

great respect for Mr. Gupta, because his dedication to the cause of the country is above all. I have a great respect for Mr. Gupta, I went to his house many times, and I found out that he is a person really to be respected by all due to his dedication to principles and ideology. So, Sir, his statement did not hurt me much. But the records must be made straight, leave aside Mr. Kasbekar. When he was Controller of Imports & Exports, I was not at that time a Member of the House. I was at home. But cooperatives might have acquired licences. This is the usual procedure. Co-operatives are owned either by farmers or cotton growers. Whether we are magnates or not, we have got a deep faith, and I am proud of the cooperative organisations in this country which are serving the cause of producers, whether they are sugarcane growers or cotton growers or consumers. I would request Mr. Gupta that he should not join his voice with the capitalist lobby which is denouncing the cooperatives in this country. I can understand, there might be some black sheeps. I do not say that. In his party there may also be some black sheeps. That is always there. It is human failing. I do not say that. But, Sir, I say is that I always stand for a clean life, and I have never acquired a single licence.

To keep the record straight, I have stated this.

SHRI BHUPESH GUPTA: Sir, I, am very glad, he has given a personal explanation. But, Sir, why should I call him a black sheep? You have a very fair complexion. If I call you, I would call you a 'white sheep'. (Interruptions). So my friend wants to put the record, straight. The record, according to you, has been set straight. But when I said this, you know what ... (Intemptions).

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: What do you mean? Sir, I challenge him to show me if I have obtained a single import licence. . . (Interruptions)., .as his observation imputes.

SHRI BHUPESH GUPTA; I have not said that you have taken licences. All I say is that you are deindending Kasbekar.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI; Mr. Bhupesh Gupta, leave aside that defence.

(.Interruptions)

SHRI BHUPESH GUPTA; I called him co-operative magnate.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: When you said that Mr. Goenka was a corrupt man, I accepted your views. joined with you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHYAM LAL YADAV): Kindly don't talk amongst yourselves. Kindly don't take the time of the House. The next business has to be transacted. Mr. Mehrotra.

#### HALF-AN-HOUR DISCUSSION ON POINTS ARISING OUT OF THE ANSWER TO STARRED QUESTION 263 GIVEN ON 15TH MAY, 1979, RE- GARDING NATIONAL AIR SAFETY BOARDS

श्री प्रकाश महरोत्रा (उत्तर प्रदेश):  
आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, आज जो  
चर्चा का विषय है वह कोई राजनीतिक  
विषय नहीं है और न वह कोई  
पार्टी का प्रश्न है। यह प्रश्न है देश के  
लाखों लोगों की सुरक्षा का उनकी सुविधा  
का जो इंडियन एयरलाइंस में देवल  
करते हैं।

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI  
(Maharashtra); I want to ask you one  
question before you start. The subject is  
national air safety. Is there any safety in the  
airlines? It is luck and Parmatma that save  
us. I am asking you because you have raised  
this question.

SHRI JAGDISH PRASAD MA-  
THUR (Uttar Pradesh): The safety has  
gone to the winds. That is what I he means.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: Your leader says that God will save this country and the Janata Party and everybody.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHYAM LAL YADAV): Kindly allow Mr. Prakash Mahotra.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: The basic point is that there is no safety.

(Interruptions)

श्री प्रकाश महरोत्रा : मान्यवर मेरा अभिप्राय इस विषय को यहां उठाने का यह है कि.....

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI): Sir,....

श्री प्रकाश महरोत्रा : आप इस तरह से डिस्टर्ब न कीजिए । मैं भी इस तरह से कर सकता हूं ।

मैं सरकार से निवेदन करना चाहता हूं ताकि जो कठिनाइयां हैं उनको सोल्व करने में कुछ कदम उठा सके । 25 वर्ष पूर्व जब इंडियन एयर लाइंस का गठन हुआ उस वक्त जो हमारे पास एयर क्राफ्ट्स थे, वे डकोटा, वाईकाऊंट और फोकर प्लेन थे । आज मान्यवर, 25 वर्ष के अन्दर हमारे पास जो सबसे एडवांस, सोफिस्टिकेटेड और सेफ प्लेन समझे जाते हैं वे हैं बोइंग 373 और एयर बस । जिस वक्त पुराने प्लेन थे इंडियन एयर लाइंस में उस वक्त रेट आफ एक्सीडेंट्स जो था वह कम था । उस वक्त प्लेन समय से चलते थे और पैसिजर्स निश्चित रहते थे कि प्लेन को समय से पकड़ कर समय से घर पहुंच जायेंगे । आज जब हमारे पास लेटेस्ट प्लेन हैं, फास्टेस्ट प्लेन हैं तो आज स्थिति यह है कि दुनिया की जो औसत है उससे टू टाइम्स, थ्री टाइम्स, हमारे एक्सीडेंट्स बढ़ गये हैं जबकि वही प्लेन उन देशों में भी इस्तेमाल होते हैं । अमेरिका में जो रेट आफ एक्सीडेंट्स

हैं उससे टेन टाइम्स हमारा रेट आफ एक्सीडेंट्स बढ़ गये हैं । पिछले छः महीने में दो बोइंग प्लेन क्रेश हो चुके हैं, एक हैदराबाद में और दूसरा मद्रास एयर पोर्ट पर । चार महीने के अन्दर 12 हजार प्लेन आधा घंटा से अधिक लेट हुए हैं । और नौ सौ सर्विसेज कैंसल हुई हैं । यह आपकी एफिसिएन्सी है और यह आपकी मैनटेनेन्स है । पहली मई को कलकत्ता से जो प्लेन चलता था उसको सुबह 6 और 5 बजे के बीच में चलना था इसलिए पैसेंजर एयर पोर्ट पर पहुंच गये । लेकिन रात को 10 बजे तक पैसेंजर वहां पर बैठ रहे, फिर भी उनको प्लेन नहीं मिला । इस प्रकार की आपकी स्थिति चल रही है । इस वक्त इस विभाग में कम्प्लीट क्योस की स्थिति है । इंडियन एयर लाइन्स में स्थिति अत्यन्त ही खराब हो गई है । जिस प्रकार रोड ट्रांसपोर्ट होता है उसी प्रकार की स्थिति इंडियन एयर लाइन्स की हो गई है ।

जहां तक सुरक्षा का प्रश्न है, उसके दो पहलू हैं । एक पहलू मैनटेनेन्स का है और दूसरा पहलू सुरक्षा का है । सुरक्षा के संबंध में जो रेगुलेशन्स हैं उनका संबंध सुरक्षा से जुड़ा हुआ है । मैनटेनेन्स की स्थिति यह है कि एक प्लेन एयर पोर्ट से उड़ता है । थोड़ी देर में उड़ने के बाद पायलट ने देखा कि उसमें खराबी आ गई है । वह प्लेन को वापस ले आया । तीन चार घंटे तक प्लेन एयर पोर्ट पर ही रहा । उसके बाद प्लेन उड़ा तो पायलट ने देखा कि प्लेन में फिर वही खराबी है । दस बंटे के बाद फिर प्लेन वापस आ गया । पैसेंजरों को जहां जाना था वे वहां नहीं जा सके । इस प्रकार की इनकी मैनटेनेन्स चल रही है । इस संबंध में एक दूसरा उदाहरण भी देना चाहता हूं । तीन दिन

पहले एक प्लेन आया। जब उसने दिल्ली एयर पोर्ट पर लैण्ड किया तो उसका रिक्स फर्स्ट वर्क नहीं कर रहा था। यह सौभाग्य की बात थी कि यह रन-वे बहुत बड़ा है, इसलिए आखिरी कोरनर पर जाकर प्लेन रुक गया। जब पायलट ने उस प्लेन को हैण्ड ओवर किया तो यह शिकायत की कि इसमें यह तकलीफ है, इसको ठीक कर देना चाहिए। सुबह उस प्लेन को श्रीनगर जाना था। उन्होंने कहा कि यह प्लेन एटेन्ड हो गया है और उस प्लेन को एयर वर्दीनेस का सर्टिफिकेट दे दिया गया। जब यह प्लेन श्रीनगर में उतरा तो वहां पर भी उसका रिक्स फर्स्ट ठीक काम नहीं कर रहा था। लेकिन श्रीनगर का रन-वे भी काफी बड़ा है, इसलिए कोई दिक्कत नहीं हुई। यह प्लेन जब दिल्ली लौटा तो उसमें फिर वही दिक्कत थी। इस बारे में यह कहा गया कि जो तकलीफ थी या खराबी थी उसको दूर कर दिया गया है। उसका रिक्साई भी ठीक दिखा दिया गया। मंत्री महोदय बता सकते हैं कि यह ठीक प्लेन था। इसी प्रकार के प्लेन को अगर आगरा या खजुराहो जाना होता तो एयर क्रेन हो जाता क्योंकि वहां का रन-वे छोटा है। इसमें दिक्कत यह है कि 20 साल पहले मैनटेनेन्स के लिए जो फैमिलिटीज दी जाती थीं वही आज भी चल रही हैं उनको किसी प्रकार से एनलार्ज नहीं किया गया है। स्थिति यह है कि रात को कोई प्लेन जाता है और अपने स्टेन्ड पर रख दिया जाता है और उसी वक्त उसकी मैनटेनेन्स की जाती है। वहां पर न तो एडोक्वेट लाइट होती है और न ही दूसरी चीजों की सहायता होती है। आज जो नई तकनीक आ गई है या सोफिस्टिकेटेड इक्विपमेंट आ गये हैं उनको इस्तेमाल नहीं किया जाता है।

बीस साल पहले मैनटेनेन्स का जो तरीका था वही अब भी इस्तेमाल किया जाता है। इसमें सुधार लाने के लिए विशेष प्रयत्न नहीं किया गया है।

दूसरी बात यह है कि ये जो इंजीनियर्स बगरह हैं, इनकी ट्रेनिंग पलाइंग क्लब्स में होती है जहां पर न तो नई टेक्नीक के इंस्ट्रुमेंट्स हैं और न ही कोई वैसा इंस्ट्रक्टर है। आप जानते हैं कि माडर्न टेक्नीक में काफी सोफिस्टीकेशन आ गया है। इसलिए आवश्यकता इस बात की है कि उनकी ट्रेनिंग में सुधार लाया जाये। इसी तरह से मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करूंगा कि वे कोई सेन्ट्रल इंजीनियरिंग ट्रेनिंग कालेज खोलें जिसमें इन लोगों को ट्रेनिंग दी जाये और जो पुराने इंजीनियर हैं उनके लिए रिफ्रेशर कोर्स होना चाहिए और समय-समय पर उनका इतिहास होना चाहिए जिससे देखा जाए कि जो आज के प्लेन हैं उनके स्टेन्डर्ड के मुताबिक वे हैं या नहीं। जहां तक पायलट की बात है, उसकी ट्रेनिंग भी पलाइंग क्लब्स में होती है। इस संबंध में मेरा निवेदन यह है कि पायलट को इन क्लबों में ट्रेनिंग देने के बजाय आपको इनके लिए एक एकेडेमी बनानी चाहिए जिसमें माडर्न इक्विपमेंट्स हों और जिनमें इन पायलटों को आधुनिक ढंग से ट्रेनिंग दी जा सके और उनका टेस्ट लिया जा सके और उनका चेक-अप समय-समय पर होना चाहिए। यह टेस्ट और चेक-अप इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन को नहीं करना चाहिए बल्कि इसके लिए एक इंडिपेन्डेंट चेकिंग अथोरिटी होनी चाहिए। जिससे वह स्टैंडर्ड को बनाये रख सकें। टाटा इन्व्हायरी कमेटी बनी थी। उसकी रेकमण्डेशन है। जो बोइंग प्लेन होता है उसके काकपिट में बहुत इंस्ट्रुमेंट्स होते

[श्री प्रकाश महरोत्रा]

हैं। पाइलेट होता है जो कि व्हील पर बैठा रहता है और रेगुलेट करता है, दूसरे कंट्रोल टावर से बात करता है और पेपर वर्क भी करता रहता है, पेनल मोनिटरिंग जो है उसको भी करता रहता है। अगर पेपर वर्क में उलझ जाये और मानिट्रिंग में गड़बड़ी हो जाये तो जहाज को क्रेन होने की सम्भावना होती है। दुनिया की तमाम एयर लाइंस में बोइंग के तीन पाइलेट होते हैं। टाटा कमेटी को भी रिकमन्डेशन यही है। इसलिये मेरा निवेदन है कि इस रिकमन्डेशन को इम्प्लीमेंट करना चाहिए और बोइंग में तीन पाइलेट होने चाहिए।

दूसरा, रेक्यूमेंट पालिसी जो है वह यह है कि 1959 से इन्होंने पाइलेट का रेक्यूमेंट बन्द कर रखा है। बमरोली ट्रेनिंग सेंटर को इन्होंने डिसेमेंटल कर दिया है। महोदय, स्थिति यह है कि प्लेन ले जाने के लिये समय पर पाइलेट नहीं मिलते हैं। टेक-आफ होने में लेट हो जाते हैं। मेरा निवेदन है कि इस पालिसी को बदला जाना चाहिए, इंजीनियरों के रेक्यूमेंट के बारे में और पाइलेट के रेक्यूमेंट के बारे में। कुछ तो मेडिकलो अन-फिट हो जाते हैं और कुछ एयर क्रेन के कारण पाइलेट नहीं रहे, बहुत से रिटायर होते हैं। तो ऐसी अवस्था में उचित ध्यत तो यह है कि उनको रिप्लेस करते रहना चाहिए। आज एक स्थिति यह हो गई है और मंत्री महोदय इस बात को जानते हैं कि मिडिल ईस्ट एयरलाइंस अपने यहां अच्छे पाइलेटों को रखती जा रही है तो इससे देश में इनकी शॉर्टेज होने की सम्भावना है। आप नये प्लेन मंगाने की बात करते हैं। उसके लिये भी आपको इसकी व्यवस्था करनी पड़ेगी, नये पाइलेटों को ट्रेन्ड करना पड़ेगा, उनको रेक्यूट करना पड़ेगा।

जहां तक सेक्युरिटी क्लस की बात है, इसके बारे में जिस दिन मैंने मंत्री जी से प्रश्न किया था उस दिन मंत्री जी इसको समझे नहीं या समझ नहीं पाये, लेह का जो एयर पोर्ट है उसके चारों तरफ 23 हजार फीट के पहाड़ हैं और उसके बीच में रन-वे बना है। वहां वेदर अक्सर क्लाउडी रहता है, बिजिलिलिटी बड़ी पुअर है, हेल-स्टोभर्स आते हैं। हर एयरपोर्ट पर बोकिन लाइट होती है जो लाइट फैंक कर प्लेन को रास्ता दिखाती है कि किसी तरह से प्लेन वहां आ जाये। यहां पहाड़ हैं परन्तु उसके ऊपर बिजली की या बत्ती नहीं लगी है। इसलिये प्लेन के पहाड़ से टकराने की सम्भावना है। इन्स्ट्रुमेंट लैंडिंग ऐसी चीज है कि यदि वेदर खराब है, बिजिलिलिटी पुअर है तो यह इन्स्ट्रुमेंट प्लेन को गाइड करता है और प्लेन लैंडिंग कर सकता है। इस तरह की फैमिलिटीज और फायर फाइटिंग एक्विपमेंट नहीं है। जो सेक्युरिटी होनी चाहिए उसकी अवहेलना करके किसी तरह से काम चलाया जा रहा है। एक उदाहरण मैं यह देना चाहता हूं।

दूसरी बात यह है कि जितने एयर पोर्ट और माडर्न एयर क्राफ्ट तथा फास्ट एयर क्राफ्ट हैं, इसका एरर यह होता है कि इनके सोधे क्रेन होने की सम्भावना होती है। इसलिये जितने एयरपोर्ट्स में साफिस्टिकेटेड इक्विपमेंट लगाने की जरूरत है उसके बारे में जरूर इन्क्वायरी होनी चाहिए। इसके लिये न केवल बाहर से मंगाये हुए इक्विपमेंट पर निर्भर रहा जाये बल्कि इंडीजीनियस टेक्नालाजी को डेवलप करना चाहिए। यहां दो संस्थायें डी० जी० सी० ए० और इन्टरनेशनल एयरपोर्ट अथारिटी है। प्लेन फंक्शन, उसका ओवर-लेप ट्रैफिक कंट्रोल है, स्पेस फैमिलिटीज है यह

डी० जी० सी० ए० के अन्तर्गत आता है । ग्राउन्ड फैसिलिटीज और लैंडिंग फैसिलिटीज इन्टरनेशनल एयरपोर्ट अथॉरिटी के अन्तर्गत आते हैं । नतीजा यह होता है कि यदि कभी कोई प्लेन फैंग होता है, कोई डिफिकल्टी होती है तो वे उसको रेसपसिबिलिटी एक हमारे ऊपर डाल देते हैं । मेरा कहना है कि इन सब कार्यों को इन्टरनेशनल एयरपोर्ट अथॉरिटी के अन्तर्गत लाना चाहिए । जो एक्सीडेंट्स होते हैं उनको डी० जी० सी० ए० जो प्लेन लैंडिंग की मोनिटरिंग करती है उसके अन्तर्गत वह कमेटी होती है जो एक्सीडेंट्स की इन्क्वायरी करती है । जो दोषी है तो वह उसके ऊपर जजमेंट भी स्वयं ही देती है । तो यह स्वतः सिद्ध है कि किस तरह का वह जजमेंट होगा । तो मेरा निवेदन है कि एक इन्डेपेंडेंट एक्सीडेंट्स इन्क्वायरी अथॉरिटी इसके लिये बननी चाहिए । और जो उसकी रिपोर्ट है उसको पब्लिसाइज करना चाहिए जिससे पब्लिक को मालूम हो कि किस वजह से एक्सीडेंट हुआ । अल्टीमेटली इससे आपको ही मदद मिलेगी । एक चीज और है, टाटा कमेटी ने भी रिक्मेंड किया है वह नेशनल सेफटी बोर्ड की स्थापना । मैं समझता हूँ कि यह बड़ा आवश्यक है कि एक नेशनल सेफटी बोर्ड बना देना चाहिए । क्योंकि बड़े फास्ट चेजेंज हो रहे हैं, टेक्नोलोजी बड़ी जल्दी बदल रही है, उसको पोरियडीकली रिव्यू करना

चाहिए । डी० जी० सी० ए० को कनवर्ट कर देना चाहिए । जब यह बना था यह 1937 के रुलज थे अतः उसका अपडेट करने की जरूरत है । इसलिए इसको सिविल एविएशन अथॉरिटी में कनवर्ट कर देना चाहिए । एक विशेष बात मैं एडमिनिस्ट्रेशन के बारे में कहना चाहता हूँ । एडमिनिस्ट्रेशन इतना लूज है, हर लेवल पर, टाप से बोटम तक लूज है । मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि उन्होंने एक कदम उठाया है । इंडियन एयरलाइंस का जो मेनेजिंग डाइरेक्टर है उसको बदल दिया है । लेकिन यह पर्याप्त नहीं है । मान्यवर आपको उपर से ले कर, पी० सी० लाल से ले कर नीचे तक बदलना पड़ेगा । इसका कोई औचित्य नहीं था कि आपने पी० सी० लाल को इंडियन एयरलाइंस का, एयर इंडिया का चेयरमैन बना दिया । टाटा जैसे आदमियों को हटा दिया जिसका इतना बड़ा कंट्रीब्यूशन था । इस वजह से ही एयर इंडिया को बहुत ख्याति मिली है । उसको हटा कर आपने पी० सी० लाल को कर दिया । मैंने पहले ही कहा है, मान्यवर, यह राजनीतिक प्रश्न नहीं है । मैं आपसे निवेदन करूँगा कि इसमें राजनीति को न लायें । धरती पर तो आप राजनीति ला रहे हैं लेकिन आसमान में कम से कम आप राजनीति न लायें । मान्यवर, आज स्थिति यह हो गई है कि सर्विस भी लेट हो जाती है । पूरी सर्विसेज अस्त-व्यस्त हो जाती है । उसका कारण यह है कि

इतना टाइमशेड्यूल है कि सात-सात, आठ-आठ सेक्टर एक प्लेन कर रहा है। मेरा निवेदन है कि इसके प्लोट को आगमेंट करना चाहिए। इंडियन एयर लाइंस के जो प्लेन्स हैं, आप बड़े शहरों से तो कनेक्ट कर रहे हैं लेकिन जो छोटे शहर प्रदेशों के अन्दर हैं उनको कनेक्ट नहीं कर रहे हैं। इसके लिए आपको लीडर सर्विस चलानी चाहिए। मैं आपकी मिसेयरिटी, आपकी क्रेडिबिलिटी को डाउट नहीं करता हूँ लेकिन आपकी क्रेडिबिलिटी जो है वह जज की जाएगी इंडियन एयर लाइंस की परफार्मेंस से। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि इंडियन एयरलाइंस की जो परफार्मेंस है वह बहुत ही शोचनीय है तथा उसकी तरफ विशेष ध्यान दे कर उसको ठीक करने की आवश्यकता है।

**पर्यटन और नागर विमानन मंत्रो ( श्री पुरुषोत्तम कोशिक ) :** उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सदस्य का आभारी हूँ कि उन्होंने इंडियन एयरलाइंस के कुछ तात्कालिक उठते हुए प्रश्नों पर चर्चा करने का प्रस्ताव किया और कुछ बातों की तरफ उन्होंने चिन्ता जाहिर की। जहाँ तक सुरक्षा का प्रश्न है उसको किसी भी स्थिति में नेगलेक्ट नहीं किया जा सकता है और हमारी कोशिश यह होती है कि हम उसमें निरन्तर सुधार करें। मान्यवर, जहाँ तक मेंटेनेंस का प्रश्न है, उसमें किसी तरह की लापरवाही नहीं बरती जाती है। लेकिन मेंटेनेंस के साथ साथ जिस तरीके से माननीय सदस्य ने कहा कि जहाज की कमी के कारण जितना समय दरअसल मिलना चाहिए वह नहीं मिल पाता और उस बीच में अगर कहीं कोई जहाज में गड़बड़ी हो,

सुधार न हो तो उसके कारण जो और उड़ानें हैं उस उड़ान में विलम्ब के परिणामस्वरूप विलम्ब हो जाता है। मेंटेनेंस के बारे में मैंने पहले भी निवेदन किया था। जो कुछ मेंटेनेंस का इस समय सिस्टम है इसमें सुधार करने की आवश्यकता है। लेकिन, उपसभाध्यक्ष जी, मैं पूरी तरह से इस सदन को आश्वस्त करना चाहता हूँ कि किसी जहाज के मेंटेनेंस में सुधार में भले समय लगे लेकिन हम किसी भी जहाज को, जब तक इस बात के लिए पूरा आश्वस्त नहीं हो जाते हैं कि वह उड़ान के लायक है तब तक उसको उड़ान का प्रमाण पत्र नहीं देते हैं। जो कुछ इस समय सिस्टम है इसमें और सुधार की गुंजाइश है और इस दृष्टि से भी जो हमारा पूरा मेंटेनेंस सिस्टम है उस पर रिव्यू करने के लिए और किस तरीके से इसको इम्प्रूव किया जा सकता है, एक कमेटी भी बना रहे हैं जिसमें हिन्दुस्तान के अलावा मेंटेनेंस के मामले में बाहर के भी लोग जो एक्सपर्ट माने जाते हैं, इसमें सम्मिलित किये जायेंगे। इसके लिए कुछ लोगों से सम्पर्क करने का काम जारी है। मैं उम्मीद करता हूँ कि उस कमेटी के बनने के बाद मेंटेनेंस के सिलसिले में और सुधार होगा।

जहाँ तक एयर सेफ्टी का प्रश्न है जो माननीय सदस्य ने उठाया और जिसकी सिफारिश टाटा कमेटी ने की थी। पिछले समय उसको मंत्री मंडल ने इस आधार पर अस्वीकृत कर दिया था कि जो कमिश्नर आफ एयर सेफ्टी बनेगा, उसको पूरे समय का काम नहीं होगा। लेकिन इस बीच में जिस तरह की चिन्ता जाहिर की गयी, जिस तरह से जहाजों की खराबियों की संख्या अधिक बढ़ी है, उसको देखते हुए फिर से एयर सेफ्टी बोर्ड बनाने के बारे में पुनः विचार किया जा

रहा है। मैं कहना चाहता हूँ कि इस पर मंत्रिमंडल का और सरकार का अनुकूल निर्णय होगा। उस कमीशन का काम न केवल जो एक्सीडेंट हैं उनकी जांच करने का होगा बल्कि दुनियाँ में और भी जहाँ कहीं दुर्घटनाएँ हुई हैं वे देखेंगे कि उसमें क्या कारण हैं तथा उन कारणों को देखते हुए क्या हम उससे सबक सीख सकते हैं। इस बात पर भी शोध करने का विचार किया गया है अतः इस दृष्टि से सुझाव देने का काम भी वह बोर्ड करेगा।

माननीय सदस्य ने टाटा कमेटी की तरफ ध्यान आकर्षित करने का काम किया जिसमें कि तीन पाइलट नियुक्त करने की बात कही गयी है। मैं माननीय सदस्य की जानकारी में यह बात लाना चाहता हूँ कि टाटा कमेटी ने तीन पाइलटों के बारे में सकारात्मक नहीं की है। लेकिन इस पर हम लोगों ने अलग से विचार किया है पर जो कुछ अभी तक का अनुभव रहा है कि दो पाइलट रहने के बाद पाइलट के परिचालन के समय अचानक अस्वस्थ हो जाने के कारण कोई दुर्घटना की घटना नहीं हुई है। अनेक देशों में, कुछ देशों को छोड़कर, हर जगह पर केवल दो ही पाइलट रहते हैं। इसलिए इन बातों को देखते हुए तत्काल विमान पर तीन पाइलट रखने की योजना नहीं है। इसके अलावा अभी जिस तरह से बैठने की व्यवस्था उसमें है, उसमें सिर्फ दो पाइलटों के बैठने की व्यवस्था है। हालाँकि अगर भविष्य में इस तरह की आवश्यकता महसूस हुई तो निश्चित रूप से उस पर विचार किया जा सकता है।

जहाँ तक पाइलटों की नियुक्ति का प्रश्न है। यह सही है कि पिछले अनेक वर्षों से पाइलटों की नियुक्तियाँ नहीं हुई हैं। लेकिन मेरे इस मन्त्रालय को सम्भालने के बाद माननीय सदस्य की जानकारी होगी कि पिछले साल ही पाइलटों की नियुक्ति हमने की थी और इस साल भी हम फिर से पाइलटों की नियुक्तियाँ

कर रहे हैं। उसमें उम्र का सवाल आया था कि बहुत से पाइलट बेरोजगार हैं और उनकी आयु सीमा को बढ़ाकर एक बार उन्हें अवसर देना चाहिए। पिछले साल भी हमने दिया था और इस साल भी हम पाइलटों की जो आयु सीमा है उसको बढ़ा रहे हैं। यद्यपि इसके मामले में कई लोगों की अलग-अलग राय है कि आयु सीमा बढ़ानी नहीं चाहिये क्योंकि उससे उनकी जो रिसेप्टेबिलिटी है वह कम हो जाती है। लेकिन जो बेरोजगारी का सवाल है, उसको देखते हुए और मैं नहीं मानता कि अगर पच्चीस साल का पायलट जो है उसको तीस साल तक यदि भर्ती किया जायगा तो तीस साल की आयु में ही उसकी रिसेप्टेबिलिटी खराब होती है। तो यह अलग-अलग व्यक्ति पर निर्भर करता है और किसी व्यक्ति में कम उम्र में भी और किसी व्यक्ति में पच्चीस-तीस साल का अनुभव होने के बाद भी इस तरह का डिब्रेलपमेंट अचानक हो सकता है। तो इस दृष्टि से हमने फैसला किया है कि इस साल की जो नियुक्ति होगी उसमें तीस साल तक पायलट्स को भर्ती के लिये उनकी उम्र को बढ़ाने का काम हम करेंगे।

जहाँ तक पायलट्स की चैकिंग का सवाल है, यह सही है कि इसमें इण्डियन एयर लाइन्स के मेन्टेनेंस इंजीनियर्स हैं इसमें। उसको सर्टिफाई करने का काम जो मेन्टेनेंस इंजीनियर्स के जिम्मे है, वे करते हैं। लेकिन डी० जी० सी० ए० के अपनी तरफ से जो इण्डियन एयर लाइन्स में इंजीनियर्स हैं, उनके बीच में उनका परीक्षण करके, उनका मूल्यांकन करके और चुने हुए इंजीनियर्स को सर्टिफाई करने का अधिकार उन्होंने दिया है। लेकिन इसका अर्थ यह नहीं कि फिर उनको अधिकार देने के बाद डी० जी० सी० ए० का कोई सम्बन्ध नहीं है। समय-समय पर वे अपनी तरफ से भी सैम्पल चैकिंग करते हैं और निरन्तर इस बात की निगरानी रखते हैं कि जो कुछ अधिकार उनको दिया गया है, उसका उपयोग वे जिम्मेदारी के साथ कर रहे हैं और वे जो

[श्री प्रकाश महरोत्रा]

प्रमाण-पत्र उनको दिया जा रहा है, वह दर असल में मेरिट्स के आधार पर दिया जा रहा है। इस तरह से अगर किसी इंजीनियर के कभी इस मामले में अपने अधिकार का प्रयोग करने, निर्णय करने में खामी पाई जाती है, तो उसको उस अधिकार से अलग करने का काम भी डी० जी० सी० ए० करता है।

जहाँ तक पायलट्स की ट्रेनिंग का प्रश्न माननीय सदस्य ने उठाया, यह सही है कि अब तक फ्लाईंग ट्रेनिंग का काम फ्लाईंग क्लब्स की तरफ से होता था और उसके बाद जब इण्डियन एयर लाइन्स को जरूरत पड़ती थी तो वह फिर उनका प्रशिक्षण करके, सिलैक्शन का काम करते थे। अब सरकार ने निर्णय लिया है कि पचास घंटे की फ्लाईंग के बाद फ्लाईंग क्लब में एक फ्लाईंग अकादमी का गठन होगा जिसका काम होगा कि पचास घंटे की फ्लाईंग करने के बाद जो भी पायलट्स हैं, उनका निरीक्षण करें और यह भी देखें कि योग्यता के आधार पर, उनके जो मापदण्ड हैं, उनके आधार पर योग्य उतरते हैं, तो उनको भी नियुक्त करने के बाद उनको प्रशिक्षण देने का काम जो फ्लाईंग अकादमी है, वह करेगी और उसमें जो पायलट्स आयेंगे वे निश्चित रूप से तकनीकी दृष्टि से भी ज्यादा प्रशिक्षित होंगे। उसमें इस बात के बारे में भी बहुत रिवाज नहीं होगा कि अढ़ाई सौ घंटे की फ्लाईंग करनी है। यदि अढ़ाई सौ घंटे की फ्लाईंग करने के बाद भी उनकी नियुक्ति नहीं होती है, तो लोगों में असन्तोष होता है। यह कहते हैं कि अढ़ाई सौ घंटे की फ्लाईंग करने के बाद उनको इण्डियन एयर लाइन्स को लेने में किसी तरह की हिचक नहीं होनी चाहिये। लेकिन अढ़ाई सौ घंटे की जो फ्लाईंग है, उसके बाद निश्चित रूप से यह नहीं कहा जा सकता कि उसके जो पैरामीटर हैं, क्राइटेरिया, मापदण्ड हैं, उसके अनुसार वह पूरी तरह से योग्य साबित हो सकता है। इस दृष्टि से एक बार फ्लाईंग क्लब का गठन होने के बाद यह जो समस्या है, उसका निराकरण हो जायेगा।

जहाँ तक टाइट शेड्यूल का प्रश्न है, यह बात सही है कि इस समय जहाजों की कमी है। और एक जहाज को अनेक मार्गों पर परिचाल करना पड़ता है और इस दृष्टि से, तात्कालिक समस्या हल करने की दृष्टि से, जैसा कि मैंने पिछले समय भी सदन में निवेदन किया था कि हम लीज पर कुछ एयर क्राफ्ट ले रहे हैं और इसके अलावा एयर इण्डिया के साथ भी बातचीत करके यह कहा गया है कि कुछ अपने विमान बेड़े में से कुछ विमान इण्डियन एयर लाइन्स के मार्गों पर परिचालित करें। इस बात के लिए उन्होंने सहमति दी है और शुरू में दिल्ली और बम्बई के बीच में हफ्ते में दो दिन 747 का विमान परिचालित करेंगे और अगस्त से बढ़ा कर उसे 5 दिन करेंगे। इसके अलावा हमने कहा है, 707, जो छोटा जहाज उनका है, उस को भी किसी तरीके से इण्डियन एयर लाइन्स के मार्गों में उड़ान के लिए उपलब्ध कराने का प्रयास करेंगे।

जहाँ तक लॉग टर्म साल्यूशन का प्रश्न है, सरकार ने निर्णय लिया है कि दो एयर बस और 6 बोइंग 77 खरीदे जाएँ और उसके लिए आर्डर्स भी, जो संबंधित कंपनी है, उन को प्रेषित कर दिया गया है।

फीडर सर्विस का भी सवाल माननीय सदस्य ने उठाया और इस के बारे में भी इस सदन को बताते हुए मुझे प्रसन्नता है। इस के लिए एक कमेटी हमने बनायी थी, कमेटी की सिफारिश भी आ गई है और वह अब अंतिम चरण में है। सरकार के द्वारा कैबिनेट के एक नोट तैयार हुआ है और एक बार कैबिनेट से अनुमति मिलने के बाद फिर उस को ऐसे स्थानों पर जो आज इंडियन एयरलाइन्स के सामान्य मार्गों से जुड़े हुए नहीं हैं उन स्थानों पर परिचालित करने का काम करेंगे।

जहाँ तक डिस्केशन का प्रश्न है, जो माननीय सदस्य ने कहा है कि इसमें कुछ खामियां हैं, तो उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारी कोशिश है कि खामी को दूर करें लेकिन केवल



पेरे अकेले के प्रयास से सफल नहीं होगा जब तक कि माननीय सदस्यों का सक्रिय सहयोग नहीं मिलेगा। मैं सभी माननीय सदस्यों से कहता हूँ जहाँ भी किसी तरह की खामी हो, चाहे भ्रष्टाचार हो, इन्डिफिशियेंसी हो, ठीक व्यवहार न होने के बारे में शिकायत हो, उस की ज नकारी अगर मुझको दे दें तो मुझे उन अधिकारियों के खिलाफ, कर्मचारियों के खिलाफ कार्यवाही करने में सुविधा होगी और इस दृष्टि से सभापति जी, प्रयास हमने किया है कि कुछ बड़े एयरपोर्ट्स पर कुछ एडवाइजरी कमेटी भी हमने गठित की हैं जिस में और सदस्यों के अलावा संसद के दो सदस्य भी उस में रखे गए हैं। मैं उम्मीद करता हूँ, अगर वे सक्रियता के साथ दिलचस्पी लेंगे तो कम से कम प्रशासनिक स्तर में जो खामी है, कमी है, वह कमी दूर होगी और दूसरे, जो तात्कालिक शिकायतें वहाँ उठती हैं उन शिकायतों को भी दूर करने में हमको मदद मिलेगी।

अंत में मैं यही निवेदन करना चाहता हूँ इस बात के लिए आश्वासन देते हुए, कि हमारी कोशिश यह है कि हम इसमें निरंतर सुधार करने का प्रयास करें क्योंकि सुधार का काम एक निरंतर चलने वाला प्रयास है और एक दिन में संभव भी नहीं हो सकता तत्काल सुधार हो जाए। एक स्थिति में पड़ने के बाद हम यह नहीं कह सकते कि आगे सुधार की गुंजाइश नहीं है। लेकिन जो कुछ आज स्थिति है उसके प्रति भी हम जागरूक हैं, अवगत हैं और उसको अनुभव करते हुए वर्तमान जो हमारे कान्सट्रेंट्स हैं, सीमाएँ हैं, उन सीमाओं के अंदर सुधार करने की कोशिश कर रहे हैं।

जहाँ तक नेविगेशन इन्विजमेंट का प्रश्न है, कई हमको इम्पोर्ट करते पड़ते हैं एयरपोर्ट के लिए भी, डी० जी० सी० ए० के द्वारा एयरपोर्ट सर्विलेन्स राडार, एयर स्टू सर्विलेन्स राडार, राडार, जी ओ आर, आई एल एफ, डी एम ई। उसमें

जो हमें यहाँ उपलब्ध हो सकता है उस को बनाने की कोशिश करते हैं, लेकिन इसमें भी चूँकि हमें एच ए सी और दूसरे कारखानों पर निर्भर करना पड़ता है, वे भी समय समय पर अपना टाइम शेड्यूल बढ़ाते हैं, कभी वह कहते हैं 6 महीने में दे देंगे लेकिन 6 महीने के अंदर देते नहीं हैं। इस कारण तात्कालिक सहयोग हमको नहीं मिल पा रहा है। दूसरे, विदेशों से भी जो इम्पोर्ट करने का प्रश्न है, जो इन्विजमेंट हम इम्पोर्ट करते हैं वे भी हमको समय पर नहीं मिल पाते हैं। जो बीज हमारे अधिकार के बाहर है, हम लोगों के नियंत्रण के बाहर है उसकी वजह से भी विलम्ब हो रहा है लेकिन इसका अर्थ यह नहीं है कि जो भी परिचालन हो रहा है नेविगेशन एंड के बारे में या सेफ्टी के बारे में जो सेफ्टी का इंटरनेशनल स्टैंडर्ड है, आई सी एफ ओ का, उस इंटरनेशनल स्टैंडर्ड से हम किसी भी स्टैंडर्ड में कम नहीं हैं। यह मैं माननीय सदस्य को भी और माननीय सदस्य के साथ साथ इस सदन को भी अवगत कराना चाहता हूँ।

**श्री प्रकाश महरोत्रा :** लेह एयरपोर्ट पर जो इन्टीक्वेसीज है और जो सीक्योरिटी हेजाड्स हैं ...

**श्री पुरुषोत्तम कोशिक :** जहाँ तक लेह एयरपोर्ट का प्रश्न है, यह बात सही है कि वहाँ नाइट लैंडिंग की जो फैसिलिटीज चाहिए वह नहीं है।

**श्री प्रकाश महरोत्रा :** नाइट लैंडिंग का बर्ड आप इस्तेमाल न करें। जहाँ विजि-विलिटी पुअर है वहाँ तो वही फैसिलिटीज चाहिए जो नाइट लैंडिंग के लिए जरूरी है।

**श्री पुरुषोत्तम कोशिक :** हमारे बहुत से एयरपोर्ट्स हैं जहाँ दिन में एयरक्राफ्ट आपरेट करते हैं, दिन में परिचालन होता है। वहाँ आम तौर पर नाइट लैंडिंग फैसिलिटीज नहीं है। क्योंकि लेह में भी दिन में परिचालन का काम होता है इसलिए अभी तक

[श्री गुरुपातम कौशिक]

नाइट लैंडिंग फैसिलिटीज की व्यवस्था वहां नहीं की गयी। जब विजिलिटी खराब हो जाती है तो उस हवाई जहाज को वहां उतारने के बजाय जो बेस एयरपोर्ट है वहां ले आया जाता है। लेकिन लेह के मामले में जहां फ्रीक्वेंसी इस तरह की चीजें डेवलप होती हैं हम यह कोशिश करेंगे कि वहां नाइट लैंडिंग फैसिलिटीज को उपलब्ध कराने की व्यवस्था की जाए।

अन्त में मैं फिर माननीय सदस्यों से उन के सहयोग के लिए निवेदन करते हुए इस बात के लिए आश्वस्त करूंगा कि मैं अपनी तरफ से पूरी कोशिश यह करूंगा कि जितनी तेजी के साथ हो सके न केवल नेवीगेशन सुरक्षा के मामले में बल्कि सेफ्टी के मामले में भी और एयरक्राफ्ट बिलम्ब से न चलें और समय पर चलें इस मामले में भी सुधार किया जाय। यह एक दिन में सम्भव नहीं है। कोशिश निरन्तर चलती रहती है। यह धीरे धीरे होगा, लेकिन इस कोशिश में कहीं शिथिलता नहीं होगी। इस बात आश्वासन में सदन को भी और माननीय सदस्य को भी देना चाहता हूं।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : श्रीमन्, मंत्री महोदय ने जो आश्वासन दिया है उस से मैं संतुष्ट हूं। आप ने आश्वासन दिया है लेकिन कहीं ऐसा न हो कि हम ने गुनाह किया तेरे वादे पर एतबार किया, आगे हमें कहीं यह एतबार करने का मौका न आये। मैं लम्बी बात नहीं करूंगा और जो प्रकाश महरोत्रा जी ने बातें बतायी हैं उन का पूरा समर्थन करता हूं। एकाडेमी बनाने की बात, चैकिंग की बात—मैं इन सब बातों का समर्थन करता हूं। इसलिए मैं उन को दोहराता नहीं। उन के और मंत्री जी के जवाब के बीच जो छेद रह गये हैं उन की ओर मैं मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं।

मंत्री जी ने सब से पहले कहा कि फ्लाईंग क्लब्स के माध्यम से हम पाइलट रिक्रूट करते हैं। हैं। ठीक बात है। उन्होंने यह भी आश्वासन दिया कि एकाडेमी बनायी जा रही है, बनाने का निश्चय किया गया है। जहां तक मुझे पता है, अक्टूबर, मैं आप ने एक वक्तव्य दिया था और उसमें यह कहा था कि कार्मिशियल पाइलट ट्रेनिंग करने के लिए एकाडेमी बनायी जा रही है। मैं पूछना यह चाहता हूं कि आप का अक्टूबर 1978 का वक्तव्य सत्य है या इस समय परिवर्तन यह हुआ है कि कार्मिशियल पाइलट तैयार न कर के बाकी जितने पाइलट है जहाज के वह भी आप ट्रेनिंग करें। उसमें एक और प्रश्न होता है। जो आप के फ्लाईंग क्लबों से पाइलट शिक्षित होते हैं उन के लिए कहीं पर मिनिमम क्वालिफिकेशन की कोई भोगुंजाइश नहीं है। आज से तीस साल पहले, चालीस साल पहले डकोटा थे। उस वक्त डकोटा चलाना सीखा लिया जैसा मोटर चलाना सीखा लिया। आज हवाई जहाजों में बहुत ही सोफिस्टिकेटेड और साइंटिफिक इंस्ट्रुमेंट्स हैं। तो आप ने यह भी नहीं बताया कि जब आप पाइलट लेंगे तो उन को बेसिक साइंटिफिक क्वालिफिकेशन क्या होगी। एक नान-मेट्रिक को आप साइकिल चलाना सिखा दे, मोटर चलाना सिखा दे यह तो सम्भव है, लेकिन जो अत्यन्त सोफिस्टिकेटेड प्लेन आज आ रहे हैं। आते जायेंगे उन के पाइलट्स के लिए मिनिमम क्वालिफिकेशन होनी चाहिए। आप ने कहा है कि हम एकाडेमी बनाने जा रहे हैं और 50 फ्लाइट्स करने के बाद हम छोट लेंगे। यह लेक्चर है। मेरा कहना यह है कि एकाडेमी फुलफ्लेज्ड होनी चाहिए और कंडी-डेड्स को कम से कम साइंस ग्रेजुएट तो होना ही चाहिए जो समझ सकें। और जान हमारी खतरे में है और आत्म। ऊपर बैठी हुई हम सब को नियंत्रित कर रही है। दूसरी बात, अकादमी बना दी लेकिन ट्रेनिंग में अभी तो कई साल लगेंगे। आज व्यवस्था क्या है? हैदराबाद में पायलट ट्रेनिंग स्कूल है लेकिन उस ट्रेनिंग स्कूल में जो हालत है वह अगर आप खुद एक बार जाकर उस पर नजर डालें

को मालूम हो जायेगा। उस में ट्रेनीज हैं, ट्रेनर्स हैं लेकिन उन में से आधे सप्ताह में चार दिन या पांच दिन दिल्ली रहते हैं या कलकत्ता रहते हैं, जहां उन की फैमिली रहती है। उनको आने जाने की फैसिलिटी है। उन्होंने रेकार्ड भरा कि चेकिंग के लिये दिल्ली जाना है और यहां आकर रात काट कर चले गये। फिर वहां आप के पास क्या-क्या फैसिलिटीज हैं? वहां पर आपका क्या सिस्टम है? चाहे उसका मंत्री जी को पता हो लेकिन मैं थोड़ी सी बात कह देता हूं। सेल्फ-ट्रेनिंग के लिये व्यवस्था होती है। उस के लिये विजुअल एड होती है, डाक होता है, एक चेम्बर होता है जिस में आदमी खुद सीख जाता है, ऊपर पायलट बैठा रहता है और शार्ट सर्किट टी वी से पता लग जाता है कि वह क्या कर रहा है। यहां आप के यहां ऐसी कोई व्यवस्था नहीं है। सारा अपरेटर्स पुराना है हैदराबाद में। फिर हवाई जहाजों के जो माडल्स हैं वे भी बहुत पुराने हैं। लेटेस्ट माडल भी वहां नहीं हैं। आप उस को देखें। आकादमी जब बनेगी तब बनेगी लेकिन उसके बनने तक पता नहीं कितनी जानें जहलूम रसीद हो चुकी होंगी। इस लिये हैदराबाद का जो ट्रेनिंग स्कूल है उस की तरफ आप ज्यादा ध्यान दें और जो छोटी मोटी बात मैंने आप के सामने रखी हैं उन को आप वहां धीरे-धीरे करने का प्रयत्न करें।

यह तो ट्रेनिंग की बात मैंने कही। दूसरी बात है कि सेफ्टी का परसेंटेज घटता जा रहा है। यह बात आप ने कही है और उस को मैं दोहराना नहीं चाहता लेकिन चेकिंग की बात आप ने कही है। चेकिंग—कैसे होती है। आपने कई बार एयर फोर्स से चेकर्स लिये, चेकिंग स्टाफ, लेकिन एयर फोर्स के प्लेन्स में और हमारे प्लेन्स में जमीन आसमान का अन्तर है। होल एटीच्यूड जो पायलट का होता है एयर फोर्स के और हमारे पायलट का जो होता है उस में डिफरेंस है। एयर फोर्स के पायलट के सामने बात यह होती

है कि हिम्मत के साथ जाये और दुश्मन पर हमला कर के चला आये। This is the psychology and mentality of their training और हमारा जो पायलट है उसका कहना है कि कुछ भी हो, जिन्दा जाओ और जिन्दा वापस आओ। यह जो एटीच्यूड है दोनों का उसमें बेसिक डिफरेंस है। आप देखिए कि एयर फोर्स के लोग लगे हुए हैं और फिर आपके चेकर्स हैं। लेकिन बहुत से ऐसे हैं कि जिन्होंने ट्रेनिंग एवरो पर ली है और चेकिंग दूसरे प्लेन्स पर करते हैं। चेकिंग दगैरह अब फार्मेलिटी ही रह गई है। चेकिंग स्टाफ अब कोई है ही नहीं। तो मेरा सुझाव है कि आप जो कमेटी बना रहे हैं उसमें एक बात यह कर लीजिए कि उस में कमसे कम एक बार जिस कम्पनी का जहाज हो उस कम्पनी के एक्सपर्ट्स को बुलाकर यहां 5 दिन या 7 दिन की ट्रेनिंग उसमें दिला दीजिए।

(Time bell rings).

मैं मतलब की बात ही कह रहा हूं।

**उपसभाध्यक्ष (श्री श्याम लाल यादव) :**  
मतलब की बात तो है, लेकिन समय कम है।

**श्री जगदीश प्रसाद माथुर :** जो आज-कल की प्रैक्टिस है उसको आपको ठीक करना पड़ेगा। जैसे महरोत्रा जी ने इंडिपेंडेंट इन्वेस्टीगेशन कमेटी की बात कही है उसमें भी मैं आपको सुझाव यह दे रहा हूं और आप उस पर विचार करें कि जो विदेशी एक्सपर्ट्स हैं उनको आप परमानेन्टरी एम्प्लॉय कर दें। एक दो बात और मैं कहना चाहता हूं तो शायद मंत्री जी को कड़वी लगेगी इसलिये कि उनको इधर बैठे लोग कह रहे हैं। लाल की बात कही गयी है। दोनों एयरलाइन्स का एक एडवाइजर बनाना अनुचित है। परामर्शदाता आपने अपाइट किया है, वह कौन सज्जन हैं। आई० टी० डी० सी० के चेयरमैन थे पहले, सी०बी० आई० की

**श्री जगदीश प्रसाद माथुर :**

इक्यादहरी हुई थी, डिजिटल के पास गया था। अब ये एडवाइजर बनाये गये हैं। इसके माने क्या हैं ? . . . . .

(Time Bell Rings)

एक चीज मैं और आपसे पूछना चाहता हूँ। आपने ऐक्जीक्यूटिव और नान-ऐक्जीक्यूटिव दो पाइलेट बना दिये हैं। ऐक्जीक्यूटिव पाइलेट का मतलब इतना है कि उनको फ्लाईंग का जो काम है उसके अलावा दफ्तर में भी काम करना पड़ता है। आपने उनको चार सौ, पाँच सौ रुपया ज्यादा दे दें लेकिन उनकी बकिंग आर्स आपने निश्चित नहीं की हैं। उनसे जितना काम लेते हैं, उनकी भी तो आखिर सीमा है काम करने की। दूसरे, ऐसा बनाने के बाद नान-ऐक्जीक्यूटिव और ऐक्जीक्यूटिव पाइलेट्स के बीच में बराबर तनाव है, हड़तालें होती हैं और दुर्भाग्य से लाल साहब या ऐंटीचूट्यूड जो है वह हड़तालों को, झगड़ों को बढ़ाने वाला है। उसको आप ठीक कीजिये, वरना बड़ी मुश्किल हो जाएगी।

**उपसभाध्यक्ष (श्री श्याम लाल यादव) :** कृपया समाप्त कीजिए, बहुत से सदस्य हैं अभी बोलने वाले।

**श्री जगदीश प्रसाद माथुर :** एक ऐक्जाम्पल देकर समाप्त करता हूँ। मैं उदाहरण देता हूँ कि कैसा कैलस ऐंटीचूट्यूड है। कुछ महीनों की बात है, शायद 10 महीने की बात है। एक जहाज उड़ा काठमांडू से। पेट्रोल कम था। उन्होंने क्या किया कि थाउजेंड गैलन की रसीद बनवा ली थी, सौ गैला लिया था और कहा कि जितनी बार आऊंगा सौ-सौ गैलन दे देना। जो पेट्रोल था वह खर्च हो गया तो लखनऊ में उसे इमरजेंसी लैंडिंग करना पड़ा। अगर आप कहें तो मैं उस पाइलेट का नाम बता दूँ। उसे आईडेंटिफाई करने के लिए हम आयेगा। वह हैं कैप्टन ललितप्रिय। इतना कैलस कि काठमांडू से चलता है डाइरेक्ट फ्लाइट पर और लखनऊ में लैंड करता है।

**श्री प्रकाश महरोत्रा :** नाम में गड़बड़ है।

**श्री जगदीश प्रसाद माथुर :** यह तीन साल पुरानी बात है लेकिन है तो सही। ऐसे ही एक पाइलेट है मिस्टर संधू। वह बम्बई से चले और उनको मालूम हो गया था कि व्हील का ऐलाइनमेंट ठीक नहीं है, फिर भी चले . . . . . (Interruptions)

**उपसभाध्यक्ष (श्री श्याम लाल यादव) :** आपने उदाहरण दे दिया, अब समाप्त कीजिए।

**श्री जगदीश प्रसाद माथुर :** प्रधान मंत्री जी गये, पता नहीं पाइलेट साहब जो दुर्घटना में मर गये, उनके घर में शाम को दावत थी। शराब पी कर चलता है कि नहीं इन चीजों को आप चेक करते हैं लेकिन मुँह पर आला लगाते हैं, आप आई कि नहीं तो फिट कर दिया। इसको आप कैसे चेक करेंगे ? यदि इसका चेक कर सकें तो बहुत अच्छा हो जायेगा . . . . . (Interruptions)

**श्री शिव चन्द्र झा (बिहार) :** उपसभाध्यक्ष जी, मैं केवल कुछ सवाल मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ। हैदराबाद में ट्रेनिंग सेंटर में मैंने भी देखा है कि टेलीविजन से ट्रेनिंग का प्रबन्ध है लेकिन स्लाइड बैंगरह की व्यवस्था वहाँ ठीक है। स्लाइड्स ट्रेनिंग हम लोगों ने देखा जब हम इंस्पेक्शन में गये। लेकिन उस सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूँ कि उधर जामनगर में भी देखा और बम्बई में जो डिफेंस का होता है, मैं लैम्बेज कमेटी में हूँ और सब जगह दौरा करता हूँ सारे हिन्दुस्तान का दौरा करता हूँ, वहाँ हिन्दी में मिग से वूमिंग होता है। यहाँ से सिगनल दिया जाता है हिन्दी में हम लोगों ने यह सुना। वहाँ हिन्दी में सब काम होते हैं लेकिन हैदराबाद में जो होता है वहाँ आप क्यों नहीं हिन्दी में करते हो ? जामनगर में हो रहा है यह टेक्नीकल बैंगरह कहना पुरानी बातें हैं। मेरा कहना है कि जहाँ आप ट्रेनिंग सेंटर खोलेंगे और जो नये तरीके बतायेंगे

आपको मीनिमम यह करना चाहिए कि हिन्दी में भी काम हो क्योंकि वह हमारी आफिशियल लैंग्वेज है। उसमें वहां भी सब काम हो, इस बात का आप ख्याल रखें।

दूसरे में कहना चाहता हूं कि आप पायलेट बहाल करने जा रहे हैं ट्रेनिंग दे करके तो उसमें क्या फीमेल पायलेट का भी कोई प्रावधान है? उनको कुछ कन्सेशन, उनको कुछ रियायत देने की भी आप व्यवस्था कर रहे हैं?

**उपसभाध्यक्ष (श्री श्याम लाल यादव) :**  
आप सेफ्टी के बारे में पूछियें।

**श्री शिव चन्द झा :** हां, उसी के बारे में पूछ रहा हूं। टेक्नोलॉजी और इंजीनियरिंग की बातें होती हैं। पैर अमेरिकन में इंजीनियरिंग दृष्टिकोण से, टेक्नोलॉजी के दृष्टिकोण से, कितनी कमी है और कब तक आपकी जो डेडलाइन है, यह ट्रेड जो वेस्ट ट्रेड है, यह पूरी हो जाएगी क्योंकि इसका करना बहुत जरूरी है, यह मैं जानना चाहता हूं।

तीसरी बात हाईजैकिंग के बारे में कहना चाहता हूं। दो नौजवान होते हैं और अपनी ताकत का इस्तेमाल करके प्लेन को हाईजैक कर लेते हैं। इस तरह की घटनाएं भविष्य में न हों इसके लिये कौन सा कार्यक्रम आप बनाने जा रहे हैं। क्या कोई विधेयक वगैरह आप लाने जा रहे हैं? मेरा तो यह कहना है कि सेफ्टी के मुतल्लिक जो आपके पुराने विधेयक हैं उनकी, जो बातें यहां उठाई गई हैं, उनके संदर्भ में आप एक कंपरिहेंसिव विधेयक लाएं ताकि हम लोगों को चर्चा करने का मौका मिले और इनमें सुधार हो।

आखिरी मेरा सवाल यह है कि प्रस्तुतकर्ता ने और एयरपोर्ट्स के बारे में बताया। मैं मानता हूं और एयरपोर्ट्स होने चाहियें, हवाई

अड्डे होने चाहियें। मुजफ्फरपुर-दरभंगा में इंडियन एयर लाइंस की रेगुलर सर्विस देने के लिये क्या आपके पास कोई योजना है? मैं बताना चाहता हूं कि दरभंगा कोई मामूली सेन्टर नहीं है। आपको शायद याद न हो डिफेंस के दृष्टिकोण से अंग्रेजी जमाने में फावड़ा-मधुबनी इलाके को जैसा अंग्रेजों ने बनाया था आज भी वह वैसा ही बना हुआ है उसमें कोई विकास नहीं हुआ है। मेरा यह निवेदन है कि इस फावड़ा एयर पोर्ट को पूरा डेवलप करें ताकि बड़े प्लेन वहां लाये जा सकें। एक बात और कहना चाहता हूं कि लक्ष द्वीप में एयर पोर्ट की मांग की है वहां की जनता ने। मैं वहां गया था। आप कवरेटी में, मिनिकाय में कब तक आप एयर पोर्ट बनाने जा रहे हैं ताकि वहां से हर तरह से संबंध जुड़ सकें। इन सब बातों को मददेनजर रख कर यदि आप कदम उठा सकें तो ज्यादा सेफ्टी होगी।

**उपसभाध्यक्ष (श्री श्याम लाल यादव) :**  
श्री कल्प नाथ राय आप भी संक्षेप में बोलियें।

**श्री कल्पनाथ राय (उत्तर प्रदेश) :**  
मुझे दो-तीन प्रश्न पूछने हैं। पिछली 13 तारीख को मुझे वाराणसी से दिल्ली आना था। जो प्लेन काठमांडू से बनारस आया, उपसभाध्यक्ष जी आप भी उस दिन आने वाले थे। तीन बजे आने वाला प्लेन 9 बजे रात को वाराणसी से चला। वहां मैंने एक चीज देखी कि जितने विदेशी यात्री काठमांडू से आए वे सब एयर पोर्ट पर 6 घंटे तक यह शिकायत करते रहे कि यहां की बड़ी पूअर सर्विस है बल्कि इनअफिशियेंट सर्विस है। मैं पूछना चाहता हूं कि क्या कारण है पूअर सर्विस होने का। हिन्दुस्तान में जो विदेशी यात्री भारी संख्या में यहां आते हैं उनसे फोरेन एक्सचेंज कमाया जाता है अब उसमें भारी कमी आ गई है। क्या आपकी पूअर सर्विस और सेफ्टी न होने की वजह से विदेशी यात्रियों का भारत में आना कम नहीं हो गया है? दूसरी बात मैं एयर क्राफ्ट्स के बारे में पूछना चाहता हूं क्या यह बात सही है कि इन एयर क्राफ्ट्स

[श्री कल्प नाथ राय]

की जितनी लाइफ है उससे ज्यादा उनका इस्तेमाल होता है जिसके कारण बार-बार एयर एक्सीडेंट्स होते हैं ? तीसरे मैं यह पूछना चाहता हूँ कि जब माडर्न आप तरीकों के, सोफिस्टिकेटेड एयर क्राफ्ट्स अपने देश में इंट्रोड्यूस कर रहे हैं तो क्या उनके लिये माडर्न और सोफिस्टिकेटेड एयर पोर्ट्स की कमी नहीं है ? जब आप लेटेस्ट बोइंग प्लेन, एबर बस, डकोटा को अपने देश में इंट्रोड्यूस कर रहे हैं तो क्या उनके अनुकूल आपके मुल्क में एयर पोर्ट्स हैं और क्या उनमें सोफिस्टिकेटेड इंस्ट्रुमेंट्स लगे हुए हैं ? अगली चीज मैं यह कहना चाहता हूँ कि जब एयर बस में 500 आदमी यात्रा करने वाले होते हैं तो केवल 50 को ही जगह मिलती है और 100 आदमी वेटीगलिस्ट में रहते हैं उनको बिल्कुल जगह नहीं मिलती, इसका क्या कारण है ? इस प्रकार 6 P.M. से एयर पोर्ट पर यात्रियों की संख्या दिन प्रति दिन बढ़ रही है । आपने नई एयर बसें और हवाई जहाज खरीदें हैं । इनकी मेन्टेनेन्स की बहुत आवश्यकता है । अगर एयर पोर्ट पर मिसमेनेजमेन्ट होगा तो मेन्टेनेन्स में मिसमेनेजमेन्ट होगा और मेन्टेनेन्स ठीक नहीं होगा तो सेफ्टी का सवाल भी पैदा होगा । इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि आप इन बातों की तरफ शीघ्र ध्यान दें । दूसरी बात आपने यह कही है कि हम इसमें सुधार लाने की कोशिश कर रहे हैं । मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो व्यक्ति राज सिंहासन पर बैठा होता है उसको कोशिश नहीं करनी चाहिए बल्कि काम करके दिखाना चाहिए । आप जानते हैं कि सात्विक, राजसी और तामसी, वे तीन प्रकार के आतंक हुआ करते हैं । ( Interruptions ) । अगर राज-पुरुष का आतंक एडमिनिस्ट्रेशन पर बना रहेगा तो काम भी ठीक प्रकार से होगा । अगर व्यक्ति सेकेन्ड ग्रेड का होगा तो उसका आतंक एडमिनिस्ट्रेशन पर नहीं हो सकता है, या कम होगा । नौकरशाही के लोग, पायलट आदि उस स्थिति में ठीक प्रकार से काम नहीं करेंगे । यह जनता

सरकार तो तामसी वृत्ति की सरकार है । इनसे एडमिनिस्ट्रेशन नहीं चलाया जा सकता है । श्री एच० एम० पटेल अगर तामसी वृत्ति के व्यक्ति होंगे तो उनसे कौन डरेगा । इसलिए मेरे कहने का मतलब यह है कि आपकी नेक-नीयती अच्छी है, आप एक अच्छे व्यक्ति हैं, लेकिन जिस तरह से एडमिनिस्ट्रेशन से काम करने की अपेक्षा की जाती है वह आप तभी कर पाएंगे जब आप दृढ़तापूर्वक प्रशासन को चलाएंगे । आपको मैं जानता हूँ, आप अच्छे आदमी हैं । इसलिए मैंने आपके सामने ये चार-पांच प्रश्नों को रखा है । मुझे विश्वास है कि आप ऐसा काम करेंगे जिससे भविष्य में हम लोगों को शिकायत करने का अवसर नहीं मिलेगा ।

श्री भीष्म नारायण सिंह (बिहार) : उपसभाध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से दो प्रश्न करना चाहता हूँ । मेरा पहला प्रश्न यह है कि आप जानते हैं कि फोकर फ्रेन्डशिप जहाज एक मजबूत और अच्छा जहाज है । इसमें कोई दो राय नहीं हो सकती है । भारत में तीन रूट्स पर आप इसको चला रहे हैं । ये काफी पुराने जहाज हैं । यह ठीक है कि ये जहाज काफी मजबूत हैं, लेकिन क्या आप यह महसूस करते हैं या नहीं कि ये जहाज अब काफी पुराने हो गये हैं ? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि उसका कोई रिप्लेसमेन्ट हुआ है या नहीं, यह स्पष्ट करने की कृपा करें क्योंकि इसमें सेफ्टी का प्रश्न जुड़ा हुआ है । उपसभाध्यक्ष जी, आप जानते हैं कि बनारस से एक फोकर फ्रेन्डशिप जहाज चलता है । यह जहाज कानपुर से बनारस, गोरखपुर और कलकत्ता भी जाता है । इतनी लम्बी फ्लाइट इस जहाज को लेनी पड़ती है । 20-25 घंटे तक यह जहाज फ्लाइट लेता रहता है । इसलिए मैं जानना चाहता हूँ कि क्या आपने सेफ्टी की दृष्टि से इस जहाज को रिप्लेस करने का कोई विचार किया है क्योंकि यह काफी पुराना पड़ चुका है ? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या इस जहाज को रिप्लेस

करने की कोई योजना पहले बनाई गई थी या आपने कोई इस प्रकार की योजना बनाई है। आपका बोइंग जहाज सभी रुटों पर चलता है। दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह सजेशन के रूप में है। आप जानते हैं कि बहुत से जहाज समय पर अपने निश्चित स्थान पर नहीं पहुँचते हैं। अभी पिछले दिनों हमको लखनऊ एयरपोर्ट पर दो घंटे तक रुकना पड़ा। रांची से जहाज दिल्ली आ रहा था। पटना में कोई पैसेंजर उतर गये और उनकी संख्या दो थी। जब हम लोग लखनऊ पहुँचे तो पता चला कि दो व्यक्ति उतर गये हैं। यह भी एक सेफ्टी का प्रश्न है। इसमें लगेज का सवाल भी आता है। इसलिए जरूरत इस बात की है कि लगेज का आइडेंटिफिकेशन ठीक प्रकार से पहले ही हो जाना चाहिए। पहले लगेज का आइडेंटिफिकेशन हो और उसके बाद यात्री जहाज पर चढ़ें। ऐसा न होने के कारण जहाज डिले हो जाते हैं। मैंने बताया कि उस दिन हम दिल्ली दो घंटा देर से पहुँचे। इस प्रकार के प्रश्नों के अन्दर सेफ्टी का प्रश्न जुड़ा होता है। मैं चाहता हूँ कि आप लगेज के आइडेंटिफिकेशन के लिए फिर से निर्देश दें जिससे वक्त पर इन बातों का आइडेंटिफिकेशन हो जाये और ठीक वक्त पर प्लेन अपने स्थान पर पहुँच जायें।

**श्री पुरुषोत्तम कौशिक :** उपसभाध्यक्ष जी, भाई कल्पनाथ राय जी को मैं बहुत दिनों से जानता हूँ जबकि हम पुरानी समाजवादी पार्टी में थे। वह यह जानते हैं कि व्यवहार में चाहे मैं जितना भी नम्र रहूँ लेकिन कार्य करने में दरअसल अगर किसी के खिलाफ कोई शिकायत होती है या जब किसी कार्य को सुधारने की बात होती है तो ऐसे मामलों में कभी मेरी तरफ से कोई शिथिलता नहीं बरती जाती और इसका प्रत्यक्ष उदाहरण माननीय सदस्य ने देखा है। लेकिन उपसभाध्यक्ष जी, जैसा कि मैंने पहले भी निवेदन किया और अभी भी निवेदन करना चाहता हूँ कि बहुत सी छुटपुट शिकायतें हैं जिन को केवल सदन में आकर चर्चा करके छोड़ देने से न तो उनके खिलाफ कार्यवाही हो पायेगी और न ही

अपेक्षित सुधार पूरे प्रशासन में आ पायेगा। जो भी शिकायतें उनके पास आती हैं यदि उन पर ठोस रूप से कार्यवाही करने के लिये, हमारे माननीय सदस्य, मेरे पास भेजने के मामले में भी अगर थोड़ी तकलीफ़ उठायें तो अच्छा हो।

माथुर जी ने कुछ सवाल उठाये हैं। पहला सवाल यह था कि पाइलेट लाइसेंस देने के बारे में वर्तमान प्रक्रिया। हम सेलैक्शन का काम, ट्रेनिंग के लिये काम पूरी तरह से फ्लाईंग क्लब के ऊपर नहीं छोड़ते हैं। फ्लाईंग क्लब में 50 घंटे ट्रेनिंग करने के बाद प्राइवेट पाइलेट का लाइसेंस बनता है और 250 घंटे की ट्रेनिंग करने के बाद उसको इस बात की योग्यता हासिल हो जाती है कि वह एयर इण्डिया या इण्डियन एयर लाइन्स के चयन की जो योग्यता है उसके लिये अपने को आवेदित कर सकता है। उसके बाद हर परीक्षा से उसको परीक्षित करके हम उसको इण्डियन एयर लाइसेंस में लेते हैं। इण्डियन एयरलाइन्स में लेने के बाद उनका प्रशिक्षण, जित जहाज पर उसको ले जाना है, जैसे एम्बो पर तो...

**श्री जगदीश प्रसाद माथुर :** मेरा सवाल यह था कि बेसिक साइन्स की जो शिक्षा है वह देनी चाहिए।

**श्री पुरुषोत्तम कौशिक :** यह उनको दिया जाना चाहिए। फिर उनको बड़े जहाज, कन्वर्सन का प्रशिक्षण दिया जाता है। जहाँ तक शैक्षणिक योग्यता का प्रश्न है अभी तक मैट्रिक शिक्षा प्राप्त जो होते हैं उनको लिया जाता रहा है। उनको लेने के बाद शैक्षिक आधार पर अभी तक कोई उसके कारण किसी तरह से कोई खामी या कमी नहीं पाई गई। ऐसा अभी तक अनुभव में नहीं आया। जहाँ तक शैक्षिक योग्यता को बढ़ाने का प्रश्न है तो यदि यह सवाल आयेगा तो फिर उम्र अधिक बढ़ाने की बात उसमें आयेगी, यह भी आयेगा कि इससे रेसपेंडिबिलिटी कम होगी, उसके चयन के लिये अधिक आयु की सीमा की जाय, यह तमाम सवाल उठेंगे। इस लिये मैं माथुर जी से कहना चाहता हूँ कि यह जो क्वालिफिकेशन है वह मैं समझता हूँ कि



[श्री पुरुषोत्तम कौशिक]

फिलहाल ठीक है। जरूरत पड़ेगी तो आगे अनुभव के आधार पर हम फिर इस पर विचार कर सकते हैं।

जहां तक व्यक्तिगत कुछ सवाल उन्होंने उठाये हैं उनके बारे में मुझे कहना है कि वे उन मामलों को मेरी जानकारी में ला दें। मैं उनकी जांच करूंगा और निश्चित रूप से उस पर कार्यवाही होगी। जहां तक चैकिंग पाइलेट का प्रश्न है, जो पाइलेट खुद अप्रोच करता है एयर इंडिया और इंडियन एयर लाइंस को उनको चैकिंग पाइलेट नियुक्त करने का प्रस्ताव है। जिनको इंडियन एयरलाइंस, एयर इंडिया एयर बंस और बोइंग चलाने का प्रशिक्षण है, जानकारी है जिनको एयर इंडिया के जहाज 707 और 704 को चलाने का तथा एयर फोर्स के एग्रेसो के परिचालन का अनुभव है उनको लिया जाएगा। इस तरह से तीन पाइलट्स चेक पाइलट्स के रूप में इन तीनों अइंस्टेकिंग में लेने का प्रस्ताव है और वे चेक पाइलट्स समय-समय पर जो पाइलट्स अपरेट करते हैं वे उनकी चैकिंग का काम भी करेंगे। उनको किस टर्म पर लिया जाए, क्योंकि यहां आने के बाद उनका संबंध यहां से हो जाएगा, उनको किस तरह से वेतन दिया जाए, या सुविधाएं दी जाएं इन विषयों पर बातचीत चल रही है।

जहां तक ज्ञा जी ने कुछ सवालों को उठाते हुए मधुबनी में एयर पोर्ट बनाने के बारे में पूछा मैं यह कहना चाहता हूं कि अभी यह सम्भव नहीं है। मुजफ्फरपुर में जैसे मैंने निवेदन किया बर्ड लेवल आपरेशन हम शुरू करने जा रहे हैं। मुजफ्फरपुर में...

श्री कल्पनाथ राय : वाराणसी में डाइरेक्ट प्लेन भेजिए।

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : जहां तक हाई-जेकिंग का प्रश्न है, हमारी कोशिश यह थी कि इसी सत्र में विधेयक आ जाए लेकिन विधि मन्त्रालय में प्रारूप तैयार करने में विलम्ब होने के कारण इस सत्र में नहीं आ पाया। अगले

सत्र में एण्टी हाई-जेकिंग के सम्बन्ध में विधेयक लाएंगे।

पाइलट्स का जहां तक सवाल है चाहे वह महिला हो या पुरुष उसमें किसी तरह से रिलेक्सेशन देने का सवाल नहीं है क्योंकि यह हाइली टैक्निकल चीज है। अगर रिलेक्सेशन देंगे तो फिर सदस्यों की शंका बनी रहेगी।

जहां तक हिन्दी चलाने का प्रश्न है, हमारी कोशिश है कि हिन्दी में कामकाज किया जाए लेकिन तकनीकी पक्ष को देखते हुए, जो तकनीकी काम करते हैं उनकी कठिनाइयों को देखते हुए यह कहना सम्भव नहीं है कि अभी कितना समय लगेगा।

भाई कल्प नाथ राय जी ने एयरपोर्ट को सोफिस्टिकेटेड बनाने के बारे में कहा। सोफिस्टिकेशन जरूरी है लेकिन जैसे कि मैंने निवेदन किया किसी भी हालत में किसी एयरपोर्ट में जब तक एक मिनिमम स्टेडंड, जो इंटरनेशनल स्टेडंड है उस मापदंड का जब तक इन्क्विपमेंट नहीं होगा तब तक किसी एयरपोर्ट पर आपरेट करने की इजाजत नहीं दी जाती। इस बात का पुरा ध्यान रखा जाता है कि इन्क्विपमेंट का जो मिनिमम स्टेडंड है उस के अनुसार हो। जहां तक आधुनिक बनाने का सवाल है आप जानते हैं कोई भी विकासशील देश में और भी प्राथमिकताएं रहती हैं उसको देखते हुए जितना अधिक हम आधुनिकीकरण कर सकते हैं वह हम करने की कोशिश करेंगे। लेकिन मैं उनकी जानकारी में ला दूं कि नये एयरपोर्ट्स जो बन रहे हैं, जो दिल्ली में इंटरनेशनल कम्प्लेक्स बन रहा है वह पूरे तौर से आधुनिक उपकरणों से सुसज्जित होगा जिसमें एयर ब्रिज भी होंगी, एलीवेटर्ज भी होंगे और आधुनिक उपकरण भी होंगे। बम्बई में जो बन रहा है उसमें भी इस बात का प्रावधान है कि एयर-ब्रिज और एलीवेटर्ज तथा इस तरह के जितने उपकरण जरूरी हैं वह लगायेंगे।



जहाँ तक प्लेन की लाइफ का प्रश्न है, सामान्य तौर से यह नहीं कहा जाता कि यह पांच दस साल तक खराब हो जाएगा लेकिन जहाज का परिचालन कुल कितने घंटे किया गया है यह इस पर निर्भर करता है इस के साथ-साथ पुर्जों लग अलग होते हैं, इंजिन मुख्य होता है। हर इंजिन की ओवरहॉलिंग निश्चित समय के बाद की जाती है। जरूरत हो तो एयरक्राफ्ट की बाड़ी रहते हुए नये इंजिन लगाये जाते हैं। इसलिए किसी एयरक्राफ्ट को पांच या 10 साल के बाद बदल देना चाहिए, इसके बारे में निश्चित नियम नहीं बनाया जा सकता। वह तो उसके इंजिन, बाड़ी की स्थिति को देखते हुए उसका उपयोग किया जाता है।

जहाँ तक लगेज की आइडेंटिफिकेशन का प्रश्न है वह दोनों बातों से संबंध रखता है, हाईजेकिंग से भी तथा विमान के परिचालन से भी। अनेक बार यह होता है कि लोग अपना लगेज तो भेज देते हैं कभी कभी जहाज पर नहीं आते हैं। इसलिए लगेज के साथ उसका आइडेंटिफिकेशन किया जाता है और उसका मालिक नहीं आता तब तक उसके लगेज को आफ लोड नहीं कर सकते, अलग नहीं कर सकते हैं। तब तक जहाज का भी परिचालन नहीं होता है। और इस दृष्टि से भी जो अनेक विलम्ब के कारण हैं उसमें एक कारण यह होता है। इस बात की पूरी निगरानी रखी जाती है... (Interruptions)

श्री भोष्म नारायण सिंह : आइडेंटिफिकेशन नहीं होता है वही मैं पूछ रहा हूँ... (Interruptions)

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : बिना आइडेंटिफिकेशन के कोई भी अनएक्स्पेक्टेड बैगेज जहाज में नहीं जायेगा, यह नियम है। अगर इसमें किसी तरह का कोई अपवाद करता है तो निश्चित रूप से यह नियम के विरुद्ध है... (Interruptions)

उपसभाध्यक्ष (श्री श्यामलाल धावव) : मालिक साहब, आप कृपया बैठिये।

श्री भोष्म नारायण सिंह : जैसे हम लोग जाते हैं, वहाँ गये टिकट लिया, लगेज लिया, लगेज सीधा चला गया, और हम लोगों को बोर्डिंग कार्ड वगैरह मिल गया, लगेज के लिए भी कार्ड मिल गया और उसके बाद हम बोर्ड पर गये प्लेन में लेकिन पहले यह होता था कि वह लगेज जब वहाँ प्लेन में चला जाता था तो आइडेंटिफिकेशन करके फिर हम लोग प्लेन में सवार होते थे।

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : अभी विलम्ब ऐसे होता है, उपसभाध्यक्ष जी, जो आप कह रहे हैं—इस देश में जो फोकर फ्रेंडशिप एवरो या डकोटा तरीके के छोटे प्लेन चलते थे जिनमें 20-25 या 40-45 लोग चले हैं, यह तब संभव था। लेकिन एयर बस में 275 लोग चले और ऐसे में उनका आइडेंटिफिकेशन हो तो उसमें बहुत समय लगेगा। लेकिन यह सिस्टम जो है, यह भी यातायात और यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या तथा जहाज के आकार को देखते हुए, पूरी तरह से सुरक्षित है। उसमें मैं समझता हूँ कि किसी तरह की सुरक्षा की दृष्टि से कोई कमी नहीं है। क्योंकि जो अपने लगेज के साथ जहाज में जायेगा कोई इस तरह का विस्फोटक उपकरण नहीं रखेगा जिसमें उसके खुद के जीवन को खतरा हो। इसलिए इस बात की निगरानी रखी जाती है कि कोई भी लगेज बिना यात्री के वहाँ न जाय। अगर कोई वैसा लगेज जायेगा तो इस बात की संभावना हो सकती है लेकिन अगर यात्रियों के साथ जायेगा तो हम समझते हैं कि इस तरह की संभावना बहुत कम होगी या नहीं होगी। इसलिए... (Interruptions)

श्री भोष्म नारायण सिंह : आपने फोकर फ्रेंडशिप के बारे में नहीं बताया... (Interruptions)

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : फोकर फ्रेड-शिप के बारे में हमारी योजना यह है कि ये जो फोकर फ्रेडशिप या एवरो हैं इनको क्रमिक रूप से फेज ग्राऊट करें और इनकी जगह पर कोई नया जहाज इसी तरह की साइज का या इन से कुछ बड़ा 60-70 सीटों वाला लायें। इसके लिए अध्ययन करने का काम चल रहा है, सिस्टम स्टडी का काम चल रहा है जैसे ही वह पूरा होगा उसके बाद क्रमिक रूप से इनको फेज ग्राऊट करने का प्रस्ताव है। मैं माननीय सदस्यों का आभारी हूँ कि... (In erupt ons)

श्री लक्ष्मण महापात्र (उड़ीसा) : भुवनेश्वर के बारे में।

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : भुवनेश्वर को अन्य स्थानों से जोड़ने के लिए जैसा मैंने कहा कि अभी जो मुश्किल स्थिति है उसमें जहाजों की कमी के कारण, सब स्थानों पर जहाज नहीं चल रहे हैं...

उप-भाष्य (श्री श्याम लाल यादव): मलिक साहब, कृपया स्थान ग्रहण करिये।

#### ALLOCATION OF TIME FOR DISPO SAL OF GOVERNMENT LEGISLA-TIVE AND OTHER BUSINESS

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHYAM LAL YADAV): I have to in-form Members that the Business Advisory Committee at its meeting held today, the 18th May, 1979, allotted time for Government Legislative and other Business as follows:—

Business	Time allotted
1. General discussion on the Goa, Daman and Diu Budget for 1979-80.	
2. Consideration and return of the Goa, Daman and Diu Appropriation (Second Vote on Account) Bill, 1979 as passed by the Lok Sabha	
3. Consideration and passing of the following Bills, as passed by the Lok Sabha:—	
(i) The Inter-State Migrant Workmen (Regulation of Em-ployment and Conditions of Service) Bill, 1979.	
(ii) The Haryana and Uttar Pradesh (Alteration of Boundaries) Bill, 1979.	
4. Consideration of a motion concurring in the recommendation of Lok Sabha for expanding the terms of reference of the Joint Committee on the Scheduled Castes and Scheduled Tribes Or-ders (Amendment) Bill, 1978.	
5. Consideration of a motion for concurrence in the recommenda-tion of the Lok Sabha for reference of the Prasar Bharati (Broad-casting Corporation of India) Bill, 1979, to a Joint Committee of the Houses.	2 days May 21 and 22, 1979
6. Discussion under rule 176 on the Statement made by the Minister of Home Affairs in the Rajya Sabha on April 30, 1979 announc-ing the decision of the Government to refer the allegations of corruption against the family members of the Prime Minister and the Deputy Prime Minister and Finance Minister to a re-tired Judge of the Supreme Court.	
7. Consideration and passing of the Indian Railways (Amend-ment) Bill, 1979.	
8. Discussion under Rule 176 on the First, Second and Third (Final) Reports of the Commission of Inquiry headed by Justice J. C. Shah.	1 day May 23, 1979