

## **The Protection of Interests in Aircraft Objects Bill, 2025**

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

?That the Bill to provide for protection of interests in aircraft objects and to implement the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment, each signed at Cape Town on 16th November, 2001 and for matters connected therewith or incidental thereto, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration.?

माननीय अध्यक्ष : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

?कि वायुयान वस्तुओं में हितों का संरक्षण करने और मोबाइल उपस्कर में अन्तरराष्ट्रीय हितों पर अभिसमय को कार्यान्वित करने तथा वायुयान उपस्कर विशिष्ट मामलों पर मोबाइल उपस्कर में अन्तरराष्ट्रीय हितों पर अभिसमय का प्रोटोकॉल, पर केपटाउन में 16 नवंबर, 2001 को हस्ताक्षर किए गए थे, तथा उनसे उपाबद्ध या आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक, राज्य सभा द्वारा यथापारित, पर विचार किया जाए ।?

**DR. M. K. VISHNU PRASAD (CUDDALORE):** Thank you, Sir, for giving me the opportunity to speak on the Protection of Interests in Aircraft Objects Bill, 2025.

**17.39 hrs** (Shri Dilip Saikia *in the Chair*)

Sir, once upon a time, going in a flight or an aircraft was a dream. Then, it became a passion. After that, it became an ambition, then luxury and now it is a compulsion.

Everybody wants to go in a flight at a cheaper rate. Cheaper, safer and faster is the idea of travel in an aircraft. How do we achieve a safer aircraft? Going safely is a billion-dollar question.

Nowadays, a lot of accidents are taking place. The various reasons for accidents may be weather, engine gear failure, landing gear failure, altimeter error or an error in pilot's judgment, unlike our hon. Member, Mr. Rudy, who is an expert. Of course, weather also plays a major role. At the same time, what are the

requirements to get at economical price to fly? We need more competition so that the price will come down. The demand is so high as a lot of people want to go in the flight. Hence, we need more competition. Of course, the Government has to have a cap on the pricing in order to achieve this.

Why do I have to talk about this Bill - the Protection of Interests in Aircraft Objects Bill? Actually, I want to say a few things before talking about the Bill. We have 149 airports in India, and 1,550 aircraft. It is the third-largest domestic aviation market; 1,300 new orders for more aircraft, and 190 billion passenger traffic is happening in India. This cannot happen overnight. Someone will sow the seed and somebody will enjoy the shade of the tree. In order to achieve this, we should move this Bill immediately.

I welcome this Bill with some observations. Initially, this Bill was introduced in Rajya Sabha in February, 2025. It is in order to align Indian framework in accordance with the Cape Town Convention. In order to achieve a cheaper price and a safer flight, we need more good aircraft.

Initially, I was thinking all the airlines which were operating had their own aircraft. But now I realized that somebody is leasing them out. The airlines which are operating in India, 90 per cent of them are leased or rented aircraft. Most of the rental hubs are in Singapore and one other country, but after this Bill is passed, I think, Gujarat will be having a big swing, the GIFT, that is the Gujarat International Finance Tec-City will be a major aviation leasing hub. I welcome it.

This Bill was introduced in the Rajya Sabha. The Cape Town Convention was signed by India in July 2001, but I think that the Minister mentioned it as 2008. Okay, I stand corrected. It was signed in 2008. Why was it signed? This Bill will ensure that the lessor, that is whoever is giving the aircraft, in case there is any default of payment by the operators, then they can immediately call back the aircrafts.

This was the major problem with these airline operators. It was always under litigation. Whenever there is any problem or whenever there is bankruptcy in the airlines like it happened in Kingfisher or Jet Airways or Go Air -- these airline operators had a problem financially -- if these operators default, these aircraft cannot be taken back. But this Cape Town Convention was a breakthrough. It was signed in 2008, but till now it has been dragged. This Government was very slack. They did not have a proper vision in that direction. Now, in a hurry they want to pass this Bill.

In the meantime, many investors and creditors who had rented these aircraft had a lot of problems. They wanted to get back the aircraft, but they could not get them in time.

So, they had to approach the court. This was the saddest part. In 2019, Jet Airways went to the court. When Kingfisher Airlines had bankruptcy in 2012, it had a problem. In 2015, SpiceJet had to deregister six Boeing 737s, only by going to the court. This delay echoed globally, creating a very bad atmosphere about India. Everyone is afraid to operate in India, to give the aircraft for rent in India. That is the reason there was a premium leasing cost, and financing cost. Even after the Bill is passed, we are going to observe if the Bill ensures that the airfares are coming down. Due to the leasing cost, the burden has been unnecessarily shifted to the innocent and poor citizens of India. They have to bleed to pay the airfares, to travel in the flights. That is the reason why this Bill is important. If the bill is passed today, the airfares should definitely come down. It is the pressure from global creditors and industry players because of which this Government is rushing to revive the Bill, not a commitment to fixing this Indian bankruptcy and insolvency system.

Now, I would go into the salient features of the Bill. DGCA will have the absolute authority in having the record of who has the license and they have the absolute power to register and deregister, which is, of course, important. Most importantly, there are the creditor remedies. If there is any default in the payment, the creditor can call back the aircraft; he can either sell the aircraft, he can again lease the aircraft to somebody else or he can take back the money earned out of this aircraft.

Lastly, regarding priority over domestic insolvency, this supersedes IBC. But where is the area of concern, where is the ambiguity? We have to see that. This Bill is being brought in very urgently indicating a reactionary response. Then there is conflict with the domestic insolvency framework. This Bill will have financial instability because the court will intervene on and off which will be a major problem because it is superseding IBC. The court will intervene definitely. Most importantly, there is non-compliance with DGCA. Despite our obligation under the Cape Town Convention, DGCA has refused to deregister aircraft. This has forced creditors to seek court intervention as in the 'Go First' case.

**HON. CHAIRPERSON:** Please conclude.

**DR. M. K. VISHNU PRASAD:** Sir, in my constituency, there is a place called Neyveli which had a small airport. It was running very well. But a few years back, it stopped

functioning. Now, I have requested our hon. Minister to revive this airport, and he has graciously accepted the request and the revival of the airport is already under process. So, I humbly request our hon. Minister to revive that.

Lastly, I am coming to a burning issue. We have 190 million people traveling every year. This is a huge sector. But the prices are exorbitant. And the hon. Minister in his reply during the Starred Question said that the pricing is based on dynamics. When there is a demand, obviously the prices will go up. When the number of visitors on the website is high, the price fluctuates depending on the demand. In this country, agricultural production is a basic necessity for everybody. The farmer cannot even decide the price for the produce. The sugarcane price is fixed by the Government. Rice, bajra, and cotton, all the prices are fixed by the Government. But the pricing in two major sectors, the oil sector and airfares, is not fixed by the Government. They are free. The corporations decide the price. Here, the Government has to take cognizance of this case. The Government should regulate the prices. I once again support the Bill. If this Bill is passed, the world is watching, the airfares have to come down because the premium leasing rate is going to come down.

Thank you.

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण) : सभापति महोदय, धन्यवाद ।

महोदय, बाकी यात्रा, बाकी विज्ञान बहुत पुराने हैं । अभी हम जलमार्ग मंत्री जी की बात सुन रहे थे । समुद्र से यात्रा करना, नदियों में यात्रा करना, नाव से यात्रा करना, ये सब दस हजार साल पुरानी बात है, लेकिन हम आज जिस विषय पर चर्चा कर रहे हैं, यह जो साइंस है, यह मात्र 125 साल पुराना है । It is not very long ago when in 1903 Wright Brothers flew for the first time. पहला विमान, जिसने यात्रा की, वह मात्र 120 फीट की दूरी तय कर पाया । उसके बाद पहली कॉमर्शियल फ्लाइट वर्ष 1914 में आई और वह मात्र 27 मील और 24 मिनट के लिए आसमान में रही।

महोदय, विमान क्या होता है? विमान वह होता है, जिसमें हम यात्रा करते हैं, समय की बचत करते हैं । उसमें नींद भी ले लेते हैं, किताब भी पढ़ लेते हैं, आई-पैड भी देख लेते हैं । अगर लम्बी यात्रा हो तो उसमें सो भी लेते हैं । उसमें फ्लैट बेड भी होता है, शौचालय भी होता है, खाने की भी व्यवस्था होती है । ऐसी यात्रा की तो शायद कभी किसी ने कल्पना नहीं की थी । आज उसी विषय पर चर्चा करने के लिए हम यहां खड़े हैं ।

महोदय, विश्व युद्ध हुआ और उसके बाद कई सारे पैसेंजर प्लेन्स की शुरुआत हुई । प्रथम विश्व युद्ध और द्वितीय विश्व युद्ध के बीच पैसेंजर विमान उड़ने लगे । कई बार लोग पूछते हैं - why do we sign these Conventions? इसे समझाने के लिए मैं एक छोटा-सा उदाहरण देना चाहूंगा । हम सभी लोग यात्रा करते हैं । कोई लंदन जाता है, कोई वाशिंगटन डी.सी. जाता है । हम कहते हैं कि विश्व में सॉवरेन स्टेट्स हैं, सबकी अपनी सॉवरेटी है, तो मैं एक छोटा-सा उदाहरण देना चाहूंगा । हम दिल्ली हवाई अड्डे पर सो जाते हैं और उसके बाद

हीथ्रो एयरपोर्ट, लंदन में उतर जाते हैं, लेकिन यात्रा के समय हम पाकिस्तान के ऊपर से जाते हैं, तुर्कमेनिस्तान के ऊपर से जाते हैं, कैस्पियन सी के ऊपर से जाते हैं, अज़रबैजान के ऊपर से जाते हैं, जॉर्जिया के ऊपर से जाते हैं, ब्लैक सी के ऊपर से जाते हैं, रोमानिया जाते हैं, हंगरी जाते हैं, ऑस्ट्रिया जाते हैं, जर्मनी जाते हैं और फिर जाकर हम लंदन पहुंचते हैं। अगर उससे आगे अमेरिका के लिए निकल गए तो जे.एफ.के. एयरपोर्ट जाने के लिए हम बैरेंट्स सी को क्रॉस करते हैं, ग्रीनलैंड जाते हैं, कनाडा जाते हैं। यही कारण है कि आप जब विमान से यात्रा करते हैं तो आप अनेक देशों के ऊपर से जाते हैं। यह बात सुनकर अजीब लगेगा कि हमारे ऊपर से होकर अगर कोई जहाज लंदन से जापान जा रहा है, तो जितनी देर वह हमारे आसमान में होता है, उतनी देर वह हमारे अधिकार क्षेत्र में है और इस दूरी में वह जो यात्रा करता है, इस यात्रा में एयर ट्रैफिक कंट्रोल का पैसा वह भारत को देता है। And this is our sovereign right. यही कारण है कि हम इंटरनेशनल कन्वेंशन्स बनाते हैं, जिससे पूरी दुनिया इस पर एक सहमति दे कि हम इससे पूरी दुनिया के मानकों को लेकर चलेंगे। And the reason for these Conventions is that very reason. Just to take further, we had the Warsaw Convention; then we had the Hague Convention.

जब विमान यात्रा होने लगी, तो लोगों को चोट लगी, किसी का सामान खो गया, किसी को तकलीफ हुई, तो उस पर पेनेल्टीज़ लगने लगे और उसके कानून बदलते-बदलते हेग कन्वेंशन हुआ, जिसमें पैसेजर्स की लायबिलिटीज़ बढ़ी। फिर मॉन्ट्रियल कन्वेंशन की ओर हम बढ़ गए। फिर यात्रियों के अधिकार की तरफ बात आई। आज भी हम भारत में कहते हैं कि हम यात्रियों के क्या अधिकार हैं, लेकिन ये अधिकार सिर्फ भारतीयों के लिए नहीं हैं, बल्कि यहां अगर विदेश से भी कोई आता है और अगर भारत में उसका सामान गुम हो जाता है, तो उसका भी एक अधिकार है। And this is not governed by a sovereign law. Sovereign law is substituted by an international treaty and that happened in the Montreal Convention.

लेकिन सभी कन्वेंशंस में सबसे ज्यादा अगर किसी विषय पर आया है तो वह शिकागो कन्वेंशन में आया है। The Chicago Convention is the bible for all the regulations which we see today, and that is where the ICAO came into existence. And that handles so many things like legal and regulatory framework, fair and equal opportunities, sovereignty of airspace, which is very important, aviation safety, the freedom to land and take off, take passengers called the freedom of rights and traffic, aircraft registration, unlawful interference, एक और एक्सपेक्ट आ गया है, पर्यावरण और एनवॉयरमेंटल क्लियरेंस का आ गया है।

Sir, it resulted in the ICAO in 1944 and India is a signatory to it. There are many more things to it. I will not mention it as the hon. Minister has said, 'Mr. Rudy, please make it brief.'

Now, we have come back to the Cape Town Convention. What is this Cape Town Convention, the CTC? It was signed in 2001 in South Africa, as mentioned by the hon. Minister, and it has basic ingredients like financial interest, mobile assets etc. This was not only done for that. It was done for the Railways also. It was done for

the aircraft also. It was done for the space crafts also. But now we are confining ourselves to the aircraft only. Why? It is because any international action requires legal framework and financial transactions also as we have for international banking, as we have for foreign exchange. This was done basically to establish a legal framework for aircraft financing. Now why aircraft financing? There are many reasons. Mr. Vishnu Prasad Ji just mentioned it.

The other day when I was speaking about prices in this country, I know some of my friends did not like it, but I tried to analyse and say that the prices which you see today are not actually the prices which the passengers pay. It is not actually what the airlines is talking. I will come back to it if I have the time.

Now, coming to point to reduce the cost of financing, and as I am very happy that Mr. Vishnu Prasad mentioned it that Government is not taking one action. As the Minister has always said, we had to deregulate it. We do not have control. We do not have a Government airline today. There are no Government airlines. When Government airlines existed in this country, with a distortion of Rs. 75,000 crore, we had the right to take that. But we had the right to cushion it by saying: ?Okay, the benchmark is fixed by Indian Airlines and the rest you have to match.? मुझे याद है, मैं जब 26-27 की उम्र में एमएलए बना, तो कभी-कभी पटना से दिल्ली हवाई जहाज़ से आता था । तब भी टिकट हमारा छह हज़ार रुपये का हुआ करता था, जो बोइंग विमान है, आज भी मैं छह हज़ार रुपये में आता हूँ । लेकिन पिछले 70 वर्षों में क्यों हमें ऐसा लगा कि दाम अधिक है, क्योंकि एक फैक्टर डिस्टॉर्टिंग था और देश के टैक्सपेयर्स का 70 हज़ार करोड़ रुपये हम लोगों ने इस सब्सिडी के रूप में एक मॉडल बना कर दिया । मैं उसके किसी विवाद में नहीं जाना चाहूंगा । मैंने पिछली बार बताया था कि किस तरह से दुनिया भर की एयरलाइंस बंद हुई । अब यह संकट उत्पन्न कहाँ से हुआ? यह समझना बड़ा ज़रूरी है कि गो एयरलाइंस बंद हुई । ठीक है, यह बात सही है कि पूरी दुनिया के युद्ध में और जब यूक्रेन का युद्ध शुरू हुआ, उसके पहले कोविड, उसके पहले जेट एयरलाइंस बंद हुई, उसके पहले किंगफिशर एयरलाइंस बंद हुई, लेकिन महोदय, गो एयरलाइंस का क्या हुआ? Go Air has triggered off what we are discussing today. How has it happened? Go Air was doing well. We thought there were 57 planes. But COVID-19 did have an effect. Aircraft usually have two kinds of engines. One is the LEAP engine and one is the Pratt & Whitney. Unfortunately, the Pratt & Whitney engines which are manufactured across the world, have a majority of the spares coming from Russia and Ukraine. As a result, that airline went broke. That could not fly. And even many more airlines which had Pratt & Whitney engines could not operate and most of the airlines came down. Fortunately, some of the airlines had LEAP engine and they survived the market. But still in Delhi airport, you can find 40 aircraft which had Pratt & Whitney engine because the spares which were to be manufactured on the

titanium made in Ukraine or Russia, could not be provided to these companies. ?  
(Interruptions) LEAP engine is a model of an aircraft engine. I will not get into that.

Then what did Go Airline do. It filed for liquidation saying that they are bankrupt. They are not going. But the only aspect which had happened that the lessors which were five companies across the world which were financing Go Air said, ?We have filed a recovery petition earlier.? Now Go Air went to NCLT. NCLT gave an order and said, ?You cannot take away the planes.? When DGCA intervened, NCLT and other agencies took actions. Ultimately it took them one and a half years because they were the planes which were in the international market.

### **18.00 hrs**

They were supposed to return them or lease them back. The courts intervened. The courts categorically said that we cannot allow this.

माननीय सभापति : अगर सभा की अनुमति हो तो सभा की कार्यवाही एक घंटे तक के लिए बढ़ा दी जाए?

अनेक माननीय सदस्य : जी हाँ ।

श्री राजीव प्रताप रूडी : सिर्फ एक ही एक्शन से उसमें क्या हुआ? गो एयरलाइन तो बंद हो गई । उस समय बैंक्स ने कहा कि मेरे पैसे लौटाओ । वेंडर्स में कहा कि मेरे पैसे लौटाओ । कर्मचारियों ने कहा कि मुझे पैसे दो । लीजर्स को कहा गया कि हम जहाज नहीं देंगे, जहाज को रोक कर रखेंगे । इसका परिणाम क्या हुआ? 6500 करोड़ रुपये उससे बैंक्स मांग रहे थे, 2600 करोड़ रुपये लीजिंग कंपनी मांग रही थीं, 1200 करोड़ रुपये वेंडर्स मांग रहे थे । आपको अंदाजा नहीं होगा, मात्र गो एयरलाइन के कारण पूरी दुनिया में लीजिंग रेंटल भारत के इस गतिविधि से बढ़ा कि भारत में 2.7 बिलियन डॉलर्स का इम्पैक्ट हुआ । That was calculated. The impact of Go airlines shutting down ? the international investors who had come for leasing ? was 2.1 billion dollars. Who takes this brunt? The airlines do not take this brunt. It is passed on to the passengers. As a result, Rs.24,000 crore was the impact of just not returning the aircraft to the lessors because the Aviation Working Group (AWG) downgraded India from 3 to 2 resulting in a loss of thousands of crores of rupees to all those people who were operating. I will not go into that. That is why I think that the Government of India thought that it is pertinent to do this because this loss was actually passed on to the passengers.

I would just like to tell my friends that we have to remember certain things. I am happy that the Government, the Prime Minister and the Minister have realised it. I am not always very happy when I hear certain things. वायुदूत वर्ष 1997 में बंद हुआ । मोदीलुफ्ट चला और वर्ष 1996 में बंद हुआ । दमानिया एयरलाइंस वर्ष 1997 में बंद हुआ । ईस्ट-वेस्ट एयरलाइंस वर्ष 1997 में बंद हुआ । एनईपीसी वर्ष 1996 में बंद हुआ । एयर सहारा वर्ष 2007 में बंद हुआ ।

जेट एयरलाइंस वर्ष 2019 में बंद हुआ। डेक्कन एयरलाइंस वर्ष 2007 में बंद हुआ। पैरामाउंट एयरवेज वर्ष 2010 में बंद हुआ। एयर क्रोस्टा वर्ष 2017 में बंद हुआ। गो एयरवेज वर्ष 2023 में बंद हुआ। भारत में जो एयरलाइंस बंद हुई हैं, उनकी संख्या बहुत ज्यादा है, बशर्ते कि जो एयरलाइंस भारत में चल रही हैं, अब सरकार की भी यह जिम्मेदारी है कि उसे सरकार किस तरह से देखे। हमारे लिए चुनौती है।

महोदय, हम लोग अपनी ताकत तो देखें। इसी संसद में बैठे हुए लोग जब हस्ताक्षर करेंगे तो दुनिया के उस ट्रीटी पर हमारी और आपकी सहमति बन रही है। इंटरनेशनल लीजिंग कंपनीज को हम लोग कह रहे हैं कि अगर तुम्हारा विमान है, तुम्हें पैसा नहीं दिया जाता है तो अपना विमान ले जाइए। जैसे ही दुनिया को यह संवाद मिलेगा कि भारत के सांसदों ने तय कर लिया है कि हम अंतर्राष्ट्रीय कानून का पालन करेंगे, 15 से 20 परसेंट आपकी लीजिंग कॉस्ट कम हो जाएगी। यह हमारे सांसद की ताकत का कमाल है। इसी विषय को मैं यहां रखना चाह रहा था। This is how international financing makes a difference.

I will come back to some other points. महोदय, किस प्रकार के लीजेज होते हैं? लीजेज भी कई प्रकार के होते हैं? एक वेट लीज है, जो जहाज विदेश से आता है, उसके आप कप्तान, एयर होस्टेज और सबके साथ लेकर उड़ाते हैं तथा उसको रेंटल दे देते हैं। दूसरा, आपके सामने ड्राई लीज होता है, जिसमें विमान ले आते हैं, लेकिन कप्तान और एयर होस्टेस वगैरह आपका होता है और एक डैम्प लीज होता है, जिसमें कुछ कर्मचारी आपके होते हैं एवं बाकी सब हमारे होते हैं। आज इसी तरह से दुनिया में एयरक्राफ्ट लीजिंग का जो बिजनेस है, वह लगभग 210 बिलियन यूएस डॉलर्स का है। यह लगभग 14 लाख करोड़ रुपये हैं। हमारे भारत का बजट लगभग 45 लाख करोड़ रुपये हैं, लेकिन आज पूरे दुनिया में हवाई जहाज का खरीद और This is what we have to keep in mind.

इनकी बहुत बड़ी संख्या नहीं है। दुनिया में 28 हजार के आसपास विमान हैं, जिनमें से 23 हजार विमान अभी उड़ रहे हैं। अभी हमने थोड़ा सा कटाक्ष में सुना कि गुजरात में गिफ्ट सिटी बनेगी। यह महत्वपूर्ण नहीं है। महत्वपूर्ण यह है कि आप एक देश की तरफ देखिए। हमारे मित्र ने कहा कि सिंगापुर से लीजिंग होती है। साहब, सिंगापुर बहुत छोटा है। एक देश है, जहां से पूरी दुनिया की 52 प्रतिशत एयरलाइंस की लीजिंग होती है। ? (व्यवधान)

आयरलैंड एक देश है। आप आयरलैंड के बारे में देखिए, उस छोटे से देश को देखिए, उसकी 15 लाख की आबादी है। ? (व्यवधान) आयरलैंड एक देश है, जो यूरोपियन यूनियन का पार्ट है। उसका ज्योग्राफिकल एरिया 84 हजार वर्ग किलोमीटर है, जबकि भारत का एरिया 33 लाख वर्ग किलोमीटर है, उसकी आबादी 53 लाख है। उसकी आबादी मेरे जिले के बराबर है। छपरा जिले की जितनी आबादी है, अकेले उसकी आबादी है। मैं एक बात बता दूं कि 80 प्रतिशत जहाज जिन पर हम उड़ते हैं, वे सब लीज पर हैं, रेंटल पर हैं। किसी जहाज का मालिक आज भारत में नहीं है। अगर किसी को लगता है कि मैं इस जहाज का मालिक हूं, I am the owner of this aircraft, तो वह एयरक्राफ्ट उसका नहीं है। 20 परसेंट जो भारत में हैं, वह तो एयर इंडिया में अपने जमाने में खरीदे थे, वही ऑनरशिप है जो आज विस्तारा और एयर इंडिया को सौंप दिया गया है। Dublin is the capital, which, of course, is the financial headquarters. Google is there. Facebook is there. That is a small city town and it controls the world's financial business. I must congratulate the Prime Minister and the team today. Though late, but the Finance Minister announced this in the Budget of 2019. Ireland had a National Civil Aviation Policy, which came in 2015. We announced that policy in



2016. But we do not think about it. It was only the Prime Minister who said later that in 2019, we will have a policy, and that is where it started. But we are talking about international financing and that aspect has to be kept in mind. Going further, 60 per cent of the global market of aviation is in Ireland. I will jump most of the figures.

When we talk about the GIFT City, that is a beautiful concept and business convention coming into place and ratifying it. Once the ratification takes place, I can see India becoming a hub of leasing by the next 20 years, and that is the capacity which should have been generated 20 years ago. But we did not have it. That is fine.

India has a financial hub, a tax-free zone which was created to facilitate foreign transition, and 80 per cent of Indian aircraft are on lease. IndiGo has 262 aircraft on lease. Air India has 127 aircraft on lease. Spice Jet has 113 aircraft on lease. Go Air is shut down. Same is the story with Vistara. Every aircraft runs on a model what we are talking today.

Now, there is one aspect which I would like to bring to the notice of the House. What is the number of planes which you are going to buy in the next ten years? जितने जहाज हम आने वाले दिनों में खरीदने वाले हैं, मात्र एशिया पैसेफिक में, जिसमें भारत, साउथ ईस्ट एशिया और चाइना है, 17 हजार विमान खरीदे जाएंगे, नार्थ अमेरिका में 9 हजार विमान, यूरोप में 8 हजार विमान खरीदे जाएंगे। दुनिया में तीसरा स्थान प्राप्त करने की दिशा में भारत पहुंच चुका है। आने वाले दिनों में दुनिया में सबसे ज्यादा विमान खरीदे जाएंगे तो भारत में खरीदे जाएंगे।

मैं एक बार माननीय मंत्री जी चेम्बर के बाहर गया, तो सबसे ज्यादा सांसदों का आगमन अगर कहीं होता है तो इनके दरवाजे पर होता है, क्योंकि हर किसी की यह आकांक्षा है। मैं जब वहां बैठा था, तो सभी सांसदों, चाहे वह मन्ना लाल रावत उदयपुर के हों, चाहे श्रीमती भारती पारधी महाराष्ट्र की हों, विजय बघेल हों, एंटो एंटोनी हों, महुआ मोइत्रा हों, सुशील कुमार शिंदे हों, वीरेन्द्र सिंह हों, हर कोई चाह रहा है कि हमारे यहां विमान कंपनीज जहाज लेकर आए।

एक और चुनौती है कि आने वाले दिनों में 30 हजार पायलट्स की जरूरत है। मुझे पता नहीं है कि माननीय मंत्री जी ने इस पर विचार किया है या नहीं।

लेकिन ऐसे दो क्षेत्र हैं, फ्लाइटिंग ट्रेनिंग आर्गनाइजेशन, माननीय मंत्री जी आप हवाई जहाज बाद में उतारिएगा। लेकिन जितनी भी भारत में हवाई पट्टियां हैं, अगर छोटे भी हैं तो आज की तारीख में वहां फ्लाइटिंग ट्रेनिंग आर्गनाइजेशन शुरू कराइए। आज एक बच्चे को कप्तान बनने के लिए ट्रेनिंग लेनी है तो पचास लाख रुपये से लेकर सवा करोड़ रुपये तक लगते हैं। हम भी कप्तान हैं, हम जानते हैं कि कितनी पीड़ा है। हर घर में हमारी बेटियां, हमारा बेटा, हमारे छोटे बच्चे, अनुसूचित जनजाति के लोग और पिछड़ी जाति के लोगों में एक ऐसी ही भावना है, जिसे लोग प्राप्त करना चाहते हैं। हरेक की इच्छा है, मैं बिहार से हूं। मुझे इस बात का गर्व है कि मेरे हस्ताक्षर से भारत की उस नीति में मेरी भूमिका थी जब अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार में मैं मंत्री था।

चन्द्रबाबू नायडू जी उस समय भी हमारी सरकार के सदस्य थे, उस समय मेरी जितनी समझ थी, उस समय मेरी एविएशन के बारे में समझ नहीं थी, फिर भी मुझे दो व्यक्तियों के बारे में याद है। एक नारायण मूर्ति जी, जिन्होंने बेंगलोर एयरपोर्ट के लिए प्रत्येक दिन आग्रह किया। अंत में एक पत्र लिखकर आग्रह किया और राजीव प्रताप रुड्डी को और वाजपेयी सरकार को धन्यवाद दिया कि आपने देवनाली का एयरपोर्ट स्वीकार किया।

उस समय चन्द्रबाबू नायडू जी का एक बड़ा सपना था कि हैदराबाद को हवाई अड्डा मिले, देवनाली एयरपोर्ट का कन्सेशन एग्रीमेंट हमने किया। आज 22 सालों के बाद माननीय मंत्री जी से मैं आग्रह कर रहा हूँ, बिहार के चौदह करोड़ लोग जो देश की नीति को समझता है, मैं पिछले दस सालों से संघर्ष कर रहा हूँ कि बिहार के लोगों को एक ऐसा हवाई अड्डा दें, हमारे बच्चे मुंबई जाकर दुबई जाएंगे, हमारे बच्चे बेंगलुरु जाकर दुबई जाएंगे, हमारे बच्चे सैन फ्रांसिस्को कोलकाता होकर जाएंगे।

अगर बिहार को सबसे बड़ा रिफार्म देना है, जिस प्रकार से हम लोगों ने अपने समय में शम्साबाद को दिया है, हैदराबाद को दिया, बेंगलुरु को दिया, दिल्ली के जीएमआर को दिया, जिस प्रकार से मुंबई के हवाई अड्डे को दिया, बिहार की 14 करोड़ की आबादी को भी मिलना चाहिए। झारखंड भी हमारा पार्ट था। अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा घोषणा करने से नहीं होता है, पटना में जयप्रकाश नारायण अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा पिछले तीस सालों से लिखा हुआ है। कई बार हम लोग समझते हैं कि सरकार अगर अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे की घोषणा कर देगी तो अंतर्राष्ट्रीय हवाई जहाज उड़ने लगेंगी, ऐसा नहीं होता है। ऐसा इसलिए नहीं होता है, डिमांड, इन्फ्रास्ट्रक्चर, एयरस्पेस मैनेजमेंट, लेंथ ऑफ द रनवे, कैपिसिटी, डिमांड, all has to be generated. बिहार एक ऐसा स्थान है, जहां इसकी अपार संभावनाएं हैं।

मंत्री जी ने कहा कि आपको नहीं बोलना है, मैंने कहा कि मैं आपको तब तक बोलता रहूंगा जब तक बिहार का ये हवाई अड्डा जो पटना के निकट है, का निर्माण कार्य शुरू नहीं करेंगे, मैं तरह-तरह से आपके समय को लेता रहूंगा। अगर एक ग्लास में पानी रखा हो तो कोई आकर कहे कि यह पेप्सी है, चार लोग कहें कि पेप्सी है तो आप मजबूर हो जाते हैं, पानी को भी पेप्सी कहना होता है। उसके बाद अधिकारी के पास चले जाओ, अगर उनसे पूछो कि यह क्या है, पानी है या पेप्सी है, लेकिन यह पक्का है कि लिक्विड है, उस स्थिति में राजीव प्रताप रुड्डी पिछले दस साल से घूम रहा है। बहुत-बहुत धन्यवाद।

**श्रीमती रुचि वीरा (मुरादाबाद) :** सभापति महोदय, मैं उत्तर प्रदेश के मुरादाबाद संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करती हूँ। इस महत्वपूर्ण वायुयान वस्तुओं में हित संरक्षण विधेयक, 2025 पर अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ी हुई हूँ। यह विधेयक हमारे देश के विमानन को अधिक सुरक्षित, आधुनिक और कुशल बनाने की दिशा में महत्वपूर्ण कदम है। इसमें कुछ खामियां हैं, जिन्हें सुधार किए बिना अपने उद्देश्यों को पूरी तरह सफल नहीं बना पाएगा।

मुरादाबाद, जिसे पीतल नगरी के नाम से जाना जाता है। भारत ही नहीं पूरी दुनिया में अपनी धातु कला और निर्यात के लिए प्रसिद्ध है। हमारे यहां निर्मित धातु उत्पाद विशेषकर पीतल एवं कांस्य की वस्तुएं दुनिया भर में निर्यात की जाती हैं। विमान निर्माण व एयर स्पेस उद्योग में धातु कास्टिंग, फिटिंग तथा डेकोरेटिव मेटल वर्क की अत्यधिक आवश्यकता होती है।

महोदय, उसमें मुरादाबाद का उद्योग अपनी महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकता है। मुरादाबाद दिल्ली-एनसीआर से सटा हुआ क्षेत्र है और उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ से काफी दूरी पर स्थित है। मुरादाबाद बिजनौर, रामपुर, उत्तराखंड, कुमाऊं मंडल का केंद्र है। वर्तमान में हमारे जनपद को सीधा हवाई संपर्क उपलब्ध नहीं है, जिससे

हमारे निर्यातकों, कारोबारियों और आम नागरिकों को असुविधा का सामना करना पड़ता है। अगर हम वास्तव में भारत को 'विकसित भारत' बनाना चाहते हैं, तो हमें मुरादाबाद जैसे औद्योगिक और व्यावसायिक केंद्रों को बेहतर हवाई संपर्क देना होगा।

यह विधेयक भारतीय विमानन क्षेत्र में सुरक्षा और मानकों को बढ़ाने की बात करता है, लेकिन इसमें स्थानीय उद्योगों को शामिल करने का कोई स्पष्ट प्रावधान नहीं है। 'मेक इन इंडिया' और 'आत्मनिर्भर भारत' के तहत विमान निर्माण और उसके पुर्जों के लिए भारतीय निर्माताओं को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। मुरादाबाद जैसे औद्योगिक क्षेत्रों में धातु कास्टिंग और एयरोस्पेस ग्रेड धातुओं का उत्पादन बढ़ाने के लिए विशेष योजनाएं बनाई जाएं।

इसके अलावा, देश के बड़े शहरों में ही विमानन सुविधाओं का विस्तार हो रहा है, जबकि औद्योगिक और व्यापारिक केंद्रों को उचित हवाई संपर्क नहीं मिल पा रहा है। इस विधेयक में टियर-2 और टियर-3 शहरों के लिए विशेष प्रावधान किए जाने चाहिए, जिससे छोटे एवं मध्यम व्यापारियों को फायदा हो। इस विधेयक में सुरक्षा मानकों को सख्त करने की बात तो है, लेकिन भारत में विमानन अनुसंधान को बढ़ावा देने का कोई ठोस प्रावधान नहीं है। आईआईटी, एनआईटी और अन्य तकनीकी संस्थानों में एयरोस्पेस टेक्नोलॉजी और सुरक्षा अनुसंधान के लिए फंडिंग बढ़ाई जानी चाहिए, ताकि हम आधुनिकतम विमानन तकनीक विकसित कर सकें।

महोदय, इसके साथ ही भारत में एयरोस्पेस और विमानन के पुर्जों का उत्पादन तो हो रहा है, लेकिन इस विधेयक में इनके निर्यात को प्रोत्साहित करने के लिए कोई स्पष्ट नीति नहीं है। सरकार 'मेक फॉर वर्ल्ड' की तर्ज पर भारतीय निर्माताओं को वैश्विक स्तर पर प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए टैक्स में रियायत और निर्यात सब्सिडी प्रदान करे।

विमानन उद्योग में काम करने वाले श्रमिकों और टेक्निशियन्स की स्किल डेवलपमेंट का कोई जिक्र नहीं है। सरकार को राष्ट्रीय विमानन कौशल विकास योजना लानी चाहिए, जिससे युवाओं को इस क्षेत्र में रोजगार के अवसर मिल सकें। मुरादाबाद और अन्य औद्योगिक शहरों में एयरोस्पेस टेक्नोलॉजी ट्रेनिंग सेंटर खोले जाएं।

महोदय, अगर सरकार इस विधेयक में स्थानीय उद्योगों को शामिल करने का प्रावधान जोड़ती है, तो मुरादाबाद एयरोस्पेस उद्योग के लिए एक महत्वपूर्ण केंद्र बन सकता है। मुरादाबाद जैसे औद्योगिक केंद्रों को हवाई यातायात से जोड़ने के लिए सरकार 'उड़ान योजना' का विस्तार करे। क्षेत्रीय कनेक्टिविटी स्कीम, जिसका जिक्र माननीय वित्त मंत्री जी ने बजट में किया है, सरकार का लक्ष्य छोटे-छोटे शहरों को हवाई यात्रा से जोड़ना है। मेरे लोक सभा क्षेत्र मुरादाबाद में एक हवाई पट्टी मुण्डा पाण्डे है, जिससे कुछ दिन पर एक फ्लाइट साप्ताहिक मुरादाबाद से लखनऊ के लिए शुरू की गई थी, लेकिन 5 दिसम्बर, 2024 को बंद कर दी गई। उसका कारण हमें मालूम नहीं है।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से निवेदन है कि मुरादाबाद हवाई पट्टी का अपग्रेडेशन किया जाए और देश के सभी मेट्रो पोलिटन शहरों से जोड़ा जाए, ताकि आर्थिक और औद्योगिक विकास को गति मिल सकें और उससे व्यापारियों और निर्यातकों को सीधा लाभ मिल सके। साथ ही, धातु उद्योग को एयरोस्पेस मैन्युफैक्चरिंग से जोड़ा जाए और विशेष औद्योगिक क्लस्टर बनाए जाएं।

महोदय, मैं आपसे प्रार्थना करना चाहती हूं कि मुरादाबाद हवाई पट्टी का अपग्रेडेशन किया जाए। विमानन उद्योग में काम करने वाले श्रमिकों और टेक्निशियन्स को डेवलपमेंट स्कीम्स से जोड़ा जाए।

महोदय, मुझे आपसे रिक्वेस्ट करनी है कि मुरादाबाद को कनेक्टिविटी स्कीम्स से जोड़ा जाए और मुरादाबाद की मुण्डा पाण्डे हवाई पट्टी है, उसका अपग्रेडेशन किया जाए। उसको देश के जो अन्य मेट्रो पोलिटन सिटीज से जोड़ा जाए, ताकि हमारे यहां काम करने वाले लोगों को मदद मिले।

अतः मैं सरकार से अनुरोध करना चाहती हूँ कि इस विधेयक में जरूरी संशोधन किए जाएं, ताकि यह केवल एक सुरक्षा विधेयक न रहकर विमानन उद्योग के व्यापक विकास का मार्ग प्रशस्त कर सके। अगर हम स्थानीय उद्योगों, अनुसंधान, कौशल विकास और हवाई संपर्क को प्राथमिकता देंगे, तो यह विधेयक भारत को एक वैश्विक विमानन महाशक्ति बनाने में सफल होगा। आपने मुझे बोलने का समय दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

**SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYNAGAR):** Sir, on behalf of the All India Trinamool Congress, I rise to speak on the Protection of Interests in Aircraft Objects Bill 2025.

Sir, just three to four days ago, we were discussing the exorbitant aircraft air price, and the hon. Minister has failed to give any satisfactory reply regarding the airfare. हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी ने एक बार कहा था कि अब हवाई चप्पल पहनने वाले भी हवाई जहाज में बैठने का सपना देखते हैं। So, my question to the Government is this. Does the Government still believe in this promise? I would like to know from the hon. Aviation Minister whether there is any mechanism to handle this exorbitant airfare.

Sir, India is a big country and, right now, we do not have any national carrier. All the airports are being operated by the private players. This Bill is designed to protect international creditors and aircraft lessors, not the Indian people. It prioritizes the financial security of foreign investors over the stability of our airlines, the livelihood of our aviation workers, and the rights of Indian passengers. This Bill gives immense power to creditors, allowing them to quickly repossess aircraft if an airline defaults on payments. So, many Indian airlines, including major players have faced financial turbulence in the past. If this Bill had been in place during the crisis faced by airlines like Jet Airways or Go First, the creditors would have swooped in immediately, repossessing aircraft without giving these airlines a fighting chance to recover.

Instead of helping the industry stabilise, this Bill could accelerate airline bankruptcies, reduce competition, and ultimately lead to higher ticket prices for ordinary citizens. What happens when airlines suddenly lose aircraft? Flights are cancelled, passengers are stranded, and disruptions become normal. Instead of ensuring safety, affordable, safe, reliable air travel for Indian citizens, this Bill threatens to create instability in the very industry it claims to strengthen.

Sir, let us not forget the hard-working people who keep our airlines running ? pilots, cabin crew, engineers, ground staff, and countless others. If airlines collapse under the pressure of aggressive aircraft repossession, thousands of jobs will be at risk. Do we really want a law that puts foreign investors' interests above Indian workers' livelihood? What about our national economy? Supporters of this Bill claim, it will bring more foreign investment into our aviation sector. But, what will be the cost? If airlines are constantly at risk of losing their planes, they will struggle to expand, innovate or even survive. This could discourage new entrants into the market, and hand over control of our aviation industry to foreign leasing companies and financiers.

What is most troubling is the lack of balance in this Bill. Yes, we must honour our international commitments. But, we must also protect our domestic interests. The Bill fails to provide airlines with sufficient time or legal records to renegotiate leases during financial distress. It disregards the fact that the aviation industry is cyclical. Ups and downs are part of the business. Instead of helping airlines recover, this Bill seems designated to push them into insolvency faster.

Moreover, the Bill overrides the existing Indian laws, including aspects of the Insolvency and Bankruptcy Code. This could lead to legal confusion, prolonged court battles, and an overburdened judiciary rather than the streamlined process.

I would like make a request to the hon. Minister. The Government of West Bengal has already provided a piece of land for construction of the second airport, very close to the Netaji International Airport. I would like to know the current status of this project.

Sir, I would also like to request the hon. Minister to introduce at least two flights at 15-day intervals from London to Kolkata and from France to Kolkata. If the hon. Minister initiates this process, I would be very happy. Thank you, Sir.

**SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM):** Thank you very much, Mr. Chairman, Sir. I rise to support this Bill. I would take this opportunity to congratulate the hon. dynamic Minister for bringing such legislation because this legislation is on the basis of the International Convention and Protocol of 2001. Even after 24 years, we are not able to ratify that Convention and Protocol. But better late than never, the hon. Minister has now come up with a clear-cut legislation by which this Convention and the Protocol will be ratified.

Sir, the Convention on International Interests in Mobile Equipment is also known as the Cape Town Convention (CTC). The Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment is known as the Aircraft Protocol. In the above Protocol, the thrust was given to the Aircraft Equipment. Both the International Convention and the Protocol were signed in the year 2001. As I have pointed out, though it was signed in the year 2001, though India was a signatory to the Convention, unfortunately, we were not able to implement it through a legislation or through the statutory backing.

Sir, the Indian aviation sector is growing like anything, with exponential growth. The aviation market is also expanding rapidly. At the same time, as rightly mentioned by our hon. friend, Mr. Rajiv Pratap Rudy ? well, I am not going into all these details ? aircraft are highly essential. We all know it.

As far as India is concerned, we are not purchasing aircraft but are depending on leasing them. When aircraft companies become bankrupt and are liquidated, as we have seen in the cases of Kingfisher, Jet Airways, and Go First, the creditors or lessors are in trouble while recovering the equipment, aircraft, or credit that they have provided. To rectify this issue, this legislation has been brought in. That is why, I am fully supporting it.

In this case, I would like to make only two observations. Through this statutory backing, the lessor can take back the aircraft, the equipment or the credit in a speedier way. That is the significance of this legislation. So, once again, I would like to support and welcome this move.

Sir, I would congratulate the hon. Minister for this wonderful move but I have some apprehensions. My apprehensions are regarding Clause 6 and Clause 9. Clause 6 is about remedies on insolvency. That means, Insolvency and Bankruptcy Code is there. We all know it is one of the important legislations in respect of liquidation. What would be the impact of Insolvency and Bankruptcy Code when compared to these remedies on insolvency by virtue of Clause 6 of the new Bill? That is the first observation or clarification I am seeking from the hon. Minister.

The second apprehension is about the provisions of the Act to have overriding effect given in Clause 9. In case of any inconsistency between the provisions of this Act and any other law for the time being in force, the provisions of this Act shall prevail to the extent of such inconsistency. There also, I would like to know this. What about the Insolvency and Bankruptcy Code when such an inconsistency

comes? This is having the overriding effect means it will be creating a lot of legal problems. These two issues have to be clarified by the hon. Minister.

With this observation, once again I welcome and support the Bill with due congratulations to the hon. Minister. Thank you.

**SHRI C. N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI):** I rise today to discuss the Protection of Interests in Aircraft Objects Bill, 2025, which is a piece of legislation that has significant implications for our aviation sector. While the Bill aims to align our aviation industry with global standards by implementing the Cape Town Convention and its Aircraft Protocol, it is crucial that we scrutinize its potential impact on domestic stakeholders and ensure that it does not compromise our national interests.

The aviation industry is a cornerstone of any modern economy. It facilitates global trade, connects businesses, enhances tourism, and plays a vital role in national security. Given the strategic importance of this sector, any legislation affecting it must be carefully crafted, ensuring that it provides tangible benefits without exposing the country to undue risks. This Bill, however, raises several critical concerns that must be addressed before it is enacted into law.

The Aviation Working Group (AWG), a global watchdog in the aviation sector downgraded India's compliance rating from 3.5 to 2 with international leasing laws, citing the inability of lessors to repossess aircraft. This impacted the country's credibility in the aircraft leasing market and also issued a warning that further delays could worsen the country's standing. And just because of this, the Government remembered to introduce the Bill. Otherwise, this Government would not bother to introduce the Bill.

While the Delhi High Court's April 2024 judgment in the Go First insolvency case has provided some relief to lessors and reaffirmed the importance of the Cape Town Convention, it is concerning that India's legal system, rather than its legislature, had to take the first step in enforcing an international treaty ratified in 2008. Courts should not be the primary drivers of policy implementation. This responsibility lies with the Government and the Parliament.

The Government should adopt a proactive legislative strategy that ensures India remains a stable and reliable player in global aviation finance. One of the primary objectives of this Bill is to safeguard the interests of stakeholders involved in aircraft objects, including financiers, lessors, and operators. However, the Bill lacks

clarity on how it will balance these protections with national priorities. Many countries that have adopted the Cape Town Convention have put in place safeguards to ensure that their national courts retain jurisdiction over crucial aviation-related disputes. India must do the same to protect its domestic stakeholders from potential biases in international arbitration forums.

While the Government is taking steps to improve aircraft leasing in India, there was a 43 per cent surge in India's domestic aircraft in the first half of 2024. As reported by a study conducted by the Airport Council International in collaboration with Flare Aviation Consulting, it highlights the Government's failure to regulate the aviation sector effectively and protect consumers from excessive pricing.

Sir, Chennai to Thoothukudi, normally, a domestic flight costs around Rs. 5000, and during the peak season, it goes beyond Rs. 10,000 whereas a flight from Chennai to Colombo costs only around Rs. 5500. How does the Government justify this? How can a domestic flight in Tamil Nadu cost as much as an international flight? Instead of ensuring affordability, the Government has allowed unchecked price hikes, turning air travel into luxury, accessible only to the wealthy. Even for seat and food also, we have to pay an unusual cost. Even after paying a huge cost of flight ticket, sometimes, the private airlines charge fees for seats also.

Tiruvannamalai is a major pilgrim hotspot, especially for the people of Andhra Pradesh, and a lot of devotees visit it. Tiruvannamalai is one of the largest temples. It is a tourist spot, and therefore, has a heavy footfall. For that, we need an airport in my constituency of Tiruvannamalai so that the people can travel easily.

**HON. CHAIRPERSON:** No, please sit down. आपकी डिमांड आ चुकी है, आप बैठ जाइये ।

**SHRI LAVU SRIKRISHNA DEVARAYALU (NARASARAOPET):** Sir, first of all, I want to thank the hon. Minister for starting Udaan Yatri Cafe. This is a great initiative. Last time, I heard some hon. Members say that they were not even provided water at the airport. Now, water is being provided for free. More than water, subsidized food is also provided at this Udaan Yatri Cafe. That is a good initiative taken by the Minister.

In the last 10 years, because of the Udaan Scheme that the hon. Prime Minister launched, our domestic aviation has grown to the third largest in the world. Also, the number of airports has grown from 74 to 157; almost double. The aviation sector is growing in such a way for which this Bill is very much needed. This Bill aligns with the Cape Town Convention and now, they can reclaim the aircraft,



which gets stuck in case of default or insolvency. The prime example is Go Air. So many aircraft that had been leased by Go Air got stuck, and they could not be taken out and given to the other companies. To bridge that gap, this Bill is very much necessary. This Bill is also necessary because it will help India achieve a better position in the global aviation finance market. It will also help the development of domestic aircraft leasing hubs, which we are doing in Gift City in Gujarat. So, we welcome this Bill.

Sir, I want the hon. Minister as well as his co-pilot, the Minister of State, to pay some attention to two important points. There is a false narrative that is being built in this country.

Everyone says that aviation industry is in loss and airlines are in loss. It is a completely false narrative. Airlines are in loss in the sense that when they are expanding themselves, they are in losses. ? (*Interruptions*) I will give you the details with regard to that. If you look at what is happening in the last three years from 2022 to 2024, and if you look at one company, that is, Indigo Airlines, they have divested their funds. I do not find any fault when someone makes money and they divested to the tune of almost 15.8 per cent from September 2022 to August 2024, in different tranches, 2.5 per cent, 3 per cent, 4 per cent. When they divested this 15.8 per cent in total, they raised almost Rs.22,400 crore. This is what has happened in one company. So, the airline's valuation is going up. When they are divesting their funds, they are getting the money and whoever are the investors, they are not sitting in India, they are sitting in US. I do not find any fault when they make the money, but this is a false narrative that airlines are in losses. There is another Member also who spoke in the last debate that airlines are in losses. No, they are not in losses. They are very much in profits and their company's valuations are also going up. The only way they are in losses is when there are operational losses. If you open a shop, in the first two to three years, obviously there will be operational losses. If you try to expand those shops, obviously the operational losses will be there. When they consolidate, obviously they will be in profits. This is a business which is growing at a good pace, and obviously that is why they are expanding every year. So, the operational losses will be there. That does not mean the aviation sector is in losses. They are doing very well. So, I want the hon. Minister, and also the bureaucrats who are sitting here, to get this false narrative out of their head. The reason we want this false narrative to be out of it is that by creating this false narrative, they are saying that is the reason why the prices of the tickets are going up.

This is completely not necessary, because if you look at the consolidation that has happened in the aviation industry in the last five to six years, 63 per cent is occupied by Indigo and 23 per cent is occupied by Air India. That means 90 per cent of it is occupied by two companies in this country. There is an absolute necessity for regulation to happen. If there are more players and the stake is distributed between more players, obviously there is no regulation that is needed. There will be competition. The fares will be lowered. But here the whole company, the whole sector is controlled by two players only. When the duopoly is happening, only two companies are selecting it. So, there is an absolute necessity for regulation because now the Government is not running any airlines. The only thing the Government can do is regulate them. We request the Aviation Minister to regulate these prices, to put a cap on the maximum prices. That can be possible because they are not losing money.

Secondly, I want to attract the attention of the Ministry to the sustainable aviation fuel. Almost 100 per cent of the aviation fuel used in the country is imported from outside the country. Nothing is manufactured here. Most of it is not processed here. But when we go to the State, when we say we are going to establish solar panels, solar rooftop panels, and when SECI also comes up with new plans of establishing huge solar parks across the country and across the State, who is paying for that, Sir? It is normal people who are paying it. Obviously, when they do not get hit by renewable energies coming up, why can the airlines not take this sustainable aviation fuel? I have seen it in the answer given by the hon. Minister in the morning. As I said, one per cent sustainable aviation fuel will be done in 2027. In the next two years, he is going to do only one per cent.

If you see, in the morning also, when we were working here, 26 per cent of tariff was levied on India. Who is going to bear that? When they are taking care of their farmers, we need to take care of our farmers. How can we take care of our farmers unless we make sure that the sustainable aviation fuel is produced in our country? Our sugarcane farmers should be benefited because of the sustainable aviation fuel that is being produced here. I request the hon. Minister to look into these two issues.

We are a democratic alliance, so we all have our observations that can be taken up in the House. So, everyone will listen to it and everyone will act on it.

Sir, I want to give just three suggestions with regard to this Bill. One is with regard to the strengthening of the dispute resolution mechanism. Under Section 8, it

grants jurisdiction, but I request the hon. Minister, the way forward is to either push them towards arbitration or to the tribunal. Again, if you put to the courts, the whole process gets delayed. So, I request the hon. Minister to look into that.

The second suggestion is with regard to timeline for making rules. In the rule making under Section 10, it is left open. When you leave it open, the hon. Minister has that courage and the Minister has that push to make everything happen, but down the line, the bureaucracy has to make it possible. When you do not define the timeline, they use it in a different way. So, I request the timeline to be mentioned.

The last suggestion is with regard to the domestic insolvency law. I think Shri Premachandran Ji also has asked to bring it very close to the Insolvency and Bankruptcy Code. This whole law should be brought very close to that, so that it will be much more aligned.

With these three observations and with an assurance of making sure that the false narrative is taken out of the whole sector, on behalf of my Telugu Desam Party, we wholeheartedly support this Bill.

श्री रामप्रीत मंडल (झंझारपुर) : महोदय, आपने मुझे वायुयान वस्तुओं में हित संरक्षण विधेयक, 2025 की हो रही चर्चा में भाग लेने की अनुमति दी है, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ ।

माननीय सभापति महोदय, बिल के पक्ष में बोलने से पहले मैं माननीय प्रधानमंत्री जी, माननीय वायुयान मंत्री और हमारे क्षेत्र के माननीय सांसद श्री गोपाल जी ठाकुर, श्री अशोक यादव जी और श्री संजय झा जी, इन सबके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ । मैं माननीय नीतीश कुमार जी के प्रति भी आभार व्यक्त करता हूँ और मैं निशिकान्त दुबे जी के प्रति भी आभार व्यक्त करता हूँ । बिहार में देवघर और दरभंगा में हवाई जहाज चला कर वहां के गरीब लोगों को, जो हवाई चप्पल पहनते थे, उनको हवाई जहाज से मुंबई और दिल्ली जाने की सुविधा प्रदान की, मैं उनके प्रति दिल से आभार व्यक्त करता हूँ ।

माननीय विमानन मंत्री जी श्री नायडू जी कुछ अंतरराष्ट्रीय समझौते जो विमान क्षेत्र में हो रहे हैं उनको कानूनी प्रारूप देने के लिए यह प्रस्ताव लाए हैं, जो स्वागत योग्य कदम है । हमारा देश विमानन क्षेत्र में काफी प्रगति कर रहा है । पट्टेदारों और पट्टेधारकों को समुचित सुरक्षा देने के लिए इस कानून को स्पष्ट और सरल बनाया जा रहा है ।

महोदय, डीजीसीए के अधिकारों को भी सुरक्षित और प्रभावी बनाया जा रहा है । डीजीसीए के अधिकारों को भी सुरक्षित और प्रभावी बनाया जा रहा है । यह कानून भारतीय विमानन क्षेत्र को और आगे बढ़ाने में काफी सहायक सिद्ध होगा, ऐसा मेरा मानना है ।

महोदय, भारतीय विमानन क्षेत्र पिछले 10 वर्षों से लगातार 6.9 प्रतिशत की दर से वृद्धि कर रहा है । आज भारत, अमेरिका और चीन के बाद तीसरा सबसे बड़ा विमानन क्षेत्र बन गया है । भारतीय विमानन ने क्षेत्र यात्रियों में भी वार्षिक वृद्धि दर के साथ वर्ष 2024 में करीब 37 करोड़ 60 लाख यात्रियों को हवाई सेवा प्रदान की है

और देश में आज 197 हवाई अड्डे परिचालन में हैं। सरकार इसे वर्ष 2047 तक 350 से 400 करने के लिए संकल्पित है।

महोदय, भारतीय विमानन क्षेत्र में उल्लेखनीय वृद्धि दर कर काफी मजबूत बन सकता है। आज भारत में 100 प्रतिशत एफ.डी.आई के लिए सरकार निर्णय ले चुकी है। देश में यह क्षेत्र पूर्णरूपेण प्राइवेटाइज हो चुका है। इसका परिणाम है कि इनवेस्टर्स भारतीय विमानन क्षेत्र में काफी रूचि दिखा रहे हैं। यह देश को वर्ष 2047 तक पूर्ण विकसित भारत बनने में अहम भूमिका अदा करेगा।

आदरणीय अध्यक्ष महोदय, जिस प्रकार भारतीय विमानन सेवा वृद्धि और विकास कर रहा है, उसी प्रकार कुछ चुनौतियां भी उत्पन्न हुई हैं, इस पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। विमान के लिए ईंधन और कम कीमतों पर उपलब्धता महत्वपूर्ण विषय है। हवाई अड्डे की क्षमता पर भी विकास का असर पड़ रहा है, इस पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। एयरलाइंस पर लोन का बोझ भी एक विषय है। सरकार इनवेस्टर्स के साथ मिल-बैठकर इसका रास्ता निकाल सकती है। एयरलाइन समाप्ति की ओर भी जा रही है जो एक चिंता का विषय है। विमानन क्षेत्र जिस अनुपात में बढ़ोत्तरी कर रहा है, उस अनुपात में कौशल की भी कमी महसूस हो रही है। यह हमारे यात्रियों के लिए चिन्ता का विषय है। इस पर भी सरकार को ध्यान देने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, अब मैं अपने राज्य बिहार की विमानन संबंधी कुछ समस्याओं की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहूंगा। वरिष्ठ सांसद रूडी जी ने बिहार की समस्याएं सदन के सामने रखी हैं, मैं उनका आभार व्यक्त करता हूं। पटना को उच्चस्तरीय हवाई अड्डा बनाकर उस पर जल्द से जल्द उड़ान सेवा शुरू किए जाने की आवश्यकता है। इसी प्रकार दरभंगा हवाई अड्डा घरेलू उड़ानों के लिए पिछले वर्ष से चालू हुआ है, किन्तु यहां अभी यह व्यवस्था आंशिक है। यहां कुछ ही उड़ानें चल रही हैं। दरभंगा हवाई अड्डे को पूर्णरूपेण जल्द से जल्द विकसित करना अति आवश्यक है, क्योंकि उत्तरी बिहार का यह एक मात्र हवाई अड्डा है। नेपाल के लिए भी यह हवाई अड्डा महत्वपूर्ण है। इस हवाई अड्डे से दरभंगा सहित बिहार के कोसी क्षेत्र को भी सुविधा मिल रही है।

महोदय, अभी तक पूर्णिया का हवाई अड्डा चालू नहीं हो पाया है। यह बहुत महत्वपूर्ण हवाई अड्डा है, जो कोसी और भागलपुर के लिए भी लाभदायक साबित होगा। केंद्र सरकार की महत्वाकांक्षी योजना उड़ान 5.2 के तहत बिहार के 10 शहरों से हवाई यात्रा की शुरुआत होने जा रही है। इस योजना के तहत शहरों में छोटे विमानों का परिचालन शुरू किया जाएगा। इनमें सुपौल का तीरपुर, भागलपुर का सुल्तानगंज, मुंगेर, गोपालगंज, मुजफ्फरपुर, चंपारण का वाल्मीकि नगर और रक्सौल, नालंदा का राजगीर, मधुबनी और सारण के छपरा क्षेत्र शामिल हैं। मैं इस सदन के माध्यम से इन सभी हवाई अड्डों का निर्माण कराने का आग्रह करता हूं, क्योंकि ये सब योजनाएं आपके पास लंबित है। मेरी मांग है कि इसे जल्द से जल्द पूरा किया जाए।

मैं एक और बात माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि माननीय प्रधानमंत्री जी की सोच है कि एक चप्पल पहनने वाला व्यक्ति भी देश में हवाई यात्रा करे। यह विचारणीय प्रश्न है कि आज प्राइवेटाइजेशन होने से हवाई सेवा का किराया काफी बढ़ गया है। विशेषकर पर्व और त्योहारों के समय एयरलाइंस यात्रियों के किराये में शोषण करती है। अतः इस पर भी ध्यान देने की जरूरत है ताकि हवाई सेवा आम लोगों की पहुंच का क्षेत्र बन सके। देश के सुदूर ग्रामीण क्षेत्रों को हवाई सेवा से जोड़ने के बाद ही माननीय प्रधानमंत्री जी का सपना पूरा होगा।

मैं इस बिल के समर्थन में एक शायरी कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा।

जिंदगी की असली उड़ान अभी बाकी है,

जिंदगी के कई इम्तिहान अभी बाकी हैं ।

अभी तो नापी है मुट्ठी भर जमीन हमने

अभी तो सारा आसमान बाकी है ।

महोदय, मैं इन्हीं शब्दों के साथ इस बिल का समर्थन करता हूँ । जय हिंद, जय किसान, जय जवान ।

**SHRI ANIL YESHWANT DESAI (MUMBAI SOUTH-CENTRAL):** Thank you, Chairperson Sir. I rise to speak on the Protection of Interests in Aircraft Objects Bill, 2025. This Bill seeks to implement the international conventions on leasing of aviation equipment. The Bill aims to implement international agreements, particularly the Convention on International Interests in Mobile Equipment. Commonly, we call it Cape Town Convention, that is CTC. It is a protocol on aircraft equipment. We became a signatory to this agreement in the year 2008. The Bill is designed to bring the international agreements into India's legal framework ensuring that creditors and stakeholders in the aviation leasing space are protected under these guidelines.

The Bill empowers the Central Government to make rules and implement the provisions of the Convention and the Protocol. This legislation designates the Director General of Civil Aviation (DGCA) as the registry authority for the purposes of the Convention. The registry authority, DGCA is responsible for the registration and deregistration too. The main provisions of the Bill include the requirement of the creditors to notify the DGCA before initiating any kind of remedies in the event of a default.

In cases where defaults occur, creditors are entitled to recover their assets such as aircraft, or engines, or helicopters, within sixty days, that is, two months, or any timeframe agreed mutually upon.

This legislation also intends to provide much-needed clarity and security, particularly in the leasing industry. These are all necessitated because of the way the NCLT came into play in case of GoAir, that is, Go First airline. Now, when the NCLT comes into play, naturally, in Insolvency and Bankruptcy Code, 2016, under Section 10, it started operating. And that stopped the rights of the CTC to operate because it is important that unless the CTC, the Cape Town Convention, is ratified by the Parliament, it does not come into operation. And that is the reason why we are discussing this Bill and the legislation.

The Aviation Working Group monitors and assesses the implementation and application of the Cape Town Convention. With the impact of that very event of GoAir, that is, Go First -- as mentioned by Rudy ji -- the ranking, which we had and the score that we had, we came down from 69 to 63. The lessors withdrew the investment which was due to come to the country. It stopped for a while.

India has a tremendous potential as far as aviation sector is concerned. The hon. Members -- who spoke before me -- explained and discussed about the growing traffic. Yes, we do have that potential and we need to do that. Every region and every State have the potential and ambition also to have a proper infrastructure in the aviation sector.

Sir, I would like to ask one or two points to the hon. Minister. The non- obstante clause is there. I would like to ask the hon. Minister one question. The provisions may need further consideration. In Section 19(4), the Bill provides that creditors shall indemnify the insolvency administrator for cost incurred in the preservation and maintenance of the aircraft. This provision does not find any reference in the Cape Town Convention or the Aircraft Protocol. So, what could be the clarification and what is your say on this? I would like to know about it.

Similarly, in this case, it is the duty and it is the responsibility of the debtor also. When it is under moratorium, indemnity is given and indulgence is given. We now need to remove this by this legislation that during that period preservation, expenses, and maintenance, which are incurred on the flight or an aircraft, is not profit; that is on the contrary where the cost would go. Whether it will be cost taken up, or it will pass on to the lessor, or the debtor needs to be explained. I think the hon. Minister should explain this because this is a grey area where this legislation needs to put some light, and it should be corrected before it becomes a law.

Naturally, our country has the potential to grow, which would add to our economy and bolster the aviation industry also.

Thank you very much, Sir.

माननीय सभापति : अगर सभा की अनुमति हो तो विधेयक के पारित होने तक समय बढ़ा दिया जाए?

अनेक माननीय सदस्य : हाँ, जी।

माननीय सभापति : मेरे पास काफी वक्ताओं की लिस्ट है ।

? (व्यवधान)

**SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA):** Sir, the House was adjourned today at three in the morning, and again, the House is going to extend. Why do you not take it up tomorrow? ? (*Interruptions*)

माननीय सभापति : मेरा सभी सदस्यों से अनुरोध है कि आप तीन-तीन मिनट में अपने विचार रखिये ।

**19.00 hrs**

**SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI):** Sir, I stand on behalf of the Nationalist Congress Party Sharad Pawar in support of this Bill, ?The Protection of Interests in Aircraft Objects Bill?. I would take this opportunity to congratulate the young Ministers Mr. Naidu and Mr. Mohol. It is a coincidence that Mr. Mohol first time got elected and he comes from the same city. We share our border in my Constituency. He comes from Pune city and I come from Baramati. What is nice about this entire Bill is when Rudi Ji talked about opening the sky, I remember those days in India when you had to endlessly wait beyond waiting lists, and then it was the visionary leader Shri Manmohan Singh Ji who unfortunately we lost, who truly opened up these skies for this country. And that is when, the airports opened up. I remember going to these airports which are really little. That has now completely changed the face and the economy of this entire aviation field as well as many services.

It was an indigenous programme Atma Nirbhar Bharat which was started under the leadership of late Shri Manmohan Singh Ji. That was the time we had the most wonderful, that was actually the time India really knew what service was there in the aviation industry. We even had global players. We had Jet airways flying to London, to New York; we had Kingfisher flying globally. There are many such big success stories. And about the Go Airways airlines, many people were going to Phuket, and going to Maldives. Truly, we were a global failure. But clearly, there was something between the lip and the cup, in the policy actually which should have been intervened at that time. This is a good Bill but it is a delayed Bill. Actually, justice delayed is justice denied. I wish this Government had stepped in when actually the Go Airways needed the help, when all the other airlines needed the help, the Kingfisher needed the help, in whatever way. Now, who did it, what the promoter did, that is not what I am getting into. What I am simply saying is, they should have stepped in to save these three airlines ? be it Jet Airways or be it Kingfisher or Go Airlines. These were all wonderful international brands which the Indian people had and thousands of people benefitted, the people who were actually international players by getting jobs ? be it the pilots, be it the air hostesses

and the support staff. But it is unfortunate what happened. But, better late than never. I congratulate both Mr. Mohol and Mr. Naidu for bringing in this Bill.

There were just three or four very small points which I would like to highlight which most of my colleagues have mentioned but I would like to reiterate. One is the strengthening of the dispute resolution mechanism. I think this is most critical in this Bill. My colleague even Krishna Ji said about the timelines of the rule making. The reason why those three airlines collapsed was, there was no strong dispute mechanism, nor with the rules ready. Clause 6, which Mr. Premachandran has mentioned, is related to the insolvency. The word in that is the remedy. I think this is most critical. How is this insolvency clause 6 going to really expand into a reality? This is something on which we need a clarification. The DGCA needs to be more interactive. There is a mention of this as well. If you are really going to be so interactive and engaging with every stakeholder, where even the airlines need to have more easy access to DGCA because they are both on the same tab; they are on the same side. The DGCA is not competing with airlines. So, if there are more, better, friendlier, warmer relationship of trust, I am sure the airlines will be far more efficient.

There is one small point. Actually, it is just a coincidence that today, Shri Hardeep Puri talked about all the fuels. We welcome that step but the whole point on fuels is this. What are the targets? If we are saying we want greener, even the sustainable emission fuel, the prices should go down, which all my colleagues are talking about. This Government keeps talking about innovation but the innovation is worth it, not just for them to clap for each other, but when the consumer gets the benefit of it because the prices vary from State to State. So, unless the taxes on the fuel prices go down, be it what Hardeep Puri Ji was saying this morning or what challenge Mr. Naidu faces in the aviation. Unless the taxes go down and the good green fuels do not come in, this problem is never going to get solved. So, I take this opportunity to tell them that try and innovate, globally, a lot of changes in this airline industry. It is a volatile industry. I disagree with Mr. Krishna Ji with full humility when he says that there are people who are talking in.

I do not think so. An aspirational Indian today, whether it is railways or airlines, is travelling because there are times when the railway fares and airline fares are similar. So, I think it is not fair to say that everybody is talking ill about airlines; all we expect from the airline industry is to be punctual and ensure that all tickets are affordable. There is a lot of mismanagement in this sector.



If punctuality is improved, airline fares are better, and good fuel management is implemented, I am sure India will become a big global player in aviation, like Emirates and other major players. Therefore, I support this Bill and congratulate both these young Ministers who are truly trying to make a difference in the Aviation Ministry. Thank you.

श्री नरेश गणपत म्हस्के (ठाणे) : सभापति महोदय, मैं सबसे पहले शिवसेना पार्टी, महाराष्ट्र के उप-मुख्यमंत्री माननीय श्री एकनाथ शिंदे जी और लोक सभा में हमारे गट नेता श्री श्रीकांत शिंदे जी का आभार व्यक्त करता हूँ कि उन्होंने मुझे इस महत्वपूर्ण बिल पर बोलने का अवसर दिया ।

आज हम the Protection of Interests in Aircraft Objects Bill, 2025 पर चर्चा कर रहे हैं । लेकिन, पहले यह भी याद दिलाना जरूरी है कि यूपीए के समय देश की अर्थव्यवस्था एक विमान की तरह थी, जो उड़ नहीं पा रही थी, क्योंकि उसका पायलट ही फिक्स नहीं था । अभी-अभी डॉ. मनमोहन सिंह जी का उल्लेख यहां हुआ । डॉ. मनमोहन सिंह जी जैसे सम्मानित व्यक्ति पायलट जरूर थे, लेकिन कंट्रोल कोई दूसरा आदमी ले रहा था । वह बच्चे जैसी हरकतें कर रहा था, जिसे खुद प्लेन उड़ाना था । इसीलिए, उसने डॉ. मनमोहन सिंह जी का अपमान किया और खुद पायलट बन गया ।

उन्होंने यूपीए नाम की फ्लाइट को ऐसा क्रैश किया कि वह फ्लाइट आज तक दोबारा उड़ान नहीं भर पाई । हमारे महाराष्ट्र में भी श्री उद्धव ठाकरे जी को पायलट बनाने की कोशिश की, लेकिन वे टेक-ऑफ नहीं ले पाए । आज हमारे पास एक ऐसा कैप्टन है, जो न केवल वायुयान, बल्कि पूरे देश को फाइटर जेट की स्पीड से आगे बढ़ा रहा है, वे हैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी । मैं बधाई देता हूँ हमारे युवा मंत्री श्री किंजरापु राममोहन नायडू जी और हमारे महाराष्ट्र के श्री मुरलीधर मोहोल जी को, जिन्हें इस अत्यंत महत्वपूर्ण मंत्रालय की जिम्मेदारी मिली है ।

मुझे विश्वास है कि आपके नेतृत्व में यह क्षेत्र और तेजी से ऊंचाइयां छुएगा और प्रधानमंत्री जी के उस विजन को साकार करेगा कि हवाई चप्पल पहनने वाला हवाई जहाज में यात्रा करे । वर्ष 2014 में 74 हवाई अड्डे थे, वहीं वर्ष 2024 तक यह संख्या बढ़कर 157 हो गई । सरकार का लक्ष्य वर्ष 2047 तक 350 से 400 हवाई अड्डों तक पहुंचने का है । उड़ान योजना के तहत 600 एयर-रूट्स चालू किए गए, जिनमें लगभग 28 परसेंट दुरुस्त और पिछड़े क्षेत्रों को जोड़ा गया है । अब तक सरकार ने 21 ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों को मंजूरी दी है, जिनमें 12 पहले से ही चालू हो चुके हैं ।

यह विधेयक सिर्फ तकनीकी और कानूनी दस्तावेज नहीं है, बल्कि यह भारत के एविएशन सैक्टर को अंतर्राष्ट्रीय मानकों पर स्थापित करने की दिशा में एक विजनरी कदम है । इस अंतर्राष्ट्रीय संधि का उद्देश्य है कि एयरक्राफ्ट, हैलिकॉप्टर्स, इंजन्स जैसे हाई वैल्यू मोबाइल इक्यूपमेंट्स पर मालिकाना हक और वित्तीय हितों की सुरक्षा के लिए यूनिफॉर्म इंटरनैशनल लीगल फ्रेमवर्क तैयार किया जाएगा । अब तक भारत में इस कन्वेंशन को लागू करने के लिए कोई प्रभावी कानून नहीं था ।

इसलिए, यह the Protection of Interests in Aircraft Objects Bill, 2025 लाया गया है, जो इन अंतर्राष्ट्रीय संधियों को भारत में कानून का दर्जा देता है । इस विधेयक के प्रमुख प्रावधानों की बात करें, तो सबसे पहले यह डीजीसीए (डायरेक्ट्रेट जनरल ऑफ सिविल एविएशन) को एक रजिस्टरीय अथॉरिटी के रूप में नियुक्त

करता है। डीजीसीए को एयरक्राफ्ट के रजिस्ट्रेशन और डीरजिस्ट्रेशन का अधिकार दिया गया है। साथ ही, उसे यह शक्ति दी गई है कि उन संधियों को लागू करने के लिए निर्देश जारी हो सके।

इस विधेयक में यह भी स्पष्ट किया गया है कि अगर एयरक्राफ्ट से जुड़ी कोई सेवा जैसे एयरपोर्ट सर्विसेज़, एटीसी चार्जेंज़ आदि की पेमेंट बकाया है, तो भारत सरकार किसी भी पब्लिक सर्विस एंटीटी या किसी अंतर-सरकारी संस्था को उस एयरक्राफ्ट को डिटेन करने का अधिकार रहेगा।

माननीय सभापति : अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

? (व्यवधान)

श्री नरेश गणपत म्हस्के : सर, मेरा लास्ट पॉइंट है। ? (व्यवधान) भारत का नागरिक उड्डयन क्षेत्र केवल ऊंचाई नहीं छू रहा है, यह देश की आर्थिक, सामाजिक और वैश्विक छवि को नई दिशा दे रहा है। यह क्षेत्र भारत के लिए नया आत्मविश्वास और आत्मनिर्भरता का प्रतीक है। इसीलिए, पिछले वक्ता ने जो शायरी की थी, वही मैं भी वापस कर रहा हूँ : ?

ज़िंदगी की असली उड़ान बाकी है,

ज़िंदगी के कई इम्तेहान अभी बाकी हैं,

अभी तो नापी है मुट्ठी भर ज़मीन हमने,

अभी तो सारा आसमान बाकी है।?

धन्यवाद।

**SHRI RADHAKRISHNA (GULBARGA):** Hon. Chairperson, Sir, I am grateful to you for the opportunity given to me to speak on the Protection of Interests and Aircraft Objects Bill 2025.

First of all, I would like to express my gratitude to the hon. Minister Shri Naiduji. Whenever I had requested him for the development of our area, a quick response is being received by him.

Sir, my constituency Kalaburagi, formerly known as Gulbarga, is a home to a world-class airport, boasting the second-largest land strip in Karnataka after Bengaluru. However, despite this infrastructure, the region continues to face significant challenges in terms of flight connectivity and pending development projects.

Sir, Kalaburagi has been accorded special status under Article 371(j) of the Constitution of India due to its historical inequalities and socio-economic backwardness. To ensure the much-needed development and economic growth of

the region, it is imperative to establish regular flight connectivity between Kalaburagi and other major cities such as Bengaluru and Delhi.

Therefore, I urge the Government to facilitate daily flights on the following routes ? Bengaluru-Kalaburagi-Delhi, and Delhi-Kalaburagi-Bengaluru. In addition, several long-pending development projects in Kalaburagi Airport require immediate attention. The DGCA granted permission for all weather operations, including night operations, on May 17, 2023. However, infrastructure upgrades are essential to fully operationalize these permissions. Currently, Kalaburagi has only two parking bays. Once the night landing simulator trial is completed, at least, two additional parking bays will be required.

Therefore, I urge the Government to expedite the following critical pending projects of Kalaburagi Airport. First one is the resumption of flights to Delhi. Next one is related to increased flight frequency between Bengaluru and Kalaburagi. Next is the establishment of Maintenance, Repair, and Overhaul (MRO) facilities. There is a need of introduction of IndiGo flights and expansion of routes along with expansion of parking bays.

Here, I would like to mention that hon. Leader of the Opposition, Rajya Sabha, Shri Mallikarjun Kharge, and I have relentlessly pursued this matter, but to no avail. I strongly urge the hon. Minister, through you, to ensure daily flight operations between Kalaburagi and Bengaluru as well as Kalaburagi and Delhi. Additionally, I request the Ministry to issue immediate instructions to expedite the completion of these long-pending infrastructure projects.

I would end my intervention with a sincere hope that the Government will take swift action in this regard. Thank you, Sir.

माननीय सभापति : श्री दर्शन सिंह चौधरी जी ।

माननीय सदस्य, आप तीन मिनट में अपना भाषण पूरा कीजिएगा ।

श्री दर्शन सिंह चौधरी (होशंगाबाद) : महोदय, ठीक है ।

महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद । मैं आपके माध्यम से भारत के यशस्वी प्रधानमंत्री जी और हमारे युवा केन्द्रीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहता हूँ कि अब हमारी हवाई सेवाएँ, जो बार-बार हमारे विपक्षी मित्र बोल रहे हैं, हवाई चप्पल से हवाई जहाज तक की यात्रा और यह वास्तविकता में बदल चुकी है । यह वर्ष 2025 का भारत है । चूँकि हमारे भारत की परम्परा महान रही है । हमारे आदिकाल से, हमारी तो रामायण में गोस्वामी

जी लिखकर गए हैं कि ?चलत विमान कोलाहल होई, जय रघुवीर कहत सब कोई? और वहीं से इस परम्परा को मन की गति से चलने वाले विमान हमारे भारत में हुआ करते थे ।

हम भले ही आधुनिकता में वर्ष 1913 से या वर्ष 1953 के इतिहास से इसको पढ़ते आ रहे हैं, लेकिन उत्तरोत्तर में जो इस क्षेत्र में वृद्धि हुई है, उसमें हमारे भारत ने बहुत प्रगति की है । उस प्रगति में यह जो हमारी सरकार का दस वर्षों का कार्यकाल रहा है, इसमें अगर हम कांग्रेस-नीत सरकार और हमारी सरकार की तुलना करें तो इसमें हमें बहुत अन्तर समझ में आता है । उनकी सरकारों में उड्डयन विभाग के लिए लगभग नगण्य बजट हुआ करता था । उनके 70 वर्षों के शासन काल में, जिसमें हमारी पार्टी के 5 साल की सरकार को अगर छोड़ दें तो उनकी सरकार के समय में 74 हवाई अड्डे हुआ करते थे, उनको बढ़ाकर हमारी सरकार ने 157 कर दिए, जिनमें 83 नए हवाई अड्डे बनाकर इस क्षेत्र का विकास किया है । जहां तक बेड़ों की संख्या की बात करें तो कांग्रेस के कार्यकाल में वर्ष 2014 तक कुल विमानन बेड़ा 400 विमानों का था, जो अभी यह 750 विमानों तक पहुंच गया है और इसमें लगभग 100 प्रतिशत की वृद्धि हुई है । इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं ।

महोदय, आज जो वायुयान वस्तुओं में हित संरक्षण विधेयक आया है, तो इस विधेयक से उन कंपनियों को, जिनको लॉस हुआ था, उन समस्त कंपनियों की सहायता करते हुए उनको जिंदा करने का काम किया जाएगा ।

महोदय, यह बात मैं नहीं कह रहा, बल्कि जो अन्तर्राष्ट्रीय आंकड़े हैं, वे यह बता रहे हैं कि वर्ष 2030 तक विमानन विस्तार के लिए 170 बिलियन डॉलर से अधिक निवेश करने की आवश्यकता होगी, जिसमें 150 बिलियन डॉलर विमान आदेशों के लिए, 24 बिलियन डॉलर हवाई अड्डों के विकास के लिए होंगे । स्वदेशी इंजन का विकास किया जाएगा ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि उड़ान योजना में छोटे-छोटे एयरपोर्ट्स को लिया गया है, क्योंकि अगर हम देश की दृष्टि से देखें, प्रदेश की दृष्टि से देखें तो यहां पर हमें विकास की अलग-अलग दृष्टि दिखाई देती है । आज वर्ष 2023 में हमारे यहां 32 अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे, 9 सीमित अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे और 100 से अधिक घरेलू हवाई अड्डे हैं । उसमें हमारा मध्य प्रदेश राज्य भी अग्रणी हो गया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं । लेकिन मैं आपसे एक और मांग करता हूं कि हमारे मध्य प्रदेश में एकमात्र हिल स्टेशन पंचमढ़ी है । पंचमढ़ी में हवाई पट्टी भी बनी हुई है । मैंने पहले भी मंत्री जी से निवेदन किया है कि वहां पर हवाई सेवा दी जाए और इसके लिए जो भी अर्हताएं हैं, चाहे फॉरेस्ट की वज़ह से दिक्कत हो, उन सबको दूर करते हुए इसे किया जाए, क्योंकि हमारे क्षेत्र की लाखों-लाख जनसंख्या और विदेशी तक हमारे पंचमढ़ी में आ सकते हैं । यदि वहां कोई दिक्कत आ रही है तो उससे लगा हुआ क्षेत्र मटकुली है । यहां पर जितनी जमीन चाहिए, वह मध्य प्रदेश सरकार दे देगी । मध्य प्रदेश सरकार से बात हो गयी है । मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि वहां जरूर से एक हवाई अड्डा दें, नहीं तो फिर हेलिकॉप्टर सेवा दें, जिससे हम ?हवाई चप्पल? पहनने वालों को भी कम से कम हेलिकॉप्टर में बिठाने का काम करें ।

?मंजिल उन्हीं को मिलती है, जिनके सपनों में जान होती है,

पंखों से कुछ नहीं होता, हौसलों से उड़ान होती है ।?

?फानूस बनकर जिसकी हिफाज़त हवा करे,

वह शमा क्या बुझे जिसे रोशन खुदा करे ।?

महोदय, यह मोदी जी का भारत है । मैं पुनः आपके माध्यम से धन्यवाद देता हूँ ।

**SHRI E. T. MOHAMMED BASHEER (MALAPPURAM):** Sir, kindly give me at least three minutes. Thank you very much, Sir, for giving me the opportunity.

Sir, this piece of legislation is vital and significant. The legislation is inevitable now, and we are committed to do it because India is a signatory to the Cape Town Convention, 2001. It is learned that 80 countries have ratified the Convention and its Protocol.

Sir, as far as India is concerned, we are committed to do it. Even though it is late, as it was adopted in 2001. Maybe, because of the hon. dynamic Minister, this Bill has come to the Parliament. Anyhow, better late than never.

I congratulate the Minister for taking up the matter at this stage.

The Indian aviation sector is one of the world's largest growing aviation markets. India's air travel sector has experienced a rapid growth with an estimated market size of \$13.89 billion in 2024 that is expected to reach \$26.8 billion by 2030. This growth is really very good, and we hope that we will have better performance in the future.

There are challenges before us. First is the growth rate and scope of aviation sector. Are we equipped with the finances? This is a problem that is to be discussed in detail. Secondly, budgetary support and other kind of resource-making efforts should be streamlined. Until and unless these kinds of things are done, we will have a block in our fast-moving activities.

India is a fast-growing country and we have to modernize it using modern technologies. We always have had a good name in it. There may be some limitations for the Minister in doing the things, but things have now started moving in that way. I hope that he will take swift action on all these issues.

Towards the end, I would like to say one more thing. The hon. Minister may be knowing about the issue as it is by heart to him. It is with regard to the Calicut airport. I had gone to him several times to discuss this issue with him. There is inconsistency in the charge of airfares. It still remains as it is. We had high expectations. People were saying that we will get some relief and the exorbitant charges will be controlled, and the Haj pilgrims will have better things.

In addition, I would like to mention one more issue. The Gulf Air has withdrawn as it is not there in the summer season schedule. It was a relief for the passengers. You know about it very well. It was the best international flight charge-wise and convenience-wise. It was a relief for the passengers. Now, they have withdrawn it.

I would humbly request the hon. Minister to have a talk with them and try to find out a way to bring it back. With these few words, I thank you very much.

डॉ. राजकुमार सांगवान (बागपत) : सभापति महोदय, विमानन वस्तुओं की सुरक्षा विधेयक, 2025 पर चर्चा करने के लिए आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद करता हूँ। यह विधेयक भारतीय विमानन क्षेत्र के लिए एक महत्वपूर्ण कदम साबित होने जा रहा है और मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ। यह विधेयक विमानों और उनसे संबंधित उपकरणों की सुरक्षा और सुरक्षा संबंधी अधिकारों की रक्षा करने के लिए लाया गया है। विमानन उद्योग आज विश्व के सबसे तेज़ी से बढ़ते क्षेत्रों में से एक है और इसे और अधिक सुरक्षित व्यवस्थित और स्थिर बनाने के लिए हमें ऐसे कानूनी ढांचे की आवश्यकता है जो विमानों और उनसे संबंधित उपकरणों की सुरक्षा सुनिश्चित कर सकें। हम देख रहे हैं कि भारतीय विमानन उद्योग पिछले कुछ वर्षों से तेज़ी से बढ़ा है। जहां वर्ष 2013 में हवाई यात्रा करने वालों की संख्या 8.5 करोड़ थी, वहीं आज वर्ष 2024 में यह आंकड़ा 16 करोड़ से अधिक पहुंच गया है। भारतीय विमानन क्षेत्र में तेज़ी से विस्तार करने के साथ ही विमानों के खरीदने, रखने और संचालन से जुड़ी विभिन्न जटिलताएं भी उत्पन्न हो रही हैं।

राजीव प्रताप रूड़ी भी बैठे हैं, जब ये इस विधेयक पर चर्चा कर रहे थे, मैं उनको सुन रहा था। क्योंकि जितना अनुभव इनको हवाई जहाज़ उड़ाने का है, उतना ही अनुभव मंत्री के रूप में इस विभाग को चलाने का इनको रहा है। इन्होंने बहुत सारी बातें रखी हैं कि कैसे हम हवाई क्षेत्र में अपने को और सशक्त और मज़बूत बनाएं। कैसे जो आदरणीय नरेंद्र मोदी जी का सपना है, जो उनकी सोच है, जो उनके विचार हैं कि हवाई चप्पल वाला भी हवाई जहाज़ से यात्रा करे, उसको साकार करें। उस पर उन्होंने चर्चा की, लेकिन बात करते-करते अंत में पटना पहुंच गए कि पटना का जो हवाई अड्डा है, बस वह बड़ा मज़बूत हो जाए। जब कि हमारे देश में अन्य बड़े-बड़े शहर हैं, जो उद्योग नगरी भी हैं और क्रांति धरा भी हैं, जो हवाई यात्रा से नहीं जुड़े हैं, हवाई सेवा से नहीं जुड़े हैं, उनकी चर्चा बहुत जरूरी थी। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान मेरठ, जो क्रांति की धरा है, क्रांति की भूमि है, सन् 1857 का प्रथम स्वतंत्रता संग्राम हुआ, अंग्रेजी हुकूमत को चुनौती देने का काम मेरठ से हुआ। भारत रत्न पूर्व प्रधान मंत्री स्वर्गीय चौधरी चरण सिंह जी, जो भारत के प्रधान मंत्री रहे और अभी भारत सरकार ने उनको भारत रत्न से सम्मानित किया है।

अभी भारत सरकार ने उनको भारत रत्न से सम्मानित किया। मेरठ उनकी जन्मभूमि और कर्मभूमि है। मेरठ में हवाई पट्टी तो है, लेकिन वहां से अभी कोई वायुयान चलाने का काम नहीं हो रहा है। मेरठ एक महत्वपूर्ण स्थान है। यह उद्योग नगरी है। यह खेल उद्योग नगरी है। अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर क्रिकेट के जो खिलाड़ी हैं, चाहे पूरी दुनिया में कहीं के भी खिलाड़ी हों, देश और दुनिया में कहीं भी अंतर्राष्ट्रीय मैच होता है तो मेरठ के बने बैट से हमारे खिलाड़ी क्रिकेट खेलने का काम करते हैं।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

डॉ. राजकुमार सांगवान : सभापति महोदय, मैं दो मिनट में अपनी बात खत्म कर दूंगा।

माननीय सभापति: मैंने आपको दो मिनट ही दिया था ।

? (व्यवधान)

माननीय सभापति: आपका तीन मिनट समय पूरा हो गया ।

? (व्यवधान)

डॉ. राजकुमार सांगवान : मेरठ में बैंड बाजा उद्योग है । पूरी दुनिया में वहां के वाद्य उपकरण जाते हैं । वहां हवाई पट्टी नहीं है । मेरठ में रैपिड रेल है, मेट्रो रेल है । मेरा बागपत लोक सभा क्षेत्र है । यहां हवाई पट्टी नहीं है । वहां हेलिकॉप्टर नहीं जाता, हवाई जहाज नहीं जाता । बागपत में मेट्रो रेल नहीं है, रैपिड रेल नहीं है । लेकिन, मेरठ में रैपिड रेल भी है । वहां हवाई पट्टी का विस्तार करने के लिए मैं आग्रह करता हूं । आदरणीय मंत्री जी यहां बैठे हैं । मुझे उन पर पूरा भरोसा है । वह ऊर्जावान मंत्री है । वह जब से मंत्री बने हैं, यह विभाग बहुत मजबूती के साथ सशक्त बनते जा रहा है । मुझे भरोसा है कि मेरठ की हवाई पट्टी से हवाई जहाज उड़ेंगे । मेरठ में अंतर्राष्ट्रीय खिलाड़ी भी आएंगे और उनको हवाई सुविधा का लाभ मिलेगा ।

मान्यवर, मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं ।? (व्यवधान)

**DR. D. RAVI KUMAR (VILUPPURAM):** Hon. Chairman Sir, Vanakkam. This Bill has been brought in this House to legally validate the signing of our country in the Capetown Convention of 2001 and the Protocol of 2008 in this regard. We can understand how progressive we are in this field while we are validating legally by bringing this Bill after so many years of delay. Aircrafts, helicopters, engines are categorised as Aircraft Objects in this Bill. Sir, through you, I want a clarification from the Hon Union Minister of Civil Aviation that Drones are included in the term ? Aircraft? under this Bill. Because, this Bill provides powers to the Central Government and the other entities to arrest or detain such an aircraft object. Drones are nowadays in used various ways especially for commercial as well as for war purposes. Therefore, I want to know whether drones are included in this Bill under the term Aircraft Objects. When this Bill was passed in Rajya Sabha, Hon Minister for Civil Aviation gave an assurance there that the Government is taking strong measures to reduce the airfare. Many MPs also have been urging here in this House, time and again, that the air fare should be reasonably reduced. With the use of advanced technologies like Artificial Intelligence (AI), Airlines are free to fix the air fare and when you search for booking an air ticket in a particular route, immediately the ticket fare is increased from Rs. 35,000 to Rs. 72,000. This is a big exploitation being made by the airlines and air operators, I therefore urge that a system should be devised for having a nominal and justified air fare. There is a demand pertaining to my constituency. On the border of my Viluppuram parliamentary constituency and Puducherry parliamentary constituency, there is an

airport on the Puducherry side. Land acquisition should be made for expansion of this airport. Major portion of such a land is in the territory of Tamil Nadu. Government of UT of Puducherry does not have such a large amount of funds to procure that part of land in Tamil Nadu for airport expansion. Therefore, The UT Government of Puducherry has been requesting the Union Government to allocate funds for acquiring lands for airport expansion. If those lands are acquired and this airport is expanded, there will be industrial development, besides developing opportunities and facilities relating to tourism in this area. This will be beneficial to both Viluppuram district and Puducherry Union Territory. I urge the Union Minister for Civil Aviation to kindly consider this demand and help to early fulfilment of this demand.

Thank you.

**SHRI TANGELLA UDAY SRINIVAS (KAKINADA):** Sir, I would like to start by congratulating the youngest Cabinet Minister, Shri Ram Mohan Naidu ji who is ensuring the passage of two Bills within one year of his tenure. He has shown great leadership and taken commendable initiatives to drive the growth of the aviation industry.

The Protection of Interests in Aircraft Objects Bill, 2025, is one such landmark reform. This Bill will strengthen India's aviation sector and encourage investment in aircraft leasing.

India is one of the fastest growing aviation markets in the world and nearly 80 per cent of commercial aircraft is leased from foreign lessors. This is significantly higher than the global average of 53 per cent. Leasing allows airlines to operate modern fleets without the heavy burden of buying aircraft. But until now, India's legal framework has failed to provide adequate protection to aircraft lessors and financiers. This gap in our laws has made leasing more expensive for Indian airlines and has discouraged global leasing companies from investing in India. A glaring example is the Jet Airways bankruptcy where the foreign lessors struggled to reclaim their aircraft due to legal and procedural delays. This has led to a lack of confidence in India's leasing market.

The Bill before us today is a much-needed step in the right direction. It gives statutory backing to the Cape Town Convention and its Aircraft Protocol which India acceded to in 2008 but did not fully implement. This Bill will ensure that aircraft lessors can reclaim their aircraft within two months in case of payment



defaults, reducing prolonged legal battles; make the DGCA the designated authority for managing aircraft ownership records and ensuring compliances; encourage aircraft leasing companies to set up facilities in India, particularly in GIFT City in Gujarat where India is developing its own aircraft leasing hub; lower the leasing cost of airlines, reducing operational expenses and ultimately benefiting passengers through competitive ticket price.

Hon. Chairperson, this Bill will help Indian airlines secure better leasing terms, improving their financial health and allowing them to expand their fleet more efficiently. The Government's vision of making India a global aviation hub cannot be realized without a strong and reliable leasing ecosystem. This Bill is a crucial step towards the goal. However, while this Bill tackles the leasing issues, we must also address a broader concern, the lack of competition in our aviation sector. Today, India's skies are dominated by just two major airlines, creating a duopoly that limits consumer choice. That hinders new entrants from establishing themselves. To foster a more competitive aviation market, we must ensure ease of access to capital for the aviation industry. The aviation sector is capital-intensive and Indian banks are often reluctant to lend to new airlines due to high-risk perception. This forces new entrants to lease aircraft from foreign lessors at higher costs or seek expensive aircraft funding. To change this, the RBI should create a special aviation credit guarantee scheme that protects banks against defaults on aircraft financing. This will encourage financial institutions to lend new airlines at competitive interest rates, reducing dependence on foreign financiers.

I have one more request for the hon. Aviation Minister. There are 35 per cent less jobs than actually required in the civil aviation industry. Kindly fill them and recruit people immediately to be future ready. Hon. Chairperson, this Bill is a step in the right direction to ensure growth in the aviation industry in India. On behalf of Jan Sena Party, I extend full support to the Bill.

**ADV. FRANCIS GEORGE (KOTTAYAM):** Hon. Chairperson, Sir, I rise to engage in a critical discussion on the Protection of Interests in Aircraft Objects Bill, 2025. While this legislation aims to align India's aviation laws with international standards, particularly the Cape Town Convention, it is imperative to scrutinize its implications within the broader context of our nation's aviation challenges.

At the outset, I acknowledge the Government's intent to provide legal clarity in aircraft leasing and financing by implementing the Cape Town Convention and its Protocol. This move is anticipated to bolster the aircraft leasing industry in India,

potentially reducing operational cost for airlines and ideally leading to more affordable travel for our citizens.

As a representative from Kerala, I must highlight the pressing issues that continue to plague our State's air connectivity. Recently, direct flights such as the Kochi-London route have been terminated by Air India. I had discussed the matter with the hon. Minister. This has severed essential links for our expatriate community and students abroad. This decision, despite high demand, disrupts lives and livelihoods. Then there is cancellation of key domestic and international routes. The suspension of services on routes like Bahrain-Thiruvananthapuram and Kochi-Delhi by Air India Express exacerbates the challenges faced by travellers, especially during peak festive seasons. Many passengers complain that in international flights via Delhi or Mumbai to Kerala, through booking of luggage to the final destination is not allowed. The cumulative effect of reduced connectivity is the surge in ticket prices, making air travel prohibitively expensive for the average citizens. This trend not only affects personal travel but also hampers business and tourism, vital components of Kerala's economy.

While the protection of interest in aircraft objects will address certain aspects of the aviation sector, it remains silent on the regulation of airfares. The absence of a regulatory mechanism allows airlines to set prices that may not reflect fair market practices, leading to exploitation of passengers, especially in regions with limited alternatives. So, to truly revitalise India's aviation sector and to ensure equitable benefits for all regions, I propose measures like establishment of an Airfare Regulatory Authority. ? (*Interruptions*)

A dedicated body to oversee and regulate ticket pricing, ensuring transparency and fairness is essential. This will prevent arbitrary pricing and protect consumers from exorbitant fares.

Another suggestion is with regard to restoration and expansion of flight routes. The Government must actively engage with airlines to reinstate discontinued routes and introduce new ones, particularly connecting under-served regions like Kerala to major domestic and international destinations. There has been a long-standing request from Kerala to give Kannur Airport the point of call status for more international airlines to operate to and from that airport. ? (*Interruptions*) What is the point? ? (*Interruptions*) After sinking so much money, very few flights are being operated from Kannur. If point of call status is given, there will be more international flights. ? (*Interruptions*)

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर) : सभापति महोदय, आज वायुयान वस्तुओं में हित संरक्षण, विधेयक, 2025 पर चर्चा हो रही है। यह विधेयक अंतर्राष्ट्रीय समझौतों को कानूनी प्रभाव देने का प्रयास करता है जिसमें मोबाइल उपस्कर में अंतर्राष्ट्रीय हितों पर कन्वेंशन, एयरक्राफ्ट उपस्कर से संबंधित मामलों पर मोबाइल उपस्कर में अंतर्राष्ट्रीय हितों का प्रोटोकॉल, जब मैंने इस विधेयक को पढ़ा तो इसका मकसद एयरलाइन की लीजिंग लागत को कम करना और विमान पट्टेदारों के हितों की रक्षा करना है। मैं मंत्री जी का एक स्टेटमेंट पढ़ रहा था। मंत्री जी ने कहा कि बेंगलुरु, चेन्नई और कोलकाता में अतिरिक्त हवाई अड्डे की जरूरत है, यह सही बात है।

मैं कुछ आंकड़े सदन के सामने पेश करना चाहूंगा। पिछले कुछ वर्षों में भारत में विमानन क्षेत्र में आश्चर्यजनक उछाल देखा गया। वर्ष 2014 में घरेलू यात्रियों की संख्या 60.7 मिलियन से बढ़कर 2024 में 161.3 मिलियन हो गई जबकि इन अवधियों के दौरान अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों की संख्या 43 मिलियन से बढ़कर 66.8 मिलियन हो गई। भारत के विमानों का बेड़ा 2014 में 329 से बढ़कर 2024 में 840 हो गया। जिस जिले में संभावनाएं हैं, वहां हवाई पट्टियों के विकास के स्वरूप को तलाशते हुए वहां घरेलू उड़ान शुरू करनी चाहिए।

आज क्षेत्रीय संपर्क योजना के माध्यम से देश का आम नागरिक जाए, जैसी बातें आप कर रहे हैं, लेकिन दूसरी तरफ कुंभ के समय का आप देख लें कि कैसे एयरलाइन कंपनियों ने लूट मचा रखी थी और सरकार का कोई नियंत्रण एयरलाइन कंपनियों पर नहीं था। लंदन जाना कुंभ जाने से सस्ता था। मेरे संसदीय क्षेत्र नागौर, जिला मुख्यालय से हवाई सेवाएं शुरू करने की मांग मैंने आपसे कई बार की है। 6 फरवरी, 2025 को इसी सदन में आपने कहा कि पांच दौर की बोली लगने के बावजूद किसी भी एयरलाइन कंपनी ने नागौर में आरसीएस उड़ान का प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया।

मंत्री जी नागौर के सार्वजनिक निर्माण विभाग ने पूरी वस्तु स्थिति की रिपोर्ट नागरिक उड्डयन विभाग, राजस्थान सरकार को भेज दी है। मेरी मांग है कि यहां व्याप्त कमियों को दूर करते हुए आवश्यकताओं की पूर्ति करते हुए नागौर में हवाई सेवाएं शुरू की जाए। मेरे लोक सभा क्षेत्र के दूसरे जिले डीडवाना-कुमामन में नई हवाई पट्टी विकसित की जाए।

### **19.39 hrs** (Shri Jagdambika Pal in the Chair)

यह विधेयक एयरलाइन और लीज पर पट्टा देने वाली कंपनियों के लिए सुरक्षा बढ़ाने की बात करता है। सरकार ने स्पष्ट नहीं किया कि सुरक्षा किस स्तर पर लागू होगी, क्या यह केवल कॉर्पोरेट कंपनियों के लिए लाभकारी होगा या आम नागरिकों के लिए हवाई यात्रा से जुड़ी समस्याओं को भी हल करेगा? जब माननीय मंत्री जी जवाब दें तो इन बातों का भी ध्यान रखें। घरेलू उद्योगों की अनदेखी, भारत सरकार इस विधेयक के माध्यम से विदेशी कंपनियों के हितों को प्रथमिकता दे रही है। यह विधेयक घरेलू विमानन उद्योग और भारत में निर्मित विमानन उपस्करों को बढ़ावा देने की बजाए विदेशी समझौतों की अनुपालना में अधिक रुचि दिखा रहा है। जबकि एयर इंडिया की स्थिति देखो, आपने एयर इंडिया को बेच दिया, फिर भी हालत नहीं सुधरी। हमारे कृषि मंत्री जी शिवराज सिंह जी को टूटी हुई सीट मिली।

उन्होंने उसके बारे में ट्वीट भी किया था। आपने उस पर कार्रवाई निश्चित रूप से की होगी। आप और भी कड़ी कार्रवाई कीजिए। हम तो चाहते हैं आप सांसदों के प्रोटोकॉल का भी पूरा ध्यान रखिए।

माननीय सभापति : हनुमान बेनीवाल जी, आप अपने क्षेत्र राजस्थान के बारे में बात कीजिए।

श्री हनुमान बेनीवाल : सर, मैं वही कर रहा हूं। अब आप आ गए हैं, आप मुझे एक-डेढ़ मिनट एक्स्ट्रा दे दीजिएगा।

सर, क्या यह बिल ?आत्मनिर्भर भारत? अभियान के खिलाफ है? मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि सरकार "मेक इन इंडिया" की बात करती है, लेकिन यह विधेयक भारतीय कंपनियों को विदेशी लीजिंग कंपनियों पर अधिक निर्भर बना देगा । क्या सरकार ने भारतीय विमान निर्माण उद्योग को मजबूत करने के लिए कोई योजना बनाई है? आज आप अंतरराष्ट्रीय संधियों को लागू करने के उद्देश्य से यह बिल रहे हैं, लेकिन मैं पूछना चाहता हूं कि क्या ऐसे विधेयक के आने के बाद भारतीय कानूनों और न्यायपालिका का महत्व कम होगा या नहीं? माननीय मंत्री जी आप इसके बारे में अपने जवाब में जरूर बताइएगा ।

यदि एयरलाइंस पर वित्तीय दबाव बढ़ेगा, तो वे टिकट की कीमतें बढ़ा सकती हैं । सरकार इस संभावित प्रभाव का कोई अध्ययन किए बिना यह बिल लेकर आई है । मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूं कि क्या आप विदेशी कंपनियों के हितों के संरक्षण के लिए यह बिल ला रहे हैं? काश आप घरेलू कंपनियों के हितों का ध्यान भी रखते । अगर आप एयर इंडिया को नहीं बेचते तो शायद देश में अच्छा संदेश जाता ।

सर, मैं आधे मिनट में अपने इलाके के बारे में सुझाव देना चाहता हूं । एक गंभीर विषय यह है कि एयरपोर्ट्स पर जो वस्तुएं उपलब्ध होती हैं, आप देख सकते हैं कि उसके लिए आम आदमी से किस तरह से पैसा वसूला जाता है । विद्यार्थी, कर्मचारी और मजदूर भी अब उड़ानों के माध्यम से एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाना चाहते हैं, उसके लिए सरकार को टिकटों के रेट पर नियंत्रण रखना चाहिए ।

कुछ विशेष सुविधाएं छात्रों, मजदूरों और हर व्यक्ति को मिले । समान रूप से, आप जिस तरह से रेल सेवा में करते हैं, उसी तरह से विमान सेवा में भी आम आदमी कैसे सुरक्षित रहे, उस तरफ भी आपको ध्यान देना चाहिए ।

सर, मैं एक और मांग करना चाहता हूं । मैं एक बार विमान के अंदर जा रहा था, उसमें किसी की तबीयत खराब हो गई थी । विमान के अंदर भी, जहां इमरजेंसी हो, वहां कैसी व्यवस्था हो, उस बारे में भी आपको ध्यान रखना चाहिए । आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

श्री रवीन्द्र शुक्ला उर्फ रवि किशन (गोरखपुर) : सभापति महोदय, आपने मुझे महत्वपूर्ण बिल पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

सर, भारत एक गौरवशाली क्षण से गुजर रहा है । यहां पर यशस्वी प्रधानमंत्री मोदी जी द्वारा और ?उड़ान स्कीम? के द्वारा जनता, जो चप्पल पहनती है, वह भी जहाज में जा रही है । मैं उस जगह से आता हूं, जहां पर डबल इंजन की सरकार ने सबसे ज्यादा एयरपोर्ट्स बनाए हैं । इंटरनेशनल एयरपोर्ट में उत्तर प्रदेश आज नम्बर वन है । इसके लिए मैं यशस्वी प्रधानमंत्री मोदी जी और पूज्य योगी महाराज जी को दिल से धन्यवाद देना चाहता हूं ।

महोदय, मेरा क्षेत्र गोरखपुर है, जहां आप भी आते हैं । मैं आपसे अक्सर वहां पर मिलता हूं । आप भी वहां से चलते हैं । मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूं, पहले तो माननीय मंत्री जी आपको दिल से धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे तीन नये हवाई जहाज दिए हैं । तीन नये हवाई जहाज से अब गोरखपुर में हवाई जहाज की फ्लाइट की मात्रा बढ़ गई है । वहां से 26 एयरक्राफ्ट्स टेक-ऑफ करते हैं । उनमें चार दिल्ली की ओर और तीन मुंबई की ओर टेक-ऑफ करते हैं । इसके अलावा हैदराबाद और बेंगलुरु की ओर भी टेक-ऑफ करते हैं ।

माननीय सभापति : माननीय मंत्री जी उदार हैं । आप इनसे जो भी मांगेंगे, ये आपको दे देंगे ।

श्री रवीन्द्र शुक्ला उर्फ रवि किशन : महोदय, मैं उसी बात पर आ रहा हूँ ।? (व्यवधान) हनुमान जी, हमारे यहां ढाई से तीन हजार लोग रोज ट्रेवल करते हैं । हमारे यहां ?गिडा? इंडस्ट्रियल एरिया है । प्रधानमंत्री जी द्वारा एम्स है । हमारा क्षेत्र नेपाल और बिहार से जुड़ा हुआ है । कुशीनगर से भी जुड़ा हुआ है । वहां बौद्धिक पर्यटन स्थल भी है । हमारे माननीय सांसद विजय दुबे जी यहां बैठे हुए हैं । ? (व्यवधान) यह देश जग गया है । वक्फ बिल के पारित होने के बाद यह देश ऐसा जगा हुआ है कि सभी लोग आनंदित है । हनुमान जी भी जग गए हैं । मैं इसके लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ ।

मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में एक चीज लाना चाहता हूँ कि हम गोरखपुर में डिफेंस एयरपोर्ट का इस्तेमाल करते हैं । चूंकि गोरखपुर अब 24x7 की कैपेसिटी वाला हो चुका है, वहां पर राज्य सरकार ने नए एयरपोर्ट के लिए एक हजार करोड़ रुपये आवंटित किए हैं ।

मंत्री जी, उसको बनने में तीन साल लग जाएंगे । आप 24x7 की सुविधा दे दीजिए । इंडिगो हो या कोई भी अन्य एयरलाइन हो, मैं आपके समक्ष लिखित रूप से मांग पत्र भेज दूंगा । मैं बताना चाहूंगा कि वहां पर डिफेंस एयरपोर्ट बनकर तैयार है । अब चार नए एप्रन भी बन गए हैं, where four big aircraft can be parked at the same time. We were suffering earlier since only one aircraft could be parked.

माननीय सभापति : अभी तो केवल एक ही हवाई जहाज खड़ा हो पाता है । दूसरे हवाई जहाज को इंतजार करना पड़ता है । अभी नहीं हो रहा है, मई माह में होगा ।

? (व्यवधान)

श्री रवीन्द्र शुक्ला उर्फ रवि किशन : सभापति महोदय, मई माह में चार बड़े हवाई जहाज एक साथ खड़े होने शुरू हो जाएंगे, जिसका काम डिफेंस वाले ही कर रहे हैं । यह बहुत अच्छी बात है । चूंकि आप मेरी बातों और उन सारी रोजमर्रा की तकलीफों से वाकिफ हैं, इसलिए उसकी सख्त जरूरत है ।

माननीय सभापति : आप मंत्री जी से कमिट करवा लीजिए कि गोरखपुर में जल्द ही एक सिविल एयरपोर्ट बन सके ।

श्री रवीन्द्र शुक्ला उर्फ रवि किशन : सभापति महोदय, आप चाहते हैं कि गोरखपुर में एक सिविल एयरपोर्ट बने और मैं भी वही चाहता हूँ ।?(व्यवधान)

माननीय सभापति : ठीक है ।

श्री रवीन्द्र शुक्ला उर्फ रवि किशन : महोदय, अभी तो मैंने बोलना शुरू किया है ।?(व्यवधान) मंत्री जी, वहां पर फिल्मों की शूटिंग होती है । मैं एक कलाकार और सांसद के रूप में वहां की जनता की सेवा भी करता हूँ । वहां पर्यटन का स्थान है । इसकी बहुत जरूरत है कि आप वहां पर एक सिविल एयरपोर्ट बनाएं ।

**SHRI VISHALDADA PRAKASHBAPU PATIL (SANGLI):** Hon. Chairperson, Sir, thank you for giving me the opportunity to speak.

I rise to support the Bill because I believe that it is a well-intentioned Bill brought in by the young Minister. Yes, there is so much more that they could have done. But, I believe, it is a step in the right direction.

The protocols of the Cape Town Convention of 2001 were brought in 2008. It has been 17 years. After 17 years, they are implementing these protocols primarily by this Bill and it is a good idea to bring them now.

The World Bank has shown the protocols. Since they have been brought in, they have reduced the delays in enforcement from ten months to two months. पहले उसमें 10 महीने लगते थे, now, it is down to two months internationally. So, yes, it is going to help us.

हम सब प्राइसिंग की बात करते हैं, किराये की बात करते हैं, आप कितनी ब्याज दर पर प्लेन ले रहे हैं और लीजिंग रेट्स क्या हैं, यह उस पर निर्भर करता है। अगर यह बिल पास हो जाता है, मैं यह अपेक्षा करूंगा कि लीजिंग का रेट कम हो, ब्याज दर कम हो, ताकि नए-नए लोग एयरलाइंस खोल सकें और एयरलाइंस वाले नए-नए प्लेन्स खरीद सकें। मेरे छोटे से संसदीय क्षेत्र सांगली में भी कोई एयरलाइंस खोल सके। वहां से कोई विमान सेवा हुई है, कॉमर्शियल और फ्रेट वाले विमान सेवा की भी शुरुआत हो सके।

महोदय, मैं दो-तीन चीजें रेकमेंड करना चाहता हूं। One is about the IBC Act. Our Act will override the IBC provisions. But Section 238 of the IBC Act also mentions that it will have overriding effects. So, I think, some clarity is required in that department. Clause 9(3) allows for aircraft detention by the Government. शायद इससे जो लेंडर है, जो लीजिंग वाले हैं, वे कहीं डर न जाएं, क्योंकि अगर सरकार प्लेन ले जा रही है, तो हमारी वसूली कैसे होगी। ऐसी बहुत-सी छोटी-छोटी बातें हैं। But primarily, I think, it is a good Bill, and therefore, I am supporting it.

Thank you so much.

**SHRI D. M. KATHIR ANAND (VELLORE):** \*Thank you, hon. Chairperson, Sir. I am starting my speech by wearing black dress as a matter of protest to the Waqf Bill passed in this House yesterday.\*

Hon. Chairperson, Sir, and respected colleagues, I stand before you today not just as an MP from Vellore but as a voice of Tamil Nadu and India. This is no law for progress; it is a shackle forged for foreign creditors, a dagger aimed at the heart of aviation sector and a slap on the dreams of my people.

Sir, this Bill hands foreign lessors a golden ticket to snatch their aircraft in just two months of default with no mercy for our struggling airlines. If an airline collapses under a creditor's tyranny, who pays the price? I say to this House that this Bill has to be rewritten to shield our airlines, not deliver them to foreign creditors. And what about the DGCA? They are called a registry authority, but it is a toothless tiger; a clerk scribbling dues while foreign financiers run riot.

Sir, we need a DGCA that fights for us and not one that bows to the global profiteers. I demand a real power for the DGCA to protect the aviation industry. There is an insult to insolvency also -- 60 days to keep an aircraft, tied to payments. No distressed airline can afford it.

It is a death sentence. If an airline falls, India's connectivity crumbles.

This House must be very strong to re-write this Bill because the Government says that the prices will be cheaper by 8-10 per cent. Where is the proof? Mark my words. Creditors will tighten the grip. Airlines will bleed for the high rising fares.

Sir, I have my humble request to the hon. Minister. Though I do not believe in the Government, I still believe in the Minister. I have been asking this Government for the inauguration of Vellore Airport. The deepest wound is Vellore airport. For years, we have begged and waited with hope. Vellore is a hub for education and healthcare. Tamil Nadu deserves better. I stand here to demand a Vellore Airport within six months of time. Through this Bill, I do not find any promise for my people.

Finally, Sir, I have an important thing but it is a common issue. When we book a ticket in any of the airlines, we have to pay the upfront money but when we cancel the ticket or downgrade the class, the airlines refund the money after a long time, provided we had to go and stand in the queue and ask for the refund which is not good. It has to happen automatically. When the airlines take our money at the time of booking, they do not return the money when the cancellation or downgrade happens in the ticket. So, the Minister has to intervene and protect the consumer rights.

Again, I tell this hon. House we do not believe in this Government but we believe in the Minister. So, the Minister has to take a good action.

श्री विजय कुमार टूबे (कुशीनगर) : माननीय सभापति जी, धन्यवाद कि आपने मुझे वायुयान वस्तुओं में हित संरक्षण विधेयक के समर्थन में बोलने का अवसर दिया । हम वास्तव में अपने यशस्वी प्रधानमंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी का अभिनंदन करते हैं कि उनके कार्यकाल में पूरे देश के एयरपोर्ट्स की संख्या ने जिस तरह से वृद्धि की है, वह आज आम लोगों के सफर का एक बहुत बड़ा माध्यम बना है । माननीय उड्डयन मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं । मैं एक सुझाव के तौर पर कह सकता हूं कि एयरपोर्ट्स की संख्या में वृद्धि हो, यह तो देश के लिए बहुत आवश्यक है, लेकिन इससे अधिक आवश्यक यह है कि जहां एयरपोर्ट्स का निर्माण हो चुका है, वहां व्यवस्थित रूप से उड़ानें भी होती रहें, क्योंकि आज सबसे ज्यादा देश कोई झेल रहा है तो वह हमारा कुशीनगर जनपद है ।

**19.53 hrs** (Shri Krishna Prasad Tenneti *in the Chair*)

महोदय, बौद्ध सर्किट एरिया के पर्यटन विकास को अंतर्राष्ट्रीय पटल पर ले जाने का लक्ष्य लेकर यशस्वी प्रधानमंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी ने वर्ष 2021 में कुशीनगर अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे का उद्घाटन किया था। उद्घाटन के बाद स्पाइस जेट से कुशीनगर से दिल्ली, दिल्ली से कुशीनगर चार महीने नियमित उड़ानें हुईं, लेकिन चार महीने अनियमित उड़ानों के बाद खराब मौसम का बहाना देकर उन्हें बंद कर दिया। आज डेढ़ साल से ऊपर हो गया, बल्कि मैं कह सकता हूँ कि दो साल हो गए हैं, वह कुशीनगर अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, जिसका रन वे पूरे उत्तर प्रदेश के किसी भी हवाई अड्डे से बड़ा है, पूरी तरह से बंद कर दिया गया है। वहां पर करोड़ों रुपये प्रति माह राजस्व की क्षति, चाहे सुरक्षाकर्मी के रूप में, चाहे स्टाफ के रूप में सरकार उठा रही है।

आज मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि वर्तमान समय में कुशीनगर अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे पर डीवीओआर का भी निर्माण पूर्ण हो चुका है। क्या ऐसे समय कुशीनगर की उड़ानों को इंडिगो द्वारा प्रारम्भ कराकर, जिसे माननीय यशस्वी प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने बौद्ध सर्किट एरिया के पर्यटन विकास को आगे ले जाने का लक्ष्य बनाया था, उस लक्ष्य को सार्थक रूप देने का कार्य करेंगे? इसके साथ ही रोजगार के अवसर या कार्गो हब का निर्माण भी कुशीनगर के हवाई अड्डे से प्रारम्भ किया जा सकता है। आज पश्चिम चम्पारण, बिहार के यात्री हों या कुशीनगर के अगल-बगल के दर्जनों जिलों के यात्री हों, वे मजबूरन गोरखपुर हवाई अड्डे की सुविधा ले रहे हैं। यदि आप कुशीनगर का अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा प्रारम्भ करेंगे तो निःसंदेह उनको और भी सुविधा मिलेगी। इसके साथ ही कार्गो हब का निर्माण हो, जिससे गल्फ कंट्री जाने वाले लोग जो दिल्ली और मुंबई एयरपोर्ट की सुविधा लेते हैं, वे कुशीनगर अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे पर प्राप्त हो। मैं आज इस अवसर पर माननीय सभापति जी को धन्यवाद देता हूँ।

**SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA):** Sir, I rise today to share my views on the Protection of Interests in Aircraft Objects Bill, which aims to reform and modernize the regulatory and operational framework of civil aviation in India.

While the Bill reflects the Government's ambition to align India's aviation industry with global standards, I would like to draw attention to some critical administrative and technical challenges that must be addressed for its successful implementation.

Sir, today, multiple agencies, including the Directorate General of Civil Aviation (DGCA), Airports Authority of India (AAI), and the Ministry of Civil Aviation, operate in silos, leading to overall inefficiency. There is a pressing need to establish a single-window clearance system to streamline coordination and eliminate bottlenecks. Our aviation policies often lag behind global standards. For instance, regulations governing drone operations and airspace management have been evolving in isolation, creating uncertainty for investors and innovators. Regular policy reviews and updates are crucial.

Sir, acquiring land for new airports or expanding existing ones continues to be a major hurdle due to inconsistent state-level policies and opposition from local



stakeholders. A centralised and uniform land acquisition framework with adequate compensation and rehabilitation is needed. Despite a growing aviation market, we face an acute shortage of skilled professionals. From air traffic controllers to maintenance engineers, we must invest in world-class training institutes and partnerships with global aviation academies.

Sir, unregulated constructions around airports, such as telecom towers and high-rise buildings, often violate safety norm and obstruct flight paths. Local authorities must enforce Obstacle Limitation Surface and strictly implement zoning laws. Many regional and remote airports continue to rely on obsolete air navigation systems. We must expedite the deployment of modern satellite-based navigation systems like GAGAN and upgrade surveillance technologies to ensure safe and efficient air traffic management.

As our aviation system becomes increasingly digitalized, cybersecurity must become a priority. Critical systems such as air traffic control, passenger data, and airport operations must be protected from cyber threats, with regular audits and contingency plans in place. There is a lack of consistency in environmental clearance, noise pollution norms, and carbon emission controls. The Bill must incorporate mechanisms for sustainable aviation growth through regular environmental assessments and the adoption of green technologies.

Sir, India is poised to become one of the world's largest aviation markets. However, to truly realise this potential, we must address the administrative inefficiencies and technical shortcomings that have long plagued the sector. I urge this House to consider amendments to the Bill to promote regulatory clarity, technological modernization, skilled workforce development, and strong inter-agency collaboration. With the right implementation, India can not only ensure safer skies but also emerge as a global aviation leader.

### **20.00 hrs**

Sir, now, I am coming to the demands of my State. The hon. Minister is very much aware of the proposal to develop the Sabarimala Airport. This is a proposal which is yet to be materialised. Thousands of Ayyappa devotees are coming to Shabrimala from Andhra Pradesh. We need an airport to cater to this need. I request the hon. Civil Aviation Minister to take up this matter.

Sir, a number of flights have been started from Trivandrum, Cochin, Kozhikode, and Kannur in Kerala. But, the only remedy for the poor Gulf passengers is the

budget airlines. Then only these passengers can get a cheap ticket. Air India is one of the budget airlines. The Government has to start more budget airlines from Kerala to Gulf countries. Then only, our NRI passengers can get a cheap ticket.

There is another proposal for setting up of Air Kerala. I hope, the hon. Minister is very much aware of it. Some Middle-East people approached the Civil Aviation Minister to set up the Air Kerala. I do not know whether the Civil Aviation Minister has given approval to this.

As far as the connectivity is concerned, it is very less between Trivandrum-Chennai-, Bengaluru-Hyderabad. An Air India flight between Male- Trivandrum ? Delhi has not yet been started after suspension during COVID-19. Same is the case with the flight between Trivandrum ? Cochin ? Delhi. It has also not started. There is a need to strengthen the air connectivity between Trivandrum-Madurai, Trivandrum-Coimbatore, Trivandrum-Mangaluru, and Trivandrum-Goa.

I also request the Government that Madurai Airport is a very important airport. We need more flights from Madurai to Singapore. That is also an important demand of the passengers from Kerala. Thank you.

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : सभापति महोदय, आज आपने एक ऐसे महत्वपूर्ण विधेयक पर, जो विमान वस्तुओं में हितों की सुरक्षा से संबंधित है, बोलने का अवसर दिया है, उसका मैं समर्थन करता हूँ। निश्चित तौर पर भारत के विमानन क्षेत्र के बारे में रूडी साहब बैठे हैं और बोल चुके हैं, इसे मजबूत करने की दिशा में ऐतिहासिक कानून है। जिस विधेयक से केप्टाउन कन्वेंशन हो, एयर क्रेप प्रोटोकॉल हो, इस विधेयक के बाद ये लागू होंगे और हमारे देश के कानून ग्लोबल स्तर के अनुरूप हो जाएंगे। अतः इस निश्चित रूप से इस ऐतिहासिक बिल के लिए मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जब हमारी सरकार इसे विश्वस्तरीय नई ऊंचाइयों पर लेकर जा रही है, इस अंतर्राष्ट्रीय विमान क्षेत्र में, वित्तीय क्षेत्र में अगर हम कॉम्पिटिशन करने जा रहे हैं, तो यात्रियों को कैसे कम लागत से बेहतर सेवाएं मिलेंगी। इस संबंध में आप जो प्रयास कर रहे हैं, वह सराहनीय है। वर्तमान में एयरलाइन्स के परिचालन का जो खर्च है, ईंधन और तेल का 45.7 परसेंट, रखरखाव और मरम्मत के लिए 13.5 परसेंट, हवाई अड्डा उपयोग शुल्क 7.5 परसेंट, विमान चालक दल का वेतन 4.9 परसेंट, अन्य परिचालन खर्च 4.1 परसेंट, टिकट बिक्री और प्रचार खर्च 3.8 परसेंट, यह विधेयक विमान पट्टे जो लीज पर लिए जाते हैं, उनकी फाइनेंसिंग लागत को कम करेगा। अभी पीएसी की बैठक में निशिकांत दुबे जी, रूडी जी और हम लोग इंटरनेशनल एयरपोर्ट पर गए थे। काफी एक्सरसाइज की गई। सारा पैसा यानी एक्सपेंडिचर पैसेंजर पर आ रहा है। अतः अगर इस विधेयक को हम पास करेंगे, तो निश्चित रूप से इससे जो लीज पर हैं, उनकी फाइनेंसिंग लागत भी कम होगी, एयरलाइंस का परिचालन खर्च भी कम होगा, यात्रियों को हवाई यात्रा सस्ती मिलेगी। अगर यह होगा, तो इसका परिणाम भी तो दिखना चाहिए। अभी जिस तरह से रवि किशन जी ने गोरखपुर की बात की, अभी विजय दुबे जी ने बात की। आज पूरे देश में जहां 22 परसेंट ट्रैफिक हर साल बढ़ रहा है, दुनिया आज

अगर भारत से प्रभावित है, तो हमारे इस बुद्ध सर्किट से आज दुनिया के तमाम देश जो गौतम बुद्ध जी के बौद्ध धर्म को मानने वाले हैं, क्योंकि प्रधान मंत्री जी कहते हैं कि पूरी दुनिया ने युद्ध दिया ।

हमारे इस बुद्धिस्ट सर्किट से आज दुनिया भारत से प्रभावित है । आज दुनिया के देशों में बौद्ध धर्म को मानने वाले जो तमाम लोग हैं, चूँकि हमारे प्रधान मंत्री जी कहते हैं कि पूरी दुनिया ने युद्ध दिया, चाहे यूक्रेन हो, रूस हो, हमास हो या फिलिस्तीन हो तो दुनिया ने युद्ध दिया है, लेकिन भारत ने गौतम बुद्ध दिया है और वही गौतम बुद्ध पूरी दुनिया में करुणा, ममता, शांति और अहिंसा का संदेश दे रहे हैं । उस संदेश के बाद अगर आप इस विधेयक को पास करने जा रहे हैं तो यह भारत को ग्लोबल स्तर पर फाइनेंशियली मजबूत करेगा । इससे एयरलाइन्स कंपनियों को कम लागत पर विमान मिलेगा । रूडी जी ने बताया भी होगा, क्योंकि इनको जानकारी है और ये पायलट भी हैं । इस बिल के पास होने से हवाई यात्रा सस्ती होगी । विजय जी के यहां पर सिर्फ एक एयरपोर्ट नहीं है, जो वे कुशीनगर, कुशीनगर कह रहे हैं । कुशीनगर सिर्फ एक एयरपोर्ट नहीं है । कुशीनगर गौतम बुद्ध की निर्वाण स्थली है । जगदम्बिका पाल के सिद्धार्थ नगर में गौतम बुद्ध पैदा हुए थे । गौतम बुद्ध ने श्रावस्ती में 19 बसंत ऋतुएं बिताई थीं । सारनाथ में उन्होंने पहली दीक्षा दी थी । आप इन चारों स्थानों को जोड़िए । उसके बाद पूरी दुनिया में बौद्ध धर्म को मानने वाले लोग यहां पर आएंगे ।

मंत्री जी, अभी आप यंग है और आप इस विभाग को ऊंचाइयों पर ले जाना चाहते हैं इसीलिए मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जब आप इसे वैश्विक स्तर पर ले जा रहे हैं तो आखिर आपको इस विधेयक से यह लाभ तो होने ही जा रहा है । इस विधेयक को हम सब लोग पारित करेंगे । यहां पर बृजमोहन जी भी बैठे हैं और वे कह रहे थे कि आपको आज इसके लिए वादा करना होगा । या तो आप यह कहें कि इस विधेयक से कुछ लाभ नहीं होगा, लेकिन हम आपको इस विधेयक से लाभ बता रहे हैं कि जो पट्टेदार होंगे, उन पट्टेदारों और वित्तीय संस्थानों को सुरक्षा मिलेगी । विमान किराए पर देने वाली कंपनियों को भारत में लगेगा कि अब हमारा निवेश करना सुरक्षित रहेगा और उनको एक तरह से कानूनी सुरक्षा मिलेगी । यह सिर्फ एक विधेयक नहीं है । जब वर्ल्ड की कंपनियां आपको एयरक्राफ्ट लीज पर देती हैं या बेचती हैं और उनको जब लगेगा कि हमारी पूंजी यहां पर सुरक्षित है, हमारा किराया मिलेगा और कानूनी सुरक्षा भी है तो उससे निश्चित तौर से एयरलाइन्स को सस्ते ऋण मिलेंगे । उनको लीज सुविधा मिलेगी । आखिर इस विधेयक का यही तो फायदा है कि इससे निवेशकों को अधिक सुरक्षा मिलने जा रही है ।

सभापति जी, आप भी सुन लीजिए । आपके यहां भी इस विधेयक का फायदा होगा । भारत को विमानन क्षेत्र में सस्ते ब्याज पर लोन मिलेगा, लीज भी मिलेगी और एयरलाइन्स भी बढ़ेगी । आज से पहले उड़ान स्कीम नहीं थी, क्योंकि वह वायबल नहीं थी । आज अमेरिका के हर जिले में एयरपोर्ट है । आज आप यूएसए में चले जाइए, लास एंजिल्स से लेकर लास वेगास तक हर जगह एयरपोर्ट है । आज मैं सिद्धार्थ नगर और गौतम बुद्ध सर्किट की बात कर रहा हूँ । भारत में 22 प्रतिशत की दर से हर साल एयर ट्राफिक बढ़ रहा है । आने वाले दिनों में भारत एयरपोर्ट्स में या सिविल एविएशन में दुनिया का अग्रणी देश होगा ।

सभापति महोदय, मैं एक बात कहकर अपनी बात खत्म कर रहा हूँ । एयरलाइन्स जब कम लागत में विमान खरीदेंगी तो इससे कम्पटीशन भी बढ़ेगा । इसलिए आज आप वादा कर दीजिए कि बुद्धिस्ट सर्किट को आप एयरपोर्ट से जोड़ेंगे । यह कन्सर्न सिर्फ जगदम्बिका पाल का नहीं है, बल्कि वित्त राज्य मंत्री पंकज चौधरी जी का भी है, योगी आदित्यनाथ जी का भी है, रवि किशन जी का भी है और शशांक जी का भी है ।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आपका समय पूरा हो चुका है । माननीय मंत्री जी बोलने के लिए खड़े हैं । आप अपनी बात पूरी कीजिए ।

श्री जगदम्बिका पाल : सभापति जी, आज निश्चित तौर माननीय मंत्री जी इस चीज का वादा करेंगे । आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद ।

**SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU :** Thank you, Sir, I would like to thank all the hon. Members who have spoken during the discussion on the Protection of Interests in Aircraft Objects Bill, 2025, starting with Dr. M.K. Vishnu Prasad ji, Rajiv Pratap Rudy ji, whose knowledge and expertise, especially in the Civil Aviation subject is of no competition in this House, and definitely he always plays a co-pilot role to the Ministry in trying to guide us in a better way forward, then, Smt. Ruchi Vira ji, Smt. Pratima Mondal ji, Shri N.K. Premachandran ji, Shri C.N. Annadurai ji, Shri Lavu Srikrishna Devarayalu ji, Shri Rampriti Mandal ji, Shri Anil Yashwant Desai ji, Smt. Supriya Sule ji, Shri Naresh Ganpat Mhaske ji, Shri Radhakrishna ji, Shri Darshan Singh Chaudhary ji, Shri E.T. Mohammed Basheer ji, Dr. Rajkumar Sangwan ji, Dr. D. Ravi Kumar ji, Shri T. Uday Srinivas ji, Dr. George Francis ji, Shri Hanuman Beniwal ji, Shri Ravi Kishan ji, Shri Vishaldada Prakashbapu Patil ji, Shri D.M. Kathir Anand ji, Shri Vijay Kumar Dubey ji, Shri K. Suresh ji and Shri Jagadambika Pal ji. चर्चा की शुरुआत में तो ऐसा लग रहा था कि पांच से छः लोग बोलेंगे और एक घंटे के अंदर ही चर्चा खत्म हो जाएगी, लेकिन अभी ढाई घंटे तक यह चर्चा चली है ।

For two and a half hours we have been continuously discussing and about 25 hon. Members have spoken on this Bill with a great passion, with great involvement because that is the kind of passion civil aviation is invoking today in India, in the Parliament and also in general with the citizens also.

सभी की तरफ से सिविल एविएशन में इस तरह का उत्साह देखना, यह काफी स्वाभाविक है और यह आसान बात नहीं है । मैं कुछ आंकड़ों के बारे में बताना चाहता हूँ कि सिविल एविएशन की बढ़ोतरी के बारे में हनुमान बेनिवाल जी ने कहा है कि इसने जिस तरह से आश्चर्यजनक उछाल लिया है और यह उछाल ऐसे ही नहीं हुआ है । इस उछाल के पीछे एक विजन था । भारत के सिविल एविएशन के संबंध में एक विजन था और विजन को पूरा करने के लिए एक मिशन था एवं उस मिशन को मुमकिन करने के लिए आदरणीय प्रधान मंत्री मोदी जी का मार्गदर्शन था । इसी की वजह से आज जिस तरह की बढ़ोतरी हम देख रहे हैं, हम वे सब हासिल कर पाए । For almost 65 years, from Independence to 2014, obviously there was civil aviation in the country, flights were going around, and there were a lot of people still traveling through the air. But the numbers will say that till 2014, the total passenger traffic in the country was 10,38,00,000. वर्ष 2014 तक 10 करोड़, 40 लाख यात्री हवाई यात्रा करते थे । and by 2024, ten years difference, it grew from 10,38,00,000 to almost 22,81,00,000. यह पूरा डबल हो गया । काफी लोग कह रहे थे कि यहां सिविल एविएशन का बीज डाल दिया गया था, लेकिन अगर फल देखना है, तो केवल बीज डालने से काम नहीं होगा । हमें उसे पानी देना है । हमें उसकी देखभाल करनी है । बदलते हुए सीजन में भी हमें उस पेड़ को देखना पड़ेगा कि वह पेड़ किस हालात से गुजर रहा है । यह काम हमारे प्रधान मंत्री, नरेन्द्र मोदी जी ने सिविल एविएशन के तहत किया है, तभी

हम आज इस देश में इस तरह की ग्रोथ देख पा रहे हैं । पैसेजर्स की ग्रोथ डबल हुई । जिस तरह से हमारे एयरपोर्ट्स थे, again, up to 2014, we had 74 airports in the country. अगर हम वर्ष 2024 में देखेंगे, तो 159 एयरपोर्ट्स, जब मैं बोल रहा हूं तो दो एयरपोर्ट्स अभी खुलने के लिए तैयार हैं । हमें जैसे ही प्रधान मंत्री जी की तरफ से डेट मिल जाएगा तो हम वे भी खोल देंगे । हम 159 एयरपोर्ट्स को 161 एयरपोर्ट्स कर देंगे । पिछले 10 सालों में एयरपोर्ट्स की संख्या भी डबल हो गई है । Airports have doubled in the last 10 years, passengers traveling through air have doubled in the last 10 years, and most importantly as regards the number of aircraft also, which was around 340 in 2014, now if you come to 2024, there are 840 aircraft in the country. This is giving an indication of how much demand civil aviation is creating in the country also.

Now, with all this demand, I keep saying these numbers again and again because it is not an easy thing to do. That is the kind of growth we have seen in civil aviation in the country. You check with any other country. There are so many countries across the world. No other country has seen this kind of progress or this kind of growth. कोई और देश इतने सारे एयरपोर्ट्स नहीं बना पाया । यहां जिस तरह से पैसेजर्स की संख्या में ग्रोथ हुई है, वह कोई और देश नहीं दिखा पाया है । यह सिर्फ भारत में हुआ है और भारत के यशस्वी प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के विजन के कारण हो पाया है । पिछले दस सालों में सिविल एविएशन के जो हालात थे, वे इतने आसान हालात भी नहीं थे । There were a lot of challenges in the country. To start with, in 2019, the Jet Airways जेट एयरवेज इतने लंबे अर्से से हमारे देश में चल रही थी और काफी प्रीमियम एयरलाइन थी एवं लोगों से काफी जुड़ा हुआ एयरलाइन था । वह काफी सिटीज को कनेक्ट कर रहा था, लेकिन जेट एयरवेज की बैंकक्रप्सी हो गई । The Jet Airways went out of picture. In 2023, another airline, Go Air also went out of picture. Now, within 10 years, two major airlines having a great capacity and great aircraft fleet have gone out of functioning. More importantly, in these ten years itself, the biggest hit any industry can see, especially civil aviation was COVID. कोविड भी इन्हीं दस सालों में हुआ है । For two years, the whole travel industry, let it be air, rail, sea, the service industry, everything in it was just suddenly stopped and it led to a lot of financial distress in all the overall economics of all the countries also.

Now, even with these challenges, I am telling you that we have grown with a CAGR of more than 12 per cent in the country, and this is the civil aviation growth that we are seeing today.

It is very important that the growth we are seeing till today needs that continuous push because as far as the Government and as far as the Ministry are concerned, this is just the beginning. The growth that you are seeing in the country is just the beginning. अभी तो यह शुरूआत है, हमें और काम करने पड़ेंगे । इसी केस में हम यह बिल लेकर आए हैं

ताकि सिविल एविएशन को जिस तरह से माननीय नरेन्द्र मोदी जी ने पिछले दस साल में आगे बढ़ाया है, सही स्पीड और वही मोमेंटम आगे भी बढ़ाते रहें ।

हम आज यहां सिविल एविएशन बिल लेकर आए हैं, केपटाउन कन्वेंशन इसकी शॉर्ट फॉर्म है । हम प्रोटेक्शन ऑफ इंटरस्ट्स इन एयरक्राफ्ट ऑब्जेक्ट्स बिल लेकर आ रहे हैं, यह केपटाउन कन्वेंशन से संबंधित है । साउथ अफ्रीका के केपटाउन में वर्ष 2001 में मीटिंग हुई और वहां दुनिया के सारे देश मौजूद थे । इसका कारण था कि एयरलाइंस के एयरक्राफ्ट लेने के बिजनेस का मॉडल थोड़ा बदल रहा था । पहले वे एयरक्राफ्ट खुद ही परचेज कर रहे थे, इसमें कोई दिक्कत नहीं क्योंकि अपने पैसे लगाकर खरीद रहे थे, लेकिन इससे कॉस्ट बर्डन बहुत ज्यादा बढ़ रहा था । The burden of buying planes on your own and having them in your inventory was putting a lot of pressure on the financials of the airlines. So, one innovative model came out, which was the leasing model. एयरलाइंस बोल रही हैं कि हम खरीदेंगे नहीं, कोई और खरीदेगा और मैं लीज़ पर हम लेंगे । लीज़ लेने के लिए बीच में बैंकर्स और क्रेडिटर्स भी रहते हैं, पैसे कहीं से आ रहे हैं, प्लेन किसी के पास है और चला कोई और रहा है ।

महोदय, लीजिंग में जो तीन-चार स्टेकहोल्डर्स हैं और सारे अलग देशों में बैठे हैं । हर देश का अपनी ज्यूरिस्टिक्शन रहती हैं, लीगल प्रोवीजन्स होते हैं, लॉज़ होते हैं । जब कोई इंटरनेशनल ज्यूरिस्टिक्शन से डील करता है तो लीजिंग इंडस्ट्रीज को स्ट्रीमलाइन करने के लिए कई समस्याएं आती हैं । वर्ष 2001 में इसी को देखते हुए उन्होंने सोचा कि सिविल एविएशन किसी एक देश का सब्जेक्ट नहीं है, ग्लोबल सब्जेक्ट है और ग्लोबली सिविल एविएशन को ग्रो करना है तो कोई कॉमन ज्यूरिस्टिक्शन लेकर आनी होगी, जिसे सब एग्री करें । इस तरह से सबको लीजिंग करने का मौका मिलेगा और सब अपने देशों में सिविल एविएशन को इम्पूव करेंगे ।

महोदय, वर्ष 2001 में जब केपटाउन कन्वेंशन आया तब तीन अलग-अलग प्रोटोकाल बनाए गए थे । एक प्रोटोकाल तो एयरक्राफ्ट का ही था, दूसरा स्पेस टेक्नोलॉजी के बारे में था और तीसरा रेलवेज़ के बारे में था । आज हम जो डिसकस कर रहे हैं, केपटाउन कन्वेंशन के एयरक्राफ्ट प्रोटोकाल के संबंध में कर रहे हैं और बिल में भी यही लिखा हुआ है । आज जो विधेयक अधिनियम बनने वाला है, यह जिस एयरक्राफ्ट प्रोटोकाल से रिलेट करेगा, वह केपटाउन कन्वेंशन से निकलता है ।

महोदय, इसका मूल कारण भी यही है कि हम लीजिंग इंडस्ट्री को बढ़ावा दें और लीजिंग इंडस्ट्री में इंटरनेशनल कन्वेंशन से एग्री करें । वर्ष 2001 में केपटाउन कन्वेंशन हो गया लेकिन इंडिया ने उस समय एग्री नहीं किया । वर्ष 2002, 2003, 2004, 2005 आ गया, फिर कहीं से प्रैशर आया कि कन्वेंशन भारत में भी लागू होना चाहिए । वर्ष 2005 के बाद प्रैशर बढ़ता गया और वर्ष 2007 में उस समय की सरकार ने तय किया कि इसे यहां भी लागू करना चाहिए । उस समय लॉ मिनिस्ट्री से ओपिनियन लिया गया कि क्या करना चाहिए क्योंकि कन्वेंशन तो केपटाउन में बना हुआ है, अगर इसे लागू करना है तो किस तरह से इसे आगे बढ़ाएं ।

The Law Ministry suggested at that time that India can accede to this Convention by giving a Cabinet approval. This was in 2007. All the discussion happened and the Cabinet approval was also given. By 2008, we had formed a Declaration based on the Convention and the Protocol, and we have submitted it to the International Civil Aviation Organization and we have become a signatory to the Cape Town Convention, but only by Cabinet approval. Things were again going well. After 2008

Cabinet approval, things were also going well. Aviation was still growing, but then some challenges came in the industry.

महोदय, वर्ष 2015 में लीजिंग बिजनेस चल रहा था। स्पाइसजेट के पास दो-तीन लेसॉर्स के प्लेन्स आए थे और स्पाइसजेट वापस उनको पे नहीं कर पा रहा था। लेसॉर्स ने सोचा कि अगर पे नहीं कर पाएंगे तो प्लेन वापस लेना चाहिए। इन दोनों के बीच इडेरा एग्रीमेंट था, जिसके तहत पांच दिन में प्लेन वापस लेकर जा सकते थे। रजिस्ट्रेशन और डिरजिस्ट्रेशन एयरक्राफ्ट का जो बिजनेस रहता है, वह सरकार के अंदर डीजीसीए करता है।

लेसॉर्स डीजीसीए के पास गए और उन्होंने बोला कि ये तो पैसे नहीं दे रहे, तो हमें वापस लेना चाहिए। उस समय डीजीसीए बोलता है कि अभी जो लॉ है, कोई लॉ ऐसा नहीं है कि जो मुझे प्रावधान देता है कि मैं आपको एग्रीमेंट के तहत डी-रजिस्टर करूं तो एक समस्या वहां उत्पन्न हुई। फिर उसके बाद हमने रूल्स बदला। डीजीसीए को पावर दी कि आप डी-रजिस्टर करो। But we all should realise that the rules are just the subordinate legislation. Law is the primary legislation. लॉ के साथ, अधिनियम के साथ जो शक्ति मिलती है, वह रूल्स के साथ नहीं मिलती है। उस समय यह एक हालात निकला तो उसने सोचा कि इसका कुछ जुगाड़ निकालते हैं। इसलिए वर्ष 2015 में रूल्स में चेंज कर दिया और उस समस्या का कुछ समाधान निकल गया। फिर वर्ष 2016 में हमारी सरकार ने सोचा कि इनसॉल्वेंसी एंड बैंकरप्सी कोड भी लेकर आएंगे। जब कोई कंपनी बैंकरप्सी हो जाती है तो उसको प्रोटेक्ट करने के लिए, उनके इंटेस्ट को प्रोटेक्ट करने के लिए एक कोड होना चाहिए तो इनसॉल्वेंसी एंड बैंकरप्सी कोड आया। उस कोड में एयरक्राफ्ट भी था। उस सेंस में एयरक्राफ्ट को कैसे डील करेंगे? अभी लेसॉर का प्लेन है। हमें अभी एक चीज समझनी है कि अगर एयरलाइन बैंक को पैसे वापस नहीं करती है और डिफॉल्ट हो जाती है तो बैंक अगर प्लेन रखेगा, जबकि प्लेन इनका है ही नहीं। प्लेन तो किसी और के साथ लीज पर आया है। अब वह लीज जिसने दी है, वह दुःखी होगा कि मेरा प्लेन उनके पास रुक गया। ऐसी बहुत सारी छोटी-छोटी समस्याएं उत्पन्न हुईं, जिनका समाधान निकालने की जरूरत बहुत बड़ी थी।

एयरलाइन लीजिंग इंडस्ट्री में आईबीसी इस तरह के चैलेंजेज बीच में डाल रही थी। फिर 2019 में, जैसे मैंने बोला कि जेट एयरवेज की प्रॉब्लम आई। फिर जेट एयरवेज निकल गया। जेट एयरवेज के समय, जो लेसॉर्स ने प्लेन दिए थे, काफी उत्सुकता के साथ पहले ही उनको पता चला कि इस तरह के हालात हो सकते हैं तो इनसॉल्वेंसी एंड बैंकरप्सी कोड के इम्प्लिमेंट होने से पहले जब एनसीएलटी को मोरेटोरियम देना था, तो उससे पहले ही वह डी-रजिस्टर करके प्लेन लेकर चले गए। फिर वर्ष 2023 में गोएयर आया। ? (व्यवधान)

श्री मनोज तिवारी (उत्तर-पूर्व दिल्ली) : क्या लेसॉर कंपनी है? ? (व्यवधान)

श्री किंजरापु राममोहन नायडू : लेसॉर इंडिविजुअल भी हो सकता है और कंपनी भी हो सकती है। जिसके पास प्लेन की ऑनरशिप है, उसको मैं लेसॉर बोल रहा हूं। वर्ष 2023 में गोएयर का एग्जाम्पल आया। जब गोएयर का मामला आया, तो गोएयर के समय एनसीएलटी ने थोड़ा सा और आगे आते हुए बोला कि अब कोई प्लेन कहीं डी-रजिस्टर नहीं होगा, कोई कहीं नहीं जाएगा और उसको इधर ही रखा। मोरेटोरियम के साथ उनको इधर ही रखा। लेसॉर ने प्लेन को लीज पर दिया है, उनकी कोई गलती नहीं थी, लेकिन उनको प्लेन नहीं मिल रहा था। मैं यह सब क्यों कह रहा हूं? हमारे लिए लेसॉर्स क्यों इम्पोर्टेंट है? अगर लेसॉर किसी को प्लेन देने के लिए इस तरह के हार्डशिप फेस करेगा, तो इसलिए कैप्टाउन कंवेन्शन का एविएशन वर्किंग ग्रुप पूरे विश्व में बना हुआ है। इसमें लगभग 400 एयरलाइन हैं, ओईएम्स हैं, जिसमें एयरक्राफ्ट को बनाते हैं और एविएशन से रिलेटेड बहुत

सारी बड़ी-बड़ी कंपनीज़ हैं। उन सब मिलकर एक एविएशन वर्किंग ग्रुप बनाया हुआ है। वह हर क्वार्टर में कैप्टाउन कंवेन्शन का कंपलायंस इंडेक्स निकालते हैं, स्कोर निकालते हैं कि किस तरह से देश में क्या स्कोर है? ये सारे इंसिडेंट्स होने के बाद उन्होंने देखा कि यहां पर तो लीजिंग करना बहुत मुश्किल है। अगर कोई पे नहीं कर पाया तो यहां के लोकल लॉज़ की वजह से हमारे एयरक्राफ्ट फंस जायेंगे। हम यहां पर बिजनेस क्यों करें? यहां की एयरलाइन के लिए एयरक्राफ्ट तो हमें भी चाहिए। यह कंपलायंस का स्कोर कम हो गया और वह नीचे 50 तक आ गया। And to compare this score with other countries, Singapore has around 92, the US has around 90, New Zealand has around 90 and Ireland has around 89.

अगर यह स्कोर कम हो जाता है तो प्लेन लीज करने में हमारा जो प्रीमियम रहेगा, वह बहुत बढ़ जाएगा। वह 8 से 10 परसेंट तक बढ़ जाएगा? इसके बारे में काफी लोगों ने जिक्र किया था कि 8 से 10 परसेंट तक इसकी लीजिंग की कॉस्ट बढ़ेगी। उस समय हमने एयर इंडिया, आकासा, इंडिगो? हमारे यहां पर बड़ी-बड़ी एयरलाइन यही है। हमने उनसे भी पूछा कि लीजिंग इंडस्ट्री में क्या दिक्कत हो रही है? एयर इंडिया ने बोला? Upon the enactment of legislation, the improvement in India's compliance score in AWG's outlook, making Indian airlines eligible for CTC discount, will significantly reduce the leasing cost by approximately eight to ten per cent.

एयर इंडिया कह रहा है कि अगर यह अधिनियम आ जाएगा, तो लीज लेने में हमारा जो स्कोर बढ़ेगा, तो यह 8 से 10 परसेंट कम हो जाएगा। हो सकता है कि इंडिगो में 15 परसेंट तक कम हो जाए। आकासा कहता है कि अगर यह नहीं है, तो 15 हजार डॉलर लीज के रेट बढ़ जाएंगे और ये डॉलर के रेट हैं। एडिशनल 15 करोड़ यूएस डॉलर प्रति एयरक्राफ्ट भी आगे देने की नौबत आएगी।

इसलिए अगर लीजिंग का स्कोर कम हो गया, तो इस तरह के हालात पैदा हो जाएंगे, जिससे लीजिंग करने में बहुत-सी दिक्कतें होंगी। इंडिया का ऐसा मार्केट है, अभी डिस्कशन भी चल रहा था, कुछ तो बिल के संबंध में सीमित है और बाकी बातें दो चीजों के बारे में थीं।

एक बात तो यह है कि जहाँ पर एयरपोर्ट है, वहाँ पर कनेक्टिविटी चाहिए। जितनी अच्छी कनेक्टिविटी होगी, वहाँ उतने ही अच्छे एयरपोर्ट्स हैं। इसलिए कनेक्टिविटी चाहिए। दूसरा मुद्दा है कि एयर फेयर्स बढ़ते जा रहे हैं। इन दोनों मुद्दों के बारे में मूल समस्या यह है कि आज भारत में जितना डिमांड है, उतने प्लेन्स नहीं हैं। इसीलिए एयर इंडिया, इंडिगो, आकासा या कोई अन्य एयरलाइंस हों, अभी 1700 प्लेन्स ऑर्डर में हैं तथा अभी और भी आने के लिए बाकी हैं। अगर अभी डिमांड नहीं है, तो इतने सारे प्लेन्स क्यों ऑर्डर करेंगे? India has that kind of demand. They have ordered up to 1700 planes today and the rates at which the planes are coming into the country are up to five or 10 only. कोविड के बाद उसके सप्लाय चैन के इश्यूज हैं। इसलिए प्लेन्स बनकर आने में बहुत समय लगता है। अगर हम कहें कि 5 से 10 प्लेन्स हर महीने में आएंगे, तो 1700 प्लेन्स कब तक आएंगे? लेकिन एयरलाइंस ऑनर्स के मन में यह बात है कि इतना बड़ा डिमांड है, तो हमें इतने प्लेन्स चाहिए। अगर हमें तुरन्त प्लेन्स लाने पड़ेंगे, तो लीजिंग ही एक विकल्प है, जिसके माध्यम से ये तुरन्त लाये जा सकते हैं। लीजिंग का प्रीमियम इतना बढ़ा दिया जाएगा, क्योंकि यहाँ पर संविधान उसके हिसाब से नहीं है, उसके लॉसेज उतने प्रोटेक्टिव नहीं हैं, तो उसकी लीजिंग कॉस्ट बढ़ जाएगी। कोई प्लेन्स देने के लिए भी तैयार नहीं रहेगा, तो जितने प्लेन्स चाहिए, उतने आएंगे नहीं और जो आएंगे, वे भी बढ़े हुए दाम पर आएंगे। आपको तो पता है कि एयरलाइंस तो बिजनेस चाहती है। जैसे ही उसका लीजिंग



कॉस्ट बढ़ेगा, तो फ्लोट होकर उसका बोझ पैसेंजर्स पर ही पड़ेगा। उसके बाद एयर फेयर्स का वही डिस्कशन चलता रहेगा।

चूंकि हमें एयर फेयर्स भी रिजनेबल रखना है और एयरक्राफ्ट के फ्लीट भी हमारे देश के अन्दर बढ़ाना है, तो उसके सेंस में हम यह बिल लेकर आए हैं।

मैं समझता हूँ कि आप इसके स्टोरी को समझ गये होंगे। इस बिल को लाने का मुख्य कारण यह है कि हमें AWG ग्रुप में जो स्कोर है, हमें उसको बढ़ाना था। अभी यह 50 से 61 तक आया है। जैसा कि इसके लिए विपक्ष के लोग भी काफी साथ दे रहे हैं, तो आप भी इसे पारित कीजिए, तो हम पूरे विश्व में बहुत अच्छी तरह से स्कोर बना पाएंगे और हम भी तुरन्त अधिक से अधिक प्लेन्स लेकर आ पाएंगे।

इसकी बहुत सारी अच्छी बातें हैं। जैसा कि मैंने कॉस्ट एफिसिएंसी के बारे में कहा, आप कम कॉस्ट में अधिक प्लेन्स लेकर आ सकते हैं। इससे जो बर्डन एयरलाइंस पर होगा, वह कम होगा। आप फ्लीट एक्सपैंशन तुरन्त कर सकते हैं। इतने फ्लीट मैनुफैक्चर करके जल्दी लाने में बहुत दिक्कत होगी, लेकिन आप लीजिंग करते रहें, तो आप अपने फ्लीट को जल्दी एक्सपैंड कर सकते हैं।

मैंने एयर फेयर्स के बारे में जो बताया, ऊपर से हम केपटाउन कंवेन्शन में तो पहले से ही सिग्नेटरी बन चुके हैं। अगर आप ऑलरेडी केपटाउन कंवेन्शन में हैं, तो यह अच्छा है, उसको और सशक्त करके एक अधिनियम भी बनाएं और हम इसके तहत आगे बढ़ें।

इसलिए इस केस में, मैं चाहूंगा कि यहाँ पर जो भी उपस्थित हैं, पूरा हाउस इसके अनुरूप समर्थन करे। ये सारे विषय बिल के बारे में थे, इसलिए इस बिल को हमें जरूर पारित करना चाहिए। हमें इंडस्ट्री को सपोर्ट करना चाहिए क्योंकि अल्टिमेटली इसका पूरा बेनिफिट हमारे आम नागरिकों और पैसेंजर्स को भी मिलने वाला है। हवाई चप्पल से हवाई जहाज के सफर की बात बिल्कुल हवा-हवाई वाली बात नहीं है। इस बात को सच करके हमने पिछले 10 वर्षों में दिखाया है।

माननीय प्रतिमा मंडल जी हों या अन्य माननीय सदस्य हों, ये सारे लोग एयरपोर्ट की मांग करते हैं और एयरपोर्ट की कनेक्टिविटी की बात करते हैं। अगर आज भी ऐसा होता, एविएशन इंडस्ट्री या एयरलाइंस की यात्रा अगर केवल बड़े-बड़े लोगों की ही होती और बड़े-बड़े लोग उस शहर में होते, तो शायद कहते कि यहाँ पर फाइव स्टार होटल बनाएं, लेकिन वह नहीं मांग रहे हैं। सब लोगों की मांग होती है कि एयर कनेक्टिविटी चाहिए, एयरपोर्ट चाहिए क्योंकि ये सब कहते हैं कि आप तो यहाँ पर आम नागरिकों के लिए ही बात करते हैं।

आप सब लोग चाहते हैं कि हम यहां पर कॉमन-मैन की बात करें, इसलिए हमने आपकी बात सुनी। आपने बोला कि एयरपोर्ट चाहिए, कनेक्टिविटी चाहिए, नया एयरपोर्ट भी चाहिए। इसलिए, जरूर, यहां सदन में जो भी उत्सुकता से बोलते हैं, आम नागरिक की बात होती है और सिविल एविएशन आज सबके मुंह से निकल रहा है, सबके मन और दिल से निकल रहा है, तो जरूर, आम नागरिक चाहता है कि आज सिविल एविएशन और एविएशन को आगे बढ़ाया जाए। ? (व्यवधान)

यह दस सालों में हुआ है। ? (व्यवधान) मैं आपके विषय पर भी आऊंगा। ? (व्यवधान) हमने अलग-अलग एयरपोर्ट्स पर काम किया है। नेयवेली एयरपोर्ट की मांग की गई थी। नेयवेली लिग्नाइट कॉरपोरेशन लिमिटेड का अपना एयरपोर्ट है। मैं ?उड़ान? स्कीम के बारे में बोलूंगा। हमारे देश में ?उड़ान? स्कीम ऐसी रेवोल्यूशनरी स्कीम है, हमने एक एशिया पेसिफिक कॉन्फ्रेंस भी की थी, जिसमें लगभग 40 देशों के लोग भी यहां आए थे।

उस समय हमने उनको समझाया कि किस तरह से हमारे यहां ग्रोथ हुई है और उसका कारण ?उड़ान? योजना थी । सभी ने एप्रिशिएट किया कि इस तरह की स्कीम कोई भी देश, कहीं भी नहीं चला पाया और इतनी अच्छी कनेक्टिविटी आप दे पाए । ? (व्यवधान)

यहां दरभंगा से माननीय सदस्य श्री गोपाल जी उपस्थित हैं । दरभंगा में वर्ष 2020 से पहले कभी किसी का सपना नहीं था कि वहां एयरपोर्ट बनेगा । हमने ?उड़ान? स्कीम के तहत दरभंगा में इतना बढ़िया एयरपोर्ट बनाया कि आज दरभंगा में वह बिलकुल खाली ही नहीं है । दरभंगा में 14,000 करोड़ रुपए डालकर हम नया टर्मिनल भी बना रहे हैं । ?उड़ान? स्कीम के तहत हमने भारत में 88 एयरपोर्ट्स डेवलप किए हैं । हर स्टेट में, कहीं न कहीं उड़ान के तहत हमने एयरपोर्ट्स भी बनाए और उड़ान के तहत हमने वाइबिलिटी गैप फंडिंग देकर वहां कनेक्टिविटी भी शुरू की ।

मैं मानता हूं कि अभी डिमांड इस तरह से है कि और भी चाहिए । यह आपकी जो चाहत थी, मैंने उस चाहत को आगे बढ़ाया और प्रधानमंत्री जी को भी बोला कि दस सालों तक जो उड़ान स्कीम थी, उसके तहत हमने काफी आगे बढ़ाया है, लेकिन अभी भी लोग चाहते हैं कि इसको और आगे बढ़ाएं । प्रधानमंत्री जी ने इस बात को माना और अभी जो फिलहाल बजट स्पीच में था, हमारी आदरणीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी ने बोला कि आगे दस सालों के लिए भी उड़ान स्कीम रहेगी । आगे दस सालों में 120 नए डेस्टिनेशन्स भी हम भारत में बनाएंगे । ? (व्यवधान)

जो उत्तर पूर्वी स्टेट्स हैं, हिली स्टेट्स हैं या एस्पिरेशनल डिस्ट्रिक्ट्स हैं, वहां हर डिस्ट्रिक्ट में हैलीपैड की सुविधा भी करने वाले हैं । ? (व्यवधान) पंचमढ़ी का भी उधर ही आ जाएगा, उसमें ही कर देंगे । ? (व्यवधान) अतः नेयवेली के बारे में मैंने बताया कि वहां 16,000 करोड़ रुपए उड़ान स्कीम के तहत खर्च किए हैं और उसकी प्रोजेक्ट कंप्लीशन 31 जुलाई है । हम जरूर उसका पालन करेंगे और उसके तहत ही हम उसे पूरा करेंगे ।

वेल्लूर के एयरपोर्ट के बारे में बार-बार कहते हैं कि सरकार अच्छी नहीं लगती, लेकिन मैं अच्छा लगता हूं । अब तो सरकार भी आपको अच्छी लगने लग जाएगी । In Vellore airport, we have spent Rs. 56 crore. The only thing that is pending right now is the boundary wall. Once the boundary wall is done, we will take due compliance, and by August 2025, we will make the airport operational. Through UDAN, there is already a route which is bid and ready to be operated. So, we will push the airlines also to start the route immediately. So, this is for Vellore airport.

**SHRI D. M. KATHIR ANAND :** That is why, we have belief in you.

श्री किंजरापु राममोहन नायडू : गोरखपुर के लिए 24 आवर्स की बात की गई । गोरखपुर का ऐसा है कि वहां डिफेंस का एयरपोर्ट है । प्राइमरी रिस्पॉन्सिबिलिटी डिफेंस की रहती है । हम डिफेंस से मांग कर सकते हैं, लेकिन डिफेंस क्षेत्र ऐसा है, उनका काफी कॉन्फिडेंशियल सिस्टम रहता है । लेकिन, अगर वे सिविलियन ऑपरेशन्स के लिए सुविधा देते हैं, तो हम जरूर उसको आगे बढ़ाएंगे ।

कुशीनगर एक ऐसा एयरपोर्ट है, जिसकी बात एक या दो नहीं, बल्कि दस सांसद करते हैं । हमारे श्री जगदम्बिका पाल जी ने भी कहा कि जो बौद्ध सर्किट है, उसको भी वहां से मिलाने की जरूरत है । हम जरूर

एयरलाइंस के साथ बात करेंगे कि जितनी जल्दी हो सके, वहां से कुशीनगर, कानपुर और बाकी जगहों को कनेक्ट करने का काम करें। अब वेस्ट बंगाल की बात करते हैं। वेस्ट बंगाल के बारे में आपने बोला था कि कोलकाता में दूसरे एयरपोर्ट की आवश्यकता है। वैसे आज देश की सारे मेट्रोपॉलिटन सिटीज़ में इस तरह के हालात हैं कि हर सिटी में दूसरा एयरपोर्ट बनाना जरूरी है। चेन्नई में एयरपोर्ट है, उसके अलावा आज परान्दुर में एयरपोर्ट बन रहा है, जिसकी दूरी लगभग 60 किलोमीटर है। परान्दुर एयरपोर्ट के लिए स्टेट गवर्नमेंट भी काफी तेजी से पुश कर रही है। बेंगलुरु के लिए भी वहां की स्टेट गवर्नमेंट सोच रही है कि वहां एक और नया एयरपोर्ट बनना चाहिए। दिल्ली की बात करें, तो जेवर एयरपोर्ट एनसीआर की टेरिटरी के बहुत ही करीब है। वहां भी नया एयरपोर्ट बन रहा है।

Kolkata is another major city. कोलकाता का भी यही है कि वहाँ पर भी एक नया अच्छा सा एयरपोर्ट बनना चाहिए। प्रतिमा जी, आप तो बोल रहे थे कि सरकार से हमारे पास आया है। हमने सारे मंत्रालय में चेक कर लिया, लेकिन राज्य सरकार से कोई निवेदन हमें दूसरे एयरपोर्ट के लिए नहीं आया है।? (व्यवधान) हम चाहते हैं।? (व्यवधान) यह मेरी तरफ से है।? (व्यवधान) This is on the floor of the House. Through the Chair, through the Member also I am requesting the State Government to take this very, very seriously because Kolkata is one of the most historical and important cities in the country. We respect that city. We want the city to grow. We want the city to have better connectivity.

Madam has asked for direct connectivity from there to Europe also. Let it be London or France. We will be definitely trying for that. But what we need to do today is to cater for another airport. For that, land is required. Land is a subject of the State. The State needs to move proactively into providing land. As soon as we get an indication of the availability of land, we will support in creating another airport there also. Since we are talking about West Bengal, there are also Malda and Balurghat Airports which were taken by the State Government to develop for training purposes. But no activity has been done for that also. So, I would request her to slightly push in creating some kind of infrastructure in Malda and Balurghat through the State Government. If any support is required from our side, you can definitely reach out to us.

नागौर का हो या कोई अन्य एयरपोर्ट हो, एक अंडर लाइन स्टेटमेंट मैं बता देता हूँ कि जहाँ पर भी नए एयरपोर्ट्स बनने चाहिए, अच्छा मैंने शायद दरभंगा में 14 हजार करोड़ रुपये बोल दिया था, वह 1400 करोड़ रुपये है। कहीं अखबार में मत लिखवा दीजिए कि 14 हजार करोड़ रुपये दिए। यह 1400 करोड़ है। नए एयरपोर्ट्स की काफी सारी रिक्वेस्ट आती हैं। A lot of people ask for new airports also. The system right now is that the State Government requests the Central Government that we want to create an airport here. From our Ministry of Civil Aviation, through the Airports Authority of India, we do a feasibility study if that site is okay to run an airport in future or not. Once the feasibility is agreed upon, we tell the State that they can proceed with procuring the land for the creation of the airport. Once the land is

with the State Government, the responsibility is with the State Government to decide whether they want to construct the airport by themselves, or whether they want to bid it to any PPP model, or whether they want to give it to the AAI, Central Government so that they can build the model. So, these three options are always available with the State. नागौर के लिए भी मैं यही बोलूंगा कि अगर पहले स्टेट यह तय करे कि हम यहाँ पर जमीन लेकर एयरपोर्ट बनाएंगे तो जरूर उसकी व्यवस्था किसी तरह से होगी और उसे हम आगे बढ़ाएंगे ।? (व्यवधान)

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर) : मंत्री जी, वहाँ जमीन भी है और हवाई पट्टी भी है ।? (व्यवधान)

श्री किंजरापु राममोहन नायडू : अगर कहीं पर स्ट्रिप्स है तो थोड़ी आसानी से वहाँ पर बन सकता है, पर उसकी भी फिजिबिलिटी स्टडी करनी पड़ेगी, क्योंकि ये स्ट्रिप्स ब्रिटिश के समय बने हुए थे ।? (व्यवधान) मैं उस पर आता हूँ । ये ब्रिटिश के समय बनी हुई थीं और आजकल ऐसा हो गया है कि स्ट्रिप तो पड़ा है, पर स्ट्रिप के चारों तरफ बड़ी-बड़ी बिल्डिंग्स आ गई होंगी, जहाँ पर फ्लाइट को उतरने और वहाँ से उड़ने में मुश्किल आ सकती है । इसलिए वहाँ पर फिजिबिलिटी स्टडी करना बहुत ही महत्वपूर्ण है । जो भी जमीन होगी, या तो स्ट्रिप या ग्रीनफील्ड या ब्राउनफील्ड, कहीं पर भी अगर इस तरह की हम स्टडी कर पाएं तो थोड़ी और क्लेरिटी हमें आ जायेगी कि वहाँ पर एयरपोर्ट बन सकता है या नहीं बन सकता है ।

जैसा मैंने कहा है, hon. Rudy ji is the most experienced and learned Member, especially in civil aviation, and a pilot also, who carries a lot of our MPs when they are going around. He has been working very strongly for the airport in Patna. Patna already has one airport in the capital city, and there is one in Bihta which is being developed. But both are very limited in their operations because of the runway and the technical limitations that these have. That is why even though it is an international airport, we are not able to have any wide body aircraft running from there. So, that is why the hon. Finance Minister in the recent budget has also announced that we are going to create another greenfield airport near Patna for international operations. The Ministry of Civil Aviation is committed to that. We will definitely work out so that what you are trying to do, what the Ministry of Civil Aviation is trying to do, what the State Government is trying to do, everything gets aligned. The people of Patna will get a new airport for travelling internationally. Through that, we will continuously work towards it. Kottayam and Sabarimala also was spoken about.

जहां तक मेरी जानकारी है, मेरठ में भी करीब 30-35 एकड़ जमीन की जरूरत है । हम राज्य सरकार के लगातार सम्पर्क में हैं । जैसे ही वह मिल जाएगा, उसका कुछ हल निकाल कर वहां जरूर बनाएंगे । हम भी चाहते हैं कि मेरठ में एक बने ।

कोट्टायम में इंटरनेशनल ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट के निर्माण के लिए भारत सरकार ने के.एस.आई.डी.सी. को 13 अप्रैल, 2023 को साइट क्लियरेंस दे दी है । उसके इन-प्रिंसिपल एप्रूवल के लिए वहां से जो एप्लीकेशन आनी

थी, वह अभी नहीं आयी है। इसे मैं रिकॉर्ड में रखना चाहता हूँ कि यह यहां पर प्रोसेस में है। इसके अलावा और चीजें भी हुई हैं।? (व्यवधान)

I have just talked about Sabarimala. For Sabarimala, we have sent site clearances. But we have not yet received the in-principle approval which is supposed to be coming from the State Government.

Then, Sustainable Aviation Fuel (SAF) is also an important aspect. We also want to push it. It is a greener way of generating fuel. इस पर भी काफी चर्चा होती है। वर्तमान के एटीएफ से बहुत ज्यादा प्रदूषण होता है और चूंकि यह ऊपर ही ऊपर रहता है तो उसके कारण वायु प्रदूषण भी बहुत ज्यादा होता है। यह अन्तरराष्ट्रीय स्तर पर एक बहुत बड़ा विषय बन गया है। आदरणीय प्रधान मंत्री जी के आशीर्वाद से हम दावोस भी गए थे। वहां हमने पार्टीसिपेट किया। वहां पर जो भी सेमिनार या सम्मिट हम अटेंड कर रहे थे, वहां सारी बातें ?सैफ? के बारे में ही हो रही थीं। वहां भी हमने कहा कि भारत अपने प्लैनेट को बचाने के लिए कमिटेड है, अपने पर्यावरण को बचाने के लिए हम जरूर आगे आएंगे और पिछले दस सालों में हमने ऐसे काफी सारे काम किए हैं। एविएशन के तहत भी इस काम को हम आगे बढ़ाएंगे। इसके तहत जो पहले नम्बर पर काम है, अगर उसके बारे में बताऊं तो हमारे देश में लगभग ऐसे 80 एयरपोर्ट्स हैं, जो पूरे के पूरे 100 प्रतिशत सोलर एनर्जी, रिन्युएबल एनर्जी के आधार पर चलते हैं। By the end of 2025, we want to cross 100 airports also. इस तरह हम सस्टेनेबिलिटी में भी काफी काम कर रहे हैं।

हमने सी.ओ.आर.सी.आई.ए. (कॉर्सिया) के मैनडेट को एग्री किया है। पूरे इंटरनेशनल ट्रैवल का 1 प्रतिशत फ्यूल में हम ?सैफ? मिलाएंगे। ?सैफ? में यह चैलेंज है कि फिलहाल इंटरनेशनल ट्रैवल की जो रिक्वायरमेंट्स है, वह 250 करोड़ लीटर एटीएफ है। अगर इसका हम 1 प्रतिशत करेंगे तो 2.5 करोड़ लीटर आएगा। 2.5 करोड़ लीटर ?सैफ? जेनरेट करने के लिए जो प्लांट्स चाहिए, जो टेक्नोलॉजी चाहिए, उसके लिए अगर अभी से शुरू करेंगे तो वे बनेंगे। We also want to encourage the market to come more into this. The Government is proactively looking into this. This is in coordination with the Ministry of Civil Aviation and Ministry of Petroleum and Natural Gas. हरदीप सिंह पुरी जी तो इसी विभाग के भी मंत्री रह चुके हैं, इसलिए उनकी समझ मुझसे ज्यादा है। हम दोनों साथ मिल कर काम कर रहे हैं कि ?सैफ? को भारत में और आगे बढ़ाया जाए। इसमें एक चैलेंज यह है, क्योंकि वे इस संबंध में काफी उत्साह रखते हैं, इसलिए मैं यह बता दूँ कि ?सैफ? को सर्टिफाई कौन करेगा? हम तो अपना बनाएंगे और यह तो एयरक्राफ्ट में जाएगा। ऐसा नहीं है कि एयरक्राफ्ट में बस एयर इंडिया का होगा या इंडिगो का होगा, यह भी हो सकता है कि वह एयर फ्रांस का हो और एयर फ्रांस यह बोल सकता है कि मेरे लिए फ्रांस वाला सर्टिफाई करेगा कि यह ?सैफ? हो, इसी तरह ब्राजील के यहां की कम्पनी कहेगी कि मैं अपनी तरफ से इसको सर्टिफाई करूंगा कि यह ?सैफ? है, क्योंकि यह तो मेरे इंजन में जा रहा है। इसलिए सर्टिफिकेशन का जो इंटरनेशनल प्रोसेस है, वह भी थोड़ा-सा डिस्कशन में है कि किसको कौन सर्टिफाई करेगा और कहां-कहां इसके लोकेशनस होंगे और किस टेक्नोलॉजी से बनेंगे। ?सैफ? के तहत एक सही चीज़ यह है कि ?सैफ? का जो रॉ मैटेरियल यूज किया जाता है, उसमें फीडस्टॉक का यूज किया जाता है। जैसे जो फार्मर्स प्रोड्यूस हो या फार्मिंग वेस्ट हो या कुकिंग ऑयल का वेस्ट हो, इन सबका यूज करके हम ?सैफ? बना सकते हैं। आगे जाकर जैसे ही यह टेक्नोलॉजी बेहतर होती जाएगी, इसकी सुविधा किसानों को भी मिलेगी और ?सैफ? की कॉस्ट भी कम होगी। अभी तो ?सैफ? की कॉस्ट एटीएफ की कॉस्ट से बहुत ज्यादा है। इसलिए हम भी कोशिश कर रहे हैं, इसको एन्करेज कर

रहे हैं। अगर इसमें और सफलता हासिल करनी है तो इसमें प्राइवेट इंडस्ट्रीज़ को भी आगे आना होगा। हमने अपने मंत्रालय की तरफ से, पेट्रोलियम मंत्रालय की तरफ से भी एक वर्किंग ग्रुप बनाया और बार-बार हर क्वार्टर में इसको रिव्यू कर रहे हैं। हम चाहते हैं कि मार्केट में भी यह बात जाए कि हम सरकार की तरफ से 'सैफ' को बढ़ा रहे हैं, ताकि और उत्सुकता के साथ लोग इसके साथ आएँ।

महोदय, ऐसे काफी सारे विषय हैं। यह हो सकता है कि मैंने कुछ प्वायंट्स को मिस कर दिया है, पर मैं हमेशा उपलब्ध रहता हूँ। सेशन के समय में और सेशन न हो, तब भी मैं हमेशा उपलब्ध रहता हूँ। अगर कोई भी बात हो तो मुझ तक जरूर पहुंचाएँ।? (व्यवधान)

महोदय, एक चीज़ और बता दूँ कि मेरे पास पत्र के रूप में या पर्सनली कोई बात कहते हैं या फोन पर भी अगर कोई किसी विषय के बारे में कहता है, right from having a problem when they are going and travelling in the aircraft or airport, or air connectivity, or anything related to civil aviation, definitely, I put in my 100 per cent effort so that I can give priority to all the Members of Parliament. I have been a Member of Parliament for the last ten years. I know what they go through. I know what kind of challenges they have.

So, I am truly there with all the issues that you have presented to me and each and everything is duly noted. We do the due correspondence. Even if it is a small issue also, we give very big importance to it and I make sure that you get the reply in due time or you get the correct idea or information कि हम मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एविएशन से क्या कर रहे हैं और यह लगातार चलता रहेगा। हम सबको मिल कर सिविल एविएशन को और आगे बढ़ाना है। आप जिस तरह से सपोर्ट दे रहे हैं, वह सपोर्ट आगे भी देते रहें। Only by looking at the planes that are coming, मैंने बोला कि 1700 तक अभी ऑर्डर है। एक प्लेन के लिए करीब 15 से 20 पायलेट्स चाहिए, अगर उसके रूट सारे करने हों तो। अगर 15 से 20 करने हैं और 1700 करने हैं, तो लगातार 30 से 34 हजार पायलेट्स ही अगले 15 से 20 साल में चाहिए होंगे। वहीं, हम कितना जनरेट कर पा रहे हैं? हर साल करीब 1600 लोग कॉमर्शियल पायलेट लाइसेंस लेते हैं। हमें फ्लाइट ट्रेनिंग ऑर्गनाइज़ेशन की भी बहुत ज्यादा ज़रूरत है। हम फ्लाइट ट्रेनिंग ऑर्गनाइज़ेशन बनाने के लिए भी बहुत कोशिश कर रहे हैं। एक अच्छा आइडिया था कि जहां पर सिर्फ पट्टी हो, वहां भी ट्रेनिंग इंस्टिट्यूशंस खुलें तो इस तरह की कोशिश भी हम अपने मंत्रालय से कर रहे हैं। पायलेट्स भी हमें जनरेट करने पड़ेंगे। पायलेट्स के साथ-साथ इसमें जो ट्रेनिंग लगती है, इतने सारे वर्टिकल्स एयरपोर्ट पर रहते हैं। अंदाज़े के लिए एक नंबर मैं अगर बता दूँ, हैदराबाद का जो एयरपोर्ट है, जीएमआर एयरपोर्ट, जिस तरह से आज हैदराबाद की कनेक्टिविटी है, हैदराबाद एयरपोर्ट पर ही डायरेक्ट एंड इनडायरेक्ट लगभग आठ लाख लोग वहां पर काम करते हैं। Eight lakh people are working in just one airport directly or indirectly पार्किंग हो गया, ऊबर जैसी टैक्सी का हो गया, सिक्योरिटी हो गया, अंदर जाते हैं ग्राउंड हैंडलिंग हो गया, कंसेशनयर हो गया, जहां चीज़ें बेचते हैं, टैक्नीकल टीम हो गई, पायलेट्स हो गए, क्यू हो गए और देखते-देखते आप देखेंगे कि इतने सारे वर्टिकल्स हैं कि eight lakh people working in one airport. यह एयरपोर्ट ऐसी ही चीज़ नहीं है, इधर से उधर घुमाने की चीज़ नहीं है। यह इकोनॉमिक एक्टिविटी जनरेटर है, जॉब क्रिएटर है तो ज़रूर सबका यह प्रयास रहना चाहिए कि अपनी-अपनी जगहों पर अगर उस तरह की ज़मीन है, उस तरह की अपॉर्चुनिटी है, तो आप लोकल गवर्नमेंट के साथ भी काम कर के एक एयरपोर्ट खोलने का प्रयास करें। वह अगले 10-20 साल में जरूर आप सबके काम आने वाला है।

इसी के साथ मैं अपना भाषण खत्म करना चाहूंगा। मैं सबको फिर से धन्यवाद देना चाहूंगा कि जिस तरह से आप सबने पूरी तरह से आशीर्वाद दिया और समर्थन किया, मैं चाहता हूँ कि बिना किसी विरोध के इस बिल को पारित किया जाए।

धन्यवाद।

**HON. CHAIRPERSON:** Clarification after hon. Minister's reply, Shri Nishikant Dubey Ji.

डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : माननीय मंत्री जी, आपने अभी कहा कि 1700 एयरक्राफ्ट्स अलग-अलग कंपनियों ने ऑर्डर किए हैं, वे आने वाले हैं। संयोग से रूडी जी यहां बैठे हुए हैं। एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस दोनों प्रोफिट में थे। इसी फ्लीट एक्सपेंशन के चक्कर में एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस डूब गई, खत्म हो गई, फाइनली सरकार को उसे बेचना पड़ा। सभापति महोदय, आपके माध्यम से मेरा माननीय मंत्री जी से यह प्रश्न है कि जिन लोगों ने फ्लीट एक्सपेंशन के लिए हवाई जहाज के ऑर्डर दिए हैं और इस बिल के बाद जो लीजिंग बिज़नेस में उनको फायदा होने वाला है, क्या उनके पास इतना पैसा है? यह जो हमने उदाहरण दिया, क्योंकि एक उदाहरण यह है कि जेट एयरवेज़ तब डूबा, जब उसने फ्लीट एक्सपेंशन के लिए इतिहाद के साथ अपना समझौता किया। किंगफिशर ने डेक्कन एयरवेज़ खरीदा। यह फ्लीट एक्सपेंशन का जो चक्कर है, इसमें हम एयर इंडिया और इंडिगो से भी हाथ धो लेंगे या अकासा से हाथ धो लेंगे। मेरा आपके आपके माध्यम से यह प्रश्न है कि उसको मंत्रालय ने देखा है या नहीं देखा है, क्योंकि यह हमारा विषय है।

दूसरा, पेट्रोल अलग है, डीजल अलग है, केरोसीन तेल अलग है। सभी स्टेट उसके ऊपर टैक्स देते हैं। क्योंकि एटीएफ ही एक ऐसा है, मंत्री जी ने उस दिन जवाब में कहा कि जो किराया है, उसमें एटीएफ की कॉस्ट 45 परसेंट है। सबसे ज्यादा तबाही जो है इस देश में, हवाई जहाज का एक्सपेंशन तो है, सभी चाहते हैं कि हवाई जहाज हो, लेकिन किराया भी कम हो, जिसके लिए कृष्णा ने भी बोला, तो एटीएफ एक ऐसी चीज़ है कि एक हवाई जहाज एक जगह नहीं चलता है, जैसे दिल्ली से चलता है तो वह मेरे यहां देवघर जाएगा।

देवघर से चल कर कोलकाता जाएगा। यह उसका ऑल इंडिया बिज़नेस है। क्या एटीएफ के बिज़नेस को आप जीएसटी के अंदर ला पाएंगे? अगर आप इसे नहीं ला पाते हैं तो उसके पीछे क्या समस्या है? एटीएफ पेट्रोल और केरोसीन तेल नहीं है।

तीसरा, जो एफटीओ है, इसी हाउस में मेरे देवघर एयरपोर्ट के लिए एफटीओ अनाउन्स हुआ, मंत्री जी ने आश्वासन दिया, लेकिन आज तक चार सालों में वह एफटीओ नहीं बन पाया है। क्या वह हमारे देवघर में बनेगा?

श्री किंजरापु राममोहन नायडू : सभापति महोदय, दो-तीन विषय हैं। एक विषय है कि क्या एयरलाइंस के इसको लेने के लिए पैसा है। एक अलग तरीके का लीजिंग मॉडल ऐप है, यह एसएलबी (सेल एंड लीज बैक मॉडल) बना है। इंडिगो इसको काफी अच्छे तरह से करता है। इंडिगो जब 100 प्लेन एक साथ ऑर्डर कर ले, 200 प्लेन ऑर्डर कर ले, मैं सिर्फ एक एग्जाम्पल के लिए बता रहा हूँ, अगर एक प्लेन 100 रुपये का मिलता हो और आप 100 प्लेन साथ में लेते हैं तो एयर बनाने वाला भी बोलता है कि आप इसके साथ डिस्काउंट ले लीजिए। हो सकता है कि उनको 50 परसेंट भी डिस्काउंट मिल जाए। जो 100 रुपये का प्लेन था, वह 50 रुपये में मिल रहा है। वह 50 रुपये पर प्लेन वापस ले लेता है। वह 100 प्लेन 50 रुपये के हिसाब से ले रहा है। जो 10,000 होना था, वह अभी 5000 ही है। उनका 5000 रुपये खर्च हुआ। इस 100 प्लेन को वही आगे सेल

कर देता है। अगर कोई व्यक्ति सीधे जाकर लेता है तो उसको 100 रुपये में मिलता है। परंतु इनको 50 रुपये में ही मिल गया। जब ये सेल करेंगे तो उसे 70 रुपये पर भी कर सकते हैं, 80 रुपये पर भी कर सकते हैं। इनको ऑलरेडी 20 या 30 रुपये का प्रॉफिट हो गया। आजकल एसएलबी मॉडल भी चलने लगा है। लीजिंग के तहत यह एक प्रॉफिटेबल मॉडल बन गया है। हम उसी लीजिंग को बढ़ावा दे रहे हैं। उनके पास उसकी जरूरी क्षमता होगी कि आगे जाते हुए वह इसे करें।

महोदय, हमने अपने बिल में भी रखा है कि डीजीसीए एक रजिस्ट्री की तरह रहेगा। लीजिंग के पर्स में जो भी क्रेडिटर हो या डेबिटर हो, उनका पूरा इंफॉर्मेशन कौन सा एयरलाइंस किस लेसॉर के साथ रहेगी, चाहे वह अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर भी हो, किसके साथ उसने एग्रीमेंट किया है, कितने प्लेन लेकर आया है और कितने ड्यूज हर एयरक्राफ्ट पर है, इसका रेगुलर टाइम पर डीजीसीए ख्याल रखेगा। If any bad thing happens, DGCA will come to know about it and we will take appropriate action.

दूसरी चीज, एयरक्राफ्ट फ्यूल की बात कही गई। 40 परसेंट एयर फेयर्स फ्यूल पर ही डिपेंड करता है। आने के बाद मैंने सारे मुख्यमंत्रियों से बात की, जहां पर पांच परसेंट से ज्यादा है, लगभग 20 स्टेट्स ने इसको 5 परसेंट से कम कर दिया है। कुछ ऐसे स्टेट्स हैं, जैसे वेस्ट बंगाल है, दिल्ली भी है। हमने अपने नए मुख्यमंत्री जी को भी पत्र लिखा है कि दिल्ली में 25 परसेंट से कम कीजिए। एक परसेंट से ऐसा होता है कि सारे एयरलाइंस और कनेक्टिविटी देने के लिए उत्साहित होते हैं। इसके लिए हमने जरूर कोशिश की है।

माननीय सदस्य ने पूछा कि इसे आप जीएसटी के अंदर क्यों नहीं लाते हैं। इसको जीएसटी के अंदर लाने का एक प्रयास किया गया था। हाल ही में जीएसटी काउंसिल में इस विषय को उठाया गया था। उसमें सारे स्टेट्स भी पार्टनर्स हैं। काफी सारे स्टेट्स ने उसके खिलाफ बोला था, इसलिए वह रिजेक्ट हो गया। जीएसटी में इसका रिजेक्शन हो गया है। जब एफटीओ की बात आई तो मैंने कहा? (व्यवधान) Regarding FTOs, as I said, we need more FTOs in the country. We are opening FTOs in all the airports. We will definitely look into the Deoghar Airport. एफटीओ के लिए हम हर जगह कोशिश करेंगे कि जितना हो सके, उतना ज्यादा एफटीओज लेकर आए।

माननीय सभापति : प्रश्न यह है:

?कि वायुयान वस्तुओं में हितों का संरक्षण करने और मोबाइल उपस्कर में अन्तरराष्ट्रीय हितों पर अभिसमय को कार्यान्वित करने तथा वायुयान उपस्कर विशिष्ट मामलों पर मोबाइल उपस्कर में अन्तरराष्ट्रीय हितों पर अभिसमय का प्रोटोकॉल, पर केपटाउन में 16 नवंबर, 2001 को हस्ताक्षर किए गए थे, तथा उनसे उपाबद्ध या आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक, राज्य सभा द्वारा यथापारित, पर विचार किया जाये।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

माननीय सभापति: अब यह सभा विधेयक पर खंडवार विचार करेगी।

प्रश्न यह है:

?कि खंड 2 से 12 विधेयक का अंग बने।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।



खंड 2 से 12 विधेयक में जोड़ दिये गये ।

अनुसूची 1 से 3 विधेयक में जोड़ दी गई ।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए ।

माननीय सभापति : मंत्री जी, अब प्रस्ताव करें कि विधेयक को पारित किया जाए ।

श्री किंजरापु राममोहन नायडू : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं:

?कि विधेयक पारित किया जाए ।?

माननीय सभापति : प्रश्न यह है:

?कि विधेयक पारित किया जाए ।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

माननीय सभापति : सभा की कार्यवाही शुक्रवार, दिनांक 04 अप्रैल, 2025 को प्रातः 11 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है ।

**20.57 hrs**

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock*

*on Friday, April 04, 2025/Chaitra 14, 1947 (Saka).*

—

---

\* Expunged as ordered by the Chair.

\* Expunged as ordered by the Chair.

\*?...\* English translation of this part of speech originally delivered in Tamil.