

**STATEMENT BY MINISTER****AIR CRASH OF ALLIANCE AIR AIRCRAFT (B-37) AT PATNA ON 17<sup>TH</sup> JULY, 2000**

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI SHARAD YADAV): Sir, it is with a deep sense of shock and anguish that I have to inform this august House that an Alliance Air Boeing-737 aircraft operating a scheduled flight CD-7412 on sector Calcutta-Patna-Lucknow-Delhi, crashed near Patna Airport on 17<sup>th</sup> July, 2000, at about 0735 hrs.

The aircraft under the command of Capt. M.S. Sohanpal took off from Calcutta at 0651 in the morning. There were in all 52 passengers and 6 crew members on board. The flight was uneventful till it reached near Patna Airport. At 0731 hrs., Patna Air Traffic Control cleared the aircraft to descend to 1700 feet. Thereafter, the pilot reported that he would like to do one orbit which was permitted by ATC. The ATC enquired from the aircraft if the aerodrome was in sight which was confirmed by the pilot. In the process of this orbit, the aircraft came down and after hitting trees and houses, crashed about one kilometer from the touch down zone of the runway. Only six passengers on board have survived in the crash. 46 passengers and 6 crew members have lost their lives. As a result of crash of the aircraft, five persons on the ground were also killed and five others were injured.

Immediately on hearing the news, Shri C.P. Thakur, Minister of Health, and myself along with the Director-General of Civil Aviation, Chairman and Managing Director, Indian Airlines, Managing Director, Alliance Air, Chairman, Airports Authority of India, and other senior officers rushed to Patna to take stock of the situation and supervise the relief operations.

Control rooms were set up immediately at Calcutta, Patna, Lucknow and Delhi Airports for providing all assistance and information to the relatives. The relatives of the passengers and crew members on board the ill-fated aircraft were informed immediately. Relief flights were also started from Calcutta and Delhi, carrying relatives of passengers and crew members, apart from doctors and officials of DGCA, Indian Airlines, etc.

Rescue and relief operations were carried out immediately. Prompt medical help was provided to the injured in close coordination with the State Government, and they were taken to Patna Medical College Hospital. Thereafter, '6 injured passengers were shifted to Delhi and admitted to Apollo Hospital, All India Institute of Medical Sciences (AIIMS) and Safdarjung Hospital. One survivor was shifted to Belle Veau Nursing Home at Calcutta. Indian Airlines has made extensive arrangements, at its cost,

for the treatment of the injured persons. Unfortunately, one survivor, Shri Rohit Ranjan who was admitted in Safdarjung Hospital could not be saved, as he succumbed to injuries on 22<sup>nd</sup> July, 2000.

The dead bodies of all the persons, who lost their lives in the unfortunate accident, have been recovered. Indian Airlines and local administration had made all arrangements for orderly identification of the dead bodies and their carriage to their respective destinations. An amount of Rs. 7.50 lacs will be provided to the next of kin of each deceased passenger of more than 12 years of age, and Rs. 3.75 lacs for deceased passengers of less than 12 years of age. Similarly, Rs. 1.50 lacs will be provided to each of the injured passengers. Similar amounts will also be provided to the persons on the ground who were killed or injured due to the accident, apart from suitable payment for damage to their property.

The Commander of the aircraft, Capt. Sohanpal was an experienced pilot having a total flying experience of 4361 hours. Similarly, the Co-Pilot, Captain A.S. Bagga, was an experienced pilot having a total flying experience of 4085 hours.

The ill-fated aircraft was manufactured in June, 1980. All action for the maintenance of the aircraft was being undertaken in a time-bound manner as per the schedule, which included the 20 years' ageing modification, repairs etc. of the aircraft, which were completed on 29<sup>th</sup> January, 2000. There was no reported snag in the aircraft when it was released for flight at Calcutta.

The black boxes of the ill-fated aircraft have been recovered. Air Traffic Control tapes, log books of the ATC units and safety services and aircraft maintenance records have also been collected. Immediately, after the accident, the DGCA appointed Shri P. Shaw, the Regional Controller of Air

Safety, Calcutta, as Inspector of Accidents under Rule 71 of the Aircraft Rules, 1937, to commence the investigation. Keeping in view the seriousness of the accident and large number of lives lost, the Government has decided to institute a Court of Inquiry, and has accordingly requested the Hon'ble Chief Justice of Patna High Court to nominate a sitting Judge to conduct the inquiry under rule 75 of the Aircraft Rules, 1937.

To conclude, I, on behalf of this august House, would like to convey heart-felt condolences and deep sympathies to the members of the bereaved families.

DR. MANMOHAN SINGH (Assam): Mr. Chairman, Sir, I join the hon. Minister and other Members of this House to convey our heart-felt condolences and deep sympathies to the members of the bereaved families who were involved in this tragic accident. The hon. Minister has mentioned that a Court of Inquiry has been appointed and that is the normal procedure. But, Sir, one has to recognise that there is a great anxiety in the public minds about the safety of air travel in our country, and this is confined not only to those who travel by air, but also to the skilled persons who are involved in the management of the air industry. A few days ago, I myself saw a television interview in which some of the commanders of the Alliance Air were taking part, and while not breaking the code of discipline, I think, those commanders left the general public in no doubt that they were worried about the age of the aircrafts at the disposal of the Alliance Air. Therefore, Sir, while the Court of Inquiry will, no doubt, do its job, it is incumbent on the Government to inform the House what it is planning to do in order to ensure that the adverse age of our aircraft does not pose increasingly a severe danger to the safety of air travel in our country.

Sir, I would also like to say that newspapers have reported that for seventeen or eighteen months, proposals have been under consideration for the acquisition of new aircraft, and yet, no decisions have been taken. This is a sad reflection on the decision-making processes in our country, and I would like the hon. Minister to take the House into confidence as to why it does take seventeen to eighteen months to take essential decisions which are so vital to the safety of air travel. It is not only a question of age of the aircraft, it is not only a question of maintenance facility, but it is also a question of equipment that is available at many of our airports.

Particularly, I am told that the equipment available at airports like Patna is far too deficient, considering, the norms that ought to be observed for safety. Therefore, I would request the hon. Minister to tell us as to what the Government's thinking is with regard to improving the quality of the aircraft, with regard to the equipment that is available at our airports to handle landing and take-off and other related matters. We cannot wait till the Court of Inquiry completes its work. There is great anxiety among the travelling public all over India, and it is incumbent on the Government to come before the House, without any loss of time, to answer these basic worries that the public has in this matter.

श्री रवि शंकर प्रसाद (बिहार): आदरणीय सभापति जी, मैं पटना से आता हूँ और यह जो हादसा हुआ, मुझे इस हादसे को उस दिन और उसके दूसरे दिन बहुत नजदीक से देखने का अवसर मिला। सबसे पहले तो जितने लोग मरे, उनको अपनी श्रद्धांजलि देते हुए मैं कुछ गंभीर सवाल उठाना चाहता हूँ।

सभापति जी, सरकार ने इक्वायरी का आदेश दिया है, इक्वायरी अपने तरीके से चलेगी लेकिन कुछ ऐसे सवाल हैं जिनका स्पष्टीकरण लेना आवश्यक है। पटना में गर्दनीबाग के जिस रोड नं. 29 पर यह हादसा हुआ, वह सड़क हवाई अड्डे से इतनी नजदीक है कि अगर टेला भी कसकर फँका जाए तो वह हवाई अड्डे के रनवे पर गिर जाएगा। आदरणीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में कहा है कि "The pilot asked for time to have another orbit. It was allowed to him." एक डा. प्रमोद राज गड्डिया अभी जिंदा हैं, उनकी काफी क्रिटिकल कंडीशन है, उनकी पत्नी मारी गई, वे अभी दिल्ली में अपोलो अस्पताल में हैं, उनकी बेटी ने एक स्टेटमेंट दिया है जिसकी बिना पर पुलिस ने एफ.आई.आर. दर्ज किया है कि जब प्लेन लैंड कर रहा था तो उसमें काफी जर्क्स आ रहे थे। सभापति जी, अगर उस विमान की स्थिति अच्छी होती तो उसमें इतने जर्क्स क्यों आते? यह बहुत अजीब सवाल उठता है और यह स्टेटमेंट इंग्लैंड में ग्लासगो में पढ़ने वाली एक लड़की ने दिया है, जो घायल है, जिसकी विश्वसनीयता पर हम सदेह नहीं कर सकते। इसलिए एक बड़ा गंभीर सवाल जो डा० मनमोहन सिंह जी के द्वारा उठाया गया कि "There appears to be some snag in the maintenance of that aircraft." अखबारों में एक बात छपी है कि एक दिन पहले जो प्लेन कलकत्ता आया था, वह लेट आया था। उस प्लेन से यात्रा करने वाले हमारे बहुत से लोग यहां बैठे हैं, वह पटना-लखनऊ-दिल्ली का बहुत फ्रिक्वेंट प्लेन है, उसमें हम लोग जाते हैं। उस प्लेन की जो स्थिति है और उसमें मेंटेनेंस में कितनी गड़बड़ियां होती हैं, उसके बारे में हम नहीं बोलना चाहते हैं, लेकिन उसके ठीक अगले दिन हवाई अड्डे पर लैंडिंग करने से पहले एलायंस एयर के प्लेन के साथ दुर्घटना हुई। इसलिए हम आदरणीय मंत्री जी से जानना चाहते हैं कि इस पूरी एलायंस एयरवेज के फ्लीट की मेंटेनेंस में क्या गंभीरता बरती जा रही है, इस बारे में हमें मार्गदर्शन मिले तो उचित होगा? एक दूसरी बात मुझे और कहनी है और यह बात बहुत गंभीर है। जब यह क्रेश हुआ, तो फॉयर टैंडर्स को

पहुंचने में बहुत देर लगी। बिहार में, पटना में मेडिकल फैसिलिटीज की क्या स्थिति है, फॉयर टेंडर्स की क्या स्थिति है, ये बातें अखबारों में आई हैं, मैं इन पर अनावश्यक टिप्पणी नहीं करूंगा। यह सभी का मत बना है कि - The health facility was very poor. Undoubtedly, many lives could have been saved, if the facilities had been good in the hospital at Patna. The point which I would like to make is that fire tenders were rushed from the airport. It is so close, as I said.

जब उसने पानी के लिए फोम मारना शुरू किया तो मालूम हुआ कि फोम नहीं था उसके अंदर। यह बात अखबारों में आई है। जब हल्ला मचना शुरू हुआ तो अगले दिन हवाई अड्डे से स्टेटमेंट दिया गया कि नहीं, यह बात गलत है, वहां बहुत भीड़ थी इसलिए फॉयर टेंडर वहां नहीं पहुंच सका।

आदरणीय मंत्री जी, यह बहुत ही गंभीर विषय है। चार-चार फॉयर टेंडर वहां जाते हैं। एक के पास पानी नहीं है, एक के पास फोम नहीं है, एक पहुंच नहीं सका। क्या ऐसा नहीं लगता है कि अगर ये फॉयर टेंडर्स समय से वहां पहुंच जाते तो शायद हम ज्यादा लोगों को बचा सकते थे क्योंकि 99 परसेंट मौतें जल जाने की वजह से हुई हैं...(व्यवधान)... मैं पोलिटिक्स नहीं कर रहा हूं, क्षमा करिए, आपकी सरकार ने स्वीकार किया है कि कमजोरियां थीं। यह बहुत ही गंभीर विषय है। इसको आप पार्टी से ऊपर उठकर देखिए।

आदरणीय मंत्री जी, यह विषय बहुत गंभीर है और आप इसके लिए चिंतित होंगे कि अगर हवाई अड्डे के बगल में ऐसी घटनाएं घटती हैं तो उसको एमरजेंसी लेवल पर ट्रीट करने के लिए हवाई अड्डों में क्या व्यवस्था होती है और उस व्यवस्था में इस मामले में किस प्रकार से कमियां पाई गईं? मैं इसलिए आपसे बड़े आदर से आग्रह कर रहा हूं कि बिहार के बहुत से प्रमुख लोगों की जानें इसमें गई हैं - इनमें डॉक्टर्स थे, प्रोफेसर्स थे, कई ऐमिनेंट कंपनियों के हेड्स थे। यह इतना बड़ा हादसा है। मैं आपको बताना चाहूंगा कि जब मैं दिल्ली आ रहा था तो लोगों ने मुझ से पूछा कि आप कैसे जा रहे हैं, क्या एयरलाइंस से जा रहे हैं? तो मैंने कहा कि मैं राजधानी से जा रहा हूं। यानी यह विश्वसनीयता का भी सवाल बन गया है। इसकी ओर आपको ध्यान देना चाहिए।

महोदय, मैं आपको एक बात के लिए साधुवाद देना चाहूंगा कि आपने अपने स्टेटमेंट में कहा है कि जो 6 लोग जमीन पर मारे गए, उनको भी आप उसी रेट पर कंपनसेशन देंगे। उसमें एक समस्या है। मैं आपको बताना चाहता हूं कि 3 मकान नष्ट हो गए हैं और उन लोगों के लिए ऑल्टरनेटिव व्यवस्था अभी तक नहीं हो पाई है। वे सरकारी मकान थे। तो जिनके मकान नष्ट हो गए हैं, उनको उसके बदले में दूसरे मकान मिलें, यह भी सरकार का फर्ज बनता है। इसके लिए बिहार सरकार के लेवल पर प्रयास करना चाहिए।

महोदय, मेरा अंतिम आग्रह यह है कि यह सारा कंपनसेशन जल्दी से जल्दी रिलीज होना चाहिए और एक निश्चित समय के भीतर हो जाना चाहिए। यह आग्रह करते हुए और मृतकों को श्रद्धांजलि देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।



SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN (Tamil Nadu): Sir, I too would like to convey our heart-felt condolences to the bereaved members of the families of those who were killed in the tragic air crash. Without repeating what has been said before, the clarifications I would like to seek from the Minister are three or four.

First of all, he says in the statement that all actions for the maintenance of the aircraft was being undertaken in a timebound manner as per the schedule, which included the 20 years ageing modification, repairs, etc. This is a statement with which I have a problem. There may be technically some manual for modification of a 20-years old aircraft. But the question remains that when an aircraft is 20 years old, it is really no longer safe to be flying and no longer safe to be used to convey passengers whose lives are in the hands of the airlines. Everybody knows that when an aircraft is 20 years old, it is time for the aircraft to be retired. The specific clarification which I would like to seek from the Minister is: Is it not a fact that, according to well-established conventions, well-established precedents, in airlines industry all over the world, 20 years is actually far too long a period for an aircraft to be flying, particularly, this aircraft, which is known as an incident-prone aircraft? It has been reported that in the previous month, this aircraft had been the subject of some technical snags. I have great confidence in the engineers of Air India, Indian Airlines and Alliance Air. I know that there could not be any connection between the go-slows that are going on internally and the air crash. None of our engineers would compromise with the safety of passengers. I have no doubt at all. However, in view of the go-slow and in view of the fact that these aircraft, most of the Alliance Air aircraft, are over 20 years of age, and in view of the fact that the Managing Director of the Indian Airlines said in the Committee meetings that they would not be responsible for the safety of the passengers if these Alliance Air flights were allowed to continue because they were not only old but they were also being over-used and also in view of the fact that there has been a problem regarding maintenance, not only because of the age but also because of the go-slow, why did not the Ministry take action to see that only such flights were flown which were totally safe? Even a few days before this crash, there was a newspaper report that the Chennai-Delhi flight was grounded due to a rodent on the aircraft. Sir, a rat being on the plane is not merely a matter of hygiene. A rat on the plane is an extremely dangerous thing

because you never know which part of the plane it is going to get into and which wires are going to be bitten away by the rodent and how the plane is going to crash. Therefore, if we are not even able to maintain cleanliness on the plane and check the presence of rodents on the Alliance Air planes, I think there would be absolutely no guarantee for the safety of the lives of Indians who are actually flying on these planes. What steps is the Minister going to take in this regard? It is a very glib answer. It is like saying cancer is safe because such steps which make the cancer more bearable are being taken. It is like saying that. I, therefore, would like to have a specific reply from the Minister. Are you going to put these planes out of action or not? He gave a statement immediately after the crash saying that there was no question of grounding the Alliance Air aircraft. In my humble opinion, that was not a well-considered statement. I think the Government should consider grounding the Alliance Air aircraft. It does not matter if we do not have aircraft flying on these routes. The lives of the people are far more precious. You should not operate until you bring new aircraft to replace these old aircraft. I, therefore, request the hon. Minister to clarify whether the Government will seriously consider stopping of these Alliance Air flights immediately until they replace the old aircraft with the new aircraft. No private airline all over the world has such old planes in its service. These are condemned planes. The planes that are not being used by the Indian Airlines are being passed on to the Alliance Air just to get maximum benefit out of it in order to make the balance sheet look better.

My second clarification is this. In view of the fact that Patna Airport did not have these facilities, what about the state of landing facilities, radar facilities and air traffic control facilities at all Indian airports? RAYTHEON was supposed to see that new radar equipment were installed at the Delhi and Mumbai airports where there is maximum traffic. I would like to know from the hon. Minister whether the RAYTHEON contract is through and whether they are functioning or not. I know for a fact that the radar equipment at the Delhi and Mumbai airports was far from satisfactory. This is something that is being said by the general public. In smaller airports all over the country, how much attention is being paid to air traffic control? I would specifically like to know from the hon. Minister whether the new radar installed by the RAYTHEON is functioning at the Delhi and Mumbai airports.

Thirdly, the role of the Airports Authority of India has not been gone into by the hon. Minister at all. The learned Member who spoke before me has mentioned about the crisis management group in the Airports Authority and the state of preparedness of the Airports Authority. Time and again, after every crash that happens, whether it is mid-air collision or whatever happens at any airport in the country- we find that even the escalators are not safe -- we come out with hundreds of explanations. Till today those escalators are not safe. Whatever the Government had promised those days is still not being carried out. The functioning of the Airports Authority is in a pathetic state. If we are not even able to rush people, rush fire tenders and rush water to give immediate medical attention, I don't think such airports should even be functioning. We should confess that we are not capable of maintaining airports. We should close them down so that the people do not have to suffer. I would like to know from the hon. Minister as to what is the state of preparedness. What was the state of preparedness at the Patna Airport? How do the airports function because that is a part of the judicial inquiry that is being held into the crash of the plane? Thank you.

**श्री रामदेव भंडारी (बिहार) :** सभापति महोदय, मैं अपनी ओर से और राष्ट्रीय जनता दल की ओर से हवाई दुर्घटना में मारे गये यात्रियों के परिवारों के प्रति गहरी संवेदना और सहानुभूति व्यक्त करता हूँ। यह जो दुर्घटना हुई है उसके बाद से सिविल एविएशन विभाग यह कह रहा है कि हवाई जहाज ठीक-ठाक हालत में था, खराबी हवाई जहाज में नहीं थी, इसमें गलती पायलट की है, ऐसा कहने की एक होड़ सी लग गई थी। यह बात रोज समाचार पत्रों में आ रही है। समाचार पत्रों में हमने यह भी पढ़ा है कि पायलट के खिलाफ एफआईआर भी दर्ज कराई गई है। पुराने हवाई जहाजों के बारे में यह कहा गया है कि 20 वर्ष से ज्यादा के विमान चल रहे हैं। महोदय, जब भी कोई हवाई दुर्घटना होती है उसके बाद इन्क्वायरी भी बैठती है। इन्क्वायरी में काफी लम्बा समय लगता है और उसकी रिपोर्ट जब तक आती है उससे पहले ही दूसरी दुर्घटना हो जाती है और हम लोग पहली घटना को भूल जाते हैं। इस दुर्घटना की जांच के लिए कोर्ट आफ इन्क्वायरी गठित करने की बात कही गई है, हम भी चाहते हैं कि इस दुर्घटना की कोर्ट आफ इन्क्वायरी होनी चाहिए।

महोदय, पटना हवाई अड्डे पर माडर्न इक्युपमेंट की कमी है। एलायंस एयरलाइन के विमान पुराने हैं और उनके पास माडर्न इक्युपमेंट की कमी है। यह दुर्घटना हवाई अड्डे से बहुत कम दूरी पर हुई है। मैं बिहार का रहने वाला हूँ। जैसे ही इस दुर्घटना की खबर मिली हमारी पार्टी के राष्ट्रीय अध्यक्ष श्री लालू प्रसाद यादव और बिहार की मुख्य मंत्री दुर्घटनास्थल पर गये। उन्होंने बचाव कार्य में जो भी संभव था वह सहायता की। राष्ट्रीय अध्यक्ष तथा मुख्य मंत्री ने अपनी निगरानी में वहां पर बचाव कार्य करवाया और जो कुछ सम्भव हो सकता था, वह किया। इस हादसे में कुछ ऐसे लोग भी मारे गये हैं जो विमान के यात्री नहीं थे। उनमें से कोई मुंह धो रहा था



और कोई दूसरा काम कर रहा था। जैसा अभी कहा गया है कि तीन घर पूरी तरह से नष्ट हो गये हैं और जहां तक मुझे जानकारी है सिविल एविएशन विभाग की तरफ से अभी तक उन्हें कोई मदद नहीं दी गई है। वे बहुत गरीब लोग हैं। उनमें कोई दूधवाला है, कोई घरों में काम करने वाला है, उन लोगों को मदद की बहुत जरूरत है। मैं सिविल एविएशन मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि इस समय तक उन लोगों की मदद करने के लिए सिविल एविएशन की तरफ से क्या व्यवस्था की गई है? उन्होंने कहा है कि स्थानीय लोगों को भी यात्रियों के बराबर मुआवजा दिया जायेगा और सम्पत्ति के नुकसान के लिए उपयुक्त भुगतान किया जायेगा। उन्हें तुरन्त मुआवजे की जरूरत है, उन्हें तुरन्त घर बनाने की जरूरत है।

महोदय, मैं एक बार फिर से यह कहना चाहूंगा कि यह जो पुराने हवाई जहाज हैं जो कि बार-बार कहीं न कहीं जाकर खराब हो जाते हैं, कभी बीच रास्ते में खराब हो जाते हैं, कभी किसी एयरपोर्ट पर खराब हो जाते हैं, टेक ऑफ करने में खराब हो जाते हैं, इनको फिर से देखा जाए कि यह चलने की स्थिति में हैं कि नहीं? अगर चलने की स्थिति में नहीं हैं तो यात्रियों की जान के साथ खिलवाड़ नहीं करना चाहिए। जैसा मंत्री जी ने अपने बयान में कहा है कि एटीसी टेप, एटीसी युनिट, ब्लैक बॉक्स आदि सब कुछ मिल गया है इसलिए जितनी जल्दी हो सके इसकी जांच करके सच्चाई क्या है वह सबके सामने आनी चाहिए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

**श्री राजीव शुक्ल (उत्तर प्रदेश) :** माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से एक-दो बातें जानना चाहता हूं। एक तो पूरे देश में एलाएंस एयरलाइन्स की विश्वसनीयता को लेकर तमाम तरह के प्रश्न-चिह्न खड़े हो रहे हैं। इतना कुछ मीडिया में आ रहा है कि एलाइंस एयरलाइंस के जहाज में जो बैठेगा वह कल-परसों में गिर ही जायेगा। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि जो दूसरी तमाम एयरलाइन्स विश्व में हैं क्या उनमें 20 साल या उससे ज्यादा उम्र के जहाज चल रहे हैं या नहीं चल रहे हैं? अगर चल रहे हैं तो किस तरह से चल रहे हैं? उनकी मेंटीनेंस का क्या कोई स्पेशल प्रावीजन किया जा रहा है जो हमारे यहां उपलब्ध नहीं है या हमारे यहां वह सारे प्रावीजन उपलब्ध हैं? यह प्रैक्टिकल बात है और यह बात सबको समझनी चाहिए कि रातों-रात जहाज नहीं बदले जा सकते और न ही एलायंस एयरलाइन्स की फ्लीट आप ग्राउंड कर सकते हैं क्योंकि यह अभी तक चल रही थीं - गुलाम नबी आजाद साहब के जमाने से शुरू हुआ, इतने साल तक सकसैसफुली चला, एक भी जहाज का ऐक्सीडेंट नहीं हुआ, एक जहाज का इतने साल बाद ऐक्सीडेंट हुआ है। मैं यह कहता हूं कि अगर उनको चलाया जा सकता है - विश्व में दूसरी तमाम एयरलाइन्स उनको चला रही है तो कैसे चला रही हैं? इस पर रोशनी डालने की कोशिश करें। दूसरी बात यह जो जहाज खरीदने की प्रक्रिया है, उसमें बहुत लम्बा वक्त लग सकता है। जैसा कि उन्होंने फैसला लिया है कि उनको रिप्लेस करने के लिए वे जहाज जल्दी खरीदेंगे तो इसमें कितना समय लगेगा? उसकी जो डैड लाइन है, उसको कम किया जा सकता है तथा जल्दी इस प्रक्रिया को पूरा किया जा सकता है ताकि इन जहाजों को रिप्लेस किया जा सके। तीसरी बात एयरपोर्ट अथॉरिटी को लेकर है। इसको लेकर कई प्रकार की शिकायतें हैं। कोई कहता है कि लैंडिंग इन्विपमेंट अगर होता, जो दो करोड़ का आता है, अगर वह लगा होता तो इस तरह की दिक्कतें लैंडिंग में नहीं आतीं। यह सारी रिसर्पोसिबिलिटी एयरपोर्ट अथॉरिटी की है। अगर देश के पचास एयरपोर्ट्स पर दो-दो करोड़ के

लैंडिंग इन्विपमेंट लगा दें तो सौ करोड़ खर्चा आएगा लेकिन इससे कितनी जानें बच जाएंगी। एयरपोर्ट अथॉरिटी का हाल इतना बुरा है कि सारे एयरपोर्ट्स पर बुरी हालत है जबकि सबसे ज्यादा फायदे में एयरपोर्ट अथॉरिटी है। अतः मंत्री जी यह बताने की कोशिश करें कि इसको कैसे सुधारा जा सकता है?

SHRI R. MARGABANDU (Tamil Nadu): Sir, my party also joins in extending our heartfelt condolences to the bereaved families. This ill-fated aircraft was twenty years old. I want to know whether any age-limit has been fixed, so far as the use of this aircraft is concerned. If it is not fixed, how long will you continue using it? I would like to know whether the Government has taken stock of the existing aircrafts, their condition, their age and the type of maintenance that is being done. I would also like to know whether the Government is going to fix a time-limit for the use of an aircraft. If an aircraft exceeds its fixed time-limit, it should be dispensed with. Everyday when we fly, we find that immediately after we get into the aircraft, it is declared that there is a technical defect and the flight will not take off. Flights are delayed for hours together. This situation should be avoided. Now, they have awarded Rs. 7.5 lakhs and Rs. 3.75 lakhs as compensation. Of course, compensation is welcome. But it cannot substitute a life. The Government should see to it that the age-old aircraft are dispensed with and high standards of maintenance are ensured. Then only the lives of passengers would be saved. The Government should deal with this situation very carefully.

SHRI BRATIN SENGUPTA (West Bengal) : Sir, on... *(Interruptions)* July, the Alliance Aircraft that was flying from Delhi, via Lucknow to Patna to bring back some of the bodies of victims, had to be grounded at Lucknow because of some technical problems. This is the condition of the Alliance Aircraft! After the Patna accident, there have been six more cases where the aircraft had to be grounded on technical grounds, as reported in the Press. A lot of reports have come in the last 18 months about hydraulic failures, engine failures, full emergency landings, manual landings, the requirement of putting oxygen masks by passengers because of technical failures and so on. I think replacement of the Boeing aircraft of the Alliance Air has been on the agenda of the Government, particularly of the Indian Airlines management, for the last five years, at least. Will the hon. Minister say as to why no action has been taken? I remember, subsequent to the Aurangabad crash in April 1993, the then Civil Aviation Minister, Shri Ghulam Nabi Azad, decided said that the four aircrafts,

1.00 P.M.

which were more than twenty years old at that point of time, would be grounded and would not be used any further and thus for aircrafts were grounded in April, 1993. Subsequent to that, many more aircrafts have become more than 18 years old. The maintenance of aircraft in our country is not good. The infrastructure is there, but it is not being utilised properly. I want to know from the hon. Minister as to why more than 20 years old aircrafts were not grounded so far. If this had been done, then this tragedy would have been avoided.

Sir, questions relating to air safety at the Patna airport, the location of the Patna airport and the areas surrounding the Patna airport are already in question. I want to know from the hon. Minister as to what the Director General of Civil Aviation and the persons who are responsible for air safety, including the Airports Authority of India, did in the last six months in order to identify and remedy the problems of air safety at Patna airport which has been under question for all these years. Sir, even in the Consultative Committee Meeting which was held on 13<sup>th</sup> of this month, Shri Shatrughan Sinha, an hon. Member of this House, raised serious questions about air safety, location of Patna airport and areas surrounding Patna airport where landing has always been a nightmare for the pilots. Subsequent to that, what did the Director General of Civil Aviation do in order to prevent this kind of a tragedy which has already taken place? This tragedy took place because of non-hearing of cautions and warnings given by different committees and experts. What did they do in all these days? Had they heard the cautions and warnings given by various committees and experts, this tragedy could have been avoided. Will the Minister please reply as to why the DGCA and the Airports Authority of India did not take any action in this regard? Why is the entire blame being put on the pilot? Every time it is done like this. Even in the absence of the report of the court of inquiry or the departmental inquiry, how can certain management personnel from the Airline make a statement that the pilot was responsible for the accident? There has been a widespread perception that the innocent statement of Miss Preeti Rajgarhia, a child who was travelling in that flight, has been distorted. The police not only distorted the statement of the child but also exploited that statement in order to file an FIR against the deceased pilot,

who does not have an opportunity to defend himself anymore in this world. Why was it done? These kinds of conspiracies at the bureaucratic level are unheard of. The human error is being pointed out by conveniently suppressing the loopholes, lapses and faults of the Directorate General of Civil Aviation, the Airports Authority of India and the management. They are conveniently suppressing the warnings which had been given by Shri Shatrughan Sinha in the Consultative Committee meeting, and by many other hon. Members of the Standing Committee. They did not pay attention to the warnings given by the experts and various courts of inquiry about the air safety in our country, particularly the airworthiness of these Boeing aircraft which are more than 20 years old. Why was it not done?

Sir, a court of inquiry is instituted to find out as to what the Directorate General of Civil Aviation and others were doing prior to the accident for air safety and the safety of the passengers. Actually, what happens is this. Is it not a fact that the court of inquiry is conducted under the supervision of the same Director General of Civil Aviation whose responsibility is being questioned through the inquiry? The court of inquiry is conducted under his supervision only. Subsequent to air crashes at Imphal, Aurangabad and Bangalore, is it not a fact that during earlier courts of inquiry as well, in order to suppress the facts, senior officials of the Directorate General of Civil Aviation, perhaps, the DGCA himself, sometimes, accompanied the hon. judge of the court of inquiry to foreign destinations for showing him the air safety aspects which are being adopted in different countries? Through this process, they have tried to influence them so that the report of the court of inquiry goes against the pilot who cannot defend himself; the report of the court of inquiry indicates human error but does not point out the real problem about the safety of all these aircraft. It does not say anything about those things for which the DGCA is responsible. It does not say anything about those things which have been neglected by it. Will the hon. Minister reply to all these things?

Sir, my next point is this. One Mr. B.B. Shah's body was identified on the night of 18<sup>th</sup> July, but his death certificate has not been issued so far. His relatives are still waiting for his death certificate. May I request the hon. Minister to look into it so that the concerned District Magistrate issues the death certificate early?

As far as compensation is concerned, I request the hon. Minister

to have human touch in this regard. Although the compensation has been declared, at the bureaucratic level, sometimes, embarrassing questions are asked to the relatives of the deceased. It is not always possible for each and everybody in every family to carry a succession certificate ready in his hands, anticipating that an accident might take place in his family sometime in the future. One can't have all these things ready. Such things might not be available also. *I had a similar experience on the night of the accident at the Calcutta Airport. A certificate was claimed for a genuine person's body. It was embarrassing. Then we had to intervene.*

*In this particular case, when compensation is involved, it is a very sensitive issue, it is a very touchy and human issue also. So, will the bureaucrats be requested to deal with it slightly in a humane manner so that there is no harassment or embarrassment to the genuine relatives and they get the compensation? Will the Minister ensure the replacement of the Boeing aircraft? He is trying to augment it. It is overdue. It has been on the agenda all these years, but it was not done. Inaction was there on the part of the Government and the management to replace all these aircraft. Some people are referring to these as 'flying coffins' and some people are referring to these as 'rickety old cows.' Everybody is blaming it. It is playing with the safety of the lives of the passengers. Will this be on the serious agenda of the Government in order to ensure the passengers' safety? There are recommendations from various courts of inquiry, from Justice Lohoti's recommendations on the Imphal crash to others. By implementing even a single recommendation by now, we would have been able to prevent this kind of a tragedy. Will those recommendations be implemented immediately without any further delay, so that the passenger's safety, for which these courts of inquiry have been instituted, is ensured? Will the Minister ensure this, without going in for other issues?*

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, it is past one o'clock. Ten more hon. Members want to seek clarifications. We can continue after lunch. So, we adjourn the House till two o'clock.

The House then adjourned for lunch at two minutes past one of the clock

The House met after lunch at four minutes past two of the clock,

THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair



SOME HON. MEMBERS: Namaskar, Madam.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Welcome. I wish you all the best in the new Session. नमस्कार।

कुछ माननीय सदस्य : मंत्री जी नहीं हैं

उपसभापति : मंत्री जी कहाँ हैं?... (व्यवधान)। पार्लियामेन्ट्री अफेयर मिनिस्टर ... (व्यवधान)... I think we can continue with the discussion. आ गए मंत्री जी? एयरलाइंस की फ्लाइट्स बड़ी लेट ही आती हैं मंत्री जी तो खाली दो मिनट ही लेट आए हैं।

संसदीय कार्य मंत्री तथा सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री प्रमोद महाजन) : वह पायलेट हैं, इसलिए सभी पैसेंजर, 25 आदमी उनके साथ आ गए हैं।

श्री राजीव रंजन सिंह (बिहार) : उपसभापति जी, पटना में जो एलायंस एयर बोइंग विमान दुर्घटनाग्रस्त हुआ, उसमें मारी गई सभी सवारियों और पायलेट समेत जो क्रू मेंबर थे, उनके प्रति मैं अपनी गहरी संवेदना प्रकट करता हूँ। साथ ही मैं माननीय मंत्री जी को जो उन्होंने अपने

स्टेटमेंट में कहा है उसके लिए बधाई देता हूँ कि वे तत्काल, समय पर वहाँ पहुँचे और पहुँचने के बाद जो भी कार्यवाही वहाँ पर संभव थी, की। घायलों को दिल्ली लाने की व्यवस्था की, उनके समुचित इलाज की व्यवस्था की और मृतकों को जो भी कंपन्सेशन देना था, उसकी घोषणा की। लेकिन मैं मंत्री महोदय से दो-तीन बातों पर स्पष्टीकरण चाहूँगा।

यह बात सही है कि आज एलायंस एयर के जो विमान हैं उनकी विश्वसनीयता पर एक प्रश्नचिह्न लग गया है। आम लोगों के मन में यह धारणा बैठ गई है कि एलायंस एयर पर यात्रा करना अपनी जान के साथ खिलवाड़ करना है। अखबारों में पिछले 5-6 दिनों से लगातार यह आ रहा है। आज मंत्री महोदय ने अपने स्टेटमेंट में भी कहा है कि उसका रख-रखाव होता था और विदेशों में भी इतने पुराने विमान चलाए जाते हैं। लेकिन मंत्री महोदय, अन्य देशों में, विदेशों में रख-रखाव की जितनी सुविधा है वह आपके पास नहीं है और इस बात को आपको ईमानदारी के साथ स्वीकार करना चाहिए। साथ ही अगर एलायंस एयर के विमान यात्रियों की जान की सुरक्षा करने में सक्षम नहीं हैं तो उनको बंद करने के बारे में भी आपको विचार करना चाहिए। उनको चलाकर आप जनता की जान के साथ खिलवाड़ नहीं कर सकते हैं।

दूसरा, मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि विमान दुर्घटना की जो प्रारम्भिक जांच हुई है उसकी क्या फाइंडिंग्स हैं? क्योंकि अखबारों में लगातार सारा दोष उस मृतक पायलेट पर थोपा जा रहा है जो कि बेचारा मर चुका है। मंत्री महोदय ने अपने स्टेटमेंट में कहा है कि उसका अनुभव चार हजार से अधिक घंटे उड़ान करने का था। लेकिन आज सारा दोष उसके ऊपर थोपा जा रहा है और वह बेचारा अपने को डिफेंड नहीं कर सकता है। महोदय, मैं यह जानना चाहूँगा कि जो ब्लैक बॉक्स वहाँ से आया है और जो भी कागजात वहाँ से जब्त किए गए तो उस ब्लैक बॉक्स की डिफेंडिंग और उन कागजात के अध्ययन के पश्चात् प्रारम्भिक जांच में क्या पाया गया है क्योंकि अखबारों में कई अफवाहें छप रही हैं जैसे कि पायलेट उतरने की तैयारी कर रहा था और एयर ट्रैफिक कंट्रोल ने उसको कहा कि अभी एयर स्ट्रिप की चेकिंग कंप्लीट नहीं हुई है इसलिए तुम एक चक्कर और लगाओ। दूसरी ओर अखबारों में और सरकार

की तरफ से भी यह बयान आ रहा है कि उसने एक चक्कर लगाने की परमिशन मांगी थी। इन दोनों में विरोधाभास है। इसलिए मैं यह चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी यह बतायें कि सही स्थिति क्या थी? क्या एयर ट्रेफिक कंट्रोल ने उसको कहा था कि तुम एक चक्कर और लगाओ?

तीसरी बात, पटना का जो एयर ट्रेफिक कंट्रोल है वह पूरी तरह आधुनिक नहीं है। आगे इस तरह की कोई घटना न हो इस दिशा में मंत्री महोदय और सिविल एविएशन मिनिस्ट्री जो है वह क्या कार्रवाही कर रही है, इस बारे में मंत्री महोदय बतायें। धन्यवाद।

SHRI SHANKAR ROY CHOWDHURY (West Bengal): Madam Deputy Chairperson, I offer my condolences to the family members of the passengers, crew as well as those who perished on the ground in the tragic accident involving the Alliance Air's Boeing 737 at Patna Airport. I would also like to convey my severest condemnation of the shameless exploitation of dead people's names by the DGCA in issuing statements immediately after the accident without waiting for an enquiry indicating that this was a pilot's fault. I would also like to express my severest condemnation of the manner in which the police at Patna Airport have recorded the FIR in the names of the two pilots and I would urge the Government, as also my colleagues here in the RJD Benches, to please ask the Government of Bihar to find out as to why the police took this step of registering the FIR against the two dead persons, and based on what evidence. They should also be taken to task. My sympathies are with the Minister of Aviation, Shri Sharad Yadav, and I say it because he is carrying the burden of sins of omission and commission of many years of incompetence and careless functioning of the Civil Aviation Ministry. I have just one demand to place before the Government of India. It is, the Government should present this House with an action-taken report on the results of numerous courts of enquiry that have taken place on numerous accidents that had taken place in Indian aviation, in India as well as abroad, for the last ten years. We would like to know as to what the successive Aviation Ministers have done to put into practice/action the recommendations of so many courts of enquiry which have taken place for the last so many years, and I have a suspicion that even after the present air crash, the Report of the present Court of Enquiry might meet the same fate. The Government should present to the House the name of the Government in power at that time, the Civil Aviation Minister in power at that time, the bureaucrats who were functioning at that time, as a result of whose combined negligence no action has been taken on a series of such

tragedies that have taken place over the years. They also have forgotten that unless we make an effort now to go into the history of these accidents to see where the fault is, it is very difficult. For example, it is within my knowledge that most of the Boeing 737 aircraft have been replaced, perhaps, five years ago. The French aircraft, ATR-50, was mentioned in the newspapers. There was a controversy about it, and for which, a Chairman of the Indian Airlines was removed from office overnight - literally, overnight! So, these are the things which are agitating us and we would like, at least, the present Ministry, the present Minister, the present set up of bureaucracy in the Civil Aviation Ministry, to re-check what action has been taken so far on numerous courts of enquiry which we have had, and what action are they contemplating to put all those precautionary measures into practice, both in the air and on the ground in our airports. It is no use blaming Patna Airport. There are hundreds of Patna Airports throughout the country. What are we doing about them? Today it may be Patna and tomorrow, if God forbid, it may be somewhere else. No action has been taken. I think, it is time that this Civil Aviation Ministry and the present Civil Aviation Minister should review the action to be taken and put it into practice. Thank you.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI (Tamil Nadu): Madam Deputy Chairperson, at the outset, I would like to convey my deep condolence to the members of the bereaved families. The statement submitted before us, according to me, is an incomprehensive one. The real cause of the crash - whether it was due to an error of the pilot, or, due to engine failure, or, due to improper maintenance - will be known only after the Judge inquiring into the matter submits his report. But I would like to know whether the aerodrome was in sight when the ATC enquired the pilot. It was confirmed that the pilot had requested the ATC to have one more orbit. We would like to know whether this request was made before the visibility question was raised by the ATC, or, the pilot made this request after the visibility question was raised. When the visibility was clear what was the necessity for the pilot to make a request to have one more orbit? Why I am raising this question is because, according to press reports, the Civil Aviation Minister had said that the crash had taken place within 5 or 7 seconds after this. If it was so, I think the question, which I am raising in this august House, is a very crucial one. My second point is regarding the mandatory life span of the aircraft, which is usually 15 years. But this

aircraft, people say, was more than 20 years old. At the same time, it had been used for more than 44,000 hours. Leaving aside the number of years, some people say that if the components are replaced, it automatically becomes new, while others say that even if the components are replaced; the metal fatigue will always remain there and it may lead to some sort of a crash like this. Therefore, I would like to know whether the mandatory life of the aircraft, in question, was over. Is there anything like 'mandatory life span'? If it is so, what is the mandatory life span of an aircraft? How many aircrafts, now flying, have completed their life span. My third point is, the Regional Secretary of the Indian Commercial Pilots Association had made a complaint in the month of May 1999 that there are some obstructions. The obstructions make the approach funnel unclear. I would like to know whether the Airports Authority of India had received any such complaint in the month of May, 1999, regarding flight safety, due to obstructions at the Patna Airport. If 'yes', has any action been taken for that? We have come to understand that no care has been taken of the complaint made by the Regional Secretary, Indian Commercial Pilots Association to the Airports Authority of India. I hope the hon. Minister will explain this. Then, some crash had taken place earlier also. You had instituted some inquiries also, and some reports have also been submitted. So, I would like to know whether there is any plan to cull out the reasons due to which these aircraft crash have taken place and the ways in which we could have averted those accidents. Has that been taken into account and put into action? Has proper training been given to them? For example, I can tell you the difference between a Boeing and a Caravelle. In order to stop the fuel from going into the engine, in the Boeing, you have to turn the switch in one direction; and in the Caravelle—that is a French aircraft -- you have to turn the switch in a different direction; it is not in the same direction. Even for computer keyboards, there is standardisation. What I want to say is that, suppose, to stop the fuel from going into the engine, if the switch is there in one direction in the Boeing and in an opposite direction in the Caravelle, if a person, who is conversant with the Boeing, takes charge of the Caravelle, then, instead of stopping it, he will allow more fuel to go in. Therefore, I would like to know whether any suggestion is being given to the international agency to make a standardisation like this.

For example, the mandatory life-time of an altimeter is 15,000 hours. Usually, what they do is that, when 5,000 hours is crossed, that meter is replaced. We want to know whether the equipments fitted in this were all right. Why I am raising this question is, we understand from Press reports that no technical snag was reported in the previous three days, before it took off. That means, before it took off, for 72 hours, there was no technical snag. The implied meaning of this is, before 72 hours, there was some technical snag. If there was a technical snag, I would like to know whether it was properly rectified or not. And if the service check was properly done, then, why has this happened? Even though the visibility was up to 4,000 feet, what we understand from Press reports and what the Civil Aviation Secretary has told us is that there was haze. Even though the sky was clear, there was haze. If so, what action has been taken by the ATC, or, was proper instruction given to the pilot to see that he overcomes all these problems? These are the questions emanating from the statement. *(Interruptions)*. One more point has come to my mind. It came in the newspapers that there was a fire in the engine, before it nose-dived. But it was actually contradicted by the officials. The people who witnessed the accident said that there was a fire, but the officials say it was not there; they contradicted it. I would like to know whether-if there was no fireball, it is all right, I don't accuse the officials -there was any subversion from across the border. If there was no fireball, then, was there any subversion? Is it that because of subversion the explosion took place? If it had nose-dived, without any explosion, or, fire, then, are you going to enquire into whether there was subversion?

And whether there was fire before it nosedived, or, the fire took place after it nose-dived. I think, while giving a reply, you will enlighten us on these points. With this hope, I conclude my speech.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I would be thankful if everybody is a little brief. I know the matter is very serious, but we would like to have the Minister's answer, an extensive answer, on the issues.

SHRI SWARAJ KAUSHAL (Haryana): May I draw the attention of the hon. Minister to Para 10 of his statement where he says that the Government has decided to institute a Court of Inquiry and has, accordingly, requested the hon. Chief Justice of Patna High Court to nominate a sitting judge to conduct the inquiry under Rule 75 of the Aircraft



Rules, 1937. Well, this is one aspect that he needs to clarify because I believe, the scope of any inquiry under Rule 75 will be very limited. What the Commission of Inquiry is going to do is, inquire into the conduct of the Government. Any inquiry under these rules may not be possible. If at all it is possible, it will be very limited. What I understood by 'an inquiry' was, a Commission of Inquiry under the Commissions of Inquiry Act. I think you will be well advised to hold this inquiry under the Commissions of Inquiry Act, because this is a very elaborate law, a very exhaustive law; and, of late, it has become a very effective law also. This is one aspect that I would like the hon. Minister to clarify. The second aspect is about the treatment of the people who were injured in the air crash. Though some people were admitted to Apollo Hospital and they are undergoing treatment there, may I know as to who is paying for their treatment? Since the Government is capable of revising many procedures of reimbursement and so on, I believe, not only the Government should pay for the treatment, but it should also, in fact, not be a matter of reimbursement. All this should be done at your expense, without letting the family members to bear the burden.

Now I come to the aspect of compensation. May I know from the hon. Minister as to by which date the compensation would be disbursed. If I rightly remember, I heard the Minister saying that the Government will be purchasing new aircraft. At the same time, here, another Minister said that the Government was going in for disinvestment of Indian Airlines; and Alliance Air is a subsidiary of Indian Airlines. What is it that the Government is committed to? Is it that the Government will be purchasing new aircraft first and then sell them off by way of disinvestment? What is the Government committed to? Is the Government committed to disinvestment or is the Government committed to purchase new aircraft? Will the hon. Minister please clarify that aspect also? Thank you very much.

**श्री संजय निरुपम (महाराष्ट्र) :** उपसभापति महोदया, सब से पहले मैं पटना में 17 जुलाई को हुई हवाई दुर्घटना में मारे गए बेगुनाह यात्रियों को श्रद्धांजलि देता हूँ और ईश्वर से प्रार्थना करता हूँ कि आइंदा ऐसी दुर्घटना कभी न हो। लेकिन सब कुछ ईश्वर के हाथ में नहीं है और सब से ज्यादा ऐसी दुर्घटनाएं रोकने की क्षमता अगर किसी के पास है या इन्हें रोकने की जिम्मेदारी किसी की है तो वह सिविल एविएशन मिनिस्ट्री की है और विशेषकर एअरपोर्ट अथॉरिटी की है।

महोदया, मंत्री महोदय ने अपने बयान में एअरपोर्ट्स पर सुरक्षा इंतजामों में व्याप्त दोष

के संदर्भ में कुछ नहीं बताया है। मैं मंत्री महोदय का ध्यान ए.टी.सी. की एक सूचना की ओर दिलाना चाहता हूँ। मेरे पास ए.टी.सी. के पेपर्स हैं और उन में ऐसा दिखाया गया है कि हिंदुस्तान के एअरपोर्ट्स पर जो नेवीगेशनल सिस्टम हैं, जो उन की अलग-अलग मशीन्स होती हैं उन की कैलिब्रेशन, उन की एकुरेसी रिपोर्ट नियमित तौर पर होनी चाहिए। लेकिन उन की कैलिब्रेशन ओवर-ड्यू पड़ी हुई है और पटना एअरपोर्ट भी उन में से एक है। महोदय, मैं मंत्री महोदय को बताना चाहता हूँ कि नेवीगेशनल सिस्टम में जो दो-तीन मशीनें होती हैं, जैसे डी.बी.आर. है, आई.एल.एफ. है - इन सिस्टम्स का कैलिब्रेशन हर 120 दिनों में होना चाहिए ताकि वह करेक्ट रिपोर्ट दें। अगर फ्लाइट लैंड कर रही है तो वह कितनी हाइट पर है। ऐसा न हो कि अगर तीन फ्लाइट्स लैंड कर रही हैं और उन को सही हाइट नहीं मिल रही है हम एक साथ उन में से दो फ्लाइट्स को लैंड करने के लिए बोल दें बिना उन का पूरा कैलिब्रेशन देखे। महोदय, अगर मुंबई के दोनों एअरपोर्ट्स को छोड़ दें तो अगरतला, आगरा, अहमदाबाद, अलीगढ़, इलाहाबाद, अमृतसर, इस तरह हिंदुस्तान के सारे एअरपोर्ट्स पर हवाई सुरक्षा से जुड़ी हुई जो मशीनें हैं, वे दोषपूर्ण हैं। अब मुझे नहीं मालूम कि इन दुर्घटनाओं में इन मशीनों का कितना दोष है क्योंकि कारण अभी पता नहीं चला है और अभी इन्क्वायरी चल रही है। तो अगर मंत्री महोदय को एअरपोर्ट अथॉरिटी से यह इन्फॉर्मेशन नहीं मिली हो तो मैं दे सकता हूँ क्योंकि ऐसी इन्फॉर्मेशन वह मंत्रालय को नहीं देते हैं। मैं वह इन्फॉर्मेशन उन के समक्ष अभी रख दूंगा कि जितने भी हमारे एअरपोर्ट्स हैं, सब की सुरक्षा व्यवस्था दोषपूर्ण है। अभी यह पटना में हुई है, कल या परसों कहीं और भी हो सकती है।

इस तरह हवाई सुरक्षा से जुड़ी हुई जो मशीनें हैं, उन मशीनों को दुरुस्त करने का सर्वप्रथम इंतजाम किया जाए और उन मशीनों को दुरुस्त करने की जिम्मेदारी जिन अधिकारियों और स्टाफ पर है, उन अधिकारियों को तलब किया जाना चाहिए, उन से पूछा जाना चाहिए कि इन मशीनों का कैलिब्रेशन टाइम पर क्यों नहीं होता? आखिर उन की क्या मजबूरी है, ए.टी.सी. की क्या मजबूरी है? इन मजबूरियों की ओर तत्काल ध्यान दिया जाना चाहिए और इस के लिए मुझे नहीं लगता कि किसी कोर्ट ऑफ इन्क्वायरी की जरूरत है। एक विचार आ रहा है कि हवाई जहाज पुराने थे, जो विमान थे एलायंस एयर के वे पुराने थे। पुराने थे इसमें कोई शक नहीं लेकिन इससे भी ज्यादा पुराने हवाई जहाजों का दुनिया में इस्तेमाल हो रहा है - बर्जिन हो या ब्रिटिश एयरवेज हो या सिंगापुर एयरलाइंस हो, इनके पास 20 साल से भी पुराने एयरक्राफ्ट्स हैं, ये इनको यूज कर रहे हैं और उनमें बहुत जल्दी ऐक्सिडेंट नहीं होते। इसके पीछे सबसे बड़ा कारण यह है कि इनके पास जितने भी एयरक्राफ्ट्स हैं उनका मेंटेनेंस बहुत सही होता है। हमारे पास जितने भी एयरक्राफ्ट्स हैं उनका सही मेंटेनेंस नहीं होता। मैं एलायंस एयर से नियमित रूप से सफर करता हूँ, कभी मुम्बई से नागपुर, कभी मुम्बई से रायपुर जाता हूँ, कभी मुम्बई से इंदौर जाना होता है, कभी दिल्ली से इंदौर जाना होता है। लगभग एक-डेढ़ साल पहले जब श्री अनन्त कुमार जी मंत्री थे तब इस विषय पर धर्चा हो रही थी, तभी मैंने कहा था कि एलायंस एयर के सारे प्लेन्स आप बदल दीजिए या इनको दुरुस्त करिए, तब नहीं सुना गया और आज भी मुझे लगता नहीं है कि मंत्री जी सुनेंगे। मंत्री जी ने इस दुर्घटना के बाद दूसरे दिन जो बयान दिया उसमें कहा कि हम इन एयरक्राफ्ट्स को ग्राउंड नहीं करने जा रहे। साफ-साफ शब्दों में मंत्री जी ने बोल दिया कि हम ग्राउंड नहीं करेंगे। यह भी नहीं बोला कि नए खरीदने जा रहे हैं तो कब

खरीदने वाले हैं या कुछ हॉयर करने वाले हैं, कुछ नहीं बोला। तो न तो इनको ग्राउंड करेंगे, न नए खरीदेंगे, न हॉयर करेंगे और अगर खरीदेंगे भी तो पता नहीं कितना बक्त्त लगेगा और इस पूरे विवाद, इस पूरे झंझट के बावजूद एलायंस के जहाज आज भी उड़ रहे हैं, लोग उनमें आज भी सफर कर रहे हैं, पता नहीं विमान कब दुर्घटनाग्रस्त हो जाए। एलायंस एयर के विमानों के साथ जो सबसे बड़ी समस्या है, वह यह है कि इनका बहुत ज्यादा इस्तेमाल होता है। सुबह 5:45 पर पहली फ्लाइट चलती है मुम्बई से नागपुर के लिए एलायंस एयर की और रात को 12 बजे तक वही एयरक्राफ्ट चलता रहता है और ऊपर से उसकी मेंटेनेंस भी सही नहीं होती। तो जो जरूरत से ज्यादा इस्तेमाल है, उस इस्तेमाल पर अंकुश लगना चाहिए। दूसरा मेरा कहना है कि उनकी मेंटेनेंस होनी चाहिए और मेंटेनेंस के लिए जो जिम्मेदार अधिकारी हैं, अगर वे प्रॉपर रूप से काम नहीं कर रहे हैं तो उन अधिकारियों को तलब किया जाना चाहिए और उन दुर्घटनाओं की जांच करते समय उन अधिकारियों को सामने लाना बहुत जरूरी है, उनको सजा देना बहुत जरूरी है। दिल्ली में जो ऐक्सिलेटर कांड हुआ था, मुझे नहीं लगता कि उसके लिए जिम्मेदार, दोषी अफसर को अभी तक सजा दी गई हो। इसके पीछे सबसे बड़ा कारण मुझे यह दिखता है कि जब भी एयरपोर्ट पर या हवाई जहाज की कोई दुर्घटना होती है तो दुर्घटना की प्राथमिक जांच की जो जिम्मेदारी होती है वह एयरपोर्ट से ही जुड़े किसी अफसर को दे दी जाती है, डी.जी.सी.ए. के किसी अफसर को दे दी जाती है, एयरपोर्ट अथारिटी के किसी सुरक्षा प्रबंधक को दे देते हैं और वह अधिकारी कुल मिलाकर पूरी जांच को मैन्युलेट कर देता है और वह जांच वहीं की वहीं रह जाती है, समस्या का कोई समाधान नहीं हो पाता। उसके बाद आप कोर्ट आफ इन्क्वायरी करते हैं। कोर्ट आफ इन्क्वायरी में अगर वह जाएगा तो डी.जी.सी.ए. की जो फाइंडिंग्स होंगी, उनके आधार पर वहां पर जांच होगी, उनके आधार पर वहां पर सुनवाई होगी। तो मुझे लगता है कि दुर्घटनाओं की जांच करने का जो इंतजाम है, जो व्यवस्था है, उस व्यवस्था को बदलना पड़ेगा। अगर पटना एयरपोर्ट पर हवाई दुर्घटना हुई है तो उसकी जांच करने का काम निश्चित तौर पर ऐसे लोगों को दिया जाना चाहिए जिनमें सिविल ऐविएशन के लोग न हों। प्राथमिक जांच करने के लिए किसी दूसरे विभाग से, किसी दूसरे डिपार्टमेंट से, दूसरी तरफ से लोग होने चाहिए - पुलिस डिपार्टमेंट के लोगों को डालिए, आर्मी के लोगों को डालिए, एयर फोर्स के लोगों को उसमें डालिए और हो सके तो आप सीधे जज से इन्क्वायरी कराइए और प्रॉपर विटनेस लेकर के सही रिजल्ट लेकर के आइए। सही रिजल्ट लेकर आना पड़ेगा, जांच आयोग से सही रिपोर्ट लानी पड़ेगी और उस रिपोर्ट को इम्प्लिमेंट करना पड़ेगा। अब तक जितनी हवाई दुर्घटनाएं हुई हैं और उनके लिए जो जांच हुई है, उन जांचों की जो रिपोर्ट्स आई हैं तो वे रिपोर्ट्स कहाँ हैं? मंत्री महोदय से मैं जानना चाहूंगा कि उनमें से कितनी रिपोर्ट्स की फाइंडिंग्स को, उनके निष्कर्षों को लागू किया गया? कितने निष्कर्षों को माना गया? लाहोटी आयोग की रिपोर्ट को आज तक इम्प्लिमेंट नहीं किया गया। उसके जो निष्कर्ष हैं, उस रिपोर्ट की जो लाइनें हैं, उसकी जो फाइंडिंग्स हैं, उनको अगर मान लिया जाता है तो मुझे नहीं लगता कि हमारे देश में बहुत जल्दी इस तरह की दुर्घटनाएं घटेंगी, दुर्घटनाओं को टाला जा सकता है। दिल्ली में जो टैक्सियां हैं, वे अगर पुरानी हो गई हैं तो उनको बैन करने के लिए सुप्रीम कोर्ट ने एक डिसीजन लिया, निर्णय लिया, वरडिक्ट दिया, मैं चाहता हूं कि सुप्रीम कोर्ट जैसी जो न्यायिक संस्थाएं हैं, उनको सामने आकर इस तरह के जो पुराने एयरक्राफ्ट्स हैं उनको भी डम्प करने के लिए, उनको भी रोकने के लिए, ग्राउंड करने के

लिए कोई निर्देश देने पड़ेंगे। मुझे लगता है कि ऐसे हवाई जहाजों के नियमित तौर पर इस्तेमाल को रोकने के लिए शायद किसी न किसी तरह के पी.आई.एल. की जरूरत है, सुप्रीम कोर्ट में एक पी.आई.एल. लेकर जाना पड़ेगा और उसके बाद मंत्री महोदय नहीं बोल पाएंगे कि हम इनको ग्राउंड नहीं करेंगे। अगर आप ग्राउंड नहीं करना चाहते हैं तो आप खरीदें और खरीदने की क्षमता भी नहीं है, हॉयर करने की क्षमता नहीं है तो कुछ दिनों के लिए एलायंस एयर बंद कर दीजिए लेकिन लोगों की जान इस तरह से मत लीजिए। मैं भी सफर करता हूँ। अभी दो-तीन दिन पहले मैं एलायंस एयर में बैठा था, लेकिन मैं कांपते हुए बैठा था। मुझे लग रहा था कि पता नहीं मैं कहां गिरूंगा, कहां जाऊंगा। तो लोगों के अंदर जो एक असुरक्षा का भाव पैदा हो गया है इस एलायंस एयर की कुव्यवस्था के कारण, उस असुरक्षा के भाव से हमें मुक्त कराइए और अगर मुक्त कराना है तो इसके लिए निश्चित तौर पर आपको ये एयरक्राफ्ट्स बदलने पड़ेंगे। अगर एयरक्राफ्ट नहीं बदल सकते तो आप उनको दुरुस्त कराइए, उनकी सही मेंटेनेंस होनी चाहिए, यह मेरा निवेदन है। धन्यवाद।

SHRI M.P.A. SAMAD SAMADANI (Kerala): Madam, I am here to share the deep sentiments already expressed by hon. Members, and I join the august House in conveying the heart-felt condolences and deep sympathies to the members of the bereaved families. While sharing the grief and also in the sentiments expressed by hon. Members and also the statement made by the hon. Minister, I would like to get a few clarifications from the hon. Minister.

Madam, this very tragic accident has become a signal to the very sad state of affairs regarding the maintenance of the aircraft in our airlines. Actually, it has become the need of the hour to bring our aircraft to the international standard. Alliance aircraft will show how far behind we are in regard to the maintenance of the aircraft.

It is a fact and it need not be explained in detail that the Alliance aircraft are outdated. Maybe, arithmetically and as per the companies that produced these aircraft, these aircraft will be having a life of some more years. But practically they are out of standard, outdated and also far behind the international standard that we see in other airlines.

I am not a person who supports privatisation of national sector undertakings, especially airlines and such important public sector undertakings, but we have to admit one fact that it was after the entrance of a few private airlines that our national airlines thought of the necessary renovations and reforms. Before that, they were far behind. It was only after the entrance of the private airlines that at least a new positive wave began to appear in the maintenance of the aircraft.

I must congratulate and thank the hon. Minister for the speedy action he took after the accident. He went to the place. His declaration of the compensation and the setting up of the inquiry and the keen interest he took in the betterment of the situation have to be hailed.

But, at the same time, we cannot understand the compulsion behind the statement of the hon. Minister that the Alliance aircraft will not be grounded. Thanking all the great interest he took after this accident that shook the nation, I request the hon. Minister, taking this accident as a signal, to ground all the Alliance aircraft, without looking into the financial commitments and overlooking the economic advices. Maybe, financially there will be many problems, and the economic condition will be weak. But, taking this accident as a signal, if we do that, it will ensure to a large extent the safety of passengers.

About the compensation, we have to admit that the Minister has declared a good amount of compensation. It is not a less amount. Even then, I would like to request the hon. Minister to increase this amount. I understand while giving away the compensation amount a discrimination is made between the aged persons and the minors who die in the accident. That may be because of keeping the financial and economic aspect of the person concerned in view. I would request the hon. Minister to raise the amount given in the case of minors because the emotional loss of the children will be more, the grief and pain to the family will be more.

Now, I come to the question of inquiries conducted after the accident. The moment an accident takes place, an inquiry is announced. But, it takes months and years before a report is submitted. By that time the report becomes useless and its recommendations lose importance. Instead of depending upon the bureaucracy for conducting the inquiry, it would be better if it is done at a faster pace and its reports are presented to Parliament along with the action taken. This will go a long way towards improving the conditions.

The Alliance aircraft problem still continues to be the same. I would like to know from the hon. Minister whether it is true that after the accident at Patna, a pilot of the Alliance aircraft refused to fly the aircraft because of a fault in the aircraft. That means that all the Alliance aircraft should be grounded.



I would again request the hon. Minister to make a very concrete and positive reply to this august House and also announce that the old aircraft will be grounded and will not be used in future. Of course, his department officers will put forward their justification that the aircraft are to fly for such and such time and so on, but I would like to have a straightforward reply from the hon. Minister whether the conditions of the aircraft are up to the international level, if not, why not ground all these old aircraft?

Before I conclude, I would once again request the hon. Minister that while replying he should keep in mind that giving away the amount as compensation should be non-discriminatory, and the inquiries will be conducted speedily.

**श्री गांधी आजाद (उत्तर प्रदेश) :** धन्यवाद महोदय। विमान दुर्घटना में मारे गए सभी व्यक्तियों के बारे में मैं अपनी ओर से तथा अपनी पार्टी - बहुजन समाज पार्टी की ओर से हार्दिक संवेदना प्रकट करता हूँ। साथ ही साथ मंत्री जी ने जो विवरण दिया है उसमें पैरा-2 में यह बताया गया है कि 7-31 बजे पटना एटीसी ने विमान को 1700 फीट तक नीचे आने की अनुमति दी। इसके बाद विमान धालक ने रिपोर्ट किया कि वह एक चक्कर लगाना चाहता है। यहां प्रश्न यह उठता है तथा मैं मंत्री जी से स्पष्ट करना चाहता हूँ कि विमान धालक ने एक चक्कर लगाने की अनुमति किस नियम के आधार पर मांगी थी या शीकिया चक्कर लगाना चाहता था? स्टेटमेंट में यह भी है कि एटीसी ने उसको चक्कर लगाने की अनुमति दे दी थी। अगर एटीसी ने उसको चक्कर लगाने की अनुमति दे दी थी तो फिर प्रश्न उठता है कि एटीसी ने किसी नियम या प्रक्रिया के अन्तर्गत चक्कर लगाने की अनुमति दी थी या शीकिया अनुमति दी थी? अगर एटीसी द्वारा पायलट को चक्कर लगाने की अनुमति न दी होती, तो यह विमान दुर्घटना न घटी होती। इसके बारे में मंत्री जी को स्पष्ट करना चाहिए कि चक्कर लगाने की अनुमति क्यों दी गई और क्यों अनुमति मांगी गई?

स्टेटमेंट के पैरा नम्बर-9 में स्पष्ट किया गया है कि इस दुर्भाग्यपूर्ण विमान के ब्लैक बॉक्स प्राप्त कर लिए गए हैं। एटीसी टेप, एटीसी यूनिट एवं सेफ्टी सेवाओं के लॉग बुक तथा विमान अनुरक्षण रिकार्ड भी प्राप्त कर लिए गए हैं। अब सवाल उठता है कि क्या इन उपकरणों की जांच भी कर ली गई है या नहीं की गई है? यदि जांच की गई है तो दुर्घटना का कारण क्या मानवीय दोष है या तकनीकी दोष है? यदि ऐसा नहीं किया गया है तो सवाल उठता है कि ऐसा कब तक कर लिया जायेगा?

तीसरी बात यह है कि दिल्ली में 20 साल पुराने टेम्पू कार और बस चलाने की अनुमति सुप्रीम कोर्ट नहीं दे रहा है तो किन परिस्थितियों में 20 साल पुराने विमान चलाने की अनुमति दी जा रही है? इस स्थिति को भी मंत्री महोदय को स्पष्ट करना चाहिए। धन्यवाद।

**SHRI SOLIPETA RAMACHANDRA REDDY (Andhra Pradesh):** Madam Deputy Chairman, thank you. At the very outset, on behalf of the Telugu Desam Party and on my own behalf, I express my deep anguish

on the Alliance aircraft crash at Patna on 17th of this month in which 51 persons including six crew members were killed and six were injured. I also convey our heart-felt condolences and deep sympathies to the members of the bereaved families. I welcome the quick decision of the hon. Minister to institute a Court of Inquiry with a sitting judge of High Court. I urge upon the hon. Minister to take all necessary measures to prevent such incidents without waiting for the findings and recommendations of the Court of Inquiry.

Finally, I fully share the view expressed by many hon. Members over the utility period of an aircraft and its utility should be fixed with technical experts' advice. After that period, it should be replaced mercilessly. Thank you very much.

SHRI B.J. PANDA (Orissa): Madam Deputy Chairperson, while expressing my condolences for the families of those bereaved, I want to endorse the condemnation expressed by other Members against the wild allegation made against those unfortunate pilots before a proper inquiry could be conducted. Madam, I am particularly anguished because myself I had been a pilot and I have first-hand experience of some of the facets of India's aviation system; and some of those that have to do with safety aspects are bizarre to say the least. To blame the pilots off-hand, without conducting an inquiry is terribly unfair. This is not to say that pilot error is not a fact in accidents of this nature. In fact, looking at the answers made in the Lok Sabha in December, 1998, by the then Civil Aviation Minister, it seems that as many as 62 per cent of air crashes in India are due to pilot errors. This may give an impression that it is rather simple to become a pilot and operate an aircraft in this country which is not so. In fact, it is tragic that bureaucracy involves itself in scrutinising and preparing pilots', is horrendous, at the same time, ineffective. I will cite a couple of examples. In this day and age when it has been completely discarded by all other countries, our system requires pilot to know Morse Code. Irrelevant. In this day and age when it has been completely discarded by all other countries and system requires, well actually disqualify pilots having eye power of a certain category. Whereas everywhere else in the world or in most developed countries in the world, all that you have to make sure is that you have the right class. And what the system ignores while putting such ridiculous requirements is to ignore the requirements for modernisation

of safety procedures, practices and equipment available at India's airports. We have had discussions about the lack of ILS facilities at most Indian airports. We have heard about the delay in implementation of the Raytheon equipment which lay for years at Delhi's airport. I wonder whether the Ministry is aware or whether the DGCA is aware, for instance, that an Indian public sector company has already developed the prototype of an Air Traffic Management and Collision Avoidance System which is among the first in the world. This system is now sought to be patented, to be exported to other countries. I would like to know whether our Civil Aviation Ministry is considering installing this equipment and this system in our airports.

Another aspect that is deeply disturbing to me, coming from Orissa where we are served largely by Alliance air flights, is this comment made by a major newspaper **Asian Age** in its editorial. I quote. "So obsessed have our official airlines become with VIP routes and individuals that all attention is just bestowed to sectors connecting metropolitan cities and important towns. A hopping flight from Calcutta to Patna to Lucknow, and finally, Delhi is obviously not on the priority sector and the passengers are made to feel this fact right from the time they check in till they land. That is, if they do land. On the priority sectors, the ground facilities are far better. Service in the air is more competent and even the aircraft is in a better condition. Obviously, the lives of those flying on the sectors, identified as priority by the civil aviation authorities, are more valuable than those who, for reasons beyond their control, happen to live in less important or less sizeable cities." I think this is a shocking matter on which I would seek clarification from the hon. Minister.

In conclusion, I would like to make two points. A lot of observations have been made both in the media and today in the House itself about little known technical minutes. For example, we have been told about the so-called 'orbit' that either the pilots sought or was imposed upon them by the Patna airport. Madam, this so-called orbit is a relatively common practice while landing for almost all aircraft, particularly at airports where automated landing systems are not available, pilots normally try to come in at a higher altitude, keeping a margin of safety because lower altitudes are far more dangerous. In doing so because of the lack of automation at many airports, if they happen to come in at a higher than the required altitude, obviously they cannot land. So, it is fairly routine to ask

for what is known as '360° manoeuvre', in other words, to turn the aircraft around once, and in the process, to lose height to an appropriate altitude and come in to land. There is nothing unusual about that. What is, sometimes, unusual and highly dangerous, in the Indian circumstances, is that our transport aircraft are often flown like aerobatic aircraft. In fact, the traffic conditions in the Indian skies are very similar to the traffic conditions on the Indian roads which, I am sure you will agree, are highly dangerous. In the air, there is very little option available for a pilot, very little margin of safety available to correct such dangerous mistakes. There is no place to pull over and park. For example, I would like to say, when such a manoeuvre is conducted, the banking angle becomes an extremely crucial point and the aircraft undergoes stress and strain on its body of magnitudes of 10-20 times higher when it is flying at an angle than when it is flying at level conditions. Particularly in an old aircraft--we have been hearing that this aircraft was 20 years old--what happens, when the body is subjected to stress of more than ten times its normal stress-bearing capacity while flying level, I leave to your imagination.

In conclusion, I would like to ask for one last clarification as to whether the Civil Aviation Ministry or the Government at large is considering the setting up of an independent board along the lines of the National Transportation Safety Board which is a fact in many western countries because we have to do investigations conducted by people who are either not qualified to understand the technicalities of what might have caused the crash or those who do understand the technicalities, but have a vested interest and they are trying to protect and shield, and I think, it is highly overdue that a multi-faceted National Transportation Safety Board, independent of either the Civil Aviation Ministry or the Railway Ministry or the Surface Transport Ministry be set up in this country.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Nice to have a pilot in the House.

SHRI RANGANATH MISRA (Orissa): I would like to make two points. One is that seven passengers survived. Out of them, one has died last night. Six of them are receiving treatment. But the treatment is not being given uniformly. They have been put in different hospitals. I see no justification for that. In fact, probably, the people who do not matter in society, are not being properly treated. Secondly, a lot of things are

required to be mentioned between an accident and a normal flight. I am a regular flier to Bhubaneswar which is a State Headquarter. The principle which we were following earlier was that the State Headquarter should be served with better planes which would keep to time and serve effectively. For some time, we have been representing to the Minister. In fact, when the Parliamentary delegation went to meet him, he said: "It is not viable." I am not able to appreciate the term viability. The principle is that the State Headquarter should have direct contact with the national capital and should have a better service. Viability is not the rule to be applied. I have been travelling to other parts also. I find the similar planes going half-empty, one-third empty. They are also doing the same work. Very often, from Bhubaneswar, one has to wait for two hours or three hours and one does not know when the plane would come. The announcements are uncertain. Nothing is done. About two years back, I was travelling in the Japanese

Airlines from Delhi to Tokyo. I found that after every fifteen minutes, the captain was mentioning the developments saying that he requires another half- an- hour or another ten minutes. Once you are in air, there is no indication, there is no announcement. You keep asking about the technical snags, this thing or that thing. They are giving no information. This is very obnoxious. I suppose, the hon. Minister would be alive, sensitive and he would understand the problems of the passengers and try to assuage the feelings of those who are the real pay master. That is all I want to say.

THE DEPUTY CHAIRMAN: That is all, except that I want to add one thing. I would like to bring to your notice the conditions prevailing at the Bombay Airport which is a major International Airport. There are lots of slums there and whenever I land at the Bombay Airport, I am almost touching the slums. This plane landed at somebody's home. God forbids, if such a thing happens in Bombay, I do not know what will happen, because hundreds and thousands of people are living there. Of course, they are unauthorisedly living there. But something has to be done about it by the Maharashtra Government.

श्री शरद यादव : मैडम, मुझे बहुत तकलीफ और अफसोस है। यह जो हादसा हुआ



3.00 P.M.

निश्चित तौर पर मैं इसे दुखदायी मानता हूँ। सिविल एविएशन डिपार्टमेंट और मेरी स्वयं की जो जिम्मेदारी है, उसके रहते यह बड़ा हादसा हुआ। मैं इस माननीय सदन से और पूरे राष्ट्र से केवल खेद ही नहीं व्यक्त कर रहा हूँ बल्कि मैं स्वयं भी बहुत व्यथित हूँ और फिर ऐसा हादसा न हो। मैडम चेयरपर्सन, आज इस सदन में माननीय सदस्यों ने जिस स्तर की बहस चलाई है इससे इस विभाग को एक मार्गदर्शन मिला है, यह सदन एक सर्वोच्च सदन है और इस तरह के हादसे के बाद एक समबोध और एक समलक्ष्य- की जिम्मेदारी हमारी है। माननीय सदस्यों ने जो एक के बाद एक बात यहां पर रखी है, मैं उनका जवाब सिलसिलेवार देना चाहूंगा और यह भी चाहूंगा कि काफी माननीय सदस्य बोले हैं, हो सकता है मैं कुछ बातों का जवाब देने में चूक जाऊं तो मुझे याद दिला दें, मैं उनका जवाब देने की कोशिश करूंगा। माननीय मनमोहन सिंह जी इस सदन के नेता हैं। इन्होंने पूरे भारत के बारे में चिंता व्यक्त की है और जो लोग इस प्लेन में यात्रा कर रहे थे उनके बारे में भी चिंता व्यक्त की है। इन्होंने एक सवाल यह उठाया है कि जहाज पुराने हो गए हैं और लोगों को यकीन दिलाना मुश्किल हो रहा है। पुराने जहाजों में चलने से जिंदगी सुरक्षित नहीं है। पटना एयरपोर्ट पर फायर ब्रिगेड के श्री गौरी शंकर जी ने इस क्राइसेस के मौके पर इन्स्ट्रुमेंट्स के बारे में कुछ बातें कहीं हैं, उनमें आधी अर्ध सत्य हैं और जो सच हैं मैं वे बातें आपको बताऊंगा। श्रीमती जयंती नटराजन जी ने बहुत अच्छे सुझाव दिए हैं, राजीव शुक्ल जी ने दुनियाभर में इस तरह के प्लेन की संख्या जाननी चाहिए है और यह भी जानना चाहिए कि दुनियाभर में सिक्योरिटी के मामले में क्या तौर तरीके हैं? भंडारी जी ने कुछ सवाल उठाए हैं, आर. मार्गबन्धु, सेन गुप्त जी, राजीव रजन सिंह जी ने भी ऐसे ही कुछ सवाल उठाए हैं। मैं श्री शंकर राय चौधरी साहब को बहुत धन्यवाद देता हूँ, वे शायद चले गए हैं। उनके सुझाव बहुत ही कंस्ट्रक्टिव थे, विरुम्भी जी, स्वराज कौशल जी ने भी सवाल उठाए हैं। डॉ. संजय निरुपम ने जो एयरपोर्ट अथोरिटी है, उनकी अपनी जिम्मेदारी नैवीगेशन के बारे में क्या है, ए.टी.सी. के बारे में कहां-कहां असावधानी बरती है, नाम सहित दिया है। उन्होंने एक पेपर भी दिया है जिसमें बहुत सी जानकारी है, श्री अब्दुल समदानी साहब, विजय पांडया जी, रेड्डी जी ने भी जानकारी दी है। महोदया, मैं यह मानता हूँ कि ये जहाज पुराने हैं और यह विभाग दस महीने से हमारे पास है। मेरी सदन के साथ पूरी सहमति है कि इन फ्लीटों का एक्सपेंशन होना चाहिए। मैं पूरी तरह से सहमत हूँ कि जो एलाइंस एयर के जहाज हैं उनकी एवरेज उम्र 19 साल है। हमने कुछ जहाज फेज आउट भी किए हैं। हमारी कोशिश है कि उनमें से और जहाजों को फेज आउट करें। फ्लीट के एक्सपेंशन के बारे में मैंने बात कही, अप्रैल 1999 में प्रोसेस शुरू हुई थी, टेक्नीकल इवेल्युशन हो गया था, मिड अगस्त में चुनाव आ गए तो चुनाव आयोग के निर्देशों के अनुसार चुनाव के दौरान हम किसी तरह की खरीद-फरोख्त नहीं कर सके। बहुत मेहनत से एक प्रोसेस को दूर तक लाए थे लेकिन वहां आकर पूरी तरह से रुक गए। उस प्रोसेस को हमने फिर से शुरू किया है। मैं इस सदन को यकीन और विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि मेरे विभाग की सीमा में जो कुछ है, जो मैंने तीन महीने कहा है मैडम चेयरपर्सन, यह बात पक्की है। जहाज बहुत महंगी चीज है और जब इसे लेने की बात होती है तो पैसा भी बहुत लगता है और सरकार जब खरीदती है तो उसकी प्रोसेस, निर्णय लेने की प्रक्रिया बहुत लंबी होती है। दस महीने में हमने यह नई प्रक्रिया नहीं बनाई है, पुरानी बनी हुई है। इस संबंध में मैं इस सदन से इतना जरूर कह सकता हूँ कि

मेरे विभाग में किसी तरह की खरीद की जाबत, पलीट का एक्सपेंशन करने की जाबत काई दिले और कमी नहीं होगी। सरकार ने इसमें सहयोग करने का काम भी किया है। वित्त मंत्रालय ने पहले कहा था कि 325 करोड़ रुपये देंगे। इस हादसे के बाद उन्होंने कहा कि हम 325 करोड़ रुपये जरूर देंगे। 35 से लेकर 40 नये जहाज लेने का हमारा इरादा है लेकिन मैडम चेंबर वर्सन ये नये जहाज, जो फेज्ड मेनर में आएंगे तो उनमें समय लगेगा, वक्ता लगेगा। मैंने यह जरूर कहा है कि तीन महीने मेरी तरफ से, मेरे विभाग की तरफ से विभाग के निर्णय से कोई कमी नहीं होगी। टेक्नोलॉजी इवेल्यूशन और फाइनेंशियल बीड्स में खोल दूंगा, पीआईबी के पास पहुंचा दूंगा और पैसे के बारे में भी सदन को बताना चाहूंगा कि पैसे की भी कोई कमी नहीं होगी, हम किसी तरह से भी इंतजाम करेंगे। इस देश का सिविल एविएशन कोई दो दिन पुराना नहीं है पचास बरस पुराना है। इसने राष्ट्र की बहुत सेवा की है। इसमें खामियां बहुत हैं लेकिन जिन्होंने इसे यहां तक लाकर खड़ा किया है, उनमें कुछ लोग जरूर भिरकड़कट के थे। सभी लोगों द्वारा एक घेरे में खड़ा होकर उनकी आलोचना करने का काम जरूर होना चाहिए। हमारी गलतियां निकालने का काम जरूर होना चाहिए। लेकिन यह भी जरूर होना चाहिए कि यह विभाग भारत सरकार का है, जनता का है। जब इसका नाम होता है तो देश का नाम होता है और जब इस पर चोट लगती है, इसमें दिक्कत आती है तो निश्चित तौर पर राष्ट्र का, विभाग का सिर शर्म से झुक जाता है। इसलिए हमारा इरादा है नये जहाज की प्रक्रिया तेज करने का। ड्राई लीज पर तीन महीने के भीतर कम से कम पांच जहाज ऐसे जरूर लाएंगे ओनरेबल श्री मिश्रा जी बैठे हैं उनका सुझाव ठीक है कि जहाज की मशीन ठीक हो, जहाज की एवर गर्दिनेस हो, सब कुछ ठीक हो क्योंकि जहाज के अंदर आदमी जब चलता है तो वह एक बड़ी कीमत देता है चलने की। उस कीमत की सुविधा उसे नहीं मिलती तो उसे रंज होता है इसलिए मैं मानता हूं कि जल्द समय यह समय पर चले। इन सारी चीजों पर हमने लगातार प्रयास छिछले नौ महीनों में किए हैं। यह प्रयास जो उन्होंने किया है, जो सुझाव दिया है उस पर हम पूरी तरह से विचार करेंगे।

स्वराज कौशल जी ने एक रिलेवेंट प्वाइंट उठाया कि हम विनिवेश भी कर रहे हैं और एक्सपेंड भी कर रहे हैं। हम खरीद भी कर रहे हैं और विनिवेश भी कर रहे हैं। इसमें मैं कोई कंट्राडिक्शन नहीं मानता हूं। जब विनिवेश होगा तो हो सकता है कि एक साल, डेढ़ साल या दो साल लग जाए। इसका मतलब है कि हिन्दुस्तान में जो सिविल एविएशन है उसमें सारी खामियां हैं और इस दुखदाई बात के लिए मैं अफसोस जाहिर करना हूं। लेकिन देश के लदाख से लेकर, नेफा से लेकर लेह से लेकर जहां कोई प्राइवेट प्लाइट चला नहीं जाएगा, कमाने वाला वहां कोई नहीं जाएगा ----

**श्री स्वराज कौशल :** जो आप कह रहे हैं मैं उसको समझने की कोशिश कर रहा हूं। आप डिसइनवेस्टमेंट भी करेंगे और प्लेन भी खरीदेंगे। यह बात कहा तक उचित है। Will it not be advisable to prepone the disinvestment? I am not saying, postpone the purchase. Why don't you prepone the disinvestment in that case? आप पहले खरीदेंगे और फिर बेचेंगे यह बात मेरी समझ में नहीं आ रही है। इसमें कंट्राडिक्शन नहीं है तो क्या है? ... (व्यवधान) ... पहले खरीदेंगे और फिर बेचेंगे या क्या पॉलिसी है? ... (व्यवधान) ...

**उपसभापति :** यह क्या हो रहा है? जवाब तो देने लीजिए। बीच बीच में मत बोलिए।

How will he answer? Let him finish. पूरी बात तो हो, डिस्टर्ब हो जाते हैं।

श्री शरद यादव : मैडम, मेरी राय में इसमें कोई कंफ्लिक्शन नहीं है, कोई अंतर्विरोध नहीं है।

उपसभापति : काहे में ?

श्री शरद यादव : स्वराज जी ने सवाल उठाया था कि विनिवेश और खरीदारी के बारे में।

श्री स्वराज कौशल :मंत्री जी, मैं यह इसलिए पूछ रहा हूँ कि मैंने आपको टी वी पर सुना था, आपने कहा था कि हम जहाज खरीदेंगे और सदन में आपने कहा है कि हम चार-पांच जहाज अभी अभी, पैसे का कोई कंस्ट्रेंट नहीं रहेगा तुरन्त खरीद देंगे। प्राइस लीज पर खरीदेंगे, वैसे खरीदेंगे। लेकिन दूसरे मंत्री जी, जो एक्विटी आनरेबल हैं वे कहते हैं कि हम डिसइन्वेस्टमेंट करेंगे। इसलिए मैं यह जानना चाहूँगा कि क्या आप पहले खरीदेंगे और खरीदकर फिर आप बेचेंगे?यह कहाँ की समझदारी है?इससे अच्छा है कि आप डिसइन्वेस्टमेंट को प्री-पोन कर दें। इसमें क्या समझदारी है कि पहले खरीदें और फिर उनको बेच दें। इसको जरा मैं समझना चाहता हूँ।

I fail to understand this economy.

उपसभापति : अभी जो सवाल आपने पूछा है उसका जवाब देने दीजिए। Let him answer.

श्री शरद यादव : मैडम चेयरपर्सन, मैं इसमें कोई अन्तर्विरोध इसलिए नहीं मानता हूँ कि डिसइन्वेस्टमेंट जो हो रहा है, इंडियन एयरलाइन में, उसमें हम मैनेजमेंट को दे रहे हैं। बाकी सारी चीजें जो हैं, only 26 per cent of Government equity in IA to joint venture/strategic partner ...(Interruptions)...

उपसभापति :पहले आप बात सुनिए। Let him complete.

श्री शरद यादव : मैं कह रहा हूँ कि नौ महीने क्या लोगों की जिंदगी के साथ खेला जा सकता है?इस देश की इंडस्ट्री, इस देश की जो इकोनोमी है, जो सोशल आब्लिगेशन है क्या सब को रोक दिया जाएगा ...(व्यवधान)... मैं यह कहना चाहता हूँ, मेरा निवेदन है, मैं यह बात कर रहा हूँ कि हमको दोनों चीजें सुधारनी हैं और इन दोनों चुनौतियों को हम ठीक से निभा सकें, उनकी जो जिंदगी है वह सुरक्षित रहे यह हम चाहते हैं। फ्लीट के एक्सपेंशन का जो मामला है उससे विनिवेश पर कोई असर नहीं पड़ेगा। मैडम, अगर आपने एक छोटी से छोटी चीज बेचनी है, गांव में किसान अपने गाय बैल बेचने जब जाता है तो वह भी उन्हें खूब खिला पिलाकर और मजबूत करके बाजार में ले जाता है। इससे मैं जो कह रहा हूँ, कोई दिक्कत नहीं है। ...(व्यवधान)...

उपसभापति : जब आपका फ्लीट मजबूत हो जाएगा तो आप डिसइनवेस्टमेंट किसलिए करेंगे?

श्री शरद यादव : यही मैं कह रहा हूँ। मैडम, एक डिस्ट्रेस सेल होता है। आप पढ़े लिखेलोग हैं, आप मेरे से ज्यादा इकोनोमी, उद्योग-धंधे के बारे में जानने वाले लोग हैं। दो तरह का सेल होता है। वह हम आपसे ही समझते हैं। हम तो इंजीनियर हैं। इस फील्ड के बहुत ज्यादा जानकार नहीं हैं। लेकिन सिविल एवियेशन के मामले में हम दावे के साथ कह सकते हैं, इस को दूर तक जानते हैं। एक डिस्ट्रेस सेल होता है और एक स्ट्रेटेजिक सेल होता है। इस डिपार्टमेंट को और मैनेजमेंट को मजबूत करना, कौशल साहब, इस देश के लिए बहुत जरूरी है। किसी भी छोटी से छोटी चीज़ को भी कमी मजबूरी में या किसी और हालत में बेचने के लिए तैयार होते हैं तो उसके लिए मार्किटिंग करने के लिए आप सारी चीज़ों को ठीक और दुरुस्त करते हैं। इसमें कोई अंतर्विरोध नहीं है।

SHRI SWARAJ KAUSHAL: How many thousand crores of rupees are you spending to acquire these planes and then going in for disinvestment? As soon as you are able to have a new fleet, you will sell it off. How much money it is going to cost?

श्री शरद यादव : कौशल जी, इस डिपार्टमेंट के जहाज़ों को छोड़ दें, अरबों रुपये की संपत्ति हमारे पास है। यह तो हम रोज़ कहते हैं। आप मेरी बात सुनिये। जहाज़ों से और भी ज्यादा कीमती चीज़ें आज हमारे पास हैं। हमारे पास एयरपोर्ट हैं, जो चीज़ें हमारे पास हैं ... (व्यवधान)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: We are going to have a full-fledged discussion on disinvestment and you can put these questions at that time... (Interruptions) No, please sit down... (Interruptions) अच्छा बैठ जाइये।

श्री शरद यादव : राय साहब, विनिवेश पर बहस होने जा रही है, अभी तो हादसे पर बहस हो रही है। जब विनिवेश पर बहस करेंगे तब अलग से यह सवाल उठ सकता है।

THE DEPUTY CHAIRMAN: I am not permitting anything. Mr. Minister, you please come back with the answer on the clarifications regarding problems at the airport, problems of aircraft, age, and some technical questions which Mr. Panda has put. Disinvestment can be discussed at any other time. Otherwise, we will get lost in disinvestment.

श्री शरद यादव : इसमें जो सवाल माननीय सदस्यों ने उठाये हैं, संजय निरुपम जी ने एयरपोर्ट के बारे में, उनके रख-रखाव के बारे में कहा है, केलीबरेशन के बारे में कहा है। वह खबर मेरे पास आई हुई है। मेरी जानकारी में कुछ बातें अलग हैं। ... (व्यवधान)...

उपसभापति : उन्होंने केलीबरेशन के बारे में कहा है।

श्री शरद यादव : उपसभापति महोदया, निश्चित तौर पर उन्होंने जो पेपर मुझे दिया है, पूरी तरह से जांच करके उनको तीन दिन के भीतर इस पर जरूर जो भी कहीं भी क्लिफिट होगा उसको किसी भी तरह से माफ नहीं किया जाएगा। गांधी जी अभी पूछ रहे थे ....

**उपसभापति :** ओरबिट के बारे में पूछ रहे थे।

**श्री शरद यादव :** राऊंड लेना कानून में बिल्कुल नार्मल प्रोसीजर है। जब आदमी लेटीट्यूड पर एक प्रोपर हाईट पर नहीं रहता है तो पायलट हमेशा फिर से 360 लेता है अर्थात् नया राऊंड लेता है। अंतिम जो चर्चा हुई है, जिसका मैंने जिक्र किया है, ए.टी.सी. से कैप्टन की जो चर्चा हुई है, पायलट की जो बात हुई है, उसने अनुमति मांगी है। उनसे यह पूछा गया है कि जो एयरपोर्ट है उसकी विजिबिलिटी ठीक है या नहीं। विजिबिलिटी 4000 फुट की थी। यह सब टेण्ड है। जो मैंने बयान दिया है, वह सब रिकार्ड है। विजिबिलिटी थी और उसका लेटीट्यूड ठीक नहीं था। हमेशा जो जनरल प्रैक्टिस है, इसलिए यह जनरल तरीका है, उन्होंने राऊंड लिया। मैंने बात सही सही कही है। विरुम्भी जी कह रहे थे कि विदिन 5-7 सेकेंड डिसेट कर गया यानी हमारे एयरपोर्ट से 4 किलोमीटर दूर था तो एक किलोमीटर पर आकर गिरा। अचानक डिसेट कर गया, विदिन सेकेंड्स डिसेट किया।

तो यह कानून के अंतर्गत था और यह एक साधारण प्रैक्टिस है जो आरबिट लेने के लिए पायलट करते हैं। एक सवाल कई लोगों ने, कई माननीय सदस्यों ने मैडम चेयरपर्सन जो उठाया वह पायलट के बारे में उठाया। कैप्टन एम.एस. सोहन पाल और कैप्टन ए.एस. बग्गा - मैं इनके साथ कई बार काकपिट पर बैठा हूँ। मेरे निजी रिश्ते उनसे थे। कैप्टन एम.एस. सोहन पाल जो हैं उनका चार-साढ़े चार हजार से ज्यादा का फ्लाईंग एक्सपीरियंस था। बग्गा का भी सेम था। थोड़ा बहुत अंतर था और मैंने जिस दिन से यह हादसा हुआ, लगातार यह बात कही है कि इस समय यह कहना कि कौन सा फाल्ट है, कौन सी गलती है यह वाजिब बात नहीं है।

**श्रीमती सरोज दुबे (बिहार):** आपके सेक्रेट्री ने ही तो कही है।

**श्री शरद यादव :** मेरी बात सुन लेगी तो आपको पूरा जवाब मिलेगा यानी यह सवाल सेसिटिव है और हमारा देश जो है वह सेटीमेंटल कंट्री है। तो मैं जो कह रहा हूँ सुन ले तो ज्यादा बेहतर होगा। मैंने पहले दिन से एक बात लगातार कही। मैं दिल्ली से जब चला, जैसे मुझे यह न्यूज मिली, 7.40 पर सुबह मॉर्निंग में मुझको जो खबर मिली, मैं जैसे यहां से चला तो जो डीजीसीए हैं उनको मैंने कहा कि इन्क्वायरी शुरू करो। जब मैं पटना गया हूँ तो पटना में मेरी पहली प्रेस कान्फ्रेंस जो लोगों ने ... (व्यवधान) ... मैंने यही बात कही। इसके बाद मेरा दिमाग बदला। मैंने महसूस किया कि घटना भयानक है। मैं खुद सब जगह गया हूँ। मैडम चेयरपर्सन जब मैंने लोगों को देखा और जब मैं अस्पताल में गया तो उसके बाद मैंने तय कर लिया कि मेरा विभाग यह जो हादसा हुआ है उसके लिए जिम्मेदार है। मैं ही इन्क्वायरी करूँ, हम ही जज रहें, हम ही फरियादी हों, यह वाजिब नहीं होगा। बड़ा हादसा है। इसमें हाईकोर्ट, सुप्रीम कोर्ट के सुप्रीम जज की इन्क्वायरी उसी समय अनाउंस की। उस समय मैं डिपार्टमेंट के अंदर आ भी नहीं पाया था, लिख भी नहीं पाया था और वही मैंने कहा कि इस हादसे के बारे में जो इन्क्वायरी थी वही मैंने बात करायी और कहा कि जो फ्लाइट डाटा रिकार्डर है, कम्प्युनिकेशन वायस रिकार्डर है, एटीसी के टेप हैं, जितनी तरह की चर्चाएं हैं वे सीलबंद हैं।

पटना एयरपोर्ट पर संजय निरुपम जी से लेकर जितने लोगों ने कहा कि एयरपोर्ट की गलती है, मैं इस पर अभी कुछ नहीं कहना चाहता हूँ। जानकारी मेरे पास है। लेकिन जब



हमने एक सिटिंग जज के हाथ में इन्क्वायरी दी है तो मैं इस सदन को यकीन दिलाना चाहूंगा कि वे जो जो जानकारी चाहेंगे हम उनको बेस्ट एक्सपर्ट्स देगे जिनका रिकार्ड ठीक है उनको देंगे और जो जानकारी वे चाहेंगे - हमारे पास सब जानकारी है, जो सहयोग चाहेंगे हम वह पूरा सहयोग करेंगे। ब्लैक बॉक्स मिल गया है। हर चीज रिकार्डेड है और सीलबंद है। उसे कोई नहीं देख सकता है। न मैं देखूंगा न कोई देखेगा। जज साहब और इन्क्वायरी सेट अप हो जाएगी। हां, मैं जरूर इस इन्क्वायरी की समय की बात पर वादा नहीं कर सकता। जो सिटिंग जज हैं - वहां पटना हाईकोर्ट के, सुप्रीम कोर्ट के आनरेबल जस्टिस हैं उनसे दो बार मैंने स्वयं अनुरोध किया है और मैं फिर उनसे कोशिश करता रहूंगा। मैं उनसे अनुरोध कर सकता हूं, उनको कोई टाइमबाउंड नहीं कर सकता। लेकिन हमारे विभाग का निश्चित तौर पर प्रयास रहेगा कि जल्दी से जल्दी देश के सामने इस समस्या का समाधान आना चाहिए। लोगों के सामने यह उजागर होना चाहिए कि गलती किसकी है। रेसपांसिबिलिटी फिक्स होनी चाहिए। जब रेसपांसिबिलिटी फिक्स हो जाएगी तो मैं सदन को यकीन दिलाना चाहता हूं, मैं पहले की बात नहीं कहना चाहता, लेकिन इस बार इन्क्वायरी में कोई भी, किसी तरह की भी गलती पाई गई और किसी की भी गलती होगी तो उसको बख्शा नहीं जाएगा। यदि मेरी भी गलती होगी तो मैं भी अपने आपको बख्शाने का काम नहीं करूंगा। यह पक्की बात है और यह मैं आपको यकीन दिलाना चाहता हूं।

**उपसभापति :** जो एफ.आई.आर. फाइनल करने के बारे में है ...(व्यवधान)...

**श्री शरद यादव :** मैं उसी पर आ रहा हूं।

**उपसभापति :** तो क्या वह एफ.आई.आर. विदड्रॉ करेंगे जब तक कि इन्क्वायरी पूरी नहीं हो जाती?

**श्री शरद यादव :** मैं उसके ऊपर आ रहा हूं। मैडम, जो एफ.आई.आर. का मामला है यह स्टेट सब्जेक्ट है। इसके बारे में मैंने वहां की सरकार से बात की है। वहां की सरकार के जो डी.एम. थे उनको मालूम नहीं था। इंस्पेक्टर ने अपने आप इस हादसे के डर से वहां रिपोर्ट लिख दी है। वह सारी रिपोर्ट स्कैप हो गई। उनका नाम अलग कर दिया गया। मैं सदन को सूचित करना चाहता हूं कि वह जो इंस्पेक्टर है उसने समझा कि इतना बड़ा हादसा है, आदमी अपनी नौकरी से डरता है, अब इसमें क्या कारण है, क्या नहीं है, लेकिन उसमें कोई किसी तरह की राजनीति नहीं की गई है, किसी की मंशा या किसी की नीयत में कोई गड़बड़ नहीं थी, उस इंस्पेक्टर ने अपने आप सुओ मोटो एक रिपोर्ट दर्ज कर दी क्योंकि उसने समझा कि यह मेरे इलाके में एक्सीडेंट हुआ है और कहीं मेरी नौकरी न चली जाए। वहां सरकार के जो अधिकारी हैं उन्होंने हमें एशोयर किया ...(व्यवधान)... और उसमें से नाम बाहर निकाल दिए गए। ...(व्यवधान)...

**श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तर प्रदेश):** एक सवाल पूछा था।

**उपसभापति :** नहीं।

**श्री संघ प्रिय गौतम :** नहीं, मकानों के बारे में पूछा था।

उपसभापति : हां, मुंबई का, वह तो जवाब देंगे।

श्री शरद यादव : हां, मुंबई वाला। यह आपने बड़ा रिलेवेंट सवाल पूछा है, यानी यह हमारे सामने बहुत बड़ी समस्या है। मैडम, मैं आपको विनती के साथ कहना चाहता हूँ कि जब किसी तरह के डैम बनने लगते हैं तब तो लोग, एनवायरनमेंट वाले लोग क्या-क्या करते हैं, किस-किस तरह करते हैं, यह आप जानती ही हैं। बस्तियों के बारे में जो कहते हैं कि वहां जहाज आ गए हैं, तो मैडम, यह जो बस्तियों में एअरपोर्ट आए, तो पहले एअरपोर्ट बस्तियों में नहीं थे लेकिन हमारी आबादी इतनी बड़ी है, उसका इतना विस्तार हुआ है कि दुनिया में हमने इसमें कमाल हासिल कर रखा है, यानी आबादी में हमने सब से ज्यादा रेकार्ड बनाया है। आबादी का इतना विस्तार हुआ है कि अब जहां पटना एअरपोर्ट है वहां पहले कुछ नहीं था। आबादी का इतना एक्सपेंशन हुआ है। आप मुंबई का जिक्र कर रहे हैं, 11 लाख लोग हमारी जमीन पर आ करके बस गए हैं। अब लाहोटी कमीशन की रेकमेंडेशन की जहां तक बात है तो यह हमारी कुव्वंत में नहीं है, स्टेट की कानून व्यवस्था हमारे हाथ में नहीं है। हमने वहां के जो एम.पी. संजय निरुपम जी हैं उनसे भी कहा था और इन्होंने हमें एक अच्छा सुझाव दिया, उस पर हम एक्सरसाइज करेंगे। यह ह्यूमन प्रॉब्लम है। वहां 11 लाख लोग बसे हुए हैं। ... (व्यवधान) ...

श्री संजय निरुपम : बहुत पुराने वहां पर रह रहे हैं। हमें उनके लिए कुछ न कुछ इंतजाम तो करना पड़ेगा ... (व्यवधान) ... अंधेरी छोड़ कर कौन जाने वाला है ?

श्री शरद यादव : मैडम, आप भी जानती हैं कि यह एक बड़ी समस्या है और उन्होंने भी बताया कि कितने पुराने वहां लोग बसे हुए हैं। यह जो शहरों का एक्सपेंशन हुआ है वह गांवों में बेकारी और बेरोजगारी के बढ़ते हुआ है। गांवों के लोग पेट की मार के चलते शहरों में आ कर बस गए हैं और इससे शहरों का विस्तार हुआ है। यह एक बड़ी समस्या है। उन्होंने एक सुझाव दिया है, उस को हम लोग ....

श्री संजय निरुपम : सिर्फ झोंपड़ पट्टियां नहीं हैं, वहां एक फाइव स्टार होटल लीलापैटा है जोकि झोंपड़ पट्टियों से बहुत ऊंचा है। तीन होटल उसी रेज पर, एअरपोर्ट की जमीन पर बन रहे हैं। अगर झोंपड़ पट्टियां शिफ्ट करनी हैं तो होटल भी शिफ्ट कर के दिखाइए।

श्री शरद यादव : मैं उसी पर आ रहा था। ... (व्यवधान) ...

श्रीमती सविता शारदा (गुजरात) : एक बात और है ....

उपसभापति : अब उन्हें बोलने दीजिए।

श्रीमती सविता शारदा : वहां चार माले से ऊपर बनाने नहीं देते, लेकिन फाइव स्टार होटल सभी बड़े-बड़े बन रहे हैं।

उपसभापति : मंत्री जी, बोलिए।

श्री शरद यादव : मैडम डिप्टी-चेयरमैन, मैंने कहा कि जो झोंपड़-पट्टी का सवाल है, उस में कुछ बड़े लोग जो राज चलाते हैं, जो इस देश में रूल करते हैं, बड़े-बड़े लोग जो अगुवाई

करने वाले हैं, उनके भी मकान और कई तरह की चीजें आई हुई हैं। वे अदालत में चले जाते हैं। आपने एक जगह का उदाहरण दिया, हम कई जगह केस लड़ रहे हैं और कई जगह ऐसे लोगों के साथ हमारे केस चल रहे हैं। झुग्गी-झोंपड़ी वालों ने कहीं केस नहीं कर रखा है, लेकिन जो बड़े लोग हैं, जिनके कई मकान हैं, कई धंधे करते हैं - ऐसे लोगों ने हमारे ऊपर केस कर रखे हैं, उनके साथ हम लिटीगेशन में हैं। यह समस्या है जिसे हम रोक नहीं पाते हैं।

माननीय उपसभापति महोदया, एक बात जो सब से ज्यादा उठी है, वह एक्शन टेकन की उठी है और चूंकि आज एक्शन टेकन पर यह अचानक सवाल आया है, मैं अब एम.ओ.एस. से कहूंगा कि वह अपनी पूरी बात बताएं कि कहां-कहां, कितना-कितना एक्शन टेकन हुआ है। लेकिन मैं थोड़ा ब्रीफली उस में जाना चाहता हूँ और मैडम आप के माध्यम से सभी माननीय सदस्यों से कहना चाहता हूँ कि जो हमारी खराबी है, उस पर उंगली उठाने का काम हुआ है, मगर मेरे पहले भी जो लोग आए हैं, उनकी गलतियों को कोई माफ न करे। मैं उस मन और विचार का आदमी हूँ कि जो जिंदा रहे, उसकी भी आलोचना होनी चाहिए और जो मर गया, उसकी गलतियों के बारे में कभी कोई जिक्र न हो, ऐसा नहीं होना चाहिए। जो कौम आगे जाना चाहती है, वह पुरानी गलतियों को माफ कर दे कि कोई आदमी चला गया तो उसका नाम मत लो, ऐसा नहीं होना चाहिए। महोदया, आलोचना का मतलब होता है ट्रुथ के नजदीक पहुंचना और उस के नजदीक पहुंचने में अगर हम कहीं सेटीमेट्स से काम करेंगे, हृदय से काम करेंगे तो बुद्धि और हृदय दोनों का मेल जरूर होता है। महोदया, यह जो एक्शन टेकन है, जितनी जांच होनी चाहिए, मैं उसका थोड़ा सा मोटा रूप आप के सामने रख दूँ, लेकिन उस का जवाब विस्तार से एम.ओ.एस. देंगे क्योंकि मैंने उन से सुबह से कहा है कि इस बारे में तैयारी कर के रखे। इसलिए मैं आप के सामने थोड़ासा मोटा जवाब रखना चाहता हूँ - the status of implementation, court of inquiry recommendations, accidents during the period from 1988 to 2000. महोदया, मैं सारी चीजे नहीं पढ़ना चाहता। Accidents in Indian Airlines B.737 Aircraft at Ahmedabad on 19.10.1988. यह एक्सीडेंट 19.10.1988 को हुआ। एक एक्सीडेंट हुआ 14.2.99 को, एक एक्सीडेंट हुआ बोईंग 737 का 16.8.1991 को, ऐसे बहुत एक्सीडेंट्स हुए हैं। लार्स्ट एक्सीडेंट Mid-air collision between Saudia B-747 aircraft and Kazakhstan IL-76 aircraft near Charkhi-Dadri, Haryana on 12.11.1996. महोदया, यह मैं पढ़ रहा हूँ। ये 12 इन्क्वायरीज हुईं। इन 12 इन्क्वायरीज में 303 सिफारिशें हुईं और इनमें से 21 हमने लागू नहीं की हैं। We could not implement them.

[उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) पीठासीन हुए।]

और हमने जो इम्प्लिमेंट की हैं 250 की हैं। मेरे से पहले जब मैं नहीं था, इस विभाग का मंत्री नहीं था, इसके पहले जो भी सरकार रही है, वह सबकी सरकार रही है और सब तरह के मंत्री रहे हैं। ... (व्यवधान)...

श्री ब्रतीन सेनगुप्त : इतनी सिफारिशें लागू होने के बाद भी पटना एयरपोर्ट की हालत क्या है? आपको मालूम नहीं है, यह आपके अफसरों ने आपको दिया है, अगर ये सिफारिशें लागू होतीं तो आज ऐसी हालत न होती।

**श्री शरद यादव :** मैं श्री सेनगुप्त जी की बात से असहमत नहीं हूँ, मैंने शुरू में ही कहा है कि हर चीज टेप है, जिन बातों को आपने उठाया है वे सारी बातें हमारे रिकार्ड में हैं और सब कुछ इन्क्वायरी कमेटी के सुपुर्द किया जाएगा और यदि गलती ... (व्यवधान)...

**श्री बतीन सेनगुप्त :** ऐक्शन नहीं होगा तो सिफारिशें करने से फायदा क्या है ?

**श्री शरद यादव :** ऐक्शन होगा और जो ऐक्शन हुए हैं मैं उनके बारे में बता रहा हूँ आप जरा सुन लें।

**श्री बतीन सेनगुप्त :** ऐक्शन होता तो यह बार-बार नहीं होता।

**श्री शरद यादव :** मेरे पास जो ऐक्शन टेकन रिपोर्ट है हो सकता है उसमें कोई इगजैजेशन हो, लेकिन मैं सदन में कह रहा हूँ आप जरा सुन लें तो कोई दिक्कत तो नहीं होगी। उसके बाद आप यदि फिर कुछ कहना चाहेंगे तो मैं उसका भी जवाब दूंगा।

उपसभाध्यक्ष जी, 12 कमीशन जो हुए हैं उनकी 303 सिफारिशें थीं जिनमें से 21 को हम लागू नहीं कर सकते, लागू नहीं कर पाए, 250 हमने लागू कीं। श्री सेनगुप्त जी मेरे विभाग में आए और अगर यह मेरी कोई गलती निकालेंगे तो मैं उसको स्वीकार करूंगा। 250 सिफारिशें हमने लागू की हैं। मैं आपको आमंत्रित करता हूँ कि आप मेरे विभाग में आए क्योंकि मैं 10 महीनों से यहाँ हूँ। कुछ बातें आपके पास, हमारे पास पहुँचती हैं, वे खबरें आधी सही होती हैं - कभी सही होती हैं कभी गलत होती हैं। 22 सिफारिशें अंडर इम्प्लिमेंटेशन हैं, उनको हम लागू करने के क्रम में लगे हुए हैं। इस सवाल पर जो श्री सेनगुप्त जी ने उठाया है, हमारे होम मिनिस्टर साहब विस्तार से जवाब देंगे।

एयरक्राफ्ट्स की ऐज के बारे में पूछा गया ... (व्यवधान)...

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) :** मंत्री जी, आपने कहा कि 250 सिफारिशें लागू की गईं, 22 अंडर इम्प्लिमेंटेशन हैं और 21 किसी वजह से नहीं हो पाई, तो यह टोटल तो 293 हुआ, 303 नहीं हुआ।

**श्री शरद यादव :** मैं फिर से आपको बताता हूँ। 21 हम लागू नहीं कर पाए या मान नहीं पाए और 32 प्रोसेस में है।

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) :** 22 नहीं है, फिर बोलिए 32 अंडर इम्प्लिमेंटेशन हैं। अब ठीक हो गया।

**श्री शरद यादव :** 32 प्रोसेस में है, आई एम सॉरी।

राजीव जी ने जो सवाल किया था कि दुनियाभर में कितने जहाज चल रहे हैं इस ऐज के, तो मैं बताना चाहता हूँ कि यह सवाल भी काफी उठा है। मैं यह नहीं कह रहा कि नए जहाज से पुराना जहाज बेहतर होगा, मैं इसको डिफेंड नहीं करता क्योंकि जो पुराने जहाज होते हैं उनमें ऑयल ज्यादा खर्च होता है, स्नेम ज्यादा होते हैं, मेंटेनेंस पर ज्यादा खर्च आता है, हमारा पैसा

ज्यादा खर्च होता है और फिर सेफ्टी का भी जितना बेहतर और गुणमिलित इंतजाम नए जहाज में होता है, उतना पुराने में नहीं होता है, यह बिल्कुल सही है। उपसभाध्यक्ष महोदय, बोईंग कंपनी के 200 टाइप के 935 एयरक्राफ्ट्स दुनिया भर में उड़ रहे हैं। इनमें से 499 जहाज तो 20 वर्ष से भी पुराने हैं और इनमें 70 से अधिक यू.एस.ए. में उड़ रहे हैं जो दुनिया भर में ग्लोबलाइजेशन का, ओपन मार्केट का लीडर है। मैं मानता हूँ कि यदि वे आगे गए हैं तो निश्चित तौर पर उनका वर्क कल्चर हमसे बेहतर है। महोदय, अमरीका के ऐवियेशन ऐडमिनिस्ट्रेशन ने भारत में 1998 में एक सर्वे कराया था और सर्वे करने के बाद उन्होंने हमारी मेटेनेंस को अव्वल दर्जे का सर्टिफिकेट दिया था। इसी तरह इंटरनेशनल सिविल ऐवियेशन ऑर्गनाइजेशन ने भी कहा है कि अक्टूबर, 1999 में भारत में किए गए सेफ्टी ऑडिट में भारतीय रख-रखाव व्यवस्था को उत्तम श्रेणी का पाया गया। हमारी जो दिल्ली की वर्कशॉप है, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि दुनिया में उसका कोई मुकाबला नहीं है लेकिन उसमें कोऑपरेटिव सेवा नहीं है, उसमें हमे मिशनरी स्प्रिट लाना है।

महोदय, मैं सदन को यकीन दिलाना चाहता हूँ कि ये जो पुराने जहाज हैं, इनको मैं स्वयं देखूंगा कि कितनी बार इनमें स्नैग आया है। ये जहाज दुनिया भर में उड़ रहे हैं और ठीक चल रहे हैं। इन जहाजों को बंद करने से हमको 600 करोड़ रुपए का घाटा होगा और देश भर के उद्योग धंधों पर असर पड़ेगा। मैं सदन को यकीन दिलाना चाहता हूँ, गान्धीय नेता विरोधी दल से लेकर सभी सदस्यों को कि जितना हमारा पुराना फ्लीट है, मैं उन सारे जहाजों को देखूंगा कि पिछले 10 सालों में उनमें कितने स्नैग हुए हैं, कितनी बार हुए हैं और यदि वे चलने लायक नहीं होंगे तो मैं फेज्ड मैनर में उनको बाजार में बेच दूंगा और यदि वे चलने लायक हुए तो मैं आपसे

और सदन से सहयोग चाहूंगा क्योंकि वैसे ही हमारी फ्लीट बहुत छोटी है और यदि हम ज्यादा विमानों को ग्राउंड कर देंगे तो मैं कहना नहीं चाहता, आप देख लीजिए कि दोनो प्राइवेट कंपनियाँ कैसे हाथ पसारे खड़ी हैं। कोई भी 2 मिनट में अपने विमान ले आएगा लेकिन हमको लाने में भारी दिक्कत है क्योंकि हमें देश के सामने जवाब देना पड़ता है। वैसे डेमोक्रेसी इंसान के लिए सबसे बेहतर चीज होती है लेकिन हमारे यहां इस देश में राजशाही में एक बड़ा खोट यह आया है कि डिजीजन मेकिंग में बहुत समय लगता है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके संज्ञान में यह बात भी लाना चाहता हूँ कि अभी ए-320 पर सी.बी.आई. की इंक्वायरी चल रही है। करीब 9 महीने उसको ग्राउंड कर दिया गया और इंडियन एयरलाइंस की कमर टूट गई। अब तक हम नए जहाज खरीद लेते यदि वह घटना नहीं घटती तो। इनको ग्राउंड करने से हमारा हजारों-करोड़ों रुपए का घाटा हुआ। उन्हीं जहाजों से हमने कुल के सारे लोगों को रिस्क्यू किया था। मैं चंद्रशेखर जी को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने उन जहाजों को फिर से चला दिया और आज अगर इंडियन एयरलाइंस की बैकबोन कोई है तो वह ए-320 है। मैं इस मौके पर स्वर्गीय राजीव गांधी जी को याद किए बगैर नहीं रह सकता क्योंकि उन्होंने ही ये जहाज खरीदे थे।

महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि हम ड्राई लीज पर 3-4 जहाज तीन महीनों के अंदर लाएंगे और जो जहाज पुराने हो गए हैं, उनको फेज्ड आऊट करेंगे।



श्री राजीव रंजन सिंह : उपसभाध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने बताया कि इन विमानों को बंद करने से इतने पैसे का नुकसान होगा लेकिन मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यहां पैसे से ज्यादा पैसेंजर्स के जीवन का सवाल है। आज एलायंस एयर के जहाजों की स्थिति यह है कि टेक-ऑफ और लैंडिंग के समय जैसे पुरानी जीप अगर गांव की कच्ची सड़क पर चले तो उसका एक-एक नट-बोल्ट हिलता है, वैसे ही एलायंस एयर के जहाजों के पुर्जे हिलते हैं। इसलिए मैं यह कहना चाहता हूँ कि पैसेंजर्स की सेफ्टी ज्यादा इंपोर्टेंट है, उसको प्राथमिकता देनी चाहिए।

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Sir, I am sorry to interrupt. The problem is this. When I was speaking, I was clearly mentioned that the mandatory lifespan is 15 years. The hon. Minister is replying in terms of years. At the same time, I have also quoted another thing. I also mentioned that the aircraft was utilised for more than 44,000 flying hours. If you compare the aircraft of other countries with our country in terms of flying hours, it will be better. Let him say, in the USA, for how many hours have they utilised the aircraft in twenty or twenty-two years...*(Interruptions)*...Even though it is used for nineteen or twenty years, the question is for how many hours was it flown. We have utilised this flight for 44,087 hours. It is better if you compare it in terms of hours.

SHRI SHARAD YADAV: I will answer your question.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Very kind of you. Thank you.

DR. BIPLAB DASGUPTA (West Bengal): What is your answer to the point?

श्री रवि शंकर प्रसाद : मैंने इस बारे में मुआवजे की बात कही थी यह आप कब तक दे देंगे? आपने कहा था कि पटना हवाई अड्डे को बिहटा ले जाएंगे। जो रिहायशी इलाके बन गए हैं एयर पोर्ट के सामने पूरे हिन्दुस्तान में, तो इस बारे में आपकी क्या कोई ऑल इंडिया बेसिस पर नीति बन रही है? आपने इस बारे में हैदराबाद की बात कही है।

श्री शरद यादव : मैं इनकी बात पर आ रहा हूँ। इसमें काफी सवाल आ गए हैं। सर, जो रवि शंकर जी ने कहा है, हम इस मुआवजे को 15 दिन में दे देंगे तथा कोई आदमी नहीं बचेगा।

श्री बालकवि बैरागी (मध्य प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुआवजे का उत्तर दिया मैं उसके लिए धन्यवाद देता हूँ। लेकिन उनके सवाल में एक सवाल और था कि जो मकान टूट गए हैं उसमें उन रहने वालों का तो कोई कसूर नहीं है। तो आप उन मकानों का मुआवजा कब तक दे देंगे, इसको भी आप स्पष्ट कर दीजिए। यह बहुत आवश्यक है।

4.00 P.M.

**श्री रवि शंकर प्रसाद :** वे सरकारी मकान थे जिनमें डैथ हुई है। तो क्या आप उनको भी 15 दिन के अंदर पेमेंट करेंगे और उनके रहने की कोई वैकल्पिक व्यवस्था कर रहे हैं?

**श्री शरद यादव :** ग्राउंड पर जान-माल का जो भी नुकसान हुआ है उसको हम पे करेंगे। जो सरकारी क्वार्टर्स नष्ट हो गए हैं, इस मामले में हम स्टेट गवर्नमेंट से बात करके कि उसमें हम क्या कर सकते हैं, उस नुकसान की भरपाई हम कैसे कर सकते हैं तथा इस बारे में हमारा कानून उनके कानून के अंतर्गत क्या हो सकता है, यह तो हम नेगोसिएट करने के बाद ही कुछ कह सकते हैं। अभी इस बारे में मैं कुछ कहना वाजिब नहीं मानता। एक सवाल किसी ने उठाया था।

**SHRI M.P.A. SAMAD SAMADANI:** What about those deceased, who are below 12 years of age? Why is there any discrimination?

**श्री शरद यादव :** आपने जो सुझाव दिया है बहुत अच्छा है। कानून के दायरे में तथा मेरे अधिकार में हुआ तो मैं दे दूंगा। जो आपने सुझाव दिया वह बुरा नहीं है अच्छा सुझाव है।

**श्री रवि शंकर प्रसाद :** एक बात और है। इसमें जो 12 साल का लड़का मर गया, उसका पूरा जीवन समाप्त हो गया तो उसके बारे में क्या सहायता कर रहे हैं?

**श्री शरद यादव :** मेरे अधिकार में होगा या मेरे पास कोई ताकत होगी इस तरह की तो उसका इस्तेमाल करके अगर बच्चे को भी उतना मुआवजा मिल जाए तो मुझे कोई दिक्कत इसमें नहीं होगी। यानी इस हादसे में विभाग किसी सीमा तक जाने को तैयार है, कानून के बाहर भी जा कर हम कर रहे हैं। पहले ग्राउंड पर हुई घटना के लिए किसी आदमी को मुआवजा नहीं मिलता था। मैंने पहली बार यह किया है। इसमें दिक्कत भी हो रही है। आपने जो सुझाव दिया है वह मानवीय सुझाव है। जो बच्चा था उसको बहुत उम्र बितानी थी, उसके काफी सपने थे, जो बुजुर्ग लोग हैं उससे ज्यादा सपने थे। मेरे अधिकार में जो होगा उससे ज्यादा मैं करने को तैयार हूँ।

इस जहाज के बारे में यह है कि यह 75,000 टाइम्स टेक-आफ और लैंडिंग कर सकता है। जो आपने सवाल पूछा था इस जहाज ने फिफ्टी वन थाउजेंड्स टेक-आफ और लैंडिंग किया है। अभी यह टेक ऑफ और लैंड ऑफ कर सकता है। उपसभाध्यक्ष जी, बाकी जो सेक्योरिटी से संबंधित सवाल पूछे गए हैं, जिन सवालों को मैं भूल गया हूँ उनका उत्तर मेरे एम.ओ.एस. देंगे। लेकिन उसके बावजूद भी कई सवाल रह जायेंगे क्योंकि मेरे पास बहुत कागज हो गये हैं और आपने बहुत सुझाव दे दिए हैं। उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से इस सदन के सदस्यों को धन्यवाद देता हूँ कि जिस तरह से उन्होंने इस बहस को एक बड़ा स्तर दिया है उसी बड़े मन और होसले से, जिस होसले को बढ़ाने का काम आपने किया है, सहयोग करने का काम किया है इसके लिए मैं अपने हृदय से आपका आभार मानता हूँ, शुक्रिया अदा करता हूँ, धन्यवाद करता हूँ। आपका सहयोग रहा तो यकीनन यह जो चुनौती सामने आई है इसका मुकाबला होगा और हिन्दुस्तान में सिविल एविएशन का जो एक्सपेंशन है वह तेजी से बढ़ेगा। उसका कारण यह है कि सिविल एविएशन की आज घर-घर में चर्चा होने लगी है, इसके पहले चर्चा नहीं थी। यह

बहुत खुशी की बात है कि इतने माननीय सदस्यों ने इसकी बहस में हिस्सा लिया है। इससे पहले इतने सदस्य कभी इसमें रुचि नहीं रखते थे। मैं सबका आभार मानता हूँ, सबका शुक्रिया अदा करता हूँ।

**श्री बत्तीन सेनगुप्त :** नया फ्लीट आप कब लायेंगे?

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) :** आप बोलिए।

**श्री शरद यादव :** उपसभाध्यक्ष जी, मैंन केटोगरीकली कहा है कि जब मेरे विभाग से टेक्नीकल इवेलुएशन और फाइनेंशियल बिड खुल जायेंगे। विमान खरीदने का काम सिविल एविएशन मिनिस्ट्री नहीं करती है। यह कार्य भारत सरकार करती है। आपके सुझावों को मैं सरकार के पास पहुंचा दूंगा।

**SHRI M.P.A. SAMAD SAMADANI:** Sir, many hon. Members had laid an emphasis on the urgent need to replace the Alliance fleet. There is no concrete reply in this regard. Please tell this august House....*(Interruptions)*

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI):** I have called Shri Prem Chand Gupta.

**SHRI M.P.A. SAMAD SAMADANI:** Sir, this is the nucleus of the issue. *(Interruptions)* There should at least be a time-bound programme. I would request the hon. Minister to inform the august House. *(Interruptions)*

**श्री शरद यादव :** उपसभाध्यक्ष जी, माननीय रंजन जी ने इसके बारे में कहा है। मैंने पहले ही कहा है कि जो सिक्कोरिटी के मामले छूट गए हैं उनके बारे में एमओएस उत्तर देंगे। रंजन जी पहले सदस्य इस सदन के हैं जो कि 20 डाक्टर पटना लेकर गए थे और किसी भी चीज का एक्सपर्ट डाक्टर नहीं छोड़ा था। हमने इस बार मैनेजमेंट ऑफ क्राइसिस ग्रुप अपने विभाग में बनाया है, रंजन जी ने जो बातें कहीं हैं उसको मैंने नोट कर लिया है। उनकी बातों को भी पूरी तरह से देखा जायेगा। आपने जो कहा है उसको भी मैं देखूंगा।

**श्री प्रेमचन्द गुप्ता (बिहार):** सर, आनरेबल शरद यादव जी के दिल में इस एक्सीडेंट को लेकर जो दर्द है उनके साथ पूरा हाउस है। उनके दिल में जो तकलीफ है, उसको हम शंयर करते हैं। मैं मंत्री जी से एक चीज जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच है कि कमांडर राइट में था और को-पायलोट लेफ्ट में था? यह बड़ा कुशियल पॉइंट है।

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) :** ठीक है।

**श्री आर.पी. गोयंका (राजस्थान) :** उपसभाध्यक्ष महोदय, इसमें कोई संदेह नहीं है कि

मंत्री जी इसके इच्छुक हैं कि ऐसे कांड आगे न हों, वे इसको रोकने के लिए पूरी चेष्टा कर रहे हैं। इसमें हमें कोई डाउट नहीं है, पूरे सदन को भी डाउट नहीं है। लेकिन दो सवाल मैं आपके सामने रख रहा हूँ। एक तो उन्होंने कहा है कि 12 से 18 महीने का समय नया फ्लीट आने में लग जायेगा। मेरी जो समझ में आया है वह मैं आपके सामने पेश कर रहा हूँ। 12 से 18 महीने क्यों लगेंगे? दूसरा इन्होंने कहा कि इतने रुपये का नुकसान होगा। हम रुपये को गिने या जो जानें जाती हैं, उनको गिनें? महोदय, अगर पुरानी चीज होगी तो रुपये का नुकसान तो होगा ही। मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि रुपये की तरफ ध्यान कम देकर नयी फ्लीट लाएं और 12 से 18 महीने का जो समय है, उसको कम कर दें।

**श्री राजीव रंजन सिंह :** मैं सिर्फ मंत्री महोदय से एक बात जानना चाहता हूँ कि इस हादसे के बाद पटना हवाई अड्डे के आधुनिकीकरण और उसके विस्तार के लिए मंत्री महोदय क्या कोई कार्यवाही करेंगे?

**श्री रवि शंकर प्रसाद :** महोदय, जो इंजर्ड थे, उनके लिए आपने जो कार्यवाही की, डॉक्टर भी वहां गये थे उसके लिए मैं आपको साधुवाद देना चाहता हूँ। मैं जानता हूँ कि जो इंजर्ड थे, उनके लिए आपके विभाग ने बहुत काम किया। उनके इलाज पर जो खर्च हो रहा है, उसकी रीमेंट क्या आपका विभाग करेगा? दूसरा, एयरपोर्ट के आस-पास जो रिहायशी इलाके बनते जा रहे हैं, इसके बारे में क्या कोई सम्यक राष्ट्रीय नीति आप बनाने जा रहे हैं?

**श्री शरद यादव :** महोदय, जितने भी मरीज हैं, उनके रिश्तेदारों को ठहराने से लेकर उनके इलाज का खर्च हमारा विभाग कर रहा है। हमारे चलते हादसा हुआ है, जो रवि शंकर प्रसाद जी ने पटना एयरपोर्ट के बारे में पूछा है, मैं स्वयं इस ऐक्रीडेंट के बाद वहां जाकर देखकर आया हूँ, उसका रनवे छोटा है, रनवे के लिए जगह के लिए स्टेट गवर्नमेंट को हम लेटर लिख रहे हैं। जगह हमें मिल जाएगी तो हम उसको 9000 फीट कर देंगे। इसलिए इसमें कोई दिक्कत नहीं आएगी।

**श्री बालकवि बैरागी :** महोदय, मैं एक बहुत ही मानवीय प्रसंग पर आपका ध्यान

आकर्षित करके आपसे सहायता चाहता हूँ। आपका पूरा भाषण हम लोगों ने सुना है, संवेदना की उसमें कहीं कोई कमी नहीं है। आपने बहुत ही मार्मिक शब्दों में कई बार अपने आपको व्यक्त किया है। इसमें दुर्भाग्यपूर्ण प्रसंग यह है कि आपने जो कहा कि वहली प्रेस कॉन्फ्रेंस आपके जाने के बाद हुई लेकिन आपके मंत्रालय के सक्षम और समर्थ अधिकारियों ने उन दोनों पायलट्स के ऊपर अंगुली उठायी थी और पूरे देश में उसके आधार पर एक प्रतिक्रिया बनी। अभी चेयर से जो प्रश्न हुआ और आपने कहा कि एफ.आई.आर. में से उनके नाम निकाल दिये गये हैं, माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि वे दोनों परिवार अत्यंत दुखी हैं, उनके रिश्तेदार दुखी हैं, उनके बच्चे स्कूलों में अपमानित किये जा रहे हैं कि आपके परिवार के बड़े लोगों के कारण इतना बड़ा हादसा हुआ है। आप अपनी संवेदना को जीवित रखते हुए क्या उन दोनों परिवारों से खेद व्यक्त करने की या क्षमा प्रार्थना करने की पेशकश करना चाहेंगे? यह मैं जानना चाहता हूँ।

**श्री शरद यादव :** महोदय, आज डिजिटल मीडिया का बहुत विस्तार हो गया है। मेरे जो

सिविल एविएशन के सैक्रेटरी हैं, उनको जिम्मा दिया गया था दिल्ली में प्रैस कॉन्फ्रेंस को जवाब देने का और कहा गया था कि प्रैस से कोई चीज न छुपाई जाए। मैं स्वयं सी.पी.टाकुर जी के साथ पटना चला गया था। यहां जब बार बार पूछा गया तो सैक्रेटरी ने जो बात कही, वह आधी प्रैस में निकली। सैक्रेटरी साहब से जब बार-बार पूछा गया तो उन्होंने कहा कि यह मौसम की खराबी हो सकती है, एयरपोर्ट पर ए.टी.सी. का मामला गड़बड़ा सकता है, एयरवर्दीनेस की असावधानी हो सकती है। उन्होंने पूछा कि ह्यूमन ऐरर हो सकता है तो सैक्रेटरी साहब ने कहा कि ह्यूमन ऐरर भी इसमें इनक्लूड है। यह एक बात ज्यादा निकाल ली गयी। आप बेशक मेरे सैक्रेटरी द्वारा दिये गये बयान का टेप निकलवा लीजिए। मेरे द्वारा कही गयी बात में यदि थोड़ा सा भी अंतर हो तो आप लोग मुझे दोष दें। श्री सोहनपाल के साथ और श्री बग्गा के साथ मैंने स्वयं ट्रैवल किया है। मैं मानता हूँ कि वे दोनों दक्ष पायलट थे। उनके और उनके परिवार के लोग दुखी हैं और यदि उनको हमारे यह कहने से, मीडिया के या हम लोगों के द्वारा दुख पहुंचा है तो मुझे खेद व्यक्त करने में कोई हर्ज नहीं है। उन्होंने इतनी सेवा इस देश की की है ... (व्यवधान)...

**श्री ब्रतीन सेनगुप्त :** इसका कॉन्ट्रिब्यूशन दीजिए।

**श्री शरद यादव :** दिया है। ... (व्यवधान)...

**नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (प्रो. चमन लाल गुप्ता) :** माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं समझता हूँ कि इतनी अच्छी डिबेट हो जाने के बाद और माननीय मंत्री जी के हर प्रश्न का उत्तर दे देने के बाद मुझे कुछ कहने की जरूरत तो नहीं है लेकिन बार-बार क्योंकि रेफरेंस आया है, उस दृष्टि से मैं सिर्फ इतनी जानकारी देना चाहता हूँ कि 1988 से लेकर जो लास्ट एक्सीडेंट 12.1.96 को हुआ था, तब तक बारह ऐसे एक्सीडेंट्स हुए हैं और हर एक्सीडेंट पर कोर्ट ऑफ इनक्वायरी बाकायदा बिठाई गई थी। कोर्ट ऑफ इनक्वायरी की जैसे आपके सामने बात आई है कि 303 रिकमंडेशन आई थीं जिनमें से 21 ऐसी थीं जिनको हम मान नहीं सकते थे, हमने उनको छोड़ दिया। 250 इम्प्लिमेंट हो चुकी हैं और 32 अंडर इम्प्लिमेंटेशन हैं। जो सारी रिकमंडेशन हैं, मैं उन सबकी चर्चा यहां नहीं करूंगा, अगर कोई मੈम्बर चाहे तो हम उनके पास पूरी रिपोर्ट भेज सकते हैं लेकिन इतना मैं बता दूँ कि जैसे यह लास्ट हरियाणा वाला एक्सीडेंट हुआ था जिसमें सऊदी अरेबिया का हवाई जहाज कजाखिस्तान के जहाज से टकरा गया था, उसके बाद जो रिकमंडेशन हमारी तरफ से की गई - क्योंकि उस जहाज का जो पायलट था, वह अंग्रेजी नहीं जानता था और इसी वजह से वह एक्सीडेंट हो गया था, वे एक-दूसरे को समझ नहीं पाए थे इसलिए हमने यह रिकमंडेशन की कि दुनिया भर के जितने जहाज हैं, उनमें जो भी पायलट ट्रैवल करेगा, जो भी जहाज चलाएगा, वह इंगलिश नोन होना चाहिए। तो हमें खुशी है कि जो हमारी रिकमंडेशन थी, दुनिया भर के लोगों ने इसको माना है। आज दुनिया के अंदर जितने भी पायलट हैं, वे जो भी जहाज चलाते हैं, उनके लिए इंगलिश जानना कम्पलसरी कर दिया गया है। इस तरह से बहुत सारी रिकमंडेशन ऐसी हैं और जैसा बताया गया कि हमारे यहां की जो वर्कशॉप है, वह दुनिया में सबसे अच्छी वर्कशॉप है। इस समय हमारे पास जो सर्टिफिकेट्स मिले हुए हैं, मैं आपके सामने रखना चाहूंगा, जो पेपर्स फेडरल एविएशन ऐडमिनिस्ट्रेशन (एफ.ए.ए.) के हैं, उन्होंने हमारी वर्कशॉप को जो सर्टिफिकेट दिया है -



"That maintenance standards of our workshop fall in the highest category, that is, Category I. We have also a certificate from the International Civil Aviation Organisation (ICAO) whose summary of findings indicates a total satisfaction with the state of maintenance standards in India."

यानी जहां तक मेंटेनेंस का सवाल है, किसी तरह की कमी हमारे यहां नहीं है। जिस जहाज की चर्चा हो रही है, यह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है कि इस तरह की घटना हो गई लेकिन इसकी मेंटेनेंस के लिए भी बाकायदा यानी 26 जनवरी का सर्टिफिकेट हमारे पास था। इसके बावजूद भी दुर्घटना किसी भी समय हो सकती है। मैं सिर्फ मंत्री जी की जो भावनाएं हैं, वे आप तक व्यक्त करना चाहूंगा कि हमारी ड्यूटी इतनी है कि हम सेफ एयर जर्नी देश को देना चाहते हैं, दुनिया भर को देना चाहते हैं। हमारे कुछ मैम्बरान ने यहां तक कहा कि आज हमें एयरलाइन्स से ट्रैवल करना मुश्किल नज़र आ रहा है, खतरे से भरा नज़र आ रहा है। उपसभाध्यक्ष जी, मौत तो केले के छिलके पर भी जब आदमी फिसलता है तो उसको भी आ जाती है, तो इससे इतना घबराना नहीं चाहिए। एक एक्सीडेंट हुआ है, आपने हमारा ध्यान उस तरफ आकृष्ट किया है। हमने भी पूरा आपको यकीन दिलाया है कि हम पूरी तरह से कोशिश करेंगे कि आगे ऐसा न हो लेकिन उसके साथ मैं इतना ज़रूर करना चाहूंगा कि हमारी हर मुमकिन कोशिश यह होगी कि जो हमारा स्काई है, हम उसमें सेफ जर्नी प्रोवाइड कर सकें। उसके लिए हम प्रयत्नशील रहेंगे, धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Now we will take up the Insecticides (Amendment) Bill, 2000. Mr. Patwa. But before Mr. Patwa moves the Motion, since there is an important meeting and I have to go to attend that meeting, if the House agrees, I would request Shri Gavai to take the Chair.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R.S. GAVAI) in the Chair]

### THE INSECTICIDES (AMENDMENT) BILL, 2000

ग्रामीण विकास मंत्री ( श्री सुन्दर लाल पटवा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि:

"कीटनाशी अधिनियम, 1968 का और संशोधन करने वाला कीटनाशी (संशोधन) विधेयक, 2000 पर, जिस रूप में वह लोक सभा द्वारा पारित किया गया है, विचार किया जाए।"

उपसभाध्यक्ष महोदय, कीटनाशक अधिनियम 1968 का उद्देश्य मानव और पशुओं को खतरों से बचाने के लिए कीटनाशकों के उत्पादन, विक्रय, परिवहन या वितरण या उपयोग को नियंत्रित करने से संबंधित था। अधिनियम की धारा-27 के अंतर्गत हानिकारक कीटनाशकों को प्रतिबंधित करने का प्रस्ताव था, परन्तु 2 मई, 1977 को माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने निर्णय दिया कि 3-ई की उपधारा एक और दो के अंतर्गत कीटनाशकों के प्रबंध करने का जो वर्तमान में