[Prof. Madhu Dandavate]

nation at the highest level of efficiency so as to make it an effective instrument in the social, economic and industrial development of the country. I am confident that I will have the cooperation and goodwill of all the Honourable Members, Rail-users and all Railwaymen in this task of making our Railways more service-oriented and productive. With these observations I conclude my submission to this House on the fulfilment of the past promises and assurances for the future.

MR. SPEAKER: We will adjourn now and meet again at 2 p.m.

12.59 hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock.

The Lok Sabha re-assembled after Lunch at Five Minutes past Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

CRASH OF AN AIR INDIA JUMBO NEAR BOMBAY

SHRI PRADYUMNA BAL (Jagatsinghpur): I call the attention of the Minister of Tourism and Civil Aviation to the following matter of urgent public importance and request that he may make a statement thereon:

"The reported crash of an Air India Jumbo in the sea near Bombay on the New Year's day of 1978 with its 213 passengers and crew on board."

पर्यटन और नागर विमानन मंत्री (श्री पुरुषोत्तम कौशिक) : महोदय, अत्यन्त दुःख एवं वेदना के साथ मुझे इस सदन को एयर इंडिया के बोइंग 747 विमान वी. टी.-ई. बी. डी. की दुर्भाग्यपूर्ण दुर्घटना के बारे में वक्तव्य देना पड़ रहा है जिसमें 213 व्यक्तियों की मृत्यु हुई जिनमें कर्मीदल के 23 सदस्य भी सम्मिलित थे। यह विमान 1 जनवरी, 1978 के सायंकाल में बांद्रा समुद्रतट के पास समुद्र में दुर्घटनाग्रस्त हो गया। विमान पूर्ण-रूप से नष्ट हो गया और कोई भी व्यक्ति जीवित नहीं बचा।

विमान वी. टी.-ई. बी. डी. "सम्राट अशोक" 31 दिसम्बर, 1977 को प्रातः 11.00 बजे न्यूयार्क से आया था। इसके बाद उसने 14.00 बजे से 16.50 बजे तक प्रशिक्षण उड़ान की। विमान का निरीक्षण करने पर यह पाया गया कि किसी पक्षी के टकराने के कारण दाहिनी ओर के इनबोर्ड आखिरी सिरे का मिड फ्लैप क्षतिग्रस्त हो गया जिससे लगभग 6 इंच चौड़ा व 8 इंच लम्बा गड्ढा पड़ गया। इसकी मामूली मरम्मत होनी थी इसलिये इस विमान के, जिसे 1 जनवरी, 1978 को 07.15 बजे उड़ान ए. आई-855 बम्बई-दुबाई का परिचालन करना था, समय को बदल कर 19.15 बजे कर दिया गया।

इस उड़ान की "चाको" को 19.35 बजे अर्थात् इसके प्रस्थान के पुनःनिर्धारित समय के 20 मिनट बाद, निकाल दिया गया था और यह 20 मिनट की देरी कार्गो लोडिंग के कारण हुई। विमान को पार्किंग-बे से एक ट्रैक्टर द्वारा धकेल कर पीछे किया गया। जब कमांडर ने उसे टैक्सी कर के ले जाने के लिये पावर में वृद्धि की, तो उसे यह महसूस हुआ कि इंजन नं. 1 का थ्रॉटल सुस्त था। इसलिए उसने इंजीनियर से "चाको" को लगा देने का अनुरोध किया ताकि वह खड़ी हालत में थ्राटल की जांच कर सके। इस बात से संतुष्ट होने के बाद कि जांच के दौरान थ्राटल ने संतोषजनक रूप से कार्य किया था, वह विमान को टैक्सी करके उड़ान स्थान पर ले आया और उसने 20.12

उसने उड़ान भरी। उड़ान भरने के डेढ़ मिनट बाद, विमान का कंट्रोल टावर तथा राडर से सम्पर्क टूट गया और वह बांद्रा समुद्रतट के पास समुद्र में "क्रैश" कर गया।

विमान 18 अप्रैल, 1971 को बम्बई में डिलीवर किया गया था तथा अब तक 21,811 घंटे की उड़ान कर चुका है। चार इंजनों ने 13,209 से 15,462 घंटे की उड़ान कर ली है। विमान की कमांड कैप्टन एम. एल. कूकर कर रहे थे तथा कैप्टन आई. विरमानी इसके सह-विमानचलक थे। उनके अनुभव तथा अन्य ब्यौरे निम्न प्रकार हैं।

(क) कमांडर—कैप्टन एम. एल. कूकर

एयरलाइन ट्रांसपोर्ट पायलाट लाइसेंस नं० 254 7–1–1978 तक वैध था।

फ्लाइट रेडियो टेलीफोन आपरेटर लाइसेंस न० 483 7–1–1978 तक वैध था।

उड़ान किये गए घंटों की कुल संख्या	17912
707 पर घंटों की संख्या	4489
747 पर घंटों की संख्या	2481

कैप्टन कूकर ने अपनी "रूट चैक्स" नवम्बर में समाप्त की थी तथा उसका "इंस्ट्रूमेंट रेटिंग टैस्ट" 18 जनवरी, 1978 को लिया जाना था।

(ख) को-पायलट—कैप्टन आई. विरमानी

ए. एल. टी. पी. लाइसेंस नं. 843, 6–1–1978 तक वैध था।

एफ. आर. टी. ओ. लाइसेंस न. 2180, 6–1–1978 तक वैध था।

उड़ान किए गए घंटों की कुल संख्या	4663
707 पर घंटों की संख्या	242
747 पर घंटों की संख्या	89

फ्लाइट इंजीनियर श्री ए० फारिया थे जिनका लाइसेंस 12.12.1978 तक वैध था और जिन्हें बोइंग 707 विमान पर 6088 घंटे का तथा बोइंग 747 विमान पर 105 घंटे का कुल उड़ान अनुभव था।

एक निष्पक्ष उच्चस्तरीय जांच को सुनिश्चित करने के लिय बम्बई हाई कोर्ट के न्यायाधीश श्री एम० एन० चन्दूरकर की अध्यक्षता में भारत सरकार ने दुर्घटना की जांच करने के लिए एक जांच अदालत की नियुक्ति की है। इंडियन एयरलाइन्स के कैप्टन आर०ए० विलियम्स, वायु सेना मुख्यालय के एयर कामोडोर पी० एस० दवे, नागर विमानन के सेवा निवृत उप महानिदेश श्री ए० वी० वर्तक, तथा हिन्दुस्तान एयरोनाटिक्स लिमिटेड के प्राजेक्ट कोआर्डिनेटर और डिजाइन ब्यूरो के इंचार्ज श्री आर० वरदराजन, असेसर के रूप में नियुक्त किये गये हैं। इस जांच अदालत के सरकार को अपनी रिपोर्ट 31 मार्च, 1978 तक दे देने की आशा है। संबंधित सभी तबा और भी जो कोई चाहे इस जांच अदालत में गवाही दे सकता है।

ध्वसावशेषों में से कुछ मिल गए हैं। फ्लाइट डेटा रिकार्डर भी मिल गया था। उसे जांच अदालत में वाशिंगटन में नेशनल ट्रांसपोर्ट सेफ्टी बोर्ड को भेज दिया था। उनसे एक "रीड-आउट" प्राप्त हो गया है जो इस समय जांच अदालत की हिफाजत में है। बाद में काकपिट वाएस रिकार्डर भी मिल गया था और जांच अदालत में उसे भी "रीड-आउट" के लिय वाशिंगटन में नेशनल ट्रांसपोर्ट सेफ्टी बोर्ड को भेज दिया है।

जहां तक दुर्घटना में मरने वालों के आश्रितों को मुआवजे का संबंध है, 17 फरवरी, 1978 तक, 163 मृत यात्रियों के संबंध में दावे प्राप्त हो चुके हैं, 71 मामलों में मुआवजे के आफर भेजे जा चुके हैं तथा

[श्री पुरुषोत्तम कौशिक]

9 मामलों के संबंध में 12.29 लाख रुपए का अंतिम भुगतान किया जा चुका है।

जहां तक कर्मीदल के सदस्यों का संबंध है, 23 मामलों में से 17 मामलों का निबटान किया जा चुका है जिसमें 19.57 लाख रुपए का भुगतान शामिल है।

आशा है कि सदन मेरे इस असह्य आघात एवं शोक में भागीदार होगा तथा मृतकों के परिवारों के प्रति सहानुभति प्रकट करने में मेरा साथ देगा।

SHRI PRADYUMNA BAL: From the hon. Ministers reply it is obvious that this aeroplane was definitely sick while taking off. When it developed engine trouble while taking off the operational authorities should have been careful enough to see that this did not take off. It is the worst air disaster in Indian aviation history. The type of air crash that took place hardly 1-1/2 minutes after the take-off, crashing into the sea, creates a lot of apprehensions that there were many things to be checked and a lot of things wanting. I think, by giving us this New Year gift, this air disaster, the Civil Aviation Ministry has given us to ponder over so many things. Air travel has become very unsafe in this country, whether it is by Air India or Indian Airlines...

AN HON. MEMBER: Air Force plane also.

SHRI PRADYUMNA BAL: Air Force Plane also. The Prime Minister was involved in that unfortunate accident. But that is not under the purview of this Ministry. That also creates a question mark as to whether the aviation system in this country is any more safe or whether we should not have a deeper look into the affairs. The time has come when we should have a deeper look into it.

It raises so many questions. 213 people, including 23 crew, were lost in a matter of moment. I am not satisfied with the hon. Minister's reply. He has given only descriptive details of certain things.

But he has not spelt out whether he is going to look deeper into this than the cursory type of enquiry that has taken place. More often than not, these enquiry reports are not published. Then it is stated, on the top of it that it has to be treated as confidential. The people, especially the Members of this House are entitled to know the result of such findings and what is being done or what has been done for the last so many years to see that such occurrences do not happen again.

I am told that the General Insurance Corporation will almost to broke because they have to pay more than Rs. 9 crores as their share towards insurance compensation, although some other company abroad is going to pay the rest of the amount; this huge amount has to be paid by way of compensation. All this calls for a deeper study in this matter and taking precautionary measures on long term basis.

Now I will put one or two questions which are very pertinent. My information is this. Is it a fact that some passengers who got their tickets okayed on this flight were tipped off by telephone from abroad—Abu Dhabi or somewhere—saying that there was going to be a sabotage and they were advised not to take this flight? Is it also a fact that about 120 passengers who got their tickets okayed on this flight just got their tickets cancelled on the eve of departure of the flight? Is it also a fact that the passengers who were on the waiting list were given the okayed tickets and as a result of this flight crash, they lost their lives? All these questions have to be answered by the hon. Minister. Is it also a fact that the pilots and other crews are over-worked in Air

India and the Indian Airlines? Is it also a fact that Indian planes do not get adequate rest and hence suffer from lack of maintenance and fatigue? This is evident. Why I say this is because this is evident from this air crash and then these planes are also delayed now-a-days.

If you are waiting for a flight for Calcutta at Delhi the plane from Bombay will be delayed. When the plane comes from Bombay, you have to wait for half an hour, an hour or may be more and then it immediately takes off for Calcutta. It shows that there is a shortage of planes and definitely these planes are over-worked with the result that these air-crashes do occur. In this case, it was obvious. This plane was not fit for a take-off. Will the hon. Minister, apart from this cursory enquiry that has taken place, as usual whenever any plane crash takes place, look into this matter on a long-term basis and try to solve this problem as far as possible? India has earned the name of notoriety for delayed flights; sometimes cancelled flights. In order to avoid all these things, will he promise that he would look into this matter and try to adjust things. Formerly, the Indian Railways were like that. Now the Indian Airlines have earned the same notoriety for delay or whatever it is.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have put all the questions.

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : उपाध्यक्ष जी, यह सही है कि सिविल एविएशन के इतिहास में शायद यह सब से बड़ी दुर्घटना हो। और उसके लिये हम सभी को वेंदना होना स्वाभाविक है। दुर्घटना में जो मृतक हैं उनको फिर जीवित करना तो हमारे अधिकार में नहीं है, लेकिन हमारी पूरी कोशिश यह थी कि उनके परिवारों को समुचित समय पर वाजिब जो कुछ भी और सहायता हम दे सकते हैं देने की कोशिश करें। यह भी हमारी कोशिश है कि इस तरह की और दुर्घटनाएं आगे न हों, इस बारे में पूरी सावधानी रखने की कोशिश हम कर रहे हैं। इसी निमित्त तत्काल, बिना समय खोये, कोर्ट आफ इन्क्वायरी स्थापित करने के सम्बन्ध में भी निर्णय लिया गया। निस्संदेह जब कोर्ट आफ इन्क्वायरी का फैसला आयेगा तो हमको भविष्य में और क्या सावधानी रखनी है, इस बारे में भी विचार कर के कदम उठाने में मदद मिलेगी।

जहां तक माननीय सदस्य ने कुछ सवाल पूछे हैं, यह बात सही है कि उस दिन कुछ यात्रियों ने जिसको अंग्रजी में शो-अप कहते हैं, नहीं किया। उन्होंने यात्रा कैंसिल नहीं की थी, लेकिन दे डिड नाट टर्न आप। जिसके कारण जो प्रतीक्षा सूची में यात्री थे, उनको स्थान दिया गया। लेकिन यह बात सही नहीं है कि विमान में किसी तरह की कोई दुर्घटना होने की संभावना है, इस तरह की जानकारी किसी विदेश दुबाई या अन्य कहीं से भेजी गई थी, जिसके कारण उन यात्रियों ने अपनी यात्रा रद्द की हो।

श्री ओम प्रकाश त्यागी (बहराइच) : क्या आनन्दमार्गियों की चेतावनी तो कारण नहीं थी ?

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : आनन्द मार्ग की कोई वार्निंग नहीं थी।

SHRI PRADYUMNA BAL: There was a large number of cancellations. It was unduly a large number.

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : मैं माननीय सदस्य की जानकारी में यह ला दूं कि यह पहला ऐसा अवसर नहीं है। हमेशा ऐसा होता है कि जब ग्रुप्स में पेसेन्जर यहां से जाते हैं तो अगर उनका लीडर कैंसिल करता है तो उसके साथ सारे जुड़ जाते हैं। खासकर दुबाई में जिस कारण से यात्री जा रहे हैं। वह काम की तलाश म जा रहे हैं और समूह में जा रहे हैं।

श्री ओम प्रकाश त्यागी : सार्ज नम्बर में कैंसिलेशन हुआ है। (व्यवधान)

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : उसका फिर खंडन भी आनन्दमार्ग के लोगों ने किया था।

यों तो अखबारों में कई बातें आती हैं, लेकिन जब तक अदालत के सामने तमाम तथ्य नहीं आयेंगे तब तक कैसे कुछ कहा जा सकता है। जैसा मैंने कहा, कुछ व्यक्तियों को आदलत म जाकर अपनी जानकारी के आधार पर तथ्य रखने का समुचित अवसर मिलेगा। ऐसे तमाम लोग जिनको किसी तरह की जानकारी है वह कोर्ट आफ इन्क्वायरी में जाये, अपने बयान दें, तथ्य दें, दस्तावेज अगर उनके पास हैं तो उन्हें प्रस्तुत करें, ताकि एक निष्पक्ष प्रमाणित रिपोर्ट इस सदन के सामने आ जाये और उस के आधार पर अगर कोई दोषी होगा तो उसके खिलाफ समुचित कार्यवाही करने का हमको मौका भी होगा। यदि कहीं कुछ त्रुटि होगी तो उसको भी भविष्य में समझने का निश्चित रूप से आधार होगा।

माननीय सदस्य ने पाइलट और दूसरे लोगों के ओवर-वर्क के सम्बन्ध में, समय से अधिक काम करने के सम्बन्ध में भी कुछ सवाल उठाये हैं। ऐसी कोई जानकारी उनकी तरफ से लिखित नहीं आई है कि इस तरह का ओवर-वर्क हो रहा हो। इस बात का बराबर ध्यान रखा जाता है कि कोई भी पाइलट या हवाई जहाज चलाने वाला कोई कर्मचारी इतना ओवर-वर्क न हो कि वह सामान्य तौर पर वायुयान का चालन न कर सके, क्योंकि उसमें केवल उन्हीं की जिन्दगी को खतरा नहीं, बल्कि यात्रियों की जिन्दगी को भी खतरा होता है। इसलिये जिसको जितना नियमानुसार काम करना चाहिये उससे ज्यादा नहीं कराया जाता है। कभी कभी कुछ लोग अधिक समय के लिये ऑफर करते हैं तो उसके बारे में जानकारी करने के बाद अतिरिक्त समय में काम करने का मौका उनको दिया जाता है। लेकिन उनको बाध्य नहीं किया जाता है निर्धारित समय से अधिक काम करने के लिये।

जहां तक फ्लाइट डिले होने का सवाल है, यह बात सही है कि कुछ दिनों से विमानों में विलम्ब हो रहा है। उसका एक कारण यह है कि विमानों के बेड़े की हमारी स्थिति बहुत टाइट है। एक विमान को 3, 4, 5 रुट्स में आपरेट करना पड़ता है और जब तक अलग से या यहां यह प्रसंग आता है तो माननीय सदस्यों की तरफ से यह आग्रह होता जाता है कि उनके स्थान को भी वायुयान के मार्ग से जोड़ा जाये। उनके आग्रह को देखते हुए हम लोगों की कोशिश होती है कि जो भी वायुयान हमारे बेड़े में हैं, उनका ज्यादा से ज्यादा उपयोग हो लेकिन उसके साथ-साथ यह भी ध्यान रखा जाता है कि उड़ान के पहले विमान की जांच कर ली जाये ताकि किसी तरह की टैक्नीकल दृष्टि से उसमें खराबी न हो और वह समुचित रूप से उड़ान के योग्य पाया जाये।

प्रो० पी० जी० मावलंकर (गांधीनगर) : मंत्री महोदय को फिनांस मिनिस्टर से ज्यादा एयरक्राफ्ट खरीदने के लिये पैसा मांगना चाहिए।

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : ज्यादा विमान खरीदने के बारे में माननीय सदस्य मेरी मदद करें और फिनांस मिनिस्टर को उस के लिये प्रेरित करें।

SHRI PRADYUMNA BAL: I want a specific answer from the Minister as to how many were the cancelations made and how many were the persons accommodated in their place.

SHRI PURUSHOTTAM KAUSHIK: According to the information I have, only two persons cancelled their tickets and 122 did not show up.

PROF. P. G. MAVALANKAR: Is it a fact that they did not show up in spite of confirmed tickets? Did they have confirmed tickets?

MR. DEPUTY-SPEAKER: You must know that in an international flight their is no such thing as confirmed and unconfirmed tickets.

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : शो अपने करने के बावजूद उन के डिडक्शनन्ज नहीं होते हैं और वे एक साल तक उस रुट पर यात्रा कर सकते हैं। इस लिए मानिटरी एसपेक्ट से वे कैन्सल करने की केयर नहीं करते हैं।

श्री कचरलाल हेमराज जैन (बालाघाट) : उपाध्यक्ष महोदय, बम्बई में यह जो गम्भीर दुर्घटना हुई, उस के बारे में उत्तर देते हुए मंत्री महोदय ने शुरू में कहा है: "अत्यंत दुख एवं संवेदना के साथ . . . ।" इस दुर्घटना में 213 व्यक्तियों की जानें गईं और करोड़ों रुपयों की हानि हुई। मंत्री महोदय ने अपने उत्तर में बताया है कि "सम्राट अशोक" विमान न्यूयार्क से आया था, और एक पक्षी से टकरा गया, और उस का एक पुर्जा, मिड-फ्लैप, क्षतिग्रस्त हो गया, जिस की लम्बाई-चौड़ाई भी मंत्री महोदय ने बता दी है। मंत्री महोदय के वक्तव्य में यह भी बताया गया है कि विमान को दुरुस्त करने वाले अधिकारीगण द्वारा किस तरीके से विमान को उड़ान के लिए मन्जूरी दी गई। उसे ट्रक्टर या ट्राली से खींचा गया ; और जबर्दस्ती उड़ने के लिए बाध्य किया गया। इस दुर्घटना में 213 व्यक्तियों की जान गई, करोड़ों रुपयों का नुक्सान हुआ, लेकिन इस वक्तव्य में इस बात का कोई उल्लेख नहीं है कि तकनीकी जांच करने वाले उन अधिकारियों के खिलाफ़ कोई कार्यवाही की गई है या नहीं, जिन्होंने यह प्रमाणित किया कि यह विमान उड़ान के लायक है। 213 आदमी मारे गये, और वे अधिकारी मजे से मंत्रालय में काम कर रहे हैं——वे बराबर कुर्सी पर मौज उड़ा रहे होंगे।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की तरफ दिलाना चाहता हूं कि 12-1-78 के एक अखबार में यह समाचार छपा है कि 126 व्यक्तियों ने अपने आरक्षण रद्द कराये थे। मंत्री महोदय ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि वह खबर गलत है। 2-1-78 के **नवभारत टाइम्स**, बम्बई में छपा है : "अधिकृत सूत्रों ने बताया कि रात्रि 8 बज कर 12 मिनट पर विमान के उड़ान भरने के तुरन्त बाद हवाई अड्डे से उस का सम्पर्क टूट गया। एक प्रत्यक्षदर्शी ने पुलिस को बताया कि विमान गिरने से पूर्व उस ने उस में विस्फोट होता देखा था।" मंत्री महोदय के उत्तर में इस बात का कोई उल्लेख नहीं है और न ही इस समाचार का कोई खंडन ही किया गया है। तो इस से साफ जाहिर होता है कि यह एक बड़ा भारी षड़यन्त्र था और उस षड़यन्त्र में आप के विमान के कर्मचारियों का हाथ था। ऐसे क्षतिग्रस्त विमान के अंदर जो दुर्घटना में बिगड़ा हुआ था, क्या मंत्री जी बता सकेंगे कि जो पुर्जा उस में बिगड़ा था उस की तब्दीली कर दी गई थी और क्या इतने कम समय में उतने बड़े पुर्जे को तब्दील कर दिया? साफ जाहिर है कि ऐसी झूठी समवेदना से देश के लोगों के अमूल्य जीवन का संरक्षण नहीं हो सकता है। हमारा आप से हाथ जोड़ कर निवेदन है कि भविष्य में इस बात के अंदर इतनी चुस्ती लायी जाये जिस से ऐसी दुर्घटना की संभावना न हो और जो भी इस के टेकनिशियन हैं उनको तुरंत निलम्बित कर के उन की जांच करायी जाय। जब तक यह जांच पूरी न हो जाय तब तक उन को उस पद पर काम करने का कोई अधिकार नहीं है। अगर वे उस में दोषी पाये जायें तो उन्हें दंडित किया जाये। अगर यह प्रक्रिया जारी नहीं की गई और इतनी बड़ी विशाल दुर्घटना को एक साधारण सी समवेदना जाहिर कर टालते गए तो यह एक बड़ी गलत बात होगी क्योंकि दुर्घटना होना आज एक बहुत साधारण सी बात हो गई है। किसी आदमी को मार डालना रेल को पलटा देना, हवाई जहाज का दुर्घटना-ग्रस्त हो जाना बिलकुल मामूली खेल खिलाने की बात हो गई है। तो मंत्री जी अपने

[श्री कचरूलाल हेमराज जैन]

विभाग में इस बारे में पूरी प्रकाशन लेंगे और उन अधिकारियों का विशेष ध्यान रखेंगे जिन्होंने इस का मौका दिया। जब एक जहाज अपनी जगह से निकल नहीं सकता है, उसको ट्रैक्टर से खींच कर लाया जाता है और फिर एक मिनट में उसका पुर्जा भी लगा दिया जब कि पायलट बता रहा है कि इंजिन नम्बर एक में पावर नहीं बना रहा है और दो ही मिनट में फिर वह पावर बताने लगा, तो कितना बड़ा टेकनिशियन वह है, उस को तो विश्व ख्याति का पदक गोल्ड कप ला कर देना चाहिए कि डेढ़ दो मिनट में ही उस ने एक क्षतिग्रस्त विमान को चलने योग्य बना दिया। तो मेरा इतना ही निवेदन है कि भविष्य में हमारे देश के लोगों के अमूल्य जीवन की सुरक्षा के लिए विशेष ध्यान दिया जाये।

इस के अलावा जो उन के परिवारों को मुआवजा दिया गया है, मेरा निवेदन है कि उन को रोजगार की गारंटी भी आप का मंत्रालय दे। अगर उन के कोई बच्चे ऐसे हों जो आप के मंत्रालय के अंतर्गत कार्य कर सकते हों तो इस की भी घोषणा आप करें कि उनको प्राथमिकता के आधार पर काम मिलेगा क्योंकि उन का तो सर्वस्व लुट गया है। जो कर्मचारी हमारे मारे गए हैं उन के साथ सही रूप में समवेदना तो तब होगी जब आप उन को रोजगार देने की गारंटी देंगे।

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सदस्य की भावना से पूरी तरह सहमत हूं और मैं ने जो वेदना जाहिर की है वह केवल दिखाने के लिए नहीं, बल्कि दरअसल मुझको भी बहुत तकलीफ है और इस मंत्रालय के मंत्री होने के नाते भी जो इतनी बड़ी दुर्घटना हुई उस की जिम्मेदारी मुझ पर है।

लेकिन जैसा मैं ने निवेदन किया मरे हुए व्यक्तियों को जिलाना तो संभव नहीं है पर पूरी तरह से मेरी कोशिश यह है कि इस में सुधार हो और जो उन के आश्रित लोग हैं उनको समुचित मदद दी जाये। माननीय सदस्य ने उस जहाज की खराबी के सिलसिले में ट्रेक्टर का हवाला दिया। मैं माननीय सदस्य की जानकारी में ला दूं कि जहां विमान खड़ा रहता है, उड़ान के बाद विश्राम करता है वहां से उस को टैक्सी ट्रक पर खींच कर लाया जाता है ट्रैक्टर से और उस से कोई यह अनुमान लगाना कि जहाज खराब है, मैं समझता हूं यह ठीक नहीं है। दूसरे जो पक्षी के टकराने से उस में कुछ खराबी आई वह इंजन की खराबी नहीं थी। उस का बाजू का हिस्सा, रेफ्लेक्ट जो होता है उस में कुछ खराबी थी और हमारे इंजिनियर्स की राय थी कि उस के बावजूद भी जहाज बराबर उड़ान भर सकता है लेकिन और ज्यादा सावधानी रखने की दृष्टि से उस को सुधारा गया और जो उस में केमिकल लगाया गया था उस को सूखने में 6 से 12 घंटे का समय लगता था इसलिए उतना विश्राम विमान को वहां दे दिया गया।

जहां तक अखबारों का प्रश्न है, मैं जो यहां सदन के सामने कह रहा हूं उस बात को ज्यादा प्रामाणिक मानना चाहिए बजाये अखबारों के क्योंकि अगर कोई बयान में यहां गलत करूंगा तो निश्चित रूप से मुझ पर भी कार्यवाही हो सकती है। अखबारों में बहुत से अनुमान निकलते हैं और अनुमान के आधार पर किसी तरह का निष्कर्ष निकालना ठीक नहीं होगा। इसी दृष्टि से मैं समझता हूं कि समुचित बात प्रमाणित रूप से यहां आ जाये। माननीय सदस्य को आशंका है कि इस के लिए कुछ कर्मचारी जिम्मेदार होंगे। मैं समझता हूं कि कमीशन की जांच की रिपोर्ट आने के पहले हम यदि

कोई कार्यवाही किसी निष्कर्ष पर पहुंच कर करते हैं तो वह उचित नहीं होगा।

हमने कमीशन से निवेदन किया है कि मार्च तक अपनी रिपोर्ट दे दें। मैं इस सदन को आश्वस्त करना चाहता हूं कि अगर किसी कर्मचारी की लापरवाही से इतनी बड़ी दुर्घटना हुई होगी तो उसको किसी भी तरह से क्षमा नहीं किया जायेगा बल्कि जितनी भी सख्ती के साथ उसको दण्डित किया जा सकता है, दण्डित किया जायेगा।

जहां तक कर्मचारियों के आश्रितों को पुनःस्थापित करने का प्रश्न है, मैं इस पर निश्चित रुप से विचार करूंगा। मैं इस बात को सदन की जानकारी में ला दूं कि जो कुछ मुआवजा मिलने वाला था वह किसी भी छोटे से छोटे कर्मचारी को कम से कम एक लाख से कम मुआवजा न मिले—इसके लिए मैं ने तत्काल एअर इंडिया को निर्देश दिए थे। प्रत्येक परिवार के आश्रितों को पचास हजार रुपया एक्स-ग्रेशिया देने की बात कही थी। इस प्रकार आर्थिक दृष्टि से भी जितना भी हम कर सकते हैं, हमने करने की कोशिश की है। उन परिवारों को व्यवस्थित ढंग से चलाने और जो लड़के शिक्षा प्राप्त कर रहे हैं उनकी शिक्षा के लिए तथा किसी भी छोटे मोटे व्यवसाय के लिए यह राशि पर्याप्त होगी।

14.37 hrs.

DEPOSIT INSURANCE CORPORATION (AMENDMENT AND MISCELLANEOUS PROVISIONS) BILL*

THE MINISTER OF FINANCE AND REVENUE AND BANKING (SHRI H. M. PATEL): I beg to move for leave to introduce a Bill to provide for the acquisition and transfer of the undertaking of the Credit Guarantee corporation of India Limited in order to serve better the need for providing credit guarantee to commercial banks, and further to amend the Deposit Insurance Corporation Act, 1961, and the Reserve Bank of India Act, 1934, and for matters connected therewith or incidental thereto.

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to provide for the acquisition and transfer of the undertaking of the Credit Guarantee Corporation of India Limited in order to serve better the need for providing credit guarantee to commercial banks, and further to amend the Deposit Insurance Corporation Act, 1961 and the Reserve Bank of India Act, 1934, and for matters connected therewith or incidental thereto."

The motion was adopted.

SHRI H. M. PATEL: I introduce †the Bill.

14.38 hrs.

MATTERS UNDER RULE 377

(i) REPORTED DECISION OF THE CENTRAL GOVERNMENT EMPLOYEES TO STAGE *Dharnas*

SHRI VAYALAR RAVI (Chirayinkil): With your permission under Rule 377, may I draw the attention of the hon. House and the Government to the decision taken by the Central Government employees to organise joint mass *dharnas* on 23rd March, 1978 as a first step to their agitation

*Published in Gazette of India Extraordinery, Part II, section 2, dated 21-2-78.

†Introduced with the recommendation of the President.