

to lay on the Table a statement (Hindi and English versions) regarding further tranche of market loans issued by the Central Government in April, 1979. [Placed in Library. See No. LT-4428/79.]

SHRI MANI RAM BAGRI: **

MR. SPEAKER: It is not a point of order. I over-rule it. Don't record anything.

Calling attention.

Shri Mani Ram Bagri then left the House

SHRI K. RAMAMURTHY: I have a point of order.

MR. SPEAKER: Under what rule? The same one or a different one.

SHRI K. RAMAMURTHY: The same one.

MR. SPEAKER: No, please.

SHRI RAJ NARAIN: **

MR. SPEAKER: Don't record.

It is not a point of order at all. If you want to make a statement, I will not allow you. You give notice under Rule 377, I will consider that.

12.21 hrs.

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

WORK TO RULE AND THREATENED STRIKE BY ENGINEERS AND TECHNICIANS OF INDIAN AIRLINES

श्री माधु सिंह : (दीक्षा) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से धार्मिक-मन्वीय लोक महत्व के निम्नलिखित विषय की धोर परेंटन और नामर विमानन मंत्री का ध्यान आकषित करता हूँ और उन से प्रार्थना करता हूँ कि वह इस के बारे में एक वक्तव्य दें :

“इंडियन एयर लाइन्स के इंजीनियरों तथा तकनीकी कर्मचारियों द्वारा नियम के अनुसार ही काम करने और हड़ताल की धमकी देने तथा इंडियन एयर लाइन्स के विमानों की उड़ानों में विकल और उस के परिणाम स्वरूप यात्रियों को हुई असुविधा ।”

SHRI RAJ NARAIN (Rae Barailly): Sir, I rise on a point of order.

MR. SPEAKER: What is your point of order? There is no point of order.

SHRI RAJ NARAIN: My point of order is this. Without hearing a responsible Member, how can you say that there is no point of order?

MR. SPEAKER: Quite right.

SHRI RAJ NARAIN: You are the mouth piece of the House. You are Speaker. Your personality is limited. You are not a man of unlimited personality.

MR. SPEAKER: What is your point of order?

श्री राज नारायण : मनीराम बागरी यहां खड़े हुए और मनीराम बागरी ने आप की सेवा में बहुत ही विनम्रता से निवेदन किया कि आप हमारी बात सुन लीजिए । लेकिन आप इस ने बहिष्कार हो गए (अव्यवधान) ... मैं इतना ही रिक्वेस्ट करता हूँ कि

My point of order is this.

मेरी रिक्वेस्ट यह है कि आप प्वाइंट ऑफ ऑर्डर सब का सुन लिया करिए । हमारा प्वाइंट ऑफ ऑर्डर यह है कि ... (अव्यवधान) .

श्री हुकम चन्द कछवाय : यह रेकार्ड न किया जाये ।

श्री राज नारायण : हम को ऑर्डर होने जनसंघी ? मैं मोरारजी भाई के सामने, यह प्रधान मंत्री हैं, आप बीसेज करता हूँ, जिसने धार० एच० एम० के लोग हैं बाहर निकल कर निपट में (अव्यवधान) .. क्यां बोलते हैं यह .. (अव्यवधान) ..

MR. SPEAKER: This is not point of order Don't record.

(Interruptions)**

Let the Minister reply. All these are points of disorders, Don't record.

(Interruptions)**

(Interruption)**

MR. SPEAKER: A very important statement is there. Please allow him to make his statement. Don't record any thing else.

(Interruptions)**

MR. SPEAKER: Now, the Minister. Let the statement be made.

घड़तन और नगर विमानन बंबी (श्री घुषबोत्तन कौशिक) : 26 फरवरी, 1979 को मैंने इसी विषय, अर्थात् इंडियन एयर लाइंस की उड़ानों में विलम्ब की गम्भीर घटनाओं तथा उनके परिणाम-स्वरूप यात्रियों को होने वाली असुविधा के बारे में इस सदन में एक वक्तव्य दिया था। मैंने उस समय यह स्वीकार किया था कि "समय पर की गयी उड़ानों" का प्रतिशत 1978 की जनवरी के दौरान 50.1% के मुकाबले में जनवरी, 1979 के दौरान गिरकर केवल 34.2% रह गया था। मैंने उस समय कारपोरेशन के "समय पर की गयी उड़ानों" के इस चिन्ताजनक रूप से बिगड़ती हुई स्थिति के कुछ कारणों का उल्लेख किया था। उन में से एक कारण प्रतिकूल मौसम परिस्थिति, जैसे कड़वा धक्का काली धुंध था। दूसरा कारण कारपोरेशन के पास विमानों की अत्यधिक तंगी थी, खान कर जब से 17 दिसम्बर, 1978 को कारपोरेशन का एक बोइंग 737 विमान हैदराबाद में एक दुर्घटना में तप्त हो गया था। विमानों की तंगी के कारण, कारपोरेशन के एक ही विमान को कई बार तो एक ही दिन में 8 या 10 सैक्टों पर परिवहन करना पड़ता है और जब प्रातःकाल की उड़ान मौसम जैसे किसी प्रतिकूल कारण से धक्का किसी ऐसे कारण से भी जिस पर नियंत्रण किया जा सकता है बेरसे की जाती है तो उस के बाद होने वाली बाकी की 7 या 9 उड़ानें भी उस के परिणामस्वरूप विलम्बित हो जाती हैं। मैंने उस समय माननीय सदस्यों को कुछ ऐसे कब्रों के बारे में भी बताया था जिन्हें सरकार तथा कारपोरेशन का इस चिन्ताजनक स्थिति में सुधार करने की दृष्टि से उठाने का विचार था। माननीय सदस्यों को यह जानकर हर्ष होला कि उस समय से लेकर कारपोरेशन के "समय-पालन" में कुछ सुधार हुआ है। उदाहरण के तौर पर, "समय पालन" का प्रतिशत जनवरी, 1979 में 34.2% की तुलना में सुधार कर फरवरी, 1979 में 42% मार्च, 1979 में 59% तथा अप्रैल, 1979 में 60% से भी अधिक हो गया था। मैंने ये जो प्रांकिने दिये हैं उन के बारे में मैं यह स्पष्ट करना चाहूंगा कि इस सुधार की स्थिति से न तो सरकार ही और न कारपोरेशन ही कोई खास संतुष्ट है, यद्यपि वे उड़ानों में लगातार होने वाली विलम्ब धक्का रह करने की घटनाओं के प्रति पूर्ण रूप से

जागरूक हैं। पिछले दो सप्ताह में, कारपोरेशन के विमान बेड़े की स्थिति और भी अधिक तंग हो गई है, उनका एक बोइंग 737 विमान 26 अप्रैल, 1979 को मद्रास में दुर्घटनाग्रस्त होने के कारण बुरी तरह क्षतिग्रस्त हो गया; और उनका एक एयरबस विमान किसी पक्षी से बुरी तरह टकरा गया और इस कारण उसे बड़े पैमाने पर मरम्मत के लिए 3 दिन तक भूमिस्थ करना जरूरी हो गया। एक और एयरबस विमान को तकनीकी खराबी के कारण 17 घंटे से भी अधिक समय तक रोकना पड़ा। अभी परसों ही, एक पक्षी बम्बई में एक बोइंग 757 विमान के इंजन से टकरा गया था जिसकी वजह से उसे 24 घंटे तक भूमिस्थ करना जरूरी हो गया था। तकनीकी खराबियों के कारण भी काफी विलम्ब की कई और घटनाएँ भी हुई थीं,। बम की धमका की भी दो घटनाएँ हुईं जिनकी वजह से एहतियाती सुरक्षा जांचें करनी पड़ीं और उन के परिणामस्वरूप भी उड़ानों में बेरियाँ हुईं। इस सब का सार यह है कि इन सब घटनाओं से यात्रियों को अत्यधिक असुविधा हुई थी। मुझे व्यक्तिगत रूप से भी संसद-सदस्यों तथा यात्री जनता दोनों से ही काफी शिकायतें प्राप्त हुई हैं।

मैंने इस संबंध में इंडियन एयरलाइंस के बरिष्ठ-तम प्रबन्धकों से कई बार विचार-विमर्श किया है। स्थिति में यथासंभव सुधार करने के लिए कई उपाय किए जा रहे हैं। माननीय सदस्यों की सूचना के लिये, मैं इस प्रकार किए जाने वाले कुछ उपायों का ब्योरा नीचे दे रहा हूँ :—

(1) इंडियन एयरलाइंस द्वारा 6 और बोइंग 737 विमान तथा 2 और एयरबस विमान प्राप्त करने की कार्यवाही को और तेज किया जा रहा है। इन प्रस्तावों को इस महीने की समाप्ति से पहले पहले अंतिम रूप दिये जाने तथा सरकारी स्वीकृति प्रदान किए जाने की आशा है।

(2) इंडियन एयरलाइंस से कहा गया है कि वे स्थिति में सुधार करने के लिए पट्टे पर विमान लेने के लिये भरसक प्रयत्न करें। एयर इंडिया को भी परामर्श दिया गया है कि वे भी अपने विमान-बेड़े में पहले से ही विद्यमान प्रकार का एक विमान पट्टे पर लें ताकि जहाँ कहीं संभव हो वे भी इंडियन एयरलाइंस की सहायता कर सकें।

(3) "समय पालन" का स्वीकार्य स्तर बनाए रखने के लिए, इंडियन एयरलाइंस ने कुछ सैक्टों पर उड़ानों की संख्या में कमी करके अपनी कुछ उड़ानों का समय परिवर्तन भी किया है।

[श्री पुरुषोत्तम कौशिक]

(4) इंडियन एयरलाइन्स द्वारा सेवाओं के परिचालन के कार्य को प्रशासन बनाने के लिए, "नियामक प्राधिकरण" (Regulatory authority) अर्थात् नागर विमानन के महानिदेशक से कहा गया है कि वह कुछ परिचालन क्षेत्रों (operational areas) पर लगे हुए मौजूबा प्रतिबंधों का पुनरीक्षण करें।

(5) यात्रियों को सुविधा प्रदान करने के विभिन्न प्रश्न पर, खास कर उड़ानों में होने वाली लम्बी देरियों की श्रमिक सूचना उपलब्ध कराने की दृष्टि से, इंडियन एयरलाइन्स ने कई हवाई अड्डों पर अपने काउंटरों पर काफी कर्मचारी रख लिये हैं तथा संचार सुविधाओं में भी वृद्धि कर ली है ताकि जब कभी भी वाली एयरपोर्ट के लिए रवाना होने से पहले उड़ानों में देरियों के बारे में श्रमिक सूचना चाहें तो उन्हें उस संबंध में, समय पर तथा बिस्कुम सही सही सूचना दी जा सके। कार्पोरेशन ने स्पष्ट किया है कि क्योंकि जिन यात्रियों को ऐसी सूचना देनी होती है उन की संख्या बहुत बड़ी होती है, इसलिये कार्पोरेशन के लिए उड़ानों के बिलम्ब के बारे में टेलीफोन पर प्रत्येक वाली को सूचना दे सकना संभव नहीं होगा। इंडियन एयरलाइन्स ने यह सुनिश्चित करने के लिए भी पर्याप्त कदम उठाए हैं कि जब कभी उड़ानों में बिलम्ब हो या उन्हें रद्द किया जाए तो यात्रियों को भोजन देने, होटलों में उनके ठहरने की व्यवस्था करने आदि जैसे प्रबन्धों की देखभाल करने के लिए विमान क्षेत्रों पर बरिष्ठ अधिकारियों को नियुक्त किया जाए।

कार्पोरेशन के कर्मचारियों के कुछ वर्गों द्वारा "नियमानुसार कार्य" करने के आंदोलन की धमकी का भी हवाला दिया गया है। वर्तमान स्थिति यह है कि यद्यपि कार्पोरेशन के इंडियन एयरक्राफ्ट टेक्नीशियन्स एसोसिएशन से संबंधित कर्मचारियों ने 1 से 5 मई तक "नियमानुसार कार्य" करना धारण कर दिया था, परन्तु उन्होंने अब अपना आन्दोलन वापस ले लिया है। यद्यपि कार्पोरेशन के इंजीनियरों ने आंदोलन की कोई धमकी नहीं दी है, तथापि उन के साथ भी कुछ मसलें ऐसे हैं जिन्हें हल किया जाना है। इस संबंध में पहले से ही बातचीत चल रही है।

नागर विमानन विभाग के विमान वातावरण नियंत्रकों ने भी 21 से 30 अप्रैल, 1979 तक "नियमानुसार कार्य" करने का आंदोलन किया था, परन्तु उन्होंने भी अब अपना आंदोलन वापस ले लिया है।

अंत में, मैं माननीय सदस्यों को आश्वासन देना चाहता हूँ कि हम यह सुनिश्चित करने का प्रयत्न कर रहे हैं कि कार्पोरेशन के पास उपलब्ध सीमित विमानों से ही, विमान सेवाओं का वर्तमान

स्तर बनाये रखा जाए तथा विमानन सुरक्षा एवं समय पालन को भी क्षति पहुंचने न पाये। विमान क्षेत्रों में वृद्धि हो जाने पर, इस स्थिति में और सुधार हो जाएगा। इंडियन एयर लाइन्स को अक्टूबर, 1979 के अंतिम सप्ताह में एक एयरबस विमान प्राप्त हो जाने की आशा है तथा इस के साथ साथ एक विमान पट्टे पर मिलने की भी संभावना है।

अध्यक्ष महोदय : श्री नाथू सिंह :

श्री राज नारायण (राज बरेली) : मैं यह जानना चाहता हूँ on a point of information.....

MR. SPEAKER: It is not in the list. I cannot allow you.

श्री राज नारायण : मैं एक मिनट से ज्यादा नहीं लूंगा। मैं यह जानना चाहता हूँ कि नेपाल में पीपल आदमी गिरफ्तार किये गये हैं और पचासों आदमी गोली से मृत दिये गये हैं। इस के बारे में हमारे फोरन मिनिस्टर साहब एक बयान दें। Through the Chair I ask the Minister of Foreign Affairs to make a statement.

MR. SPEAKER: I have already called Shri Nathu Singh. Order please.

12.30 hrs.

[Mr. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

श्री नाथू सिंह (बीसा) : विमान सेवा और विमान वातावरण प्राधिकरण युग में बहुत आवश्यक है। इस से एक और समय बचता है और दूसरी ओर कार्य समता बढ़ती है। दुर्भाग्य से पिछले कुछ दिनों से इस विमान में बहुत गड़बड़ चल रही है। विमानों का लेट होना, हवाई अड्डों पर उचित व्यवस्था का न होना, कर्मचारियों का अच्छा व्यवहार न होना, आन बातें हैं। वहां तक कि सुरक्षा की व्यवस्था भी ठीक नहीं है। स्वयं श्री महोदय ने कहा है कि कुछ सुधार हम ने किए हैं लेकिन हम संतुष्ट नहीं हैं। राज्य तथा मैं व्यापारिकों का प्रस्ताव रखा गया था और वहां पर उत्तर देते हुए मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि वह प्रयास करने के जल्दी से जल्दी कुछ सुधार हों। कर्मचारी सुधारों के अलावा कोई आस सुधार हुआ हो वही विचार नहीं देता है।

24 फरवरी को मानस हुआई घड़े पर मंत्री महोदय प्रश्नानक गए थे और उन्होंने अपनी छांखों से देखा था कि जो विमान पहले दिन सायंकाल आने आना था वह दूसरे दिन प्रातः काल सात बजे वहां पहुंचा। उस समय उन्होंने कहा था कि मैं इस पर सक्त कार्रवाई करूंगा। क्या कार्रवाई उन्होंने की इसका हमें पता नहीं है। लेकिन उसके बाद से स्थिति और भी बिगड़ती चली गई है। दिल्ली से कलकत्ता जाने वाले विमान सतरह मिनट घंटे मेंट हो जाते हैं। उस दिन के बाद से यह देखने में आ रहा है कि अधिकतर विमान घाट घाट दस दस और बारह बारह घंटे लेट उड़ान भरते हैं और आते हैं। जनता बहुत परेशान हो गई है। जनता को यदि कम खबरे जाना होता है तो सायंकाल ही विमान

श्री हुकम चन्ध कछवाय (उज्जैन) : नियम चार के अन्तर्गत मेरा प्रश्न क्या का प्रश्न है। यह नियम कहता है कि प्रायः जहां बैठने की अनुमति देंगे वहीं मदस्यगण बैठेंगे। श्री राज नारायण जहां उनका स्थान है वहां पर न बैठ कर प्रत्यक्ष बैठे हुए हैं। मैं आपकी व्यवस्था चाहता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : उनकी जो सीट प्रवाट की की गई है वही उनकी सीट है।

श्री भाषू सिंह : इसी तरह का झगड़ा या इससे भी ज्यादा झगड़ा रिजर्व सीट्स के बारे में होता है।

उपाध्यक्ष महोदय : यहां अन्तरिक्ष जयह पर झगड़ा हो रहा है।

श्री भाषू सिंह : 24-24 घंटे तक विमान लेट हो रहे हैं। लेट होने के मामले में मैं समझता हूँ कि विमानों और रेनों में एक कम्पटीशन सा चल रहा है। रेलें प्राकिक लेट होती हैं या विमान इसको ले कर ऐसा लगता है कि दोनों में कम्पटीशन चल रहा है। स्वयं मंत्री महोदय जानते हैं कि व्यवस्था लगातार बिगड़ती चली जा रही है। धारण का जहां तक सम्बन्ध है बहुत ज्यादा प्रष्टाकार चल रहा है। मैंने स्वयं देखा है कि जब आना होता है तो सीट नहीं दी जाती है लेकिन जब कोई एग्जिक्वासा प्रादमी आ जाता है तो उसको दे दी जाती है या कोई ऐसा दे देता है तो उसको दे दी जाती है। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इसके बारे में भी जानकारी में और कारपोरेशन भी इसके बारे में पता लगाए कि आया ऐसा होता है या नहीं?

वक्तव्य में उन्होंने कहा है कि सुधार की स्थिति से न तो सरकार ही और न कारपोरेशन ही कोई खास सम्बन्ध है कतिपय से उड़ानों में लगातार होने वाली विमान कालकत्ता पहुँचने की अडनाओं के प्रति पूर्ण रूप से जागरूक है। एक तरह का आप

कहते हैं कि हम सम्बन्ध नहीं हैं और दूसरी तरफ कहते हैं कि जागरूक हैं, जागरूक हैं तो क्या सुधार प्रश्न तक आपने किया है यह पता नहीं चल सका है और यह सम्बन्ध में नहीं आया है। एक तो हमारे यहां विमानों की बहुत कमी है और मंत्री महोदय ने इसको स्वीकार भी किया है। यह भी वह कहते हैं कि गैरव्ययल टाइम चल रहा है और इसकी वजह के कई बार खराबियां पैदा हो जाती हैं। इंजीनियरों की पंद्रह बीस मिनट का समय ही जांच करने के लिए दिया जाता है। इतने कम समय में वे ठीक जांच नहीं कर सकते हैं और इसका नतीजा यह होता है कि कभी कभी दुर्घटनाएं भी हो जाती हैं। तो जहां विमान में देरी होने के कारण, या उड़ान के रद्द होने के कारण वित्तीय नुकसान होता है वही देश में अव्यवस्था भी फैलती है और इतने यात्रियों का कार्यक्रम अव्यवस्थित हो जाता है।

तीसरी बात आपने मौसम की खराबी की कही है। मौसम तो इतना खराब नहीं है जितना कि वह विभाग इस समय खराब हो रहा है। यहां तक कि हैदराबाद में जिस विमान का इंजन खराब हुआ था, मुझे समाचार पत्रों से पता चला है, क्या आप उस इंजन की मरम्मत के लिये उसको अमरीका भेज रहे हैं? और क्या मंत्री जी उस इंजन की मरम्मत कराने के लिये स्वयं अमरीका साह में जाने वाले हैं? भोजन के बारे में भी लिकायत हुई। जब वह विमान लेट हुआ तो कोई अधिकारी जवाब देने के लिये तैयार नहीं था कि कोई भोजन की व्यवस्था है या नहीं। जैसे रेल में आप जनता भोजन देते हैं उसी तरह के भोजन की व्यवस्था हुआई जहाज के यात्रियों के लिये भी कर रहे हैं, या हुआई भोजन की व्यवस्था कर रहे हैं। कैसी व्यवस्था आप कर रहे हैं, कृपया यह बतायें ?

इतनी अव्यवस्था मंत्री जी स्वयं स्वीकार कर चुके हैं और इसके बावजूद भी विमान से यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या निरंतर बढ़ रही है। 1953 में जहां 2,87,122 यात्रियों ने यात्रा की यह संख्या बढ़ कर 1973-74 में 24,79,484 हो गई। 1977-78 में इसका अनुपात और बढ़ गया और यह संख्या 43,41,000 हो गई और 1978-79 में यह संख्या बढ़ कर 45,00,000 तक पहुंच गई। तो जिस तरह से यात्रियों की संख्या में निरंतर वृद्धि हुई उसी तरह से एयर इंडिया और इंडियन एयर लाइन्स का मुनाफा भी बढ़ा है। एयर इंडिया के प्रांकड़े इस प्रकार हैं 1975-76 में 6.35 करोड़ का शुद्ध लाभ हुआ, 1976-77 में 17 करोड़ का और 1977-78 में 28.45 करोड़ का शुद्ध लाभ हुआ। इंडियन एयर-लाइन्स में भी जो मुनाफा दिया उसके प्रांकड़े इस प्रकार हैं: 1975-76 में 7.25 करोड़, 1976-77 में 12 करोड़ और 1977-78 में 14.33 करोड़ का मुनाफा हुआ। तो जहां पर यात्रियों की संख्या बढ़ रही है वहीं पर मुनाफा

[श्री नाथू सिंह]

भी बढ़ रहा है। मंत्री जी स्वीकार कर चुके हैं कि विमानों की कमी है। तो मैं जानना चाहता हूँ कि इस समय जब कि रिजर्व बैंक के अनुसार 6,000 करोड़ का फौरेन ऐक्सचेंज है उसके बावजूद भी आप अधिक मात्रा में नये विमान क्यों नहीं खरीद रहे हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि कितने विमान आप और अधि: खरीदना चाहते हैं जिससे कि यह अव्यवस्था दूर हो सके? और कब तक खरीदने वाले हैं? कहां कहां से आपने विमान खरीदने की इच्छा व्यक्त की है और कौन कौन से विमान खरीदने की इच्छा व्यक्त की है और कब तक उन विमानों की सेवा शुरू हो जायेगी? विमानों की क्वालिटी में भी सुधार होना चाहिये ताकि यात्रियों को सुविधा हो। क्योंकि अभी यदि कलकत्ते से प्रसम जायें तो रेल से चार दिन लगते हैं जब कि विमान से घाघे घंटे में पहुंच जायेंगे। इतनी अधिक सुविधाजनक विमान सेवा है। इसके लिये आपके विभाग में जो बिलार्डिया रही है उसको दूर करने के लिये आप क्या कदम उठाने वाले हैं और कब तक यह विमान खरीद लेंगे ताकि यह अव्यवस्था दूर हो जाय, और कितने विमान आप खरीद रहे हैं? इसके अलावा जो कर्मचारी बिलार्डिया बरतते हैं ठीक बंध से काम नहीं करते हैं, समय पर इयूटी नहीं देते इसके बारे में आप क्या करेंगे?

पहले स्टूडेंट्स, विद्यार्थियों को कनसेशन देते थे, लेकिन अब वह कनसेशन वापस ले लिया गया है। इतना जुनाफा हो रहा है, अगर उसके बावजूद विमान सेवा में अव्यवस्था है और विद्यार्थियों को दिया गया कनसेशन वापस छीन लिया गया है क्या मंत्री महोदय विद्यार्थियों के लिए उस कनसेशन को पुनः शुरू करेंगे और इस विमान-सेवा को सुचारु रूप से चलावेंगे, ताकि देश का फायदा हो सके?

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य ने कई प्रश्न पूछ लिये हैं, जो इस कालिग स्टेशन नोटिस से सम्बन्धित नहीं हैं।

श्री नाथू सिंह : वे छोटे प्रश्न हैं—वे एक ही प्रश्न के विभाग हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : वे विभाग नहीं हैं—वे अलग अलग प्रश्न हैं।

श्री पृथ्वीराज कौलिक : उपाध्यक्ष महोदय, सर्वमान्य में जो स्थिति है, उसके जो भी कारण हों अगर उसे स्वीकार करने में मुझे कोई संकोच नहीं है। इंडियन एयरलाइन्स के सामने दो तरह की समस्याएँ हैं। एक तो है विमानों का समय पर न चल पाना, और दूसरी है कर्मचारियों के व्यवहार के सम्बन्ध में। जहाँ तक विमानों के समय पर न चल पाने, और किसी विमान के चलने में अत्यधिक विघ्न होना का प्रश्न है, उसका मुख्य कारण हमारे किफायत-बेड़े में अत्यधिक कमी है।

अधिकांश में यात्रियों की संख्या किस तरह से बढ़ने वाली है, प्लानिंग कमीशन ने इस बात पर विचार करते हुए यह आकलन किया कि सबसे ऊँचा स्तर में ट्रेकिंग प्रोग्राम का रेट 8 प्रतिशत होगा। इंडियन एयरलाइन्स ने अनुमान लगाया कि 8 प्रतिशत नहीं—12 प्रतिशत के हिसाब से ट्रेकिंग बढ़ेगा। लेकिन आज स्थिति यह है कि यात्रियों की संख्या में वृद्धि लगभग 22 प्रतिशत है। इस प्रकार यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए हमारे विमान बेड़े में नितांत कमी है, और इस कारण भी धनु-विधायें होती हैं। यात्रियों की संख्या ज्यादा होती है, उनका नाम वेटिंग लिस्ट में होता है और वे जा नहीं पाते हैं इसलिए उनमें असंतोष होता है, और इससे कई तरह की आशंकाएँ उत्पन्न हैं।

माननीय सदस्य ने टिकट बर्बरदू के बारे में कहा है। अगर इस प्रकार किसी तरह का प्रस्ताव होता है, और अगर इस बारे में कोई शिकायत हो, तो मैं माननीय सदस्य का निश्चित रूप से समुचित कार्यवाही करने का आश्वासन देना चाहता हूँ।

जैसा कि मैंने अपने बक्तव्य में कहा है, हमारी कोशिश यह है कि हम अपने विमान बेड़े में तेजी के साथ वृद्धि करें, और इतना ही नहीं कि हम जितने विमान खरीदने की बात कर रहे हैं, हम उसके संतुष्ट हो जायें, बल्कि तात्कालिक समस्या को हल करने के लिए, लीज, टेके, पट्टे पर भी जहाँ से हों विमान मिल सकता है, हम उसको हासिल करने की कोशिश कर रहे हैं। एक विमान निकट भविष्य में मिलने की सम्भावना है। और जगहों से भी हम विमान हासिल करने की कोशिश कर रहे हैं। हम एयर इंडिया को भी कह रहे हैं कि वह अपने विमान बेड़े में कहीं से भी पट्टे पर विमान हासिल करे, जो डोमेटिक सीक्टर में चल सकता है। जैसे 707, ताकि हम उसको चला सकें; तात्कालिक समस्या को हल करने के लिए भी इंडियन एयरलाइन्स के लिए पट्टे पर विमान हासिल करने की कोशिश की जा रही है।

जहाँ तक विमान खरीदने का प्रश्न है, एक एयरबस इली सास अक्टूबर में उपलब्ध हो जायेगा। हमने इनडेंट दिया हुआ है और हम कोशिश कर रहे हैं कि और लोगों की राय से हम उसको जल्दी हासिल करें। हम 6 बोइंग और 2 एयरबस हासिल करना चाहते हैं। हमने तीन बोइंग 1981 के मध्य में, जून, जुलाई और अगस्त में, उपलब्ध होने की सम्भावना है। तीन बोइंग 1982 में जून, जुलाई और अगस्त में उपलब्ध होने की सम्भावना है। जो एयरबस हम खरीदने जा रहे हैं, 1981 के अगस्त और सितम्बर में उन के उपलब्ध होने की सम्भावना है। क्योंकि बोइंग और एयरबस इन विमानों की मात्रा बहुत अधिक है कि आज

अगर हम आर्डर प्लेस करेंगे तो बड़े साल के पहले यह मिल नहीं सकते। तो ये हमें उपलब्ध हो जायेंगे और जैसा मैंने निवेदन किया हम लीज पर भी किसी तरीके से इन को प्राप्त कर के हमारी जो तात्कालिक समस्या है उस को हल करने की कोशिश करेंगे।.... (अध्यक्ष).....
 बुनिया में जहाँ कहीं भी बोइंग विमान उपलब्ध हो सकते हैं उन को हम हासिल करने की कोशिश कर रहे हैं लेकिन कहीं उपलब्ध नहीं हैं। जिस तरह के विमान हमारे विमान बड़े में हैं उसी तरह के हम लायेंगे तभी उन को हम चला सकते हैं। कोई नया विमान यहाँ ला कर तत्काल उस को चलाने में अनेक कठिनाइयाँ हैं और वह संभव भी नहीं है। इसलिए 737, 727 इस तरह के विमान जो हमको उपलब्ध हो सकते हैं उसकी हम कोशिश कर रहे हैं और जैसा मैंने निवेदन किया एक हमको तत्काल उपलब्ध होने की संभावना है। एक हम लीज पर लेना चाते हैं अगर मिल जाय और एयर बस के धाने पर धाज जितने हमारे वर्तमान कस्ट हैं उन पर हम समझते हैं कि हमारी तात्कालिक जो दिक्कतें और कठिनाइयाँ हैं वह दूर हो जायेंगी और उन को हम और ज्यादा सुविधाजनक तरीके से चला कर समय की पाबन्दी रख सकते हैं, ऐसी में उम्मीद करता हूँ।

दूसरी तरह की शिकायत माननीय सदस्य ने कुछ लोगों के व्यवहार के बारे में की। जहाँ तक व्यक्तिगत अधिकारियों के बारे में शिकायतों का प्रश्न है उस में अकेले मेरे करने से यह संभव नहीं होगा जब तक शिकायतें हमारे पास नहीं आयेंगी और उस में मैं माननीय सदस्यों के सहयोग का आकांक्षी हूँ। इसी उद्देश्य से मैंने हर एयरपोर्ट पर जो मुख्य मुख्य हैं, एक कमेटी बनाई है और एक में मैंने यह भी निर्देश दिया है कि हर महीने में उस की बैठक हो और जो भी शिकायतें हों, कर्मचारियों के बारे में या उड़ानों के सम्बन्ध में और सुचनाओं के बारे में उस को यह दें।.... (अध्यक्ष).....

एक माननीय सदस्य : उस में संसद् सदस्यों को भी शामिल कर में।

श्री पुरुषोत्तम कौशिक : हर कमेटी में दो संसद् सदस्य मनोनीत किए गए हैं।.... (अध्यक्ष)..... आठ एयरपोर्ट्स पर फिलहाल यह किया है जिस में चार तो अन्तर्राष्ट्रीय एयर पोर्ट्स हैं। एक बंगलौर है, विवेकनगर है, हैदराबाद है, पटना है और अहमदाबाद है। मुझको प्रसन्नता है कि अहमदाबाद में जो कमेटी बनी, उस में हमें यह विश्वास कि तत्काल बैठक के बाद कार्यवाही यहाँ हुई और वह कितनी उपयोगी हो सकती है उस के बारे में उन्होंने कृपापूर्वक मुझको एक पत्र भी लिखा है। मुझे उम्मीद है और मैं काफी आशावादी हूँ कि अगर इस तरह से और भी दूसरे एयरपोर्ट्स पर काम चलाया तो ये

शिकायतें निरन्तर कम होंगी और मुझको यह जानने में भी मदद मिलेगी कि कौन कर्मचारी किस तरीके से नियमों के अनुसार काम कर रहा है और कौन नियमों के विपरीत इस तरह की स्वैच्छाचारिता कर रहा है और किस तरह की और दूसरी शिकायतें हैं। उन के विरुद्ध कार्यवाही करने में भी मुझको मदद मिलेगी।.. (अध्यक्ष)..
 अभी दूसरे एयरपोर्ट्स पर जब तक यह कमेटी नहीं बनती है तब तक मैंने यह निर्देश दिया है कि उस मुख्य एयरपोर्ट के अधीनस्थ जो एयरपोर्ट्स प्रांत हैं वहाँ की समस्याओं के बारे में भी वह कमेटी विचार करेगी और उन के सम्बन्ध में निर्णय लेगी और प्रायः सुधार के लिए जो भी सुझाव होगा उस पर वह विचार करेगी।

श्री बाबू सिंह : बाकी एयरपोर्ट्स पर कब तक बना देंगे ?

श्री भवबोत्तम कौशिक : अभी तो जो यह कमेटी बनी है यह कितनी उपयोगी हो सकती है यह देखना है और उसके बारे में भी मैंने निवेदन किया कि हर एयरपोर्ट किसी न किसी कमेटी के अन्तर्गत आ जायेगा ताकि वहाँ की समस्याओं के बारे में भी विचार कर सके।

इस तरह से कोशिश हमारी यह है कि लोगों तरह से इसमें सुधार जाएँ। जो विमान भी तंगी है उस को देखते हुए तत्काल विमान बड़े में बुद्धि करें और जो कर्मचारियों के बारे में शिकायतें हैं उन को माननीय सदस्यों के साथ और जन-सहयोग के साथ दूर करने की कोशिश करें।

अन्त में मैं यही निवेदन करना चाहता हूँ कि यह जो सुधार का काम है यह जो एक निरन्तर चलने वाली प्रक्रिया है। निरन्तर हम को कोशिश करके इसमें सुधार लाने का प्रयास करते रहना है। जो धाज की स्थिति है उस के प्रति हम जागरूक हैं। बिन्ना इसलिए है जो मैंने बताया, जो स्थिति है उस को मैं स्वीकार करता हूँ, उस को स्वीकार करने में मुझे कोई हिचक नहीं है और जागरूकता की बात मैं इसलिए कहता हूँ कि उस में जितनी तेजी के साथ हम सुधार कर सकें वह करने की कोशिश हम करें।

12.50 hrs.

BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

THIRTY-FOURTH REPORT

THE MINISTER OF PARLIAMEN-
 TARY AFFAIRS AND LABOUR
 (SHRI RAVINDRA VARMA); I
 beg to move: