

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 अकितम्बनीय लोक महत्व के निम्नलिखित विषय की ओर पर्यटन और नागर विमानन मंत्री का ध्यान आकर्षित 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 विस्तार 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 बिगड़ता से निवेदन किया कि आप हमारी बात सुन लीजिए । लेकिन आप इतने बड़बुद 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 सबका सुन लिया करिए । हमारा प्वाइंट ऑफ ऑर्डर यह है कि ... (अव्यवधान) .

श्री हुकूम चन्द कच्छवान : यह रेकार्ड न किया जाये ।

श्री राज नारायण : हम को ऑर्डर देने जतनबी ? मैं मोरारजी भाई के सामने, यह प्रधान मंत्री है, आज बोलेंज करता हूँ, जिसने धार० एल० एम० के लोग हैं बाहर निकल कर निपट में .... (अव्यवधान) ... क्यों 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.

खंडन और नागर विमानन बंदी (की पुनर्वासन कौशलिक): 26 फरवरी, 1979 को मैंने इसी विषय, अर्थात् इंडियन एयर लाइन्स 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 उन 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 विज्ञापनक रूप से ब्रिगहती हुई स्थिति के कुछ कारणों का उल्लेख किया था। उन में से एक कारण प्रतिकूल मौसम परिस्थिति, जैसे कड़वा प्रचंडा काली धुंध था। दूसरा कारण कारपोरेशन के पास विमानों की अत्यधिक तंगी थी, खास कर जब से 17 दिसम्बर, 1978 को कारपोरेशन का एक बोइंग 737 विमान हैबराबाद में एक दुर्घटना में तब्द 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 परिचालन करना पड़ता है और जब प्रातःकाल की उड़ान मौसम जैसे किसी प्रतिकूल कारण से प्रचंडा 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 क्वेश्चनों के बारे में भी बताया था जिन्हें सरकार तथा कारपोरेशन का इस विज्ञापनक 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 वे जो प्राकड़े दिये हैं उन के बारे में मैं यह स्पष्ट करना चाहूँगा कि इस सुधार की स्थिति से तो सरकार ही और न कारपोरेशन ही कोई खास संतुष्ट है, अपितु वे उड़ानों में लगातार होने वाली विलम्ब प्रचंडा रह कड़ने की अट्टहासों 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 सदास 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 का 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 अरिष्ठ-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 ब्यौरा 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 मुखौसम मौखिक]

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

(5) यात्रियों को सुविधा प्रदान करने के विशिष्ट प्रश्न पर, खास कर उड़ानों में होने वाली लम्बी देरियों की प्रथम 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 यात्री एयरपोर्ट के लिए रवाना होने से पहले उड़ानों में देरियों के बारे में प्रथम सूचना चाहें तो उन्हें उस संबंध में, समय पर तथा बिल्कुल 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, इन्होंने कार्पोरेशन के लिए उड़ानों के बिलम्ब के बारे में टेलीफोन पर प्रत्येक यात्री को सूचना दे सकना संभव नहीं होया। इंडियन एयरलाइन्स ने यह सुनिश्चित करने के लिए भी प्रयास कदम उठाए हैं कि जब कभी उड़ानों में बिलम्ब हो या उन्हें रद्द किया जाए तो यात्रियों को भोजन देने, होटलों में उनके ठहराने की व्यवस्था करने आदि जैसे प्रबंधकों की देखभाल करने के लिए विमान क्षेत्रों पर वरिष्ठ अधिकारियों को नियुक्त किया जाए।

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

नागर विमानन विभाग के विमान वास्तुवात निरीक्षकों ने भी 21 से 30 अप्रैल, 1979 तक "नियमानुसार कार्य" करने का आंदोलन 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 वीथित विमानों से ही, विमान सेवाओं का वर्तमान

स्तर बनाये रखा जाए तथा विमानन सुरक्षा एवं समयपालन को भी क्षति पहुचने 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 सुना। मैं यह जानना चाहता हूँ कि नेपाल में पाँच आदमी गिरफ्तार किये गये हैं और पचासों आदमी गोली से भून दिये गये हैं। इस के बारे में हमारे फोरेन 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 वाता वायुनिक युग में बहुत आवश्यक है। इस से एक और समय बचता है और दूसरी ओर, कार्य क्षमता 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 अक्षय व्यवहार न होना, घाब बालें हैं। वहाँ तक कि सुरक्षा की व्यवस्था भी ठीक नहीं है। स्वर्ण संदी महोदय ने कहा है कि कुछ सुधार हम ने किए हैं लेकिन हम संतुष्ट नहीं हैं। राख्य तथा मैं व्यावसायिक का प्रस्ताव रखा गया था और वहाँ पर उत्तर देते हुए मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि वह प्रयास करने कि जल्दी से जल्दी कुछ सुधार हो। कर्मचारी-सुधारों के बलाबाकीई खास सुधार हुआ है और बिना ही देता है।

24 फरवरी को मानस हवाई छूट्टे पर मंत्री महोदय प्रधानक गए थे और उन्होंने अपनी भावों से देखा था कि जो विमान पहले दिन सायंकाल आने वाला था वह दूसरे दिन प्रातः काल सात बजे वहाँ पहुँचा। उस समय उन्होंने कहा था कि मैं इस पर सक्त कार्रवाई करूँगा। 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 मतरह घंटे लेट हो जाते हैं। उस दिन के बाद से यह देखने में आ रहा है कि अधिकतर विमान आठ आठ दस दस और बारह बारह घंटे लेट उड़ान भरते हैं और आते हैं। जनता बहुत परेशान हो गई है। जनता को यदि कम सबरे जाना होता है तो सायंकाल ही विमान ....

**श्री हुकम चन्ध कच्छबाब (उज्जैन) :** नियम चार के अन्तर्गत मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। यह नियम कहता है कि अध्यक्ष जहाँ बैठने की अनुमति देने वाली सदस्यगण बैठेंगे। श्री राज नारायण जहाँ उनका स्थान है वहाँ पर न बैठ कर अध्यक्ष बैठे हुए हैं। मैं आपकी व्यवस्था चाहता हूँ।

**उपाध्यक्ष महोदय :** उनकी जो सीट घटाई की गई है वही उनकी सीट है।

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

**उपाध्यक्ष महोदय :** यहाँ प्रनरिजर्व जगह पर झगड़ा हो रहा है।

**श्री मारू सिंह :** 24-24 घंटे तक विमान लेट हो रहे हैं। लेट होने के मामले में मैं समझता हूँ कि विमानों और रेको में एक कम्प्लीटीशन सा चल रहा है। रैल्वे अधिक लेट होती हैं या विमान इनको ले कर ऐसा लगता है कि दोनों में कम्प्लीटीशन चल रहा है। स्वयं मंत्री महोदय जानते हैं कि व्यवस्था लगातार बिगड़ती चली जा रही है। आरक्षण का जहाँ तक सम्बन्ध है बहुत ज्यादा प्रचटकार चल रहा है। मैंने स्वयं देखा है कि जब आना होता है तो सीट नहीं दी जाती है लेकिन जब कोई एग्जोब वासा प्राथमी आ जाता है तो उसको दे दी जाती है या कोई पैसा दे देता है तो उसको दे दी जाती है। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इसके बारे में भी जानकारी लें और कार्रोरेशन भी इसके बारे में पता लगाए कि आया ऐसा होता है या नहीं?

वक्तव्य में उन्होंने कहा है कि सुधार की स्थिति से यों मदकार ही और न कारपोरेटर ही कोई खास सम्बन्ध है लेकिन मैं उदाहरण से लगातार होने वाले विमान कलकत्ता पहुँचने की पटनाओं के प्रति पूर्ण रूप से आसक्त है। एक तरह का

कहते हैं कि हम सम्बन्ध नहीं हैं और दूसरी तरफ कहते हैं कि जागसक है, जागसक है तो क्या सुधार प्रव तब आपने किया है वह पता नहीं चल सका है और यह समझ में नहीं आया है। एक ही हमारे यहाँ विमानों की बहुत कमी है और मंत्री महोदय ने इसको स्वीकार भी किया है। यह भी वह कहते हैं कि मीडियल टाइम चल रहा है और इसकी वजह के कई बार खराबियाँ पैदा हो जाती हैं। इंजीनियरों को 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 दुर्घटनाएँ भी हो जाती हैं। तो जहाँ विमान में देरी होने के कारण, या उड़ान के रद्द होने के कारण वित्तीय नुससान होता है वहीं 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। यहाँ 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 जिक्रायत 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 हवाई जहाज के यात्रियों के लिये भी कर रहे हैं, या हवाई भोजन की व्यवस्था कर रहे हैं। कैसी व्यवस्था आप कर रहे हैं, कृपया यह बतायें ?

इसकी व्यवस्था 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 जहाँ 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 पहुँच 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 प्रांके इस प्रकार हैं 1975-76 में 6.35 करोड़ का मुद्र लाभ हुआ, 1976-77 में 17 करोड़ का और 1977-78 में 28.45 करोड़ का मुद्र लाभ हुआ। इंडियन एयर-लाइन्स ने भी जो मुनाफा दिया उसके प्रांके 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 जहाँ पर यात्रियों की संख्या बढ़ रही है वहीं पर मुनाफा

[श्री नाथू सिंह]

की बढ़ रहा है। संघों की स्वीकार कर चुके हैं कि विमानों की कमी है। तो न 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 अधिक खरीदना चाहते हैं जिससे कि यह भ्रम्यवस्था 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 बवालिटो 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 बंद में पहुँच जायेंगे। इतनी अधिक सुविधाजनक विमान सेवा है। इसके लिये आपके विभाग में जो डिलार्ड धा रही है उसको दूर करने के लिये आप क्या कदम उठाने वाले हैं और कब तक यह विमान खरीद लेंगे ताकि यह भ्रम्यवस्था दूर हो जाय, और कितने विमान आप खरीद रहे हैं? इसके अलावा जो कर्मचारी डिलार्ड बरतते हैं ठीक ढंग से काम नहीं करते हैं, समय पर ड्यूटी 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 नुमाफा हो रहा है, अगर उसके बावजूद विमान सेवा में भ्रम्यवस्था है और विद्यार्थियों को दिया गया कनसेशन वापस छीन लिया गया है क्या संघी महोदय विद्यार्थियों के लिए उस कनसेशन को पुनः वापस करेंगे और इस विमान-सेवा को सुचारु रूप से चलायेंगे, ताकि देश का फायदा हो सके?

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

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

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

श्री पृथ्वीराम कौशिक : 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 विचलन होना का प्रश्न है, उसका मुख्य कारण हमारे किशनगंज में अत्यधिक कमी है।

अधिस्य में यात्रियों की संख्या किस तरह से बढ़ने वाली है, स्थानिक कमीशन ने इस बात पर विचार करते हुए यह आकलन किया कि अगले छः साल में ट्रेकिंग प्रोग्राम का रेट 8 प्रतिशत होगा। इंडियन एयरलाइन्स न अनुमान लगाया कि 8 प्रतिशत नहीं—12 प्रतिशत के हिसाब से ट्रेकिंग बढ़ेगा। लेकिन आप 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 नितान्त कमी है, और इस कारण भी धनु-विज्ञान होती है। यात्रियों की संख्या ज्यादा होती है, उनका नाम वेटिंग लिस्ट में होता है और वे जान नहीं पाते हैं इसलिए उनमें असंतोष होता है, और इससे कई तरह की आशंकाएँ उठती हैं।

माननीय सदस्य ने टिकट बरैरर के बारे में कहा है। अगर इस प्रकार किसी तरह का प्रत्याहार होता है, और अगर इस बारे में कोई शिकायत हो, तो मैं माननीय सदस्य को 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 अधिस्य में मिलने की सम्भावना है। और जहाँ से भी हम विमान हासिल करने की कोशिश कर रहे हैं। हम एयर इंडिया की भी कह रहे हैं कि वह अपने विमान बेड़े में कहीं से भी पट्टे पर विमान हासिल करे, जो कोमेटिस्क बैकडर 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 इसी साल अक्टूबर में उपलब्ध हो जायेगा। हमने इनबैंट दिया हुआ है और हम कोशिश कर रहे हैं कि और जोनों की राय से हम उसको जल्दी हासिल करें। हम 8 बोइंग और 2 एयरबस हासिल करना चाहते हैं। हमें 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 साथ इतनी अधिक है कि आप

अगर हम थोड़ा प्रेस करेंगे तो डेढ़ साल के पहले यह मिल नहीं सकते। तो ये हमें उपलब्ध हो जायेंगे और जैसा मैंने निवेदन किया हम सीज पर भी किसी तरीके से इन को प्राप्त कर के हमारी जो तत्कालिक समस्या है उस को हल करने की कोशिश करेंगे। . . . (व्यवधान) . . . .  
 बुनिया में जहाँ कहीं भी बोर्डिंग 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 बेड़े 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 यह 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 हफ्तो तत्काल उपलब्ध होने की संभावना है। एक हफ्तो पर लेना चाहते हैं अगर मिल जाय और एयर बस के धाने पर धाज जितने हमारे वर्तमान फ्लूट हैं उन पर हफ्तो समयसे है कि हमारी तत्कालिक जो विस्कतें 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 त्रिकायत माननीय सदस्य ने कुछ लोगों में व्यवहार के बारे में की। जहाँ तक व्यक्तिगत अधिकारियों के बारे में त्रिकायतों का प्रश्न है उस में अकेले मेरे करने से यह संभव नहीं होगा जब तक त्रिकायतें हमारे पास नहीं आती 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 त्रिकायतें हों, कर्मचारियों के बारे में या उड़ानों के सम्बन्ध में और सूचनाओं के बारे में उस को यह देखें . . . . . (व्यवधान) . . . . .

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

श्री पुष्पोत्तम कौलिक : हर कमेटी में दो संसद् सदस्य मनोनीत किए गए हैं। . . . . (व्यवधान) . . . . . आठ एयरपोर्ट्स पर किसहाल यह किया है जिस में बार तो अन्तर्राष्ट्रीय एयर पोर्ट्स हैं। एक बंबेयर है, विरेंद्रन है, हैदराबाद है, पटना है और महमदाबाद है। मुझको प्रसन्नता है कि महमदाबाद में जो कमेटी बनी, उस में हमें यह विश्वास कि तत्काल बैठक के बाद कार्यवाही यहाँ हुई और यह कितनी उपयोगी हो सकती है उस के बारे में उन्होंने कृपापूर्वक मुझको एक पत्र भी लिखा है। मुझे उम्मीद है और मैं काफी आश्चर्यमान हूँ कि अगर इस तरह से और भी कुछ एयरपोर्ट्स पर काम चलेता तो ये

त्रिकायतें 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 त्रिकायतें हैं। उन के विरुद्ध कार्यवाही करने में भी मुझको मदद मिलेगी। . . (व्यवधान) . .  
 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 आते हैं वहाँ भी समस्याओं के बारे में भी यह कमेटी विचार करेगी और उन के सम्बन्ध में निर्णय लेगी और धागे सुधार के लिए जो भी सुझाव होगा उस पर वह विचार करेगी।

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

श्री भवबोत्तम कौलिक : 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 दोनों तरह से इसमें सुधार जाएँ। जो विमान की तबी है उस को देखते हुए तत्काल विमान बेड़े में वृद्धि करें और जो कर्मचारियों के बारे में त्रिकायतें 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। विन्ता 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: