भारत सरकार

नागर विमानन मंत्रालय

लोक सभा

लिखित प्रश्न संख्या 2669

गुरुवार, 22 दिसंबर, 2022 / 1 पौष, 1944 (शक) को दिया जाने वाला उत्तर

<u>तकनीकी खामियां</u>

2669. श्री एंटो एन्टोनी:

क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के पास देश में विभिन्न विमान कंपनियों द्वारा सूचित तकनीकी खामियों के संबंध में कोई आंकड़े हैं

(ख) यदि हां, तो विगत पांच वर्षों के दौरान तत्संबंधी वर्ष-वार और एयरलाइन वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने ऐसी घटनाओं की कोई जांच कराई है;

(घ) यदि हां, तो ऐसे प्रत्येक मामले का ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा एयरलाइन प्रचालकों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है;

(ङ) क्या पुराने विमानों का उपयोग तकनीकी खामियों का मुख्य कारण है और यदि हां, तो तत्सबधी ब्यौरा क्या है;

(च) विमान के उपयोग की निर्धारित अवधि का ब्यौरा क्या है; और

(छ) क्या सरकार के पास एयरलाइन प्रचालक द्वारा पुराने विमानों के उपयोग की निगरानी करने के लिए कोई प्रणाली है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

<u>नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (जनरल (डा.) विजय कुमार सिंह (सेवानिवृत्त))</u>

(क)और (ख): विमान में लगे पुर्जों/उपकरणों की खराबी के कारण विमान में तकनीकी खराबी आ सकती है, जिसे सतत सुरक्षित, कुशल और विश्वसनीय हवाई परिवहन सेवा के लिए

एयरलाइनों द्वारा सुधार किए जाने की आवश्यकता होती है। कॉकपिट में एक श्रव्य/दृश्य चेतावनी मिलने अथवा अप्रचालन निष्क्रिय/दोषपूर्ण प्रणाली का संकेत मिलने या विमान को संभालने/प्रचालित करने में कठिनाई का अनुभव करने पर, उड़ान चालक दल द्वारा इन तकनीकी बाधाओं की सूचना दी जाती है। पिछले पांच वर्ष के दौरान देश में विभिन्न एयरलाइनों द्वारा रिपोर्ट की गई तकनीकी खराबी का विवरण अनुबंध में संलग्न है।

(ग) और (घ): विमान के फ्लाइट रिपोर्ट बुक में फ्लाइट क्रू द्वारा खराबी दर्ज की जाती है और उड़ान के पूरा होने के बाद निर्माता की विमान रखरखाव नियमावली (एएमएम)/समस्या निवारण नियमावली की निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार अर्हता प्राप्त और टाइप रेटेड विमान रखरखाव इंजीनियर (एएमई) द्वारा जांच की जाती है। तत्पश्चात, एएमएम में प्रक्रिया के अनुसार गड़बड़ी को ठीक किया जाता है और इसमें पुर्जों के प्रतिस्थापन, परीक्षण, मरम्मत आदि शामिल हो सकते हैं। संतोषजनक सुधार के बाद, विमान प्रचालन कर सकता है और इस आशय की प्रविष्टि फ्लाइट रिपोर्ट बुक में की जाती है। बार-बार होने वाली खराबी/घटना की रिपोर्ट के मामले में, यह एयरलाइन/प्रचालक का उत्तरदायित्व है कि वह खराबी दूर करने के लिए ओईएम/निर्माता से संपर्क करें।

नागर विमानन अपेक्षा (सीएआर) धारा 5 शृंखला ग भाग I में यह अपेक्षा है कि प्रणाली और घटक विफलता से संबंधित घटनाएं, उदाहरण के लिए एक प्रमुख संरचनात्मक हिस्से को नुकसान, विमान संरचना के किसी भी भाग को नुकसान, वातानुकूलित प्रणाली की खराबी, विद्युत प्रणाली, अग्नि सुरक्षा प्रणाली , उड़ान नियंत्रण प्रणाली, ईंधन प्रणाली, हाइड्रोलिक प्रणाली, लैंडिंग गियर प्रणाली/ब्रेक/टायर, नेविगेशन प्रणाली, प्रोपलजन प्रणाली आदि की, नागर विमानन महानिदेशालय को रिपोर्ट की जानी है। इन घटनाओं की गंभीरता के आधार पर, या तो डीजीसीए की देखरेख में संबंधित एयरलाइनों द्वारा या विमान (दुर्घटनाओं और घटनाओं की जांच) नियम, 2017 के नियम 13(1) के तहत डीजीसीए द्वारा जांच की जाती है।

(ड.): जी नहीं।

(च) और (छ): नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) ने भारत में उड़ान भरने के लिए एक विमान के जीवनकाल को निर्दिष्ट करने वाले दिशानिर्देश निर्धारित नहीं किए हैं। विमान को उड़ान योग्य माना जाता है, बशर्ते इसका रखरखाव, निर्माता द्वारा निर्धारित अनुमोदित कार्यक्रम के अनुसार हो। भारत में पंजीकृत विमान तब तक प्रचालन कर सकता है जब तक विमान के निरंतर प्रचालन के लिए विमान निर्माता द्वारा सहयोग दिया जा रहा है।

विमान की 'मरम्मत मंहगी होने पर' किसी प्रचालक द्वारा विमान को, प्रचालन से हटाया जा सकता है, या किसी कारण जैसे कि पुर्जों की अनुपलब्धता के कारण उसे स्थायी तौर पर इसका प्रचालन बंद किया जा सकता है।

तथापि, डीजीसीए ने किसी विमान को भारत में आयात किए जाने के क्रम में उसकी उपयोग अवधि निम्नानुसार निर्धारित की है:

(1) ऐसा विमान जिसे आयातित किया जाना है और यात्री सेवाओं (अपरिचालित / अल्पपरिचालित) तथा सामान्य विमानन में उपयोग किया जाना है:

(i) प्रेशराइजड विमान जिसकी जीवन काल 18 वर्ष तक या प्रेशराइजेशन साइकिल के संदर्भ में डिजाइन की गई इकोनॉमिक लाइफ का 65% इनमें से, जो भी पहले हो, तक।

(ii) नॉन - प्रेशराइज्ड विमान (जिसको भारत में आयातित किया जाना है), के मामले में डीजीसीए द्वारा दर मामला आधार पर 20 वर्ष तक उपयोग अवधि।

(2) एयर कार्गो प्रचालन के लिए उपयोग में लाए जाने वाले विमान के लिए उपयोग अवधि 25 वर्ष या प्रेशराइजेशन साइकिल के संदर्भ में डिजाइन की गई इकोनॉमिक लाइफ 75% इनमें से, जो भी पहले हो, तक।

***

अनुलग्नक

देश में विभिन्न एयरलाइनों द्वारा रिपोर्ट की गई महत्वपूर्ण तकनीकी खामियों का विवरण इस प्रकार है:

क्रम संख्या	**एयरलाइंस**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**कुल**
1.	मैसर्स एलायंस एयर एविएशन लिमिटेड (एलायंस एयर)	**01**	**04**	**01**	**04**	**03**	**13**
2.	मैसर्स इंटरग्लोब एविएशन लिमिटेड (इंडिगो)	**142**	**208**	**141**	**179**	**215**	**885**
3.	मैसर्स स्पाइसजेट लिमिटेड (स्पाइसजेट)	**26**	**205**	**147**	**170**	**143**	**691**
4.	मैसर्स टाटा सिया एयरलाइंस लिमिटेड (विस्तारा)	**59**	**139**	**64**	**85**	**97**	**444**
5.	मैसर्स एयर इंडिया लिमिटेड (एयर इंडिया) - फ्लीट ए	**99**	**73**	**54**	**71**	**64**	**361**
6.	मैसर्स बिग चार्टर प्राइवेट लिमिटेड (फ्लाई बिग)	**-**	**-**	**-**	**01**	**01**	**05**
7.	मैसर्स एयर इंडिया लिमिटेड (एयर इंडिया) - फ्लीट बी	**08**	**1 1**	**14**	**05**	**00**	**38**
8.	मैसर्स गो एयर	**10**	**19**	**07**	**1 1**	**07**	**54**
9.	मैसर्स अकासा एयर	**-**	**-**	**-**	**-**	**06**	**06**
10.	मैसर्स ब्लूडार्ट एविएशन लिमिटेड	**01**	**00**	**04**	**01**	**01**	**07**
1 1।	मैसर्स ट्रूजेट	**10**	**08**	**06**	**05**	**01**	**30**
12.	मैसर्स एयर एशिया (इंडिया) लिमिटेड	**13**	**35**	**1 1**	**12**	**08**	**79**
						कुल	**2613**