

not be delayed. That is my submission to you.

श्री कंचरलाल गुप्त : यहाँ बर्नाजी बैठे हैं, उन से एम्बोरेस विलवा दीजिए ।

MR. SPEAKER: The Minister of Parliamentary Affairs may kindly inform the Minister that he had promised to place the report by Monday but he had not yet placed it and that I would like to know why he had not done so; he must do that immediately.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND LABOUR (SHRI RAVINDRA VARMA): I will convey it to him.

MR. SPEAKER: He will inform the Minister immediately.

श्री श्री राय बागड़ी : अध्यक्ष महोदय, यह आप बतलाइए, आप क्या विश्वास दिला रहे हैं मदन को ?

CHOWDHRY BALBIR SINGH: rose—

MR. SPEAKER: You have given notice of a privilege motion. I will examine it.

12.50 hrs.

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

Growing incidents of delay in arrival and departure of Indian Airlines planes T8S

DR. VASANT KUMAR PANDIT (Rajgarh): I call the attention of the hon Minister of Tourism and Civil Aviation to the following matter of urgent public importance and request that he may make a statement thereon:

"Growing incidents of delay in arrival and departure of Indian Airlines planes, cancellation of several flights at the last moment and inefficiency in the servicing and maintenance of planes, resulting in fall in the prestige of Indian Airlines."

पर्वटन श्रीर नागर विमानन सं १ (बी बुकपोलन कौस्तिक) : महोदय, देरियों और रद्द की गई उड़ानों को दो वर्गों में विभाजित किया जाता है, अर्थात् वर्ग "क"—जिस में ऐसी देरियाँ और रद्द की गई उड़ानों का विभागवार झीरा सम्मिलित है जिन पर कारपोरेशन का नियंत्रण होता है, उदाहरण के लिए वाणिज्यिक, परिवालानात्मक, इजीनियरी और भूमिगत उपकरणों से संबंधित सेवाओं के कारण होने वाली देरिया और रद्द की गई उड़ानें—और वर्ग "ख"—जिस में ऐसी देरियाँ और रद्द की गई उड़ानें सम्मिलित हैं जो ऐसे कारणों से होती हैं जिन पर कारपोरेशन का कोई नियंत्रण नहीं होता, उदाहरण के लिए मौसम, विमानक्षेत्रीय सुविधाओं एवं विविध व परिणामी कारणों की वजह से होने वाली देरिया अथवा रद्द की गई उड़ानें । परिणामी देरियाँ पूर्ववर्ती स्टेशनों में से किसी एक पर प्रारंभिक देरी के परिणामस्वरूप होती हैं और उन का कई गुना प्रभाव होता है क्योंकि प्रत्येक विमान एक दिन में कई सेवाएँ परिचालित करता है और उस के पाम ऐसी देरियों को समय-पूर्ति का प्रायः कोई अवकाश नहीं होता ।

वर्ग "क" के अंतर्गत आने वाली देरियाँ अर्थात् ऐसी देरियों का, जो कारपोरेशन के नियंत्रण में होती हैं, अनुपात नवम्बर, 1977 में 6.37% से घटाकर जनवरी, 1978 में 5.88% पर ले आया गया था । जहाँ तक वर्ग "ख" के अंतर्गत आने वाली देरियों का संबंध है अर्थात् ऐसी देरियाँ जो ऐसे कारणों से होती हैं जिन पर कारपोरेशन का नियंत्रण नहीं होता है, उन देरियों का अनुपात नवम्बर, 1977 में 48.14% में घटकर जनवरी, 1978 में 44.05% हो गया था । इस संदर्भ में, वर्ग "ख" के अंतर्गत

[श्री पुरुषोत्तम कौशिक]

झाने वाले कारणों के संबंध में तुलनात्मक स्थिति को प्रदर्शित करना आवश्यक है —

	देरी अनुपात प्रतिशत	
	1976-77	1977-78
नवम्बर	37.22	48.44
दिसम्बर	36.26	50.53
जनवरी	40.64	44.05

उपरोक्त स्थिति का कारण मुख्यतया खराब मौसम था जिसके परिणामस्वरूप प्रारम्भ के गन्तव्य तथा मार्ग के स्टेशनों पर अपर्याप्त दृश्यता की स्थिति उत्पन्न हुई थी जोकि वर्ष

के इस भाग में कोई अस्वाभाविक घटना नहीं है। जैसा कि उपरोक्त विवरण से स्पष्ट है, हाल में इस परिस्थिति का प्रभाव पिछले वर्ष इन्हीं अवधि के दौरान इसके प्रभाव की तुलना में अधिक रहा है।

रद्द की गई उड़ानों के या तो ऐसे कारण थे जो वर्ग "क" के अंतर्गत आते हैं (अर्थात् ऐसे कारण जिन पर कारपोरेशन का नियंत्रण होता है) अथवा ऐसे कारण जो वर्ग "ख" के अंतर्गत आते हैं। (अर्थात् ऐसे कारण जिन पर कारपोरेशन का कोई नियंत्रण नहीं होता)। इस संबंध में तुलनात्मक स्थिति निम्न प्रकार है —

रद्द की गई उड़ानें

	वर्ग "क"		वर्ग "ख"	
	1976-77	1977-78	1976-77	1977-78
नवम्बर	14	9	93	130
दिसम्बर	11	4	54	137
जनवरी	9	4	93	157

इससे स्पष्ट है कि 1977-78 के वर्ष में तीन महीनों के दौरान कारपोरेशन के नियंत्रणवर्ती कारणों के परिणामस्वरूप रद्द की गई उड़ानों की संख्या उमसे पहले के वर्ष में उन्हीं तीन महीनों के दौरान रद्द की गई उड़ानों के मुकाबले में बहुत कम थी, जबकि कारपोरेशन के नियंत्रण से बाहर के कारणों के परिणामस्वरूप रद्द की गई उड़ानों के मामले में स्थिति उसके बिल्कुल विपरीत है।

जहाँ तक विमानों की सर्विसिंग और संचारण का संबंध है कारपोरेशन की "टेक्निकल डिस्पैच रिनायर्बिलिटी" में लगातार

काफी सुधार हुआ है, जैसा कि नीचे दिये गये विवरण से स्पष्ट है —

टैनिक्कल डिस्पैच रिनायर्बिलिटी

	1976-77	1977-78
नवम्बर	97.71%	98.09%
दिसम्बर	98.29%	98.71%
जनवरी	97.93%	98.33%

इस प्रकार यह देखा जा सकता है कि देरियाँ ऐसे कारणों से होती हैं, जो कारपोरेशन के नियंत्रण से बाहर होते हैं।

देरियों और उड़ानों के रद्द किये जाने की घटनाओं को कम से कम करने के लिए सभी स्तरों पर देरियों के बारे में बैठके की जाती है, जिनमें कारपोरेशन के मार्गदर्शक के सभी मार्गों पर ऐसी सभी घटनाओं की जांच की जाती है और जहाँ कहीं आवश्यक समझा जाता है उपचारी कार्यवाही की जाती है। एअर इंडिया, इंडियन एयरलाइंस, इटरनेशनल एयरपोर्ट्स प्रोपार्टी और नागर विमानन विभाग के अधिकारियों की एक समिति बना दी गई है जो कारपोरेशन में होने वाली देरियों की समीक्षा करेगी और मंत्रालय को अपनी रिपोर्ट देगी।

DR. VASANT KUMAR PANDIT.
Hon. Speaker, Sir, I read the statement with rapt attention. There is nothing new in what the hon. Minister has told us. It is our daily experience that before going to the airport we ask on telephone when the plane is leaving. Every time the answer is "Yes, it is leaving on the point of departure time". But at least for four hours we are kept waiting there without any attention the passengers.

AN HON MEMBER It is a very common experience.

DR VASANT KUMAR PANDIT.
There is no arrangement even to give them breakfast. Only last week I was to fly from Delhi to Bhopal and we were kept waiting for four-and-a-half hours. Ultimately we were told that there was failure of some machinery. There is no coordination at all. After all, the plane originates from Delhi. The previous night wherefrom did it come? When was the defect detected? When did the staff come to know that the defect could not be rectified? It is now hundred times better to go by rail than by the present airlines. Sir, none on this side believed in the Emergency or subscribed to it. If

the hon. Minister studies the figures for the previous years, he will find that with the same machinery, staff, with the same weather and under the same conditions the efficiency was 100 times much better than what it is today. Today there is no coordination, there no meteorological co-ordination. I found on one day a plane from Bombay was diverted to Lucknow while three planes from Delhi airport took off at the same time. If it was a question of fog, then how did it only affect the Bombay plane and not the planes which took off from Delhi? Therefore, the hon. Minister must give us an assurance that the entire servicing of the planes and their maintenance will be looked after much more carefully then it is being done now

श्री पुष्पोत्तम कौशिक : अध्यक्ष जी, जो जानकारी या जो प्राकड़े मैंने दिये हैं, उनसे निश्चित रूप से सुधार परिलक्षित हो रहा है। लेकिन माननीय सदस्य ने जिस व्यक्तिगत घटना का जिक्र किया है, यदि वे उसको निश्चित रूप से मुझे को देंग तो मैं उसकी जांच कराऊंगा और देखूंगा—यदि किसी व्यक्ति या अधिकारी के कारण से उड़ान में देरी हुई है या किसी नेग्लिजेंस के कारण ऐसा हुआ, तो उसमें कार्यवाही की जायगी। माननीय सदस्य मेरे मंत्रालय की सलाहकार समिति के सदस्य भी हैं, उन्होंने वहाँ भी इस सवाल को पिछले समय में उठाया था . . .

SHRI MADAN LAL SHUKLA (Janjgir): As the plane was late, Dr Pandit could not reach in time for the Meeting.

DR VASANT KUMAR PANDIT:
The hon. Minister....

MR. SPEAKER: You have asked the question. What he says is that it is not sufficient that statistics are satisfactory, but service also must be satisfactory.

DR. VASANT KUMAR PANDIT:
Will the hon. Minister be pleased to place on the Table of the House the

[Dr. Vasant Kumar Pandit]

Report of the Committee which he has appointed?

SHRI PURUSHOTTAM KAUSHIK:
It will be placed on the Table of the House

12.58 hrs.

**COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS' BILLS AND RESOLUTIONS
THIRTEENTH REPORT**

SHRI VADVENDRA DUTT (Jaunpur): Sir, I beg to present the Thirteenth Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions

12.58½ hrs.

**DEMANDS FOR EXCESS GRANTS
(RAILWAYS, 1975-76)**

**THE MINISTER OF RAILWAYS
(PROF. MADHU DANDAVATE)** Sir, I beg to present a statement showing Demands for Excess Grants in respect of the Budget (Railways) for 1975-76

12.59 hrs.

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 1977-78

**THE MINISTER OF RAILWAYS
(PROF. MADHU DANDAVATE)** Sir, I beg to present a statement showing Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1977-78

13 00 hrs.

MAITERS UNDER RULE 377

(1) Termination of Services of 22 Harijan Conservancy Workers in Babina Cantt Area, hansi

श्री लक्ष्मी नारायण नायक (खुजगर्ही): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं नियम 377 के अन्तर्गत बहुत ही महत्वपूर्ण प्रस्ताव आपके

सामने रख रहा हूँ। बबीना कन्टोनमेंट एरिया में 22 हरिजन सफाई कर्मचारी कई वर्षों से काम कर रहे थे। उन्हें जहाँ स्थाई किया जाना चाहिए था, वहाँ उन्हें नौकरी से ही निकाल दिया गया। इस संदर्भ में श्री बेंगलूर के मामले में लोग बैसे ही परेशान हैं। जब ऐसे लोगों को नौकरी से निकाल दिया जाये जो कि कई वर्षों से काम कर रहे थे, तो उनके स्वयं के लिए और उनके परिवार के लिए कितनी दुखदायी स्थिति हो सकती है, इसका ध्यान रखा जा सकता है। जो कर्मचारी इतने वर्षों से काम कर रहे हैं उन्हें स्थायी किया जाना चाहिए, किसी को अनिश्चितता की स्थिति में नहीं रखा जाना चाहिए। छोटे कर्मचारियों के लिए तो यह बहुत ही आवश्यक है क्योंकि उनके ऊपर तो सरकार को ज्यादा खर्चा भी नहीं करना पड़ता है। इतनी देर तक कर्मचारी को अस्थायी तौर पर रखना उनके साथ अन्याय है। यह अन्याय छोटे कर्मचारियों के साथ बहुत अधिक हो जाता है क्योंकि अस्थायी तौर पर रहने पर उनके साथ दमन कर्मचारी भी मनचाहा व्यवहार करते हैं। इसलिए मेरी मांग है कि इन 22 हरिजन सफाई कर्मचारियों को तुरन्त नौकरी पर लिया जाये और इनकी नौकरी को भी स्थायी किया जाये। कन्टोनमेंट एरिया में जो भी कर्मचारी अस्थायी तौर पर काम करते हैं उनको स्थायी किया जाना चाहिए। मैं पुनः इन 22 हरिजन सफाई कर्मचारियों को नौकरी पर लिये जाने की मांग करता हूँ।

(ii) IMPENDING DEMONSTRATION BY STUDENTS IN BIHAR

डा० रामजी सिंह (भागलपुर): अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति के आधार पर नियम 377 के अन्तर्गत, विभाग में छात्रों द्वारा, आगामी 18 मार्च को एक व्यापक और धोषण प्रदर्शन की तैयारी की सूचना दे रहा हूँ और आपके माध्यम से सरकार को भी आगाह करना चाहता हूँ कि छात्र