

Bhartiya Vayuyan Vidheyak, 2024

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU): Sir, I beg to move^{**}:

?That the Bill to provide for regulation and control of the design, manufacture, maintenance, possession, use, operation, sale, export and import of aircraft and for matters connected therewith or incidental thereto be taken into consideration.?

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, आप बिल पर कुछ बोलिए ।

SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU: Hon. Speaker, Sir, thank you for giving me the opportunity to introduce the Bharatiya Vayuyan Vidheyak, 2024, in this House.

Sir, this Bill aims to regulate and control the design, manufacture, maintenance, possession, use, operation, sale, export, and import of aircraft and for matters connected therewith or incidental thereto.

I would just like to give a brief update on why we had to bring the Bill. The Act is from a pre-Independence era which had been brought in 1934 and it was called the Aircraft Act. The Indian Aircraft Act which was brought in 1934 has undergone several changes over the years. In fact, up to 21 amendments were made. Twenty-one number of times, there have been changes brought through various sections which were amended in the Act also.

Now, because of this, the whole structuring of the Act itself has led to a lot of ambiguity and contradictions. And, in terms of the powers and functions of certain internal organisations like the DGCA, BCAS, and also the other provisions which are supposed to be there in the Act, they are not well structured. Because of this, there was a dire need to structuralise the whole Bill once again.

15.25 hrs

(Shrimati Sandhya Ray *in the Chair*)

That is why, we have brought the Act again with a lot of changes and are also bringing a lot of structure into this. So, I would again like to introduce the Bill. I am

open to all the suggestions that the Members are willing to make. Now, I open the Floor for discussion on the Bill.

माननीय सभापति: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

कि वायुयान की परिकल्पना, विनिर्माण, अनुरक्षण, कब्जे, उपयोग, प्रचालन, विक्रय, आयात और निर्यात के नियंत्रण के विनियमन का और उससे संसक्त या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।?

ADV. ADOOR PRAKASH (ATTINGAL): Madam Chairperson, thank you for having given me this opportunity to participate in the discussion on this important Bill. The legislation aims to overhaul and modernise the regulatory framework governing civil aviation in India, replacing the Aircraft Act, 1934.

Madam, I welcome every effort to achieve the highest levels of safety in civil aviation. But it has to be pointed out that the aviation sector of the country is facing many issues and safety challenges today. The increasing cases of near collision incidents, flight delays and cancellations, frequent schedule cuts, and airfare without any regulation are a matter of concern.

Madam, one of the alarming absences in this Bill is the sheer lack of any consideration the Government has given to the cause of climate change. The aviation industry accounts for nearly three per cent of the carbon dioxide emissions annually but the potential impact of this is much severe, considering the fact that these emissions take place much higher in the atmosphere, closer to the ozone.

We, as a nation, having the first place in population, third place in military power, and fifth place in economy, must make our commitments to climate change clear. It is the responsibility of this House and this Government to ensure that the national policy towards sustainability stands resolute and is second to none.

The actual need of the hour like addressing the skyrocketing number of cyber threats also seems to have left the thought of this Government while drafting this Bill which, in effect, makes the ground reality of this Bill a token effort.

Madam, Air Albania, being targeted by the LockBit ransomware group, the group which engaged in similar threats to Bangkok Airways, Kuwait Airlines and many more airlines, serves as an instance for the Ministry of Civil Aviation to learn from. We must either learn from the examples of others or face the same fate due to sheer ignorance.

It is shameful how the Government has wished to proceed with the latter than consider the former. In this rush to reiterate and substantiate before the people of this nation the misguided words "*modi hein tho mumkin hai*", a stampede of constructing new airports can be witnessed by the Ministry of Civil Aviation. Analysing Section 3, sub-section 2 and Section 5, sub-section 2 of the new Bill, both the Directorate General of Civil Aviation and the Bureau of Civil Aviation Security have been charged with the oversight functions related to civil aviation without any clear segregation of the functions of both the institutions.

It is to be noted that alongside these two institutions, the CISF and the Airport Authority of India also have roles to play in this ambivalent mechanism which can prove to be lethal in emergency situations as we have seen in the unfortunate incidents of the World Trade Centre attack or the Flight 814 hijack to Kandahar. In the Standing Committee Report related to civil aviation, it has been unconditionally stated that the Central Industrial Security Forces, which valiantly guard our airfields, have been overburdened by the ever-expanding network of our airports and air traffic and yet no provisions to redeem their difficulties have been curated in this new Bill. It is high time that in avenues similar to the American Transport Security Agency, an Indian counterpart must be established to ensure proper security administration.

If expansion and advancement of the Indian aviation industry is indeed the prerogative of this Government, then there must be provisions that ensure this rather than red herring measures that sum up to the construction of a house of cards.

The extensive loss of life during the Corona pandemic has made our national policies sensitive to the possibilities of epidemics and the provisions stated in Section 14 of the Bill can prove to be instrumental in the same instance in the future. However, the ignorance in engaging provisions about invasive species that may cause loss of livelihood to the menial farmers of our nation is a grave negligence by this Government which proves again that this Bill is a mere tool to keep the industrialists happy rather than to account for the growing needs of the industry, the people of the nation and the national interest.

The Government's claims about aviation sector are not true. The Adani Group owns eight airports in the country, making it the single largest private operator in the country. This monopolisation has happened in the past four years at the risk of concentrating important national assets in a few private hands. An estimated 25

per cent of passenger air traffic flies through the Adani airports and one-third of all air cargo is handled through these airports. The CAG Report released in August 2023 on UDAN and the Regional Connectivity Scheme found that 93 per cent of the routes under the scheme were cancelled beyond the three-year concessionary period.

Madam, data from the Airport Authority of India has seen, in the first three months of 2024, a decline in passenger traffic in tier-2 city airports. Experts have attributed this to airlines concentrating on Metro cities and high-density routes. The scheme, which was projected to link smaller centres with air-connectivity, has failed to impress so far.

Madam, the Government is always making exaggerated claims of new airports built in the country during the last 10 years. The deadly roof collapse of Delhi Airport has raised many concerns over the quality infrastructure development in the country. Recently, we witnessed many such infrastructure failures, and it is evident of the corruption and criminal negligence over the last 10 years.

Madam, another issue is the soaring airfares without any regulation and cap on higher fare. It has become a regular practice for the airlines operating service in the Gulf-Kerala sector. Lakhs of Keralites working in various Gulf countries are put to a great hardship and agony due to the steep hike in the airfares from Kerala to Gulf countries. The airlines are charging fares more than five times the basic tariff for various destinations in Kerala. A majority of the Keralites working in the Middle East countries are low-earning workers who cannot afford such high airfares. This unjustifiable hike in airfare is done keeping in view the demand among the non-resident Keralites returning to home State for festivals and summer vacations. Even budget carriers are adopting such heinous methods by charging huge amounts for tickets. Even though this issue has been highlighted on many occasions, no action has been taken by the Government. This should be considered and corrective measures should be taken on priority.

Recently, the Airport Economic Regulatory Authority (AERA) has revised the User Development Fee at Thiruvananthapuram International Airport and increased it by as much as 50 per cent from the present tariff. As per the order issued by AERA, the User Development Fee for domestic passengers will increase from Rs. 506 to Rs. 770 till 31st March, 2025. Thereafter, it will be raised in subsequent financial years, that is, Rs. 840 for the financial year 2025-26 and Rs. 910 for the financial year 2026-

27. Similarly, the landing charges for aircraft have also been raised three-fold, with further hikes in the following years.

The hike in tariff for international passengers is even higher than the hike in the domestic rates. The steep hike in tariffs will be an additional burden on the passengers who are already under the pressure of high airfares. Moreover, this decision will lead to higher airfares in this sector, and will adversely affect the Thiruvananthapuram International Airport as the nearby Cochin International Airport is offering lower rates. I request an intervention from the Government to review the tariff hike which is against the interest of the passengers. Thank you.

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण) : महोदया, यह एक ऐसा विषय है जो सभी के जीवन को प्रभावित करता है। यह सौभाग्य की बात है कि मुझे इस विषय पर बोलने का मौका मिला है। इसके लिए मैं सरकार और विशेष कर अपनी पार्टी के प्रति आभार व्यक्त करना चाहूंगा। हमने उड़ने की कल्पना की। हम इसकी पृष्ठभूमि में जाना चाहेंगे कि हवाई जहाज, विमानन सेवाएं कहां से आईं, कहां से इसका आविष्कार हुआ? मैं थोड़े-से इतिहास के बाद वर्तमान की स्थितियों पर चर्चा करना चाहूंगा। चीन में पांचवीं शताब्दी में पतंग उड़ाने का कार्य शुरू हुआ, तो उसी समय यह कल्पना जगी कि इंसान आसमान में भी उड़ सकता है। 15 वीं शताब्दी में पहली बार दुनिया का सबसे बड़ा चित्रकार जो इटली में हुआ करता था, उसने पहली बार कल्पना की। आप सभी ने मोनालिसा की तस्वीर को देखा होगा, वही लियोनार्दो द विंची ने पहली बार 15 वीं शताब्दी में एक विमान की तस्वीर बनाई थी, यानी वह आज से 700-800 वर्ष पूर्व किया गया होगा। उसके बाद 1647 में टाइटो लिवियो नाम के व्यक्ति ने चार विंग्स वाले विमान का आविष्कार किया, लेकिन वह नहीं उड़ा। उसके बाद तेरजी, जो एयरोनॉटिक्स के पिता कहे जाते हैं, उन्होंने इस थ्योरी को प्रकाशित किया और पहले कल्पना की कि हम कॉपर फॉयल के माध्यम से सिलेंडर लगाकर विमान उड़ा सकते हैं। वर्ष 1647 के आस-पास इसकी कल्पना की गई। उसके बाद हम लोग हाइड्रोजन बैलून की तरफ बढ़े। वह 17 वीं शताब्दी था, जब हम लोगों ने हाइड्रोजन बैलून में गैस भर करके आसमान में प्रवेश किया। उसी साल हम लोगों ने पायलेटलेस बैलून में प्रवेश किया। आज भी हम बैलूनिंग की बात करते हैं और बैलूनिंग दिखाई देता है। आसमान में पहला बैलून बिना पैसेंजर के 25 मिनट तक नौ किलोमीटर उड़ा। वहीं से हम लोगों ने विमान की कल्पना के बारे में शुरुआत की। इसके बाद बड़े एयरशिप्स आए और पहले बिना पैसेंजर के एयरशिप्स में हाइड्रोजन गैस भर कर उड़ाया गया, उसके बाद उसे पैसेंजर के साथ उड़ाया गया। वर्ष 1901 में पेरिस में एक ब्राजील का व्यक्ति था, उसने उसका निर्माण किया, उसका नाम नम्बर-6 था। उसने लगभग 30 मिनट की उड़ान भरी। वहां से चलते-चलते हम यहां तक पहुंचे हैं।

एविएशन का इतिहास बहुत पुराना नहीं है। वर्ष 1904 में राइट ब्रदर्स ने पहली बार अपनी यात्रा की शुरुआत की। वर्ष 1903-04 के आसपास हवाई जहाज से उड़ान भर कर हमारे लगभग 12 पीढ़ी पहले आसमान में यात्री ने प्रवेश किया। राइट ब्रदर्स के बाद, उन्होंने 17 दिसम्बर, 1917 में पहली बार उड़ान भरी और वह जहाज थोड़ी दूर जाने के बाद क्रेश कर गया, लेकिन उसके बाद हम कहां तक विमान सेवाओं में आ चुके हैं। आज अरब सागर हो या अटलांटिक हो, मैं सदन को बताना चाहूंगा कि तकनीक कहां से कहां तक विकसित हुई है। कभी कोई इसकी कल्पना नहीं कर सकता था कि हम अरब सागर या अटलांटिक को चार इंजन के बिना पार कर सकते हैं। यह माना जाता था कि जहाज का एक इंजन फेल होगा, तो दूसरे इंजन की मदद से उतर जाएंगे, दूसरा इंजन फेल होगा तो तीसरे इंजन और चौथे इंजन की मदद से उतर जाएंगे। आज दुनिया में चार इंजन के

जहाज बनने बंद हो गए हैं। चाहे वह अरब सागर हो, बंगाल की खाड़ी हो या अटलांटिक सागर हो, आज दो इंजन से भी विमान सागर पार कर जाता है। उसकी खासियत यह है उसमें दो इंजन लगाए जाते हैं, लेकिन सागर को पार करने के लिए एक इंजन ही पर्याप्त है। साइंस वहां से चल कर यहां तक आ गया है। अटलांटिक में अगर लंदन से वाशिंगटन, 6,000 किलोमीटर जाना होता था, तो अब हम चार इंजन के जहाज से दो इंजन के जहाज पर आ गए हैं। वर्ल्ड वार - I में विमानन का थोड़ा-सा विकास हुआ। वर्ल्ड ? II आते-आते, जर्मन फोर्सज हों, एलाइड फोर्सज हों या अमेरिकन फोर्सज हों, उन्होंने अधिक मात्रा में जहाज बनाना शुरू किया। दुनिया में सबसे ज्यादा जहाज वर्ल्ड वार ? II के समय बनें। भारत में सबसे ज्यादा हवाई अड्डे निर्मित हुए थे, जिनके बारे में हम इस विधेयक में चर्चा कर रहे हैं, ढाई हजार से ज्यादा छोटी-बड़ी हवाई पट्टियां, चाहे वे मध्य प्रदेश में हों, बिहार में हों या उत्तर प्रदेश में हों, जिनकी स्थिति शायद वैसी नहीं हैं, जैसा हम देखते हैं, सबसे ज्यादा भारत और दुनिया में हवाई पट्टियां विश्व युद्ध के बाद और उसके दौरान बनीं।

महोदया, वर्ष 1939 से वर्ष 1945 के दौरान युद्ध के दौरान अमेरिका ने भी खूब प्रोडक्शन किया। यह जर्मनी और यूरोप में भी हुआ। उसके बाद वर्ष 1969 आते-आते जम्बो विमान पूरी दुनिया में आया, जो दुनिया का सबसे बड़ा है। अभी हाल फिलहाल तक जंबो विमान 747 एयर इंडिया के पास था और भारत में देखा जाता था। भारत में कुछ जंबो विमान बचे हैं और उनका बनना लगभग बंद सा हो गया है, जिसे जंबो जेट कहते थे, 747 कहते थे, डबल डेकर कहते थे। उसके बाद विमानन क्षेत्र में बहुत सारे विमान आए, जीपीएस पर इंस्ट्रूमेंटेशन आया। हम लोग पहले कम्पस से उड़ा करते थे। अब तो विमान का आसमान में जीपीएस से कनेक्शन हो जाता है और आसमान में ही रास्ता बना हुआ है, जिसमें कोई लकीर नहीं खींची जाती है, आसमान में कई बिंदु होते हैं, उस पर विमान चल-चल कर अपने गंतव्य स्थान पर पहुंच जाता है, चाहे जीपीएस ट्रेकिंग के माध्यम से, सैटेलाइट कम्युनिकेशन हो, नेविगेशनल ऐड्स हो या पैसेंजर कंफर्ट हो। जब सदन खत्म होगा तो कई लोग विमान से जाएंगे, कई लोग विदेश की भी यात्रा करेंगे और 35 हजार फीट के ऊंचाई पर आप शौचालय जा सकते हैं, आप सो सकते हैं, आप किताब पढ़ सकते हैं। विमानन सेवाएं कहां से कहां तक आईं और भारत में भी विमानन सेवाओं का बड़ा विस्तार हुआ है। सचमुच यह एक ऐसा विज्ञान है, जो पूरी दुनिया को आश्चर्यचकित करता है। इसका भारत में क्या इतिहास है? भारत में 18 फरवरी, 1911 को पहला विमान उड़ा और यह कितनी दूर गया? हम सब को इसलिए भी स्मरण करना होगा कि वर्ष 1911 में यह मात्र 6 मील की उड़ान थी। आज से लगभग सवा सौ साल पहले पहला विमान इलाहाबाद से नैनी तक गया, जिसकी दूरी 6 मील थी। दुनिया की पहली डाक सेवा नैनी से इलाहाबाद तक 6 मील की हम्बर नाम का व्यक्ति 6500 मेल लेकर गया। उसके बाद भारत में इंडिया एयर स्टेट सर्विसेज और यूके बेस्ड इम्पीरियल एयरवेज के साथ लंदन-कराची-दिल्ली की पहली फ्लाइट शुरू हुई, जो वाणिज्यिक रूप से थी। इसमें टाटा की बड़ी भूमिका है। हम लोग देखते हैं। आज मैं देश के प्रधान मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूंगा। वर्ष 1915 में हम सब लोगों में से किसी का जन्म नहीं हुआ था, उस समय टाटा संस ने पहली उड़ान भरी और एयर मेल कराची से मद्रास तक शुरू की, अभी शायद तांबरम एयरपोर्ट है। In 1920, the Royal Air Force started regular services between Karachi and Mumbai. This is a small history, and then the civil airports started being constructed in India in 1924. चाहे वह कलकत्ता का दमदम एयरपोर्ट हो, वर्ष 1924 में उसकी शुरुआत हुई या इलाहाबाद के पास बमरौली में पहली हवाई पट्टी अंग्रेजों ने बनाई या फिर मुम्बई में गिल्बर्ट हिल हो, जहां पहला हवाई अड्डा बनाया गया। मैं जिस विषय पर आऊंगा और आते हुए पूरे सदन तथा पूरे भारत को यह बताना चाहूंगा कि उसी समय वर्ष 1927 में भारत में अंग्रेजों के जमाने में सिविल एविएशन डिपार्टमेंट बना। उस समय एक और संस्था बनी। शायद दर्शक दीर्घा में बैठे हुए लोग इस बात को न समझ पाएं। माननीय मंत्री जी

को मैंने यह बात कही कि उसी दौरान भारत में एविएशन की सुचारू शुरुआत वर्ष 1927 में हुई? उस संस्था का नाम था? एयरो क्लब ऑफ इंडिया । भारत में अंग्रेजों के जमाने में एयरो क्लब ऑफ इंडिया, जिसे हम आज क्लब समझते हैं, लेकिन वह क्लब नहीं था, रॉयल एयरो क्लब ऑफ इंडिया एंड बर्मा के नाम से जाना जाता था । देश में पहली विमानन सेवाओं की शुरुआत वहीं से हुई । उसके पश्चात् प्री-इंडिपेंडेंस रॉयल एयरो क्लब ऑफ इंडिया जाना जाता था । उस समय अंग्रेजों के जमाने में विक्टर सैसून नाम का कोई बड़ा रॉयल सा बिजनैसमैन था । उसने वर्ष 1910 में एक लाख रुपये दिए । आज मैं गर्व के साथ कह सकता हूँ, अगर भारत के आर्काइव में जाएंगे तो एयरो क्लब के पास वर्ष 1910 में दिया हुआ वह एक लाख रुपये विक्टर सैसून का आज भी खाते में जमा है और सुरक्षित है । मैं माननीय मंत्री जी से यह पूछना चाहूंगा कि पहला लाइसेंस भारत में किसको मिला? वह भारतीय नहीं था । जेआरडी टाटा को पहला लाइसेंस मिला, क्योंकि वह फ्रेंच नेशनल थे । उन्हें एयरो क्लब ऑफ इंडिया ने पहला लाइसेंस दिया । आज तो सब लोग लाइसेंस लेकर घूम रहे हैं, विमानन की बात कर रहे हैं । लेकिन भारत में अगर पहला लाइसेंस किसी को दिया गया तो जेआरडी टाटा को दिया गया, लेकिन वह विदेशी थे । वह उस समय पेरिस में रहते थे, इसलिए उनको विदेशी कहा गया । देश के इतिहास में, चूंकि आज मैं सदन में कह रहा हूँ, करनाल के निवासी भगत बिहारी, जो पहले इंडियन थे, उनको एयरो क्लब ऑफ इंडिया के द्वारा वर्ष 1929 में पहला विमान उड़ाने का लाइसेंस दिया गया ।

मैं इसलिए इतिहास दोहरा रहा हूँ क्योंकि एयरो क्लब ऑफ इंडिया, जिसकी चर्चा हम भारत में नहीं करते हैं । भारत की पहली महिला जिसे, मैडम, आप तो वहाँ बैठी हैं, भारत की पहली महिला, मैं सदन में उनका नाम, वह मुम्बई की महिला थी । यू.के. पारिख, जो गमदेवी, मुम्बई में एक स्थान है, वहाँ की निवासी थी, उन्हें 97 वाँ लाइसेंस मिला । वह आज़ादी के पहले की पहली महिला अधिकारी थी, जिसने विमान उड़ाने का लाइसेंस लिया । वह अद्भुत था । वर्ष 2023 में, हम आज देखें, तो आज पूरे भारत वर्ष में 14 से 16 प्रतिशत तक लड़कियाँ और महिलाएं आज लाइसेंस ले रही हैं । आज पूरे भारत वर्ष में लगभग 22 हजार लाइसेंसेज इश्यू हुए हैं ।

जब एयरो क्लब ऑफ इंडिया की शुरुआत हुई, तो भारत में लाइसेंस कौन देता था, वह एयरो क्लब ऑफ इंडिया देता था । ट्रेनिंग का लाइसेंस, इंस्ट्रक्टर का लाइसेंस आदि भी एयरो क्लब ऑफ इंडिया देता था । फ्लाइट ट्रेनिंग कौन कराता था, तो एयरो क्लब ऑफ इंडिया कराता था । फ्लाइट के सर्टिफिकेट्स भी एयरो क्लब ऑफ इंडिया के द्वारा ही दिये जाते थे, चाहे वह पटना फ्लाइट क्लब, मद्रास फ्लाइट क्लब, बम्बई फ्लाइट क्लब हो, ये सारी चीजें एयरो क्लब ऑफ इंडिया में होती थीं । भारत में वर्ष 1990 तक जितने पायलट ट्रेन्ड हुए हैं, जब व्यावसायिक रूप से प्राइवेट कम्पनीज ट्रेनिंग नहीं देती थीं, तो 90 परसेंट पायलट, जो भारत में वर्ष 1990 तक जहाज उड़ाते रहे, चाहे वे एयर इंडिया का जहाज उड़ाते रहे हों, उन सभी को उन विमानों से दिये गये, जो भारत सरकार ने एयरो क्लब को पैसे दिए और भारत में ट्रेनिंग दी और सस्ते दाम पर इसे किया गया । अब तो वाणिज्यिक रूप से एक पायलट के ट्रेनिंग का खर्च सवा करोड़ रुपए से डेढ़ करोड़ रुपए तक होता है। मैं उस विषय पर भी आऊँगा । मैं इसलिए यह कह रहा हूँ, एयरो क्लब ऑफ इंडिया तो एक संस्था है, जिसको देश की सरकार, हमारी सरकार नहीं, देश की पुरानी सरकार भूल गई । पार्लियामेंट का क्वेश्चन होता है, तो स्पोर्ट्स के मामले में, एफआईएओ और इंटरनैशनल ओलंपिक्स एसोसिएशन होता है, लेकिन एक विचित्र परिस्थिति उत्पन्न हो गई है कि जो मदर ऑफ ऑल एविएशन भारत में था, उसका सामान उठाकर कुछ कर्मचारी फेंक देते हैं और उसके बाद एयरपोर्ट अथॉरिटी, जो उसके 30 सालों के बाद बनी, वह संस्था उसके ऊपर केस ठोक देती है, जो निर्माता है, जो क्रिएटर है, उस पर केस ठोक देती है और हाई कोर्ट में एक सांसद जाकर अपील करता है और हाई कोर्ट में उस संस्था को बचाने के लिए कोर्ट में बहस करता है, जिसका नाम है- राजीव प्रताप रूडी । मैं वैसी

स्थिति के बारे में इसलिए कह रहा हूँ क्योंकि मुझे इतिहास को बचाना है। एक ऐसी संस्था, जिसके सदस्य देश के दो पूर्व प्रधानमंत्री रहे, जिसने भारत में एविएशन की नींव रखी, जिसने भारत में एविएशन की शुरुआत की, उसे किसी न किसी कारण से समाप्ति के रास्ते पर पहुंचाया जा रहा है। मेरा कर्तव्य है और मैं जानता हूँ कि माननीय मंत्री जी इस दिशा में कार्रवाई करेंगे। मैं इससे अधिक नहीं बोलना चाहूँगा।

महोदया, आज हम यहाँ पर एयरक्राफ्ट एक्ट के बारे में बात कर रहे हैं। यह वर्ष 1934 में बना, अंग्रेजों ने बनाया और जैसा कि माननीय मंत्री जी ने कहा कि उसमें बीस-इक्कीस बार संशोधन करके सुधार किया गया है। वर्ष 1944 में शिकागो कन्वेंशन हुआ। ये सारे वे कन्वेंशंस ऑफ प्रोटोकॉल हैं, इस बार भी जो विधेयक लाया गया है, उसमें 1944 में, विश्व युद्ध के समय एक बड़ा संकट था कि सभी देश के जहाज सभी देशों में प्रवेश कर जाते थे। सॉवर्निटी का जो राष्ट्रीय अधिकार होता है, उसके लिए शिकागो कन्वेंशन में दुनिया के 57 देशों ने कहा कि अपने-अपने देश में नागरिक विमानन के नियमों को बनाने का आपको अधिकार होगा। उसी के तहत इंटरनैशनल सिविल एविएशन ऑर्गेनाइजेशन आया। यहाँ से निकलने वाला विमान पक्षी की तरह कहीं भी चला जाता है, उसकी कोई बाउंड्री तो होती नहीं है। वह पाकिस्तान, अफगानिस्तान, चीन, बांग्लादेश, अमेरिका, यूरोप आदि देशों के ऊपर से चला जाता था। कानून तो था नहीं, इसलिए कोई भी विमान कहीं से कहीं कोई विमान निकलकर जाता था और विश्व युद्ध में जिस तरह से जहाज उड़ रहे थे, उस समय दुनिया के लोगों ने कहा कि हम लोग बैठकर इंटरनैशनल ट्रीटी साइन करेंगे। वह शिकागो कन्वेंशन था, जिसके तहत इंटरनैशनल सिविल एविएशन ऑर्गेनाइजेशन उभरकर आया।

हमारे मंत्री जी यहाँ बैठे हैं, यहाँ पर दो मंत्री हैं, शायद इन्हीं की आयु में, मैं दूसरे सदन में था और मंत्री था। मैं इसी आयु में था। लगभग बाईस-तेईस साल पहले था। Then I was also 36 years of age. But it is a privilege. ? (Interruptions) He studied in R.K. Puram. He has an Electrical Engineering background from the United States of America. He has an MBA degree from Long Island University in New York. उसके बाद इन्होंने सिंगापुर में नौकरी भी की। सौगत दादा, उससे बड़ी बात यह है कि इनके पिताजी के साथ उसी मंत्रिमंडल में, जब वे श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार में मंत्री थे, तो मुझे भी काम करने का मौका मिला था। मेरे लिए यह गर्व की बात है कि आज मुझे श्री किंजरापु येरन नायडु जी, जो इस सदन में मंत्री रह चुके हैं, उनके पुत्र के साथ काम करने का मौका मिला है। We are proud of him. He is amazing. His understanding about civil aviation is fantastic. I do not know whether he did it before or he understands it, but I have heard him talking on civil aviation last month or so. He is amazing. He understands the contents. I am thankful to the hon. Prime Minister who has given an opportunity to such a person to look after this Ministry. Of course, I have another young man here sitting next to me. He is from Pune. He is Murlidhar Mohol. I am flanked by both the Cabinet and the State Ministers. So, I am sure my words would be heard much better than what I was heard earlier. So, it is fantastic to be here, talking to two brightest people about civil aviation. Of course, it was a great feat. His Chief Minister of Andhra Pradesh was also the Chief Minister in 2001. ? (Interruptions) He is Murlidhar Mohol, a State Minister for Civil Aviation. It is a privilege for me. We all appreciate what has been done.

सभापति महोदया, मेरा एक छोटा सा अनुरोध है। मैं नहीं जानता हूँ, कैबिनेट से अप्रूव होकर यह विधेयक आया है। इसका जो शब्द है, जो हिंदी का शब्द है। महोदया, यह वर्ष 1934 का एक्ट है, जब अंग्रेजों ने इसे बनाया था। हम लोगों ने इसका हिंदीकरण भी किया है। कई बार विभाग अंग्रेजी शब्द में ही हिंदी पढ़ता है, तो कई बार अंग्रेजी पढ़ने में ही हिंदी शब्द निकल जाता है। आप देखें कि इस एक्ट को नाम दिया गया है? भारतीय वायुयान विधेयक? It has been converted from English straight to Hindi. वायुयान? का अर्थ तो जहाज? होता है, वायुयान? पूरा एविएशन नहीं होता है। आपके विभाग का नाम सिविल एविएशन? नागरिक विमानन? है। मेरा अनुरोध होगा, शायद संभव है कि या नहीं, लेकिन अमेंडमेंट लाकर इसे करना चाहिए था? भारतीय विमानन विधेयक?, क्योंकि यह एविएशन से संबंधित है। विमानन? शब्द का मतलब एविएशन होता है, जबकि वायुयान? का मतलब एयरक्रॉफ्ट? होता है। It is too late. I think it should be done. If it can be done, if the Government agrees to it, it will go a long way. It is a typographical error. It is an error of understanding. वायुयान? का अर्थ जहाज? होता है और विमानन? का अर्थ सिविल एविएशन? होता है। Possibly, this error could have been corrected. But I thought I should just point it out because I understand that your understanding of the subject is fantastic. I heard you talking this morning on MROs. I have been reading about that subject, and he has an amazing understanding of MROs when he was talking about aviation and how things have been. So, this was one aspect to it. अभी जो अमेंडमेंट्स आए हैं, इनमें तीन चीज़ें हैं, एक चीज़ को तो माननीय मंत्री जी ने पढ़ा है। इसमें चार प्रमुख चीज़ें हैं। इसे सदन को महत्व के साथ देखना होगा कि देश के माननीय प्रधान मंत्री जी और हमारी सरकार किस प्रकार से दूरगामी नीतियां बनाती है। शायद इसका इम्पैक्ट हम बहुत ज्यादा नहीं समझ पाए हैं, and you just have to understand it. The Section 2 has talked about realigning the definition of aircraft with ICAO. It is very important that there were a lot of gaps in what we talked about in aviation and what the ICAO defines aviation has to be. So that realignment has been done. Something has been brought about the Arbitration Act of 1940 to be replaced by the Arbitration Act of 1966. Now, there are three important things which everyone in this House would completely understand when I am talking about it. There were three aspects, and I will just point out each aspect in a small way. सबसे पहले, आज इस देश में लगभग 700 विमान हैं। इन 700 विमानों में से, मोटे तौर पर 80 परसेंट विमान वे हैं, जो खरीदे हुए नहीं हैं। ये सभी लीज़्ड एयरक्राफ्ट्स हैं। आप जिन विमानों में उड़ रहे हैं, एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस के समय हम लोगों ने विमान खरीदे, लेकिन आज जितनी भी कंपनियां हैं, उन्होंने विमान खरीदे नहीं हैं। इसीलिए, यदि भारत का लीज़िंग का कानून सही नहीं होगा, तो ऐसी कंपनियों को भारत में कठिनाई होगी क्योंकि पूरी दुनिया में बनाए जाने वाले विमानों की संख्या बहुत कम होती जा रही है। इसका भी कारण मैं बताऊंगा।

16.00 hrs

हम लोग वर्ष 2016 में इनसॉल्वेंसी एंड बैंकरप्सी एक्ट भारत में लाए थे। जो लीज़िंग कंपनी है, जो केप टाउन कन्वेंशन है, जिसके तहत आप किसी देश को अगर सामान देते हैं, अगर किसी देश में विमान देते हैं, इंजन देते हैं, अगर उसे बंद होने की स्थिति में वापस लाना चाहते हैं तो आपका कानून अलग है। इन दोनों कानूनों में कनफ्लिक्ट था। गो एयरवेज के 57 विमान बंद हो गए। अब वे एनसीएलटी में चले गए। कन्वेंशन के हिसाब से

दुनिया का कानून अलग था और भारत का कानून अलग था । अब होता यह है कि अगर आपका कानून कंट्राडिक्शन में है, तो जो विमान लाख रुपये में आपको लीज रेंटल मिलेगा, क्योंकि आपका कानून कमजोर है और आपके देश पर भरोसा नहीं होगा तो उसे दो लाख रुपये में देगा । अगर दो लाख रुपये में प्रति घंटा के हिसाब से या जो भी उसका रेट हो, तो वह कीमत किसको चुकानी पड़ती है । वह कीमत पैसेंजर को चुकानी पड़ती है । इसीलिए इस कानून में यह परिवर्तन करके जो परिवर्तन लाया गया है, मैं समझता हूँ कि यह बहुत बड़ा है । लीजिंग का, जो इस कानून का प्रीएम्बल है, यह बेसिकली गो एयरलाइंस में जो संकट उत्पन्न हुआ, वे लोग कोर्ट में चले गए, विदेशी कंपनियाँ, जिन्होंने विमान भारत में दे रखा था, उनको वापस ले जाने में कठिनाई हुई, तो सरकार ने अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर जाकर भारत की छवि उस प्रकार से बनी रहे, यह उन्होंने किया है । आज गो एयरलाइंस के कारण यह परिवर्तन आया है ।

आप सब लोगों में से पता नहीं कितने लोगों को यह जानकारी है । आज एक बहुत बड़ा निर्णय हुआ है और यह निर्णय आज से प्रयत्नशील नहीं था, इस निर्णय के लिए 30 वर्षों से कोशिश की जा रही है । मैं प्रधानमंत्री जी और मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूँगा, जिनको हम लोगों ने बताया था । आज भारत में कितने पायलट हैं? लगभग 22 से 23 हजार भारत में लाइसेंस मिले हैं । उनमें से एक मैं भी हूँ, वह भी एक अलग कहानी है । 22-23 हजार पायलट भारत में हैं और उनको एक परीक्षा देनी पड़ती थी । परीक्षा तो डीजीसीए कराता है, लेकिन जो 1934 का एक्ट था, उसमें एक काम मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम को दे दिया । अब सिविल एविएशन से मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम का क्या लेना-देना है? एग्जाम्स डीजीसीए कंडक्ट करता है और एक परीक्षा के लिए आप मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम में जाते हैं । उस समय एक जमाने में मोर्स कोड होता था, अब तो ट्रांसमीटर, वीएचएफ, यूएचएफ पर होता है । उसके एक पेपर की परीक्षा मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम लेती थी । बच्चे अपना एग्जाम छोड़कर के मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम के बारे में, वह भी हमारी सरकार का अंग था और परीक्षा लेने के क्रम में हमेशा संकट उत्पन्न होता था । वह थोड़ा सा माहौल उसमें खराब हो चुका था और डीजीसीए भी ऐसा चाहता था । आज आपने देश के आने वाले भविष्य में नौजवानों के लिए एक ऐतिहासिक निर्णय लिया है, जो कप्तान बनना चाहता है, जो आर.टी. का एग्जाम लेना चाहता है, अब उसे मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम में नहीं जाना पड़ेगा, इसी मंत्रालय के अधीन डीजीसीए के माध्यम से वह परीक्षा देगा । आने वाली पीढ़ी के लिए आपने बहुत बड़ा निर्णय लिया है । मुझे भी याद है, मैं भी जब परीक्षा देने गया था, तो पता नहीं किसी कोने में एक छोटे से सेंटर में बैठकर मैंने आर.टी. की परीक्षा दी थी । वह कतई सही नहीं दिखा, लेकिन 40-50 वर्षों से ऐसा ही हो रहा था । आज पूरे भारत के जितने पायलट्स यह बात सुन रहे होंगे, सरकार को और माननीय प्रधानमंत्री जी को बार-बार धन्यवाद देंगे कि आने वाली पीढ़ी को, आपने इन बच्चों को, आर.टी. कम्युनिकेशन की जो परीक्षा थी, उसे पूरी तौर से डीजीसीए को सौंपकर, देश के लिए एक बहुत बड़ा ऐतिहासिक तकनीकी निर्णय लिया है, जो शायद कोई नहीं समझ पा रहा था । इसके लिए देश के प्रधानमंत्री जी को मैं धन्यवाद देता हूँ ।

हमारे सभी मित्र यहाँ बैठे हुए हैं । ये सब बातें तो पॉलिसी की हुई, एक्ट की हुई । अब एक बड़ा संकट हमारे बीच में आता है और रोज कहीं न कहीं इसकी चर्चा सुनने को मिलती है । अभी हमारे कांग्रेस पार्टी के मित्र इस बारे में चर्चा कर रहे थे । वे सब लोग यह कहते हैं कि विमान के टिकटों का दाम बहुत ज्यादा है ।? (व्यवधान) जैसे मान्यवर कह रहे हैं कि टिकट के दाम एकाएक बढ़ा देते हैं । मैं न तो इसके पक्ष में बोलूँगा, न ही मैं इसके विपक्ष में बोलूँगा, लेकिन मैं कुछ ऐसी बातें बोलूँगा जो सदन और पूरे भारत के लोगों को आपके माध्यम से सुनने को मिलेंगी । आज भी यह अखबार में था कि प्राइवेट कंपनियाँ प्रॉफिट कमा रही हैं ।? (व्यवधान)

महोदया, याद कीजिए इस देश में वर्ष 1990 से पहले कितनी एयरलाइन कम्पनियाँ खुलीं और कितनी बंद हुईं । मोदीलुफ्ट एयरलाइन भारत में आई और बंद हुई । ईस्ट वेस्ट एयरलाइन भारत में आई और बंद हुई । जेट

एयरवेज बंद हुई । सहारा एयरलाइन बंद हुई । इंडियन एयरलाइन्स और एयर इंडिया भी बंद हुई, लेकिन टाटाज के पास जाने के बाद दोबारा एयर इंडिया के नाम से शुरू हुई । डेक्कन एयरलाइन बंद हुई । किंग फिशर एयरलाइन बंद हुई । गो फर्स्ट एयरलाइन्स बंद हुई । जैक्सन एयरलाइन्स बंद हुई । आप कहेंगे कि ये तो बहुत बड़ी-बड़ी कम्पनियां थीं । भारत में बंद होने वाली एयरलाइन्स की संख्या चौगुनी है, बेशर्त कि जितनी एयरलाइन्स आज चल रही हैं जैसे इंडिगो हो, स्पाइस जेट हो, विस्तारा या टाटाज की इंडियन एयरलाइन्स हो । उस समय अधिकांश कम्पनियां बंद होती गईं । अंग्रेजी में एक कहावत है कि एविएशन में करोड़पति कैसे बनते हैं । आप अरबपति को कह दीजिए कि हवाई जहाज की कम्पनी खोल ले तो वह अपने आप करोड़पति बन जाएगा । ? How does a billionaire become a millionaire? Ask him to set up an airline, and he will become a millionaire?. And this is a very old saying.

महोदया, हम सब कहते हैं कि इस-इस जगह पर जहाज उतार दो । भारत में एक बहुत बड़ा डिस्टोर्शन था and that distortion was done by the Government. Which Government was it? 72 हजार करोड़ रुपये का घाटा एयर इंडिया और इंडियन एयर लाइन्स का । भारत की ट्रेजरी से पैसा दिया जाता था । हम लोगों ने घाटे की कम्पनी का सौदा 70 सालों तक चलाया । आज मार्केट से डिस्टोर्शन इंडियन एयर लाइन्स और एयर इंडिया के जाने के बाद समाप्त हो गया है और अब जो कुछ भी होगा नियंत्रण में होगा, कम्पिटिशन में होगा और फेयर प्राइसिंग में होगा । दुनिया की बड़ी-बड़ी एविएशन कम्पनियां ब्रिटिश एयरवेज 1987 में बंद हो गया । जापान एयरलाइन्स 1987 में बंद हुई । एयर फ्रांस एयरलाइन्स 1979 में बंद हुई । टर्किश एयरलाइन्स 2011 में बंद हुई । मलेशियन एयरलाइन्स 2012 में बंद हुई । यूएसए एयरलाइन्स का कुछ अंश 1978 में बंद हुआ । सब जगह प्राइवेटाइजेशन हुआ । इसके लिए इतना वक्त क्यों लगा, लेकिन माननीय प्रधान मंत्री जी ने एक बड़ा निर्णय लिया, कठोर निर्णय लिया । कुछ लोगों ने क्रिटिसाइज किया लेकिन देश के हित में डिस्टोर्शन समाप्त करने का एक ऐतिहासिक निर्णय लिया गया, जिसे हम सब लोगों को मानना होगा । मुझे याद है कि भारत में लो कॉस्ट एयरलाइन चलाने के लिए किस के सबसे पहले दस्तखत हैं, तो सौभाग्य से वह व्यक्ति मैं हूं ।? (व्यवधान)

महोदया, यह बात कोई नहीं बताएगा, जो मैं बता रहा हूं । मैं यह बात सिर्फ सदस्यों के लिए बता रहा हूं । भारत में अब कोई लो कॉस्ट एयरलाइन नहीं है और हम लोगों को ऐसी गलतफहमी नहीं होनी चाहिए कि भारत में कोई लो कॉस्ट एयरलाइन है । The concept of low-cost airline is not there. It is a hybrid mode. If anyone tells you that it is a low-cost airline, he is completely telling you a lie. There is no low-cost airline in India anymore. The only low-cost airline which came to India -- fortunately I was the person who gave a licence to it -- was Deccan Airlines, and Captain Gopinath was the architect of it. जब पहली बार लो कॉस्ट एयरलाइन भारत में आ रही थी, तब जेट एयरलाइन्स, इंडियन एयरलाइंस आदि एयरलाइन्स ने कहा कि यह बिलकुल गलत कंसेप्ट है, ऐसा नहीं होना चाहिए and they opposed him. However, Captain Gopinath launched a low-cost airline, and that was the beginning of a new concept of pricing which came into this country. I would like to point out these things. भारत में कोई लो कॉस्ट एयरलाइन्स नहीं है । अभी मेरे मित्र सांसद कुशीनगर के सदन में बोल रहे थे । उन्होंने कहा कि मेरे यहां हवाई अड्डे का नाम अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा लिखा है लेकिन कोई अंतर्राष्ट्रीय विमान यहां नहीं उतरता है । माननीय मंत्री जी भी उनकी बात सुन रहे थे । मैं बताना चाहता हूं कि सरकार की घोषणा के बाद हमारी या आपकी किसी की भी घोषणा से अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा नहीं बनता है । वही हवाई अड्डा अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बनेगा, जहां अंतर्राष्ट्रीय यात्रा के लिए व्यवस्था हो और लोग तैयार हों । कुन्नूर, कालीकट, कोचीन

अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बन गए हैं क्योंकि वहां के लोग विदेश जाते हैं और हवाई कम्पनियां अपने जहाज वहां उतार कर उन्हें ले जाती हैं। पटना एयरपोर्ट का नाम जय प्रकाश नारायण अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा है लेकिन वहां से कोई अंतर्राष्ट्रीय फ्लाइट नहीं जाती है। आज विमानन कम्पनियों के खर्च को भी देखने की जरूरत है। टिकट मूल्य का 40 परसेंट तेल में निकल जाता है। उसके बाद, बाकी बचे 60 प्रतिशत में स्टेट का टैक्स लगता है। जैसे बिहार का टैक्स 29 प्रतिशत है। किसी राज्य का कितना टैक्स है, उसकी एक सूची है। उसके बाद पी.एस.एफ. लगता है। पी.एस.एफ. वही है, जो वहां सी.आई.एस.एफ. के जवान खड़े होकर आपकी जांच करते हैं। सरकार उसके लिए पैसे नहीं देती है, बल्कि पैसेंजर्स ही सी.आई.एस.एफ. का खर्च उठाते हैं। सी.आई.एस.एफ. के जवानों को मैं कहता हूं कि मैं तो एम.पी. हूं, आप एम.पी. को तो पहुंचा कर आते हैं, पर आप पैसेंजर्स को भी ?गुड मॉर्निंग?, ?गुड आफ्टरनून?, ?गुड ईवनिंग? कीजिए। पर, वे सोचते हैं कि मैं तो सी.आई.एस.एफ. हूं, मैं तो सरकार हूं। पर, वहां का मालिक सी.आई.एस.एफ. नहीं है, उसका मालिक बी.सी.ए.एस. है। सी.आई.एस.एफ. को मानना होगा कि हर यात्री, जो यात्रा करके एयरपोर्ट से निकलता है, उसके साथ प्यार से व्यवहार कीजिए। देश के प्रधान मंत्री जी भी यही चाहते हैं। वहां के सी.आई.एस.एफ. को जो वेतन दिए जाते हैं, उन्हें जो पैसा जाता है, वह एक-एक पैसेंजर के माध्यम से जाता है। यह क्लियर होना चाहिए। जिस दिन देश की सरकार यह तय करेगी कि उसका जो स्टैट्यूटरी फंक्शन है, उसे हम ले लें, तो वह एक अलग बात है।

महोदया, फिर यूजर डेवलपमेंट फी लगता है। बड़े-बड़े एयरपोर्ट्स बनते जा रहे हैं। एयरपोर्ट्स को बनाने में जो खर्च है, वह भी सरकार की तरफ से नहीं जाता है, बल्कि सरकार की तरफ से नीति बनाई जाती है क्योंकि हम प्राइवेटाइजेशन की तरफ बढ़ रहे हैं। यह बहुत अच्छी नीति है। अब पटना में हवाई अड्डे का टर्मिनल बन रहा है। उस टर्मिनल के बारे में मैं विशेष रूप से बताऊंगा। अभी तो वह टर्मिनल बना नहीं है, लेकिन टिकट पर यू.डी.एफ. लगा दिया गया। इसलिए हम सब लोगों को मिलकर इस पर सोचना होगा।

हवाई जहाज के टिकट्स के दाम सरकार नहीं बढ़ाती है। मैंने आपको सी.आई.एस.एफ. के बारे में बताया। हवाई जहाज उड़ते हैं। उसके लिए एयर ट्राफिक कंट्रोलर है। अगर मैं अपने विमान को मौसम खराब होने के कारण 20 मिनट तक आसमान में एयर ट्राफिक कंट्रोलर और कंजेशन के लिए रोक लूं तो उतने समय तक उसका तेल जलता रहता है और वह भी उसके खर्च में ही आता है। चाहे मौसम खराब हो, चाहे आगे लैंडिंग की कठिनाई हो, चाहे एफ.डी.टी.एल. हो, चाहे वह वर्कर जो वहां बैठा हुआ हो, चाहे वह कप्तान हो जिसकी ड्यूटी के घंटे बढ़ जाते हैं, इन सबके पैसे पैसेंजर्स ही देते हैं। अब आप पूछेंगे कि इसका खर्च कैसे किया जाता है। आसमान में जो विमान जाते हैं, यहां तक कि अगर कोई विमान जापान से निकल कर यूरोप जा रहा है और अगर वह भारत के ऊपर से होकर जा रहा है तो वह जितनी देर तक भारत के ऊपर है, उसका भी चार्ज पैसेंजर को देना पड़ता है। अगर मान लीजिए कि पाकिस्तान का एयरस्पेस बंद हो और हमें अमेरिका जाना है तो फिर हमारा रास्ता बदला जाता है। मैं जितनी लम्बी यात्रा करके जाता हूं, उतना ज्यादा पेमेंट करना होता है। ये सब कई सारे विषय हैं। ऑयल कंपनीज़ फ्यूएल देती हैं। इसके लिए वह टैक्स लगाती हैं।? (व्यवधान)

मैडम, जैसा कि आपने भाषण को समाप्त करने को कहा है, मैं अपने भाषण को छोटा करने की कोशिश करता हूं। मैंने सोचा कि मैं इसके बारे में थोड़ा बता दूं। इसमें ग्राउंड हैंडलिंग चार्जेज लगते हैं, एटीएफ चार्जेज, नैचुरल कैलेमिटीज़ चार्जेज, डायवर्ज़न, इमरजेंसी, वेदर, एटीसी, एक्सीडेंट्स, कंजेशन इत्यादि सभी के चार्जेज लगते हैं।

महोदया, धरती पर तो हम जानते हैं कि यह राज्य सरकार तमिलनाडु की है, आंध्र प्रदेश की है, पश्चिम बंगाल की है, बिहार की है, पर आसमान तो खुला हुआ है। इसमें कोई पक्षी कहीं से कहीं उड़ कर जाता है। उसे किसी

लाइसेंस की जरूरत नहीं है। यहां तक कि एक पक्षी को विदेश जाने के लिए पासपोर्ट की भी जरूरत नहीं है। लेकिन, भारत में 30 प्रतिशत हवा हमारे पास नहीं है, वह फौज के पास है। अगर हमें हिंडन के पास हवाई जहाज उतारना होता है, तो मुझे घूम कर आना होता है। फौज के प्रति हमारा बहुत सम्मान है। यह कहा जाता है कि हवाई जहाज की कीमत ज्यादा है। अगर आप गोवा में सुबह आठ बजे से लेकर दोपहर एक बजे तक किसी हवाई जहाज को नहीं उतरने देंगे तो बाकी जहाज अंतिम समय में उतरेंगे। जब पैसेजर्स को यह आज़ादी नहीं होगी कि हम उस समय जा सकें तो फिर डिमांड और सप्लाई की बात आ जाती है। जब डिमांड बढ़ जाती है तो फिर टिकट्स के दाम बढ़ जाते हैं।

महोदया, अब बागडोगरा एयरपोर्ट को ही ले लीजिए। मैं पिछले तीन सालों से बागडोगरा एयरपोर्ट पर हवाई जहाज उतार रहा हूँ। दुनिया में मैं ऐसा अकेला हूँ, मुझे इसका सौभाग्य मिला है और मुझे इस पर गर्व है। लोग कहते हैं कि रूडी जी, आप पार्लियामेंट की आईडेंटिटी कार्ड लगाकर क्यों चलते हैं, तो मैं जब कप्तान के रूप में जाता हूँ तो विमान के कप्तान की आईडेंटिटी कार्ड भी इसी तरह से लगाकर जाता हूँ। मुझे सांसद होने पर गर्व है और एक सांसद के रूप में दुनिया का अकेला पायलट होने पर भी गर्व है। मुझे अच्छा लगता है। बागडोगरा हवाई अड्डे पर फौज का हवाई अड्डा है, पिछले तीन साल से वहां आईएलएस काम नहीं कर रहा है। कप्तान की हिम्मत नहीं है कि बता सकता है। एयरपोर्ट अथॉरिटी की हिम्मत नहीं है कि आप एयरफोर्स वालों को कहें क्योंकि उनके बड़े और लड़ाकू विमान को किसी की ज़रूरत नहीं है। लड़ाकू विमान को कोई इंस्ट्रूमेंट अप्रोच सिस्टम की ज़रूरत ही नहीं पड़ती है। वह ऐसे-वैसे आएगा, क्योंकि वह लड़ाकू विमान है। ? (व्यवधान) मैं बागडोगरा का बताऊँ, गोवा का बताऊँ, जम्मू का बताऊँ, खत्म करने से पहले और भी कई सारे विषय थे, लेकिन मुझे मौका मिलता रहेगा, मैं अलग-अलग विषयों को सदन में अपने-अपने भाइयों को बताता रहूँगा। अपना इतिहास भी बताऊँगा कि मैं कैसे सन् 1985 में जब अपने कॉलेज का छात्र था, तब एनसीसी का मेंबर बना। वहां से पायलट ट्रेनिंग के लिए चंडीगढ़ से निकल कर पटियाला जाता था, वहां एयर क्रेश हो गया, मेरी फ्लाइट बंद हो गई। मैं वर्ष 1990 में विधायक हो गया, बिहार में चला गया, मांझी जी उस समय हमारे सीनियर थे। हमने बिहार फ्लाइट क्लब में एडमिशन लेना चाहा, लेकिन उस वक्त के माननीय मुख्य मंत्री लालू प्रसाद जी ने एडमिशन नहीं दिया कि विधायक नालायक है, इसको एडमिशन नहीं देंगे। मैं वर्ष 2001 में देश का सिविल एविएशन मिनिस्टर बन गया, लेकिन मुझे एडमिशन नहीं दिया गया। जब मैं सिविल एविएशन मिनिस्टर बन कर वापस बिहार में लौटा तो वर्ष 2005 में मेरा एडमिशन हुआ। मैं कभी पायलट नहीं था। मैं दुनिया का, 50 वर्ष की उम्र से ऊपर का पूरे भारत में पहला पायलट हूँ, जिसने 50 साल के बाद लाइसेंस लिया है। इसका मुझे गर्व है और ट्रेनिंग ले कर आज मैं देश की सबसे बड़ी विमान कंपनी में अवैतनिक हूँ, मेरा कोई कॉन्फ्लिक्ट नहीं है।

महोदया, मैं अंतिम विषय रख रहा हूँ। मैं बिहार से आता हूँ और बिहार की आबादी 14 करोड़ है। यहां हमारे दोनों मंत्री बैठे हुए हैं, एक मुंबई के हैं और दूसरे हैदराबाद के हैं। उस समय उन्होंने तय किया। महोदया, यह कहां का न्याय है? मेट्रो सिटी एयरपोर्ट्स, दो मेट्रो एयरपोर्ट्स के बीच में स्लॉट्स चाहे वह बैंगलोर है, चाहे वह मुंबई हो, दिल्ली हो, आपने ग्रीनफील्ड मेट्रो एयरपोर्ट्स और मैंने अपने हस्ताक्षर से, वाजपेयी जी के समय में चाहे मुंबई एयरपोर्ट हो, चाहे दिल्ली एयरपोर्ट हो, चाहे देवनाली शमशाबाद हो या हैदराबाद हो, इन सभी जगह ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट के लिए काम किया क्योंकि कॉमनवेलथ गेम्स आने वाले थे। आज दो मेट्रो सिटी के बीच जब जहाज़ उड़ेगा तो वह सस्ता होगा, क्योंकि वहां पर इन्फ्रास्ट्रक्चर है। लेकिन दिल्ली से पटना जाएगा तो तिगुना मंहगा होगा, क्योंकि 14 करोड़ की आबादी वाले राज्य में हमारे पास जहाज़ उतारने की जगह नहीं है। फिर तो दाम बढ़ेगा, डिमांड एण्ड सप्लाई का मामला है। पटना एयरपोर्ट पर गया, सरकार यहां बैठी है, पटना में आप 1600 करोड़ रुपये खर्च कर रहे हैं। 1600 करोड़ रुपये खर्च करने के बाद भी हवाई पट्टी में एक इंच का परिवर्तन नहीं है। आज भी मीडियम ब्रेकिंग के साथ, हाइएस्ट ब्रेकिंग के साथ, पेनल्टी के साथ देश में अगर

सबसे खतरनाक हवाई अड्डा कोई है तो वह पटना का हवाई अड्डा है। मैं 14 सालों से कह रहा हूँ कि हमें बिहार में एक नया हवाई अड्डा चाहिए। चाहे मैं हूँ, चाहे मेरे साथी हों, चाहे ब्यूरोक्रेट्स हों, सही बात समझ कर काम करना चाहिए। आप कह रहे हैं कि एक नया एयरपोर्ट बेहटा में बना देंगे। बेहटा भी पटना की तरह ही होगा। टेकऑफ पाथ पर कनफिलिक्ट है, क्रैश हो सकता है? (व्यवधान) मैंने लिख कर दिया है।

आज से तीन दिन पहले, चाहे गुजरात के एयरपोर्ट में देखें, पूरे भारत में विज़नरी रूप से जो एयरपोर्ट्स बन रहे हैं, चाहे वह हैदराबाद है, या चेन्नई है, छोटे राज्यों को ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट देना होगा। एक बात और हम बताना चाहते हैं कि अगर आपके राज्य में कोई कहता है कि फौज के हवाई अड्डे पर एयरपोर्ट खोलिए तो आप हाथ जोड़ लीजिएगा, क्योंकि वह आपके साथ गलत है। लेह लद्दाख और श्रीनगर छोड़ दीजिए, जो एक्सक्लूसिव हैं। अगर फौज के हवाई अड्डे पर आप जाएंगे तो उसका भविष्य नहीं है, क्योंकि सौ नियंत्रण फौज लगा कर रखेगी और आप उसका कुछ नहीं कर सकते हैं। हवाई अड्डा बनाने के लिए क्या चाहिए? तीन किलोमीटर, 9000 फीट, डेढ़ किलोमीटर चौड़ी धरती चाहिए। किस तरह से शमशाबाद एयरपोर्ट शहर से 40 किलोमीटर दूर बना, बेंगलुरु एयरपोर्ट शहर से 40 किलोमीटर दूर बना, राजकोट एयरपोर्ट शहर से 40 किलोमीटर दूर बना। जमीन का अभाव नहीं है। जैसलमेर में हज़ारों एकड़ ज़मीन पड़ी है। माननीय सदस्यगण, जब भी बनवाना हो, अगले पांच साल के भीतर किसी पुराने हवाई अड्डे के चक्कर में मत पड़िए, नया हवाई अड्डा बनवाइए।

महोदया, बहुत सारे विषय थे, लेकिन ये दो यंग मिनिस्टर्स हमारे बीच में हैं और मुझे सौभाग्य है कि सदन के भीतर मैं दुनिया का अकेला पायलट हूँ, अकेला पूर्व मंत्री हूँ और अकेला सांसद हूँ, जिसको इन बातों को आपके बीच रखने का मौका मिला है।

श्री राजीव राय (घोसी) : सभापति महोदया, आपने मुझे इस बिल पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

महोदया, आपने राजीव राय को बोलने का मौका दिया है। अभी राजीव प्रताप रूडी जी ने बहुत सारी बातें बोल दी हैं। हम दोनों सदस्यों का एक ही नाम है, इसलिए मैं भी आधा फायदा उठाऊंगा।

महोदया, डीजीसीए को ज्यादा पावर दी गई और बीसीएस को सेपरेट किया गया। बीसीएस हमेशा से ही इंडिपेंडेंट था। पहला मुद्दा है कि जो एयरक्राफ्ट एक्सीडेंट इन्वेस्टिगेशन ब्यूरो है, वह इंडिपेंडेंट बॉडी होगी या डीजीसीए के अण्डर ही रहेगी? यदि वह डीजीसीए के अण्डर रहेगी तो जिम्मेदारी तय करने की रूपरेखा क्या होगी?

महोदया, जहां तक बीसीएस का सवाल है, मैं सुझाव के रूप में कहना चाहूंगा कि बीसीएस और एयरपोर्ट सिक्योरिटी को मॉडर्नाइज करने की जरूरत है। हमें जितने भी टेक्निकल एक्विपमेंट्स चाहिए, उन्हें देने की जरूरत है।

16.21 hrs

(Shri Dilip Saikia in the Chair)

सभापति महोदय, हमारे देश की आबादी कितनी है? हम किसी अन्य देश से ज्यादा तुलना भी नहीं कर सकते हैं। हर पैसेंजर की जो फिजिकली चेकिंग होता है, ऐसे स्क्रीनिंग मशीन जरूर होने चाहिए, जो बाहर के एयरपोर्ट्स पर हैं। जहां पर संदेह हो, उसी को चेक किया जाए। इससे टाइम की भी बचत होती है। बेंगलुरु के हमारे मंत्री

जी बैठे हैं। जब हम लोग सुबह की फ्लाइट्स से आते हैं तो वहां लंबी क्यू होती है। कई बार हमें लगता है कि फ्लाइट छूट जाएगी। राजीव प्रताप जी ने सही कहा कि एयरपोर्ट 40-50 किलोमीटर दूर है, लेकिन उसका दूसरा दुष्परिणाम भी है। बेंगलुरु में मेरे घर से एयरपोर्ट जाने में सुबह 45 मिनट का समय लगता है, लेकिन दिन में दो घंटे भी लग जाते हैं। उसके बाद अगर एयरपोर्ट में सिक्योरिटी का स्मूथ प्रोसेस नहीं हो तो उसका भी खामियाजा चुकाना पड़ता है।

महोदय, मैं एक दूसरा सुझाव देना चाहूंगा। एयरपोर्ट पर जो स्टाफ हैं, किसी एयरपोर्ट पर कभी-कभी एक या दो एयरक्राफ्ट्स उतरते हैं, उनको इनसिस्ट किया जाता है कि आप अपना स्टाफ रखें। स्टाफ के बीच में जो कम्युनिकेशन गैप रहता है, कंप्यूजन रहती है, उसका दुष्परिणाम भी पैसेंजर को ही भोगना पड़ता है। सवाल यह नहीं है कि डीजीसीए को ज्यादा इंडिपेंडेंट बना दिया गया, डीजीसीए को ज्यादा पावर दे दी गयी। हमारे जैसे लोगों की यही समझ है कि ज्यादा समस्या डीजीसीए के साथ ही है। उदाहरण के तौर पर, चाहे पायलट के साथ हो, राजीव जी ज्यादा जानते होंगे। जहां तक मुझे पता चला कि स्पाइस जेट एयरलाइन का छह महीने से एक साल का नोटिस पीरियड कर दिया गया है। ये बड़ी-बड़ी कंपनियां बंधुआ मजदूर के रूप में पोर्टर से लेकर पायलट तक रखती हैं, उस पर भी सरकार को ध्यान देना चाहिए।

एयरपोर्ट पर आप डोमेस्टिक से डोमेस्टिक फ्लाइट पर जाते हैं, फिर सिक्योरिटी चेकिंग होती है। डोमेस्टिक से इंटरनेशनल कनेक्टिंग फ्लाइट में जाते हैं, फिर सिक्योरिटी चेकिंग होती है। पैसेंजर के लिए उस पर भी ध्यान देना चाहिए।

सर, कुछ और बातें भी हैं। पिछली बार मैं मंत्री जी को भी सुन रहा था और आज राजीव जी को सुना। एयर फेयर के बारे में सबकी चिंता है। एक स्टैंडर्ड सवाल-जवाब आता है कि एयर फेयर सरकार के हाथ में नहीं है। मंत्री जी, नहीं है न, तो नारा किसने दिया था कि हवाई चप्पल वाले को हवाई जहाज में बैठाएंगे? जब यह आपके हाथ में है ही नहीं, तो किसको ...* बनाने के लिए यह नारा दिया गया था? अगर आपकी जिम्मेदारी नहीं है तो हम बचपन में ही सुना करते थे कि ब्लैक होता है। हम लोग जहां से आते हैं, बचपन में देखते थे कि यूपी-बिहार के बॉर्डर पर केरोसिन तेल का ब्लैक होता था, चीनी का ब्लैक होता था। हम अपने गांव में बक्सर से केरोसिन और चीनी लेकर आते थे। वहां पर ब्लैक होता था। आपने उनको ऑफिशियली परमिट कर दिया कि जितना चाहो किराया बढ़ा दो। यहां से बनारस का किराया 3000 रुपये हैं, लेकिन इसकी जगह आप 30,000 रुपये ले लो और सरकार हाथ खड़ा कर दे। हमें ऐसी सरकार नहीं चाहिए, जो लूटने वालों को कंट्रोल में नहीं रख सकें। मंत्री जी, आपको इसकी जिम्मेदारी लेनी पड़ेगी या तो फिर देश से माफी मांगनी पड़ेगी। मैं कहूंगा कि आपके नेता ने ही कहा था कि हवाई चप्पल वाले को हम हवाई जहाज में बैठाएंगे।

सर, चौथी बात एयरपोर्ट के बारे में है। मैं और मेरी पार्टी इस बात के सख्त खिलाफ है कि एयरपोर्ट को प्राइवेट हाथों में बेच दिया जाए। आप उनसे सर्विसेज हायर कीजिए। हमारी जिम्मेदारी बनती है कि एसेट्स को बनाया जाए, एसेट्स को बेचा नहीं जाए। एसेट्स को बेचने से आने वाली हमारी पीढ़ियों को भुगतना पड़ता है। हमारे यहां जो मां-बाप की बनाई हुई सम्पत्ति को बेच देता है, उसे अच्छा नहीं कहते हैं। थोड़ा रूड शब्दों में बोलूं तो नालायक कहते हैं। आपके यहां क्या कहते हैं, मुझे नहीं पता।

एयरपोर्ट की कंस्ट्रक्शन कॉस्ट कोलकाता में साढ़े 5 हजार रुपये प्रति स्क्वायर फीट आती है, जबकि दिल्ली में 12 हजार रुपये प्रति स्क्वायर फीट आती है। उसकी कीमत किससे वसूली जाती है? उसकी कीमतें हमसे ही तो वसूली जाती हैं। सीआईएसएफ को मोस्ट ऑफ दी सिक्योरिटी चेक पॉइंट्स से हटा दिया गया है। वहां अब प्राइवेट लोग आ गए हैं। सिक्योरिटी की तरफ भी सरकार को देखना चाहिए। हम सरकार का पूरी तरह से

सपोर्ट करते हैं, जहां भी सिक्वोरिटी चेकिंग की बात हो, सिक्वोरिटी की बात हो, तो उसके साथ कोऑपरेशन हो । सिक्वोरिटी कैसे स्मूथ हो, इस पर ध्यान देने की जिम्मेदारी सरकार की है । जो प्राइवेट हाथों में दे दिया जाता है, इसके संबंध में व्यक्तिगत रूप से मेरे 2 सुझाव हैं । अगर एक व्यक्ति या एक कंपनी के हाथ में देश के सारे एयरपोर्ट्स को दे देंगे या अधिक से अधिक एयरपोर्ट्स को दे देंगे, or for that matter, if you hand over most of the assets into any company's hands और कल को उसका कुछ भी उल्टा होता है, तो आपने तो पूरे देश के सिस्टम को एक हाथ में दे दिया है । जो साफ्टवेयर मुझे बताया गया है, समझाया गया है, जो डायनेमिक एयर फेयर की बात करते हैं, यह उन्हीं के हाथ में होता है । आप पांच बार एयर फेयर चेक कर लीजिए कि बेंगलुरु का किराया कितना है और छठी बार देखिए तो सीट्स उतनी ही रहेंगी, लेकिन किराया बढ़ जाएगा । इस पर कंट्रोल करने की जरूरत है ।

मेरे ये कुछ सुझाव थे । मुझे लगता है कि सरकार अगर इन्हें संज्ञान में ले तो वह अपने उस नारे को भी पूरा कर पाएगी । आजकल हवाई चप्पल वाले तो वहां जाने के लिए सोच भी नहीं सकते हैं । वहां आम आदमी अगर चला भी जाए तो वह वहां की कैटीन में खा भी नहीं सकता है । कहीं कोई कंट्रोल नहीं है । ऐसी पहली सरकार है जो सब कुछ प्राइवेट हाथों में दे रही है । मैं फिर बोलता हूँ कि हम लोगों का देश उन गिने-चुने देशों में है, जिसने हवाई चप्पल वाले को हवाई जहाज का नारा देने वाली देश की इकलौती इंडियन एयरलाइंस को भी बेच दिया । बेचने का काम बंद होना चाहिए और बनाने का काम शुरू होना चाहिए । सिक्वोरिटी हैसल्स बीसीएएस को खास तौर से माडर्नाइज करने की जरूरत है, इनको ट्रेनिंग देने की जरूरत है, इक्विपमेंट्स को अपडेट करने की जरूरत है और सिक्वोरिटी हैसल्स को दूर करने की जरूरत है । मेरे ये कुछ सुझाव हैं । आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद ।

प्रो. सौगत राय (दम दम) : सर, आज यहां भारतीय वायुयान विधेयक पर चर्चा हो रही है । Sir, we heard a long speech by Mr. Rudy. He has every right to make a long speech because he has been a professional pilot. In spite of being a pilot, I do not know how he wins from Saran.

Once, we went to a visit as a Parliamentary Committee from Delhi to Mumbai. We heard a man announcing on the aircraft's radio. When he came out, it was Mr. Rudy. He was flying the Indigo aircraft from Delhi to Mumbai. So, kudos to Mr. Rudy. But I would suggest to him that he should take a copy of the speech that he has delivered today, make it into a booklet, and distribute it among the Members. यह एजुकेटिंग होगा । आप लियोनार्डो दा विंची ने एयरकार्ट डिजाइन किया, वर्ष 1903 में राइट ब्रदर्स ने प्लेन उड़ाया, इलाहाबाद से नैनी प्लेन गया । वहां से आते-आते वर्ष 2024 तक पहुंच गए । हिस्ट्री ऑफ फ्लाईंग इन इंडिया, आपकी इस किताब का नाम होना चाहिए । मैं इस पर ज्यादा नहीं बोलना चाहता हूँ ।

Mr. Kinjarapu Rammohan Naidu is the Minister of Civil Aviation. I would like to pose a question to him. Is it efficacious to open more and more airports and start more and more airlines? Airlines and airports have become a status symbol, and we must open them. But most of the airlines do not run.

Mr. Rudy has mentioned that Jet Airways has closed down; Sahara airlines has closed down; ModiLuft has closed down; Deccan has closed down; GoAir has closed down; and Kingfisher has closed down. So, running airlines is not a profitable business.

I represent a constituency which has an airport. When these are closed down, all the employees come to me. I say that I have no power to open an airline. Jet Airways has gone to the National Company Law Tribunal (NCLT). In my constituency, all these employees stay there; all the pilots stay there; all the air hostesses stay there. When Tata was taking over Air India, all these people used to come to me. I told them that if the Government is selling Air India, I am sure that your jobs will be protected. Tata initially said, they will not change any employees for the first year. Then, slowly it has started getting rid of the employees. They have to make it profitable. So, you should have a Civil Aviation Policy. What do you want? आप कहते हैं कि छोटे-छोटे शहरों में प्लेन जाएगा । Is it profitable? Is it efficacious? उत्तर प्रदेश में, आंध्र प्रदेश में छोटे-छोटे शहरों में प्लेन जाने से क्या प्रेस्टीज बनती है? कुछ पोलिटिश्न्स ही चढ़ते हैं । It is not profitable. The Government should have a Civil Aviation Policy.

In the 90s, when Jyotiraditya's father, Shri Madhavrao was the Civil Aviation Minister, he introduced the Open Sky Policy. Before that, there was only one airline operating, that is, the Indian Airlines. He opened up the sector. Many airlines came into. But most of them closed down. We do not want this mortality of airlines. That is why, I urge you to think about it. There is no hurry. Come up with a Civil Aviation Policy. New airlines are not for employing pilots. They are really for being profitable institutions. If an airline is introduced, some pilots get jobs. But after that, does it run?

In Raebareli, there is a pilot training school. There is an airport as well. Does an aircraft go there? So, we have to take a practical view, not a status symbol or view of things.

Our friend was talking about the airfare. Now, all other routes are non-profitable but the Gulf route from Kerala is profitable. Our brethren go to Gulf, clean bathrooms there, make money and send remittances to India. That is how our economy runs. You find new houses coming up in Kerala. In that sector, the airlines are making the maximum profit. In this House, it has been raised repeatedly. The Government has no say in it. So, unless you have any say or any control over the airfares, what is the point of having a Civil Aviation Ministry?

After Air India has gone, ग्लैमर चला गया । आपको यह मिनिस्ट्री ठीक है । पहले एयर इंडिया सरकार की थी, everybody used to catch hold of the Civil Aviation Minister. सर, हमारा अपग्रेड कर दीजिए । सब एमपीज़ बोलते थे । अभी आपके पास कोई नहीं आएगा और बोलने से भी अपग्रेड नहीं करेगा, यह बात हमें समझनी है ।

You were answering to the Questions on civil aviation this morning. It will take you 50 years to manufacture an aircraft like Boeing or Airbus in India. We are end users. जब इंडिगो का टैंडर छोड़ते हैं कि एयरक्राफ्ट खरीदेंगे । Mr. Rudy was saying that we can get it on wet lease.

There are big orders, but India will not be able to manufacture these high-class aircraft. So, we are, again, running after status symbol. यह सब नहीं चलेगा । हमें एटीआर 72 डकोटा के दिनों में जाना पड़ेगा । एक ड्रीमलाइनर हमारे कोलकाता सेक्टर में चलता था, अभी वह बन्द कर दिया गया है । अब वह केवल दिल्ली और मुंबई में चलता है । गुवाहाटी में तो नहीं जाता है । आपके यहां तो छोटा-मोटा प्लेन गुवाहाटी में, सिलचर में, इम्फाल में जाता है और नॉर्थ-ईस्ट में तो सब्सिडाइज्ड एयर फेयर है । क्या चलेगा? You have to take a practical view, not a status symbol or a prestige view.

You do not make aircraft. You cannot run airlines profitably. Ultimately, what is happening? The Tatas have got total control of airlines. Air India belongs to them. Vistara also belongs to them. Then, Adani Group has got control of all the airports in the country. They are controlling eight airports. The most profitable airport is Mumbai Airport which they got after pressurising GVK ? (*Interruptions*) through ED. Dayanidhi's family also had an airline. I think Spicejet belonged to his brother. ? (*Interruptions*) There is nothing wrong in it.

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप चेयर की तरफ देखकर बोलिए ।

PROF. SOUGATA RAY : I want you to come out with a transparent policy. Will you go on selling your airports to Adani Group? Earlier, privatisation of Kolkata Airport was also finalised. I fought against it. Then, I got hold of Mamata Banerjee. She passed a Resolution in the Assembly and also wrote to the Prime Minister. Ultimately, it was stopped. Kolkata and Chennai airports were on the chopping block. We, somehow or the other, saved them from privatisation. In the case of Dum Dum Airport in my constituency, I do not want to fall in the trap of Adani Group. I want to stay away.

Now, let us talk about the Bill. Having talked about the civil aviation policy, this Bill, if you pardon my saying so, was unnecessary. You have not introduced anything new in the Bill. You say:-

?Bill to provide for regulation and control of the design, manufacture, maintenance, possession, use, operation, sale, export and import of aircraft and for matters connected therewith or incidental thereto?.

What is new in it? How is it different from the Aircraft Act, 1934? You have only rephrased it and put it in one shape. Basically, this Bill is nothing more than the Aircraft Act.

There are three different big organisations under you. Now, Air India is not there. You have got the Directorate General of Civil Aviation, the main licensing authority, the Bureau of Civil Aviation Security and the Aircraft Accident Investigation Bureau. These are the three bodies. ? (*Interruptions*) The Airports Authority of India is not related to this Bill; it has got a separate law. I would like you to strengthen the Airports Authority of India.

You should also strengthen the DGCA and BCAS. Please see what kind of security is there. You have given the full control to the CISF. One CISF girl slapped our MP, Kangana Ranaut, at Chandigarh Airport. What protection will the CISF give to you? The CISF people are hitting the passengers, that too MPs. इसके बारे में आप देखिए । रूलिंग पार्टी के एमपी को अगर सीआईएसएफ मारेगा, तो what security is there for other people?

All I want to say is that there is nothing in this Bill. Why are you constantly changing the names? भारतीय वायुयान विधेयक, इसकी क्या जरूरत है? रूडी जी ने कहा कि विमानन होना चाहिए । इसकी कोई जरूरत नहीं है । इंडियन एयरक्राफ्ट एक्ट भी हो सकता है । लेकिन, अमित शाह जी ने शुरू किया है और आप सभी हिन्दी-हिन्दी करते हैं । हम हिन्दी स्पीकिंग नहीं हैं । हमारा इस पर आपत्ति है । ? (व्यवधान) आप तो उड़िया हैं । आप हिन्दी के पक्ष में क्यों बोल रहे हैं? आप बैठ जाइए । ? (व्यवधान) क्या यह उड़िया है? क्या यह अमित शाह जी के होम मिनिस्ट्री का बिल है? ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप चेयर को एट्रेस कीजिए ।

प्रो. सौगत राय : सर, ये कोई नाम भी नहीं समझते हैं । क्या इससे हिन्दी बढ़ेगा? यह नहीं होगा । हम तो इसके खिलाफ हैं ।? (व्यवधान)

माननीय सभापति: अब आप समाप्त कीजिए ।

दादा, हिन्दी राष्ट्रभाषा है ।

? (व्यवधान)

प्रो. सौगत राय: मैं तो बंगाली नहीं बोलता हूँ । मैं तो एग्जैक्ट लैंग्वेज बोलता हूँ । इंडियन पीनल कोड, उसको आपने क्या-क्या बना दिया? हम नाम भी याद नहीं रख पाते हैं । ? (व्यवधान) क्रिमिनल प्रोसीजर को आपने क्या बना दिया? भारतीय वायुयान विधेयक का कोई मतलब नहीं है । ? (व्यवधान)

All I want to say is that this is old wine in a new bottle. Nothing is new. But we wish you godspeed. You are a young man. Rudy ji has described your qualification. You have an engineering degree and a management degree from abroad. You apply a modern mind to aviation. Aviation is not for ordinary people like us. If I had not been an MP, I would not have taken a single flight. Can one afford a flight ticket? ?
(Interruptions)

माननीय सभापति: अब आप समाप्त कीजिए ।

PROF. SOUGATA RAY: Sir, you also fly. Can a middle-class man afford an airfare in this country? Is it within our capacity? So, we have to think anew of our problems. We support all your regulatory efforts.

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, address the Chair.

PROF. SOUGATA RAY: Please keep the CISF under control.

HON. CHAIRPERSON: Please address the Chair.

PROF. SOUGATA RAY: Sir, you are looking very nice in the yellow *kurta*. You are presiding very nicely. I will address you and say a hundred things in your favour.

HON. CHAIRPERSON: You are a senior Member. We all respect you. You address the Chair.

PROF. SOUGATA RAY : Sir, I wish him godspeed. He has a long way to go. He is only 35 years old. He has a long way to go. He is half my age. I do wish that he gave a concrete shape to India's aviation policy.

Thank you.

SHRI C. N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI): Thank you, Chairperson Sir. The Bhartiya Vayuyan Vidheyak, 2024 must incorporate indigenous aspects of manufacturing and maintenance of the aircraft. Its design, operation and use should be managed by Indians and efforts should be made to assure that the sale, export, and import of the aircraft is guided by Indians in the national interest and keeping in view the balance of payment in the international trade.

The Bill does not spell out clearly airworthiness of aircraft and capability of flight crew that stands against safety and security of the passengers. The proposed law does not clearly specify aircraft accident, time-bound investigation, and mechanism for compensation thereafter. The Bill must share information in regional languages about the year of aircraft manufacturing, flying hours, and the distance covered with the passenger at the time of purchasing the air tickets as well as at the time of boarding. High-density ToF camera sensor may be fitted in all aircraft for smooth landing and take-off during foggy season. The proposed Bill must incorporate a provision for regulated air eco-system to monitor and prevent the tendency of profit-making and monopoly of the private airlines.

I request the hon. Union Minister for Civil Aviation to consider laying out an air network in Tamil Nadu with latest infrastructure and to increase frequency of national and international flights. I also urge the Minister to consider an airport around Tiruvannamalai to facilitate domestic pilgrims, especially the Andhra Pradesh pilgrims and the international pilgrims to get darshan of Lord Arunachala in Shiva Temple and perform parikrama. Thank you, Sir.

SHRI MAGUNTA SREENIVASULU REDDY (ONGOLE): Sir, thank you very much for giving me an opportunity to speak on this Bill.

Firstly, I thank my leader, hon. Chief Minister of Andhra Pradesh, Shri Chandrababu Naidu Garu and Nara Lokesh Garu for choosing a young, energetic and vibrant Civil Aviation Minister, Mr. K. Rammohan Naidu Garu and recommending him to our hon. Prime Minister, Modi ji. He has got fire in his belly and a lot of ideas are there in his mind. I request the entire House, through you, to bless him to be the best Civil Aviation Minister in the country itself.

After hearing the speeches of my good friend, Mr. Rajiv Pratap Rudy and my senior colleague and my elder brother, Prof. Saugata Ray, there is nothing much to say about it. But actually, the Bill has been introduced now to create some more activity in the civil aviation industry. This industry, as you see now, at present has 150 airports in the country whereas in 2014, when our Prime Minister, Modi ji took over as the Prime Minister, there were only 74 airports. So, it has been doubled in this 10-year period, which is a big achievement and many more airports also have to come up in the near future under the leadership of our Civil Aviation Minister.

As far as this Bill is concerned, as already discussed also, this is relating to the various methods to regularise recognition of design, manufacturing and

maintenance of aircraft, and clear distinction between organisations. In my view -- and just now my good friend, Mr. Rudy has also stated that -- setting up airports or starting airlines is a tough thing in our country. As you already know, there is a saying in America that if you want to be a millionaire, with a billion dollar launch a new airline, which has also happened in India. My colleagues have already stated about a lot of airline companies that have been closed.

Here, more airports are required and more airlines are required. The monopoly is going into the hands of only 2-3 people now. Nearly, 75 per cent of the total passenger traffic is with three companies. This has to be widened and this has to be looked into. So, through you, I would request the Civil Aviation Minister to do it. I am saying this because it is very much required for the country.

I have travelled a lot. I am 70 years old. So far, I have travelled about 15 lakh nautical miles and 20,000 kilometres throughout the world. What is lacking in our country is low fare. As my friend has mentioned, they call it as budget airlines with no frills, but the charges are very high. I felt happy when I saw that the Deccan Airlines had started 20 years back with a fare of Rs. 999 thinking that a common man also could travel in an airline from place to place. But that company went bust.

Here, the Government of India has to look into the airfares. Now, we talk about flexi fares, which go from low to high. As our elder brother, Mr. Saugata Ray has said, only the MPs can afford to travel in it. The common people should also be able to travel in it. Moreover, in all the States, the VAT charges will also be different for the Aviation Turbine Fuel (ATF). They have to be regularised. Our Civil Aviation Minister has to look into that.

Our hon. Prime Minister started the UDAN Scheme a few years ago. That is an excellent scheme for small routes. For North-East and South India, we need such schemes. Upgradation from railways to air travel needs more airports. That is why, my leader and hon. Chief Minister of Andhra Pradesh wanted to start new airports which were already declared as new airports. He wanted to have an airport in all the district headquarters. Twenty years ago, I requested the then Chief Minister of Andhra Pradesh to sanction one airport in Ongole, which is my Parliamentary Constituency. He said that Ongole is a small place and how an airport can be built there. He asked me to talk to his Secretary. I met his Secretary. He said that for building an airport, one road and a shed are required. Road is the runway and shed is the terminal. Everyone thinks that building an airport is a big thing because a lot of money is required. Nowadays, it is not difficult.

I discussed with the Civil Aviation Ministry that there are a lot of Centrally Sponsored Schemes which have the provision of 60:40 per cent cost sharing. Why can we not build new airports under this Scheme? I request the Civil Aviation Minister to talk to our hon. Prime Minister and make use of such schemes so that new airports can be built which will help in passenger traffic management.

Thirty years ago, the air taxi service used to be there. At that time, only the national carriers were there like the Air India and Indian Airlines. They used to have only 10 seats. Later, it was expanded. After they opened their skies, all the aircraft started landing at the airport but there should be a national carrier in our country. It has to be privatised. Otherwise, nobody will use the airlines. A lot of lease companies are coming for work and offering us their aircraft. I request you to build small airports for small aircraft.

Under the UDAN Scheme, the provision of Viable Gap Funding should remain there so that everybody can enjoy the services. It is very important for building an airport in my Parliamentary Constituency of Ongole. It has been approved by the DGCA and the Airports Authority also but the land of about 650 acres that has been selected is under litigation. If that litigation and the other issues are resolved by our Government, then, at least, an airport will come. This is a long-awaited request. I want an airport to be built in Ongole so that I can satisfy my people in Ongole. Our Civil Aviation Minister has to do a lot. He is a young person. He will definitely perform well with his vision. He is a highly educated person. He has got passion. This portfolio used to be a high-profile portfolio but now it has become a common man's portfolio. I would like to conclude by saying that new airports should be built with minimum air fare in mind.

श्री दिलेश्वर कामैत (सुपौल) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया इसके लिए आपका आभार प्रकट करता हूँ। तथा माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के प्रति आभार प्रकट करता हूँ जिनके द्वारा भारत की जनता के हित में हवाई यातायात की सुविधाओं को सुगम एवं आसान बनाने के लिए विधेयक को लाया गया है।

महोदय, इस विधेयक का उद्देश्य वायुयान की परिकल्पना, विनिर्माण, अनुरक्षण, कब्जे, उपयोग, प्रचालन, विक्रय, आयात और निर्यात के नियंत्रण के विनियमन का और उससे संसक्त और उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने के लिए लाया गया है। जिसका मैं समर्थन करता हूँ।

महोदय, यह विधेयक मुख्य रूप से विमान अधिनियम 1934 में संसोधन कर नये रूप में प्रतिस्थापित करने के लिए प्रस्तुत किया गया है। इसका उद्देश्य नये कानून के द्वारा भारत में विमानन क्षेत्र में नियामक ढाँचे का आधुनिकीकरण करना और देश में मेक इन इंडिया और आत्मनिर्भर भारत के लक्ष्यों को सरल बनाने के दिशा में सक्षम होगा। इस विधेयक के द्वारा अंतराष्ट्रीय विमानन क्षेत्र में सरकार सही कदम समय-समय पर उठा सकती है।

भारतीय वायुयान विधेयक-2024, वर्ष 2024 का विधेयक संख्या 74 है जिसमें प्रमुख खंडों एवं अधिनियमों का वर्णन 8 मुख्य अध्याय बनाकर किया गया है। जिसमें मुख्य रूप से प्रारंभिक, सिविल विमानन महानिदेशालय, सिविल विमानन सुरक्षा ब्यूरो, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो, केन्द्रीय सरकार की शक्तियां, हानि या नुकसान के लिए प्रतिकर का संदाय, अपराध और शक्तियां तथा प्रकीर्ण नाम से अध्याय बनाकर भारत गणराज्य के पचहतरवें वर्ष में संसद द्वारा अधिनियम के साथ लागू किया जायेगा।

महोदय, अब नया कानून सरल भाषा में नागरिक उड्डयन के विनियमन की वर्तमान जरूरतों को पूरा करने के लिये प्रावधान होगा जिससे आम नागरिक भी विमान यातायात सेवा का लाभ उठा सकेंगे। भारत के विमानन क्षेत्र में अपार संभावनाएं हैं। अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन संघ के अनुसार भारत में वर्ष 2030 तक अमेरिका और चीन से भी आगे निकलने की उम्मीद है। इसके कारण भारत में विमानन क्षेत्र में एयरलाइन्स क्षेत्र एक आकर्षक बाजार बन जाएगा। पर्यटन को भी काफी बढ़ावा मिलेगा। इसके लिए देश का बुनियादी ढांचा और सुदृढ़ होगा। अतः महोदय, इन सबसे देश में रोजगार के अवसर बढ़ेंगे। देश की आर्थिक तरक्की में विमान क्षेत्र का बड़ा योगदान होगा।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र सुपौल, एवं कोशी क्षेत्र के संसदीय क्षेत्रों की जनता के लिए यातायात सुविधा हेतु कुछ मुख्य मांगों की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। मेरा संसदीय क्षेत्र सुपौल, बिहार का सीमावर्ती बाढ़ग्रस्त अतिपिछड़ा तथा नेपाल से सटा हुआ क्षेत्र है। नेपाल सीमा से सटे मेरे संसदीय क्षेत्र के वीरपुर में वर्ष 1960 में हवाई अड्डे का निर्माण कराया गया था, जहां से घरेलू उड़ान भरने के लिए कोशी परियोजना के मुख्य अभियंता ने हवाई अड्डे की 62.16 एकड़ जमीन सिविल विमानन निदेशालय को हस्तांतरित कर दी थी। हस्तांतरित की गयी जमीन में 8.06 एकड़ जमीन कोसी योजना जल संसाधन विभाग की एवं 54.10 एकड़ जमीन भारत सरकार की है। वर्ष 1969 के अक्टूबर के प्रथम सप्ताह में इस हवाई अड्डे पर भारतीय वायुसेना के लड़ाकू डकोटा विमान की इमरजेंसी लैंडिंग करायी गयी थी। इतना ही नहीं 03 जनवरी, 1975 को तत्कालीन रेल मंत्री स्व० ललित नारायण मिश्र के निधन पर तत्कालीन प्रधान मंत्री इंदिरा गांधी के आने के क्रम में इस हवाई अड्डे पर 18 जहाज तथा चार हेलीकॉप्टर की लैंडिंग करायी गयी थी। चुनाव आयोग ने इस वर्ष 2024 में पहली बार लोकसभा चुनाव में एयर एंबुलेंस की व्यवस्था की थी। निर्वाचन आयोग द्वारा वीरपुर में एयर एंबुलेंस भेजा गया था, ताकि चुनाव के दौरान पूरे सुपौल लोकसभा क्षेत्र में यदि जरूरत पड़ी, तो इसका उपयोग किया जा सके। वर्ष 2008 में आयी प्रलयकारी बाढ़ के बाद वीरपुर हवाई अड्डे के रनवे की मरम्मत करायी गयी थी। रनवे भी बनकर तैयार है। सीमावर्ती क्षेत्र होने के कारण सुरक्षा की दृष्टि से भी वीरपुर में हवाई अड्डा का निर्माण आवश्यक है। इस संबंध में मैंने माननीय मंत्री महोदय को लिखित रूप में अपना पत्र भी दिया है और आवश्यक कार्यवाही के लिए भी कहा है। अतः आग्रह है की जनहित में यथाशीघ्र वीरपुर एयरपोर्ट का समुचित निर्माण कराकर यात्री उड़ानें शुरू की जाएं।

महोदय, मेरी दूसरी मांग है कि बिहार के सहरसा में जो पहले से बिहार सरकार का एयरपोर्ट है, वह छोटा है, सरकार की योजना एयरपोर्ट विस्तार की है। माननीय मुख्य मंत्री जी द्वारा बिहार के कई एयरपोर्ट्स के विस्तार के प्रस्ताव भारत सरकार को भेजे गए हैं। अतः आग्रह है कि सहरसा एयरपोर्ट का भी विस्तार किया जाए।

महोदय, मेरी तीसरी मांग है कि बिहार के गोपालगंज जिले के सबेया एयरपोर्ट को उड़ान योजना में शामिल किया गया है, उसके लिए एयरलाइन की बिडिंग करके जल्द से जल्द शुरू किया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

श्री श्रीरंग आप्पा चंदू बारणे (मावल) : माननीय सभापति महोदय, मैं भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर अपने विचार रख रहा हूँ। मैं माननीय मंत्री जी, राम मोहन नायडू जी को शुभकामना देता हूँ। युवा मंत्री जी को इस विभाग की जिम्मेदारी मिली है। निश्चित रूप से आगे चलकर भारतीय वायुयान को उनके द्वारा प्रगति पर ले जाया जाएगा। यह विधेयक विमान एक्ट, 1934 को प्रतिस्थापित करता है। 90 सालों के बाद इस विधेयक में सुधार किया जा रहा है।

सभापति महोदय, विमान एक्ट, 1934 के बाद से, हमारे देश में नागरिक उड्डयन के क्षेत्र में बहुत बड़े बदलाव हुए हैं और समय के साथ उड्डयन क्षेत्र में वृद्धि, तकनीकी उन्नति और सुरक्षा मानकों में परिवर्तन की आवश्यकता महसूस हुई है इसीलिए सरकार द्वारा इस विधेयक को लाया गया है। मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

वर्तमान में, भारत में 157 हवाई अड्डे संचालित हो रहे हैं। हालांकि हमारे विशाल और विविधतापूर्ण देश की आवश्यकताओं को देखते हुए, हवाई अड्डों की संख्या को बढ़ाने की आवश्यकता है। एक रिपोर्ट के अनुसार वर्ष 2024 में करीब 16 करोड़ लोग घरेलू हवाई यात्रा करेंगे, जबकि इनमें से करीब 3 करोड़ लोग पहली बार हवाई जहाज से यात्रा करेंगे। वर्ष 2030 तक देश में हवाई सफर करने वाले लोगों की संख्या करीब 30 करोड़ तक पहुंच सकती है। जनवरी से जून 2024 तक 7 करोड़ 93 लाख यात्री घरेलू हवाई जहाज से यात्रा कर चुके हैं, जबकि पिछले साल इसी अवधि में 7 करोड़ 60 लाख लोगों ने हवाई जहाज से यात्रा की थी।

डीजीसीए के अनुसार मई, 2024 में घरेलू एयरलाइनों के लिए, जो एयरलाइन्स रद्द हुईं, उनका कुल रद्दीकरण 1.70 प्रतिशत था। मौसम की स्थिति के कारण एयरलाइन्स रद्दीकरण का सबसे बड़ा हिस्सा 39.6 प्रतिशत था। इसके बाद परिचालन कारणों से 23 प्रतिशत और अन्य कारणों से कई उड़ानें कैंसिल हुईं। तकनीकी मुद्दों के कारण 16.4 प्रतिशत उड़ानें कैंसिल हुईं।

मैं इस विधेयक के द्वारा मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि कई प्राइवेट कंपनीज़, जब अपनी उड़ानें कैंसिल कर देती हैं तो यात्रियों को रिफंड नहीं मिलता है। कई उड़ानें कैंसिल होती हैं, तो उनकी मनमानी चलती है। इसे खत्म करने की आवश्यकता है। यात्रा करने वाले जो यात्री हैं, उनकी यात्रा सुलभ करवाने की आवश्यकता है। हवाई अड्डों और एयरलाइन्स के कर्मचारियों को नियमित रूप से सॉफ्ट स्किल्स और यात्री सेवा के प्रशिक्षण की आवश्यकता है। एयरलाइन्स कंपनियों की मनमर्जी को रोकने के लिए अधिकारियों को ट्रेनिंग देने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, मैं महाराष्ट्र में पुणे क्षेत्र से आता हूँ। पुणे में एक डिफेंस एयरपोर्ट है। वहां से कई एयरलाइन्स का संचालन होता है। डिफेंस एयरपोर्ट होने के कारण वहां पर एयरपोर्ट की अपनी मर्यादाएं हैं। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि पुणे में नया एयरपोर्ट बनाने के लिए केन्द्र सरकार और मंत्री जी के द्वारा कदम उठाए जाने चाहिए। यह निश्चित रूप से पूरे पुणेवासियों के लिए एक सराहनीय कदम होगा। आज देश के सभी राज्यों में राज्य सरकार के सहयोग से एयरपोर्ट्स बनते हैं। केन्द्र सरकार की इतनी लागत उनमें नहीं रहती है। पुणे, महाराष्ट्र एवं अन्य क्षेत्रों के लिए केन्द्र सरकार और राज्य सरकार मिल कर कदम उठाएं। मुंबई एयरपोर्ट में केवल एक रनवे चालू है। वहां कई सारे एयरलाइंस को टेक-अप करने एवं अन्य कारणों से दिक्कत होती है। दूसरा, एयरपोर्ट नेवी मुंबई, पनवेल मेरे क्षेत्र में बन रहा है, उसे जल्द से जल्द शुरू किया जाएगा, तो एयरलाइंस से यात्रा करने वाले सभी यात्रियों को राहत मिलेगी। अभी रेल के समान एयरपोर्ट्स पर भी भीड़ होने लगी है। इसके कारण एयरलाइंस से यात्रा करने वाले यात्रियों को दो-तीन घंटे पहले बुलाते हैं, लेकिन वहां सुविधा का अभाव है। इस पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

इसमें बहुत सारी प्राइवेट कंपनियां आ गई हैं। पहले एयर इंडिया ही एक अपनी कंपनी थी, लेकिन अब वह भी प्राइवेट हो गई है। भारत में यात्रियों को प्राइवेट एयरलाइंस कंपनियों पर भरोसा करके यात्रा करना पड़ता है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ, हमारे मंत्री राम मोहन नायडू जी और मुरलीधर मोहोल जी, दोनों यंग हैं। इनसे पूरे देश की आशा और अपेक्षा है कि भविष्य में एयरलाइंस से यात्रा करने वाले यात्रियों को सुविधा प्राप्त होगी।

मैं दोनों मंत्रियों को शुभकामनाएं देता हूँ। यह छोटा विधेयक है। मैं राजीव प्रताप रूडी जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने पूरे एयरलाइंस और यात्रियों के बारे में अच्छी तरह से बात रखी है। उन्होंने भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर चर्चा करते हुए सभी को जानकारी दी है।

मैं फिर से माननीय मंत्री जी को शुभकामना देते हुए इस विधेयक का समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

SHRI BAJRANG MANOHAR SONWANE (BEED): Hon. Chairman, Sir, thank you very much. I hail from Beed district in Maharashtra. There is no air connectivity available in my district. We have to go to Sambhajnagar which is 130 kms away and at Latur, no regular flights are being operated. Even Pune Airport is around 500 km away from my city. We urgently need an airport facility at my district Beed. Kindly consider my demand sympathetically.

Today, we are focusing on overall development of our country. We are mainly focusing on our economic growth so that our economy grows at faster pace. There are only two companies which can produce aircrafts worldwide, Boeing and Airbus. Countries like America and China are far ahead in aircraft technology. But we are lagging behind in this sector. I think, we should also take an initiative in designing and development of aircrafts. We also need to focus on aircraft production.

Sir, I am really disappointed that our airplane operations are totally disturbed. Air passengers have to wait for long hours for boarding as well as for the landing. My flight's landing got delayed by 3 hours at Delhi airport two days ago. It causes mental pain to passengers and the government should look into it urgently. The Ministry of Civil Aviation and DGCA should talk to the airline company regarding delayed flight operations.

We have heard that a new airport would be constructed at Pune. But, by when is it going to complete? Pune is a big and beautiful City. If an international airport comes up there, it would benefit the adjoining areas and districts.

It would also boost the air connectivity in Maharashtra. If you sanction a new airport at Beed, it would be convenient for the nearby Dharashiv and Latur as well as entire Beed district. The farmers residing there would get an easy air travel access to Mumbai, Pune and even for Delhi. I have to take a flight for Delhi on

regular basis. But, I cannot. So, an airport should be constructed in my Beed district urgently.

I would also like to talk about certain issues related to Mumbai Airport. A flight lands every 2 minutes at Mumbai Airport. Most of the times, the planes are denied landing due to poorly planned airspace which can lead to air congestion and delayed flight operation. I request the Union Government to take a serious note of it and take necessary steps to relieve the passengers by providing stress-free flight services.

Thank you.

श्री किशोरी लाल (अमेठी) : आदरणीय सभापति महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मेरी यह फर्स्ट स्पीच है और मैं प्रथम बार एमपी बनकर आया हूँ। मैं अपनी अमेठी की जनता को भी धन्यवाद देता हूँ और साथ में गांधी परिवार को धन्यवाद देता हूँ, जिन्होंने मुझे इस हाउस में आने का मौका दिया।

महोदय, मैं भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 के बारे में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मेरी कॉन्स्टीट्यूएन्सी के अंदर ही इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान एकेडमी (इगुआ) है, दूसरा राजीव गांधी नेशनल एविएशन यूनिवर्सिटी है और तीसरा हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड है। इसके अंदर मैं ट्रेनिंग, सेफ्टी और मैनुफैक्चरिंग के विषयों पर बोलने के लिए यहां खड़ा हुआ हूँ। विधेयक के अध्याय 4 के बिन्दु ?एल?, ?एम?, ?एन? में आपने प्रशिक्षण और प्रमाणन, ट्रेनिंग एंड सर्टिफिकेशन का उल्लेख किया है। मैं सरकार का ध्यान इस पर आकर्षित भी करना चाहता हूँ, क्योंकि जो ट्रेनिंग की बात है तो हमारे इगुआ ने अब तक 1570 पायलट्स देश को दिए हैं, जो विभिन्न एयरलाइन्स के अंदर अपनी सेवाएं दे रहे हैं। भारतीय सेना के विभिन्न अंगों के पायलट्स को ट्रेनिंग इसी इंस्टीट्यूट के द्वारा मिली है। बड़े दुःख के साथ कहना पड़ता है, यहां पर ट्रेनिंग की बात कर रहे हैं। यह यूनिवर्सिटी 7 सितंबर, 1985 को बनी थी। आदरणीय राजीव जी उस समय प्रधान मंत्री हुआ करते थे। चूंकि उनका ड्रीम प्रोजेक्ट था, इसलिए उन्होंने इसे शुरू किया था। लेकिन यहां पर बड़े दुःख के साथ कहना पड़ रहा है कि उसकी जो ग्रांट्स हैं, वर्ष 2015 से अभी तक नहीं दी गई हैं। पार्लियामेंट कमेटी, जो कि डेरेक ओब्राइन जी के चेयरमैनशिप में बनी थी, उन्होंने वर्ष 2018 में अपनी रिपोर्ट पार्लियामेंट को सब्मिट की थी। लेकिन उनकी रिकमंडेशन के बावजूद भी उसको ग्रांट्स नहीं दी गई है। इगुआ बहुत ही प्रतिष्ठित प्रशिक्षण संस्थान है। उसकी जो हालत है, अगर सेफ्टी के बारे में बात करेंगे तो वहां पर सेफ्टी का यह हाल है कि जो एयर ट्राफिक कंट्रोल सिस्टम है, उसके जो जरूरी इंस्ट्रुमेंट्स हैं, वे भी वहां इंस्टॉल नहीं हो रहे हैं। क्योंकि उनका कैलिब्रेशन नहीं हो पा रहा है। जब कैलिब्रेशन नहीं हुआ, चूंकि उसके अंदर पैसा लगता है, तो उसका कैलिब्रेशन नहीं हुआ। मैं मंत्री महोदय से यह कहूंगा कि विधेयक के अंदर इन चीजों का भी प्रावधान रखा जाए। नए ट्रेनिंग सेंटर बनाने से पहले हमारे जो एग्जिस्टिंग ट्रेनिंग सेंटर्स हैं, उनके ऊपर भी ध्यान रखें और उनको प्रॉपर ग्रांट्स मिलें, ताकि वे सुचारू रूप से चलें। सबसे बड़ी दुर्भाग्य की बात यह है कि वर्ष 2018 से वहां कोई रेगुलर डायरेक्टर नहीं है। उन्होंने बीच में एक टेक्नीशियन को चार्ज दे दिया, जो कि सेफ्टी के लिहाज से बहुत गलत है। एक टेक्नीशियन को फ्लाइट की कैसे नॉलिज होगी? उसी का परिणाम है कि वर्ष 2019 से 2023 तक वहां पर चार एयरक्राफ्ट्स क्रैश हुए, जिसके अंदर तीन बच्चों की मौत हुई है। ये सेफ्टी के नॉर्म्स की बात है। माननीय मंत्री जी इसका भी संज्ञान लेंगे। आप एग्जिस्टिंग पर भी ध्यान दीजिए, बाकी आपको जो नये खोलने हैं, वे तो आप खोलेंगे ही।

एक और सबसे बड़ा दुर्भाग्य यह है कि मेरे क्षेत्र में राजीव गांधी नैशनल एविएशन यूनिवर्सिटी भी स्थापित हुई थी, जो पार्लियामेंट एक्ट, 2013 के तहत स्थापित हुई थी। लेकिन वहाँ पर पहला वी.सी. वर्ष 2016 में अपॉइंट हुआ। उसके बाद, वर्ष 2017 में भवन बनकर तैयार हुआ। वर्ष 2018 में केपीएमजी नाम की कम्पनी पर डिले करने के लिए पेनल्टी लगाई गई थी, लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि उसी कम्पनी का पार्टनर बाद में भारत सरकार के मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एविएशन में जॉइंट सेक्रेट्री हो गया, उसके बाद वह उसी यूनिवर्सिटी का एक्टिंग वाइस प्रेसीडेंट भी हो गया। इन चीजों का भी संज्ञान इस बिल में लेना चाहिए ताकि इस तरह के लोग आकर खिलवाड़ न करें। जिसकी कम्पनी कंस्ट्रक्शन में वहाँ पर डिफॉल्टर हुई, वही आदमी उसमें अधिकारी बनकर चला आया। वहाँ पर वर्ष 2019 में पहला रजिस्ट्रार हुआ। वर्ष 2013 से 2019 तक आप छः साल लगा लीजिए। उसके बाद 5 अगस्त, 2019 को वहाँ पहला कोर्स पीजी डिप्लोमा इन एयरपोर्ट ऑपरेशंस लांच हुआ। चूंकि ये चीजें वहाँ पर हो रही हैं। जो कोर्सेज वहाँ अब तक चलने चाहिए थे, वे अभी तक वहाँ नहीं चल रहे हैं। यह महत्वाकांक्षी यूनिवर्सिटी पार्लियामेंट एक्ट के तहत बनी थी। यह एक सेन्ट्रल यूनिवर्सिटी है। इसलिए मंत्री जी को इसका संज्ञान लेना चाहिए।

यदि हम इसकी सेफ्टी की बात करेंगे, तो वहाँ पर फायर सेफ्टी का एक कोर्स शुरू किया गया था। उसके अन्दर अभी इंफ्रास्ट्रक्चर नहीं है, लेकिन वहाँ कोर्स शुरू कर दिया गया। उसमें एक बच्चे की जान चली गई क्योंकि वहाँ पर एम्बुलेंस अवेलेबल नहीं था, वहाँ कोई मेडिकल फैसिलिटीज अवेलेबल नहीं थी। उसको अस्पताल ले जाने में देरी हुई। वह सतारा, महाराष्ट्र का एक 22 साल का लड़का था, जिसकी वहाँ पर डेथ हो गई। इसलिए जब हम सेफ्टी की बात करते हैं, तो ये बातें भी सामने आती हैं, इन्हें भी इस वायुयान अधिनियम में शामिल किया जाए। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि इसका स्टेटस यूनिवर्सिटी का हो गया है, लेकिन इसमें फैकल्टीज की भी कुछ नहीं है क्योंकि जीएमआर के साथ जॉइंट वेंचर करके कोर्सेज शुरू किये गये थे, इसलिए अभी इसके बारे में भी क्लियर नहीं है कि कैसे क्या करेंगे।

अंत में, मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे प्रतिपक्ष के लीडर ने यहाँ पर दो ?ए-1? और ?ए-2? का जिक्र किया था, लेकिन मैं जिसकी बात कर रहा हूँ, उसे ?ए-3? नाम दे देते हैं क्योंकि संसद में शायद नाम नहीं लिया जाता है। उसका नाम भी ?ए-3? से ही शुरू होता है। जिस आदमी ने यहाँ पर इतना करप्शन किया और वह बाद में एक्टिंग वी.सी. बना और भारत सरकार में जॉइंट सेक्रेट्री बना।

मेरे यहाँ हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड की भी फैक्ट्री है। उसके बारे में मैं जानना चाहता हूँ, क्योंकि जो प्राइवेट प्लेयर्स की बात चल रही है, क्या एचएएल को भी मैनुफैक्चरिंग का काम देंगे या उसके अन्दर केवल प्राइवेट प्लेयर्स आएंगे? एचएएल की जो वर्तमान स्थिति है, वह बहुत अच्छी नहीं है। वहाँ पर काम की कमी है। अगर वह पब्लिक सेक्टर की संस्था है, तो उसे भी काम दिया जाए।

चूंकि मैं पंजाब से आता हूँ, अमेठी मेरा संसदीय क्षेत्र है। पंजाब के आदमपुर में जो हवाई अड्डा है, आदमपुर एनआरआईज़ का मेन गढ़ है, अगर इस हवाई अड्डे पर नैशनल और इंटरनैशनल फ्लाइट्स शुरू करेंगे, तो अच्छा होगा। हमारे यहाँ के बहुत-से एनआरआईज़ विदेशों में रहते हैं, वे वहाँ से जाते हैं। फुर्सतगंज में जो सिविल एयरपोर्ट बनाने की बात थी, उसका भी काम चल रहा है, लेकिन बहुत ही धीमी गति से काम चल रहा है। अगर उसको भी पूरा करेंगे, तो अमेठी, रायबरेली, प्रतापगढ़ आदि तमाम जिलों के लोगों को लाभ होगा।

माननीय सभापति जी, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे इस पर बोलने का अवसर दिया।

श्री गणेश सिंह (सतना) : सभापति महोदय, धन्यवाद। सभापति महोदय, मैं भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 के समर्थन में अपनी बात रख रहा हूँ। मुझे गर्व हो रहा है कि वायुयान विधेयक का नाम अब भारतीय वायुयान विधेयक होगा। यह बात अलग है कि टीएमसी के हमारे वरिष्ठ सांसद सौगत दादा को ?भारतीय? शब्द जोड़े जाने से आपत्ति है, हमें तो गर्व हो रहा है।

प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में वर्ष 2014 से लेकर अभी तक देश के अंदर ऐसा कोई विभाग नहीं है, जिसमें उन्होंने रिफॉर्म न किया हो। आज दुनिया की सबसे बड़ी जनसंख्या का देश भारत है। विमानन क्षेत्र में बहुत असीम संभावनाएं हैं। हमारे देश में अंग्रेजों के जमाने का बना हुआ कानून है। यह कानून वर्ष 1934 का कानून है, जो कि 90 साल पुराना है। हमारे देश में यह कानून चल रहा था।

महोदय, 1934 के इस वायुयान अधिनियम में 20 धाराएं थीं, जबकि 21 बार उसमें संशोधन हो चुका था। अंतिम संशोधन वर्ष 2020 में हुआ था। यह गुलामी की सबसे बड़ी निशानी थी। वैसे तो हमारे प्रधान मंत्री जी ने सभी अंग्रेजों के जमाने के जो कानून थे, जो आज अनुपयोगी हैं, उन सब कानूनों को उन्होंने खत्म किया है। आज सुबह जो वक्फ विधेयक इंटीड्यूस हुआ है, वह भी वर्ष 1923 का कानून था। उसको भी बदलने का, उसमें संशोधन करने का प्रयास हुआ है। गुलामी की निशानी को हटाने के लिए पंच प्रण या पांच संकल्प मेक-इन-इंडिया एवं आत्मनिर्भर भारत के अंतर्गत स्वदेशी वायुयान विधेयक, 2024 माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में एनडीए की सरकार ने संसद में नया कानून बनाने के लिए प्रस्तुत किया है। यह अत्यंत सराहनीय कदम है।

सभापति महोदय, इस विधेयक में वायुयान के डिजाइन, विनिर्माण, अनुरक्षण, अधिकार, उपयोग, परिचालन, बिक्री, निर्यात एवं आयात के विनियमन और नियंत्रण जैसे कई महत्वपूर्ण प्रावधान किए गए हैं। इस विधेयक में अंतर्राष्ट्रीय समझौतों के प्रावधानों को भी प्रभावी बनाने के लिए संशोधन लाया गया है। अब प्रस्तावित विधेयक का उद्देश्य अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलनों जैसे कि अंतर्राष्ट्रीय नागरिक उड्डयन सम्मेलन (शिकागो कन्वेंशन) और अंतर्राष्ट्रीय दूरसंचार संघ (आईटीयू) के 1944 कन्वेंशन के प्रावधानों को भी प्रभावी बनाया गया है। इसका उद्देश्य अंतर्राष्ट्रीय नागरिक उड्डयन संगठन (आईसीएओ) के मानक और अनुशासित अभ्यास (एसएआरपी) को लागू करना है। इसका उद्देश्य आईसीएओ और एफएए को हालिया ऑडिट सिफारिशों के अनुसार बेहतर सुरक्षा और निगरानी सुनिश्चित करना भी है।

इस अधिनियम के खंड-2 में मेक इन इंडिया, आत्मनिर्भर भारत के समर्थन हेतु वायुयान और संबंधित उपकरणों के डिजाइन, विनिर्माण और अनुरक्षण के लिये सक्षम प्रावधान किया गया है। नागर विमानन महानिदेशालय अध्याय-2, नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो अध्याय-3 और वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो अध्याय-4 को सांविधिक प्राधिकरण के रूप में मंजूरी प्रदान की जाएगी। खंड-10 में केन्द्र सरकार को नियम बनाने की शक्ति प्रदान की जाएगी। खंड-10 और 11 केन्द्र सरकार को रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर जो प्रतिबंधित था, अब प्रमाण पत्र और लाइसेंस जारी करने को विनियमित करने का अधिकार इस संशोधन में दिया जाएगा। वर्तमान में दूरसंचार एवं डीजीसीए द्वारा दो अलग-अलग मंत्रालयों को शामिल करते हुए जारी किया जाता है, अब उक्त लाइसेंसों को जारी करने में दिक्कतें नहीं होंगी। खंड-15 एवं 19 के माध्यम से केन्द्र सरकार को लाइसेंस, प्रमाण पत्र या अनुमोदन को प्रतिबंधित करने, निलंबित करने, रद्द करने की शक्ति भी प्रदान होगी। खंड-21 में अधिनियम प्रशासनिक नियंत्रण के तहत सांविधिक प्राधिकरणों को शक्तियां प्रत्यायोजित की जाएंगी। खंड-15 में केन्द्र सरकार को जन-सुरक्षा, शांति के लिए आपात स्थिति में आदेश जारी करने का अधिकार होगा। खंड-33 नैसर्गिक अपील के लिये पर्याप्त अवसर प्रदान करेगा। खंड-42 में सरकार को अधिनियम की शुरुआत की तिथि

से दो वर्ष की अवधि के लिए सरकारी आदेश और अधिनियम करने का इसमें प्रावधान किया जा रहा है। खंड-43 वायुयान अधिनियम, 1934 का निरसन करने तथा उक्त अधिनियम के तहत किए गए कार्यों के संरक्षण का कार्य करेगा। भारतीय वायुयान विधेयक 2024 में कुल 44 क्लॉज़ेज़ हैं। नए बिल ने नागरिक उड्डयन महानिदेशालय, नागरिक उड्डयन सुरक्षा ब्यूरो और विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो को अधिक अधिकार दिए हैं। इससे इन विभागों को देश में एविएशन इन्वायर्नमेंट की सुरक्षा पर अधिक अधिकार प्राप्त होंगे। इस विधेयक को पहले गृह विभाग में, रक्षा विभाग में, विदेश मंत्रालय में, दूरसंचार मंत्रालय में, विधि एवं कानून मंत्रालय में और वाणिज्य मंत्रालय में परामर्श के लिए भेजा गया था। उक्त विधेयक को अध्याय-वार तथा धारा-वार बनाए गए प्रावधानों के साथ अधिक सुनियोजित और व्यवस्थित किया गया है।

केंद्र सरकार डीजीसीए, बीसीएएस तथा एएआईबी की शक्तियों का अलग-अलग अध्यायों क्रमशः 5, 2, 3 एवं 4 में प्रावधान किया गया है। केंद्र सरकार को लाइसेंस प्रमाण-पत्र, अनुमोदन को प्रतिबंधित, निलंबित अथवा रद्द करने के लिए शक्तियाँ प्रदान की गई हैं। 10 सितम्बर, 1976 को इंडियन एयरलाइंस के विमान का अपहरण होने पर गठित पाण्डेय समिति की रिपोर्ट के बाद नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो की स्थापना हुई थी। फिर 1985 में कनिष्क विमान के हादसे के बाद नागर सुरक्षा ब्यूरो को नागर विमानन मंत्रालय के अंतर्गत एक स्वतंत्र विभाग के रूप में मान्यता प्रदान की गई थी।

महोदय, हमारे देश में वर्ष 2014 के पहले 74 एयरपोर्ट्स थे, जो आज वर्ष 2022 में बढ़कर 147 एयरपोर्ट्स हो गए हैं। वर्ष 2024-25 में हमारी सरकार ने तय किया है कि 220 हवाई अड्डे तैयार करके लोगों की सुविधा के लिए दिए जाएंगे। 21 ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे बनाए जा रहे हैं। यह अपने आपमें एक बहुत बड़ी उपलब्धि होगी।

महोदय, वर्ष 2022 में 123.2 मिलियन यात्रियों ने घरेलू उड़ान से यात्रा की और विदेशी यात्रा जो अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों में हुई थी, वह संख्या 43.4 मिलियन है। 1 अगस्त, 2024 को मैंने एक प्रश्न किया था, उसमें सतना, जहाँ से मैं आता हूँ, माननीय मंत्री जी ध्यान देंगे, देसी हवाई उड़ान सेवा में हमारे सतना को शामिल किया गया है, ऐसे जो देश के 100 हवाई अड्डे हैं, उनमें सतना को भी शामिल किया गया है। यह कहा गया है कि यह आधिपत्य एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया के पास है। छोटे हवाई जहाज के परिचालन हेतु रनवे तथा नया एयरपोर्ट तैयार किया गया है। लाइसेंस हेतु डीजीसीए के पास प्रक्रियाधीन है। सतना एक औद्योगिक शहर है। पर्यटन की दृष्टि से भी बड़े-बड़े शहरों में लोगों का आना-जाना होता है। मंत्रालय ने इसे स्वीकार किया है। रीजनल कनेक्टिविटी के तहत 19 हवाई पट्टियों के विकास और विस्तार की तैयारी अनुकूल बनाने हेतु 3 चरणों में काम शुरू होगा। ऐसा मंत्रालय कहता है। सतना के प्रथम चरण का काम हो गया है। 19 सीटर हवाई जहाज का परिचालन किया जा सकता है। लाइसेंस की प्रतीक्षा में है। दूसरे चरण में एटीआर का परिचालन कब तक होगा? मैं माननीय मंत्री जी से माँग करता हूँ कि सतना को रीजनल कनेक्टिविटी में इंदौर, भोपाल और दिल्ली के साथ जोड़ा जाए।

खजुराहो अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट हमारे मध्य प्रदेश में है, फिर भी एक स्पाइस जेट विमान चलता है। वह दिल्ली के लिए चलता है। वह भी अनिश्चय की स्थिति में रहता है। उसे मुम्बई, बेंगलुरु, कोलकाता जैसे बड़े शहरों के साथ जोड़ा जाए। जबलपुर से कोलकाता और मुम्बई की कनेक्टिविटी थी, अब वह भी बंद पड़ी है। चित्रकूट, कर्वी में हवाई पट्टी बनकर तैयार है, लेकिन परिचालन नहीं हो रहा है। जिन एयरपोर्ट्स को देसी हवाई उड़ान सेवा में शामिल किया गया है, ऐसे एयरपोर्ट्स को मंत्रालय ने 100-100 करोड़ रुपये देने की बात कही थी, लेकिन अभी उनमें से सतना को मात्र 40 करोड़ रुपये मिले हैं। मैं माँग करता हूँ कि उसे बाकी पूरा पैसा दें। हमारे रीवा का हवाई अड्डा भी बनकर तैयार है और वहाँ भी परिचालन की जल्दी शुरूआत की जाए।

अंत में, मैं बस इतना कहूँगा कि आज दुनिया में भारत के अंदर हवाई सेवाओं में जिस तेज गति से वृद्धि हो रही है, उस तरह से जहाजों की कमी है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगा, चूँकि यह बात सही है कि सरकार के पास कोई ऐसे प्लेन नहीं हैं, लेकिन प्राइवेट सेक्टर में लोगों को ऑफर करें और उनको यहाँ पर देसी हवाई उड़ान सेवाओं में, जिन शहरों का चयन हुआ है, वहाँ से देसी हवाई उड़ान सेवाएं शुरू की जाएं। हमारी राज्य सरकार ने, मध्य प्रदेश में हमारे मुख्यमंत्री डॉ. मोहन यादव जी ने एक देसी कनेक्टिविटी शुरू की है और टूरिज्म डिपार्टमेंट के माध्यम से एक टाईअप किया है, मैं चाहता हूँ कि उसको भी भारत सरकार का विमानन मंत्रालय नोटिस में ले। हमारे अन्य जो भी एयरपोर्ट्स बनकर तैयार हो गए हैं, उनको उसके साथ जोड़ने का काम करें। मैं इस बिल का पूरी तरह से समर्थन करता हूँ। मैं राम मोहन जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ कि वे मंत्री बने हैं और एक अच्छा बिल लेकर आए हैं। अंग्रेजों के जमाने के कानून को बदलकर अब भारतीय विमानन कानून बनाने जा रहे हैं, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका भी बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री अभय कुमार सिन्हा (औरंगाबाद) : सभापति जी, आपने मुझे भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर अपना पक्ष रखने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। पर्यटन एवं अन्य उद्योग को बढ़ावा देने के लिए हवाई मार्ग बहुत ही महत्वपूर्ण है। मैं एक विषय पर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ कि हवाई यात्रा के टिकट में एकाएक जो भारी वृद्धि होती है, बड़ी संख्या में आम लोगों को हवाई यात्रा करने से रोकती है। मैं उदाहरण देना चाहता हूँ। हमारे बिहार में तीन एयरपोर्ट्स पटना, गया और तीन साल से दरभंगा है। पटना एयरपोर्ट बहुत ही व्यस्त एयरपोर्ट है। पटना एयरपोर्ट के लिए ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट का निर्माण यदि किसी दूसरी जगह कराते तो बहुत ही अच्छा होता। पटना से दिल्ली का किराया जब 4500 रुपये होता है तो वहीं गया से दिल्ली का किराया 12 हजार रुपये, 15 हजार रुपये या 18 हजार रुपये होता है। किराये में इतना अंतर किस कारण से आता है? दूरी एक जैसी है और जगह भी सम है। गया अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन स्थल है। बोध गया, विष्णुपद जगह के बारे में इसी बजट के समय चर्चा हो रही थी। विष्णुपद कोरिडोर, बोध गया कोरिडोर बनाने की बात हो रही थी और राष्ट्रीय स्तर का औद्योगिक क्षेत्र गया को बनाने की बात हो रही थी। वहाँ से दिल्ली के लिए केवल एक फ्लाइट चलती है। हम माननीय मंत्री जी से आग्रह करेंगे कि यह अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन स्थल है। इसे वाराणसी, दिल्ली, हैदराबाद, कोलकाता, मुंबई, भुवनेश्वर आदि जगहों से जोड़ने का काम कम से कम जरूर करें। यह मोक्ष और ध्यान की भूमि है। यहाँ पितृ पक्ष है। पितृ पक्ष में अपने पूर्वजों के मोक्ष की प्राप्ति के लिए गयाजी धाम है। एक महीने बाद यह शुरू होगा और तकरीबन 20 लाख लोग गयाजी में आते हैं। मैं आग्रह करूँगा कि कम से कम पितृ पक्ष मेले को देखते हुए तत्काल गया एयरपोर्ट पर फ्लाइट्स बढ़ाने का काम करें। विमान और संबंधित इन्फ्रैस्ट्रक्चर्स के डिजाइन मैनुफैक्चरिंग व मेनटेनेंस के नियमों के लिए जाइंट पार्लियामेंट्री कमेटी बना दी जाए, तो विभाग के लिए बहुत अच्छा रहेगा।

महोदय, बिहार कृषि प्रधान राज्य है। फल, सब्जी आदि बहुत बड़े पैमाने पर वहाँ उत्पन्न होती है लेकिन दुलाई के लिए एक भी कार्गो विमान वहाँ से नहीं चलता है। हमारी माननीय मंत्री जी से मांग है कि लीची, आम तथा बहुत तरह के फल और सब्जी जिसे हम बिहार से अन्य जगहों पर भेज सकते हैं, अगर कृषि उत्पाद को बढ़ावा देने के लिए यदि एयर कार्गो की व्यवस्था कर दी जाए, तो बहुत अच्छा होगा। पूर्णिया एयरपोर्ट की बहुत दिनों से चर्चा चलती आ रही है, जब चुनाव आता है तब हम सुनते हैं कि पूर्णिया एयरपोर्ट चालू होगा। हम आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहेंगे कि इस बार बजट भाषण के समय जरूर बताएं कि पूर्णिया एयरपोर्ट कब चालू करेंगे। दरभंगा एयरपोर्ट तीन साल से शुरू हो गया है लेकिन बुनियादी सुविधा वहाँ नदारद है। वहाँ टेंट में एयरपोर्ट चल रहा है। हमारा आग्रह है कि इन तमाम बिंदुओं पर सरकार और मंत्री जी

विशेष ध्यान दें ताकि बिहार में पर्यटन की जो असीम संभावनाएं हैं, उन्हें बहुत अधिक बढ़ावा मिल सके ।
धन्यवाद ।

श्री राजेश रंजन (पूर्णिमा) : सभापति महोदय, बहुत-बहुत धन्यवाद । महोदय, सबसे पहले, मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आपके पास सिर्फ 130-140 एयरपोर्ट्स हैं । अमेरिका की जनसंख्या 330 मिलियन जनसंख्या है और वहां 5,472 एयरपोर्ट्स हैं । हमारी जनसंख्या के बराबर ही चीन की जनसंख्या है, जहां 500 से ज्यादा एयरपोर्ट्स हैं । दूसरी तरफ, जहां तक हमारी इकोनॉमी है, तो आप 80 करोड़ लोगों को 5 किलोग्राम अनाज देते हैं और लगभग 90-95 प्रतिशत लोगों के पास लैपटॉप, कम्प्यूटर, टू-व्हीलर नहीं हैं और 92 प्रतिशत लोग गरीबी रेखा से नीचे हैं । आज हवाई जहाज को आम आदमी तक और विभिन्न जगहों पर ले जाना चाहते हैं, लेकिन आपकी ही रिपोर्ट है कि इसके किराये में 41 प्रतिशत की वृद्धि होती है । आप इसकी ऊपरी सीमा को तय क्यों नहीं करते हैं, आप इसकी निचली सीमा को ही तय क्यों करते हैं? आप इसका स्लैब निर्धारण क्यों नहीं करते हैं? आप इस पर फोकस नहीं करते हैं । आप एक प्राधिकरण बनाइए, जो किसी भी कीमत पर इसकी निगरानी करे । समय-समय पर निजी एयरलाइन्स का ऑडिट होना सबसे ज्यादा आवश्यक है । निजी एयरलाइन्स ?हाथी? हो चुके हैं । उन्हें लगता है कि उन पर कोई अंकुश नहीं है और वे जो चाहेंगे, जब चाहेंगे, जिस हाल में चाहेंगे, वे करेंगे, क्योंकि सभी बड़े-बड़े लोगों से उनकी मुलाकात होती है । इसलिए उन्हें लगता है कि उन पर कभी भी कोई अंकुश नहीं लगाया जाएगा ।

महोदय, इसके संबंध में मेरे दो-तीन आग्रह हैं । जैसे आप इसके टिकट्स को देखिए । हर चार-पाँच मिनट्स के बाद ये बढ़ते हैं । जैसे मेरे यहां कभी कोई पर्व आता है, तो उस समय यह बढ़ जाता है । हमारे यहां से सवा दो करोड़ मजदूर बाहर काम करने जाते हैं । जब हमारे यहां शादी का माहौल होता है तो टिकट्स के दाम 18,000 या 20,000 या 22,000 रुपये हो जाते हैं । जब कोई पर्व होता है, जैसे दुर्गा पूजा, छठ, काली पूजा, रामनवमी इत्यादि के समय अगर आप इसके टिकट्स के दाम देखेंगे तो आपको दिखेगा कि इसका भाड़ा बढ़ गया है । जब हम पर्यटन के लिए कहीं बाहर जाना चाहें, जैसे विशाखापत्तनम या गोवा या अन्य किसी पर्यटन स्थल पर जाना चाहेंगे तो वहां के टिकट्स कभी भी 30,000 रुपये से कम में नहीं मिलेंगे । कोई मुझे इसका कारण क्यों नहीं बताता है कि चार मिनट पहले टिकट की यह कीमत थी और ठीक पाँच मिनट के बाद टिकट्स के दाम बहुत बढ़ जाते हैं । आखिर इसका क्या कारण है, आपको यह बताना चाहिए । आप इसका कारण बताइए कि टिकट्स के दाम पाँच मिनट के अन्दर ही क्यों बढ़ गए? यह पूछने वाला कोई नहीं है ।

महोदय, दूसरी बात यह है कि जब हम एयरपोर्ट्स पर जाते हैं तो हमारे सामान का भार अगर चार या पाँच किलोग्राम ज्यादा हो जाता है तो आप जबर्दस्ती और मनमाने तरीके से इतने रुपये का टिकट काट देते हैं कि इतने रुपये आपको देने हैं । अगर आपका प्लेन उतने अतिरिक्त भार को ले जाने को तैयार नहीं है, तो आप उस बैग को लौटा दीजिए । लेकिन, आप पैसे लेकर उतने ही वजन का सामान ले जाने देते हैं । फिर आप पैसे क्यों लेते हैं?

महोदय, तीसरी बात यह है कि जब हम किसी एयरपोर्ट पर जाते हैं, वहां 160 रुपये का एक समोसा मिलता है । वहां खाना इतना महंगा है कि मिडिल क्लास के लोग, जो विदेशों से काम करके आते हैं और वे किसी भी घटना के कारण घर जाना चाहते हैं, तो वे नहीं जा पाते हैं ।

महोदय, चौथी बात यह है कि जब कोई रोगी कैंसर, ब्रेन ट्यूमर, हार्ट, लीवर से संबंधित इलाज के लिए जाना चाहता है और अगर वह गरीबी रेखा से नीचे है तो उसके लिए एयर एम्बुलेंस की सुविधा ले पाना मुश्किल है ।

उसे इलाज के लिए दिल्ली या किसी और बड़े शहर जाने की क्या सुविधा है? गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले ऐसे रोगियों के लिए, जो कैंसर या किसी संक्रामक बीमारी से परेशान हैं, क्या उनके लिए आप कोई ऐसी व्यवस्था करेंगे? उनके लिए आप 4,000 रुपये या 5,000 रुपये फिक्स कर दीजिए कि इतने रुपये में वे जा सकते हैं ।

महोदय, पांचवीं बात यह है कि जो बच्चे गरीबी रेखा से नीचे के हैं और वे परीक्षा देने जाना चाहते हैं । उन्हें ट्रेन का टिकट नहीं मिल पाता है और उन्हें जल्दबाजी में जाना पड़ता है तो क्या उसके लिए कोई मानक है? वह बच्चा, जो एक स्टेट से दूसरे स्टेट में परीक्षा देने के लिए जाता है, क्या वह भी 30,000 रुपये में टिकट खरीदकर जाएगा? क्या वह इस स्थिति में है?

महोदय, अन्त में, मेरा आग्रह है कि आप प्लेन्स को बढ़ाने की बात करते हैं, लेकिन उसके लिए आपके पास कोई बजट नहीं है । आप उसके लिए बजट नहीं दे रहे हैं । जैसा कि हमारे मित्र ने भी पूर्णिया की बात कही, मैं भी लगातार उसके संबंध में बातचीत करता आया हूं । उसके संबंध में आपसे मेरा एक आग्रह है । पूर्णिया में एयरफोर्स स्टेशन है, वहां पहले जब चीन का युद्ध हुआ था, तो उसके लिए अंडरग्राउण्ड सुविधा है । पी.एम. वहां जाते हैं तो वहीं रहते हैं । वहां छोटे-छोटे प्लेन्स का चलना शुरू भी हुआ था । आप पूर्णिया में एक टर्मिनल बना दीजिए । अगर आपको ज़मीन कमी पड़ रही है तो बाद में उसको अधिग्रहण करें । टर्मिनल बना कर आप पूर्णिया एयरपोर्ट को चालू करें । ? (व्यवधान) पटना इंटरनेशनल एयरपोर्ट की बात लगातार उठ रही है । लगभग सात सालों से पटना एयरपोर्ट बन रहा है, कौन बना रहा है, कौन कंपनी बना रही है, कब तक वह पूरा होगा या नहीं होगा? दरभंगा की भी यही स्थिति है । दरभंगा सबसे ज्यादा रेवन्यु देता है । अटल बिहारी वाजपेयी जी ने उसकी शुरूआत की थी । हमारे पास दो एयरपोर्ट थे, उनमें से एक गया एयरपोर्ट है । लेकिन गया एयरपोर्ट इंटरनेशनल कहने के लिए, हम बौद्धिस्ट चीज़ों को नहीं जोड़ पाते हैं । ? (व्यवधान)

सभापति महोदय, मेरी मांग है कि पूर्णिया में बच्चों के लिए एक पूर्णिया एयरफोर्स ट्रेनिंग सेंटर के लिए आप विचार करें । ? (व्यवधान) दूसरी चीज़, जो एयरलाइंस दिवालिया हो गई, क्या सरकार उनके एयरक्राफ्ट के लिए कोई व्यवस्था कर रही है । ? (व्यवधान)

SHRI SACHITHANANTHAM R. (DINDIGUL): Sir, my salutations to this august House including the hon. Speaker. On behalf of the Ministry of Civil Aviation, Hon Union Minister of Civil Aviation, in the introductory remarks, has spoken about the proposed amendments to this Bill named Bharatiya Vayuyan Vidheyak. He is a young and energetic Minister. Even though he is an able Minister, the Civil Aviation Ministry is not in order. I urge that there should be changes in the policy. The work of the Civil Aviation Ministry is confined now to manage the airports, provide registration certificates to the aircrafts, and providing fitness certificate to the aeroplanes. Even if Hon MPs and Ministers present here wants to place a demand relating to a new air route or a new time slot for an aeroplane, this Civil Aviation Ministry is not in a situation to fulfil those demands. Therefore, we demand that changes should be brought in the functioning of this Ministry. Hon. Prime Minister inaugurated a new airport in Jabalpur. Within 4 months of its start, there is leakage on the roof like that of our new Parliament building. The roof of that airport gets a

crack and comes down. Similarly, Rajkot airport in Gujarat built at a cost of Rs. 1400 crore was opened on 27th July 2023 and on the very next day, i.e. on 28th July it gets collapsed. This is the state of affairs of this Ministry. When the Terminal 1 of Delhi airport got collapsed, it created fear in the minds of MPs who after oath taking ceremony were returning to their respective places. The then Civil Aviation Minister Shri Jyotiraditya Scindia when he came to Chennai said that 200 airports would be set-up in 5 years. ?In the last 65 years only 74 airports were created; we will create 200 airports in next five year?, this was his assurance. Efforts are on to hand over existing 25 airports to the private companies by the Government. This is what they are doing. We have witnessed particularly, Thiruvananthapuram, Jaipur and Mangalore airports given to Adani Enterprises for a lease of 50 years. Land for the airports was given by the State Government. They give that land for a lease of 99 years at the cost of Rs. 1. Whereas the Ministry of Civil Aviation thereafter given that place to private companies for a lease of 50 years. I wish to say that a part of this earning should be shared with the State Government which has given land for that airport. Air India worth Rs. 58,000 crore was sold to TATA for just Rs. 18,000 Crore. Air India worth Rs. 53,000 crore was sold to TATA at a meagre amount, Aeroplanes should be given to TATA and Airports should be given to Ambani. This is the policy of this Civil Aviation Ministry. I wish that such policies should be changed. There are no night landing facilities in 55 airports. As many as 25 Airports in Shimla and other mountainous areas, do not have night landing capacity. I urge that these airports should be improved and upgraded. When as MPs we travel through flights, people look at us with a surprise. The people of our constituencies also crave for such air travel. I wish to say that if poor people have to get air travel facilities, then Government should bring a policy as regards directly operating these aeroplanes. There should be additional flight services from Madurai to Delhi. Kodaikkanal is a hill resort and tourist destination in my Dindigul constituency. If we want to reach Kodaikkanal, we have to either reach Madurai or Coimbatore airports. Therefore, the basic policies of the Civil Aviation Ministry should be changed so as to create an airport in Dindigul district. Vice-Chancellor of a University of Andhra Pradesh has mentioned about Pushpak Viman during the period of Ravan. This was published in newspapers. Aeroplane was invented in 1910 and thereafter the flight services started in this world. If that is so a Vice-Chancellor of a University says that Pushpak Viman service was started during the period of Ravan itself. This shows that the Union Government is believing the Puranas which were ignored by science. I place before you the demand for changing these age-old policies of the Government for good. Thank you,

श्री मलविंदर सिंह कंग (आनंदपुर साहिब) : सभापति जी, आपने एक अहम बिल पर मुझे बोलने का अवसर दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। सभापति जी, आज हवाई सफर के कारण पूरी दुनिया बहुत छोटी हो गई है। प्रत्येक दिन लाखों-लाख लोग सुबह सफर स्टार्ट करते हैं और हजारों किलोमीटर की दूरी तय करके शाम को वापस भी आ जाते हैं। हमारे नए-नए एयरपोर्ट बन रहे हैं। कई बंद पड़े एयरपोर्ट को शुरू भी किया जा रहा है। जहां तक मैं पंजाब की बात करूंग, मैं लोक सभा में जहां से चुनकर आया हूं, आज पंजाब दुनिया के हर कोने में बसता है। आप कैलिफोर्निया, अमेरिका में चले जाइए, वहां भी पंजाब है। आप वैंकुवर, कनाडा चले जाइए, वहां भी एक पंजाब है। आस्ट्रेलिया और न्यूजीलैंड में एक अलग पंजाब है। आप यू.के., यूरोप में चले जाइए, वहां भी पंजाब है। पंजाब के तकरीबन हर हाउसहोल्ड से कोई न कोई एक इंसान दुनिया के किसी न किसी कोने में बसता है। वहां से हजारों लोग सफर करते हैं।

सभापति जी, हमारे यहां एक बड़ा इम्पोर्टेंट ट्रिब्यून अखबार है। उसने स्टडी की है। इंदिरा गांधी एयरपोर्ट के जो 25 परसेंट पैसेंजर्स हैं, वे पंजाब से हर साल ट्रेवल करते हैं। 25 परसेंट केवल पंजाब से ट्रेवल करते हैं। 10 हजार टैक्सियाँ प्रतिदिन पंजाब से दिल्ली एयरपोर्ट पर आती है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूं। यह बहुत ही इम्पोर्टेंट और कंसर्न वाला मामला है। 10 हजार टैक्सियाँ चलने से एनसीआर में ट्रैफिक की भी समस्या है, पॉल्यूशन की भी समस्या है। फॉरेन एक्सचेंज का हम करोड़ों रुपये तेल के लिए देते हैं। हमारे लोग भी परेशान होते हैं।

माननीय सभापति जी, मेरे लोक सभा क्षेत्र में मोहाली इंटरनेशनल एयरपोर्ट है। यहां पर वर्ल्ड क्लास इंफ्रास्ट्रक्चर है। ऑनरेबल खट्टर साहब यहां बैठे हुए हैं। वह हरियाणा के फॉर्मर चीफ मिनिस्टर रहे हैं। इनको सारी चीजों के बारे में पता है। वह वर्ल्ड क्लास एयरपोर्ट है, लेकिन अफसोस की बात है कि वहां से सिर्फ दो ही फ्लाइट्स हैं। आज वहां के लिए जरूरत है। दुनिया भर के पंजाबी रिलीजियस टूरिस्ट्स लाखों की संख्या में मत्था टेकने के लिए श्रीआनंदपुर साहिब, माता नैना देवी, ज्वाला जी, चमकौर साहब, दरबार साहब आते हैं। मेडिकल टूरिजम में भी बहुत संभावना है, क्योंकि बाहर में इलाज काफी कॉस्टली है। लोग पंजाब में आकर इलाज कराते हैं। हमारे मोहाली में आईटी इंडस्ट्री बहुत बड़ी है। मैं माननीय मंत्री जी से यह आग्रह करूंगा कि शहीद ए आज़म भगत सिंह जी के नाम से जो मोहाली इंटरनेशनल एयरपोर्ट है, उस पर ज्यादा से ज्यादा इंटरनेशनल फ्लाइट्स दुनिया के अन्य देशों के लिए चलाई जाए।

चाहे वह यूएसए हो, कनाडा हो, आस्ट्रेलिया हो, यूरोप हो, इंग्लैंड हो, इसमें देश का भी फायदा है और हमारे लोगों को जो परेशानी होती है, जो ह्रासमेंट होती है, उस ह्रासमेंट से उबारा जा सकता है। नेशनल हाईवे-1 दिल्ली को पूरे नार्थ इंडिया से जोड़ता है, उस पर ट्रैफिक का बर्डन बहुत बड़े स्तर पर इससे कम हो जाएगा। जैसा मैंने आपको बताया कि 10 हजार टैक्सीज़ पंजाब से रोज इंदिरा गांधी एयरपोर्ट पर आ रही हैं। हर साल 25 परसेंट पैसेंजर्स पंजाब ही दे रहा है। मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से, भारत सरकार से आग्रह है कि मोहाली के इंटरनेशनल एयरपोर्ट से, जो शहीद-ए-आजम भगत सिंह के नाम पर है, वहां से ज्यादा से ज्यादा इंटरनेशनल फ्लाइट्स शुरू कराई जाएं, ताकि लोगों को सुविधा दे सकें। सरकार बार-बार कह रही है कि हम लोगों को ज्यादा से ज्यादा हवाई सफर कराना चाहते हैं। यह जरूरत है। यह पंजाब की डिमांड भी है और समय की जरूरत भी है और देश की भी मांग है। इसमें देश का भी फायदा है और पंजाब का भी फायदा है। मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से यही कहना है कि मोहाली एयरपोर्ट से ज्यादा से ज्यादा फ्लाइट्स चलाई जाएं।

*m20 श्री विजय कुमार टूबे (कुशीनगर) : सभापति महोदय, आपने मुझे सिविल एविएशन बिल पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए धन्यवाद। मैं माननीय प्रधान मंत्री जी का भी अभिनन्दन करता हूं कि आपके नेतृत्व में विगत 10 वर्षों में उड्डयन विभाग ने इस देश की तरक्की और आधुनिक विकास में अपना अभूतपूर्व योगदान दिया

। वर्ष 2014 तक एयरपोर्ट्स की संख्या 74 थी । महज 9 वर्षों में इनकी संख्या 148 हो गई और सरकार का आगे भी विस्तार करने का लक्ष्य है ।

महोदय, ?क्षेत्रीय सम्पर्क योजना? के तहत 74 हवाई अड्डों को जोड़ने वाले 469 मार्गों को चालू किया गया है । इससे लाखों भारतीयों को किफायती हवाई यात्रा के विकल्प उपलब्ध हुए । भारतीय घरेलू विमानन बाजार ने बहुत तेजी के साथ वृद्धि की है और इसे दुनिया का तीसरा सबसे बड़ा घरेलू विमानन बाजार बनने का श्रेय मिला । भारत अब अमेरिका और चीन के बाद तीसरा सबसे बड़ा घरेलू विमानन बाजार है । यात्रियों की संख्या में लगातार हो रही वृद्धि के साथ भारतीय एयरलाइन्स नए क्षेत्रों के विस्तार की योजना बना रही है । जो एविएशन सैक्टर पूर्व में कुछ ही लोगों तक सीमित था, माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में अब इसकी पहुंच देश के आम आदमियों तक होती जा रही है ।

हमारे देश के उड्डयन मंत्रालय ने माननीय मोदी जी के नेतृत्व में विगत 10 वर्षों में काफी उपलब्धियां अर्जित की हैं । इस उड्डयन मंत्रालय के विकास के बढ़ते कदम में एक ऐसा भी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा है जो आज दुर्भाग्यों से घिरा दिखाई देता है । कुशीनगर के बौद्ध सर्किट एरिया के पर्यटन विकास का लक्ष्य लेकर 22 सालों से निर्मित वह हवाई अड्डा, जिसे कोरोना की विषम परिस्थितियों में माननीय प्रधान मंत्री मोदी जी ने न केवल कैबिनेट की मीटिंग में अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा का दर्जा दिलाया, बल्कि वर्ष 2021 में बहुत भव्य तरीके से उसका उदघाटन हुआ । 4 माह तक स्पाइस जेट की एक उड़ान कुशीनगर से दिल्ली और दिल्ली से कुशीनगर नियमित चली । 4 माह अनियमित उड़ान चली और उसके बाद स्पाइस जेट ने खराब वातावरण का बहाना बनाकर और आईएलएस न होने का बहाना बनाकर उड़ानें बंद कर दीं ।

मैं माननीय उड्डयन मंत्री जी का विशेष ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं कि दुनिया के दर्जनों बुद्धिस्ट देशों से कुशीनगर के भगवान बुद्ध के परिनिर्वाण स्थल को जोड़ने के उद्देश्य से, माननीय प्रधान मंत्री जी ने बौद्ध सर्किट एरिया के पर्यटन विकास का लक्ष्य लेकर अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे का निर्माण कराया । आज तक अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के लिए उड़ान तो शुरू हुई नहीं और डोमेस्टिक उड़ान भी पूर्णतया बंद हो गई जबकि इसकी बहुत आवश्यकता है ।

मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि इंडियन एयरलाइंस के विमान जैसे इंडिगो, विस्तारा जैसे अच्छे विमानों से देश के प्रमुख केंद्रों तक तो उड़ान होनी ही चाहिए । जैसे म्यांमार, थाईलैण्ड आदि देशों से भी अंतर्राष्ट्रीय उड़ान की जाए । इससे आवागमन की सुविधा और युवाओं को रोजगार ही नहीं मिलेगा बल्कि जिस बौद्ध सर्किट एरिया के पर्यटन के विकास का लक्ष्य लेकर माननीय मोदी जी ने इस अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे का निर्माण किया था, वह भी पूरा होगा । एक माह में सुरक्षा और कर्मचारियों की तनख्वाह के रूप में करोड़ों रुपये राजस्व की क्षति हो रही है ।

मेरा एक सुझाव है कि एयरपोर्ट्स का निर्माण हो, सुरक्षा की व्यवस्था हो, लेकिन उससे भी आवश्यक है कि बने हुए हवाई अड्डों से उड़ानें व्यवस्थित रूप से हों ताकि राजस्व की भारी क्षति न हो । हवाई अड्डों के निर्माण से जैसे टैक्सी, होटल्स के कारण रोजगार के अवसर मिलते हैं । धन्यवाद ।

*m21 **SHRI DAYANIDHI MARAN (CHENNAI CENTRAL):** Sir, thank you for giving me this opportunity. The young Minister is not here, but we are very happy that the young and the dynamic Minister has been making a lot of efforts and trying to improve the civil aviation sector. ? (Interruptions) Okay, the Minister of State is here.

Sir, I read it that they are going to set standards for manufacturing. Yes, the young Minister is here. They are going to set standards for manufacturing. One wonders, in which part of India are we making civil aircrafts? Sir, I do not know right now whether this Act of 1994 is being renamed in Hindi or Sanskrit.

I only make this request to the hon. young Minister. Sir, you are from the Telugu-speaking State. You are proud of Andhra Pradesh. You should have fought and used your might with the BJP and you should have named the Act in Telugu. We would have all appreciated it and welcomed it because Hindi is not alone the national language. Hindi is one of the languages and India is proud to have so many languages.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): All the languages are national languages.

SHRI DAYANIDHI MARAN: Yes, Sir. We would have appreciated it. You, being a young and dynamic Minister, should have fought and named it in Telugu. In fact, constitutionally, we are supposed to name it in English. ? (*Interruptions*) You are only amending the Act. The 1934 Act is being amended. The Constitution allows you to make any number of amendments from time to time, which we need. You do not have the facility, capacity or the capability to manufacture aircraft. We are dependent on two large countries. Which are those countries? One is the United States of America and the other one is France in Europe

America makes the Boeing aircraft and they set the standards. In fact, our DGCA is following the Federal Aviation Authority standards. They come and inspect whether we are following the standards or not. From time to time, they have come and told us that there are a lot of discrepancies in our aviation system.

Every time, the Ministers here, and before you also, have said that we are trying to update it; we are trying to do it. What is happening is no young blood is coming into the aviation system. Only the Ministers are young. But, if you see the DGCA, all retired people are being given extensions because of their experiences. They are sitting there.

Sir, you should bring young blood. What is the talent pool are you going to bring? Right now, you do not own any airports. The airports are not with you. You do not own any aircraft. All the aircraft are owned by the Tatas. So, what is it that you own? You can wriggle it.

We are asking what powers the Union Government has? They just ensure that no buildings come around the airport; no trees are planted. The job that the Union Civil Aviation Ministry can do now is to ensure that no one puts up a post, or plants a tree, or puts up a building etc. _

18.00 hrs

Look at the pitiful side of yours, flight of yours. Once you were the Maharaja of India. But you wiped off Rs.68,000 crore. You sold it for Rs.16,000 crore. Today morning, you were answering very lovely.

माननीय सभापति : यदि माननीय सदस्यों की सहमति हो, तो सभा की कार्यवाही इस विधेयक पर चर्चा की समाप्ति तक बढ़ा दी जाए ।

अनेक माननीय सदस्य : हाँ ।

SHRI DAYANIDHI MARAN: Today, the hon. young, dynamic Minister was answering about Maintenance, Repair and Overhaul (MRO). Till Air India was with the Government of India, no discount was given for MRO, no discounts were given for maintenance or repair. The moment Air India was sold to Tatas, Tatas are getting the benefits which Air India should have got. If you had given these benefits to the Air India earlier, we would have been in profit. But you made sure that you run the airline into losses and hand it over to Tata.

There was one young person, Captain Gopinath. He was welcomed by the middle-class people. ? (*Interruptions*) I am not yielding. ? (*Interruptions*) I want to speak about Captain Gopinath. ? (*Interruptions*)

*m22 माननीय सभापति : निशिकांत जी, आप क्या कहना चाहते हैं?

*m23 डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : सर, मैं यह कह रहा हूँ कि एयर इंडिया को सरकार ने बेचा । स्पाइस जेट तो इनकी कंपनी थी । इन्होंने कितने घाटे में बेचा, यह इनको बताना चाहिए ।

*m24 **SHRI DAYANIDHI MARAN:** Sir, let him prove that it was owned by me. ? (*Interruptions*) Mr. Nishikant Dubey, this is a question of privilege. ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Maran ji, please address the Chair.

? (*Interruptions*)

SHRI DAYANIDHI MARAN: Sir, my flow was stopped. They do not own any aircraft. Captain Gopinath was a dream of all the middle class people. This is because he

said that he will bring the prices of airline tickets equivalent to the price of railway tickets. And he did it. See the Deccan Airways, that too from your State; he made a revolution. We all thought that the new Government, or whichever Government was there in the past 10 years will reduce the air fares. Today, the air fare is equal to train charges. I am talking about the Vande Bharat trains. This is because Vande Bharat train charges have increased very much. Today, you are just copying what is instructed by FAA. You are amending the Act because the European airport authorities want you to follow it. What is the genuineness in this? What are we doing? We are able to send our own Indian-made rockets to the Moon. But we do not have the capacity to make a single aircraft. China has its own aircraft manufacturing capacity.

18.04 hrs

(Shri Krishna Prasad Tenneti *in the Chair*)

Sir, this is for you. I am talking for you. I am talking for every Member. We are talking about having international standards. You are a young Minister. I am asking you. Why is it that there is no Wi-Fi facility being provided to our people inside Air India? Inside Air India, no internet facility is there. While moving across the Indian terrain, you cannot access internet. This is what the consumer wants. At least, you take it up. The security agency in the name of national security will try and ensure that the Indian consumer will never get an internet facility in Air India. We travel from Chennai to Delhi. It is a two-and-a-half-hour flight. We really are cut off from what is happening around the society. Some people are travelling for more than two-and-a-half hours. I think, the common man needs it. Hosur is now coming up as a good MRO spot. Please ensure that Hosur is promoted. Do not transfer everything to Gujarat. Gujarat has got enough of it. I think, other States have to be satisfied.

Coming to the Chennai Airport, we are talking about a new airport. I think that the young, dynamic Minister should make a visit to the Chennai Airport and see how much of land is being wasted by the Airports Authority. On the left side and right side, we have Defence lands. Not a single person is there. Only wild trees are growing there. And you have petroleum or fuel containers for that thing which can be moved around. On the right-hand side, we have residences for the workers. I know it is essential. You can shift those residences across the road where they have enough land. You can put 15 more aero bridges. That means you can expand the capacity. No Minister wants to do this for Chennai. I request you to please do that.

Even the Coimbatore airport was supposed to get into the international map. Till date, we are not able to do that. The unfortunate thing is that monopoly exists in Thoothukudi airport. What is that monopoly? There is a Thoothukudi airport where only one airline has the monopoly. It is the Indigo airline. No other aircraft is flying from there. The flight tickets go up to Rs. 25,000 for a propeller and it is full. Now, there is also a monopoly from Trichy to Chennai. Sir, you have to ensure that monopoly does not prevail in the sector. When you allow monopoly to prevail, prices increase, and the consumers get affected.

Sir, right now, you are only a policeman. ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Kindly address the Chair.

SHRI DAYANIDHI MARAN: Hon. Chairperson, Sir, I cannot say that you are a policeman.

You are only a policeman. You have a *lathi* with you. Please use that *lathi* on the airlines to reduce the price and increase facilities, and please do not use that *lathi* on the consumers.

Thank you very much.

*m25 **DR. M. P. ABDUSSAMAD SAMADANI (PONNANI):** Hon. Chairperson, Sir, thank you for giving me this opportunity to take part in this discussion.

Sir, considering the constraints of time, I would like to briefly draw the attention of the hon. Minister and the Government to certain burning issues related to civil aviation, and especially, to our expatriate passengers from Kerala. I understand that the hon. Minister is definitely aware of the drastic results and very serious effects caused by frequent strikes by pilots of certain airlines, resulting in cancellation of flights. I would like to request the hon. Minister to have a serious look into this matter. Sir, what will be the fate of these passengers. If the flights are cancelled at the last minute, it will cause much disruption in the system and also, it will cause much hardships and sufferings to the passengers? It was often repeated that it has been frequently happening in the recent days.

Sir, through you, I would like to request the hon. Minister to find an everlasting solution for these catastrophes. In the last recent months, many such flights were cancelled causing much sufferings to the expatriate passengers from Kerala. Sometimes it happens that the validity of the passport is over if the flights are cancelled at the last moment. Many people also lose their jobs. It happens that the

return flights of many of these expatriates -- who have come to their motherland for vacations -- are cancelled at the last hour of their vacations. When their flights are cancelled, they are in a very difficult condition, and it happens that sometimes they lose their jobs.

Sir, in a very unfortunate recent event, a 40-year-old native of Kerala died in Muscat. His wife was not able to be by his side in his final hours as her flight was cancelled at the last moment, and she was unable to secure a flight ticket in the following two days. What will be the hardships? What will be the fate of that lady? I would like to draw the attention of the hon. Minister to a very unfortunate thing. The family of the deceased approached the airline concerned for compensation. The airline refused to pay the compensation. I would like to request the Government that there must be a humanitarian approach, a passenger-friendly approach, and a consumer-friendly approach with regard to the civil aviation. There is no accountability; there is no humanitarian approach; there is no passenger-friendly attitude. The passengers are put to trouble. There is no compensation for them. It is against any kind of international laws in denying their compensation.

Sir, again, I am coming to the problems faced by our expatriates from Kerala. They face very great difficulties in transporting the bodies of the deceased from foreign countries to our motherland. Efficient and expert processes have to be introduced especially for expatriates from Kerala. They are badly affected. Hon. Minister, there must be a system and a device must be evolved for improving the storage and cargo facilities and logistic issues need to be addressed.

With regard to the expatriates from Kerala, their contribution to the public exchequer is very valuable. It is very, very precious. But still, their problems remain unresolved in spite of repeated appeals from Members of Parliament and the organisation of the expatriates who are working abroad. Sir, a large number of expatriates are employed as labourers in middle and low income groups. But the excessively high air fare is unaffordable for the expatriates. So, there must be an urgent Government intervention. I do not know why the Government is not intervening in this matter. The field is left to the airlines. They are free to do whatever they want to do. Sir, in the entire world, there is a general principle: when there is more demand, the rate has to be reduced. When there is demand during vacation days and festival days, these airlines increase their air fares.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude now.

DR. M. P. ABDUSSAMAD SAMADANI: Sir, I am concluding within two minutes. We want more seats and additional flights for Kerala. Bilateral discussions need to be held and agreements have to be signed especially with GCC countries. Recently, at Mumbai Airport, there was an incident of two aircraft coming in the same runway, which is very surprising. It is a very, very serious event. It has raised serious question of safety concerns.

Finally, I would like to congratulate the Minister for bringing in RTR examination under DGCA. It is a good move. We support it. I urge that there should be more scientific and undefective methods for the aspiring pilots. The examiners have to be trained. They are not as much trained as they should be. I would like to request the hon. Minister to consider it.

Once again, I would like to draw the attention of the Minister to the fate of the expatriate passengers, their sufferings caused by the last-minute cancellation of flights and high fare rates. Thank you, Sir.

HON. CHAIRPERSON: Shri N.K. Premachandran. Sir, have you already spoken?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: No.

HON. CHAIRPERSON: Sir, I will call you later. Dr. Rajkumar Sangwan.

*m26 डॉ. राजकुमार सांगवान (बागपत) : सभापति महोदय, आपने मुझे भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर बोलने का अवसर प्रदान किया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं इस सदन के समक्ष भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यह विधेयक हमारे एविएशन सेक्टर के लिए एक मील का पत्थर साबित होगा। हवाई परिवहन किसी भी देश के विकास के लिए महत्वपूर्ण और बुनियादी ढांचों में से एक है। यह ऐसा क्षेत्र है, जो प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष रूप से अर्थव्यवस्था और रोजगार सृजन को प्रभावित करता है।

सभापति महोदय, इस क्षेत्र की सफलता मुख्यतः यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सुविधाओं तथा यात्रा की सुरक्षा जैसे कारकों पर निर्भर करती है। हमारे देश में नागर विमानन मंत्रालय विमान अधिनियम, 1934; विमान नियम, 1937; भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 1994 और अंतर्राष्ट्रीय नागरिक विमानन सम्मेलन (शिकागो कन्वेंशन), 1944 को दृष्टिगत रखते हुए हवाई परिवहन को संचालित करता है।

महोदय, समय तकनीकी परिवर्तन तथा आवश्यकताओं के अनुरूप यात्रियों की सुरक्षा तथा सुविधा के लिए कानून को अपडेट किया जाना अति आवश्यक होता है। नागर विमानन मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत बिल भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 समय की मांग के अनुरूप है। यह बिल वर्ष 1934 के अधिनियम की अस्पष्टता को दूर करता है, यात्रियों की सुरक्षा व सुविधाओं को अंतरराष्ट्रीय मापदंडों के अनुरूप पूरा करता है और वर्तमान समय में नागर विमानन क्षेत्र में व्यवसाय करने के लिए प्रतियोगियों को सरल स्पष्ट प्रावधान प्रदान करता है। इस बिल में यात्रा में लगने वाले अतिरिक्त समय की समस्या के समाधान पर ध्यान दिया गया है। भारतीय वायुयान विधेयक,

2024 न केवल वर्तमान समय की जरूरतों को पूरा करता है, बल्कि भविष्य की चुनौतियों का भी समाधान प्रदान करता है। यह विधेयक हमारी सरकार के 'मेक इन इंडिया' और 'आत्मनिर्भर भारत' पहल का समर्थन करता है। विमानन क्षेत्र में विनिर्माण में प्रोत्साहित करने के लिए सक्षमता प्रदान करता है।

महोदय, अभी थोड़ी देर पहले सदन में राजीव प्रताप रूड़ी जी बोले थे। उनको विधान सभा, लोक सभा और हवाई जहाज उड़ाने के साथ-साथ नागरिक उड्डयन विभाग को चलाने का भी अनुभव है। जब वह अपनी बात रख रहे थे तो उनकी बात सुनते हुए पता चल रहा था कि उनके काफी अनुभव थे। हम उनको सुन रहे थे तो अच्छा लग रहा था। उन्होंने अपनी बात रखते हुए अपनी एक मांग भी दोहरा दी कि पटना में एक नया एयरपोर्ट बनना चाहिए। मेरा लोक सभा क्षेत्र बागपत, जो मेरठ का हिस्सा है और मेरी एक विधान सभा भी मेरठ की है, मेरठ स्वतंत्रता संग्राम में आजादी की प्रथम चिंगारी 1857 की क्रांति की धरा है। महाभारत कालीन हस्तिनापुर जैसा महत्वपूर्ण स्थान मेरठ में है। खेल उद्योग में अंतर्राष्ट्रीय केन्द्र मेरठ में है। अंतर्राष्ट्रीय क्रिकेट में जो बड़े-बड़े खिलाड़ी क्रिकेट खेलते हैं, वह मेरठ से बना बैट लेकर पिच पर उतरते हैं। हमारे यहां एक हवाई पट्टी है। वहां हवाई पट्टी तो है, लेकिन हवाई जहाज नहीं है।

महोदय, यहां माननीय उड्डयन मंत्री जी बैठे हैं तो मेरा आपके माध्यम से उनसे अनुरोध है कि मेरठ महत्वपूर्ण स्थान है और बिजनौर, सहारनपुर, मुजफ्फरनगर, शामली, मेरठ, बागपत जनपद के लिए विमान की जरूरत है, लेकिन विमान नहीं है। अगर हवाई पट्टी को उच्चिकृत करके वहां से भी छोटे विमान चला दिए जाएं तो मैं समझता हूं कि वहां के लोगों को उसका लाभ मिलेगा। यह भी उल्लेखनीय है कि यह बिल नागर विमानन के क्षेत्र में 'मेक इन इंडिया' की अवधारणा को सार्थकता प्रदान करता है। मैं इस प्रगतिशील बिल का समर्थन करता हूं तथा नागर विमानन मंत्री श्री किंजारपु राममोहन नायडु को इस विधेयक को प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं। धन्यवाद।

*m27 श्री रमेश अवस्थी (कानपुर) : माननीय सभापति महोदय, धन्यवाद। मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे भारत के सर्वोच्च लोकतांत्रिक मंदिर में बोलने का मौका दिया है। मैं पहली बार लोकसभा का सदस्य चुनकर आया हूं। इसलिए यह सौचकर बहुत उत्साहित एवं गौरवान्वित भी हूं कि देश की तरक्की के मुद्दों पर मुझे अपनी राय रखने का अवसर मिल रहा है और साथ ही अपनी लोक सभा क्षेत्र कानपुर की देवतुल्य जनता एवं भारतीय जनता पार्टी के अपने कार्यकर्ता साथियों का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ, जिन्होंने मुझे सांसद के रूप में चुनकर यहाँ भेजा है।

महोदय, मैं आज नागरिक उड्डयन मंत्रालय के बिल पर अपनी बात रखूँ, उससे पहले आदरणीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के उस विज्ञान को प्रणाम करना चाहूँगा, जिसमें उन्होंने हवाई चप्पल पहनने वाले को भी हवाई सफर करने की कल्पना संजोई और उसे जमीन पर भी उतारा। आज पूरा देश ही नहीं, बल्कि दुनिया में केवल एकमात्र नेता नरेन्द्र मोदी जी हैं, जो कहते हैं कि सपना आपका और संकल्प हमारा। उन्होंने जो कहा है, वह किया है। यही कारण है कि आज एक गरीब आदमी भी हवाई सफर करने में सफल हुआ है, इसलिए मैं उनके बारे में दो पंक्तियाँ जरूर करना चाहूँगा।

मुझे लगता है कि आदरणीय प्रधानमंत्री जी पर ये पंक्तियाँ बिलकुल सटीक बैठती हैं-

खुद से जीतने की जिद है मेरी,

मुझे खुद को ही हराना है।

मैं भीड़ नहीं हूँ दुनिया की,

मेरे अंदर ही जमाना है । ।

महोदय, यह माननीय प्रधानमंत्री जी का ही विज़न है कि भारत में आज ट्रेन और बस की तरह हवाई सफर भी आम आदमी की पहुंच में आ गया है । पहले लोग भारत में केवल एयरलाइनों के बंद होने के बारे में सुनते थे, लेकिन अब स्थितियाँ बदल गई हैं और नागरिकों के लिए उड़ान को सुलभ बनाने के लिए नई हवाई सेवाएं स्थापित की जा रही हैं । भारत में नागरिक उड्डयन के नये युग की शुरुआत आदरणीय प्रधानमंत्री जी ने अपने पहले ही कार्यकाल में कर दी थी । भारत धार्मिक परंपराओं से जुड़ा हुआ देश है । हवाई अड्डे तेजी से विभिन्न आध्यात्मिक स्थलों के लिए महत्वपूर्ण लिंक बन गए हैं । वर्ष 2023 में घरेलू हवाई यातायात में अभूतपूर्व वृद्धि देखी गई । यह उछाल एक व्यापक प्रवृत्ति को दर्शाता है जहां धार्मिक पर्यटन ने पर्याप्त गति प्राप्त की है । हवाई यात्रा को आम आदमी की पहुंच में लाने के लिए सरकार ने 10 सालों में कई नये Airports खोले हैं । सिविल एविएशन का यह क्षेत्र उन्नति की ओर अग्रसर है । इसमें और भी संभावनाएं हैं । मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ ।

महोदय, यह जानकर खुशी हो रही है कि, आर.सी.एस योजना को इस महत्वपूर्ण पहल के लिए निर्धारित 502 करोड़ रुपये के साथ पर्याप्त धनराशि मिल रही है । यह प्रतिबद्धता विशेष रूप से पूर्वोत्तर क्षेत्र को जोड़ने के लिए सरकार के समर्पण को दर्शाती है, जो क्षेत्रीय एकीकरण और आर्थिक विकास के लिए महत्वपूर्ण है ।

महोदय, मैं नागरिक उड्डयन मंत्रालय की सराहना करना चाहता हूँ । इसके उत्कृष्ट काम के लिए विशेषकर RCS-UDAN योजना (Regional Connectivity Scheme- Ude Desh ka Aam Naagrik) के लिए, जिसे वर्ष 2016 में शुरू किया गया था, जिससे कम सेवा प्राप्त और अनछुए मार्गों को भी जोड़ा गया है ।

महोदय, नागरिक उड्डयन के क्षेत्र में हुई प्रगति उलेखनीय है । डिजिटलीकरण के लिए आदरणीय प्रधामंत्री मोदी जी के दृष्टिकोण के तहत, सरकार ने डिजी यात्रा परियोजना के साथ प्रभावशाली प्रगति की है ।

महोदय, मैं आपका ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र कानपुर की ओर केंद्रित करना चाहता हूँ । उत्तर प्रदेश में सबसे ज्यादा आबादी वाला शहर कानपुर है । जिसकी आबादी लगभग 50 लाख से भी ऊपर है । अंग्रेजों के शासनकाल में कानपुर को "मैनचेस्टर ऑफ द ईस्ट" कहा जाता था । कानपुर देश के पांच बड़े शहरों में शामिल था । लेकिन, कानपुर को वह सब कुछ नहीं मिला जिसका वह हक़दार था । जब से हमारी डबल इंजन की सरकार आयी है, तब से कानपुर के विकास की गति का पहिया आगे बढ़ा है । उसी गति को हमें और आगे बढ़ाने की ज़रूरत है । भारत के छोटे-छोटे शहर विकसित शहरों की श्रेणी में आ चुके हैं, परंतु कानपुर अपने विकास की राह देख रहा है ।

महोदय, किसी भी विकसित शहर के लिए बस एवं रेल सुविधा के साथ हवाई यात्रा भी बहुत महत्वपूर्ण होती है, परन्तु कानपुर में अभी तक कोई सिविल एयरपोर्ट नहीं था । यहाँ पर डिफेंस का एयरपोर्ट था, जहां से कभी भी नियमित हवाई यात्रा का संचालन नहीं हो सका जिससे कानपुर का व्यवसाय काफ़ी प्रभावित हुआ है । कानपुर हवाई अड्डे की ज़रूरतों को पूरा करने के लिए मुझे विश्वास है कि माननीय उड्डयन मंत्री कानपुर की हवाई सुविधाओं को बढ़ाने को प्राथमिकता देंगे । सबसे पहले, नाइट लैंडिंग सिस्टम को प्रारंभ करने की ज़रूरत है । दूसरा मौजूदा समय में हवाई अड्डे पर एटीसी कर्मचारियों की एक शिफ्ट चल रही है । इस व्यवस्था से हवाई सेवाओं में निरंतरता नहीं मिल पा रही है इसलिए एटीसी स्टाफ की शिफ्ट को दोहरा करने की आवश्यकता है । हवाई यातायात नियंत्रण (एटीसी) प्रणाली को उन्नत करना महत्वपूर्ण है । एटीसी सिस्टम का नियंत्रण रक्षा मंत्रालय के अधीन है । इसलिए मैं माननीय रक्षा मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि एटीएस सिस्टम को 24 घंटे

चालू रखने के लिए रक्षा मंत्रालय को निर्देशित करें, ताकि कानपुर के एयरपोर्ट पर नाइट लैंडिंग सिस्टम चालू हो सके और फ्लाइट्स की संख्या में वृद्धि हो सके ।

माननीय सभापति महोदय, मैं अपनी बात को समाप्त करते हुए यह कहना चाहूंगा कि आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने वर्ष 2047 तक विकसित भारत का संकल्प लिया है । उसकी सिद्धि में नागरिक उड्डयन विभाग की तरक्की इसलिए खास मायने रखती है, क्योंकि भारत के लोगों को देश के अंदर और बाहर की दुनिया से शायद सोलर हवाई सेवाओं के माध्यम से ही जोड़ा जा सकता है ।

सभापति महोदय, आपने मुझे समय दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद ।

***m28 SHRI SELVARAJ V. (NAGAPATTINAM):** Sir, Vanakkam. Thank you for the opportunity. I extend my thanks to the voters of Nagapattinam Parliamentary Constituency and the people of Nagapattinam and Tiruvarur Districts of Tamil Nadu. Kodiyakkurai, Kodiyakkadu, Thopputhurai are the places situated in my constituency. Therefore, from one corner, ?Kodi?, from a shore ?Karai?, and from one ?Thurai?, a harbour, I am speaking in the discussion on the Civil Aviation Bill. I am a Member of Parliament asking for aeroplane services coming from ?Kaadu?, meaning a forest. That is why we insisted on 100-day employment guarantee scheme. When I went for expressing thanks to the voters of my constituency, the people of the rural areas, especially the ordinary people, the working-class, with tears in their eyes, were asking for implementation of the 100-day employment guarantee scheme. That is why, we are asking for increasing the funds meant for MGNREGA besides increasing the man days of work given under this scheme.

We have a young Minister. Not only the Cabinet Minister is young, the Minister of State is also young. Both the Ministers are young. As the aeroplanes fly faster, maybe, it looks like these young Ministers are appointed to cope up with this speed. I wish they worked efficiently. As mentioned by my colleague hon. MP Shri Sachithanatham, Air India was made as a PSU by Jawaharlal Nehru by getting it from JRD Tata. Today we sold that Air India to Rattan Tata. We purchased from JRD Tata, the grandfather and sold it to Rattan Tata, the grandson. This is today?s situation. Today the Indian Government does not have a single aeroplane. We were not having any aeroplane for safely rescuing the people, students and others from war-affected areas, during the Russia-Ukraine war. We were told that as MPs we would be given flight tickets for travelling to Delhi from our constituencies and back to home. As we do not have the Government aeroplanes to fly, we are travelling by any airlines, producing the ticket and making the claim for the same. This is the situation as of now. I request for a direct flight service from Delhi to

Trichy. This becomes difficult as we have only one Indigo flight from Delhi to Trichy. There is only Indigo flight. I am saying my experience.

Our colleague Rajesh Ranjan, MP spoke about the exorbitant prices of food and other items sold in airports. I agree to what he said. Particularly I came by flight on Monday. While coming I boarded at Trichy at 6.25 am. I reached Chennai by 9.05 am. But there was an announcement for the flight being delayed from Chennai. It was scheduled to take off at 10.40 am, then 11.30 am, and at last it took off at 12.15 noon. I had to wait for five hours and 15 minutes at Chennai Airport. When I asked for four pieces of Idli, the cost was Rs 400. This is the prevailing situation.

I, therefore, urge for increasing more number of direct flights between Delhi and Trichy. There are many MPs who will be benefitted by this flight service such as myself as MP of Nagapattinam Constituency, MP from Perambalur, MP from Trichy and MPs of other nearby constituencies. Nagore is a famous place in my constituency. Muslim minority people have their Dargah here in Nagore. Velankanni Church is there where the Christians from all over the country come and pray to Annai Velankanni, the mother. Similarly, near Karaikal, we have Tirunallar which has a Hindu temple being worshipped by Hindus in large numbers. There are several Hindu temples all around. Nagapattinam is a special constituency having people of different faiths and religions. I, therefore, urge that an airport should be set up in Nagapattinam or Tiruvarur for the benefit of people living in Mayiladuthurai, Nagapattinam and Tiruvarur Districts of Tamil Nadu. My constituency has many coastal areas. Therefore, I request you to provide protection centres in my constituency to protect from cyclones affecting my constituency. Thank you. Vanakkam.

***m29 DR. D. RAVI KUMAR (VILUPPURAM):** Sir, Vanakkam. This Amendment Bill is introduced by repealing the 1934 Act. When I looked into the details of the Bill, I came to know that the intention of the Government is to just change the name in Hindi and Sanskrit without making any major changes in the content of the Bill. This Government is following the same approach as it was following earlier. They renamed the Criminal Procedure Acts in Hindi and Sanskrit. Even after we stated this as unconstitutional, they are very particular, and they continue to change the names of such Acts.

While talking on this Bill, I also want to raise some of the demands pertaining to my Viluppuram Constituency. During the 17th Lok Sabha I raised about this issue. It was about an airstrip which was set up during the time of the Second World War in

Ulundurpet. This airstrip remains the same. I urge that an airport should be set up here under the UDAN Scheme. During the previous term of Lok Sabha, I was told that this Ulundurpet airstrip was included in the list of UDAN airports, but there was no further action in this regard. First, they said they had issued licence for Neyveli. Since it is coming in Neyveli, Ulundurpet may not be considered. But to my surprise, the airport was not at all created in Neyveli. If you provide an airport in Ulundurpet, it will benefit the neighbouring Trichy, Kallakurichi, Viluppuram and other districts of Tamil Nadu. As there is an availability of a runway and sufficient land in this Ulundurpet area with adjoining highways, it becomes a natural choice for creation of an airport. I, therefore, urge upon the hon. Union Minister for Civil Aviation, through you Sir, to provide an airport at Ulundurpet. There is an airport in Puducherry. But the flight services are less in number. Flights are only operated from Hyderabad and Bangalore to Puducherry. If the flights are operated between Chennai and Puducherry, hundreds of tourists will be benefitted. Puducherry has become a tourist destination. During Saturdays and Sundays several thousands of people from States like Karnataka, Kerala and Andhra Pradesh visit this place. Therefore, I urge that the current airport in Puducherry should be expanded. Tamil Nadu has to provide the land for the expansion of Puducherry airport. There were talks held between both the Governments of Tamil Nadu and Puducherry and the Government of Tamil Nadu has agreed to provide land for expansion activities. The hon. Minister is very well aware of this place. He has a better understanding about Tamil Nadu and Puducherry. Therefore, I urge that he should take action in carrying out expansion activities in Puducherry airport which will definitely benefit the people of this area. Besides passenger traffic, it will also help in freight operations and ensuring industrial development of this area. Due to the efforts of the hon. Chief Minister of Tamil Nadu, so many industries have come around East Coast Road in Tamil Nadu. Particularly in Marakkanam, the efforts are on to create a harbour. If you take forward the expansion activities in Puducherry airport, that will definitely benefit Tamil Nadu and Puducherry together. Therefore, I request you to do this favour.

Many Members here spoke about the airfares. While booking tickets, it shows one fare, for instance, as Rs.30,000. But once we go for booking, within seconds, it is, for instance, showing as Rs.60,000. This is a huge difference. Through the Artificial Intelligence (AI), these companies have designed their system in such a way that if there is more number of searches or demands for a particular service, the prices get inflated. The hon. Union Minister should take action in order to control such immoral practices. Almost all MPs, who spoke here, have flagged this issue.

Another issue is relating to flight delays. This Amendment Bill talks about compensation. But we need compensation for delayed flights from these airline companies. Time is of essence. We cannot get back the precious time once it is spent. If an MP had to wait in an airport due to a delayed flight, the time lost by that particular MP cannot be given back to him. Therefore, I urge that keeping in view of the precious time of passengers, there should be compensation provided by these air operators if there is any delay beyond the scheduled departure. I urge that the hon. Minister should take appropriate action needed in this regard. Thank you.

*m30 **SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM):** Thank you very much, Sir, for affording me the opportunity to take part in the discussion on the Bharatiya Vayuyan Vidheyak, 2024.

Sir, I rise to support the contents of the Bill in full but strongly oppose the title of the Bill as it is in Hindi whereas the contents of the Bill are in English. At the time of the introduction of the Bill, I had made an observation and I opposed the introduction of the Bill on the ground that Article 348(1)(b) is very clear that the authoritative text of the Bill shall be in English. That is a mandatory provision in the Constitution. But unfortunately, this Government is not complying with the mandatory provision of the Constitution, thereby, violating it. They have again done the same thing in the case of the IPC, the CrPC, and the Indian Evidence Act. But here, the entire content of the Bill is in English, but unfortunately, only the title alone has been changed. I do not know what is the logical reason by which this is being done. I have already explained it at the time of the introduction of the Bill. I am not going into the details. I feel that this is a deliberate attempt on the part of the Government by indirectly imposing Hindi on the non Hindi speaking States and people belonging to South India.

Coming to the Bill, I fully congratulate the hon. Minister. He is very dynamic. Everybody is saying this. Today, the hon. Speaker also congratulated him the way in which he is answering in the Parliament. His performance in the Parliament is very good. We hope and expect that the performance in the Parliament should be reflected in the performance in the Ministry also. Let the Minister take that initiative. Definitely, the entire House will be with you. The Civil Aviation sector is getting much importance. Even the common man is able to travel by air. In such a situation, definitely, a lot of things can be done in this area.

Coming to this Bill, there is nothing new to oppose in this Bill as it is replacing and re-enacting a 90-year-old law, that is, the Aircraft Act of 1924. This Bill is a legislative initiative aimed at comprehensive reenactment of the Aircraft Act of 1934. This is an accepted fact that we are bound by the provisions of the international conventions and agreements. We know that India is a signatory to the Chicago Convention of 1944. Therefore, it is an obligation on our part to harmonise our legislation with the standards recommended by the international reputed agencies.

Further, the importance and significance of the Bill is that it provides enabling provisions for design, manufacturing, and maintenance of aircraft. Further, this Bill is providing statutory authority to the Director General of Civil Aviation, Bureau of Civil Aviation and Security, and Aircraft Accident Investigation Bureau. These three agencies are having a pivotal role in providing safety and security to the passengers as well as the aircraft as a whole. These three organisations are being mentioned in the discussion, and so many provisions are there in the Bill dealing with all these three organisations.

I am raising a specific issue. I would like to draw the attention of the hon. Minister to the Aircraft Rules. There is the ICAO (International Civil Aviation Organisation) Document 10147, 2023. This is the document, that is, International Civil Aviation Organisation Document 10147, 2023. This is to be implemented by all the nations by 1st January, 2023. Every country, which is a signatory to the document, is bound by the document. They have to implement a national framework in handling the dangerous goods; they have to have an industry standard; and there must be a Regulatory Control Board. These are the essential requirements so as to comply with the International Civil Aviation Organisation Document 10147. This is in respect of the safety and security aspect.

The standard is also well-mentioned, and in order to achieve the safety and security of the passengers, in regard to aircraft, airport and everywhere, definitely training is very mandatory. Updated skilling and training should be provided to the employees/staff who are engaged in all of these activities. The standard is competency-based training and assessment, which is highly required according to the International Civil Aviation Organisation Document 10147. So, training programme of airlines is required. All the airlines are responsible for ensuring the safety according to this document.

I would like to ask a question to the hon. Minister. I do not know whether it is by virtue of this document or by other means, but you have issued the Civil Aviation

Requirements (CAR) on 25th January, 2023, and you have completely neglected the CBTA functions. The CBTA functions are not defined. The eligibility, content management, stakeholders? responsibility, the depth and the level of training and also the standard of assessment portfolio -- nothing is being well-defined. Actually, the CAR is not in accordance with the document about which I have repeatedly mentioned earlier. So, I would like to seek a clarification or an answer from the hon. Minister regarding this because in order to achieve the safety and security of the aircraft, of the passengers, and of the airport, definitely these requirements have to be complied with in accordance with the document that I have mentioned earlier.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to a couple of issues more. One is regarding the airline online ticketing hidden charges. When a passenger books a ticket online, a convenience fee of Rs. 300 to Rs. 350 is charged per head by the airlines. Why is it so? When the passenger looks into the fares, the convenience charges are hidden, and it is reflected only after entering the passenger details and at the time of making the payment. Why is this convenience fee being charged from them? The fact is that the airline is saving the commission paid to the travel agents when a passenger books the ticket online. Why is the convenience fee being charged from them? When Air India was under the management of the Government of India, the convenience fee was not applied while booking a ticket. If you compare with the railways, there is also no convenience charge collected while booking the ticket online. So, my second question to the hon. Minister is this. Why is there this additional burden on the passengers when the airlines save the agents? commission, when the passengers book tickets online?

Sir, I have only two more simple points. The next point is regarding the User Development Fee (UDF) at the airport. The UDF is collected to cover the revenue shortfalls and to ensure fair returns to the airport operator. Recently, the Trivandrum Airport?s UDF was enhanced as approved by the Airports Economic Regulatory Authority. When the UDF was introduced, it was only applicable to the embarking passengers. But now it is made applicable to the disembarking passengers also. The disembarking passengers normally do not use any amenities at the airports. On the other hand, you can see that when a passenger comes out from the aircraft and reaches the airport, he or she is rushing to go out of the airport at the earliest. This is the usual trend. In spite of collecting the UDF, we see that a number of passengers are queuing up in most of the airports. So, my third

question to the hon. Minister is this. Why is the UDF charged from the disembarking domestic passengers?

Coming to another issue with regard to Air India's negative attitude towards the State of Kerala -- my learned friend, Mr. Samadani has also just drawn the attention to it -- Air India has withdrawn almost all its operations from the Kozhikode Airport. Air India is not operating any international flight from the Trivandrum Airport which was an international airport declared since long and it is sensitively a very important airport in spite of the potential of this airport for catering to the international passengers.

Another point is regarding the handbag rules. There should be a common handbag rule for airlines. Most of the airlines allow seven kg handbag, and a laptop to be carried free. This is a practice followed for years. Now, certain airlines, like Air India Express, weigh the laptop also. The passengers are facing difficulty at the airport due to this act of the airlines. There should be a common rule for all the airlines.

My last point is regarding the aviation security. The expenses incurred on the security at the airport are also charged on the passengers as Passenger Service Fee and, still, the passengers are being held up in long queues for security check due to shortage of x-ray, screening machine facilities, and shortage of staff.

When the airports are privatised, the passengers are more burdened and the airports that operate the flights are getting the profit. That has to be looked into. Passenger safety, amenities, and their security have to be given prime importance. With these words, I conclude and I support the Bill.

***m31 ADV. GOWAAL KAGADA PADAVI (NANDURBAR):** Sir, I would like to say that the Bill does not propose anything new. It does not propose the creation of any new body. The DGCA, BCAS and the AIB still exist. There is a provision regarding emergency powers of the Central Government for protecting public health and the manner of paying compensation. There is nothing new in this Bill about that also.

Let us address the elephant in the room. The definition of the Short Title and the Long Title of the Bill is Bharatiya Vayuyan Vidheyak. A senior colleague of mine sitting next to me was discussing aircraft but he was not able to understand the title of it. From the legal ramification, I would like to say to the hon. Minister that when you use the title 'Bharatiya Vayuyan Vidheyak', you use 'Vayuyan' but in the English definition, you define only 'aircraft'. You do not define 'Vayuyan'. There is

a legal problem. So, you have to define 'Vayuyan' also. You have redefined aircraft and you have removed balloons, airships, gliders, kites and flying machines. Where do you plan to include these gliders, airships and flying machines, if not in this definition?

Sir, I would also like to discuss Section 9 of this Bill which says that the Central Government can have a say over the order of the Director General of Civil Aviation whenever they want. If the Director General of Civil Aviation is issuing certain orders or notification regarding the security, and the Central Government as per their whims and fancies change it, there will be some security lapse. I would request the hon. Minister to clarify that issue.

I would like to discuss certain issues. There is a penalty on obstruction. There are obstructions in and around the airport due to structures for which there are strict restrictions. These structures pose grave danger to the aircraft and hence should be demolished or cleared at the earliest. Just a penalty would not be sufficient.

Some years ago, there was an air crash at the Mangalore airport. The inquiry reveals that it was due to the design of the airport, which was a table-top design, the air crash happened. It was recommended that there should not be table-top airports in the country. About a month ago, an aircraft crashed in Nepal also. There also, it was a table-top design. My advice is that we should avoid the table-top design of the airport just like Goa airport.

There should be a push for the PSUs like HAL, NAL etc., which would have a well-settled infrastructure for manufacturing and securing MRO of aircraft. The Government should support the PSUs and not hand over everything to the private companies. I would like to request that we should encourage setting up of MRO facility considering the huge unemployment among the educated technical staff. We have to have standards in line with international standards like ICAO and FAA. Today, the Civil Aviation Minister said that this FAA is as per the European standards which apply everywhere. So, I would like the hon. Civil Aviation Minister to reconsider that issue. I have spoken on the Bill but I would like to give certain advice to the Minister. The Government should regulate the airfare so that the middle-class and the poor people benefit. सर, मजबूरी है, कभी-कभी ट्रेवल करना पड़ता है। It is not a luxury. So, they should just re-consider that as well.

Sir, I would like to mention that Kolhapur airstrip is very thin. It is because of Kolhapur airstrip being very thin, Boeing and Airbus cannot land over there. So, I

would like you to reconsider that. The Gondia airport has been going under construction for five years to six years. It has still not run into operation. So, kindly look into that as well. Also, I would like to speak about two airports in Goa. There are two airports in Goa, that is, Dabolim and Mopa. There is a problem there. Almost 4.3 lakh people use Dabolim airport. They have access to the Dabolim airport. My request is that both the airports should be made operational.

I would like to recite just one poem in the end and nothing else.

आसमान में हमारी शक्ति का प्रतीक बने वायुयान,

उसे जंजीरों में मत बाँधिये, मत रोकिए उसकी उड़ान ।

सत्ता के दबाव में न दबे, ऊँचा कद न झुके,

हर नागरिक कहे, आजादी के पंख न रूके । ।

इस विधेयक में ऐसी शक्ति हो, जो देश, जनता और प्रगति के हित में हो । With these words, I conclude my speech.

*m32 श्री प्रवीन खंडेलवाल (चांदनी चौक) : महोदय, मैं भारतीय वायुयान विधेयक का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ ।

भारत के एविएशन सेक्टर में अब तक एयरक्रॉफ्ट एक्ट ऑफ 1934 के जरिए से एविएशन सेक्टर को रेगुलेट किया जा रहा था । 90 साल हो गए हैं । वर्ष 1934 से लेकर वर्ष 2013 तक एविएशन सेक्टर किसी और स्थिति में था । वर्ष 2014 से माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के आने के बाद 10 साल में एविएशन सेक्टर एक नये आयाम पर चला गया है । हम सब जानते हैं कि एविएशन सेक्टर देश के इंफ्रास्ट्रक्चर का बहुत महत्वपूर्ण हिस्सा है । पिछले 10 वर्षों में एविएशन सेक्टर की महत्ता सब लोगों का पता लगी है । एयर ट्राफिक बढ़ रहा है, एयर पैसेंजर बढ़ रहे हैं । उसको देखते हुए और एविएशन सेक्टर के डेवलपमेंट और ग्रोथ को देखते हुए मॉडर्न और एफिशिएंट रेग्युलेटरी फ्रेमवर्क की जरूरत है । इसलिए इस विधेयक का आना अपने आप में बहुत आवश्यक है । मैं प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के विजन को और सिविल एविएशन के मंत्री राम मोहन नायडू जी को बधाई देता हूँ कि वे इतना अच्छा विधेयक लेकर आए हैं । यह जो विधेयक है, हमारे देश के एविएशन सेक्टर के लिए यह आने वाले समय में एक बड़ा कदम साबित होगा । जब एयर ट्राफिक बढ़ता है तो उसके साथ-साथ सेप्टी स्टैंडर्ड्स का भी इनहेंस होना बहुत जरूरी है । टेक्नोलॉजी का एडवांस होना भी बहुत जरूरी है । उसके लिए एडवांस नेवीगेशन सिस्टम का एडॉप्शन हो, एफिशिएंट एयर ट्राफिक मैनेजमेंट का ध्यान रखा जाए और ग्रीनर एविएशन का सॉल्यूशन हो, तो इस प्रकार के बिल की जरूरत पड़ती है । कस्टमर जिस तादाद से एयर का यूज कर रहे हैं, उसके लिए एक सपोर्टिव कस्टमर सर्विस मैकेनिज्म की जरूरत है, तो इस बिल की जरूरत पड़ती है । कस्टमर सर्विस के लिए क्लियर गाइडलाइंस बनाने की जरूरत हो, तो इस बिल की जरूरत पड़ती है । बड़ी मात्रा में जो हमारे जहाज हैं, वे कार्बन का एमिशन करते हैं, उसका जो एनवायर्नमेंटल इम्पैक्ट है, उसको मिटिगेट करेंगे, तो इको फ्रेंडली टेक्नोलॉजीज का एडॉप्शन करने के लिए इस प्रकार के बिल की जरूरत पड़ती है ।

महोदय, मैं इस बिल का समर्थन इसलिए कर रहा हूँ क्योंकि यह बिल हिंदुस्तान के एविएशन सेक्टर को मॉडर्नाइज करेगा और सिविल एविएशन के जो रेगुलेशन्स हैं, उन्हें सिम्प्लीफाई करेगा तथा हमारे एविएशन सेक्टर की ग्रोथ को भी एनशोर करेगा। इस बिल के पास होने के बाद भारत इंटरनेशनल सिविल एविएशन ऑर्गेनाइजेशन की गाइडलाइन्स को पूरा कर पाएगा, जिसके कारण हम पूरे विश्व में सिस्टम को और अच्छे तरीके से एडॉप्ट कर पाएंगे। इसी बिल में ब्यूरो ऑफ सिविल एविएशन सिव्योरिटी का प्रावधान है। आज पैसेजर्स की सिव्योरिटी एक बड़ा विषय है और सिविल एविएशन का ब्यूरो बनने के बाद इसमें काफी हद तक हम सिव्योरिटी को मेजर कर पाएंगे। इसी प्रकार रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर का सर्टिफिकेट और लाइसेंस का प्रावधान इस बिल में किया है, उससे हम हिंदुस्तान में इंटरनेशनल टेली कम्यूनिकेशन स्टैंडर्ड्स को एडॉप्ट कर पाएंगे। रेगुलेटरी डिसिजन्स के अगेंस्ट अपील कर सकते हैं, यह हमारे उपभोक्ताओं को एक बहुत बड़ा बेनिफिट देने वाला है। इस बिल के माध्यम से कम्प्रीहेंसिव एविएशन सिव्योरिटी का फ्रेमवर्क बनेगा। इंडिपेंडेंट एयरक्रॉफ्ट एक्सीडेंट इनवेस्टिगेशन का ब्यूरो बनेगा। डीजीसीए प्राइमरी रेगुलेटरी अथॉरिटी बनेगा और पेनेल्टी ऑन एनफोर्समेंट के प्रोविजन्स और अच्छे तरीके से देश में कर पाएंगे।

सभापति जी, मैं माननीय मंत्री जी से तीन-चार निवेदन करना चाहता हूँ। देश में बड़ी संख्या में ऐसी सिटीज हैं जो हमारे ट्रेड का हब हैं, लेकिन वहां अभी एयर कनेक्टिविटी नहीं है। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि ऐसी सिटीज को आइडेंटिफाई किया जाए और उनके साथ एयर कनेक्टिविटी शुरू की जाए। हम सब जानते हैं कि एयरलाइन्स की मनमानी पर कंट्रोल करना बहुत जरूरी है। वे पैसे पूरे लेते हैं, लेकिन सुविधाएं नहीं दे रहे हैं। मैं यहां तक कहूंगा कि जो हमारी एयरलाइन्स ऑपरेट कर रही हैं, वे कई बार कस्टमर्स को बैगर से भी ज्यादा बुरी तरह से ट्रीट करती हैं। मुझे पूरी उम्मीद है कि इस बिल के पास होने के बाद एयरलाइन्स का उपभोक्ताओं के प्रति व्यवहार है, उसके लिए मंत्री जी स्टैंडर्ड ऑपरेटिंग प्रोसीजर्स जरूर बनाएंगे। मेरा एक निवेदन दिल्ली को लेकर है। दिल्ली में ट्रैफिक बहुत ज्यादा है इसलिए रोड पर चलना मुश्किल हो गया है। मेरा निवेदन है कि पॉसिबिलिटीज एक्सप्लोर की जाएं कि दिल्ली में एयर टैक्सी चलाई जाए। दिल्ली का बहुत बड़ा वर्ग समय की कीमत को समझता है। सड़क से दूरी नापने से बेतर है कि छोटी-छोटी एयर टैक्सीज चलाई जाएंगी, तो मुझे लगता है कि दिल्ली में हम और अच्छे तरीके से काम कर पाएंगे। शुरू में हो सकता है कि किसी एक वर्ग के लिए ऐसा हो, लेकिन यदि इसे एडॉप्ट किया जाएगा तो भविष्य में निश्चित रूप से उसका लाभ अन्य वर्गों को भी मिलेगा। माननीय मंत्री जी ने इस सेक्टर को बेतर करने के लिए जो कदम उठाए हैं, उसके लिए मैं अपने संसदीय क्षेत्र चांदनी चौक की चाट पकौड़ी को जरूर खिलाएंगे। मंत्री जी हमारी बातें जरूर मानेंगे, ऐसा मैं मानता हूँ। मैं इस बिल का पूर्ण रूप से समर्थन करता हूँ। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

*m33 श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर) : सभापति महोदय, सदन में आज भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर चर्चा हो रही है। (व्यवधान) महोदय, इस बिल के अनुसार यह एक्ट विमानों से संबंधित कई गतिविधियों को रेगुलेट करता है, जैसे मैनुफैक्चरिंग, स्वामित्व, उपयोग, संचालन और व्यापार। इस बिल के माध्यम से सरकार 90 साल पुराने एयरक्राफ्ट एक्ट, 1934 को बदलने की तैयारी कर रही है, जो अंतर्राष्ट्रीय समझौते का हिस्सा है।

सभापति महोदय, बिल के उद्देश्यों और कारणों को लेकर सरकार की ओर से कहा गया है। एयरक्राफ्ट एक्ट, 1934 में सुरक्षा, निगरानी बढ़ाने तथा एविएशन सेक्टर की ग्रोथ से जुड़ी जरूरतों को पूरा करने और अंतरराष्ट्रीय समझौतों के प्रावधानों को प्रभावी बनाने के लिए कई बार संशोधन किये गये हैं।

महोदय, 90 सालों की अवधि में अनेक संशोधनों के चलते स्टेकहोल्डर्स के लिए पैदा हुए भ्रम और अस्पष्टताओं को दूर करने, जरूरत से ज्यादा हो गई चीजों को हटाने के लिए यह बिल लाया गया है, ऐसा सरकार का कहना है

। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि आप बदलाव तो कर रहे हैं, यह अच्छी बात है, लेकिन आपने एविएशन सेक्टर में विशेषकर जिस तरह निजी कम्पनियों का दरखल बढ़ाया है, हवाई अड्डों का निजीकरण किया है, उससे लगता है कि आप अंग्रेजों के समय से प्रभावी कानून में बदलाव तो कर रहे हैं, लेकिन अंग्रेजों की व्यवस्था में बदलाव नहीं करना चाहते हैं। आप बदलाव करें, यह हमारी मांग है।

महोदय, वायुयान विभाग से संबंधित परेशानियाँ कई प्रकार की हो सकती हैं, जो इस उद्योग के विभिन्न पहलुओं को प्रभावित करती हैं। वायुयान की सुरक्षा सबसे महत्वपूर्ण चिंता है। तकनीकी खराबी, मेंटेनेंस में कमी और पायलट की त्रुटियाँ गंभीर दुर्घटनाओं का कारण बन सकती हैं। वायुयान निर्माण और रखरखाव की लागत बहुत अधिक होती है। इसके अलावा, ईंधन की कीमतों में वृद्धि और आर्थिक मंदी के दौरान यात्री संख्या में कमी भी वित्तीय संकट पैदा कर सकती है।

महोदय, वायुयान के संचालन से कार्बन उत्सर्जन होता है, जो जलवायु परिवर्तन में योगदान देता है। इसके अलावा, हवाई अड्डों के पास रहने वाले लोगों के लिए ध्वनि प्रदूषण भी एक समस्या है, इस पर भी मंत्री जी ध्यान देंगे।

महोदय, विभिन्न देशों के वायुयान नियम और मानक अलग-अलग होते हैं, जिससे अंतरराष्ट्रीय उड़ानों के संचालन में कठिनाई होती है। नियामक अनुपालन में जटिलताएँ भी उद्योग के लिए बाधा बन सकती हैं। ऐसे में आप जो यह बिल लेकर आए हैं, इसके प्रभावी होने के बाद ये कठिनाइयाँ दूर कैसे होंगी?

मंत्री जी, हमारे देश में पायलट, तकनीशियन और ग्राउंड स्टाफ की कमी एक बहुत बड़ी समस्या है। इसके बहुत पद खाली हैं। उचित प्रशिक्षण और कुशल मानव संसाधन की इस सेक्टर में जरूरत है, जिस पर आपको ध्यान देने की आवश्यकता है। इन परेशानियों के समाधान के लिए निरंतर प्रयास और नवाचार की आवश्यकता है, ताकि वायुयान उद्योग सुरक्षित, आर्थिक और पर्यावरणीय दृष्टिकोण से टिकाऊ बन सके।

महोदय, मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि हवाई अड्डों के लिए भूमि अधिग्रहण एक बहुत बड़ी समस्या है। इसके कारण बहुत आंदोलन होते हैं। पुलिस लोगों पर लाठियाँ चलाती हैं। लोगों को घर नहीं मिलते हैं। भूमि अधिग्रहण से प्रभावित होने वाले किसानों और आबादी क्षेत्र में रह रहे लोगों की समस्याओं पर भी आपको विशेष ध्यान देने की जरूरत है। हवाई अड्डों के लिए भूमि-अधिग्रहण से प्रभावित होने वाले किसानों और आबादी क्षेत्र में रहने वाले लोगों की समस्याओं पर भी आपको विशेष ध्यान देने की जरूरत है, क्योंकि अगर हम कुछ नया बना रहे हैं तो वहाँ से लोगों के घर न उजड़ें। उनके पुनर्वास की व्यवस्था करें और हर चीज बढ़ाएं, जिससे लोगों को लाभ मिले।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि एयरलाइंस जिन रूटों पर सबसे ज्यादा फ्लाइट्स का ऑपरेशन कर रही हैं, वहाँ हवाई टिकटों के दाम बेतहाशा बढ़ रहे हैं। न्यूनतम और अधिकतम हवाई किराये में बहुत ज्यादा फर्क है। ऐसे में यात्रियों को इसके कारण बहुत ज्यादा परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। विशेषकर छुट्टियों और त्यौहारों के समय एयरलाइन्स कंपनियाँ मनमर्जी से किराया बढ़ा देती हैं। इस पर लगाम लगाने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, एविएशन सेक्टर की बात हो रही है, तो मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को यह बताना चाहूंगा कि एलायंस एयर एक सरकारी कम्पनी है। उसके टॉप मैनेजमेंट के कार्यालय की स्थिति का तो आप संज्ञान लीजिए कि किस तरह वहाँ मनमर्जी की जा रही है, तन्खाह बढ़ाई जा रही है। जो ड्यूटी में नहीं आ रहा है, उसको भी तन्खाह दी जा रही है। इस पूरे मामले की विस्तृत शिकायत आपके कार्यालय में ई-मेल से कुछ लोगों

ने भेजी भी थी, लेकिन शायद आपने इस पर ध्यान नहीं दिया। सरकार ने इस एयरलाइंस के कुछ विमानों को ठीक करवाने के लिए बजट भी दे दिया। इसके बावजूद भी उन्हें ठीक नहीं करवाया जा रहा है। आप इस विषय पर गंभीरता से ध्यान दें। वे समय पर नहीं चलती हैं और एक-एक, डेढ़-डेढ़ घंटे की देरी कर देती हैं। माननीय मंत्री जी नौजवान हैं। वे निश्चित रूप से मेरी बातों का ध्यान रखेंगे।

महोदय, आज मंत्री महोदय पुराने कानून में बदलाव की बात कर रहे हैं, लेकिन मेरे राजस्थान के विभिन्न हवाई अड्डों से घरेलू कनेक्टिविटी भी नहीं है। मैं आपसे मांग करता हूँ कि जोधपुर, बीकानेर, जहाँ से आपके दो-दो मंत्री आते हैं, हमें जब नागौर से आना पड़ता है तो हमें जोधपुर, बीकानेर और किशनगढ़ से फ्लाइट पकड़नी होती है। कई बार तो फ्लाइट्स वहाँ से चलती ही नहीं है। आपने बीकानेर की फ्लाइट्स बढ़ायी, लेकिन बीच-बीच में छः-छः महीने फ्लाइट्स बंद रहती हैं। उड़ानों की संख्या कैसे बढ़ेगी? अन्य स्थानों के लिए भी यहाँ से घरेलू उड़ानों की संख्या बढ़ाई जाए। पर्यटन की दृष्टि से राजस्थान देश का एक महत्वपूर्ण राज्य है। यहाँ पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए आपको यहाँ से कनेक्टिविटी को बढ़ाना होगा।

इसके साथ ही, हवाई अड्डों पर खाने-पीने की चीजों की जो कीमतें हैं, उसको नियंत्रित किया जाए। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि आप कानून में बदलाव ला रहे हैं, लेकिन आप धरातल पर भी बदलाव लाइए। पुरानी हवाई पट्टियों में सुधार किया जाए और हवाई अड्डों पर बढ़ते निजीकरण को रोका जाए।

सर, अभी टर्मिनल-1 पर जो दुर्घटना हुई, जिसमें एक व्यक्ति की मौत हो गयी। आप मौके पर भी गए थे। आप पूरी रिपोर्ट मंगाए। इसमें जो लोग दोषी थे, उनके खिलाफ कड़ी कार्रवाई हो, ताकि ऐसा हादसा दोबारा न हो। मैं एक रिपोर्ट पढ़ रहा था कि वर्ष 2024 में करीब 16 करोड़ लोग घरेलू हवाई यात्रा करेंगे, जबकि इसमें 3 करोड़ लोग पहली बार हवाई जहाज़ से यात्रा करेंगे। साल 2030 तक देश में हवाई सफर करने वाले लोगों की संख्या सालाना 30 करोड़ तक पहुंच सकती है। वर्ष 2030 में हर साल 30 करोड़ घरेलू एयर पैसेंजर्स के साथ, इंडियन एविएशन की पहुंच 10 से 15 प्रतिशत होगी और अभी यह एक बड़ा संभावित बाजार होगा।

सभापति जी, मेरा मंत्री जी से विशेषकर यही कहना है कि हवाई कनेक्टिविटी, जो देश के अन्य इलाके हैं, जो हमारे पुराने एयरपोर्ट्स हैं, नए एयरपोर्ट्स कहां बनें, पुराने एयरपोर्ट्स का रख-रखाव और सुविधा कैसे हो और आम आदमी को इसका फायदा कैसे मिले, पूर्णिया से आने वाले सांसद जी ने इस पर बात की थी। पूर्णिया में हवाई अड्डे के साथ उन्होंने कहा कि गंभीर बीमारियों से जो पीड़ित होते हैं, अगर इनको इमरजेंसी में लाना हो तो ऐसी विशेष छूट का आप प्रावधान रखें। कई बार स्टूडेंट कोई एग्जाम देने जा रहा है, जैसे यूपीएससी का, स्टेट की किसी सेवा का, अगर उसका सेंटर दूर है, ट्रेन रद्द हो जाती है या रिज़र्वेशन नहीं मिलता है, उस समय वह हवाई जहाज़ का उपयोग करना चाहता है, लेकिन उसकी आर्थिक स्थिति ठीक नहीं है तो उसको कैसे मदद की जा सकती है, तो ये व्यवस्थाएं भी हमें सोचनी हैं। आम आदमी को हवाई यात्रा करने का मौका मिले, गरीब आदमी को भी हवाई यात्रा करने का मौका मिले। इसमें आप सुधार करो। आप जवान हैं और हमारे साथ लगातार दूसरी बार सदन में आए हैं और आपके फादर साहब भी मंत्री रहे हैं। आप निश्चित रूप से हमारी बातों को आप सुनेंगे। सांसदों का भी सम्मान हवाई अड्डों पर ज्यादा कैसे हो, इस बात का भी विशेष रूप से आप ध्यान रखें। आम आदमी की तरफ से सिक्योरिटी को ले कर कई बार शिकायतें आती हैं, इस पर ध्यान देने की जरूरत है। आप सारा सामाजिक बिठा कर हिंदुस्तान की हवाई सेवा को विश्व में बेहतर कैसे बनाएं, इस पर काम करना चाहिए। ? (व्यवधान)

माननीय सभापति: बेनीवाल जी, आपका समय समाप्त होता है। एडवोकेट चन्द्र शेखर जी।

? (व्यवधान)

*m34 एडवोकेट चन्द्र शेखर (नगीना) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद करता हूँ। अपने व्यक्तिगत जीवन में, मुझे आज भी याद है कि मेरी माँ ने एक बार मुझसे कहा कि मेरे मामा बहुत गौरवशाली हैं कि उनकी बिटिया ने उनको प्लेन का सफर करा दिया। क्योंकि हम गांव से आते हैं, किसान परिवार से हैं, तो हर चीज़ की हमारे लिए अहमियत है। मैंने भी यह तय किया था कि मैं अपनी सैलरी से अपनी माँ को एक बार हवाई जहाज़ का सफर ज़रूर कराऊंगा। अब हालात ऐसे हैं, आप बेहतर जानते हैं, देश भी जानता है, सब लोग जानते हैं कि गरीब आदमी हवाई जहाज़ में सफर नहीं कर सकता है। प्रधान मंत्री जी ने तो बहुत दिनों पहले कहा था कि हवाई चप्पल पहनने वाला हवाई जहाज़ में सफर करेगा। लेकिन आज हालात ऐसे हैं, किराया-भाड़ा इतना बढ़ गया है, जो नीतियां हैं, उनकी वजह से कि गरीब आदमी सफर नहीं कर सकता है। गरीब आदमी तो ट्रेन के ए.सी. डब्बे में भी सफर नहीं कर सकता है। इस तरह के हालात हैं, तो मेरी मंत्री जी से मांग है कि कोई ऐसी व्यवस्था की जाए कि जो करोड़ों महिलाएं देश की हैं, करोड़ों परिवार ऐसे हैं, जिन्होंने हवाई जहाज़ में जाने का सपना ही देखा है, उनको भी एक बार मौका मिले कि वे भी हवाई जहाज़ का सफर कर सकें। अगर किराया सस्ता होगा तो शायद वे प्रयास कर सकते हैं, उनके बच्चे प्रयास कर सकते हैं।

इसके साथ-साथ, ज्यादातर एयरपोर्ट्स प्राइवेट हो गए हैं और प्राइवेट होने की वजह से कर्मचारियों का शोषण होता है। चूंकि हमारे यहां बेरोज़गारी बहुत है तो कर्मचारियों को वहां काम करने में जो सैलरी मिलती है, उसमें कई जगहों का एक बार का टिकट भी नहीं आता है। मेरा आपसे आग्रह है कि जहां एयरपोर्ट्स प्राइवेट हो गए हैं, वहां कम से कम न्यूनतम वेतन 20 हजार रुपये होना चाहिए ताकि वे अपने परिवार का पेट पाल सकें और कभी हवाई जहाज़ का सफर भी कर लें, ऐसा मौका उनको मिलना चाहिए। साथ ही, प्राइवेट होने की वजह से एससी, एसटी एवं ओबीसी के बच्चों को जो नौकरी मिल जाती थी, वह भी ज़ीरो हो गई है। मेरा आपसे आग्रह है कि जहां पर प्राइवेटाइज़ेशन हो गया है, उनसे भी कहा जाए कि कमज़ोर वर्ग के बच्चों को मौका दिया जाए।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र नगीना के लोगों का धन्यवाद करता हूँ, जिन्होंने मुझे चुन कर यहां भेजा है। वहां एयरपोर्ट नहीं है। लंबे समय से उनकी यह मांग है। वहां पायलेट ट्रेनिंग स्कूल भी नहीं है, एयर होस्टेस ट्रेनिंग स्कूल भी वहां खोलना चाहिए। क्योंकि ग्रामीण क्षेत्र की प्रतिभाओं को नकारना नहीं चाहिए। इसके साथ ही, मेरे जिले सहारनपुर में एक पुराना एयरपोर्ट है, जो कि डिफेंस का है, सरसावां में है, लेकिन वहां से पैसेंजर यात्रा के लिए कोई सुविधा नहीं है। एक जगह है, जिसका नाम छुटमलपुर है, वह क्रांतिकारी जगह है, जहां हम पैदा हुए हैं, वह क्रांतिकारी जगह ही है। वहां पर भी हवाई पट्टी की स्थापना सरकार को करानी चाहिए, ताकि हमारे छुटमलपुर के लोगों को बहुत अच्छा लगेगा और फायदा भी होगा, क्योंकि जनता के लिए सफर आसान हो जाएगा।

सर, हम सुबह से प्रयास कर रहे हैं कि हमें बोलने का मौका दिया जाएगा। हमें ढाई-ढाई घंटे इंतजार करने के बाद मौका मिल रहा है। मैं भाजपा के साथियों को याद दिलाना चाहता हूँ कि एक समय था, जब आपके भी दो मेम्बर ऑफ पार्लियामेंट थे। आज आपकी सरकार है। आपको तीसरी-चौथी बार मौका मिला है। किसी में ज्ञान की थोड़े ही कमी है। ऐसा तो नहीं है कि रानी के पेट से ही राजा पैदा होता है या कोई माँ के पेट से ही सीख कर आता है। हम तो 15-15 साल संघर्ष करके आए हैं। जब हमें मौका ही नहीं मिलेगा, अपनी बात ही नहीं रख पाएंगे तो हमारी बात कैसे पहुंचेगी।

महोदय, यह मेरी मांग नहीं है। यह पंजाब के लोगों की मांग है। देश के प्रधानमंत्री पंजाब में कह कर आए थे, आदमपुर एयरपोर्ट का नाम सदगुरू रविदास जी महाराज के नाम पर करने के लिए प्राइम मिनिस्टर कह कर आए थे। इसे आप पता करा लीजिए। यह ऑन रिकॉर्ड है। प्राइम मिनिस्टर जब पंजाब गए थे तो वह अपनी स्पीच में कह कर आए थे कि आदमपुर, जालंधर में जो एयरपोर्ट है, उसका नाम हम सदगुरू रविदास जी महाराज के नाम पर करेंगे। लेकिन, दावे, दावे और वादे, वादे हैं, कब तक ये खोखले वादे होते रहेंगे? देश के प्रधानमंत्री की बात का कोई सम्मान होना चाहिए। क्या मंत्री जी नहीं सुनना चाहते या फिर उन्होंने झूठा वायदा दिया था? इस पर भी ध्यान देना चाहिए।

साथ-साथ मेरी मांग भी है, मैं पुनः इस बात को दोहराऊंगा। मैं गांव में जाता हूँ, मीटिंग्स में जाता हूँ। मैं महिलाओं से पूछता हूँ कि क्या आपने हवाई जहाज से सफर किया है? मैं लाखों लोगों से मिल चुका हूँ, आज तक गरीबों ने हाथ नहीं उठाया है कि उन्होंने हवाई जहाज का सफर किया है। उन्होंने हेलीकॉप्टर का भी सफर नहीं किया है।

सर, इस देश में आर्थिक गैर-बराबरी बहुत बड़े पैमाने पर है। गरीब पैदा होता है, मर जाता है, न तो उसे अच्छा इलाज मिलता है, न सुविधाएं मिलती हैं, बस उसका जीवन है कि वह पैदा हो गया है। ऐसा लगता है कि वह मजबूरी में पैदा हो गया। उसको पैदा ही नहीं होना चाहिए था। इस देश में कमजोर वर्गों के लोगों का भी सम्मान होना चाहिए। उनको अवसर मिलना चाहिए। सरकार की योजनाओं में गरीबों की हिस्सेदारी होनी चाहिए। इस बात का ध्यान सरकार को रखना चाहिए। अगर सरकार उनका ध्यान नहीं रखती है तो वह सरकार गरीबों की नहीं हो सकती है। सरकार ने नौजवान मंत्री दिए हैं। मुझे उम्मीद है कि एक नौजवान दूसरे नौजवान के दर्द को, गरीबों के दर्द को और ग्रामीण क्षेत्र के लोगों के दर्द को समझेगा। मुझे आपके ऊपर भरोसा है। पिछली बार भी यह विषय उठा था। हम सब चाहते हैं कि इस बार आप इसे सफल करने में कामयाब हो जाएंगे। मेरी मंगल कामना भी है कि कोई गरीब परिवार आपके लिए प्रार्थना व दुआ करे कि आपने उनको यह मौका दिया। वरना, भारत में आदमी गरीबी में ही पैदा हो और गरीबी में ही मर जाए। यह हजारों सालों तक चला है। आज आजादी के 75 सालों के बाद भी यह नहीं हो पा रहा है, तो इस पर हमें गौर करना चाहिए कि यह क्यों नहीं हो पा रहा है? हमारे कई सीनियर साथी यहां पर हैं। मैंने उनको प्लेन चलाते हुए देखा है। मेरा विश्वास है कि अगर इधर से भी और उधर से भी, सब लोग जनता के विषय में सोचेंगे तो जनता की जिंदगी आसान होगी, जो अभी नजर नहीं आती है।

मैं फिर आपसे आग्रह करूंगा कि आप चेक कराइए। एससी, एसटी और ओबीसी के बच्चे को वैसे भी नौकरी नहीं मिल रही है। जब यह सेक्टर पूरी तरह से प्राइवेट हो जाएगा तो हम लोग रिजर्वेशन का क्या करेंगे? एससी, एसटी और ओबीसी के बच्चों को रिजर्वेशन से क्या फायदा होगा? वे रिजर्वेशन के नाम पर गाली खाते हैं। जब सब चीजें प्राइवेट हो जाएंगी तो रिजर्वेशन कहां से मिलेगा? प्राइवेट वाले कहां रिजर्वेशन दे रहे हैं? आप उनसे कहिए कि प्राइवेट सेक्टर में भी रिजर्वेशन दी जाए। मैं निजी विधेयक लेकर आया कि प्राइवेट सेक्टर में एससी, एसटी और ओबीसी के बच्चे को मौका मिलना चाहिए। सुप्रीम कोर्ट का एक ऑर्डर आया है। उस पर चर्चा भी हुई कि क्रिमीलेयर हो गए हैं। आप लोगों ने कितने अरबपति बनाए हैं? कितने एससी, एसटी के लोगों के पास हवाई जहाज है? आप बताइए कि कितने लोगों के पास हेलीकॉप्टर है। आपके पास कुछ भी आँकड़े नहीं हैं। सब लोग मिल कर गरीबों को कुचलना चाहते हैं। यह गलत है। मैं पुनः आपको धन्यवाद दूंगा।

सर, हम ही कोरम पूरा करते हैं। इसे आप देख लीजिए। हम ही बैठकर कोरम पूरा करते हैं। हमें अपने देश की पार्लियामेंट पर विश्वास है कि आज नहीं तो कल इस पार्लियामेंट से गरीबों के लिए कानून बनेंगे और गरीबों के लिए पॉलिसी बननेगी। गरीबों को भी सम्मान की जिंदगी मिलेगी। ऐसा हमें विश्वास है। मैं आपका धन्यवाद

करता हूँ। मुझे अपने नौजवान मंत्री जी से उम्मीद है कि वह गरीबों की बात को सुनेंगे और हमारी पीड़ा को समझेंगे। हमारे क्षेत्रों में काम कराने के लिए धन्यवाद। जय भीम।

*m35 श्री रविन्द्र दत्ताराम वायकर (मुम्बई उत्तर-पश्चिम) : सभापति महोदय, आपने मुझे नागर विमानन मंत्री द्वारा लाए गए भारतीय वायुयान विधेयक 2024 पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ। भारतीय वायुयान विधेयक 2024 पुराने एयरक्रॉफ्ट एक्ट 1934 की जगह लेगा।

महोदय, हमारे कई सदस्यों ने कहा कि यह चुनावी बिल है। इसको ऐसे ही लाया गया है। वर्ष 1934 के विधेयक के अंदर बदलाव होना बहुत जरूरी था। इसी के माध्यम से वर्ष 1934 में सुरक्षा और निगरानी बढ़ाने, एविशन क्षेत्र की ग्रोथ से जुड़ी जरूरतों को पूरा करने के लिए जरूरी था। अंतर्राष्ट्रीय समझौते के प्रावधानों को प्रभावी बनाने के लिए कई बार संशोधन किया गया।

महोदय, विगत कई सालों की अवधि में अनेक संशोधनों के चलते स्टैकहोल्डर के लिए पैदा हुए भ्रमों और अस्पष्टता को दूर करने, जरूरत से ज्यादा हो गई चीजों को हटाने और एविेशन सेक्टर को मैनुफैक्चरिंग एंड मेटेनेंस में आसानी लाने के लिए ईज ऑफ ड्रिंग बिजनेस के लिए इस बिल को पेश किया जा रहा है।

सभापति महोदय, इस विधेयक के माध्यम से कानून की स्पष्टता को दूर करना है। मेक इन इंडिया और आत्मनिर्भर भारत जैसे पहलुओं को समर्थन करने के लिए विमानन क्षेत्र में बराबर कारोबार और विनिर्माण को आसान बनाने व सक्षम प्रावधान करने के लिए यह विधेयक है।

महोदय, मैं इसका स्वागत करता हूँ। इस विधेयक का मुख्य उद्देश्य न केवल भारत के सिविल एविेशन क्षेत्र को मजबूत करना है, बल्कि ग्लोबल स्तर पर भारत की स्थिति को भी मजबूत करना है। भारत का नागरिक उड्डयन क्षेत्र पिछले एक दशक में काफी तेजी से विकसित हुआ है। भारत सरकार ने वर्ष 2014 से 2024 तक इस क्षेत्र में महत्वपूर्ण प्रगति की है। वर्ष 2014 में भारत में कुल 75 हवाई अड्डे थे। वर्ष 2024 तक यह संख्या बढ़कर 148 हो गई है। सरकार का लक्ष्य वर्ष 2025 तक इसे 220 तक पहुंचाना है। वर्ष 2027 तक भारत में संचालित होने वाले विमानों की संख्या 1,100 तक पहुंचने की उम्मीद है। वित्त वर्ष 2024 में घरेलू यात्री यातायात 306.79 मिलियन था, जो पिछले वर्ष की तुलना में 13.5 पैसेंट अधिक है। अंतर्राष्ट्रीय यातायात 69.64 मिलियन था, जिसमें 22.3 पैसेंट की वृद्धि हुई है। वित्त वर्ष 2024 में घरेलू माल यातायात 1.32 मिलियन मीट्रिक टन और अंतर्राष्ट्रीय माल यातायात 2.04 मीट्रिक टन था।

महोदय, मैं मुंबई से आता हूँ। मेरे यहां सांताक्रूज एयरपोर्ट, इंटरनेशनल छत्रपति शिवाजी महाराज एयरपोर्ट है, जहां दो रनवे हैं। एक रनवे दूसरे को क्रॉस करता है, इसलिए एक ही रनवे चालू रहता है। एक सम्माननीय सदस्य ने कहा था कि एक उड़ान उड़ने के पहले दूसरी उड़ान आकर रुकी थी, जिसकी वजह से अवघात होने की संभावना थी। सांताक्रूज एयरपोर्ट में दो रनवे होने बहुत जरूरी हैं। सांताक्रूज एयरपोर्ट के बगल में जो झुग्गी-झोपड़ियां हैं, उनको डेवलप करना बहुत जरूरी है। मुझे मंत्री महोदय श्री राममोहन नायडू जी और श्री मुरलीधर मोहोल जी से आंसर चाहिए। बजट के समय भी मैंने इस पर बात कही थी। बजट में सिटी का डेवलपमेंट करने के लिए, सिटी में रहने वाले गरीब और मध्यम वर्गीय लोगों के इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए 11,11,111 करोड़ खर्च करने वाले हैं। उसमें से निधि देकर, उसके माध्यम से मुंबई एयरपोर्ट के अगल-बगल में जो झोपड़-पट्टियां हैं, उनका डेवलपमेंट कर सकते हैं। ? (व्यवधान) इसके बारे में, मैं माननीय मंत्री जी से आंसर चाहता हूँ। 1 लाख

करोड़ रुपये की निधि इसके लिए दी जाएगी, तो जो पंत प्रधान आवास बिल्डिंग बनेगी, उसके अंदर इसको बेचकर पैसा भी वापस ले सकते हैं। दो रनवे होने से मुंबई का एयरपोर्ट सक्षम हो जाएगा।

नवी मुंबई के एयरपोर्ट का काम भी चल रहा है। मैं बहुत साल से देख रहा हूं कि नवी मुंबई का एयरपोर्ट बनने जा रहा है। वह कब बनेगा? मैंने ऐसा सुना था कि इस साल वह एयरपोर्ट बन जाएगा। इस एयरपोर्ट को डीबा पाटिल नाम देने का एक प्रस्ताव है। आप उस प्रस्ताव को भी पारित करें। स्टेट गवर्नमेंट ने इस प्रस्ताव को आपके पास भेजा है। उनके लोग भी यहां आकर आपसे मिलने आए थे या मिलेंगे। मुझे अभी इसकी जानकारी नहीं है। अगर वे नहीं मिले हैं, तो मिलेंगे। मेरी मांग है कि डीबा पाटिल जी का नाम भी यहां आना चाहिए। ? (व्यवधान) कई सदस्यों ने यह भी कहा कि रात में एयरपोर्ट में विमान उतारा नहीं जाता। रत्नागिरी के अंदर, जीपी के अंदर, दोनों एयरपोर्ट्स के संबंध में क्या काम हुआ? उनका भी डेवलपमेंट होना चाहिए। रत्नागिरी के जब मंत्री थे, तब उसके अंदर जगह एक्वायर करने का प्रोसीजर चला था। इसके बाद उसका क्या हुआ? आपसे इसका उत्तर मिलेगा, तो बहुत अच्छा लगेगा। मैंने जो बातें कही हैं, आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी उनका जवाब देंगे और एयरपोर्ट के पास जो झुग्गी-झोंपड़ियां हैं, उस प्रश्न को हल करने में सहयोग करेंगे।

***m36 KUMARI SUDHA R. (MAYILADUTHURAI):** Hon. Chairman Sir, Vanakkam. Thank you for this opportunity and allowing me to speak on this subject. I have few requests. I am placing my requests before the most dynamic and young Civil Aviation Minister. I think that he will consider my requests.

Sir I hail from Mayiladuthurai. Mayiladuthurai constituency is a historical, spiritual and holy place. This is also called as the *Karma Bhumi*. Thousands of devotees visit this spiritual and holy place every day. Not only India but from throughout the world devotees and pilgrims visit this place. Particularly tourists from Japan and China come to this place. Even people from USA and London pay a visit to Mayiladuthurai. In Kumbakonam of Mayiladuthurai we have the temples for all nine planets, the Navagrahas. All these temples are world famous. We have ancient temples constructed 1000, 2000 or 3000 years ago are located within a radius of 100 kilometres.

There are several Atheenams or Mutts in Mayiladuthurai. Many temples are managed by these Mutts. Since it is a city of world famous temples all around this place is frequently visited by thousands of pilgrims from all over the world every day, I urge the Hon. Union Minister for Civil Aviation to provide an airport in Mayiladuthurai or Kumbakonam and which will definitely be a service provided to God. There is a place called Vaitheeswarankoil in Mayiladuthurai. Nadi Astrology of this place is world famous. People from China, and Japan visit this place to know their predictions through this Nadi Astrology. By looking at the pulse, i.e. Nadi, these Nadi astrologers predict about the past, present and future life of a particular person.

This new airport is very much needed in Mayiladuthurai to promote this world famous Nadi astrology and to further promote India's culture and tradition, and if this airport is created, the common people of Mayiladuthurai constituency will be grateful to Hon Minister for Civil aviation for his kind gesture. When I accompanied our Young Leader Shri Rahul Gandhi during the *'Bharat Jodo Yatra'* organised by the Congress party from Kanniyakumari to Kashmir, a person who accompanied us died during the Yatra due to an accident. He died when the Yatra was in Maharashtra. We struggled a lot to take the body of the deceased from Maharashtra to Chennai. Because he belonged to an ordinary farmer's family to lift his body through air ambulance was a difficult task. The fare of this air ambulance was more than Rs 1.5 lakh or 2 lakh.

As we were unable to pay such a huge money and transport the body of the deceased we took him by road to Chennai. This was a painful incident which moved me a lot. That is why I am sharing this with you. Many Indians had to go abroad to work there and to earn their livelihood besides supporting their families in India. If, on unforeseen situations, they die, air ambulance services are to be used for bringing their dead bodies back to India which is a costly affair altogether. Many cannot afford to such services. As a result, these bodies are not able to get last respects in a dignified manner.

The Indian Government should give some subsidy to bear the huge cost of transporting the dead bodies of Indians dying in foreign countries. This will help those families which are already in despair. Moreover it will help in burying the bodies with due respects. Due to extreme poverty situation in the family unable to manage, these people, in search of a job, go to these foreign countries leaving their families, children and our country. If such persons die there, if the families had to receive the dead bodies, the fare of air ambulance service should be reduced.

I humbly request the Hon. Union Minister to look into this. If we go to airports, if we want to buy a water bottle, we are afraid, it costs us more. If we can purchase one litre water bottle for Rs 10 or Rs 20 outside airports, the same is sold for Rs100/- or Rs150/- inside airports. We are afraid. If we can purchase Idli for Rs 50 per plate outside, the same is sold at Rs 250 or Rs 300/- inside the airports. The restaurants inside airports charge exorbitant prices on the foods items sold there. If an ordinary person reaches an airport he has to think twice or thrice before purchasing any food item to eat.

I therefore request the Hon. Minister to issue instruction for reducing the prices of food items sold inside airports. Similarly, when we cancel our flight tickets at the last moment, due to unforeseen circumstances, only 20 percent or 15 percent are given back as refunded money. For instance if we had purchased an air ticket for Rs 10000/- and if we happen to cancel it due to some reasons or situation, only 20 percent or 15 percent of the amount is refunded. Private airlines operators?

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

KUMARI SUDHA R. : Sir one minute. This money fully goes to the Private airlines operators. The vacant seat created out of our cancelled ticket is sold again by the airlines operator for three fold of the actual fare. They are not at loss. They only get profit. If I cancel a ticket, I am refunded just 20 percent of what I paid to them, rather the airline company sells that ticket again to another passenger by hiking the fare three times or more. This is Win-Win situation for the airlines operators in India. I urge that Hon Minister should take into consideration this aspect of air ticketing and air fare. Similarly, the differently abled persons travel on flights.

HON CHAIRMAN: Time is over. Please conclude.

KUMARI SUDHA R. : Sir, one second. Sir, please give me just one more minute. I urge that concessions on air fare should be given to differently-abled persons if they travel by flight. Unlike other passengers, the airfares of differently-abled persons should be a reduced one. I humbly request that these fares should be at least 70 to 80 percent less than the original fare. Thank you. Vanakkam.

*m37 श्री प्रवीण पटेल (फूलपुर) : महोदय, आज सबसे पहले मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। अभी कुछ दिन पहले प्रश्नकाल में मैंने एक प्रश्न पूछा था कि कुंभ को देखते हुए वहां पर नाइट लैंडिंग की सुविधा के लिए क्या विचार किया जाएगा? कल क्षेत्र से लोगों ने फोन किया कि परसों कुंभ मेला प्राधिकरण और माननीय मंत्री जी के निर्देश पर इस विभाग के अधिकारियों ने बैठक की है और जल्द ही इस पर आगे कुछ न कुछ रास्ता निकलेगा। मंत्री जी से मैं बताना चाहूंगा कि आदरणीय रूडी साहब ने इस बात की चर्चा की। हम लोगों को प्रयाग का वासी होने के नाते गर्व होता है कि पहली ट्रेन भी हमारे प्रयागराज से कानपुर तक चली और पहला हवाई जहाज भी इलाहाबाद से नैनी तक चला। रूडी जी ने इस बात को बताया भी और यह इतिहास के पन्नों में दर्ज भी है। रूडी जी ने इस बात की चर्चा की। 6 हजार 5 सौ डाक लेकर इलाहाबाद से हवाई जहाज ने उड़ान भरी और सबसे पहला हवाई अड्डा भी हमारे लोक सभा क्षेत्र बमरौली में बना। अतः एक इतिहास जुड़ा हुआ है। हम आपसे यह निवेदन करना चाहते हैं कि खासकर जैसा आपने देखा पिछले महाकुंभ में लगभग 22 करोड़ लोग प्रयागराज आए। उत्तर प्रदेश के सबसे बड़े जिलों में प्रयागराज एक है। उत्तर प्रदेश सबसे बड़ा आबादी वाला प्रदेश है। निश्चित रूप से मैं यह चाहता हूँ कि 6 महीने बाद जो महाकुंभ आ रहा है, इसमें अनुमानित लोगों के आने की संख्या 40 करोड़ के आसपास बताई जा रही है।

महोदय, आप इस बात को समझ सकते हैं कि 40 करोड़ लोग कितने ज्यादा होते हैं। प्रदेश और जिले से ही नहीं बल्कि विदेशों से भी बहुत सारे लोग आते हैं। हम आपसे जरूर यह मांग करना चाहेंगे कि खासकर कुंभ के दौरान बहुत से लोग आते हैं। यूएसएस और ईलैंड से भी बहुत सारे लोग आते हैं। कुंभ में, संगम नहाने के लिए जो मुम्बई से और दिल्ली से आते हैं, उनको काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। अगर कुंभ के दौरान वहां पर अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सुविधा मिलेगी तो निश्चित रूप से हम लोगों के लिए गर्व का विषय होगा। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहूंगा कि महाकुंभ के दृष्टिगत प्रयागराज में आईएलएस कटैगरी-3 प्रणाली की स्थापना की आवश्यकता है, ताकि वहां का परिचालन सुरक्षित और अच्छे ढंग से संचालित हो सके। माननीय मंत्री से मेरा एक और निवेदन है कि खासकर इलाहाबाद-प्रयागराज एयरपोर्ट को कृषि उड़ान योजना के तहत सम्पादित करने की कार्रवाई पर भी विचार करने का कष्ट करें, जिससे किसानों को भी उसका लाभ मिल सके। उसके साथ-साथ मेरा माननीय मंत्री से निवेदन है कि अभी हमारे प्रयागराज से आठ जगहों के लिए उड़ान की व्यवस्था है। उसमें नई दिल्ली, मुम्बई, बैंगलोर, भोपाल, देहरादून, लखनऊ और बिलासपुर है।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि प्रयागराज से हैदराबाद, प्रयागराज से हैदराबाद, प्रयागराज से गोवा, प्रयागराज से अहमदाबाद, प्रयागराज से जयपुर, प्रयागराज से गुवाहाटी, प्रयागराज से इंदौर, प्रयागराज से पुणे, प्रयागराज से नागपुर, प्रयागराज से पटना, प्रयागराज से कोलकता और प्रयागराज से जम्मू के लिए उड़ान शुरू की जाए। इसके पहले भी लगभग 17 उड़ानें वहां से होती थीं। लेकिन, इधर आठ उड़ानें ही हो रही हैं। इससे निश्चित रूप से लोगों को समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। निश्चित रूप से हम आपसे यह भी निवेदन करना चाहेंगे कि खासकर अंतर्राष्ट्रीय स्तर की संबद्धता मिलेगी तो आने वाले समय में, खासकर हमारे प्रयागराज में अगर अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सुविधा मिलेगी तो अच्छा होगा। सऊदी अरब जाने वाले लोगों को लखनऊ से जाना पड़ता है। यहां से पैसेजर्स की कमी है। सबसे ज्यादा पैसेंजर देने वाला यह एयरपोर्ट है। यह भी हम आपसे बताना चाहते हैं। इसके साथ-साथ मैं माननीय मंत्री जी को एक बात का सुझाव देने चाहता हूं। खासकर, माननीय मोदी जी की सरकार ने, जो पहले की सरकारों में कुछ लोगों के लिए एयरलाइंस की सुविधा हुआ करती थी, जैसा माननीय प्रधानमंत्री जी ने कहा था कि हवाई चप्पल पहनने वालों को हम हवाई जहाज की सुविधा देने का काम करेंगे तो यह अब दिखाई भी दे रहा है। जब हम लोगों को प्रयागराज से आना होता है तो तीन हजार रुपये में टिकट मिल जाता है। वहां से गरीब से गरीब व्यक्ति अब हवाई जहाज के माध्यम से ट्रेवल कर रहा है। निश्चित रूप से माननीय मंत्री हम कहना चाहते हैं कि जो आम आदमी है, चाहे वह हमारा किसान हो, गरीब हो या महिलाएं हों, जब से यह सरकार बनी है और जैसी सुविधाएं दी जा रही हैं, निश्चित रूप से उनके अंदर एक विश्वास पैदा हुआ है। स्वाभाविक रूप से जब वे जाते हैं तो कई बार उनके कपड़े गंदे रहते हैं, चप्पल पहने रहते हैं, वे अच्छी लैंग्वेज में बोल नहीं पाते हैं, एयरपोर्ट पर सीआईएसएफ की थोड़ी सख्ती रहती है, वहां उनको थोड़ी सी असुविधा होती है। हम लोग कई बार देखते हैं कि यदि उनका आधार कार्ड कहीं छूट जाता है या खो जाता है, जबकि वे बार-बार कहते हैं कि मोबाइल में मेरा आधार कार्ड देख लीजिए, लेकिन उसके बावजूद वे लोग मानते नहीं हैं और कहते हैं कि आधार कार्ड लाइए। उसके लिए उनको परेशान होना पड़ता है। कई जगहों पर हमने इस बात को भी देखा है कि हवाई अड्डों पर चेकिंग के दौरान जूते उतारने पड़ते हैं, जिससे थोड़ा सा लोगों के आत्मसम्मान पर भी ठेस पहुंचती है। निश्चित रूप से आप इन चीजों में सुधार करेंगे। ऐसा हम लोगों का विश्वास है। हम माननीय मंत्री जी के प्रति बहुत आभार प्रकट करते हैं। सुबह से हम लोग इस बात को देख रहे हैं कि जब से इस विधेयक चर्चा शुरू हुई है, तब से माननीय मंत्री जी लगातार एक-एक बात नोट करते जा रहे हैं कि किस तरीके से इन चीजों को करना है। स्वाभाविक है कि आपके दिशा-निर्देश में आने वाले समय में यह विभाग निश्चित रूप से ऊंचाइयां प्राप्त करेगा। जैसा कि हम लोग माननीय रूडी जी के समय में इस विभाग को जानते थे कि यह आम आदमी के लिए है, उसी तरीके से आपके समय में भी जो आम आदमी है,

उसको यह विश्वास है कि यह विभाग बहुत तेजी के साथ खासकर आम आदमी के लिए, गरीब आदमी के लिए और किसान के लिए आप सारी सुविधाएं देने का काम करेंगे । बहुत-बहुत धन्यवाद । जय हिन्द ।

*m38 डॉ. मोहम्मद जावेद (किशनगंज) : महोदय, आपने मुझे भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर बोलने की इजाजत दी है, उसके लिए आपका बहुत-बहुत शुक्रिया ।

मेरे कुछ प्वाइंट्स हैं । फेयर रेग्युलेट होना चाहिए, वह बहुत बढ़ जाता है । आपने उसके लिए स्पेशल टाईम भी दिया था । जब फ्लाइट बहुत डिले हो जाती है या कैंसिल हो जाती है, तो यात्री को क्षतिपूर्ति मिलनी चाहिए । जिन एयरपोर्ट्स की कंस्ट्रक्शन्स हो रही हैं, उनकी निगरानी होनी चाहिए । हमने बरसात के समय देखा है कि कितनी खराब कंस्ट्रक्शन थी, उस पर एक्शन लेना चाहिए । अफोर्डेबल एयर टैक्सी होनी चाहिए, क्योंकि उससे पेशेंट्स जाते हैं । वह इतना अनअफोर्डेबल होता है, इसलिए वे उसकी सर्विस अवेल नहीं कर पाते हैं । पेशेंट्स, स्टूडेंट्स और वृद्धजनों के लिए कंसेशनल फेयर्स होने चाहिए ।

दूसरा, हमारे जो टूरिस्ट डेस्टिनेशंस हैं, जो कल्चरल डेस्टिनेशंस हैं, हिस्टोरिकल प्लेसेज़ हैं, धार्मिक महत्वपूर्ण की जगहें हैं, वाइल्ड लाइफ सैंचुरीज़ हैं, हिली रिजॉर्ट्स हैं, हम लोगों को वहां पर कनेक्टिविटी बढ़ानी चाहिए । इससे एयर फ्लो भी बढ़ेगा और हमारी लोकल इकोनॉमी भी बढ़ेगी ।

माननीय मंत्री जी, पूर्णिया और भागलपुर में एयरपोर्ट्स शुरू करने चाहिए । नॉर्थ में बागडोगरा एयरपोर्ट है । पश्चिम बंगाल में दो एयरपोर्ट्स हैं, एक कोलकाता में है और दूसरा नॉर्थ में साढ़े पांच किलोमीटर्स पर बागडोगरा एयरपोर्ट है । बागडोगरा में एयरफोर्स का टर्मिनल है । वहां से चाइना और बांग्लादेश बॉर्डर्स पास हैं । हमारे देश और चाइना की जो पोजीशन है, वह धीरे-धीरे भारतीय जमीन पर इन्क्रोचमेंट कर रहा है । यह ठीक नहीं है, क्योंकि वह सिविलियन के लिए हो पाएगा या नहीं ।

माननीय मंत्री जी, मेरी आपसे गुजारिश है कि इसके विकल्प के रूप में किशनगंज है, which is about 100 kilometres South of Bagdogra. उससे यह होगा कि जो मुर्शिदाबाद और मालदा है, कोलकाता के लिए 350 किलोमीटर्स जाना पड़ता है, बागडोगरा के लिए 250 किलोमीटर्स जाना पड़ता है, अगर किशनगंज में एयरपोर्ट बन जाएगा, तो 150 किलोमीटर्स पर मुर्शिदाबाद, मालदा और भागलपुर के पैसेंजर्स यहां से सुविधा का लाभ उठा सकेंगे । मेरी गुजारिश है कि इसकी महत्ता और सीमाओं की समस्याओं को देखते हुए, यह किया जाए ।

तीसरा, एयरपोर्ट एक्सपैंशन के लिए जमीन चाहिए । मेरी गुजारिश है कि आप वक्फ की जमीन न लें । आज यहां पर एक बहुत ही असंवैधानिक बिल लाया गया है । उसमें सरकार चाहती है कि गरीब से गरीब मुसलमानों के बच्चों के लिए वक्फ की जो जमीन है, वह उसको हड़प लेना चाहती है । ऐसा न हो कि इस वक्फ की जमीन पर ये लोग इन्क्रोचमेंट करें ।

महोदय, मेरी एक और गुजारिश है कि बिहार राज्य में लगभग 14 करोड़ की आबादी है । वहां पर सिर्फ तीन एयरपोर्ट्स ऑपरेशनल हैं । एक पटना में है, बाकी दो एयरपोर्ट्स में बहुत माइल्ड ट्रैफिक है । उसको देखते हुए पूर्णिया और भागलपुर को इमीडिएटली शुरू किया जाए । किशनगंज को इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाने की जरूरत है ।

*m39 श्री तापिर गाव (अरुणाचल पूर्व) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं । मैं भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 की चर्चा में भाग लेना चाहता हूं ।

मैं सबसे पहले माननीय नागरिक उड्डयन मंत्री नायडू गारू की तारीफ करता हूँ। वह यंग हैं, इंटेलीजेंट हैं और वह अपने विषय के मास्टर हैं। वे अपने मंत्रालय को बहुत आगे ले जाएंगे। Control of the design, manufacture, maintenance, possession, use, operation, sale, export and import of aircraft, इस बिल में 34 क्लॉजेज़ हैं। मैं पूरे के पूरे 34 क्लॉजेज़ का समर्थन करता हूँ। नागरिक उड्डयन मंत्री नायडू गारू के नेतृत्व में सिविल एविएशन पूरी दुनिया के सामने कंपीट करेगा, ऐसा मेरा इनके ऊपर विश्वास है।

मैं इनका ध्यान पूर्वोत्तर के राज्यों की तरफ ले जाना चाहता हूँ। जब भी मैं यहां पर भाषण देता हूँ, मेरी इस सदन से उम्मीद है कि वह ध्यान दे, क्योंकि मैं अरुणाचल प्रदेश से चुनकर आता हूँ। अरुणाचल प्रदेश एक स्ट्रैटेजिक स्टेट है, जिसमें बार-बार हमारा पड़ोसी क्लेम करता है कि एक डिस्प्यूटेड लैंड है। मैं आज इस सदन को बताना चाहूंगा कि कांग्रेस राज में अरुणाचल प्रदेश में वर्ष 1962 की वॉर के बाद और वॉर से पहले 11 एडवांस्ड लैंडिंग ग्राउंड्स थे। कांग्रेस उनको अपने 60 साल के राज में भूल गई और छोड़ दिया था। आज मोदी जी ने आकर 11 में 7 एडवांस्ड लैंडिंग ग्राउण्ड्स को रेनोवेट किया और ऑपरेशन में लाए। इसके साथ ही मोदी जी ने वर्ष 2018 में ईटानगर में एयरपोर्ट की नींव डाली और वर्ष 2023 में फ्लाइट शुरू कर दी। इसके लिए मैं मोदी सरकार और सिविल एविएशन मिनिस्ट्री को अरुणाचल प्रदेश की ओर से धन्यवाद देता हूँ।

सर, इसके साथ ही पूर्वोत्तर राज्यों के लिए पायलट ट्रेनिंग सेंटर लीलाबाड़ी में ऑपरेशनल हो गया है। वहां पर आज देश भर से आकर पायलट ट्रेनिंग ले रहे हैं। यह मोदी जी और एनडीए का कमाल है। मैं ऑनरेबल मिनिस्टर से यह कहना चाहता हूँ कि हमारे यहां अनिनी और दिरांग दो एडवांस्ड लैंडिंग ग्राउण्ड्स हैं। अरुणाचल प्रदेश एक स्ट्रैटेजिक स्टेट है, इसलिए स्टेट गवर्नमेंट ने दिरांग और अनिनी में एडवांस्ड ग्राउण्ड के लिए रिक्वेस्ट भेजी है। मैं आशा करता हूँ कि इसको ऑनरेबल सिविल एवियेशन मिनिस्टर ध्यान देंगे और बनाएंगे। हमारे बड़े भाई रूडी जी पायलट हैं और उनको पूरा एक्सपीरियंस है। अरुणाचल प्रदेश में आईएलएस नहीं लग सकता है, क्योंकि रन वे पतला है, पहाड़ है। इसलिए आप आईएलएस न लगाकर पायलट के साथ और जमीन में लगाएंगे तो मानसून सीज़न में भी ऑपरेशनल हो सकता है, अन्यथा बारिश होने पर सर्विस बंद हो जाती है।

मैं आपको यह बताना चाहूंगा कि सिविल एविएशन को जमीन चाहिए। हमारे कार्बी आंगलॉग असम में 4,656 स्क्वायर मीटर से ज्यादा रन वे फ्री ऑफ कॉस्ट विदाउट कंपेसेशन एलोकेट हो गया है। वहां सर्वे भी हो गया है, डीपीआर भी बन गई है। हमारे यहां एक ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट, कार्बी आंगलॉग नॉर्थ ईस्ट में चाहिए। आपको फ्री में जमीन दे रहे हैं। मोदी ने कहा था कि हवाई चप्पल वाला भी फ्लाइट में जाएगा। उड़ान स्कीम से एक फ्लाई बिग एयरलाइन्स पूर्वोत्तर राज्यों में चलती थी। वह हर कैपिटल को कनेक्ट करती थी। वह कॉन्स्टीट्यूएंसी में पासीघाट, तेज़ू, इम्फाल, शिलांग, पाकयोंग सिक्किम से कनेक्ट करती थी। वह आज ठप्प पड़ी है, क्योंकि फ्लाई बिग एयरक्राफ्ट लाइंस एब्रप्टली बंद हो गई है। इसके लिए सिविल एवियेशन मिनिस्टर से रिक्वेस्ट है कि हमें कोई बिग एयरक्राफ्ट नहीं चाहिए, जो केवल 80-90 सीटर का कोलकाता से गुवाहाटी और पासीघाट के लिए हो। गुवाहाटी से डिब्रूगढ़ इंडिगो या दूसरे एयरक्राफ्ट जाएंगे तो दस हजार रुपये फेयर है, लेकिन गुवाहाटी से पासीघाट आने में 1400 फेयर है और तेज़ू जाने में भी 1400 फेयर है। यह इतना सस्ता है। सही में हवाई चप्पल पहनने वाला ट्रेवल करता है। हमें किसी भी एयरलाइन से एटीआर ही चाहिए। नॉर्थ ईस्टर्न रीज़न में हमारे सिक्किम में पाकयोंग सुंदर एयरपोर्ट बना रखा है, लेकिन वहां भी कोई सर्विस नहीं है। बोडो मिलिटेंट एंड गवर्नमेंट इंडिया के एग्रीमेंट के मुद्दे पर रूपसी एयरपोर्ट को उड़ान स्कीम में बोडोलैंड में अच्छे से बनाया गया है, वह अभी अब बंद हो गया है। असम में दिल्ली से जोरहाट फ्लाइट सर्विस चाहिए, क्योंकि वहां दो नेशनल यूनिवर्सिटीज़ हैं। वहां आयलफील्ड की रिफाइनरीज हैं। वहां गुवाहाटी और डिब्रूगढ़ के बीच में जोरहाट है। जोरहाट में कोई डायरेक्ट एयर सर्विस नहीं होने के कारण यूनिवर्सिटीज़ का एस्टेबलिशमेंट नहीं हो पा रहा है।

नॉर्थ बंगाल के बारे में मेरे से पूर्व वक्ता बोल रहे थे । कोलकाता और बागडोगरा के बीच रायगंज और मालदा में एक एयरपोर्ट बनाया जा सकता है क्योंकि नॉर्थ बंगाल, सिक्किम और दार्जिलिंग से आने-जाने में सुविधा होगी । बिहार के लिए सुविधा होगी । इस चीज का ध्यान ऑनरेबल मिनिस्टर रखेंगे ।

महोदय, मैं पिछली लोक सभा में सिविल एविएशन से संबंधित संसदीय कमेटी में मेम्बर था । वहां सौ से ज्यादा लोगों ने एक ही बात बोली कि एयर टिकट का दाम कम किया जाए । स्टैंडिंग कमेटी के चेयरमैन ने सभी एयरलाइंस के चेयरमैन को बुलाकर मीटिंग की थी कि कैसे फेयर को कम किया जाए । सभी एयरलाइंस के सीएमडी आए थे । मैं ऑनरेबल मिनिस्टर नायडु गारू जी को यह कहना चाहूंगा कि एयर फेयर पर कहीं न कहीं कंट्रोल होना चाहिए । मेडिकल इमरजेंसी में पूर्वोत्तर राज्यों से लोग दिल्ली और मुंबई में आते हैं और अगर किसी का देहांत हो जाता है तो उस डेडबॉडी को दिल्ली-मुंबई से वापस भेजने में हम नेताओं को ही बहुत तकलीफ उठानी होती है कि उसको कैसे उसके राज्य में पहुंचाया जाए? इसमें फेयर की कोई सीमा नहीं है । कभी-कभी मैं यहां से डिब्रूगढ़ जाता हूं तो 30 हजार रुपये में जाता हूं । मैं मंत्री जी नायडु गारू जी से कहना चाहूंगा कि मोदी जी ने अरुणाचलवासियों को एयरपोर्ट दिया । इससे इंडिगो मुंबई, कोलकाता और इटानगर दिल्ली से चार दिन जाती है । दूसरी एयरलाइंस को भी लगाइए । हम लोगों को टिकट नहीं मिल पाता है कि दिल्ली इटानगर फ्लाइट में इतना रश है । असम और बंगाल के पैसेंजर्स उसमें जाते हैं । उसमें मैक्सिमम पैरामिलिटरी फोर्सेस और आर्मी ही अवैल करती है । देश की सिक््योरिटी के लिए हमें पूर्वोत्तर राज्यों के तेजू, पासीघाट, जिरोम और मेचुका में एडवांस्ड लैंडिंग ग्राउंड्स हैं । वहां सर्विस के लिए आप दूसरे एटीआर से आप पूर्वोत्तर राज्यों को कनेक्ट कर दीजिए ताकि हम मेनलैंड से दिल से जुड़ेंगे । हम साथ में भी रहेंगे और ताकत के साथ रहेंगे । चीन बॉर्डर में भी एयर और इंटरनेट कनेक्टिविटी चाहिए । धन्यवाद ।

*m40 श्री जिया उर रहमान (सम्भल) : सभापति महोदय, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि मेरे लोक सभा क्षेत्र सम्भल की विधान सभा कुंदरकी के ब्लॉक मूंडापांडे में एक एयरपोर्ट का उद्घाटन वर्ष 2014 में किया गया था । केवल वहीं का ही नहीं, अपितु कई एयरपोर्ट्स का उद्घाटन वोटों को साधने की वजह से और कई बार डेट पड़ चुकी थी कि अब उद्घाटन हो रहा है । लेकिन पांच-छः डेट पड़ने के बाद उद्घाटन हुआ । लेकिन अफसोस है कि उद्घाटन हुए भी चार महीने हो गए हैं, लेकिन कोई भी फ्लाइट मुरादाबाद से उड़कर कहीं नहीं गयी है । सम्भल भी हैंडीक्राफ्ट का एक बहुत बड़ा हब है, वहां इसका काम होता है और एक्सपोर्ट भी होता है । मुरादाबाद में भी पीतल की बहुत बड़ी बस्ती है । वहां से काफी सारा सामान बनकर एक्सपोर्ट होता है । अगर वहां पर एयरपोर्ट जल्दी से जल्दी शुरू हो जाता है तो यकीनन वहां के हर वर्ग तथा समाज के लोगों को एक बहुत बड़ा बेनिफिट मिलेगा ।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि उसको हवा-हवाई नहीं बनाया जाए । वहां से जल्दी से जल्दी फ्लाइट्स को शुरू किया जाए । फ्लाइट्स सिर्फ दो-तीन जगह ही नहीं, बल्कि इस चीज का ध्यान रखा जाए कि जिस तरह से सम्भल और मुरादाबाद से सामान एक्सपोर्ट हो रहा है तथा वे रेवेन्यू दे रहे हैं, उस हिसाब से वहां ज्यादा से ज्यादा जगहों से फ्लाइट्स की शुरूआत होनी चाहिए ।

माननीय प्रधान मंत्री जी का एक नारा था और हमारे एक सहयोगी भी कह रहे थे कि हवाई चप्पल पहनने वाला भी हवाई यात्रा कर सकेगा तो मैं यह कहूंगा कि आज वह हवाई चप्पल पहनने वाला नारा भी हवाई हो गया है । यकीनन इतने महंगे टिकट्स होने के बाद किस तरह से हमारा कोई नागरिक सफर कर सकता है?

آپ لوگ نیجیकरण پر ज्यादा भरोसा करते हैं। आपने सरकारी इंडियन एयरलाइन को बेच दिया। एयरपोर्ट्स को प्राइवेट करते जा रहे हैं। इससे प्राइवेट कंपनीज़ अपनी मनमर्जी से दोगुना-तिगुना किराया कर देती हैं। उसका आम आदमी आसानी से भुगतान नहीं कर सकता है। अगर वह किसी वजह से अपने टिकट को कैंसिल करना चाहता है तो नाम मात्र का पैसा उसे वापस मिलता है। इसलिए मेरी गुजारिश है कि एक ऐसी पॉलिसी बनाई जानी चाहिए, जिससे इन लोगों की मनमर्जी नहीं चल सके। आप लगातार निजीकरण करते जा रहे हैं। आपका निजीकरण में ज्यादा विश्वास है इसलिए मैं गुजारिश करूंगा कि आने वाले समय में, चूँकि जो एक इंडियन एयरलाइन थी, वह भारत की पहचान थी, उसको तो आपने खत्म कर दिया, लेकिन मैं उम्मीद करता हूँ कि आने वाले समय में आप और किसी एयरपोर्ट का निजीकरण नहीं होने देंगे। खासतौर पर एयरपोर्ट्स के अंदर खाने-पीने की जो चीजें होती हैं, अगर कोई नागरिक सफर कर रहा हो तो उसको खाने-पीने की चीजें लेने के लिए कई बार सोचना पड़ता है।

सभापति महोदय, मेरी आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से दरखास्त है कि इस चीज पर भी पॉलिसी बनाई जाए और इस पर कंट्रोल होना चाहिए कि अगर कोई व्यक्ति सफर कर रहा है तो खाने-पीने की चीजों के दामों पर एक लिमिट होनी चाहिए तथा उनके दाम अनावश्यक नहीं बढ़ाने चाहिए। मैं अपनी बात को यहीं पर समाप्त करता हूँ।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इस उम्मीद के साथ कि मैं माननीय मंत्री जी का इन बातों पर संज्ञान दिला सकूँ कि वे मेरी बात पर गौर करते हुए मुरादाबाद, सम्भल का जो एयरपोर्ट है, उसे जल्दी से जल्दी शुरू करवाने का काम करेंगे।

[جناب ضیاءالرحمان (سنیہل): محترم چیرمین صاحب، میں آپ کا شکریہ ادا کرتا ہوں کہ آپ نے مجھے بولنے کا موقع دیا۔

چیرمین صاحب، میں آپ کے ذریعہ سے محترم منتری جی سے کہنا چاہتا ہوں کہ میرے لوگ سبھا پارلیمانی حلقہ سنیہل کی ودھان سبھا گندرکی بلاک منڈاپاندے میں ایک ائر پورٹ کا ادگھائن سال 2014 میں کیا گیا تھا۔ صرف وی کی کا نہیں، ابھی تو کئی ائریورٹس کا ادگھائن ووٹوں کو سادھنے کی وجہ سے اور کئی بار ڈیٹ پڑ چکی تھی کہ اب ادگھائن ہو رہا ہے۔ لیکن پانچ چھ ڈیٹ پڑنے کے بعد ادگھائن ہوا۔ لیکن افسوس ہے کہ ادگھائن ہوئے بھی چار مہینے ہو چکے ہیں، لیکن کوئی بھی فلائٹ مرادآباد سے اڑ کر کہیں بھی نہیں گئی ہے۔

سنیہل بھی پینڈی کرافٹ کا ایک بہت بڑا ہب ہے، وہاں اس کا کام ہوتا ہے اور ایکسپورٹ ہوتا ہے۔ مرادآباد میں بھی پینل کی ایک بہت بڑی بستی ہے۔ وہاں سے کافی سارا سامان بن کر ایکسپورٹ ہوتا ہے۔ اگر وہاں پر ائریورٹ جلد سے جلد شروع ہو جاتا ہے تو یقیناً وہاں کے ہر طبقے اور سماج کے لوگوں کو ایک بہت بڑا بینیفٹ ملے گا۔ محترم چیرمین صاحب، میں آپ کے ذریعہ سے کہنا چاہتا ہوں کہ اس کو ہوا ہوائی نہیں بنایا جائے، وہاں سے جلدی سے جلدی فلائٹ کو شروع کیا جائے۔ فلائٹ صرف دو تین جگہ ہی نہیں، بلکہ اس بات کا دھیان رکھا جائے کہ جس طرح سے سنیہل اور مرادآباد سے سامان ایکسپورٹ ہو رہا ہے اور وہ ریونو دے رہے ہیں، اس حساب سے وہاں زیادہ سے زیادہ جگہوں سے فلائٹس کی شروعات ہونی چاہئے۔

محترم وزیر اعظم صاحب کا ایک نارہ تھا اور ہماری ایک سہوگی بھی کہہ رہے تھے کہ ہوائی چپل پہننے والا بھی ہوائی یاترا کر سکے گا تو میں یہ کہوں گا کہ آج وہ ہوائی چپل پہننے والا نارہ بھی ہوائی ہو گیا ہے۔ یقیناً اتنے مہنے ٹکٹس ہونے کے بعد کس طرح ہمارا کوئی شہری سفر کر سکتا ہے؟

آپ لوگ نجی کرن پر زیادہ بھروسہ کرتے ہیں۔ آپ نے سرکاری انڈین ائر لائن کو بیچ دیا۔ ائریورٹس کو پرائیوٹ کرتے جا رہے ہیں۔ اس سے پرائیوٹ کمپنیز اپنے من مرضی سے دوگنا تیگنا کرایہ کر دیتی ہیں۔ اس کا عام آدمی آسانی سے بھگتان نہیں کر سکتا ہے۔ اگر وہ کسی وجہ سے اپنے ٹکٹ کو کینسل کرنا چاہتا ہے تو نام ماتر کا پیسہ اسے واپس ملتا ہے۔ اس لئے میری گزارش ہے کہ ایک ایسی پولیسی بنائی جانی چاہئے، جس سے ان لوگوں کی من مرضی نہیں چل سکے۔ آپ لگاتار نجی کرن کرتے جا رہے ہیں۔ آپ کا نجی کرن میں زیادہ بھروسہ ہے اس لئے میں گزارش کروں گا کہ آنے والے وقت میں، چونکہ جو ایک انڈین ائر لائن تھی، وہ بھارت کی پہچان تھی، اس کو تو آپ نے ختم کر دیا، لیکن میں امید کرتا ہوں کہ آنے والے وقت میں آپ اور کسی ائریورٹس کا نجی کرن نہیں ہونے دیں گے۔ خاص طور پر ائریورٹس کے اندر کھانے پینے کی جو چیزیں ہوتی ہیں، اگر کوئی ناگریک سفر کر رہا ہو تو اس کو کھانے پینے کی چیزیں لینے کے لئے کئی بار سوچنا پڑتا ہے۔

چیرمین صاحب، میری آپ کے ذریعہ سے محترم منتری جی سے درخواست ہے کہ اس چیز پر بھی پالیسی بنائی جائے اور اس پر کنٹرول ہونا چاہئے کہ اگر کوئی انسان سفر کر رہا ہے تو کھانے پینے کی چیزوں کے داموں پر ایک لیٹ ہونی چاہئے۔ اور ان کے دام غیر ضروری نہیں بڑھنے چاہئے۔ میں اپنی بات کو یہی ختم کرتا ہوں۔ آپ نے مجھے بولنے کا موقع دیا، اس امید کے ساتھ کہ میں محترم منتری جی کا ان باتوں پر دھیان دلا سکوں کہ وہ میری باتوں پر غور کرتے ہوئے مرادآباد، سنہل [کا جو ائریورٹس ہے، اسے جلد سے جلد شروع کروانے کا کام کریں۔

*m41 श्री अजय भट्ट (नैनीताल-ऊधमसिंह नगर): माननीय सभापति जी, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बहुत ही महत्वपूर्ण विषय, भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर बोलने का अवसर दिया है ।

मान्यवर, मैं देश के यशस्वी प्रधान मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि उन्होंने 10 सालों में पूरे देश का कायाकल्प कर दिया और आज दुनिया में हम हर जगह पर नम्बर एक पर आने के लिए आगे आ गए हैं । जहां पर हमारे बहुत कम एयरपोर्ट्स थे, आज वे दोगुने हो गए हैं । इतने लंबे समय के बाद एक्ट में जो परिवर्तन होना चाहिए था, वह परिवर्तन आज हो रहा है । साथ ही मैं माननीय मंत्री राममोहन नायडू किंजरापु जी को भी बधाई देता हूँ । वे छोटी उम्र में ही इतना अच्छा काम कर रहे हैं । वे बहुत कॉन्फिडेंस से हर चीज को बताते हैं । मैं आज प्रश्न काल में उनका उत्तर देने का स्टाइल देख रहा था । उन्होंने पूरी तरह से सेटिस्फेक्ट्री उत्तर दिए । मैं इसके लिए भी उन्हें बधाई देता हूँ ।

मान्यवर, मैं अपनी ट्रेजरी बेंच के साथ अपने आप को सम्बद्ध करता हूँ, क्योंकि इतना समय नहीं है । आपकी तरफ से मुझे बहुत लिमिटेड समय दिया गया है । मैं अपने क्षेत्र की दो-तीन मांगों आपके सामने रखना चाहता हूँ और आपके माध्यम से सरकार से गुजारिश करता हूँ कि ये अतिशीघ्र पूरी हो जाएंगी । माननीय गोविंद बल्लभ पन्त जी, आपने नाम सुना होगा कि वे पहली सरकार में गृह मंत्री के रूप में रहे थे, उनके नाम पर पंतनगर बसा है । वहीं पर मेरी कॉन्स्टिट्यूंसी नैनीताल-ऊधमसिंह नगर में एक छोटा सा एयरपोर्ट बन रहा है, जहां से कभी एक जहाज तो कभी दो जहाज जाते हैं, परंतु वह इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनने के लिए पूरी योग्यताएं रखता है । उसके लिए उत्तराखण्ड की सरकार को मैं बधाई देना चाहता हूँ कि हमारी सरकार ने तथा माननीय मुख्य मंत्री जी ने उसके लिए पूरी जमीन भी दे दी है ।

वहां पर केन्द्र के अधिकारियों का दौरा भी हो चुका है । वहां सारी चीजें बन गई हैं । जो जमीन की कमी थी, उसकी भी पूर्ति हो गई है । मैंने माननीय मंत्री जी से वार्ता भी की है । आज मैं पुनः इस सदन के माध्यम से कह रहा हूँ कि वह जितनी जल्दी बन जाएगा, उतनी जल्दी सुविधाएं मिलेंगी, क्योंकि पर्यटन के क्षेत्र में इस एयरपोर्ट

के चलने से बूम आ जाएगी। नैनीताल, बगल में नीम करौली महाराज का आश्रम है, नौकुचिया ताल है, नल-नील ताल है, दमयंति ताल है, सात ताल है, भीम ताल है, रानीखेत, अल्मोड़ा, चितई, गोलू देव, जागेश्वर धाम, पिथौरागढ़, चम्पावत के पर्यटक स्थल, मायावती आश्रम, बाणासुर का किला, आदि कैलाश और कैलाश मानसरोवर, यहां जाने वालों का तांता लगा रहता है। इसलिए इस एयरपोर्ट का अतिशीघ्र बनना बहुत ही आवश्यक है। हम लोगों ने एन ऑटोबायोग्राफी ऑफ योगी, योगी कथामृत पढ़ी होगी। पांडुखोली नामक जगह पर अल्मोड़ा में वह केव है, जहां पर महावतार बाबा जी ने लाहिड़ी महाशय को योग की दीक्षा दी और वह दुनिया में फैला। इसलिए देश और दुनिया से यहां आने वालों का तांता लगा रहता है। अगर दिल्ली में जहाज को खड़ा करने का मौका नहीं मिला तो हम वहां 35 मिनट में पहुंच जाते हैं। हम वहां पर जहाज रोकने के लिए हवाई अड्डा भी बना सकते हैं। वहां पर कार्गो प्लेन भी चल सकता है। वहां पर हर चीज की सुविधा है। इसी तरह से देहरादून में पहला जहाज चालू किया था। माननीय खंडूरी जी मुख्य मंत्री थे। ऐसा लगता था कि वह चलेगा ही नहीं, लेकिन आज वहां से देश भर में डेढ़ दर्जन फ्लाइट्स जा रही हैं। पहले जब हम जहाज चलाते थे तो हम पैसेंजर्स के फेयर की आधी कीमत देते थे और आधा पैसेंजर्स देते थे। आज हम एविएशन कंपनी को आरसीएस योजना के अंतर्गत तीन-साढ़े तीन सौ करोड़ रुपए देते हैं, जो जहाज चलाते हैं। अगर 70 सीट्स वाला जहाज चल रहा है और अगर आज उसे 45-50 पैसेंजर्स मिले तो रेस्ट सीट्स की फेयर हम अदा करते हैं। जो कह रहे हैं कि हवाई चप्पल पहनने वालों को हवाई जहाज से चलने की बात कही गई थी, वे कहां हैं? जो यह पूछते हैं, उनसे मैं इतना ही निवेदन करना चाहता हूं कि कृपया पूरी तरह से देखें, अपनी नॉलेज को अपडेट करें, तो आपको पता लगेगा कि अभी तक हमने कितने सौ करोड़ रुपए दे दिए हैं।

मान्यवर उत्तराखंड राज्य चाइना और नेपाल बॉर्डर से लगा हुआ है। वर्ष 1962 के बाद तीन जिले बने? पिथौरागढ़, उत्तरकाशी और चमोली। तीनों जगहों में उत्तरकाशी के चिन्यालीसौड़, चमोली के गौचर और पिथौरागढ़ के नैनी सैनी में हमारे हवाई अड्डे बने हैं, परंतु वे चालू नहीं हो पा रहे हैं।

मान्यवर, इनका सामरिक महत्व भी है। उस महत्व को समझने की आवश्यकता है, मेरे बोलने की आवश्यकता नहीं है। क्योंकि ये चालू होंगे तो बेवक्त, वक्त काम आने वाले हैं। आज भी आपदा में हमारे हेलीकॉप्टर्स जाते हैं और कई रेस्क्यू होते हैं। वे काम आते हैं। भविष्य में, ये हमारे लिए मील के पत्थर साबित हो सकते हैं। इनको प्रारंभ करना बहुत जरूरी है। चार धाम में, यमुनोत्री, गंगोत्री, केदारनाथ जी, बदरीनाथ जी, पंच प्रयाग, पंच बदरी, पंच केदार, इनके इतिहास को जानने का मौका देश और दुनिया को मिलेगा। भगवान शिव ने माता पार्वती जी से शादी की। वहां त्रियुगी नारायण में अग्नि आज भी जल रही है। देश और दुनिया के बड़े-बड़े लोग वहां आकर अपने बच्चों की शादी करते हैं। यह भी एक पर्यटक स्थल है। ठीक तरह से संचालन नहीं होने से जो ऊपरी स्टेज पर हमारे एयरपोर्ट्स हैं, वहां हवाई जहाज नहीं चलने से कई लोग आने से रुक जाते हैं। इसलिए इनको भी देखना बहुत जरूरी है।

मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि उत्तराखंड राज्य में जहां-जहां पर भी हमारे एयरपोर्ट्स हैं, उनका तत्काल प्रभाव से सुधारीकरण करके, उनका चालन प्रारंभ किया जाए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

*m42 श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : सभापति जी, मैं आपका अत्यंत आभारी हूं कि आपने मुझे माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 के समर्थन में बोलने का अवसर दिया है।

20.00 hrs

हमारे माननीय सदस्यों ने बहुत विस्तार से कहा है और पहली बार ऐसा एहसास हो रहा है कि आज कहीं न कहीं जहां देश में एयरोप्लेन, एयरक्राफ्ट, एयर सर्विस या लोग हवाई जहाज की यात्राएं मानते थे कि शायद वह देश के कुछ एलीट क्लास के लोगों के लिए हैं। यह कल्पना से भी परे था, मीडियम क्लास के लोग हो या मध्यमवर्गीय हो, गरीब की तो कल्पना से भी परे था। जिस तरह से अभी नॉर्थ ईस्ट के साथी बोल रहे थे या हमारे रूडी साहब ने विस्तार से सारी बातें कही या हमारे प्रतिपक्ष के भी साथियों ने भी कहा कि आखिर मांग चाहे संभल में हो, तो भी उठ रही है, निशिकांत जी के गोड्डा की बात हो या कन्याकुमारी से कश्मीर तक की बात हो। आज आप कुछ कहें, लेकिन यह इस बात को साबित करता है कि Railway is considered to be the lifeline of the country. पिछले 10 वर्षों में रेल की तरह हवाई जहाज भी देश की लाइफ लाइन बन चुका है। इसके लिए मैं अपनी सरकार को बधाई देना चाहता हूं। आज आप देखिये, सभी तो कह रहे हैं कि जहाज में टिकट नहीं मिलता है। फ्लेक्सी फेयर होता क्यों है? जब जहाज की ऑक्युपेंसी बढ़ने लगती है तो वह फ्लेक्सी फेयर लागू करते हैं और उस पर एक चर्चा होती है।

आज आप यह विधेयक लेकर आए हैं। इसके पहले जो एयरक्राफ्ट एक्ट, 1934 था, उस एयरक्राफ्ट एक्ट, 1934 को आज यह रिप्लेस कर रहा है। उस एक्ट को ही रिप्लेस कर रहा है। आपने देखा होगा कि कोलोनियल या ब्रिटिशर्स ने जो कानून बनाए थे, आज आपने सुबह ही देखा कि वह कानून जो रिडेंडेंट हो चुका था, उसको रिपील करने के लिए लाए, उसका भी विरोध हो रहा था। अंग्रेज या ब्रिटिशर्स ने हम पर रूल करने के लिए एक्ट बनाए थे। यह विडम्बना है कि आज तक वह कानून चल रहा था। मैं इस बात की भी बधाई दूंगा कि आज उस एयरक्राफ्ट एक्ट, 1934 को रिप्लेस करके हमारी सरकार भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 लेकर आ रही है। वह अपने आप में एक कॉम्प्रिहेंसिव विधेयक है। इसके लिए भी मैं बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूं। मैं इसलिए बधाई देना चाहता हूं कि आखिर जो नया एक्ट आ रहा है, वह किसलिए आ रहा है? जो नया एक्ट आ रहा है, वह रेगुलेट करेगा। अभी तक इसमें रेगुलेट करने के लिए, सिविल एविएशन सेक्टर के रेगुलेशन के लिए कोई ऐसी अथॉरिटी नहीं थी। एक डीजीसीए था। लेकिन इस बार हम देश में इस एक्ट के साथ तीन स्टेच्युटरी अथॉरिटी बनाने जा रहे हैं, जिनका इस कानून के अंतर्गत एक दायित्व होगा। The Directorate General of Civil Aviation will perform the regulatory functions and oversee the safety issues. यह काम डीजीसीए का था। हम एक स्टेच्युटरी अथॉरिटी इस्टेब्लिश करेंगे। The Bureau of Civil Aviation Security will oversee the security issues. हम एक स्टेच्युटरी अथॉरिटी बनाने जा रहे हैं। The Aircraft Accident Investigation Bureau will be there for investigating the aircraft accidents. हम इस तरह की तीन स्टेच्युटरी अथॉरिटी को बनाने जा रहे हैं। इससे गवर्नमेंट ऑफ इंडिया कम से कम इस पूरे सिविल एविएशन के सेक्टर को रेगुलेट कर सकती है, डायरेक्शन दे सकती है और उसको रिव्यू कर सकती है, जिससे देश के यात्रियों की सुरक्षा हो सके। मैं ज्यादा नहीं कहना चाहता हूं। लेकिन जिस तरीके से मैंने प्रारम्भ में जो बात कही थी, उसके लिए आप देखिये कि किस तरह का इस सेक्टर में ग्रोथ हो रहा है। कोविड के बाद पूरी दुनिया में, मैं तुलना नहीं करना चाहता हूं, लेकिन अगर हम अपने देश में देखें तो जो पैसेंजर्स हैं, जहां पिछले सालों में कहा जा रहा था कि 27 परसेंट ग्रोथ अगर किसी सेक्टर में है, तो देश के इस सिविल एविएशन सेक्टर में है, जो दुनिया का अपने आप में एक रिकॉर्ड सेक्टर है। आज वह 27 परसेंट से बढ़कर कितना हो गया? From January to September, 2023, the domestic airlines carried 112.86 million passengers with an increase of 29.10 per cent. हम सिविल एविएशन में 27 से 29.10 परसेंट पर आ गए हैं। यह वर्ष 2022 से इंक्रीज हुआ है।

20.04 hrs

(Hon. Speaker in the Chair)

हमारा सौभाग्य है कि मेरे समय अध्यक्ष जी आसन पर आ जाते हैं। जब तक मेरी स्पीच होती है, तब तक मुझे अपनी बात रखने का अवसर भी मिल जाता है। वर्ष 2022 से जो पैसेंजर्स का ट्रैफिक इंक्रीज हुआ है, 87.42 मिलियन पैसेंजर्स, जो वर्ष 2022 में थे, वह वर्ष 2023 में 112.86 मिलियन पैसेंजर्स हुए हैं, जो अपने आप में 29.10 परसेंट का ग्रोथ है। इंटरनेशनल पैसेंजर्स भी हैं। आखिर जो इतनी बड़ी ग्रोथ है, क्या देश का केवल एलीट क्लास चल रहा है? आज देश का मध्यमवर्गीय चल रहा है, देश के स्टूडेंट्स चल रहे हैं, देश के लोग चल रहे हैं, देश के छोटे-छोटे लोग चल रहे हैं। आप देखिये कि आज इंटरनेशनल या देश के हवाई जहाज के अंदर हर तरह का ट्रैफिक मिलता है। यह कहा जा रहा था कि चप्पल पहनने वाला हर जहाज में आप देख सकते हैं। आज चप्पल वाला भी हवाई जहाज की यात्रा कर रहा है और मोदी जी का सपना साकार हो रहा है। Between January and September, 2023, the airlines carried 45.9 million international passengers. इसमें सिग्निफिकेंटली 39.61 परसेंट की ग्रोथ हुई है। जहाँ इस मिनिस्ट्री ने डोमेस्टिक यात्रा में 29.10 परसेंट ग्रोथ की है, वहीं इंटरनेशनल पैसेंजर्स में 39.61 परसेंट इंक्रीज हुई है, जो पिछले समय की तुलना में अपने आप में खास है।

कहने के लिए बहुत-सी बातें थी, लेकिन समाप्त करने का आपका इशारा है। मैं बुद्धिस्ट सर्किट की बात कहना चाहता हूँ। बुद्धिस्ट सर्किट के अंतर्गत वाराणसी में सारनाथ है, जहाँ पर उन्होंने अपने लोगों को पहली बार प्रीच किया, बोध गया है। तीसरा, कुशीनगर है। सारनाथ में भी एयरपोर्ट बन गया है। कुशीनगर में भी एयरपोर्ट बन गया है, यह हमारी सरकार में ही बना है। प्रधानमंत्री जी ने उद्घाटन किया। बोध गया से इंटरनेशनल फ्लाइट्स चलने लगी, सारनाथ से इंटरनेशनल फ्लाइट्स चलने लगी। श्रावस्ती में भी बन गया है, लेकिन देश के 5 महत्वपूर्ण स्थान हैं, जो गौतम बुद्ध से जुड़े हुए हैं। गौतम बुद्ध की प्रासंगिकता न केवल भारत में है, बल्कि आज देश का एक बड़ा रिलीजन है, चाहे साउथ-ईस्ट एशिया, जापान, थाईलैंड, सिंगापुर, इंडोनेशिया, मलेशिया, श्रीलंका, चाइना हो, इन देशों के लोग इनको भगवान मानते हैं। यहाँ से लोग भगवान बुद्ध के जन्म स्थान पर भी आते हैं। बोध गया में पीपल के पेड़ के नीचे, जहाँ उनको ज्ञान प्राप्त हुआ, वे लोग वहाँ जाते हैं। वहाँ से उस वृक्ष का पत्ता लेकर जाते हैं। हम सौभाग्यशाली हैं कि सिद्धार्थनगर में, गौतम बुद्ध का जन्म स्थान कपिलवस्तु में हुआ, जो राजा शुद्धोधन की राजधानी थी। जब उन्होंने ज्ञान के लिए राजमहल त्यागा, तो गौतम बुद्ध ने 29 वर्षों तक जहाँ समय व्यतीत किया, वह सिद्धार्थनगर-कपिलवस्तु में किया।

इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वे इस पर विचार कर लें। वे हमको केवल एक बार समय दे दें, एक बार वे वहाँ चलें। आज पूरी दुनिया के लोग बुद्ध सर्किट की तरफ आकर्षित हैं। आज सभी जगहों पर हवाई अड्डे बन गये, लेकिन सिद्धार्थनगर में, जहाँ गौतम बुद्ध पैदा हुए, वहाँ अभी तक हवाई अड्डा नहीं बना है। वहाँ पर स्टेट गवर्नमेंट ने हेलीपैड बनाने की बात कही है। स्टेट गवर्नमेंट ने जो हेलीपैड बनाने का फैसला लिया है, वहाँ से बुद्धिस्ट सर्किट को कनेक्ट करके हेलिकॉप्टर से, जो लोग भी बौद्ध धर्म को मानने वाले हैं, उनको हम सुविधाएं दें।

इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से चाहता हूँ कि वे इस पर विचार करें। बुद्धिस्ट सर्किट आज दुनिया में सबसे बड़ी सर्किट है। प्रधानमंत्री जी कहते हैं कि दुनिया ने तो युद्ध दिया, लेकिन हमने बुद्ध दिया। ?बुद्ध? से तात्पर्य है कि शांति दी, अहिंसा, ममता और करुणा का संदेश दिया। आज गौतम बुद्ध सर्किट, जिसकी प्रासंगिकता है, जिससे हमें फॉरेन रेवेन्यू भी मिलेगा। इसलिए हम चाहते हैं कि जहाँ आप कृषि उड़ान की बात कर रहे हैं, ?उड़ान? यात्रा की बात कर रहे हैं, वहीं बुद्धिस्ट सर्किट के पाँच स्थानों की कनेक्टिविटी को भी आप जोड़ें ताकि बुद्धिस्ट सर्किट

के लोग आ सकें। आज आप नॉर्थ-ईस्ट तक एयर से जोड़ रहे हैं। ?कृषि उड़ान? के तहत हिली एरियाज, नॉर्थ-ईस्टर्न स्टेट्स, ट्राइबल एरियाज हों, ऐसे 58 एयरपोर्ट्स को आप जोड़ चुके हैं, जिसमें नॉर्थ-ईस्ट के 25 हिली एरियाज हैं, अदर्स रीजन के भी हैं।

माननीय अध्यक्ष : अब कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री जगदम्बिका पाल: मैं समझता हूँ कि जहाँ रेगुलेशन के साथ-साथ जो डिजिटल किया गया है, आप उसमें देखें कि आज लोगों को बहुत-से कामों के लिए एयरपोर्ट पर नहीं जाना पड़ता है। कम से कम 35 लाख पैसेजर्स ऐसे हैं, जो घर से ही ऑनलाइन बोर्डिंग कर देते हैं। फेशियल रिकग्निशन टेक्नोलॉजी डेवलप हुई है, उसके माध्यम से कांटेक्टलेस प्रॉसेस हो गया है, जैसे बैंक में कांटेक्टलेस, सीमलेस प्रॉसेस शुरू हुआ है। उसी तरह से, 13 एयरपोर्ट्स पर ?डिजी यात्रा? की सुविधा थी, जिसमें लखनऊ भी आ गया है। मैं उसके लिए मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। इसमें 91 लाख पैसेजर्स ने रजिस्टर किया है। 1 नवम्बर, 2023 तक 4,56,910 पैसेजर्स ने यात्रा की है। दुनिया में यह भी अपने आप में एक रेकॉर्ड है।

मैं बहुत सारी बातें कहता, लेकिन आपने समाप्त करने के लिए कह दिया है। मैं आपका आभारी हूँ। लेकिन एक बार माननीय मंत्री जी से आप कह दें कि बुद्धिस्ट सर्किट बहुत ही महत्वपूर्ण है। वे एक बार सिद्धार्थनगर चलें और यह काम करें। मैं इसका समर्थन करता हूँ।

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

*m43 श्री आनंद भदौरिया (धौरहरा) : माननीय अध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर अपनी बात रखने का अवसर प्रदान किया। मैं हमारे नौजवान मंत्री जी को बधाई दूंगा। वे भी साइकिल वाले हैं, हम लोग भी साइकिल वाले हैं। वे इस क्षेत्र में कुछ करने का जज़्बा रख रहे हैं। इसके लिए वे निश्चित रूप से बधाई के पात्र हैं।

आदरणीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि देश की एक बहुत बड़ी आबादी अब अपने यातायात के लिए वायुयान का प्रयोग कर रही है। हर आदमी की इच्छा है कि वह हवाई जहाज में उड़े।

अध्यक्ष जी, मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि इंटरनेशनल मानकों के अनुसार सुरक्षा के इंतजाम किए जाएं। जिस हिसाब से एयरपोर्ट्स पर भीड़ बढ़ रही है, कभी-कभी तो हम लोगों को भी बैठने की जगह नहीं मिलती। इसलिए, बैठने की भी पर्याप्त व्यवस्था की जाए। इसके साथ ही साथ मैं आपके समक्ष किराए का विषय भी रखना चाहूंगा। जब आप किसी काउंटर से टिकट कराएंगे, तो किराया अलग है और किसी प्राइवेट एजेंट से टिकट कराएंगे, तो किराया अलग है। अगर आप आईआरसीटीसी से टिकट कराएंगे, तो अलग किराया है। इस पर भी एक व्यवस्था माननीय मंत्री देने का काम करें।

साथ ही साथ मैं अपने क्षेत्र के बारे में कहूंगा। लखीमपुर में पलिया हवाई पट्टी है। वह बहुत दिनों से बनी हुई पट्टी है, उस पर भी यातायात शुरू हो, इसके लिए मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ। इटावा में आदरणीय नेताजी ने, माननीय श्री मुलायम सिंह यादव जी ने सैफई हवाई पट्टी का निर्माण कराया था। उस पर भी तमाम सुविधाएं देने की जरूरत है। मैं आपसे मांग करता हूँ कि सैफई हवाई पट्टी पर आप तमाम, जो जरूरत की चीज़ें हैं, व्यवस्थाएं हैं, उनको कराने का काम करें।

अध्यक्ष जी, मैं आखिरी बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। हेलिकॉप्टर सेवा भी एक बड़े स्तर पर शुरू करनी चाहिए। हमारे यहां नैमिषारण्य है। रामचरित्र मानस में तुलसीदास ने लिखा है ?

?तीर्थ वर नैमिष विख्याता,

अति पुनीत साधक सीधि दाता ।?

उत्तर प्रदेश की सरकार ने भी घोषणा की है कि हम वहां हेलिकॉप्टर सेवा शुरू करेंगे। तमाम जो हमारे पौराणिक स्थल हैं, वहां हेलिकॉप्टर सेवा शुरू की जाए।

अध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष: सभा की कार्यवाही शुक्रवार, दिनांक 9 अगस्त, 2024 को प्रातः 11 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

20.12 hrs

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock
on Friday, August 9, 2024/Sravana 18, 1946 (Saka).*

INTERNET

The Original Version of Lok Sabha proceedings is available on Parliament of India Website at the following address:

www.sansad.in/ls

LIVE TELECAST OF PROCEEDINGS OF LOK SABHA

Lok Sabha proceedings are being telecast live on Sansad T.V. Channel. Live telecast begins at 11 A.M. everyday the Lok Sabha sits, till the adjournment of the House.

Published under Rules 379 and 382 of the Rules of Procedure and Conduct of Business

in Lok Sabha (Seventeenth Edition)

* Available in Master copy of Debate, placed in Library.

a For Questions and Answers Click Link shown against each Question Number. Edited Questions and Answers are available in Master copy of Debate, placed in Library.

** Question original in English, reply in Hindi.

** Question original in English, reply in Hindi.

^ ?^ English translation of this part of speech was originally delivered in Punjabi.

** Question original in English, reply in Hindi.

** Question original in English, reply in Hindi.

a For Questions and Answers Click Link shown against each Question Number.

\$ Edited Questions and Answers are available in Master copy of Debate, placed in Library.

* Not recorded as ordered by the Chair.

** Not recorded.

** Not recorded.

* Not recorded as ordered by the Chair.

** Moved with the recommendation of the President.

* Expunged as ordered by the Chair.