फॉरेन एक्सचेंज के डिपाजिट की जो संख्या है उसमें क्या बढ़ोतरी हुई है, क्या इसका इससे कोई संबंध है क्योंकि जो पहले पैसा छुपे भेजा जाता था अब वह खुले में आ रहा है? इसका विश्लेषण रिजर्व बैंक निरंतर मेरे ही आग्रह पर करती है और हमने रिजर्व बैंक से निवेदन किया है कि जो कुछ भी डिपोजिट्स हैं हमारे फॉरेन एक्सचेंज के, उनका विश्लेषण होकर के पब्लिक स्टेटमेंट इश्यू किया जाए ताकि नागरिकों को उसकी पूरी जानकारी रहे। अभी पिछले पखवाड़े ही शायद एक स्टेटमेंट आया था और यदि उसको आप देखें तो मेरे लिए यह कहना कठिन है कि यह हवाला से संबंधित है, यह हवाला से संबंधित नहीं है। फिर आपने पूछा कि जो हमने फेरा हटा दिया तो क्या इसलिए हवाला कम हो गया? इसका संबंध भी इससे नहीं जुड़ता क्योंकि मार्केट इंटेलीजेन्स बैंक्स भी रखती हैं, रिजर्व बैंक भी रखती है और वित्त मंत्रालय भी रखता है। हवाला के जो मामले, जो दर हैं, डालर की दर क्या है, पौंड की दर क्या है, इसका इंटेलीजेन्स हवाला में कितना है, क्या है, यह सब हमारे बैंक वगैरह रखते हैं, तो आवश्यक है। मुझे ऐसा बताया गया है कि हवाला की दर में अभी कोई प्रीमियम नहीं रहा है और प्रीमियम अगर नहीं रहा तो यह अपने आप में सीधी बात है कि अब उसमें लोगों को इतनी रुचि नहीं है, रोचकता नहीं है। फिर माननीय सदस्य ने जानना चाहा कि जो आंकड़े हैं, फेरा, फेमा के, आप चाहें तो मैं पढ़कर सुना देता हूं, परन्तु मेरे हिसाब से यह इतना अधिक संदर्भित नहीं है। वैसे वर्ष 2000 में कितने आए, 2001 में कितने आए और 2003 में कितने आए.....

उपसभापति: आप इनको भिजवा दीजिए।

श्री संजय निरुपम: मुझे आप एक कापी दे दीजिए।

श्री जसवंत सिंह: आपको भिजवा देंगे, हम।

श्री संजय निरुपम: शुक्रिया।

Psychological tests to Air Traffic Controllers

*183. SHRI MOTILAL VORA:
SHRI SANTOSH BAGRODIA:†

Will the Minister of CIVIL AVIATION be pleased to state:

(a) whether Air Traffic Controllers undergo any psychological tests;

(b) if so, the key areas they are tested in;

(c) if not, whether there is any need for the AirTraffic Controllers to undergo psychological tests since they face pressure situations daily;

†The question was actually asked on the floor of the House by Shri Santosh Bagrodia

(d) whether it is a fact that many a times Air Traffic Controllers have to take risk in regard to their jobs to avoid major mishaps; and

(e) whether Air Traffic Controllers undergo some training overseas to learn new and advanced techniques for Air Traffic handling?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION (SHRI SHRIPAD YESSO NAIK): (a) to (e) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) to (c) Yes, Sir. At the time of recruitment of Air Traffic Controllers, the candidates undergo written test and interview which includes general intelligence, spatial reasoning, abstract reasoning, arithmetic reasoning, emotional stability, personality intelligence etc.

(d) No, Sir. Whenever any incident or accident occur, the ATCOs involved are derostered from duties. Based on the investigation report, suitable corrective training is given and the ATCOs are re-assessed for their suitability for active ATC duties.

(e) The training imparted to the Air Traffic Controllers is of international standards as per the norms established by the International Civil Aviation Organisation. However, a few Senior Air Traffic Controllers/ Instructors are sent abroad whenever new concepts in Air Traffic Control are introduced. These Senior Air Traffic Controllers/Instructors, in turn, impart knowledge/training gained from international exposure.

SHRI SANTOSH BAGRODIA: Madam, the answer says that whenever any incident or accident occurs, the ATCs involved are derostered from duties. Now, it can be seen that the Government takes action only after an accident occurs. Should we not take preventive measures on a regular basis by giving suitable corrective training? Why is a suitable corrective training not given, before an accident occurs, on a regular basis, six months or one year? This is something, which is a very serious matter.

उपसभापति: आपने सवाल पूछ लिया है, अब उनको जवाब देने दीजिए कि क्यों नहीं देते हैं।

श्री संतोष बागड़ोदिया: आप सैकिंड सप्लीमेंट्री अलाऊ करेंगी न।

उपसभापति: नेचुरली। अलाऊ करूंगी।

श्री श्रीपाद येसोनाईक: मैडम, माननीय सदस्य ने जो प्रश्न पूछा है, उस बारे में मैं उन्हें बताना

चाहता हूं कि ए॰टी॰सी॰ की संख्या 900 है और इनमें से एक से ऐसा ऐक्सिडेंट हुआ है, जिसको हमने पद से निकाल दिया है। जो ट्रेनिंग इनको चाहिए वह ट्रेनिंग हम देते हैं। तो एक साल में या तीन साल में 900 में से एक इंसिडेंट होना यह तो इतनी बड़ी बात नही है। फिर भी हम कोशिश कर रहे हैं और जब फॉल्ट होता है तो उसके बाद उसको ट्रेनिंग में पहुंचाने का काम हम लोग करते हैं। इस ट्रेनिंग के पाठ्यक्रम का ब्यौरा मैं आपके सामने रखता हूं:-

ab initio course for Direct Entry Officers— 52 सप्ताह की उनकी ट्रेनिंग होती है।

ab initio course for Senior Assistant— 9 सप्ताह का कोर्स होता है।

Aerodrome control or approach control—एक ही सप्ताह की ट्रेनिंग होती है।

Area Control Process for Promotee Officer—8 सप्ताह की ट्रेनिंग होती है।

Radar Control Approach Course— यह कोर्स 8 सप्ताह का होता है।

इस तरह से जो-जो उनको ट्रेनिंग चाहिए, वह हम देते हैं।

SHRI SANTOSH BAGRODIA: Madam, my second supplementary pertains to the national security safety. It is not only a matter of procedure and specific steps to be followed, but also of culture and institutions, and unless culture of safety is inculcated in the minds of these officers and professionalism is introduced, this kind of accidents will always take place. So, even if there is statistical record, you say only one, but howmany accidents are missed just because of this carelessness or fatigue? That is why, I would like to ask this question again, that would you like to introduce a regular check up every six months, because it is related with mind, which goes on changing every minute? So,why not introduce something, which is regularly done?

THE DEPUTY CHAIRMAN: A refresher course.

श्री श्रीपाद येसोनाईक: मैडम, इंटरव्यू के वक्त या जब हम उसको रिक्रूट करते हैं, उस वक्त सब तरह के उसके टैस्ट होते हैं। 40 साल तक हम दो साल में एक बार उसके टैस्ट लेते हैं, चैकिंग करते हैं और पूरे टैस्ट लेते हैं। 40 साल के बाद ईयरली हम उसके टैस्ट लेते हैं। यदि हमें लगता है या डी॰जी॰सी॰ओ॰ को लगता है कि टैस्ट जल्दी लेना चाहिए तो हम जल्दी भी ले सकते हैं।

SHRI DINESH TRIVEDI: Madam. we all know that air traffic controllers play such a vital role as far as safety is concerned. My

question is very short. Is there any licensing procedure before recruitment of such Air Traffic Controllers? And supplementing the question asked earlier, would you have renewal procedure as well? In other words, if you have this, then refresher automatically is taken care of. And would you kindly provide 10 years' incidents or accidents occurred because of the falt of Air Traffic Controllers?

THE DEPUTY CHAIRMAN: I think he has answered it earlier.

SHRI DINESH TRIVEDI: Licence has not been answered, whether there is .....(*Interruptions*)

THE DEPUTY CHAIRMAN: License he can, but the second part of your supplementary has already been answred by him.

श्री श्रीपाद येसोनाईक: मैडम, यहां लाइसैंस का कोई सवाल ही नहीं होता है और जिसे हम रिक्रूट करते हैं, उसके लिए हम रेटिंग करते हैं, उसको अच्छी सुविधा देते हैं और हर रेटिंग के बाद उसको आर्थिक रूप से 2000 रुपए हर इन्क्रिमेंट में देते हैं। उसके ऐग्जाम लेते हैं और ऐसे चार ऐग्जाम हमारे पास होते हैं और आलटूगेदर जो हम उसको ऐक्स्ट्रा इन्सेंटिव देते हैं वह 13,500 रुपए होता है। इसलिए उसकी ट्रेनिंग चार बार होती है ताकि वह अच्छा ए०टी०सी० बन सके।

SHRI SURESH KALMADI: Madam, I would like to know whether the Air Traffic Controllers are sent abroad for training, because you find that there is a very efficient system abroad. firstly, a lot of modern equipment is there, which we do not have here. Secondly, if you see the rate of landing in other airports and the rate of landing at airports in India, you find that you have to hold over Delhi for half-an-hour to forty-five minutes, especially if you are coming at night. So, is there any thinking on the part of the Government to send the ATC personnel abroad for training?

श्री श्रीपाद येसोनाईक: मैडम, हमने आज तक सेमिनार के लिए कम से कम 5 से ज्यादा लोग भेजे हैं। जब एक नया इक्विपमेंट आता है उसकी स्टडी करने के लिए हर साल ट्रेनिंग के लिए एक ऑफिसर भेजते हैं। 1999 से अब तक हमने तीन ऑफिसर भेजे हैं और ये हिन्दुस्तान वापिस आकर फिर वही ट्रेनिंग यहां देते हैं।