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 ... (*Interruptions*).

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 defending 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. I 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, REGARDING 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 ट्रेवल 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 MATHUR (Uttar Pradesh): The safety has gone to the winds. That is what 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 Mahrotra.

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, सोफिस्टीकेटेड 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 ग्राफ एक्सीडेंट्स जो था वह कम था । उस वक्त प्लेन समय से चलते थे और पेसिंजर्स निश्चित रहते थे कि प्लेन को समय से पकड़ कर समय से घर पहुंच जायेंगे । आज जब हमारे पास लेटेस्ट प्लेन हैं, फास्टैस्ट प्लेन हैं तो आज स्थिति यह है कि दनियां 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 क्रैश 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 चलना 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 घंटे 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 ग्राया । जब उसने दिल्ली एयर पोर्ट पर लैण्ड किया तो उसका रिवर्स फर्स्ट वर्क नहीं कर रहा था । यह सौभाग्य की बात थी कि यह रन-वे बहुत बड़ा है, इसलिए ग्राखिरी कोरनर पर जाकर प्लेन रुक गया । जब पायलट ने उस प्लेन को हैण्ड ग्रोवर 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 ग्रौर उस प्लेन को एयर वर्दीनेस का सर्टिफिकेट दे दिया गया । जब यह प्लेन श्रीनगर में उतरा तो वहां पर भी उसका रिवर्स 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 रिकार्ड भी ठीक दिखा दिया गया । मंत्री महोदय बता सकते हैं कि यह ठीक प्लेन था । इसी प्रकार के प्लेन को ग्रगर ग्रागरा या खजुराहो जाना होता तो एयर क्रैश हो जाता क्योंकि वहां का रन-व छोटा है । इसमें दिक्कत यह है कि 20 साल पहले मैंनटेनेन्स के लिए जो फैमिलिटीज दी जाती थीं वही ग्राज भी चल रही हैं उनको किसी प्रकार से एनलार्ज नहीं किया गया है । स्थिति यह है कि रात को कोई प्लेन जाता है ग्रौर ग्रपने स्टेन्ड पर रख दिया जाता है ग्रौर उसी वक्त उसकी मैनटेनेन्स की जाती है । वहां पर न तो एडोक्वट लाइट होती है ग्रौर न ही दूसरी चीजों की सहूलियत होती है । ग्राज जो नई तक्नीक ग्रा गई है या सोफिस्टिकेटिड इक्विपमेंट ग्रा गये हैं उनको इस्तेमाल नहीं किया जाता है । बीस साल पहले मैंनटेनेन्स का जो तरीका था वही ग्रब भी इस्तेमाल किया जाता है। इसमें सुधार लाने के लिए विशेष प्रयत्न नहीं किया गया है ।

दूसरी बात यह है कि ये जो इंजीनियर्स वगैरह हैं, इनकी ट्रैनिंग फ्लाइंग क्लब्स में होती है जहां पर न तो नई टेक्नीक के इंस्ट्रूमेन्ट्स हैं ग्रौर न ही कोई वैसे इंस्ट्रेक्टर हैं । ग्राप जानते हैं कि माडर्न टेक्नीक में काफी सोफिस्टीकेशन ग्रा गया है । इसलिए ग्रावश्यकता 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 ग्रौर जो पुराने इंजीनियर हैं उनके लिए रिफ्रेशर कोर्स होना चाहिए ग्रौर समय-समय पर उनका इम्तिहान होना चाहिए जिससे देखा जाए कि जो ग्राज के प्लेन हैं उनके स्टेन्डर्ड के मुताबिक वे हैं या नहीं । जहां तक पायलेट की बात है, उसकी ट्रेनिंग भी फ्लाइंग क्लब्स में होती है । इस संबंध में मेरा निवेदन यह है कि पायलेट को इन क्लबों में ट्रेनिंग देने के बजाय ग्रापको इनके लिए एक एकेडेमी बनानी चाहिए जिसमें माडर्न इक्वीपमेन्ट्स हों ग्रौर जिनमें इन पायलटों को ग्राधुनिक ढंग से ट्रेनिंग दी जा सके ग्रौर उनका टेस्ट लिया जा सके ग्रौर उनका चेक-ग्रप समय-समय पर होना चाहिए । यह टेस्ट ग्रौर चेक-ग्रप इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन को नहीं करना चाहिए बल्कि इसके लिए एक इंडिपेन्डेन्ट चेकिंग ग्रथोरिटी होनी चाहिए। जिससे वह स्टैंडर्ड को बनाये रख सकें । टाटा इन्क्वायरी कमेटी बनी थी । उसकी रेकमन्डेशंस है । जो बोइंग प्लेन होता है उसके काकपिट में बहुत इन्स्ट्रूमेन्टस होते

[श्री प्रकाश मह्रोत्रा]

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

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

जहां तक सेक्युरिटी रूल्स की बात है, इसके बारे में जिस दिन मैने मंत्री जी से प्रश्न किया था उस दिन मंत्री जी इसको समझे नही या समझ नही पाये, लेह का जो एयर पोर्ट है उसके चारों तरफ 23 हजार फोट के पहाड़ हैं और उसके बीच मे रन-वे बना है। वहां वेदर अक्सर क्लाउडी रहता है, विजिबिलिटी बड़ी पुअर है, हेल-स्टोर्म्स आते है। हर एयरपोर्ट पर बोकन लाइट होती है जो लाइट फैंक कर प्लेन को रास्ता दिखाती है कि किसी तरह से प्लेन वहा आ जाये। यहां पहाड़ है परन्तु उस के ऊपर बिजली की या बत्ती नही लगी है। इसलिये प्लेन के पहाड से टकराने की संभावना है। इन्स्ट्रुमेन्ट लैंडिग ऐसी चीज है कि यदि वेदर खराब है, विजिबिलिटी पुअर है तो यह इन्स्ट्रुमेन्ट प्लेन को गाइड करता है और प्लेन लैंडिंग कर सकता है। इस तरह की फैसिलिटीज और फायर फाइटिंग एक्विपमेन्ट नही 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 एअर क्राफ्ट तथा फास्ट एयर क्राफ्ट हैं, इसका एरर यह होता है कि इनके सीधे क्रैश होने की सम्भावना होती है। इसलिये जितने एयरपोर्ट्स में साफिस्टिकेटेड इक्विपमेन्ट लगाने की जरूरत है उसके बारे में जरूर इन्क्वायरी होनी चाहिए। इसके लिये न केवल बाहर से मंगाये हुए इक्विपमेन्ट 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 कन्ट्रोल है, स्पेस फैसिलिटीज है यह

डी० जी० सी० ए० के अन्तर्गत आता है । ग्राउन्ड फैसिलिटीज और लैंडिंग फैसिलिटीज इन्टरनेशनल एयर-पोर्ट अथारिटी के अन्तर्गत आते हैं । नतीजा यह होता है कि यदि कभी कोई प्लेन क्रैश होता है, कोई डिफिकल्टी होती है तो वे उसको रेसपोंसिबिलिटी एक दूसरे के ऊपर डाल देते हैं । मेरा कहना है कि इन सब कार्यों को इन्टरनेशनल एयरपोर्ट अथारिटी के अन्तर्गत लाना चाहिए । जो एक्सीडेन्ट्स होते है उनको डी० जी० सी० ए० जो प्लेन लैंडिंग की मोनिटरिंग करती है उसके अन्तर्गत वह कमेटी होती है जो एक्सीडेन्ट्स की इन्क्वायरी करती है । जो दोषी है तो वह उसके ऊपर जजमेन्ट भी स्वयं ही देती है । तो यह स्वतः सिद्ध है कि किस तरह का वह जजमेन्ट होगा । तो मेरा निवेदन है कि एक इन्डेपेन्डेन्ट एक्सीडेन्ट्स इन्क्वायरी अथारिटी 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 रिकमेंड किया है वह नेशनल सेफ्टी बोर्ड की स्थापना । मैं समझता हूं कि यह बड़ा आवश्यक है कि एक नेशनल सेफ्टी बोर्ड बना देना चाहिए । क्योंकि बड़े फास्ट चेंजेज हो रहे हैं, टेकनोलोजी बड़ी जल्दी बदल रही है, उसको पीरियडीकली रिव्यू करना चाहिए । डी० जी० सी० ए० को कनवर्ट कर देना चाहिए । जब यह बना था यह 1937 के रूल्ज थे अतः उसका अपडेट करने की जरूरत है । इसलिए इसको सिविल एविएशन अथारिटी में कनवर्ट कर देना चाहिए । एक विशेष बात मैं एडमिनिस्ट्रेशन के बारे में कहना चाहता हूं । एडमिनिस्ट्रेशन इतना लूज है, हर लेवल पर, टाप से बोटम तक लूज है । मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूं कि उन्होंने एक कदम उठाया है । इंडियन एयरलाइंस का जो मेनेजिंग डाइरेक्टर है उसको बदल दिया है । लेकिन यह पर्याप्त नही 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 नही है । मैं आपसे निवेदन करूंगा 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 टाइटशेडयूल है कि सात-सात, आठ-आठ सेक्टर एक प्लेन कर रहा है । मेरा निवेदन है कि इसके फ्लीट 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 है उनको कनेक्ट नहीं कर रहे हैं । इसके लिए आपको लीडर सर्विस चलानी चाहिए । मैं आपकी सिंसेयरिटी, आपकी क्रेडिबिलेटी को डाउट नहीं करता हूं लेकिन आपकी क्रेडीबिलेटी जो है वह जज की जाएगी इंडियन एयर लाइंस की परफारमेंस से । मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि इंडियन एयरलाइंस की जो परफारमेंस हैं वह बहुत ही शोचनीय है तथा उसकी तरफ विशेष ध्यान दे कर उसको ठीक करने की आवश्यकता है ।

पर्यटन और नागर विमानन मंत्री (श्री पुरुषोत्तम कौशिक) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सदस्य का आभारी हूं कि उन्होंने इंडियन एयरलाइंस के कुछ तात्कालिक उठते हुए प्रश्नों पर चर्चा करने का प्रस्ताव किया और कुछ बातों की तरफ उन्होंने चिंता जाहिर की । जहां तक सुरक्षा का प्रश्न है उसको किसी भी स्थिति में नैगलेक्ट नहीं किया जा सकता है और हमारी कोशिश यह होती है कि हम उसमें निरन्तर सुधार करें । मान्यवर, जहां 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 हूं कि किसी जहाज के मेन्टिनेंस 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 सस्टिम है इसमें और सुधार की गुंजाइश है और इस दृष्टि से भी जो हमारा पूरा मेन्टिनेंस 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 मेन्टिनेंस 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 हूं कि उस कमेटी के बनने के बाद मेन्टिनेंस के सिलसिले में और सुधार होगा ।

जहां तक एयर सेफटी का प्रश्न है जो माननीय सदस्य ने उठाया और जिसकी सिफारिश टाटा कमेटी ने की थी । पिछले समय उसको मंत्रि मंडल ने इस आधार पर अस्वीकृत कर दिया था कि जो कमिश्नर आफ एयर सेफटी 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 सेफटी बोर्ड बनाने के बारे में पुनः विचार किया जा

रहा है । मैं कहना चाहता हूं 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 दुनियां में और भी जहां कहो दुर्घटनाएं हुई हैं वे देखेंगे कि उसमें क्या कारण हैं तथा उन कारणों को देखते हुए क्या हम उनसे 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 को जानकारी में यह बात लाना चाहता हूं कि टाटा कमेटी ने तीन पाइलटों के बारे में सिफारिश 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 जहाज 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 । हालांकि अगर भविष्य में इस तरह की आवश्यकता महसूस हुई तो निश्चित रूप से उस पर विचार किया जा सकता है ।

जहां तक पाइलटों की नियुक्ति का प्रश्न है । यह सही है कि पिछले अनेक वर्षों से पाइलटों की नियुक्तियां नहीं हुई हैं । लेकिन मेरे इस मन्त्रालय को सम्भालने के बाद माननीय सदस्य को जानकारी होगी कि पिछले साल ही पाइलटों की नियुक्ति हमने की थी और इस साल भी हम फिर से पाइलटों की नियुक्तियां कर रहे हैं । उसमें उम्र का सवाल आया था कि बहुत से पाइलट बेरोजगार है 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 है । यद्यपि इसके मामले में कई लोगों की अलग-अलग राय है कि आयु सीमा बढ़ानी नहीं चाहिये क्योंकि उससे उनकी जो रिसैप्टेबिलिटी है वह कम हो जाती है । लेकिन जो बेरोज़गारी 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 डिवेलपमेंट अचानक हो सकता है । तो इस दृष्टि से हमने फैसला किया है कि इस साल को जो नियुक्ति होगी उसमें तीस साल तक पायलट्स की भर्ती के लिये उनकी उम्र को बढ़ाने का काम हम करेंगे ।

जहां तक पायलट्स की चैकिंग का सवाल है, यह सही है कि इसमें इण्डियन एयर लाइन्स के मेंटेनेंस इंजीनियर्स हैं इसमें । उसको सर्टिफाई करने का काम जो मेन्टेनेंस इंजीनियर्स के जिम्मे है, वे करते है । लेकिन डी० जी० सी० ए० के अपनी तरफ से जो इण्डियन एयर लाइन्स में इंजीनियर्स है, 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 डी०जी० सी० ए० का कोई सम्बन्ध नहीं है । समय-समय पर वे अपनी तरफ से भी सैम्पल चैकिंग करते है 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 मेहरोत्रा]

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।

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

जहां तक टाइट शेड्यूल का प्रश्न है, यह बात सही है कि इस समय जहाजों की कमी है। और एक जहाज को अनेक मार्गों पर परिचालन करना पड़ता है और इस दृष्टि से, तात्कालिक समस्या हल करने की दृष्टि से, जैसा कि मैंने पिछले समय भी सदन मे निवेदन किया था कि हम लीज़ पर कुछ एयर क्राफ्ट ले रहे हैं और इसके अलावा एयर इण्डिया के साथ भी बात-चीत करके यह कहा गया है कि कुछ अपने विमान बेड़े में से कुछ विमान इण्डियन एयर लाइन्स के मार्गों पर परिचालित करे। 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 उप-लब्ध कराने का प्रयास करेंगे।

जहां तक लौंग टर्म साल्यूशन का प्रश्न है, सरकार ने निर्णय लिया है कि दो एयर बस और 6 बोइंग 77 खरीदे जाएं और उसके लिए आर्डर्स भी, जो संबंधित कम्पनी 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।

जहां तक डिस्क्रेशन का प्रश्न है, जो माननीय सदस्य न कहा है कि इसमे कुछ खामियां है, तो उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारी कोशिश है कि खामी को दूर करें लेकिन केवल

मेरे अकेले के प्रयास से सफल नहीं होगा जब तक कि माननीय सदस्यों का सक्रिय सहयोग नहीं मिलेगा। मैं सभी माननीय सदस्यों से कहता हूं जहां भी किसी तरह की खामी हो, चाहे भ्रष्टाचार हो, इनइफिशियेंसी हो, ठीक व्यवहार न होने के बारे में शिकायत हो, उस की जानकारी 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 एयरपोर्टस पर कुछ एड्वाइजरी कमेटी भी हमने गठित की है जिस मे और सदस्यों के अलावा संसद के दो सदस्य भी उस में रखे गए है। मैं उम्मीद करता हू, अगर वे सक्रियता के साथ दिलचस्पी लेगे तो कम से कम प्रशासनिक स्तर में जो खामी है, कमी है, वह कमी दूर होगी और दूसरे, जो तात्कालिक शिकायतें वहां उठती हैं उन शिकायतों को भी दूर करने में हमको मदद मिलेगी।

अंत में मैं यही निवेदन करना चाहता हू 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 पहुंचने के बाद हम यह नही कह सकते कि आगे सुधार की गुंजाइश नही है। लेकिन जो कुछ आज स्थिति है उसके प्रति भी हम जागरूक हैं, अवगत है और उसको अनुभव करते हुए वर्तमान जो हमारे कान्सट्रेन्टस हैं, सीमाएं हैं, उन सीमाओं के अंदर सुधार करने की कोशिश कर रहे है। ..

जहां तक नेविगेशन न इक्विपमेंट का प्रश्न है, कई हमको इम्पोर्ट करने पडते है एयरपोर्ट के लिए भी, डी० जी० सी० ए० के द्वारा एयरपोर्ट सर्विलेन्स राडार, एयर रूट सर्विलेन्स राडार, राडार, जी ओ आर, आई एल एफ, डी एम ई। उसमें जो हमें यहां उपलब्ध हो सकता है उस को बनाने की कोशिश करते है, लेकिन इसमें भी चूंकि हमें एच ए सी और दूसरे कारखानों पर निर्भर करना पड़ता है, वे भी समय समय पर अपना टाइम शेड्यूल बढाते है, कभी वह कहते हैं 6 महीने में दे देंगे लेकिन 6 महीने के अंदर देते नही है। इस कारण तात्कालिक सहयोग हमको नही मिल पा रहा है। दूसरे, विदेशों से भी जो इम्पोर्ट करने का प्रश्न है, जो इक्विपमेंट हम इम्पोर्ट करते है वे भी हमको समय पर नही मिल पाते है। जो चीज 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 एड के बारे में या सेफ्टी के बारे में जो सेफ्टी का इंटरनेशनल स्टैण्डर्ड है, आई सी एफ ओ का, उस इंटरनेशनल स्टैण्डर्ड से हम किसी भी स्टैण्डर्ड मे कम नही है। यह मैं माननीय सदस्य को भी और माननीय सदस्य के साथ साथ इस सदन को भी अवगत कराना चाहता हूं।

श्री प्रकाश महरोत्रा : लेह एयरपोर्ट पर जो इनएडीक्वेसीज़ है और जो सीक्योरिटी हेज़ार्डस हैं . . .

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : जहां तक लेह एयरपोर्ट का प्रश्न है, यह बात सही है कि वहां नाइट लेंडिग की जो फैसिलिटीज चाहिए वह नही है।

श्री प्रकाश महरोत्रा : नाइट लैंडिंग का वर्ड आप इस्तेमाल न करें। जहां विज़ि-बिलिटी पुअर है वहा तो वही फेसिलिटीज़ चाहिए जो नाइट लैंडिग के लिए जरूरी है।

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : हमारे बहुत से एयरपोर्टस हैं जहां दिन में एयरक्राफ्ट आपरेट करते है, दिन में परिचालन होता है। वहां आम तौर पर नाइट लैंडिग फेसिलिटीज़ नहीं है। क्योंकि लेह में भी दिन मे परि-चालन का काम होता है इसलिए अभी तक

[श्री पुरूषोत्तम कौशिक]

नाइट लैंडिंग फैसिलिटीज की व्यवस्था वहां नहीं की गयी। जब विजिब्लिटी 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 फ्रीक्वेन्टली इस तरह की चीजें डेवलप होती है 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 एयरक्राफट विलम्ब से न चलें और समय पर चलें इस मा ले में भी सुधार किया जाय। यह एक दिन मे 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 एतराज 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 है उन की ओर मैं मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं।

मंत्री जी ने सब से पहले कहा कि फ्लाइंग क्लब्स के माध्यम से हम पाइलट रिक्रूट करते है। 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, में आप ने एक वक्तव्य दिया था और उसमें यह कहा था कि कार्मशियल पाइलट ट्रेन 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 कार्मशियल पाइलट तैयार न कर के बाकी जितने पाइलट है जहाज के वह भी आप ट्रेन करें। उसमें एक और प्रश्न होता है। जो आप के फ्लाइंग क्लबों से पाइलट शिक्षित होते हैं उन के लिए कहीं पर मिनिमम क्वालिफिकेशन की कोई भी गुंजाइश नहीं है। आज से तीस साल पहले, चालीस साल पहले डकोटा थे। उस वक्त डकोटा चलाना सीख लिया जैसा मोटर चलाना सीख लिया। आज हवाई जहाजों में बहुत ही सोफिस्टिकेटेड और साइंटिफिक इंस्ट्रूमेंट्स है। तो आप ने यह भी नहीं बताया कि जब आप पाइलट लेंगे तो उन की बेसिक साइंटिफिक क्वालीफिकेशन 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 छांट लेंगे। यह लेक्युना है। मेरा कहना यह है कि एकाडेमी फुलफ्लेज्ड होनी चाहिए और केडीडेट्स को कम से कम साइंस ग्रेजएट तो होना ही चाहिए जो समझ सकें। और जान हमारी खतरे मेंहै और आत्मा 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 है, 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 मे 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 है वे भी बहुत पुराने है । लेटेस्ट माडल भी वहां नहीं है । आप उस को देखें । अकादमी जब बनेगी तब बनेगी लेकिन उसके बनने तक पता नहीं कितनी जानें जहन्नुम रसीद हो चुकी होंगी । इस लिये हैदराबाद का जो ट्रेनिंग स्कूल है उस की तरफ आप ज्यादा ध्यान दें और जो छोटी मोटी बात मैं ने आप के सामने रखी है 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 traincing 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 है कि जिन्होंने ट्रेनिंग एवरो पर ली है और चेकिंग दूसरे प्लेन्स पर करते हैं । चेकिंग वगैरह अब फार्मेलिटी ही रह गई है । चेकिंग स्टाफ अब कोई है ही नहीं । तो मेरा सुझाव है कि आप जो कमेटी बना रहे है 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 उसमे 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 आजकल 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 हू और आप उस पर विचार करें कि जो विदेशी एक्सपर्ट्स हैं उनको आप परमानेन्टरी एसोशियेट करें । 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 अपाइंट किया है, वह कौन सज्जन हैं । आई० टी० डी० सी० के चेयरमैन थे पहले, सी०बी० आई० की

श्री जगदीश प्रसाद माथुर :

इक्वायरी हुई थी, विजिलेंस के पास गया था। अब ये एडवाइजर बनाये गये हैं। इसके माने क्या है ? . . . .
(*Time Bell Rings*)

एक चीज मैं और आपसे पूछना चाहता हूं। आपने एक्जीक्यूटिव और नान-एक्जीक्यूटिव दो पाइलेट बना दिये है। ऐक्जीक्यूटिव पाइलेट का मतलब इतना है कि उनको फ्लाइंग का जो काम है उसके अलावा दफ्तर में भी काम करना पड़ता है। आपने उनको चार सौ, पांच सौ रुपया ज्यादा दे दें लेकिन उनकी वर्किंग आवर्स आपने निश्चित नहीं की है। 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 ऐटीच्यूट्यूड 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 ऐक्जाम्पुल देकर समाप्त करता हूं। मैं उदाहरण देता हूं कि कैसा कैलेस ऐटीट्यूड है। कुछ महीनों की बात है, शायद 10 महीने की बात है। एक जहाज उड़ा काठमांडू से। पेट्रोल कम था। उन्होंने क्या किया कि थाउजैंड गैलन की रसीद बनवा ली थी, सौ गैलन 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 दूं। उसे आइडेंटिफाई करने के लिए नाम आयेगा। वह हैं कैप्टेन ललितप्रिय। इतना कैलस कि काठमांडू से चलता है डाइरेक्ट फ्लाइट पर और लखनऊ में लैंड करता है।

श्री प्रकाश मेहरोत्रा : नाम में गड़बड़ है।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : यह तीन साल पुरानी बात है लेकिन है तो सही। ऐसे ही एक पाइलट हैं 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 चैक करते हैं लेकिन मुंह पर आला लगाते है, भाप आई कि नही तो फिट कर दिया। इसको आप कैसे चैक करेंगे ? यदि इसको चैक कर सकें तो बहुत अच्छा हो जायेगा . . . . (*Interruptions*)

श्री शिव चन्द्र झा (बिहार) : उपसभाध्यक्ष जी, मैं केवल कुछ सवाल मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूं। हैदराबाद में ट्रेनिंग सेंटर में मैंने भी देखा है कि टेलीविजन से ट्रेनिंग का प्रबन्ध है लेकिन स्लाइड वगैरह की व्यवस्था वहां ठीक है। स्लाइड्स ट्रेनिंग हम लोगों ने देखा जब हम इंस्पेक्शन में गये। लेकिन उस सम्बन्ध में मै कहना चाहता हू कि उधर जामनगर में भी देखा और बम्बई में जो डिफेंस का होता है, मैं लैंग्वेज कमेटी में हूं और सब जगह दौरा करता हू सारे हिन्दुस्तान का दौरा करता हूं, वहां हिन्दी में मिग से ब्रीफिंग होता है। यहां से सिगनल दिया जाता है हिन्दी मे हम लोगों ने वह सुना। वहां हिन्दी में सब काम होते है लेकिन हैदराबाद में जो होता है वहां आप क्यों नही हिन्दी मे करते हो ? जामनगर में हो रहा है यह टेक्नीकल वगैरह कहना पुरानी बातें हैं। मेरा कहना है कि जहां 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 मैं कहना चाहता हूं कि आप पायलेट बहाल करने जा रहे है ट्रेनिंग दे करके तो उसमें क्या फीमेल पायलेट का भी कोई प्रावधान है ? उनको कुछ कन्सेशंस, उनको कुछ रियायत देने की भी आप व्यवस्था कर रहे हैं ?

उपसभाध्यक्ष (श्री श्याम लाल यादव) : आप सेफ्टी के बारे मे पूछिये ।

श्री शिव चन्द्र झा : हां, उसी के बारे में पूछ रहा हूं । टेक्नोलोजी और इंजीनियरिंग की बातें होती हैं। पैन अमेरिकन में इंजीनियरिंग दृष्टिकोण से, टेक्नोलोजी 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 हाईजेकिंग के बारे मे कहना चाहता हूं । दो नौजवान होते है और अपनी ताकत का इजहार करके प्लेन को हाइजैक कर लेते है । 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 कंपरिहैंसिव विधेयक लाएं ताकि हम लोगों को चर्चा करने का मौका मिले और इनमे सुधार हो ।

आखिरी मेरा सवाल यह है कि प्रस्तुतकर्ता ने और एयरपोर्टस 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 डवलेप करें ताकि बड़े प्लेन वहां लाये जा सकें । एक बात और कहना चाहता हूं कि लक्षद्वीप में एयर पोर्ट की मांग की है वहां की जनता ने । मैं वहां गया था । आप कवरैती 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 बोलिये ।

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 मे यहां आते है 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 मे 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 हूं कि जब माडर्न आप तरीकों के, सोफिस्टीकेटिड एयर क्राफ्ट्स अपने देश में इन्टरोड्यूस कर रहे हैं तो क्या उनके लिये माडर्न और सोफिस्टीकेटिड एयर पोर्ट्स की कमी नहीं है ? जब आप लेटेस्ट बोइंग प्लेन, एयर बस, डकोटा को अपने देश में इन्ट्रोड्यूस कर रहे हैं तो क्या उनके अनुकूल आपके मुल्क में एयरपोर्ट्स हैं और क्या उनमें सोफिस्टीकेटिड इंस्ट्रूमेंटस लगे हुए हैं ? अगली चीज में यह कहना चाहता हूं कि जब एयर बस में 500 आदमी यात्रा करने वाले होते हैं तो केवल 50 को ही जगह मिलती है और 100 आदमी वेटिंगलिस्ट 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 मेनटेनेन्स की बहुत आवश्यकता है। अगर एयर पोर्ट पर मिसमेनेजमेन्ट होगा तो मैनटेनेन्स में मिसमेनेजमेन्ट होगा और मैनटेनेन्स ठीक नहीं होगा तो सेफटी का सवाल भी पैदा होगा। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं 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 हू कि जो व्यक्ति राज सिहासन पर बैठा होता है उसको कोशिश नहीं करनी चाहिए बल्कि काम करके दिखाना चाहिए। आप जानते हैं कि सात्विक, राजसी और तामसी, ये 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 हूं, 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 हूं। 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 हैं। 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 हूं 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 है कि बनारस से एक फोकर फ्रेन्डशिप जहाज चलता है। यह जहाज कानपुर से बनारस, गोरखपुर और कलकत्ता भी जाता है। इतनी लम्बी फलाइट इस जहाज को लेनी पड़ती है। 20-25 घंटे तक यह जहाज फलाइट लेता रहता है। इसलिए मैं जानना चाहता हूं 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 हूं 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 रूटों पर चलता है। दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूं वह सजेशन के रूप में है। आप जानते हैं कि बहुत से जहाज समय पर अपने निश्चित स्थान पर नहीं पहुंचते 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 पहुंचे 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 पहुंचे। इस प्रकार के प्रश्नों के अन्दर सेफ्टी का प्रश्न जुड़ा होता है। मैं चाहता हूं 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 पहुंच जायें।

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : उपसभाध्यक्ष जी, भाई कल्पनाथ राय जी को मैं बहुत दिनों से जानता हूं जबकि हम पुरानी समाजवादी पार्टी में थे। वह यह जानते है कि व्यवहार मे चाहे मैं जितना भी नम्र रहूं 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 हूं 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 फ्लाइंग क्लब के ऊपर नहीं छोड़ते हैं। फ्लाइंग 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। इंडियन एयरलाइन्स में लेने के बाद उनका प्रशिक्षण, जिस जहाज पर उसको ले जाना है, जैसे एब्रो पर तो...

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

श्री पुरुषत्तोम कौशिक : यह उनको दिया जाना चाहिए। फिर उनको बड़े जहाज, कनवर्सन का प्रशिक्षण दिया जाता है। जहां 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। जहां 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 रेसेप्टेबिलिटी कम होगी, उसके चयन के लिये अधिक आयु की सीमा की जाय, यह तमाम सवाल उठेंगे। इस लिये मैं माथुर जी से कहना चाहता हूं कि यह जो क्वालिफिकेशन है वह मैं समझता हूं 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 बस और बोइंग चलाने का प्रशिक्षण है, जानकारी है जिनको एयर इंडिया के जहाज 707 और 704 को चलने का तथा एयर फोर्स के एव्रो के परिचालन का अनुभव है उनको लिया जाएगा । इस तरह से तीन पाइलट्स चेक पाइलेट्स के रूप में इन तीनों अंडरटेकिंग्स में लेने का प्रस्ताव है और वे चेक पाइलट्स समय-समय पर जो पाइलट्स आपरेट करते हैं वे उनकी चेकिंग का काम भी करेंगे । उनको किस टर्म्ज़ पर लिया जाए, क्योंकि यहां आने के बाद उनका सबंध यहां से हो जाएगा, उनको किस तरह से वेतन दिया जाए, या सुविधाएं दी जाएं इन विषयों पर बातचीत चल रही है ।

जहां तक झा 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 थर्ड लेवल आपरेशन हम शुरू करने जा रहे हैं । मुजफ्फरपुर में. . .

श्री कल्पनाथ राय : वाराणसी में डाइरेक्ट प्लेन भेजिए ।

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : जहां तक हाईजेकिंग 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 चीज़ 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 जरुरी है लेकिन जैसे कि मैंने निवेदन किया किसी भी हालत में किसी एयरपोर्ट में जब तक एक मिनिमम स्टेंडर्ड, जो इंटरनेशनल स्टेंडर्ड है उस मापदंड का जब तक इक्विपमेंट नहीं होगा तब तक किसी एयरपोर्ट पर आपरेट करने की इजाजत नहीं दी जाती । इस बात का पूरा ध्यान रखा जाता है कि इक्विपमेंट का जो मिनिमम स्टेंडर्ड 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 उनको देखते हुए जितना अधिक हम आधुनिकीकरण कर सकते हैं वह हम करने की कोशिश करेंगे । लेकिन मैं उनकी जानकारी में ला दूं कि नये एयरपोर्टस जो बन रहे हैं, जो दिल्ली में इंटरनेशनल कम्पलेक्स बन रहा है वह पूरे तौर से आधुनिक उपकरणों से सुसज्जित होगा जिसमें एयर ब्रिजेज 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-ब्रिजेज और एलीवेटर्ज तथा इस तरह के जितने उपकरण जरुरी हैं वह लगायेंगे ।

जहां 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 पुर्जे अलग अलग होते हैं, इंजिन मुख्य होता है। हर इंजिन की ओवरहालिंग निश्चित समय के बाद की जाती है। जरुरत हो तो एयरक्राफ्ट की बाडी 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, बाडी की स्थिति को देखते हुए उसका उपयोग किया जाता है।

जहां तक लगेज की आइडेंटीफिकेशन का प्रश्न है वह दोनो 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 आइडेंटीफिकेशन 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 भीष्म नारायण सिंह आइडेंटीफिकेशन नहीं होता है वही मैं पूछ रहा हूं . . . *(Interruptions)*

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : बिना आइडंटीफिकेशन के कोई भी अनएकम्पेनीड 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 यादव) : मलिक साहब, आप कृपया बैठिये।

श्री भीष्म नारायण सिंह : जैसे हम लोग जाते हैं, वहां 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 वहां प्लेन में चला जाता था तो आईडेंटीफिकेशन 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 चलते हैं, यह तब संभव था। लेकिन एयर बस में 275 लोग चलें और ऐसे में उनका आइडेंटीफिकेशन हो तो उसमें बहुत समय लगेगा। लेकिन यह सिस्टिम 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 हूं 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 वहां न जाय। अगर कोई वैसा लगेज जायेगा तो इस बात की संभावना हो सकती है लेकिन अगर यात्रियों के साथ जायगा तो हम समझते है कि इस तरह की संभावना बहुत कम होगी या नहीं होगी। इसलिए. . . *(Interruptions)*

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

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : फोकर फ्रेंडशिप के बारे में हमारी योजना यह है कि ये जो फोकर फ्रेंडशिप या एवरो हैं इनको क्रमिक रूप से फेज आऊट 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 आऊट करने का प्रस्ताव है। मैं माननीय सदस्यों का आभारी हूं कि... *(Interruptions)*

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...

उपसभाध्यक्ष (श्री श्याम लाल यादव): मलिक साहब, कृपया स्थान ग्रहण करिये।

ALLOCATION OF TIME FOR DISPOSAL OF GOVERNMENT LEGISLATIVE AND OTHER BUSINESS

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHYAM LAL YADAV): I have to inform 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 alloted
1. General discussion on the Goa, Daman and Diu Budget for 1979-80.	2 days May 21 and 22, 1979 (items 1–6)
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 Employment 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 Orders (Amendment) Bill, 1978.	
5. Consideration of a motion for concurrence in the recommendation of the Lok Sabha for reference of the Prasar Bharati (Broadcasting Corporation of India) Bill, 1979, to a Joint Committee of the Houses.	
6. Discussion under rule 176 on the Statement made by the Minister of Home Affairs in the Rajya Sabha on April 30, 1979 announcing 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 retired Judge of the Supreme Court.	
7. Consideration and passing of the Indian Railways (Amendment) Bill, 1979.	1 day May 23, 1979 (items 7–8)
8. Discussion under Rule 176 on the First, Second and Third (Final) Reports of the Commission of Inquiry headed by Justice J. C. Shah.	