो आपको वहाँ इस तरह का व्यवहार मिलेगा जैसे उन्होंने बड़ा एहसान किया हो।

मान्यवर, मेरा एक किस्सा हुआ जिसे मैं पाटिल साहब को बताना चाहता हूँ, मैंने 22 सितंबर को दिल्ली से टिकट खरीदा। मैं पालियामेंट की पब्लिक अकाउंट्स कमेटी के टूर पर गया था। वह चार स्टेट्स का टूर था। मेरा टिकट नंबर है—1190207। मैं पर्सनली दो बार एम० डी० के पास गया। ये ऐसा महसूस करते हैं जैसे हम इनके मुलाजिम हैं। मान्यवर, मैंने 22 दिन पहले टिकट खरीदा कलकत्ता से, 14 अक्टूबर को... 402 फ्लाइट से मैंने दिल्ली के लिए ओ०के० टिकट कराया "जे" क्लास का और हिन्दुस्तान की पालियामेंट के स्टाफ ने, पब्लिक अकाउंट्स कमेटी के स्टाफ ने वह टिकट इंडियन एयरलाइंस के मैनेजर को दिया। वहाँ तमाम एम०पी० के साथ मेरे टिकट का ओ०के० स्टेट्स था। वह मंत्री महोदय बीच में खड़े हो कर बताएँ कि हिन्दुस्तान में एक भी फ्लाइट ऐसी है कि जिसमें 22 दिन पहले भी टिकट ओ०के० स्टेट्स का नहीं होता है और वह भी मैम्बर आफ पालियामेंट का प्राइवेट आदमी का ओ०के० हो जाता और मेरी रिक्वेस्ट एम०पी० और पब्लिक अकाउंट्स कमेटी मैम्बर की थी। मान्यवर, मेरा टिकट पहले ओ०के० हुआ और एयरपोर्ट पर जब वही टिकट दूसरे एम०पी० साहिबान के साथ 5.00 बजे फ्लाइट थी, 1.00 बजे एयरपोर्ट मैनेजर को दिया। मुझे चार, साढ़े चार बजे इंडियन एयरलाइंस के मैनेजर ने वह टिकट दिया इकोनॉमी वार्निंग कार्ड के साथ। मैंने कहा कि मेरा टिकट तो "जे"

[श्री सुरेन्द्र सिंह]

क्लास का है तो कहने लगा कि मेरी मजबूरी थी, मैं आपको "जे" क्लास नहीं भेज सकता, किसी ओर को एकामो-डेट करना था। मान्यवर, आज अगर वह एम०डी० इंडियन एयरलाइंस का यह कहे कि 22 दिन पहले का टिकट, मैं जब दिल्ली पहुंचा 16 तारीख को, फ्रस्ट बुकिंग डे को मैंने इंडियन एयरलाइंस के एम०डी० को चिट्ठी लिखी और व्यक्तिगत तौर से पेश हुआ। उसने मेरी टिकट का फोटोस्टेड लिया और मुझे अफसोस है कि आज तक मुझे चिट्ठी की एकना-लेजमेंट नहीं आई। नॉट ओनली देट, एम डी ने यह कहा कि

My Manager cannot behave like this. Mr. Reddy was there and other MPs were there. His Manager came and requested the Staff and the Members: Look, Members of Parliament, you have many J Class. I have to request you kindly to give me back one J Class. I have to accommodate others. This is a shame on the part of the Department.

AN HON. MEMBER: Action should be taken on this.

श्री सुरेन्द्र सिंह : मान्यवर, एक बात मैं दावे के साथ बताता हूँ कि उस दिन उस फ्लाइट से जो 402, फ्लाइट शाम को आई कलकत्ता से, मैंने एम. डी. को को कहा कि मैं कुछ ऐसे आदमियों को जानता हूँ जिन्होंने सैम डे सुबह टिकट परचेज किया है और वह उस "जे" क्लास में बैठकर आए हैं, यह मैंने बयान दिया एम०डी० को। हम यह वर्दाश नहीं कर सकते कि मिनिस्टर के कमरे में, शिवराज पाटिल के कमरे में तो हम दरवाजा खोलकर चले जाएं और एम० डी० के कमरे में कार्ड और रिक्वेस्ट देने के बाद we are to wait for hours together.

SHRI KAMAL MORARKA: He should be sacked.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN-AND SHARMA): The Minister will take a serious note of this.

श्री सुरेन्द्र सिंह : मान्यवर, मैंने 22 दिन पहले टिकट ओ० के० क्यों करवाया? मुझे मालूम था कि इस सदन के दूसरे माननीय सदस्य जहाँ से आते हैं तो वे अक्सर इस बात की चर्चा करते हैं कि टिकटों में अक्सर घपला होता है और मुझे आपका डिपार्टमेंट, पटिल साहब, एक लाइन की चिट्ठी न लिख सका। आप किसी भी महकमे में चले जाइएगा, इंडियन एयरलाइंस का मुनाफा हुआ है लेकिन कितना लेविशली, उनके दफ्तरों में कितने ठाठ से खर्च किया जाता है, हमको ऐसा मौका देखने को कहीं नहीं मिलता (व्यवधान)

मान्यवर, मैं दो सुझाव आपको देना चाहूंगा। अखबारों में दक्कन-फवतन देखने को मिलता है। जब कभी पालयट्स लिए जाएं, अगर एयर इंडिया पायलट्स ले तो उनको चाहिए कि वह इंडियन एयरलाइंस के एक्सपेरियेंस्ड पायलट्स लें और यदि इंडियन एयरलाइंस ले तो वह बायूट के एक्सपेरियेंस्ड पायलट्स ले। दूसरी बात, पंचौरी जी ने काफी चर्चा की है स्टाफ के बारे में। नाइट लैंडिंग फेसिलिटी के बारे में मैं एक सुझाव कहकर अपनी बात खतम करूंगा। इंस्ट्रुमेंट लैंडिंग सिस्टम इनको उत एयरपोर्ट्स पर जरूर कर देना चाहिये जहाँ नाइट लैंडिंग फेसिलिटी नहीं है। पटना के बारे में देसाई जी ने और मनोरमा जी ने बताया।

इसके अलावा, मान्यवर मैं कहना चाहता हूँ कि आप तो हवाई जहाज में ज्यादा चलते हैं, आपको भी अनुभव होगा कि जब हमारे इंडियन एयरलाइंस या एयर इंडिया का स्टाफ हिन्दी बोलता है तो ऐसा लगता है कि जैसे कोई कैसट भर रखा हो। वे हिन्दी बोलेंगे तो ऐसा पोज करेंगे जैसे उनको हिन्दी बिल्कुल नहीं आती यह अक्सर होता है और हिन्दी बोलते-बोलते हवाई जहाज पर चढ़ जाएं तो उसको पानी का गिलास भी आखिर में देते हैं This is the experience of everybody. This is the talk in the lobby also.

महोदय, एक बात बिरोधी साथियों की तरफ से बहुत गलत कही गई है

कि प्राइम मिनिस्टर के लिए स्पेशल एयरक्राफ्ट न हो मान्यवर, उन्होंने नेहरू के वक्त से आज के प्रधान मंत्री की विमान सेवाओं की चर्चा की... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री आनन्द शर्मा) : आप बैठ जाइये आपका समय आएगा तो आप बोल लीजिए। बीच में टोम टोकी मत कीजिए। यह गलत आदत है आपकी यह आदत बन गई है। I request the Members not get provoked by what Mr. Ram Awadhesh Singh said.

श्री सुरेन्द्र सिंह : मान्यवर, मैं पुरजोर अपनी बात को कहूंगा कि जब भी प्रधान मंत्री जो विदेश जाएं तो उनका विमान चाहे सुरक्षा की वजह से कितने ही दिन पहले ग्राउंड पर रखा पड़े, कितनी ही उसकी जांच करनी पड़े, वह करनी चाहिये। हमारे अराजकता के कई माथी हैं जो इसके ठीक मानते हैं।

मान्यवर, मैं चाहता हूँ कि जब भी इंडियन एयरलाइंस के प्लेन्स अपना सामान और अपना बैगज लेकर चले तो वह घर आकर देखते हैं कि कभी ताला टूटा हुआ है, या सामान बाहर निकला हुआ है। इसका तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN SHRI AN-AND SHARMA: Mr. Santosh Bag. rodia.

श्री राम अवधेश सिंह : फिर कांग्रेस आई से ही बुलाएंगे क्या? हमारी बारी है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN-AND SHARMA): He has made a special request.

SHRI SANTOSH BAGRODIA (Rajasthan): Mr. Vice-Chairman, Sir, a thank you for giving me this out-of, turn chance to speak on this very important subject.

राम अवधेश सिंह : आप तो हिन्दी बढ़िया बोलते हैं। जिस भाषा में बोल सकते हैं उसी भाषा में बोलिए (व्यवधान)

SHRI SANTOSH BAGRODIA: My friend always finds it difficult when ever I like to speak in any language. I thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir, once more for giving me this oppor, tunity to speak on this subject of functioning of Air India and Indian Airlines.

Before, I come to the main subject, I would like to record my strong objection to Vaghela's statement about the use of the aircraft by our Prime Minister. I strongly feel that it is not only in bad taste but it is*

SHRI SHANKER SINH VAGHELA: Sir, I, object to this. He has no right to call me* What does he mean by* I am speaking on behalf of the (Interruptions). The Prime Minister has no right to misuse the taxprayers, money ... (Interruptions) ...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN-AND SHARMA): I think ... (Interruptions) ...

SHRI SHANKER SINH VAGHELA: What is this? (Interruptions) ...

SHRI SANTOSH BAGRODIA: Thk, is not unparliamentary.

SHRI SHANKER SINH VAGHELA: What do you mean by* (Interruptions). What nonsense you are talking?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN AND SHARMA): Have this discussion in an orderly manner. (Interruptions)

SHRIMATI RENUKA CHOWDHU RY: Yes, we want a discussion in an orderly manner but you cannot mis, use the word as you like (Interruptions)

.....It is a terrible charge..... (Interruptions)

SHRI SHANKER SINH VAGHELA: I am not* (Interruptions) You are repeating it . . . (Interruptions) . . .

* Expunged as ordered by the Chair.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN. AND SHARMA): I will request all the Members to express their view without provoking or hurting others. Every Member has a right to express his views freely but if there is anything which goes against the *(Interruptions)*.

SARDAR JAGJIT SINGH AURORA (Punjab): The word* which has been put there must be removed. *(Interruptions)*.

SHRI SANTOSH BAGRODIA: It is not unparliamentary. *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN. AND SHARMA): I will go through the record. *(Interruptions)* <

SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY: The whole nation is our constituency. *(Interruptions)* You cannot use

the word* *(Interruptions)* . . .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN. AND SHARMA): Please resume your seat. I am on my legs. I will request all of you once again, please have this discussion in an orderly manner. There is no reason to get excited or use harsh words. I have repeated twice that I will go through the record and if there is anything which is not permissible under the rules, that will be expunged. *(Interruptions)*. . . No, no. You please resume your seats.

SHRI SHANKER SIMI VAGHELA: I am not at all. I want your ruling regarding that particular point. It is with my name and with the word 'Want removal of that particular word'. You are not giving a ruling to re* move that word.

SHRI SANTOSH BAGRODIA.: I would like to mention here, Sir. our hon. Members could not understand *(Interruptions)* Expunged as ordered by the Chair.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN. AND SHARMA): Yes, I will go through it. *(Interruptions)*

SARDAR JAGJIT SINGH AURORA: Is the word* correct or not? *(Interruptions)*

SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY: ... to cast aspersion on the Member of this House *(Interruptions)*

SHRI SANTOSH BAGRODIA: It is not unparliamentary. *(Interruptions)*

SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY: It is derogatory and denigrating to the spirit of the individual . . . *(Interruptions)*. You cannot say that a Member of this House is*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN. AND SHARMA): Will you please re-

sume your seat? मैंने कहा कि जिस कांटेक्स्ट में कहा गया है, क्या सही शब्द हैं, रिकार्ड मंगवा कर उसको देख रहा हूँ। अगर ऐसी बात हुई है जो रूल इजाजत नहीं देता उसको हटा दिया जायेगा। अभी डिस्कशन चलने दीजिए

श्री राम अवधेश सिंह : सीधा सवाल है, किसी व्यक्ति को कहा गया है। (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री आनन्द शर्मा) : मैंने कहा है मैंने रिकार्ड मंगवाया है। मैं उसको देखूँगा।

श्री शंकर सिंह वाघेला : बात पूरी होने पर आपकी रूलिंग चाहिए मैं आगे सुनने को तैयार नहीं हूँ (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री आनन्द शर्मा) : आप मेहरबानी करके बैठ जाइये।

श्री शंकर सिंह वाघेला : एक व्यक्ति को कहा गया है तो इसमें रूलिंग देखने की क्या बात है... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री आनन्द शर्मा) : रिकार्ड देखे बिना नहीं हो सकता। रिकार्ड में जो कहा गया है उसको देखना जरूरी है।

श्री राम अवधेश सिंह : इसमें कांटेक्स्ट की कोई बात नहीं है। (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री आनन्द शर्मा) :
आप बैठ जाइये अभी आपको पता नहीं
(व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN-
AND SHARMA): You please sit down.

अब आप बैठ जाइये ।

श्री राम अवधेश सिंह: नहीं बैठूंगा...
(व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN-AND
SHARMA): You won't defy the Chair. 'AH
right?

श्री राम अवधेश सिंह : हमारा
कहना है ... (व्यवधान)

THE MINISTER OF STATE IN
THE MINISTRY OF PARLIAMEN-
TARY AFFAIRS (SHRI M. M. JA
COB): Mr. Vice-chairman, I have a
submission to make. You asked him
to sit down. The Member said he
would not sit down. Whatever he said
after that must be expunged. (Inter-
factions)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN-AND
SHARMA): As per the rules, no Member is
allowed to use the term* for any other
Member and if it has come on the record, it
will be expunged.

SHRI SANTOSH BAGRODIA: Mr. Vice-
Chairman, Sir, I would like to mention here
now that our hon. friend has not been able to
understand the difference between an in-
dividual and the Prime Minister of the
country. The aircraft is not allotted to Rajiv
Gandhi as an individual. Let us understand
this. (Interruptions). These people are so much
scared of the popularity of our Prime Minister
that they cannot think of anything but speak,
at every oppor. tunity, something against our
Prime Minister. They think that the aircraft
has been given for the comfort of Shri Rajiv
Gandhi. Let them understand that it is given
for the security of the Prime Minister of the
country

♦Expunged as ordered by the Chair.

but not for Rajiv Gandhi as an individual. A
reference was given that smaller countries or
larger countries do not have private aircraft or
private planes for their heads of State or chief
executives. I beg to differ with them. Even
much vm-aller coun_ tries have their own
private planes which are used by their heads
of State or chief executives simply for
efficiency and security. The statements made
by my hon. friends on this point are in very
very bad taste. I request all of them to refrain
from this kind of references in future. It is not
going to help the country's security in any
way.

Now, coming to the efficiency and
functioning of Air India and Indian
Airlines, I have had the opportunity
of travelling by Air India and Indian
Airlines planes for the last 30 years,
practically every week, once or twice,
around the world. I would like to
give a recent experience. It happened
only this year. Sir, I travelled all
over the world with my parents. With
a view of nationality, I mean with
love for the nation, we decided that
we would travel by Air India where-
ever its services were available. I am
very sorry to say this. We travelled
by eight or nine or ten different air
lines. Everywhere the airlines were
flying on schedule. There was abso-
lutely no problem or difficulty. Most
unfortunately, in the New York-Lon-
don and Rome-Delhi sectors we had
to travel by Air India. On both the
occasions, the flight was late by four
or five hours. Maybe, there were
definite reasons. I do not say it was
just because it was habitual. But it
was very unfortunate. For the first
time my parents were travelling
around the world. They were asking
me again and again why it happened
so. Really I had no reason to tell
them. Whta could I tell them?
It was a very very sad experience. Though we
were very happy on the aircraft—'there is no
doubt about that—as far as the ground service
was concerned, it was just awful. Whether it
is in New York or it

[Shri Santosh Bagrodia]

ig in London or it is in Rome or, for that matter, in any airport in the world where Air India operates, its ground service is awful. So I make this request to the honourable Minister, I will be the first man who will be suffering if he does what I am going to request him to do; even so, I make this request, which is to please reduce the sectors. We don't mind if you can fly only one flight between Delhi and Bombay. You may offer only one flight. But let that be efficient. At least I know when I am going to the airport that I will get my flight, that I will get a clean service. It is not that I decide to fly in the morning and I fly probably the next morning. I am not relating to you the experience we have had for the last two or three days. I just cannot narrate it. A number of my friends have complained to me they could not come to Calcutta because Bhubaneswar-Calcutta flight had been cancelled for three days in succession. I understand there was a pilots' problem. But can't our staff who are managing these flights decide in advance, say, for the next 24 hours or for the next 48 hours the flights will not operate because this particular problem is there? Why cannot they plan a little ahead a little in advance? All this mess is because of the carelessness and indifference of a few officials. Because of their carelessness and indifference why should we make the innocent passengers suffer at all times? We have 20000 workers for 50 aircraft: that means, 400 workers per aircraft. If you refer to statistics it is definitely much higher than in other airlines in the world? All right, taking into consideration the Indian conditions I won't mind this ratio. If we need to give them employment, please give them. But please give them employment and tell them they have to work, they have to earn their employment. Let them work only four hours. Whatever number of hours they work, let them work for us. If we have to go on

giving examples like Mr. Sursnder Singh has given, I can make a volume of my experience as I travel every week and I have a new experience every week, for the last thirty years. I am not going to go into all those details except one or two which you know and I would like to report again.

Utilisation of aircraft. I know our airlines are using the aircraft to the maximum. If they are airworthy I have no objection. If they are efficient I have no objection. But please do not utilise them at the cost of the lives of passengers. If they need four hours' rest, please give them; the needed rest. That is a technical side and let that technical decision be taken by the concerned staff with due care. On a number of occasions recently I understand the engineers said, all right, this is tolerable, you can fly, in spite of the pilot objecting to the flight. But the rules say if the engineers say 'it is okay' the pilots have to fly the aircraft. I request the honourable Minister, let the pilots take that decision; their decision should be final, not that of the engineers, because it is the pilot who is risking his own life and the lives of passengers. I understand Singapore changes aircraft every two years whereas we have an Air India whose aircraft are used for 10 to 12 years. I still maintain that a number of people use Ambassador cars for 10 years, others use them for two years because they are rich people and can afford to change while the poor cannot. I understand ours is a poor country and, therefore, we are using them for 12 years. But if after 12 years they are not airworthy, we cannot risk the lives of passengers. So, all these factors must be seen very carefully.

Then expansion of the airlines. The airlines require expansion of up to 12 to 15 per cent. Whereas you have a constraint probably that you cannot go beyond 7 to 8 per cent. Well,

that is a problem which we have to sort out with the Planning Department. *{Time-bell rings}*. Since you want me to conclude, I would just go over my points very quickly.

At the airports the absence of porters' service poses a great problem. Porters not being there, old ladies are hard put to, although there is supposed to be a free service on request. A number of requests are made. Children cannot use porters. I will give a suggestion, Sir. For security reasons you cannot allow. Either you allow recognized porters which you have been allowing in the past, or you take the baggage¹ at the gate itself as in America. Baggage is taken the moment you get out of the aircraft. Then there is no problem. I am not trying to compromise on security. Please do not make the whole thing so uncomfortable that the passengers And it impossible to go inside.

Aircrafts are dirty. Toilets are dirty in this 20th century. I have written many, many letters to the Minister also. Even at international airports like Delhi. I have noticed, and I have personally explained to the Airport Manager that the WC areas are full of water; you cannot use them. A simple suggestion I will give is: if necessary, remove taps from them. But please keep these things cleaner, otherwise I do not think we will be able to really improve the facilities at our airports.

About food, my friends have already written. I have said that I am not going into more details.

Sir, on the safety point I have written a number of times, and this has been confirmed by the Ministry. Ladders are not provided when the aircraft lands. Imagine we have spent crores and crores of rupees on aircrafts but there is no facilities for

coming out of the aircraft. We land at 11.30 from Jaipur at Delhi airport. There is only one ladder provided at the front gate. The passenger on the side takes about 20 minutes to come out of the aircraft. By that time he feels very tired. But it is unsafe also. As per the Safety Rules for landing, the passengers must be evacuated as fast as possible. *{Time Bell rings}* This has been done in spite of your orders, Sir.

On small things I will not take time. But towels supplied are not refreshing; they are actually stinking.

Well, Sir, I will like a human touch in the administration. All my friends have spoken about it. I fully endorse on this point.

Most unfortunately, I have to mention here that even your personal staff, either they are not available on telephone, or if they are available they ignore; they want a letter in writing. Of course, I think recently we have been given some secretarial fund's for employing a part-time secretary. Otherwise really I do not know how MPs can write a letter, send it to your office, and particularly in an emergency. Even MPs are not recognized on the telephone, by your own staff, Sir. I just want to know if you can find a better procedure by which MPs can at least make some emergency request when something can be done by the Airlines. Let MPs not be treated just like dirt, Sir.

Regarding the Enquiry information, this is a daily routine. A flight from Calcutta takes two hours. If the flight takes off at, say, 6 O'clock, till 7.30 at Delhi airport nobody knows what is the position. We have all the modern equipments and systems. Can't we know it? It takes ten minutes or twelve minutes or even four or five minutes when the flight takes off from there. We have the telex system. We have all modern systems in our country. The Indian

[Shri Santosh Bagrodia]

Airlines is having all these systems. But nobody cares to use them. Nobody cares to reply properly. I will request the hon. Minister to please introduce human touch, and that itself will solve all the problems. (*Time Bell rings*)

Sir, the last point. Pilots desire to play sometimes while they are flying. What has happened in the Ahmedabad and Gauhati accidents? I understand and it is because of low flying, which was not necessary. Sometimes the pilots become fanciful at the risk of their own lives and lives of passengers. These things really I don't know. I have no suggestion to make. But we have to find out a way whereby at least they can be made more disciplined. Sir, about medical certificates, we have already discussed in the past also.

Sir, in the name of security we are not allowed to enter the airports. I fully agree; I am not willing to compromise on security of the airports or the security of any individual. But please find out a way. We have people who are going to receive us or people who are going to see us off. Either you decide to change your Indian culture like the culture of any other European country or American countries, where nobody goes to the airport. Either we decide that let us change our culture. Or we want to continue the Indian culture where men will go to receive us or see us off. What objection do you have, Sir. They just are not allowed to enter. You check him the way you like as thoroughly as possible. Please make some space available outside the airport where they can sit comfortably and have some drinking water. Other wise, even MPs, MPs' wives and children—well, I am not saying that you please give any special facilities to the MPs; I am talking about the ordinary passengers' families. They are just now allowed entry. They are not allowed to go in for endorsement

also. How do you expect them
(*Time Bell rings*)

I know you are getting impatient; but I am equally hurt and impatient.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ANAND SHARMA): We have limited time. You will have to cooperate.

SHRI SANTOSH BAGRODIA: One more minute.

In this connection, what kind of security is operating? The hon. Minister knows. I have complained in writing about one officer who has gone beyond all his powers. He has refused to bother even about the MPs, State Ministers, even Cabinet Ministers, whereas an ordinary man was given a pass to go near the aircraft. But no action has been taken. I am not saying you throw him out in the furnace. At least remove him from there. And what is the use of public men like us who complain and no action is taken? They are defended. Please defend them. As a Minister you probably have to defend them. But please don't defend them for the sake of defence.

Sir, final point. If you can develop Jaipur as an international airport, this will reduce congestion at Delhi.

Thank you very much. I am very sorry I have taken much longer than what you desired.

SHRI E. BALANANDAN (Kerala¹): Mr. Vice-chairman, Sir, the Agenda says: To raise discussion on the functioning of the Air India and Indian Airlines. I am sorry that I must say that we can only discuss about the malfunctioning of the Air India and Indian Airlines. The total function has a big compass⁷. Within a short span of time I will not be able to do it. Therefore, I will confine myself to the malfunctioning.

^r, the functioning of the Indian Airlines and Air India has touched a

new low in recent times. On October 19th, the collapse of an Indian airlines plane carrying 130 people and the next day another 40 people killed in Assam sent shock waves through, out the country. During the last four or five months, the functioning of the Indian Airlines and Air India has really pained everybody who is thinking about it. On the 29th of last month an Airbus landed at New Delhi with the front wheel dam-aged. Luckily the passengers escaped. Since this took place after landing, the plane came to a stop. I must say that this was a miraculous escape. Nearly 30,000 passengers are travelling through our 162 daily flights. Of late, I am told, '50 per cent of the flights go delayed because of or regular maintenance and repairs are not carried out in time. Therefore, 50 per cent of the flights always go delayed. Let us have a close look at the quality of the aircraft. This plane was 18 years' old. It had done 43000 hours of flying and 47000 landings. Even then, proper repair or maintenance was not done. Two days before this tragic incident, 'some trouble developed in the same plane. It had to be landed at Ahmedabad, the same place where the accident took place. The plane was landed because the hydraulic system was not working. Now Ahmedabad is an airport where lot of traffic¹ is there. There are 17 landings every day. There are no proper instruments for landing there. Parallel and vertical systems are not there for landing. Vertical landing system is not there at Ahmedabad and the parallel landing system is not working. This is the reason for the accident. In the circumstances, one can conclude that the responsibility for this accident should be borne by the authorities and by the management. I must be soft to the Minister. I know him well. But if 130 people die because of poor maintenance, worn-out aircraft, 18 years' old aircraft, because of visibility being poor at the airport and because of technical arrangement not being proper,

then what a pilot can do? The accident which I am referring to took place due to inefficient management of which our Minister is in charge. Recently, an accident took place in Japan and 500 people died in that accident. "What happened? The President of the Airlines resigned immediately. Therefore, even though it may look odd, I am constrained to say that the Minister should resign and set an example so that the seriousness of this thing goes into the airlines management.

You know, Sir, that in order to instil efficiency in the airlines, our Prime Minister thought it fit to have industrial experts, industrial genius and industrial giants of the country must be then in the Indian Airlines and Air India. Tata has come and Bajaj has come. What happened after that? What happened after their coming into the management of the airlines? Now, we are told that 50 per cent of the aircraft are going delayed. This is the situation.

Our Prime Minister has gone on record in this House itself saying that the aircraft which are being used by Vayudoot are so bad that nobody will buy them even if they are given free. That is what was said by the Prime Minister of this country who is a better qualified person than me to judge the quality and efficiency of an aircraft because he himself was a pilot. He said that the aircraft which are being bought by Vayudoot are so bad that we won't buy them even if they are given free. When we go through the records, we find that 20 aircraft have been bought. These are the same aircraft which our Prime Minister did not want to buy even if they were to be given free. That was the statement made by our Prime Minister. How is it that we bought these 20 aircraft for Vayudoot which are useless? The result is that our people die in good numbers because of accidents. Not only that. This has happened in spite

[Shri E. Balanandan]
of the Prime Minister. Somebody says—I don't know—that it is because some influence was exerted by some foreign companies on the authorities of Vayudoot Airlines and these aircraft have been bought. Mr. Minister, you will be able to explain why this is being done in spite of the statement made by our Prime Minister.

Another important thing to which I want to draw your attention is the malfunctioning of the systems in each aerodrome. I told you about Ahmedabad. Our friends who spoke before me said about the daily delays. Yesterday, our Kerala MPs could not come because the flight was delayed. Yesterday another MP told me that from Vijayawada to Hyderabad he could not come. This is a daily occurrence. Why is it happening? It is because we are now having only 50 planes. Somebody has suggested to curtail and cut down. I do not say that. But the requirement of the country is so large, now that you are managing this, you should demand the Government to put some more money in this sector so that more planes can be bought. I do not want you curtail it. And the protective system is also required. Modern system is fool-proof. If any pilot wants to do something wrong, he is not allowed to do so because the modern systems are so perfect. Therefore, those protective devices have to be bought by the Indian Airlines and Air India so that our efficiency can be improved. Many hon. Members spoke about the other things. I would only suggest two or three things about the functioning of this Corporation.

Sir, as you know, I am from Kerala. From Kerala, from Trivandrum many people are going to the Gulf countries. For the very same distance, if you travel from Bombay and from Kerala, more money has to be paid by those who travel from Kerala. Why is it so, Mr. Minister? There are complaints from Kerala. And there

are so many fantastic statements in reply. I may tell you that from Kerala so many are going abroad and they are not getting flights. Those troubles are there. I do not want to complain about that because I know that we are not having sufficient number of aircraft. I just give a go-by for that thing. But about the increased fare, why should there be a discrimination? I am told that is because some influential people in Bombay are influencing the authorities of these Airlines to see that the traffic from Trivandrum is kept low. The second thing is that there is a demand to make the Trivandrum airport an international airport. All the facilities are there. Only one thing is not there. What is that, Sir? You know that. That is, the authorities in Delhi under him. I know the Minister personally and he may not have such a kind of feeling against any State in the country. But to our bad luck, I am constrained to say that today Kerala is neglected on this ground too. Therefore, Sir, when I enter into this question, first of all, the Airlines authorities should admit themselves that they were responsible for the death of these people, nobody else because, Sir, our Indian Airlines and Air India, specially Air India could not provide proper technical and mechanical safety arrangements in the planes. The aerodromes are not provided with the required safety arrangements. This was the reason for the disasters that took place. I am not going to repeat all the other things. At least, in the future, this should be remedied. And I must request you one thing. Our hon. lady Member brought to your notice that you are operating so many kinds of aircraft. 18 years is the life of a plane. And you have to keep the spares. Is it possible? We have to standardise our operation. Being controlled by the Government under different Corporations, our operation can be standardised. Let us say buy two, ten or five standard aircraft, modern aircraft so that we can keep spares etc. and also so that our ope-

rations can be efficient. I must request through you that we must compete with the world. I say that our technicians our pilots are up to the standard, international standard, and you see I tell you that these Tatas and others they do not understand about wages, salaries etc. They take the workers as enemies. I do not want to lecture on that. But I only tell you that these pilots, these engineers, these mechanics, who are working in our establishments are offered high salaries and high positions elsewhere because they know that our staff is better. Their behaviour etc. somebody was complaining. All right, we can tell them that they should » behave properly. I do not subscribe to their views. I only request the Minister that these points may kindly be considered and he must be conscious that we are dealing With human lives and also we are competing in the international market and that India is a developing country. There, fore, our Airlines should be made *pucca* upto date, good and they should attract more travellers. Thank you, that is what I wanted to say.

SHRI VISHVJIT P. SINGH: Mr. Vice-Chairman, Sir, I do not want to get involved in giving all kinds of figures, but there are certain very basic figures which need to be seen in any discussion regarding _____

SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY: To be seen, to be believed.

SHRI VISHVJIT P. SINGH: To be seen to be believed, to be disbelieved, I do not know what to say. (*Interruptions*)

SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY: That is the illusion that you give.

SHRI VISHVJIT P. SINGH: No, I do not give any illusion. Sir, I will deal first with the Indian Airlines.. I am not going to take much time. I will deal first with Indian Airlines. I will then go on to Air India.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AN-AND SHARMA): Are you going to deal with facts or figures?

SHRI VISHVJIT P. SINGH: I am going to deal with the department. (*Interruptions*). The figure Deccan Queen is yours, not mine.

SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY: Look at this jumbo talking, with all the excess baggage

SHRI VISHVJIT P. SINGH: Sir, we have fifty aircraft and seventy destinations, and nine of these aircraft are flying a minimum of fifteen hours a day, touching twelve destinations. In other words, landing practically once every hour. Planes which are eighteen years old. I can imagine that if there was a birth in the plane when it first came that child can probably now be a pilot, flying that same aircraft that is the situation. And what do we have on the other side? Twenty thousand employees, four hundred employees per aircraft. The man to aircraft ratio being 400 for each aircraft and, Sir, the number of passengers only 28,000 per day, in spite of all this. So, one and a half passengers per employee. So, for each one and a half passengers you have got one employee to look after. That is the situation. I am talking of the figures (*Interruptions*).

AN HON. MEMBER: Who is that particular employee?

SHRI VISHVJIT P. SINGH: I have three of them looking after me. I am larger.

The point is that in this situation what do you expect? Your fares are amongst the lowest in the world. So, how are you going to make a profit? You make a profit by seeing to it that the planes are in the air all the time, as much as possible, maximum utilisation. What does this maximum utilisation result in? It results in profits, yes, but it also results in safety factors being ignored. It results *in* the planes being serviced at night,

[Shri Vishvjit P. Singh]

•when people are tired. It results in technicians' strikes; it results in the cabin crew saying that we cannot fly six hours; it results in the pilot saying that we are suffering from fatigue; it results finally in the plane collapsing, as we have seen. That is the *situation*. In the face of this situation, what are we going to do? I will come to the solution later.

I Would now like to tell you about Air India. Let us go to Air India. They have 19 planes; now they have got two more, and so it is 21, then we fly to 34 countries; the planes are 12 years old with 7,000 employees and everyday 17,000 people approximately, flying by Air India -----.

AN HON. MEMBER: No, it is 17,000 employees.

SHRI VISHVJIT P. SINGH: So, 7,000 passengers and 17,000 employees; yes, I seem to have got mixed up as usual. Now, what do we find? We spread ourselves too thin both in Air India and Indian Airlines. Whenever pressure comes that let us have this destination or let us have that destination, We fly to that destination, whether it is within the country or outside the country. Again, the planes are over-utilised; again everything is done. It is the same pattern being followed. And then what do you expect into this huge morass of employees of all kinds of people getting salaries for doing J don't know what? You think you can produce one Minister, then you produce one Managing Director who is the whiz kid, Mr. Arun Jatley and come out with a magic solution! They don't have any magical solutions by which they can solve them. You have to give them support. And how do you give them support? It is by allowing them to change the whole ethos. What is the ethos today? We have seen the ethos. I have seen the ethos. Everybody has mentioned right from Mr. Surender Bansilal to Mr. Bagrodia to Members of the Opposition. Everybody has

mentioned the kind of service they get, right from the ground crew, which does not bother you. I had the experience when flying all over the world. In Hong Kong, the Manager, Air India told me " I am sorry I cannot do anything for you; better go and get everything done yourself. There is nothing I can do for you". I said I have got a VIP stamp on the Air India ticket: it is honoured by every other airlines in the world. What about you? It is Air India ticket. He said "We are sorry; we cannot do anything". Air India VIP ticket is honoured by everybody except Air India. That is the situation.

As far as luggage is concerned, somebody mentioned about it, every-time I have flown by Air India—and this is the record—they have always lost my luggage. And last time I flew by Air India. That I think was in 1986. I must tell you; it is very funny. So in 1986 they lost my bag and I got hold of Air India people and asked them: Why don't you get my bag back? They said: 'We can get your bag back but you will keep quiet'. I said, yes, I will keep quiet. And he rings up Bombay and says: 'Look, if the bag is there, nobody will be punished; they are not going to find out what happened; please send the bag back.' That is the situation.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO (Jammu and Kashmir): Did you get it back?

SHRI VISHVJIT P. SINGH: Yes, I got it back. The staff has got management in its control. The management is being blackmailed by the staff. That is the situation today, we give them support, they will not be able to solve these problems. Unless we give them support, they will not be able to solve these problems. Merely being recuperative, merely criticising them is not going to get us anywhere. We have to give them support; we have to give to the hon. Minister the support. We have to

give to the Boards of the airlines the support about which I will spell out what kind of support it will be. Talking about the food, the food is execrable. At times it is not even edible. I have seen many times. Sometimes there is no food except some apple or some sandwiches. Why? Because something is on strike. Ice-cream they serve, I think they have been buying the same ice-cream for the last 20 years. Sometimes you get a feeling that it may be 20 years old. That is the situation. About cleanliness, everybody has mentioned. About efficiency, we all know the situation. There is no imagination at all. No imagination has been used. I have flown by different airlines all over the world. Every national airline has a national ethos. Even to the extent of things available duty-free. There are a whole lot of very beautiful handicrafts available from those countries. For example, in the case of Indonesia, it is boutique. In the case of Malaysia, it is pewter and so on. But Air India is the only airline in the world where there is nothing available from India. You have French perfume. You have American cigarette. You have English tobacco. But you have got nothing Indian available at the duty-free shops,

AN HON. MEMBER: Scotland scotch?

SHRI VISHVJIT P. SINGH: The scotch is probably Indian,

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI ANAND SHARMA): Not even peanuts?

SHRI VISHVJIT P. SINGH: I do not know about peanuts. Very soon, we will be getting Pepsico peanuts. It is all right.

What is the solution? What has to be done is that we have got to cut back. Cut back on what? On the excess staff. How do we do it? We

have set up the Vayudoot. We have set up the Pawan Hans. We have set up the International Airports Authority and the National Airports Authority. But Sir, the remarkable thing we have done is that we launch a massive recruitment drive in respect of the various authorities and corporations we have set up. I do not see any reason why in the expansion of these other subsidiary services, excess staff from both the Indian Airlines and Air India could not be adjusted. I do not see any reason why it cannot be done. I am sure it can be done.

While on the subject of staff, I would like to mention one thing. I do not want to get into the aircraft and myself looking into a mirror. When I see the staff who are to look after the passengers in the aircraft, they look like me sometimes. What is the situation? In Hindi, we have a *Kahawat*

The situation is such that we have got a cabin crew which is atrocious. It is absolutely atrocious both in Air India and Indian Airlines. There ought to be an age in regard to recruitment and an age in regard to removal of staff. Then they should go to the ground staff.

SHRI GULAM RASOOL MATTO: As a spinster, take it in an aesthetic sense.

SHRI VISHVJIT P. SINGH: I am a bachelor. I am not a spinster. I do not know whether you are a spinster. (*Interruptions*)

SHRI BIR BHADRA PRATAP SINGH (Uttar Pradesh): You are a chronic bachelor

SHRI VISHVJIT P. SINGH: I may spring a surprise on you, Bir bhadraji. You never know.

SHRI JAGESH DESAI (Maharashtra): when?

SHRI VISHVJIT P. SINGH: Sir, now I want to wind up the whole thing.

AN HON. MEMBER: Including your bachelorship?

SHRI RAOOF VALIULLAH! (•Gujarat); You want to wind up the Indian Airlines?

SHRI VISHVJIT P. SINGH: We have to do rationalisation. What is required is rationalisation. What is required is for the Government or India to pour in funds. I know there resource constraint. I know that tourism is not one of our essential areas of priority at the moment. But civil aviation ought to be. Priority has changed over the years. Time has come when we have to give civil aviation the importance it deserves. Government of India has got to make up its mind to subsidise a large part of the expansion of the civil aviation sector. We have to put in some money whether we like it or not, in the form of aircraft and in the form of other services. We have to do that. We must plan for it; how we are going to span the priorities: at some point of time, as soon as possible.

Now, a stage has been reached when merely negotiating with the unions, merely bringing about some cosmetic changes, is not going to get us anywhere. I know the remarkable intelligence of our officers, of our Ministers, but let me tell you, sir that they will not succeed unless some very drastic solution is found. Without a drastic solution, nothing can be done because the situation today has become very drastic. I have pointed this out. I am concluding. The situation has become so drastic that only a very very revolutionary solution can set right the thing. And this solution can only be a strong will to cut back first and after cutting back, creating efficiency and then creating expansion in the true

methodology of management. If they do not do it, all I can say is that I know how good looking the hon. Minister is, how good looking the Managing Director of Air India is, who looks like a film star, because he lives in Bombay he is dressing like a film star, if you allow me I may repeat this couplet:

खुदा जब हुस्न देता है तो नज़ाकत आ ही
जाएगी । कदम एक एक के रखोगे तो कनर
बल खा ही जाएगी ।

SHRI PRABHAKAR RAO KAL-VALA (Andhra Pradesh): Mr. Vice. Chairman, Sir much has been talked about this subject, regarding functioning of the Indian Airlines and everybody is agitated about the functioning of Indian Airlines. I think by this time the Minister could have felt the gravity and intensity of the functioning of this Airlines.

Sir, when the Parliament Sessions are on, we, from South, from Hyderabad, Madras or Kerala, are subject to travel in the Airlines frequently, most probably in every weekend. We have got so many practical experiences about the functioning of the Indian Airlines and all that. The other day, on the 2nd of this month we were waiting at the airport to go to Hyderabad. Luckily, Mr. Buta Singh, the hon. Home Minister, was also at the airport. The flight which was scheduled to leave for Madras at 6.20 was delayed by 7 hours (inter-ruptions) Whatever it is, but after every half an hour they were announcing further detention of the aircraft. Ultimately hon. Buta Singh tried to verify which other flights were running late. It was found that the Bombay flight was delayed by four hours and Calcutta flight by five or six hours. What I want to say is- there is no accountability, there is nobody to check what is happening in the Airlines. Even the hon. Minister was not informed what had happened. They simply said that it

was a mechanical defect or engine defect.

What is the reason behind these delays? We have come to know that the available aircraft is engaged round the clock, with the result that no time is left for servicing even. With the present traffic nearly 200 aircraft are needed but only 45 to 50 are available. This is resulting in all this confusion and criticism. Sir, the Indian Airlines in this country is a monopoly corporation. There is no parallel organisation. My presumption is that it might be making profits, but then why don't you allow some other agency to make these flight arrangements?

Regarding the ground and the commercial staff, all the hon. Members have complained about their functioning and courtesy to the VIPs. Only yesterday, in the morning we took the boarding card, but there was no seating arrangement, there was a lot of confusion in the flight itself. Kindly issue them necessary instructions. The Minister should feel the gravity and intervene. We do not want to sacrifice our lives for petty things. We are ready to sacrifice for the country for the integrity and development of the country, not just for these mechanical defects in the aircraft. So I request the Minister. In this context to intervene and (See that these airlines work efficiently and get compliments from the people. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ANAND SHARMA): Shri Vishwa Bartdhu Gupta. Just a minute. They have curtailed their time and instead of one, they want two speakers. So let Mr. Renuka Chowdhury also speak.

SHRI RIMATI REOTKA CHOWDHURY (Andhra Pradesh): Thank you so much, Sir, for giving me the opportunity to speak. Without beating about the bush, let me try and give a

comprehensive picture of what all of us are trying to say. I associate myself with the sentiments expressed by a large number of Members who have already spoken, more particularly my colleague, the lady Member, who has drawn from her wealth of experience, having been associated with civil aviation in her years of serving as a Minister. She had a lot of very technical aspects which I am very proud that a woman has taken cognisance of and she has verbalised them today. All of them were very true and we must see that these aspects are examined comprehensively and in the correct perspective.

I also support my colleague, Shri Vishvijit Ji, who said that we must support the Minister in his endeavour to organise this disorganisation that is taking place and see that he brings about a viable media between commercial feasibility and actual delivery of goods as well as services, because it is a consumer-oriented industry. Let us see it in the correct perspective of the Airlines irrespective of the fact that it is a monopoly thing. Besides considering it as an air transport, it is a means of communication. Let us view it as an essential commodity. Do not reduce the essential commodities to only rice, kerosene and sugar. Transport today is an essential commodity for a country of our size. It is an essential service, as well as the staff of the Airlines must be brought under the legislation of essential services. They cannot hold the country to ransom by going on strike for demands which can be negotiated otherwise, whereby the nation is incurring a loss, not merely in terms of statistics of monetary and financial losses incurred by the Airlines, but also in terms of services that are rendered by people who are required to be at other places. We have come to the conclusion that we can only fly Indian Airlines if we have the time. Otherwise we will go by train which will probably reach earlier and failing that, we will go by cycle which is pollution free and has

[Srat. Renuka Chowdhury] been my party symbol. You take it in its correct perspective and then you do the budget allocation for an essential commodity which is going to be revenue resource also. Its revenue resourcefulness has to be utilised to its correct optimum levels, of both flying time and performance time as well as mechanical ability. When we speak of technical aspect of training our pilots on simulators, we are importing trolleys, which is a shame, because our nation has the only institute of its kind in the whole of South-East Asia—the Institute of Aviation Medicine based in Bangalore, Karnataka, where we have simulators which have been made indigenously at HAL. And please note that we are training pilots from other countries in our Aviation Centres. And if anything our Prime Minister is qualified for, it is this thing that he knew how to fly. That is his only qualification that he was a pilot. So he should take cognisance of this because he has been through IAM. He must encourage the Minister concerned because the Minister has taken over this portfolio recently and has inherited a lot of problems along with the managerial problems. Now we must see that when we have an Institute like this, actually there is no need for us to import trolleys. I am just going to take up with the International Airports Authority of India Why we cannot make indigenous trolleys, etc., because it is a shame that we are losing foreign exchange on these things when we can as well make them.

When we talk of contracts, why are we giving food catering contracts on our international routes like Frankfurt-London-Delhi and others? Whenever there is a strike, we are taking food from other people. It is terrible. Please encourage Indians who are abroad, take recognized Indian restaurants and get them to cater food on your flights so that we become responsible. Collective responsibility and public accountability come from us.

What is important today is that we have failed in the airlines to carry the original message that our hostesses are our Ambassadors of the Air. No longer do the personnel of our airlines consider themselves as ambassadors of our country, diplomats of our country. We do take a lot of nonsense sometimes, I agree, from airports both Indian and foreign. The passengers are not above board when it comes to misbehaviour. I have seen passengers dead drunk and misbehaving with an attractive hostess and the girl keeping her lips sealed because her duty is at stake. We also, as a people, have a responsibility towards our girls who are flying on these aircraft. I do agree that we must maintain the standards and the customer is always right. But let us examine ourselves honestly on this floor because, if we cannot be honest on this floor we cannot be honest anywhere else in the world; we have no right to preach to others.

Hence, when we examine this industry and its inherent managerial problems, we have got to bring it under the umbrella, I repeat, of essential commodities and essential services, and they cannot go on strike when they choose.

There is another thing which is often done for the convenience of the airlines. I know this because I come from an aviation background and I have also had many flying hours logged in with me and I know what exactly is done to suit the management, our airport authorities as well as the airport managers. A certain number of seats must be left for allotment at the discretion of the airport manager, —there is no denying that—because you never know because there may be emergencies like a death, a marriage, a disabled passenger and in such circumstances a seat is given at the discretion of the airport manager. But, do you know that if you are willing to pay in foreign exchange you can get an Indian Airlines' ticket? I

know that for a fact—I want to go on record—because I made a passenger pay in dollars to see if he would get a ticket, because this accusation was made at the Delhi airport. The ticket was paid for in dollar?; afterwards the money was converted into Indian rupees whereby the exchange was got, and whoever the persons responsible pocketed it. These loopholes need to be plugged. We are not going to sell our nation and our hospitality for a few dollars more. This is where the breakdown of the system starts where a man who has the authority and some discretion in his hand is misutilizing it . . . (*Time Bell rings*) . . . Sir, please. With due respect I am winding up.

This is where the corruption starts. It is not just corruption in terms of money. It is the corruption of the morality of ours as a fabric, as a nation, as a people that we lack the inherent sense of responsibility that we have to discharge. Then that goes with the Union Home Minister also. When he is to meet the Prime Minister and when he is late, I am sure the Prime Minister is going to accommodate him. They have other methods of communication like Fax telephone and telex. But, for the Home Minister to delay a flight inordinately and, worse still, in collusion with the staff who go on telling the passengers that there is a technical snag, what does it mean? In view of what has happened recently where our aircraft have been nose-diving, where our nose-wheels are caving in, where our landing gear does not lock, where the hydraulic systems fail and the baggage does not come out, where you have no instrumental landing systems, where you have no night landing facilities, "where your hotels are in a dilapidated condition and where your airlines staff are insolent, arrogant and indifferent to the passengers' plight, in such circumstances, for the crew to say that it is a technical snag, is it proper? I ask you: please define "technical snag." I do not understand "technical snag" when the

aircraft has landed last night, and if is going to take off this morning. That means that the ground crew have not done the A check, the B check and the C check on the aircraft. Is that a technical snag? You cannot add to fear of the passenger who is flying because he has to, not because he wants to. Nobody wants to spend money on air travel, additional money on air travel. It is hard-earned money. Saying that there is a technical snag, we are delayed for one hour, two hours, seven hours. You are creating inherent insecurity in your passengers. That is why your passenger flying figures do not match the amount you have invested in it, and it becomes a non-commercial, nonviable airline. As it has been admitted by some of the reports in the Press, you have your system which says that your crew can fly, your staff can fly as one of the perks whereby you have three passengers in your international flights, and the rest are all your regular crew and staff. They are all flying in first class. I agree, perks are important. Then what happens? You try to update the system. You say that it is a free ticket. What about the food?

What about the liquor, alcohol that is consumed on board? Who is paying for that? How much is it costing us to fly all these people who are on their perks? We have to have a realistic picture. We have to reorganise the system.

If they are going to blackmail us and hold the country to ransom by going on strike, I have no sympathy, and I will extend full support to the Minister under any circumstances both as a Member of Parliament and as a Member of the International Airports Authority of India. If he will give me a licence and authorisation and identification whereby the airports can recognise me, wherever I fly in the world I am going to conduct on-the-spot inspection and I will give you the data back. There is no action going to be taken on the

[Shrimati Renuka Chowdhury] spot. But surely you must get your feedback. I support you in your endeavour of trying to improve the non-existing facilities.

Thank you.

SHRI VISHWA BANDHU GUPTA (Delhi): Mr. Vice-Chairman, Sir, I have listened very carefully to my colleagues, and I think if it could be summed up in an Urdu couplet, it would be as follows:

‘हम तो डूबेंगे सनम आपको भी
ले डूबेंगे।’

श्री गुलाम रसूल मट्टू : वह है “हम
तो डूबेंगे सनम आपको भी ले डूबेंगे।”

Sir, to sum up like this, it might be unfair.

श्री विश्व बन्धु गुप्ता : इसका
ट्रांसलेशन आप मेरे से बेहतर कर
सकते हैं।

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: In Urdu it will be:

I am already drowned;

I want you also to be drowned.

SHRI VISHWA BANDHU GUPTA: I will do that, Sir.

Sir, to sum up like this in an Urdu couplet the performance of the Indian Airlines and the Air India might be slightly unfair.

However, the crucial point is that when we are dealing with these Airlines, we are not dealing with running bullock-carts or trucks on the road. We are dealing with the core Sector of our economy. Sir, it seems to me that this particular aspect has been lost sight of by the Government, by the Ministry and perhaps by those who are running the Airlines. To my mind, an airline, such a large airline, such a great airline which was a great airline also in the whole world, needs to have constant renovation, imagination and action as far as its future and present growth is concerned.

Sir, we are living in a fast moving world. All the airlines that we see, give extremely efficient service, get the passengers from A to B, get the reputation of being very polite, and it seems that all these things are lacking in our Airlines. At least that is the view that has been given by my colleagues on the floor of the House.

Sir, I would like you, however, to take a look at another aspect of our operation. Sir, we are flying something like a crore of passengers a year. The whole world, perhaps, flies only 10 crore passengers a year. My colleague, Mr. Vishvjit Singh gave figures and facts about how we are using to the maximum advantage the aircraft that we have. How short we are of the aircraft? The question is within the limitations, of the aircraft and the availability of the infrastructure that we have, are we doing a good job? How do you judge an airline? Does the airline get you from A to B when you want to go, say, to Calcutta or to Bombay? Will it take you there in safety? Will it have polite staff to talk to you? Will you get re-confirmation of tickets on time? These aspects, I am afraid, need very careful examination by the hon. Minister and the people who are running the Airlines to see that the public is satisfied. It is true we are flogging our aircraft. Perhaps beyond a particular point they should not be used. I will give you an example. As far as using an aircraft for a long time as long as it is within the safety limits is concerned; it is all right. As long as the rules of the DGCA are carried out, the regular checks are carried out, the mandatory corrections are made, aircraft will fly. However, time is required for those things. Is sufficient time being given to the trained staff and are they in shape to maintain the aircraft for full safety standards? Now let us come to the pilots. Some of the pilots will say all right, "I will fly from A to B and get you there. This is the price." But if they want to increase their wages, they will come back and tell you, "Sir, we are

over-tired. We do not want to follow this particular thing; we have to work to rule" and so on. But if they are paid the same safety standards can be ignored. This is another aspect which the hon. Minister has to look into. Where is it that the problem actually exists? I feel among many of the other areas one area in which the problem exists is the top staff, the top management and the Government must inspire all the people employed in the Airlines to work in national interest to be a giver to the economy of the country. I was flying in the American Airlines. They could not give me a ticket, but I went to the United Airlines on the next counter. They asked why I was not flying on the American Airlines. I said: "I have come to your counter. Will you give me a ticket?" The ticket belonged to the American Airlines. Do you know what the lady said? "So, you want to fly in the best Airlines." That means the United Airlines, not the American Airlines. So, there is an element of quality and competitiveness. I think one of the things that has gone wrong in our country is that there is no competition at all. If you had given, let us say, contract of running the Indian Airlines and Air India probably to the Jaipur Golden, who are running very efficiently the truck services, you will probably find that the Airlines might be run more smoothly and efficiently. The salaries of our staff and pilots are in a way comparable to the world standards. It is true that the pilots are looking elsewhere to improve their conditions. Without comparing their salaries with the salaries of pilots in the USA and other countries, I am told on the whole their salaries are fairly comparable. However, this is again a matter which the hon. Minister should look into in advance rather than at a time when the problem actually arises. I think it is very important that the pilots as well as the staff on the ground are fully satisfied to work in an efficient manner and try to consider the airlines as a national airlines,

of their own. Sir, I agree with one of my colleagues, Air India lacks the

Indian touch. I think, it lacks the Indian touch in the service. It lacks the Indian touch, perhaps, even from advertising angle in building up the image. Today the image of Air India has slipped several numbers.

Mr. Vice-Chairman, Sir, I am not going to take too much time but you will kindly note that people fly by an airline when you have a good image of the airline. I think a great deal more needs to be done in improving our approach to advertising throughout the world in order to attract more tourists.

Regarding the question of funds, I think, several hon. Members have referred to it. How do we buy aircraft? Where do we get the money? The Government is not going to give much money to buy aircraft. Can we raise the money from the Airlines themselves? Most of the airlines around the world have built up their staff and expanded by having an enlarged operation for tourism. I would like the hon. Minister who is looking after both the Ministries to kindly give high priority to tourism. Now, tourism is one area, from which he can earn sufficient money to buy as many aircraft as he would like. Can it be given the priority and the importance that it deserves in our great country? I think India is probably one of the few countries in the world where tourism can be the largest. But has care been taken of this problem to integrate the operation of the Indian Airlines and Air India as an embodiment of tourism for India?

Sir, let us take a small example, I will give an example, let us say, flights operating out of Kerala to the Gulf. They are cancelled without any notice. They are cancelled in a row. People who are travelling from Kerala to the Gulf are generally working there and they are earning foreign exchange for us.

SHRI JAGESH DESAI: That is the only route.

[The Vice-Chairman (Shri B. Satyanarayan Reddy in the Chair)]

SHRI VISHWA BANDHU GUPTA: But the nights are cancelled. So I think this is one area which the Minister may kindly look into for improving the operation of the flights from Kerala to the Gulf.

Sir, I would like to know from the hon. Minister, what has happened to the air-taxi programme. This could have eased some of the tensions re-ferred to by my colleagues. If they could not go by regular airlines, they can go by air-taxi. What has happened to the air-taxi? Are we doing something about it? May I know from the Minister whether people have approached you? Are you giving them licences? Are they likely to get or are we going to be without air-taxi in this country?

Sir, I mentioned about the sense of competition or an element of competition. In Europe and particularly in America they have even an incentive plan for frequently travelling passengers, meaning, that they would give a bonus to the people who travel by the same airline. Of course, this does not exist in this country. We have to perform to travel either by Air India or Indian Airlines. But they are trying to build in such a way that if you travel a million miles, you will get hundred thousand or thousand miles free travel so that you feel attached to that particular airline. You feel that the service in that particular airline is very good. You know, Sir, that there are so many good airlines in the U.S.A. for the same route and you still have efficient service and if they are not good, if the staff was not polite, if they could not get the treatment they wanted, if they could not get the endorsement that they wanted, certainly, they would go out of business within no time.

I would like to suggest that the hon. Minister may kindly see that there is inspiration among the staff so

that they know that they are performing a very, very important part of national service by running the airlines efficiently. The Minister may kindly look into it and find ways and means by which the whole image of the country goes up. Sir, he has to buy more aircraft. He has to find the money. Even I am of this view. If he goes to the public in order to improve the service, probably, he could find the money. I do not know what the restraints are on that. You would remember Mr. Vice-Chairman, Sir, that the Mahanagar Telephone Parishad has tried to raise money from the public and they have succeeded. So, why not Air India and the Indian Airlines find funds from the public? People want service and people want to go from point A to point B safely, efficiently and want to have a polite service. They will be willing to pay for it. So I would request the hon. Minister to look into the matter of trying to raise funds in this direction, but above all to try and build an image of Air India and the Indian Airlines to serve the people in India and abroad.

श्री रास अग्रवाल सिंह (बिहार) : उप-सभाध्यक्ष जी, जितनी बातें हो चुकी हैं, मैं उन्हें दोहराना नहीं चाहता और मैं कोशिश करूंगा कि कम समय में अपनी बात कहूं। अभी तक जितने साधियों ने जितनी बातें की हैं, उसमें रोग के कारण के बारे में नहीं बताया है—रोग के कारण का नहीं, बल्कि रोग के लक्षण के बारे में बातें कहीं हैं कि रोग क्या है, रोग कहाँ-कहाँ है। तो रोग कहाँ है, लक्षण क्या हैं, यही बात बताई, लेकिन रोग का असल कारण क्या है, इसके बारे में चर्चा नहीं के बराबर हुई है।

रोग का मूल कारण है, ट्रांसपोर्ट आर्गेनाइजेशन, जो एयर-इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स है, इन दो संस्थाओं में जो गड़बड़ी है, जो बीमारी है, उसका कारण मूल रूप से एक है, और वह यह है कि जवाबदेही निश्चित नहीं है। जवाबदेही अगर निश्चित की जाती कि विलम्ब के लिए कौन एक व्यक्ति जवाब-

देह होगा, तो फिर उस पर तत्काल कार्य-वाही की जा सकती थी। दुर्घटना के लिए कौन व्यक्ति ज़ाब देह होगा तो फिर उसकी तुरन्त पकड़ा जा सकता था और उसकी जिम्मेवारी होती कि दुर्घटनाएं न हों, इसके लिए ठीक समय पर ब्रेकेनस किया जाए, ठीक समय पर देखभाल की जाए और जो रनवे है, उसको ठीक किया जाए, जो मॉडर्न तकनीक चाहिए, उनको ठीक किया जाए। ये सारी चीजें उनकी जिम्मेवारी की होती हैं और जहां गड़बड़ी होती, हम उस पर हाथ डाल सकते थे कि यह गड़बड़ी क्यों हुई ?

तो हमारे इस संस्थान में रेस्पॉन्सिबिलिटी नहीं है और दूसरा जो सबसे बड़ा कारण है वह यह है कि हमने इन दोनों संस्थाओं के चैयरमैन को दुलखा बना करके रखा है। लाड़ला।

एक माननीय सदस्य . दुलखा क्या होता है ?

श्री राम अवधेश सिंह . बहुत प्यार से दुलखा होता है, उससे काम नहीं लिया जाता है। घर का जो सबसे प्यारा लड़का होता है, उससे काम नहीं लिया जाता है। उसे दुलार से पुकारते हैं। लाड़ला, जो शोभा के लिए और बेकाम का होता है, उसे दुलखा कहते हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री वी० सत्यनारायण रेड्डी) . आपके चार मिनट हैं। आप बरा संक्षेप में कहिए।

श्री राम अवधेश सिंह . मैं संक्षेप में ही कह रहा हूँ। दुलखा और अडाप्टेड दुलखा के माने दत्तक और दुलखा पुत्र की तरह से दो चैयरमैन रख गये हैं और यह दो बड़े उद्योगपति हैं, दो बड़े घरानों के दो महारथी हैं और यह कहा जाता था कि पब्लिक सैक्टर से बढ़िया मैनैजमेंट प्राइवेट सैक्टर के लोग करते हैं और इसी आधार पर इन दोनों को ऊपर से लाया गया था—एक एयर-इंडिया के रतन टाटा जी और इंडियन एयरलाइंस के चैयरमैन राहुल बजाज जी लाये गये। इस कंसिप्शन के

साथ कि ये लोग आवेंगे तो इसकी कार्य-क्षमता बढ़ेगी, एफ़ोशिएंसी बढ़ेगी और लाभ बढ़ेगा, दुर्घटनाएं कम होंगी, विलम्ब कम होगा और जब से ये आए हैं तब से और इन तमाम चीजों में बढ़ोत्तरी हुई। मैं कह सकता हूँ कि यह गणेश जैसा हैड अपरेशन हो गया। गणेश का हैड अपरेशन तो आप लोग जानते हैं कि आदमी का शरीर और हाथों का सिर, तो हमारा यह कंसिप्ट है कि उसकी बहुत ज्यादा बूढ़ि होती है और यह वैज्ञानिक सोच के बिल्कुल विपरीत है। यह देश ऐसा अंधविश्वास में डूबा हुआ है कि इस बात को मान लिए हुए हैं कि आदमी के शरीर पर हाथों का सिर लगा दीजिएगा तो वह बढ़िया से और तेजस्विता से काम करेगा। आज का विज्ञान इस बात की कहता है कि व्यक्ति का "ए" ग्रुप का खून अगर "बी" ग्रुप में मिला दिया जाए तो उसकी मौत हो जायेगी। लेकिन हाथों का सिर अगर आदमी के शरीर पर बैठा दिया गया तो भी हम लोग कहते हैं कि गणेश की बूढ़ि दुनिया में सबसे तेज है और वह अच्छा काम करता है। उसी ढंग से यह गणेश का हैड अपरेशन जैसे हुआ और उसी ढंग से हमने इन दो संस्थाओं के ऊपर दो पूंजीपतियों को सरकारी खर्च पर, सरकारी संस्थान पर, सरकारी पैसे वाले संस्थान पर, लाकर बैठा दिया। हम उस पर कोई कड़ाई नहीं कर सकते, क्योंकि हम उसको पुकार कर, उसको दुलखा बना कर लाये हैं, कोई उस पर हम एक्शन नहीं ले सकते। आज जरूरत उस बात की है कि दो साल या करीब-करीब डेढ़ साल हुआ होगा और डेढ़ साल के बाद हम मूल्यांकन करें कि इन दो पूंजीपतियों को हम चैयरमैन रखें या नहीं रखें और हमारी मांग है कि इन दोनों पूंजीपतियों को कान पकड़ कर पहले वहां से हटाये, इसके बाद तब जाकर कुछ बात बन सकती है। क्योंकि ये तो हमेशा दखल डालते हैं। ये सरकार के दुलखा हैं और ये अपने ढंग से दखलअंदाजी करते हैं। आफिसरों को कुछ काम नहीं करने देते होंगे। आफिसरों को अपने ढंग में नचाते होंगे। इसलिए यह काम नहीं हो रहा है। हम

[श्री राम अवधेश सिंह]

समझते हैं कि अगर टाटा को अपनी कम्पनी होती और उनके बाप का पैसा लगा होता, टाटा साहब का और बजाज साहब का, तो इतनी इन-एफोशिएंसी इसमें नहीं आती। वह तो समझते हैं कि पर मुंडे फलदार कर रहे हैं, दूसरे के ऊपर खेल रहे हैं। हमारा तो कुछ जाता नहीं, न घाटा है, न मुनाफा है, हम जो भोग भोग रहे हैं, छूटकर भोग लें, और सरकारी पैसे से मजा ऊढ़ालें। मेरो मंत्री महोदय से मांग है कि सारी जो बीमारी है उस बीमारी को जांच के लिए आप एक पालिथामेट्री कमेटी का गठन करें और उसमें कुछ बाहर के एक्सपर्ट्स मंगाना चाहें तो उसमें रख लें और इन सारी कारवाइयों को इसमें आपका जो लाभ हो रहा है, घाटा हो रहा है, जो डिले हो रहा है, जो दुर्घटनाएं हो रही हैं, इन सबकी विस्तृत जांच को जाए, यह मेरी मांग है और इसपर मैं चाहूंगा कि मंत्री जो स्पष्ट जवाब देंगे कि क्या उनकी इच्छा है विस्तृत जांच के लिए एक पालिथामेट्री कमेटी बनाने की क्योंकि यह कोई साधारण बात नहीं है तो यह तो रेणुका जी ने ठाक कहा कि इससे भी सविसेज में रखकर टाटा प्रायटिडो देनी चाहिए क्योंकि देश के तमाम कोनों से हमारे आफिसर्स इंटेलाजिसिया, वैज्ञानिक अगर दिल्ली में आना चाहें कोई काम के लिए या दिल्ली से कहीं जाना चाहे तो उनका समय पर पहुंचना जरूरी है। हम लोग एयरपोर्ट पर जाते हैं तो कहते हैं कि अभी 40 मिनट देरी है, फिर कहते हैं 1 घंटा 40 मिनट है, फिर कहते हैं कि 2 घंटे 40 मिनट है और फिर कहते कि 4 घंटे 40 मिनट है इस चक्कर में हम लोग वहां से निकल भी नहीं पाते कि लौटकर अपना कुछ काम करें और धीरे-धीरे अजगर की तरह विलम्ब की अपनी गति बढ़ाती जाती है।

... और उसका वह समय लंबा करते चले जाते हैं, जिससे हम वहां से निकल नहीं पाते हैं। (समय की घंटी)...

सर, और भी थोड़ी बात करनी है।

यह माननीय सदस्यों ने कहा, झड़प भी कर दी, कहा कि प्रधानमंत्री को एक से ज्यादा हवाई-जहाज चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री बी. सत्यनारायण रेड्डी) : आपका समय ज्यादा हो गया है।

श्री राम अवधेश सिंह : वस, एक मिनट। हमको अपनी हैसियत जरा देखनी चाहिए, ऐसे तो जो है हम बक-बक कर सकते हैं, हल्ला कर सकते हैं, प्रधानमंत्री के पक्ष से भी और विपक्ष से भी बोल सकते हैं। लेकिन गोरवाचोव साहब, एक बड़े देश के प्रेसीडेंट आए, क्या वह तीन हवाई जहाज लेकर आए... (व्यवधान)

श्री बीर भद्र प्रताप सिंह : चार डकर आए।

श्री राम अवधेश सिंह : चार लेकर आए (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री बी. सत्यनारायण रेड्डी) : आप बात बात में क्यों पड़े हुए हैं, आप अपनी बात कहिए।

श्री राम अवधेश सिंह : ठीक है। मैं दूसरी तरह से कहता हूं इसे, अगर आपके प्रधानमंत्री साल में तीन महीने बाहर रहते हैं, टूर पर रहते हैं तो उसके लिए विशेष दो, तीन चार या आठ हवाई जहाज खरीद दीजिए, लेकिन जो हमारा शेड्यूल है उसमें बाधा मत डालिए। ... (व्यवधान)...

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलूवालिया (बिहार) प्रधानमंत्री आपका नहीं है क्या?... (व्यवधान)...

श्री राम अवधेश सिंह : प्रधानमंत्री की सुरक्षा के लिए जितना संभव हो, करिए। इसमें हमको कुछ नहीं कहना है। आप कहिए कि आठ से सुरक्षित रहेंगे तो आप आठ ही लगाइए। लेकिन मेरा कहना यह है कि जो एयर-इंडिया के एअरक्राफ्ट हैं या इंडियन एअरलाइन्स के एअरक्राफ्ट हैं, उनको यात्राओं से जीड़

देना, तो उचित नहीं है। लाजिमी नतीजा है कि जो फ्लाइट का टाइम है, पैसेजर्स का, ग्राम आदमी का, वह तो डिस्टर्ब हो ही जाएगा। यह हमने साल में गिना है कि प्रधान मंत्री 360 दिन में कम से कम 120 दिन देश से बाहर रहते हैं; प्रधान मंत्री को, उनको तो बराबर विदेशमंत्री बनना चाहिए।

SHRI V. NARAYANASAMY: (Pandi-cherry): How is it relevant?

श्री राम अवधेश सिंह: इसका रिलेवेन्स है। इसका रिलेवेन्स यह है कि प्रधानमंत्री को यात्रा के बजट में हमारा हवाई जहाज देर से चलता है, उसमें विलंब होता है और इससे हमारे नागरिकों को असुविधा होती है। इसलिए हम नागरिकों को हैसियत से, नागरिक के प्रतिनिधि को हैसियत से कहते हैं। हमको हक है इस बात को और अंगुली उठाने का कि आप हजारों-हजार करोड़ रुपया खर्च करते हो। एक हजार करोड़ रुपया आप इसमें स्पेशल लगा दो, लेकिन हमारा शेड्यूल्ड डिस्टर्ब मत करो, हमारा टाइम डिस्टर्ब मत करो, हमारी यात्रा डिस्टर्ब मत करो। आप उनके लिए लगाओ प्रधान मंत्री एक साल में 120 दिन आकाश में ही रहेंगे तो देश का काम कैसे चलेगा? ... (व्यवधान) ...

उपसभाध्यक्ष (श्री बी. सत्यनारायण रेड्डी): आपका समय 15 मिनट हो गया है 4 मिनट की बजाय। अब समय नहीं दिया जाएगा।

श्री राम अवधेश सिंह: एक मिनट, अपनी बात कहता हूँ, अपने स्वार्थ की बात कहता हूँ।

उपसभाध्यक्ष श्री बी. सत्यनारायण रेड्डी: जो कहना चाहते थे, वह आप पहले कह दें।

श्री राम अवधेश सिंह: मेरे स्वार्थ की बात यह है कि ईस्टर्न जोन में हम लोगों के साथ बहुत बेईसाफी होती है और अन्याय होता है क्योंकि जब हम मद्रास की ओर जाते हैं या देश के दूसरे कोने में, तो वहाँ के एयरक्राफ्ट में नाश्ता-

खाना अच्छा मिलता है, लेकिन हमारे ईस्टर्न जोन के पटना वाई में घटिया मिलता है। मैं चाहता हूँ कि इसे देखा जाय। शाम को एक फ्लाइट जल्द दिल्ली से पटना होते हुए कलकत्ता या गुवाहाटी जाय, जो छह या साढ़े छह बजे यहाँ से जाय, क्योंकि अब तो नाइट लेडिंग पटना में भी होगया है। रांची में भी नाइट लेडिंग की व्यवस्था की जाय। नाइट लेडिंग की व्यवस्था न होने से कई बार ओवर-फ्लाई करना पड़ता है यहाँ से कलकत्ता, रातभर कलकत्ता में हमारे पैसेजर्स को रुकना पड़ता है, कलकत्ता से फिर वापस आना पड़ता है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि रांची में नाइट लेडिंग की व्यवस्था की जाय और शाम को छह या साढ़े छह बजे यहाँ से फ्लाइट पटना वाया रांची कलकत्ता जाय।

SHRI BIR BHADRA PRATAP SINGH: Sir, we have entered the jet era and our passengers need more services and our traffic is growing faster. We are a fast developing nation. So, my first question to the honourable Minister is this; You are running a commercial institution and you have brought in business people, commercial people, and we thought that they would make financial resources for these institutions. But, if we had to depend only on budgetary allocation, what is the point in bringing in these non-com, mitted people to these institutions and why should we have faced so much criticism by bringing in these people?

The second question that I would like to ask is this: what is your procurement policy or aircraft acquisition policy? The only information that has been given from our side and rightly so is that the number of aircraft is too small, the pressure is heavy, the coverage is too big, and the machines are very old. I would like to ask now, when these business experts have come since the last three or four years, what contribution

[Shri Bir Bhadra Pratap Singh]

have they made and what have they done with generation or their own funds. After all, these two institutions are making profits. How much has been earmarked each year 'out of these, profits towards capital investment? If in spite of making profits they do not make any provision each year for capital investment, then what type of businessmen or commercial experts are they? A good management policy demands that *this* should be done. I am saying this because, after fifteen years, we will have to face a mounting expenditure on new acquisitions because we will have to purchase a lot of new aircraft. Hardly a few have come. Now, a good management policy requires that money should be kept for what you have to buy. But that was not done in the case of both Air-India and Indian Airlines. Money was not earmarked and the expenditure on account of capital investment has been overlooked. In that case, I am sorry to say, this is very bad management, very inefficient management, and these people are not commercial experts. Now, there is the worst thing now and it is this that we read everyday in the papers that they are fighting amongst themselves. The result of their fight, which is so much telling on our institutions, is that it is leading to frequent strikes and suspension of services_

Another point that I would like to touch upon is that we have kept such a low fare structure that it looks as if it is done for Popularity. I say this because, if you buy a ticket in Germany, then the fare would be equal to thirty-five thousand rupees whereas, if you buy a ticket in India, it will be 40 per cent less and it will be hardly twenty thousand rupees.

[The Deputy Chairman in the Chair]

I was comparing, Madam the international airlines and our airlines.

In foreign countries, the per-kilometre expenditure is Rs. 1.50 whereas, in India, we are so generous that 'We are charging -only one rupee per kilometre.' This generosity at whose cost? At the cost of those who contribute to the national exchequer, not the capitalists who ordinarily contribute two per cent towards Income-tax, eight per cent towards excise duty and customs duty and the entire national share to the national economy is being contributed by small savings in this country. Now, my precise question is, who is made to bear this burden of expenditure by this low fare structure. Is it simply to get popularity and, if not, they are bound to get ruined.

There is another factor. Our Airlines have to fly more than 10 different types of aircraft. Therefore, we have to maintain an incur expenditure on maintenance, because...;

उपसभापति : आप बोलिए, बोलिए ।

SHRI BIR BHADRA PRATAP SINGH:
How can I?

THE DEPUTY CHAIRMAN: The Minister is listening.

SHRI BIR BHADRA PRATAP SINGH: I am not speaking to the Minister. I am speaking to you_

THE DEPUTY CHAIRMAN: You speak through me, not to me. (*Interruptions*)

SHRI BIR BHADRA PRATAP SINGH:
Now, I am glad that you are listening to me

Maintenance is one of the main problems that has come in this debate. Now, there is a need to reduce the multiplicity of aircrafts. Unless and until we do that, this is the rarest example in India that with such low cost...

उप सभापति : आपका हवाई-जहाज
क्यों धीरे-धीरे चल रहा है (व्यवधान)

i am having my radar control over you. Don't worry.

SHRI BIR BHADRA PRATAP SINGH;
In this House we do not address Members.
We address the
Chair और हज़र के न देखने पर बोलने से क्या

Sixteen airports are over flown by the pilots because they are still id-equipped. Many airports are not having modern landing facilities. I give you an example. When I went to European countries, there is winter in most part of the year but fog is not a problem. During fog they land there. But in India where fog is only for a limited period of time flights are delayed in the absence of proper landing facilities. Now, this is one problem. Only this Sunday I was from Varanasi to Delhi. Then, at Khujaraho the flight by passenger, and at Agra they said it is not sure whether they would be able to land at Agra or not. Now this is the situation of communications, aircraft, the jet aircrafts and the ground facilities. Now, this is the type of situation which we are working at present. Madam, may I very respectfully submit that a statement was going on between the pilots and the management? There is overtime and the pilots get exhausted. Landing facilities are extremely poor. (Time Bell rings) Since you have rung the bell, I will ask two questions and conclude.

Madam, Varanasi is well known for international tourist traffic. It gives us a lot of foreign exchange. The aircraft are fully packed. But the services have been curtailed except on one or two days. The flight Nos. are 407 and 408. Even the Minister's P.A. one day tried to get a seat for me. But he failed. Booking was full for a week. "When there is so much

of traffic on a route and when it is contributing so much of foreign exchange, I don't understand why the services are being cut every day. I do not want to go into other grievances. This is one of the best routes. You look at any plane and look at the number of people who are travelling. I will not snort and speak about Varanasi only this much

I have always wondered as to why we are neglecting Northern India for the purpose of air traffic. Except Calcutta, there is no international airport. I have made a suggestion time and again that you can construct an international airport in North India without investing a single pie. You can avoid a lot of troubles. There are two establishments, one at Lucknow and the other at Kanpur and the distance is only 70 kilometres in between the two. The passengers have to go 22 kilometres from this side and 22 kilometres from the other side. So, there are only 26 kilometres more. You can dispense with two airports and utilise the facilities available at the two airports and also use their assets. You can construct an international airport somewhere in the middle without spending a single pie from your pocket. You will get the benefit of getting two establishments and the landing facilities at two places. You can avoid a lot of inconvenience. Passengers would also be happy and we will grow in our contact with the international world.

Now I come to my last point. The aircraft are meant for rich people, wealthy people. They are also necessary. What about the poorer sections who contribute so much? By charging one rupee per kilometre, you actually put a burden on the poorer sections of the country. What are you thinking of doing about it? There are two problems. You have to make a provision for the far-flung and interior areas of the country.

[Shri Bir Bhadra Pratap Singh] There is one planning which I have very much appreciated. In each district, you will provide landing facilities at least for Vayudoot services. This is a step ahead going more towards the far-flung areas and connecting district headquarters also. Madam, I respectfully submit that our mode must change. We must get a rural slant. If we are all the time only concentrating on big cities, towards solving their problems and so on and so forth, then the major thrust of our policy will be missing. I have many points to make. But I have promised you and, therefore, I must conclude.

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE (West Bengal): Madam Deputy Chairman, perhaps it bears mention that this particular Short Duration Discussion, though concerns a very vital matter, is not, at the same time, a matter which concerns the common man or the man in the street because he is unable to go anywhere near the aircraft except when there is some helicopter landing somewhere or when an aircraft crashes. This is an issue with which Parliament, both the Houses, have been very much concerned during this winter session. The problem on the one side is of reported mismanagement of the airlines or the lack of proper management of the airlines, meaning Air India and the Indian Airlines. There is another aspect which concerns the employees of the airlines, both Air India and the Indian Airlines, regarding their lack of politeness, their misbehaviour or things like that. There is a third aspect. That is the question of safety and security in air journey. Particularly because of the air crashes, this issue figured very prominently in tempestuous discussions in both the Houses of Parliament. Now, to me, it seems that the object of this discussion is to ensure that both Air India and the

Indian Airlines are guided properly the problem of human relations is solved, and at the same time the security rating of both the airlines improved considerably. My previous speaker referred to a particular sort, of movement resorted to by a section of the airlines pilots or, perhaps, all of them. They are skipping certain airports on the allegation that those are not equipped with proper machinery, proper landing facilities and other mechanical facilities. The Minister definitely will have to answer that question. I do not know but the hon. Member, Shri Vishvjit Singh-gave out figures that the Indian Airlines is very much over-staffed, that their employees may be distributed amongst other airlines which are coming up under the patronage of the Government of India. If it is really a fact that it is very much overstaffed, then these trained personnel, skilled persons may very well be shifted to another coming-up airlines, by giving all protections regarding their service conditions. No doubt about that. But first it has to be gone into whether it is at all a fact. And again, if we want to vent our anger on the employees, on the crew members, on the pilots, on the maintenance staff without going into the conditions in which they work, this will be a very one-sided approach. Therefore, we must take into account the conditions under which they have to work. What are the ways to improve those working conditions? It must be remembered that without the willing participation of the workers, it is not possible to run any system effectively. I request the Minister kindly to tell why after trying by a section of the employees, a wage agreement was signed with them, and it was not signed earlier. This thing points out that everything is not well with the air management. And it is necessary to streamline the management, to try to make it very imaginative, and make it feel that by ensuring the willing co-operation of the workers of different categories, including pilots

and those who handle cargo, with the willing co-operation of all of them we can improve the functioning of the Airlines to a considerable extent. Thank you, Madam.

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलवालिया :
उपसभापति महोदया, इतनी देर मीके पर बोलने के लिए धन्यवाद। हम लोग देर और सबेर की बात कर रहे हैं और काफ़ी देर से बोल रहे हैं। मेरे पूर्व वक्ताओं ने अपने दिल की जो भड़ास निकाली तो इसके पहले एयरक्राफ्ट के अन्दर जो चाय की स्टीम केटल से निकला करता है वही देखी थी, यहां भी यही देख रहे हैं।

उपसभापति : इसलिए आपको वाद में बुलाया है।

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलवालिया :
मुझे याद आ रहा है, पंजाब में हम एक गाना सुना करते थे। एक रमता गायक हमारे पंजाब में हुआ करता था। वैसे तो रहने वाला बिहार का हूं। लेकिन पंजाब में रमता नाम का गायक एक गाना गाया करता था। वह नैरोबी जा रहा था और गाया करता था कि जब वह नैरोबी के लिए प्लेन पर चढ़ा तो एयर होस्टेज ने पूछा कि वेजिटेरियन हो या नॉन-वेजिटेरियन हो। उसकी समझ में बात नहीं आई। उसने साथ में जो लेडी थी उससे पूछा कि बीबी ये क्या कहती है? उसने कहा, यह पूछ रही है कि तुमसी साग-सब्जी खाओगे या मीठ मुर्गा खाओगे। उसने जवाब दिया उत्थे भी खाते थे, इत्थे भी लत्ता ही खाएंगे। यही हालत एयर इंडिया और इंडियन एयर लाइन्स के पैसेंजर्स की है जो कभी इधर लात खा रहे हैं तो कभी उधर लात खा रहे हैं। पैसेंजर्स की स्थिति फुटबाल की तरह से है। दिन में 12 बजे पूछा जाय कि सुबह 489 फ्लाइट कितने बजे जा रही है तो जवाब मिलता कि हम लोग इसके बाद शेड्यूलिंग करेंगे, सुबह 4 बजे पूछ लीजिए या घर से निकलने से पहले पूछ लीजिए। सुबह चार बजे का अलार्म लगाकर पूछा जाय तो कहा जाता है कि 0820 आबर्स पर

फ्लाइट छूटेंगे। जब यह पूछा जाता है कि यह पक्स टाइम है या ई टी डी है? कहा जाता है कि ई टी डी है और स्थिति यह होती है कि सुबह 7 बजे की फ्लाइट साढ़े 10 बजे जाती है। स कार से घूम-फिर कर साढ़े 4 बजे उठकर एक्सप्रेस साइज शुरू होती है तो यह पता नहीं होता है कि डेस्टिनेशन पर कब पहुंचेंगे।

सभी माननीय सदस्यों ने अपने-अपने मुँह उठाये हैं। मैं आपका ध्यान पटना सेक्टर की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं और उससे आगे बढ़कर नार्थ-ईस्टर्न सेक्टर की तरफ दिलाना चाहता हूं। जो फ्लाइट दिल्ली से चलकर गोहाटी पहुंचाती है उसके बारे में यह नहीं सोचा जाता है कि दिमापुर के लिए उस यात्री को क्या सवारी मिलेगी? वहां से 8 घंटे की कार की जर्नी है। वहां पर टेक्सी भी नहीं मिलती है। इस तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है। चार्ट बनाते समय या शेड्यूल बनाते समय इन बातों का भी ध्यान रखा जाना चाहिए। यह बात नहीं देखी जाती है कि पैसेंजर्स को क्या प्रायरिटी है। इनकी प्रायरिटी तो खुजराही, आगरा या भोपाल रहती है या मुख्य मंत्री कहां जा रहे हैं, इस तरफ रहती है। मैं इस बात में आप से सहमत हूं और एयर स्टाफ से भी सहमत हूं कि इसमें सिविल एविएशन विभाग की भी जिम्मेदारी आती है। इसमें पैसेंजर्स, एयर होस्टेस और क्रू मेम्बर का भी सवाल है। मैंने 50 मिनट की फ्लाइट में अहमदाबाद कैंस के बारे में पूछा और अपने परसर से पूछा। मैं इस संबंध में यह भी कहना चाहता हूं कि जब भी एनाउन्समेंट की जाती है तो यही कहा जाता है कि सेपटी इन्फ़र्मेशन पढ़ लें। हर आदमी सेपटी इन्फ़र्मेशन कार्ड भी पढ़ता है। साथ ही इस इन्फ़र्मेशन कार्ड को छापने में काफ़ी खर्चा होता है। लेकिन, आज तक आप बतलाइये कि एयर इंडिया और इंडियन एयर लाइंस का कोई एयरक्राफ्ट कैंस हुआ हो तो सेपटी इन्फ़र्मेशन कार्ड के अनुसार जो हिदायतें आपने दी हुई हैं उसके आधार पर कोई पैसेंजर बच गया हो। एक भी

[श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया]
ऐसा मामला आप बता दें। अगर नहीं बचे हैं तो इस सैफ्टी इन्फर्मेंशन कार्ड को रखने का क्या जरूरत है।

उपन्यासपति : सैफ्टी इन्फर्मेंशन कार्ड यह पानी पर उतरने के लिये है।

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया : सबसे पहले एयर इंडिया का "महाराज" बम्बई के पास पानी में हा गिरा था। कितने पैसंजर बचे?

एक भोतलोय सदस्य : उसका टाइम कार्ड नहीं होता था।

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया : उनका कहना है कि देखिये आप लोग सरकार से जुड़े हुए हैं, हम लोगों को भी कुछ मजबूरियाँ हैं उनको भी सुन लीजिए मैं उनकी आवाज आप तक पहुँचा सकता हूँ और आपके माध्यम से पैसंजरों तक भी पहुँचाना चाहता हूँ। क्योंकि मैंने जब उनकी बात सुनी तो मुझे महसूस हुआ और मैंने सोचा कि उनका क्या कसूर है। उनका कहना है कि 126 पैसंजर एक बाईंग में होते हैं। 50 मिनट की फ्लाइट है और उसमें चार क्रू मेम्बर हैं, दो एयर होस्टेज और दो परसर हैं। इसमें दस मिनट टेक-ऑफ़ में और दस मिनट लैंडिंग में लग जाते हैं। इस प्रकार 30 मिनट के अंदर चार मेम्बरों को नाश्ता सप्लाई करना होता है जो कि संभव नहीं है। तीस मिनट के अंदर चार मेम्बर 126 आदमियों को कितना अटेंड कर सकते हैं वह हिसाब आप लगा लें। जब हम लाल बटन, कॉलिग बेल बजाते हैं और एयर होस्टेज नहीं आती है तो हम नाराजगी जाहिर करते हैं, मिनिस्टर को बीच में लाते हैं, एम०डो० को चिट्ठी लिखते हैं कि दे आर नाट विहेविंग बेल। लेकिन हमको भी यह ध्यान रखना चाहिए कि वास्तविकता क्या है, किस कंडीशन में वे काम कर रहे हैं और हम उनको इन्फ्रास्ट्रक्चर दे सक रहे हैं या नहीं दे सक रहे हैं। यह सोचना जरूरी है। इंडियन एयर लाईंस और एयर इंडिया के अंदर कमियों के कारण भारत सरकार बदनाम होती है।

जबकि भारत सरकार का कोई हिस्सा नहीं है। मैंने एक सवाल किया था और पूछा था कि इंडियन एयर लाईंस और एयर इंडिया के मैनेजिंग बोर्ड में कौन-कौन मेम्बर हैं। उसमें कोई भी पालिसीमेन्ट का मेम्बर नहीं है। इसलिए हम यह जिम्मेदारी क्यों लें और अपनी सरकार को क्यों बदनाम होने दें, हम अपनी पार्टी को क्यों बदनाम होने दें। गलतियों किसी की और बीपी सरकार पर जायें यह ठोक नहीं है। मैं एक रात को आ रहा था देखा तान एयरक्राफ्ट थे लेकिन उनके बैगन हाल नहीं खुल रहे थे। एक घंटा बीत गया। ठाकुर जगतपाल सिंह जा भी कोचोन को फ्लाइट से आ रहे थे, मैं कड़कता से आ रहा था, कोई बम्बई से आ रहा था। सब फ्लाइट्स हेल्ड-अप रहीं। मैं काउन्टर पर खड़ा था तो एक आदमी आया जो होई कोर्ट में बैरिस्टर था। वह काउन्टर पर जो लड़का बैठा था उससे कहता है कि तुम खड़े होकर बात करो। वह बेचारा कहने लगा कि यह बतलाइये मैं क्या कर सकता हूँ। मेरा काम है इन्डॉसमेंट करना। दूसरा स्टाफ़ आया नहीं है। वह कहने लगा कि शांशों को तोड़ डालो। हम लोगों ने कहा कि शांशे क्यों तोड़ते हो। कहता है कि शिवराज पाटिल को बुलाओ, एम०डो० को बुलाओ हम देख लगे। फिजिकली असार्ट करो, इनको स्ट्रिप डाउन करो और इन पर बतें लगाओ। इस पर मुझे इंटरवीन करना पड़ा और मैंने कहा कि इतने नाराज क्यों होते हो। इस पर नाराजगी में वह कहने लगा कि तुम अपना नाम बताओ। मैं भुबह देखूंगा कि तुम इंडियन एयर लाईंस में नहीं रहोगे। मैंने भी कहा कि मैं अपना नाम बाद में बताऊंगा पहले अपना नाम बताओ और वह भी बताओ कि किस हाई कोर्ट में प्रैक्टिस करते हो। मैं आपको घर नहीं जाने दूंगा और रात भर पालम थाने में मच्छरों से कटवाऊंगा क्योंकि आप एक पब्लिक सर्वेन्ट को मारने के लिये लोगों को भड़का रहे हैं। इतने में ठाकुर जगतपाल सिंह जो वहाँ पहुँचे। कहने लगे कि अहलुवालिया जी क्या बात हो गई। मैंने कहा कि कितना बदमाश आदमी है, एक पब्लिक सर्वेन्ट को मारने के लिये

भोड़ इकट्ठा कर रहा है। वह कहने लगा कि सरदार जा आप उसके फ़ेवर में क्यों कह रहे हैं। मैंने कहा इसलिए कि पब्लिक सर्वेन्ट का रक्षा करना मेरा धर्म है। उसी धर्म का पालन मैं इस हाउस में भी कर रहा हूँ। लेकिन इसका कोई फ़ायदा नहीं है। अगर थोड़ा सा अच्छा विहेबियर किया जाय, कहीं पर टेक्निकल स्लेग हो जाय, कोई खराबा आ जाए, तेल नहीं है, चक्का पचर हो गया, कुछ हाँ गया पर इनका विहेबियर थोड़ा सा अच्छा नहीं हो सकता था थोड़ा सा पोलिश्ट नहीं हो सकता? मैं आपको कल हाँ का बात बताता हूँ। कल मैं पटना से आ रहा था, मैंने एयर होस्टेज से कहा कि न्यूज पेपर चाहिए। फ्लाइट चार घंटे लेट थी। एयर होस्टेज ने 'टाइम्स आफ इंडिया' का मैगजीन सेक्शन ला कर मुझे दे दिया। मैंने कहा कि पूरा पेपर दाँजिए तो कहने लगे कि मेरे पास पेपर नहीं है। मैंने कहा कि जब आप दिल्ली से चले थे तो कितने पेपर ले कर चले थे तो कहते हैं कि साहब लिमिटेड पेपर ले कर चले थे और हापिंग फ्लाइट है बनारस रुक कर आई है पेपर पैसेजर्स उठा कर ले गये हैं। मैंने कहा कि आप पैसेजर्स को ब्लेम कर रहे हैं। परसों सुबह मैं इसी फ्लाइट 485 से गया था मैंने अपनी आँखों से देखा था एयर होस्टेज ने न्यूजपेपर का बण्डल उठा कर के इंडियन एयरलाइंस के ग्राउंड स्टाफ़ को दे दिया क्योंकि इंडियन एयरलाइंस के ग्राउंड स्टाफ़ का कोई भी आदमी न्यूज पेपर नहीं खरीदता है वह इंडियन एयरलाइंस के पेपर ही पढ़ते हैं। दुर्भाग्य इस बात का है और बदनाम होते हैं लोग। वह कहने लगे ऐसी कोई इन्स्ट्रक्शन नहीं है। मैंने कहा कि हापिंग फ्लाइट है और आपको मालूम है दिल्ली से बनारस, पटना होते हुए पटना से दिल्ली जब तक वापस जाएंगे जितने पैसेजर्स यहाँ से चढ़ेंगे और उतरेंगे मैं समझता हूँ कि कम से कम उतने पेपर तो होने चाहियें। आप पेपर देने की कोई मेरे ऊपर कृपा नहीं कर रही है। मैं इतनी सी बात नहीं कहता महोदया, और तो और ट्रेफ़िक क्लॉयर्स जो दिया जाता है नाम बड़े अच्छे-अच्छे रखे हुए है साहब ए०टी०सी० नहीं मिल रहा है, अगले

के समय मैं नहीं आया कि क्या हो रहा है। मैं आपको 13 सितम्बर का बात बताता हूँ। दिल्ली नागपुर वाया भोपाल जो फ्लाइट जाती है आई०सी० 433 जब भोपाल से नागपुर को तरफ़ जा रही थी पाँच हजार फ़ुट नीचे गिर गई। महोदया, ध्यान देने लायक बात है, भोपाल का मतला है, आपके पुराने शहर का मतला है। आई०सी० 433 भोपाल हो कर नागपुर जा रही थी दिल्ली से भोपाल से छूटने के बाद वाँच में रास्ते में पाँच हजार फ़ुट नीचे गिर गई और उसमें कई पैसेजर्स घायल हो गये और किसी के सिर पर सामान गिरा, किसी के पैर पर गिरा, कई लोग उल्टियाँ करने लगे, बड़ा बुरी हालत थी। उसमें एक मੈम्बर पालियामेंट भी थे और उन्होंने उसकी कम्प्लेंट भी की लेकिन आज तक उस कम्प्लेंट का कोई लिखित जवाब नहीं दिया गया।

उपसभापति : क्या नाम था एम०पी० का ?

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया : उही-दय, उनका नाम था नरेश सी० पुगलिया। वह दुर्भाग्य की बात है और सच्ची बात मैं यहाँ पर पूछना चाहता हूँ कि भोपाल से जब वह जहाज जा रहा था तो नागपुर जाने के पहले नागपुर में ए०टी०सी० क्या दिया उसको। उसको क्या पता नहीं था कि रास्ते में कोई बवंडर है, कोई साइक्लोन है। अगर पता था तो उसके वायजूद भी इतना रिस्क क्यों लिया गया? महोदया, यह खिलवाड़ लोगों से क्यों की जा रही है? उसके लिए मैं सिर्फ़ पोलिश्ट लफ़्ज़ों को और एयर-होस्टेज को जिम्मेदार नहीं ठहराना चाहता इसके लिए सिविल एवियेशन मिनिस्ट्री जिम्मेदार है जो कि अकाउंटेबिलिटी फ़िक्स नहीं करती है। जैसे कि हमारे कुछ पूर्ववक्ताओं ने कहा कि यह दो चेयरमैन जबसे उन्होंने चार्ज लिया है उसके बाद से इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया में ही सकता है प्रोफ़िट हुआ हो मैं यह नहीं कहता कि प्रोफ़िट नहीं हुआ है किन्तु एफिशियेंसी कम हुई है। लोगों से शिकायतें आ रही हैं उनकी तकलीफ़ें बढ़ गई हैं। उनकी तकलीफ़ों को दूर करण कौन करेगा ? मैं आपके माध्यम

[श्री सुरेन्द्रजीत सिंह ग्रहलवालिया]

से सरकार का ध्यान इन मद्दों पर आकर्षित करना चाहता हूँ। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि बड़ा दुख लगता है उस वक्त जिस वक्त एक एयर होस्टेस हाथ जोड़कर खड़ी रहती है और नमस्कार करती रहती है। अगर यह इंडियन एयरलाइन्स का नियम है कि क्रिश्चु मैम्बर्स को हर पैसेजर्स को नमस्कार करना चाहिये तो मेल मैम्बर क्यों नहीं हाथ जोड़कर खड़ा होता। क्यों सिर्फ लेडी खड़ी रहती है। मैं इसका विरोध करता हूँ। अगर खड़ा होना है तो दोनों हाथ जोड़कर खड़े हो, नहीं तो दोनों में से कोई हाथ नहीं जोड़ेगा। महोदया, जब मैं पिछले साल लन्दन जा रहा था तो मैंने एयर होस्टेस के हाथ में (व्यवधान) साका वगैरह पहने देखा तो मैंने समझा कि वे बंगाली हैं। मैंने उनसे बंगाली में पूछा कि आप किस सेक्टर में हैं? मैंने बंगाली में पूछा "आपानि कोलकतार" तो उसने कोई जवाब नहीं दिया। फिर मैंने हिन्दी में पूछा कि आप कहाँ की हैं फिर भी उसने कोई जवाब नहीं दिया। फिर मैंने इंगलिश में पूछा तो वे कहती हैं कि .

"हा यू आर आइडेंटिफाइंग दैट आई एम ए बंगाली"

मैंने कहा तुम्हे कैसे पता लगा कि मैं बंगाली बोल रहा था। तो वे ऐसा पोज कर रही थी जैसे वे मलेशियन हों या श्रीलंका हों लेकिन इंडियन नहीं। पहले भी पूर्व वक्ताओं ने कहा कि हमारी एयर इंडिया की फ्लाइट्स में इंडियन टच नहीं होता है। महोदया, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि एयर इंडिया के एटमास्फियर में इंडियन टच होता है या नहीं पर जो उसके क्रू मैम्बर्स हैं कम से कम उनमें होना चाहिये। उनकी साज सज्जा और ड्रेस होती है, फिर खासकर जो साड़ी पहनती है उनकी ड्रेस का चयन इस तरह से किया जाय कि पूरी भारतीय नारी का रूप नजर आये और देखकर पता लगे कि यह इंडियन एयर लाइंस या एयर इंडिया की परिचारिकाएँ हैं। धन्यवाद।

उपसभापति : यह बात पुरुषों पर भी लागू होगी। जो हवाई जहाज में क्रू है वे पतलून क्यों पहनते हैं। वह तो इंडियन सभ्यता नहीं है।

*SHRI THOMAS KUTHIRAVAT-TOM (Kerala): Madam Deputy Chairman, there has been a good and useful discussion here today on the working of the Indian Airlines and the Air India. I hope this discussion will certainly open the eyes of the concerned authorities. For fear of repetition I think it will not be PTO-per for me to mention those points which have already been covered by my predecessors here. I am leaving out all those matters regarding the obsolete aircraft and the deficiencies of the airports. I just want to bring only one thing to the notice of the Hon'ble Minister. There is a considerable section of people who travel to the Gulf countries, especially those who go to the Gulf from Kerala. I hope due consideration will be given to their problems. Their problems are many. They have to travel to Bombay and then proceed to the Gulf. On the other hand, if they have direct travel facilities from Trivandrum itself it would be a great boon to them. We have to consider the huge loss and great inconvenience suffered by them on account of their journey through Bombay. If we look at the figures for the last three years we can see that the earnings have dwindled during this period. The profit has been steadily decreasing during the last three years. But the charges are ever increasing. I fail to understand why such harshness is being shown to Malayalies travelling to the Gulf. They have to wait for their air ticket for days together. When they come to catch the flight they are told that the pilot is ill and the flight is cancelled. The lodging facilities and the food given to them during this period are invariably very poor. They are being put up in rooms available for just 20

English translation of the original speech in Malayalam.

or 30 Rupees and have to put up with any food supplied to them.-. When they finally reach their destination, many people often lose their jobs for returning late to join their duty. Please think of it. Do we not have any responsibility in their plight? Do they not deserve better?. Most of these people do not belong to rich families. Therefore I earnestly appeal to the Government to give proper attention to their problems.

Now I want to say a word about the - working of the Indian Airlines. Yesterday I alongwith three other M.Ps. three Members of the Rajya Sabha and one Member of the Lok Sabha—wanted to catch our flight from Cochin to Delhi. We -were told that the 1.25 P.M. Cochin-Goa flight would depart at 5 P.M. But as there are no night take off or landing facilities there, the flight was ultimately cancelled. How much loss and inconvenience we had to put up with. How much loss the Indian Airlines suffered. This sort of neglect on the part of the Airlines has to be removed at any cost. I am happy to note that a very useful discussion has taken place here today to see how we can try to solve these problems. Madam, I do not want to take more time of the House. I hope and pray that we will be able to find satisfactory solutions to these problems and with these words I conclude.

Thank you Madam.

उपसभापति : मुहम्मद अमीन अंसारी जी, आप जरा मुख्तसर में जो प्वाइंट्स हों, वह बोल दीजियेगा क्योंकि इसके बाद एक बिन अभी और है।

The Finance Minister has to reply. You may please sit down whether the Minister is replying or not. The other Minister will reply. Please take your seat.

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी (उत्तर प्रदेश) : मोहतरमा डिप्टी चेरलमैन साहबा, अभी पिछले साल हज यात्रियों

को बहुत मुसीबतें उठानी पड़ी—वजह विमानों के नाकिस इंतजाम से बहुत सारे हाजी अपने हज के फ़रायज को पूरा न कर सके और वह महरूम रह गये।

मैं आपके जरिये, मंत्री जी से, गुजारिश करना चाहता हूँ कि इस साल एयर इंडिया से हज यात्रियों को पहुंचाने का इंतजाम करें और उसका एलान जनवरी के पहले हफ्ते में कर दें कि कितने विमान यहां से हाजियों को लेकर जद्दा पहुंचायेंगे।

दूसरी बात यह है कि जो एयर-इंडिया का किराया है, मोहतरमा चेरलमैन साहबा, वह बहुत ज्यादा है। दूसरे देशों में जो चार्टर्ड फ्लाइट्स होती हैं, उनके किराये से इनका ज्यादा है। तो मेरी यही गुजारिश है कि इस साल एयर इंडिया के विमान यात्रियों को जद्दा पहुंचाने और लाने का इंतजाम करें और किराया कम करें।

तीसरी बात यह है कि दिल्ली में आपको याद होगा कि स्व० श्रीमती इंदिरा गांधी जी से, उस वक्त मैं उत्तर प्रदेश स्टेट की हज कमेटी का चेरलमैन था, उनसे गुजारिश की थी कि उनकी बड़ी मेहरबानी से दिल्ली से विमानों की उड़ान हज। यात्रियों के लिये शुरू हुई और वह बढ़ती ही जा रही है पिछला मर्तबा का तजुर्बा कहता है कि हज यात्रियों की भीड़ बहुत ही ज्यादा हो जाती है और इंतजाम बहुत ही नाकिस रहता है।

तो मेरी गुजारिश है कि इस दफा कलकत्ता और वाराणसी जो इंटरनेशनल एयरपोर्ट हैं, वहां से भी हाजियों के लिये सात विमानों की आवश्यकता पड़ेगी। वहां से हाजियों को पहुंचाने की व्यवस्था की जाए।

पिछले साल जो सऊदी अरेबिया के विमान यहां से हज यात्रियों को ले गये थे, वह क्या वजह पड़ी, किसका इंतजाम था कि उससे बहुत सारे हाजी रह गये, जिससे

[श्री बहुमद अमीन अन्तاری]

ہندوستان کی دنیا کے اندر بڑی بدنامی
ہوئی اور شاہ فہد نے ایک دن کا مہینا
ہندوستانی حاجیوں کو وہاں پہنچانے کے لیے
دیا؟ ہم ان کے شکرگزار ہیں۔

انہی باتوں کے ساتھ - آپ کو کچھ
کم دے رہی ہیں - مگر آپ نے کچھ دیا ہے،
نہ اس میں کچھ چاہیگا کہ کرایہ کم ہو
اور سیرکس ایئر انڈیا کے ویمان ہو
پانچویں کو لے کر جائیں۔ شکریہ۔

[+ شری محمد امین انصاری]

(اگر پڑھیں): مستحکم قہقی

چھریں صاحبہ - ابھی پچھلے سال
حج یاتریوں کو بہت مصیبت
اٹھانی پڑی - وجہ مسافروں کے ناقص
انتظام سے بہت سارے حاجی اپنے
حج کے فرائض کو پورا نہ کر سکے
اور وہ مستحکم رہ گئے۔

میں آپ کے ذریعے ملتی تھی
سے گزارش کرنا چاہتا ہوں کہ اس
سال ایئر انڈیا سے حج یاتریوں کو
پہنچانے کا انتظام کریں اور اسکا
اعلان جنوری کے پہلے ہفتہ میں
کر دیں کہ کتنے مسافر یہاں سے
حاجیوں کو لے کر جہاز پہنچائیں گے۔

دوسری بات یہ ہے کہ جو ایئر انڈیا
کا کرایہ ہے مستحکم قہقی چھریں
صاحبہ یہ بہت زیادہ ہے - دوسرے
دیشوں میں جو چارٹر فلائٹس
ہوتی ہیں ان کے کرایے سے اتنا زیادہ
ہے - تو میری بھی گزارش ہے کہ
اس سال ایئر انڈیا کے مسافر حاجیوں

کو جہاز پہنچانے اور لانے کا انتظام
کریں اور کرایہ کم کریں۔

تیسری بات یہ ہے کہ دلی میں
آپ کو یہاں ہوگا کہ سورجیہ شریعتی
اندر گاندھی جی سے اس وقت میں
اگر پڑھیں اسٹیمت حج کمیٹی کا
چھریں تھا - ان سے گزارش کی
تھی اور انکی بڑی مہربانی سے دلی
سے اندر مسافروں کی اڑان حج یاتریوں
کیلئے شروع ہوئی اور وہ بڑھتی
جنا رہی ہے - پچھلے مہینے کا
تجربہ کہتا ہے کہ حج یاتریوں کی
تعداد بہت ہی زیادہ ہو جاتی ہے -
اور انتظام بہت ہی ناقص رہتا ہے۔

تو میری گزارش ہے کہ اس دفعہ
کلکتہ اور ورائسی جو انٹرنیشنل
ایئر پورٹ ہیں وہاں سے بھی حاجیوں
کیلئے مسافر ومانوں کی آوشمکتا
پہنچی - وہاں سے حاجیوں کو
پہنچانے کی ویوسٹیا کی جائے۔

پچھلے سال جو سعودی عربیہ کے
ومان یہاں سے حج یاتریوں کو لے
گئے تھے - وہ کیا وجہ پڑی کس کا
انتظام تھا کہ اس سے بہت سارے
حاجی رہ گئے - جس سے ہندوستان
کی دنیا کے اندر بڑی بدنامی ہوئی
اور شاہ فہد نے ایک دن کا موقع
ہندوستانی حاجیوں کو دھار پہنچانے
کیلئے دیا - ہم ان کے شکر گزار
ہیں۔

انہیں شبدوں نے سانپ - آج
وقت بہت کم دے دہی ہیں - مگر
وقت آپ نے دیا ہے - میں اس پر
توجہ چاہوں گا کہ کرایہ کم ہو اور
صرف ایئر انڈیا نے وہاں ہی حج
پاکرہیں کو لیکر جائیں -

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: Madam Deputy Chairman, I have been put at the fag end of this debate. Madam, I view this problem of Indian Airlines and Air-India with a sense of sympathy and understanding. A lot of invectives have been showered on the Minister and the Ministry but and their difficulties have not been appreciated. I was in Jeddah when my son-in-law who is there told me that in Saudi Arabia alone which is a small country they had 250 aeroplanes, catering to civil airlines only.

Mr. Vishvjit Singh said that we have only 50 planes. It reminds me of an anecdote of Kashmir. In Kash-, miri we call it *khosakhen*. The story is about 100 years old and it is said that it really happened. The story goes like this: There was a group of artisans in Kashmir, a very humorous type of people, working on the shawls, doing embroidery, etc. They were a hundred in number. One of the headmen came and told these artisans, "I shall have 100 dishes of food prepared and 100 people should consume it. If 100 of you could consume all the 100 dishes, I shall give you Rs. 100. Are you prepared?" They were wondering how it would be possible for 100 people to consume 100 plates of food because one plate of food was quite enough for four or six people. But one man stood up and said, "Yes, I will prove that it could be done, but you will have to do as I tell you. Place all the 100 dishes in a room adjacent to where all these 100 people would be sitting and send the dishes one by one." It was agreed to. As one dish

was brought into the room, he asked all the 100 men to pounce on the plate and devour the food. In no time they finished the plateful of food. This was repeated as dish after dish arrived in the room, with the result that they consumed all the 100 dishes and still they felt as if they had not eaten anything. Similarly, the demand on our internal flights is so much with so less planes available that we cannot satisfy anyone. I am not going into the details because a lot of things have been discussed. I only want to ask the honourable Minister: What perspective planning have you got? I think he has got none. On the basis of the information conveyed by Mr. Vishvjit Singh, daily we are having 28,000 passengers. For one month it comes to 8,40,000 passengers and for one year it works out to 1,00,80,000 passengers to be flown. What has he got for the expansion, in this in the years to come? Right now he is handicapped. What has he got to tell us for the future? Madam, I have only two suggestions to offer. The honourable Finance Minister is here and he will help Mr. Shivrāj Patil in that respect.

DR. YELAMANCHILI SIVAJI
(Andhra Pradesh): By releasing funds.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: There is no question of funds. There are no funds available at the present moment. Whoever thought about these projects and these transport problems at the time of Jawaharlal Nehru had ignored this section. We had thought about having motor cars of our own, we had thought about having mopeds or scooters of our own. but did we think of having planes of our own? They say that they have the Hindustan Aeronautics. It is a small concern which is not able to cater even to the Dorniers and such small other things. My suggestion is that the Minister, and the honourable Finance Minister, should clear a project for collaboration with either Airbus or Boeing or Aeroflot. which are the three major companies in the

[Shu Ghulam Rasool Matto]

world, for manufacturing in our own country, on a collaboration basis, at least 50 aircraft per year. If this is done we will be able to solve the problem and this perspective planning can solve our long-range problem. This is my suggestion No. 1.

My suggestion No. 2 is with regard to the chronic shortage of planes for our domestic traffic. While the Minister was replying to my question the other day, he stated that he was thinking of getting on lease some aircraft. He has got to think of a crash programme for getting aircraft on lease now that he is facing the problem. You should have a crash programme. I would like to know what type of planes he has in his mind for getting on lease.

Now I would conclude after saying two or three things about Kashmir. Madam, you know that in Kashmir the road has also been blocked even. In August and September we had to get three Airbuses and still people were waiting for two months to get a ticket. The only way this problem in Kashmir can be solved is to have a Boeing stationed either at Srinagar or Jammu, which can carry passengers to and from Jammu and Srinagar and may be used upto Delhi also in case of need. It is only when a Boeing aircraft is stationed in Jammu that the problem of Jammu and Kashmir can be solved.

My last point is with regard to the amenities of the Srinagar Airport. The winter season has started. The other day when I went there, it was raining. Madam Deputy Chairman, hundreds of people were waiting outside in rain because there was no shelter. I had even suggested to them to have *shamianas* or something like that so that people who cannot be allowed to go in, can take shelter under that. The Minister had assured that here would

be some construction so that the people can get some shelter. This is not being done.

Lastly, there are no trollies at the Srinagar Airport, and people have to carry their luggage or they have to engage porters who charge at least Rs. 10/- a piece. This thing should also be taken into consideration.

I again sympathise with him. But I would like his reaction tomorrow when he replies about the perspective and immediate planning, what he has done in regard to this.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The discussion concludes, and the reply will be tomorrow.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: I have taken only three minutes.

**BANKING, PUBLIC FINANCIAL
INSTITUTIONS AND NEGOTIABLE
INSTRUMENTS LAWS (AMEND-
MENT) BILL, 1988— contd.**

THE DEPUTY CHAIRMAN: Thank you very much, and I expect the same co-operation from you because we are taking up the Banking, Public Financial Institutions and Negotiable Instruments Laws (Amendment) Bill. Everybody has spoken. Prof. Sourendra Bhattacharjee withdrew his name on my request. I expect the same cooperation from Mr. Matto. Withdrawing? Then the Minister.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO (Jammu and Kashmir): Madam, I have got a word to say.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Still you have? I thought, you were with, drawing.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: No, no. I am just speaking for two, three minutes.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Matto, I think, today you have taken part in all the discussion®.