

हैं जिनमें दो लाख लोगों को काम मिल रहा है। इसमें लिखा है:

Rs. 6 crores worth of jaggery and Rs. 4 crores worth of other products are now produced in Tamil Nad and this has accordingly become a major cottage industry in the State.

मैं पूछना चाहती हूँ कि यह नीरा या रस शराब बनाने में क्यों बर्बाद किया जा रहा है। बजाय उसके, आज जो देश में शूगर की कमी है उसको पूरा करने के लिये इसका इस्तेमाल क्यों नहीं किया जाता। सभापति महोदय, आप जानते हैं कि इस वक्त उत्तर प्रदेश से पंजाब द्वारा शराब बनाने के लिए बेतहाशा गुड़ खरीदा जा रहा है। अब कहां तो लोगों के लिए खाने को गुड़ नहीं है। शराब बनाने के लिए गुड़ सप्लाई किये जाने का रास्ता क्यों खोल दिया गया है? क्यों उनको इजाजत दी जाती है कि इस तरह से इन पेड़ों का रस और गुड़ बर्बाद करें। लोगों को तो गुड़ खाने को न मिले और दूसरी तरफ शराब बनाने के लिए वह दिया जाय तो यह कहां की बुद्धिमत्ता और तर्कसंगत बात है? इस से जनता की बर्बादी नहीं होगी क्या?

आज सब से बड़ी प्राबलम देश में कोआरडिनेशन की है। खेती करने वालों को मिलने वाली मदद का कोआरडिनेशन ठीक प्रकार से होना चाहिए। जाहिर है कि अगर हम को सैल्फ सफिशिएंट होना है, आत्मनिर्भरता का लक्ष्य प्राप्त करना है तो उस का रास्ता यही है कि हमारी अपनी ज़िम्मेदारी शक्ति है उसका हम पूरा उपयोग करें और कहीं पर भी किसी खाने की चीज को हम बर्बाद न होने दें। किसान को हम यथेष्ट इंसेंटिव दें ताकि वह खाद्यान्न का अधिकाधिक उत्पादन करने के लिए प्रेरित हो सके। जो किसान पैदा करें उस को वे सुरक्षित रख सकें, स्टार्वज आदि की भी पर्याप्त और समुचित व्यवस्था होनी चाहिए ताकि वह भ्रष्ट बर्बाद न होने पाये। खाने की जगह, गुड़ शक्कर की जाह शराब न लेने पाये।

18-31 hours.

*OPERATION OF AIR SERVICE BY
A PRIVATE COMPANY

श्री मधु लिमये (मुंगेर) : सभापति महोदय, मैंने 1 मार्च, 1968 को श्री कर्ण सिंह को जो सवाल पूछा था उसके उत्तर में से यह बहस निकली है। सब से पहले मैं 22 दिनों के अन्दर मंत्री महोदय के द्वारा जो इस सदन में उत्तर दिये गये उनमें कितना फर्क आया है, वह मैं बतलाना चाहता हूँ।

जब मैंने 1 मार्च, 1968 को उन से सवाल पूछा तो मुझे बतलाया गया कि शीड्यूल्ड सर्विसेज चालू करने के लिये जो हमारा कानून है उसके सेक्शन 18 (ई) में सन् 1962 में तब्दीली की गई थी। इउत तर्दली के अनुसार केन्द्रीय सरकार को यह अधिकार प्राप्त हुआ कि निजी क्षेत्र में जो आपरेटर्स काम करते हैं उनको शीड्यूल्ड सर्विसेज चालू करने के लिये इजाजत दी जा सकती है। मैंने पूछा था कि क्या किन्हीं लोगों को इसके बास्ते इजाजत दी गई है तो मुझे जवाब मिलता है :

"so far no permission for such scheduled services has been given to any party."

उसके बाद नौन शीड्यूल्ड के बारे में मुझे यह इतिहास दी गई है कि "फ़्लिहाल सात कम्पनियों को नौन शीड्यूल्ड सर्विसेज चलाने की इजाजत है। 20 फ़रवरी 1968 को जमैर कम्पनी को दिल्ली से जोधपुर तथा राजस्थान के अन्य शहरों के दरमियान ये नौन शीड्यूल्ड सर्विसेज चालू करने की इजाजत दी गई है।"

उसके बाद मंत्री महोदय को एक सवाल 22 मार्च को पूछा गया था। उसके उत्तर में आप परिवर्तन देखिये। इसमें किसी को भी इजाजत नहीं दी गई है ऐसा कहा गया है। उन्होंने इजाजत मांगी थी इसका कोई जिक्र नहीं है, लेकिन 22 तारीख के जवाब में कहा जाता है :

[श्री मधु लिमये]

"The only private party who have applied for such permit are Messrs. Kalinga Airlines in respect of the route, Calcutta-Cooch-Bihar-Hasimara - Cooch - Behar - Calcutta. Their application is under consideration."

यह कलिंग एयरलाइंस के बारे में नई जानकारी 22 तारीख को मिलती है। मैं सब से पहले यह जानना चाहूंगा कि क्या 1 मार्च और 22 मार्च के बीच में इन्होंने आप के पास अनुमति मांगी थी और इसलिए 22 दिनों के बाद आप के जवाब में फर्क आया और आप कहते हैं कि कलिंग एयरलाइंस की दरखवास्त के बारे में हम विचार कर रहे हैं? साथ साथ नौन-शेडयूल्ड सर्विसेज में यह राजस्थान वाली जी सर्विस है, जमर कम्पनी की, जिसकी इजाजत दी गई है उसके बारे में इत्तिला मिलती है 1 मार्च को, लेकिन 22 मार्च को कलिंग एयरलाइंस के बारे में यह इत्तिला मिलती है :

"Kalinga Airlines also applied for permit to operate non-scheduled flights from Mohanbari to the following airfields in NEFA."

फिर 7 हवाई अड्डों का उस में जिक्र किया गया है :

"They have been permitted to do so subject to compliance with the prescribed conditions as well as security clearance of their crew by the Defence Ministry."

इसलिए मेरे मन में संदेह उत्पन्न होता है कि क्या कलिंग एयरलाइंस के बारे में हमें एक मार्च को जानबूझकर अग्रे में रखा गया था ? या 1 मार्च के बाद ही सारी कार्यवाही हुई है यानी नौन-शेडयूल्ड

के लिए और शेडयूल्ड के लिए अनुमति कलिंग एयर लाइंस ने 1 मार्च के बाद मांगी है और इसलिए 22 मार्च को उन्होंने कहा है कि हम शेडयूल्ड के बारे में विचार कर रहे हैं और जहां तक नौन-शेडयूल्ड का सवाल है उसकी उन्होंने इजाजत दे दी है। अब इसके बारे में यहाँ पर पब्लिक एकाउंट्स कमेटी की रपट आई है। नेफा के इलाके में, उर्वसियम के इलाके में हमारी जो चौकियां हैं उनको सामान पहुंचाने का ठेका बीजू पटनायक की कलिंग एयरलाइंस को दिया गया था, तो उस का क्या नतीजा हुआ था ? नतीजा हम, आप सब लोग जानते हैं कि उसमें बड़ी घाघलियां हुई थीं। माल सामान आदि पहुंचाया नहीं गया। माल बाजार में बेच डाला गया। सरकार से ज्यादा पैसा इन्होंने ले लिया और उसके बारे में आज सरकार के द्वारा जांच की जा रही है। ऐसी हालत में मैं जानना चाहता हूँ कि सरकार के कानूनों का जिस कम्पनी ने उल्लंघन किया, जिन्होंने टैक्स के बारे में चोरी की और जिस सरकारी सामान को उन्हें हमारी सुरक्षा चौकियों तक पहुंचाना था उसे उन्होंने पहुंचाने के बजाय काले बजार में बेच डाला, ऐसी कम्पनी की शेडयूल्ड की अर्जी पर यह विचार कर रहे हैं और जहाँ तक नौन-शेडयूल्ड का सवाल है उन्होंने उसे इजाजत दे भी रखी है। मैं चाहता हूँ कि इसका खुलासा मंत्री महोदय करें।

मैं ने बहुत गहराई में जाकर यह शेडयूल्ड और नौन-शेडयूल्ड क्या बला है इसका अध्ययन करने का प्रयास किया लेकिन यह मामला इतना उलझा हुआ है कि अभी तक इस का संतोषजनक उत्तर मैं नहीं हासिल कर सका और मैं चाहूंगा कि आज मंत्री महोदय इस के ऊपर रोशनी डालें। मैं उन का ध्यान खुद इस सदन में 6 साल पहले जो तरमीम करने वाली

बिल आया था और उस समय मंत्री जी के द्वारा जो बात कही गई थी, दिलावा चाहता हूँ जिससे पता चलता है कि उस समय जो नोन-शेडयूल्ड सर्विस थी उस के बारे में हमारे मंत्री महोदय और सरकार सचेत थे। उनकी राय में यह महज नाम के वास्ते ही नोन-शेडयूल्ड थी लेकिन वास्तव में यह शेडयूल्ड सर्विस है। इसलिए कानून में परिवर्तन करके इन को केन्द्रीय सरकार के नियन्त्रण में लाने की हम कोशिश करेंगे। उस वक्त सफाई दी गई थी। मंत्री महोदय 29 मार्च को कहते हैं :

"No new element has been introduced into this Bill. It only says that the present services that are run under the so-called name of 'non-scheduled' should be called 'scheduled' services. According to the definition they are scheduled. Either the IAC should take them over—we were hoping that they would take over—or we should regularise them by amending the Act."

इस से साफ़ हो जाता है कि उस समय जो नोन-शेडयूल्ड सर्विस थी उनको वास्तव में सरकार मानती थी कि यह शेडयूल्ड सर्विस है। चूँकि उन के ऊपर पूरा नियंत्रण नहीं था इसलिए उन सर्विसेज को नियन्त्रण में लाने के लिए जो हमारा कानून था उस के सेक्शन 18(ई) में इन्होंने परिवर्तन किया। इसे भी उस वक्त किया जबकि दूसरी लोक सभा का अन्त हो रहा था और कोई जल्दी नहीं थी। यहाँ पर हम ने कहा भी था कि जल्दी जल्दी में आप इस कानून में परिवर्तन क्यों करने जा रहे हैं तीसरी लोक सभा अभी बैठने वाली है उस के सामने इसे रखियेगा लेकिन उन्होंने जल्दी में इस कानून को पारित किया जो कानून शब्दावली और आत्मा के बारे में मैं ताकत के साथ कहना चाहता हूँ कि सरकार द्वारा औद्योगिक नीति संबंधी जो प्रस्ताव अंगूर किया गया था उस प्रस्ताव की शब्दावली और आत्मा के बिल्कुल

बरखिलाफ वह कानून है। क्योंकि उस प्रस्ताव में साफ़ साफ़ लिखा हुआ है कि किन किन चीजों में सरकारी नियन्त्रण रहेगा और किन चीजों में अथवा किन क्षेत्रों में भविष्य में प्रगति होगी या विस्तार होगा सरकार क्षेत्र में और किन क्षेत्रों में केवल सरकार के द्वारा काम किया जायगा। इन नियंत्रित उद्योगों के बारे में एक अपवाद के तौर पर जिन उद्योगों का उल्लेख किया गया था उस में एक उल्लेख हथियार बगैरह का तो है ही लेकिन एक उल्लेख रेलवे का और ऐयर ट्रांसपोर्ट का भी किया गया था।

आज रेल मंत्री जी भी यहाँ पर बैठे हुए हैं। आज भी मेरी जानकारी के अनुसार 500 मील से अधिक रेल निजी क्षेत्र में है। स्वाधीनता प्राप्त हुए 21 साल हो गये और सन् 1956 में सरकार ने औद्योगिक नीति संबंधी जो प्रस्ताव पास किया था उस प्रस्ताव को पास हुए भी 12 साल हो गये लेकिन अभी तक रेलवे में निजी क्षेत्र चल रहा है और रेलवेज प्राइवेट कंपनियों द्वारा चलाई जा रही है और उन निजी क्षेत्र की कंपनियों को समाप्त करने के बारे में मंत्री जी के द्वारा या रेल मंत्रालय के द्वारा अभी तक कोई ठोस कदम नहीं उठाया गया है। इसी तरह जहाँ तक हवाई जहाजों का सवाल है, उस के बारे में मैं गैर-कौजी उड्डयन के संबंध में कहना चाहता हूँ कि हमारे मंत्री महोदय कहते थे कि नोन-शेडयूल्ड का केवल नाटक चल रहा था, अंत में वह शेडयूल्ड सर्विस है, और उन के ऊपर नियंत्रण रखने के लिये हम कानून में परिवर्तन कर रहे हैं। लेकिन उसके बाद में हमें पता चलता है कि इस कानून के अन्दर एक कंपनी को भी परमिट नहीं दिया गया। उस के मुताबिक पहले जो एक झूठ का, जाल फरेबी का, काम चल रहा था वह आज भी चल रहा है। क्योंकि मेरी जानकारी के अनुसार जो पुरानी कंपनियाँ हैं उन में किसी भी कंपनी का परमिट उन्होंने रद्द नहीं किया है।

[श्री मधु लिभये]

अगर हम जानने की कोशिश करें कि यह शेड्यूल और नान-शेड्यूल क्या है, तो मेरे पास राज्याध्यक्ष कमेटी की रिपोर्ट है, और उस में उन्होंने कहा है कि उन में क्या फर्क है यह बतलाना बड़ा मुश्किल काम है। कमेटी यह कहती है कि :

Having regard to the definition of scheduled air transport service contained in rule 3 of the Indian Aircraft Rules, 1937, the distinction between a scheduled service and a non-scheduled service appear to be these:

1. In the case of a scheduled air transport service, a licence is issued by the air transport licensing board, while in the case of a non-scheduled service, a permit is issued by the Director-General of Civil Aviation.

2. A scheduled air transport service operates between places defined in a time-table.

3. A scheduled air transport service may advertise its operations whereas a non-scheduled service may not.

अब मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि डाइरेक्टर जनरल, सिविल एविएशन द्वारा अख्तियार देने के नियम का भंग को छोड़ कर बार्क नियमों का इन शेड्यूल और नान-शेड्यूल सर्विसिज द्वारा बराबर भंग किया जा रहा है। राज्याध्यक्ष कमेटी ने 1950 में अपनी रिपोर्ट में यह कहा था कि :

conditions of permit frequently evaded in practice.

अब यह तो बहुत लम्बा हो जायगा, लेकिन 1950 में जब राज्याध्यक्ष कमेटी कहती है कि जो 1937 के नियम हैं उन का सरासर भंग किया जा रहा है। यह तो करीब 18 साल पहले कहा गया था। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या 1937 के नियमों में

उन्होंने कोई परिवर्तन किये हैं या कार्य-प्रणाली में कोई सुधार किया है। लेकिन मंत्री महोदय ने जो जवाब दिया है उस से ऐसा लगता है कि कोई फर्क नहीं हुआ है। वही नियम हैं, वही कार्य-पद्धति है। उस के क्या क्या नतंजे हो रहे हैं, मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय जो जानकारी उपलब्ध है, मैं चाहता हूँ, उस को इकट्ठी कर के दें। उन्होंने यह बतलाया है कि :

Conditions which the non-scheduled operators have to comply with:—

इस में उन्होंने चौथो शर्त यह बतलाई है :

Monthly returns of operations shall be furnished to the Director-General of Civil Aviation in forms prescribed by him for the purpose.

मैं यह जानना चाहता हूँ कि जिन सात कम्पनियों को उन्होंने इजाजत दे रखी है उन में से कितनी कम्पनियों ने इस नियम का पालन किया है। यदि इस नियम का पालन हुआ है तो उन के पास जानकारी होनी चाहिये और सदन को वह जानकारी मंत्री महोदय दें कि हमारे यहाँ जो शेड्यूल सर्विसेज हैं उन के द्वारा जितना माल डोया जाता है या मुसाफिर ढोये जाते हैं उसमें कितना अनुपात नान-शेड्यूल सर्विसेज का है क्योंकि राज्याध्यक्ष कमेटी कहती है कि उस समय नान-शेड्यूल सर्विसेज करीब करीब 10 से लेकर 12 प्रतिशत तक माल और मुसाफिर ढोने का काम करती थी, यानी बहुत बड़ी मात्रा में। आज मैं जानना चाहता हूँ कि नान-शेड्यूल सर्विसेज जो माल डोया जाता है या मुसाफिर ढोये जाते हैं और उन की जो आमदनी है उस का और जो शेड्यूल सर्विसेज हैं, जो कि सरकारी क्षेत्र में हैं, उन का अनुपात क्या है। मेहरबानी कर के जरा मंत्री महोदय हमें यह बतला दें।

दूसरे उन को यह अधिकार है कि :

certificate from both Air-India and
Indian Airlines Corporation.

The operator shall submit to the Director-General of Civil Aviation a schedule of rates and other charges for chartering different types of aircraft in his possession within 7 days of the grant of his permit or renewal thereof.

क्या यह जानकारी भी इन कम्पनियों के बारे में उन को मिली है ? यदि नहीं मिली है तो उन की परमिट्स को उन्होंने खत्म क्यों नहीं किया ? इस के बारे में कुछ नियम ने हुए हैं । नियम 9 में जिक्र किया गया है कि :

“The operator of a non-scheduled air transport service to whom this permit has been granted shall be responsible for ensuring that no goods prohibited from being carried under any law for the time being in force are carried in aircraft operated by the said operator under this permit.”

मैं जानना चाहता हूँ कि क्या मंत्री महोदय के पास इस तरह की जानकारी आई है या क्या उन के पास इस तरह की शिकायतें आई हैं कि नाना-शेड्यूल्ड सर्विसेज के संचालक इस तरीके की चीजों का तस्कर व्यापार करने के लिये अपने विमानों का इस्तेमाल करते हैं जैसे कि राजस्थान और उत्तर प्रदेश के क्षेत्र में अफीम का तस्कर व्यापार चलता है । इसी तरह से सोने और हीरों का मामला चलता है इस के बारे में भी मंत्री महोदय पूरी सफाई दें और जो नियम हैं उस के अमल कराने के बारे में क्या किया जा रहा है, इस की भी जानकारी वह सदन को दें ।

अब मैं नियम 17 की ओर मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ :

Operations to foreign countries shall not be permitted except on the production of a 'No objection'

मैं मंत्री महोदय से यह जानकारी भी चाहता हूँ कि विदेश यात्रा के सिलसिले में इन नाना-शेड्यूल्ड सर्विसेज के द्वारा क्या कारवाई की जा रही है ?

अन्त में मैं चाहता हूँ कि वह एक बात का जवाब दें कि जो नाना-शेड्यूल्ड अपरेटर्स हैं क्या उन को इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के हवाई जहाजों पर मुफ्त प्रवास करने की कोई सुविधा दी जा रही है या कोई पास बरीरह दिया जा रहा है ? एक ओर हमारे पार्लियामेंट के सदस्य मांग कर रहे हैं कि उन को हवाई जहाजों में मुफ्त में चढ़ने और यात्रा करने की इजाजत दी जाय, वैसे तो मैं इस का विरोध करता हूँ, और अगर करना ही है तो मैं इस के लिये तैयार हूँ कि रेलवे फंड और हवाई यात्रा के किराये में जितना फर्क हो वह उन को देना चाहिये क्योंकि मुफ्त यात्रा मैं पसन्द नहीं करता, दूसरी ओर इन नाना-शेड्यूल्ड अपरेटर्स को यह सुविधा दी जा रही है कि मैं पूछना चाहूंगा जब संसद सदस्यों के बारे में हमारे द्वारा नियमों पर सख्ती से अमल करवाया जा रहा है तो क्या वजह है कि नाना-शेड्यूल्ड अपरेटर्स को हमारे इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के जहाजों पर मुफ्त यात्रा करने की इजाजत दी जाती है ? अगर उन के पास यह जानकारी नहीं है तो वह उस को मालूम कर के इस सदन के सामने रखें और इस तरह की सुविधायें कितने अपरेटर्स और डाइरेक्टर्स को दी गई हैं इस की तफसील भी वह सदन को दें । यह जो शेड्यूल्ड और नाना-शेड्यूल्ड का उलझा हुआ मामला है उस के बारे में मैं मंत्री महोदय से सफाई चाहता हूँ क्योंकि मार्च, 1962 में दूसरी लोक सभा के अन्त में जल्दी में यह कानून बना था और उस के बाद मंत्री महोदय जवाब देते हैं कि आज तक एक भी शेड्यूल्ड अपरेटर को इजाजत नहीं दी गई है । आखिरकार कानून में परि-

[श्री मधु लिमये]

वर्तन करने जरूरत क्या थी जब कि कानून का परिवर्तन जो इंडस्ट्रियल पालिसी रेजोल्यूशन था उस के खिलाफ जाता था ? पब्लिक ग्रैंडरटेक्निस कमेटी की जो 33वीं रिपोर्ट है उस के अनुसार यह इतना मिलती है कि इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन ने उन से कहा था 1962 में कि करीब करीब 15 मार्ग ऐसे हैं जिन पर वह खुद शेड्यूल्ड सर्विसेज नहीं चलाना चाहते । इस का मतलब यह हुआ कि उन मार्गों पर यात्रियों की सुविधा के लिये प्राइवेट आपरेटर्स की इजाजत दी जायेगी । लेकिन मंत्री महोदय के जवाब के अनुसार अब तक किसी भी प्राइवेट आपरेटर को इजाजत नहीं दी गई है । आखिरकार यह कानून किस लिये बनते हैं ? अगर नान-शेड्यूल्ड और शेड्यूल्ड को जो उल्लाह हुआ मामला है उस को सुलझाने के लिये यह कानून था तो उस पर अमल नहीं हुआ, और तेजी से तो बिल्कुल ही नहीं हुआ क्योंकि मार्च, 1962 में कानून बनता है, उसके बाद नियम बनते हैं 1965 में तीन साल बाद नियमों के अनुसार जो ऐंड-वाइजरी बोर्ड बनना चाहिये था वह भी जल्दी नहीं बनता है इस लिये मैं जानना चाहता हूँ कि आखिरकार मामला क्या है ?

और अधिक समय होता तो मैं दूसरे पहलुओं पर भी बोलता, लेकिन जो बातें मैंने मंत्री महोदय के सामने रखी हैं, मैं चाहता हूँ कि वे उन का साफ साफ जवाब दें, ।

श्री रवि राय (पुंरी) : मैं मधु लिमये जी को बधाई देता हूँ कि इस सवाल को उन्होंने उठाया है । पहली बात तो मैं शार्ट नोटिस क्वेश्चन के बारे में कहना चाहता हूँ । सिविल एडिप्शन के मिनिस्टर श्री कर्ण सिंह हैं । मैंने साहा था कि वह मेरे उस शार्ट नोटिस क्वेश्चन की स्वीकार कर लें । लेकिन उन्होंने इसको नहीं माना है । अंग्रेजों जानते ही हैं कि

महेश योगी को व्यक्तिगत रूप से एयर स्ट्रिप बनाने की इजाजत इस मंत्रालय ने दी है ? आपको यह भी मालूम है कि जो जगह उनको दी गई है, जो भूमि इस काम के लिए उनको दी गई है और जिस भूमि पर एयर स्ट्रिप बनाने की अनुमति दी गई है उस जगह के लिए करीब दो हजार भूमिहीन लड़ाई करते आ रहे हैं और हमारी पार्टी की ओर से वहां वे लड़ाई लड़ रहे हैं । बहुत दिन हो गए हैं उनको इस लड़ाई को लड़ते हुए लेकिन वह जमीन उनको अभी तक नहीं मिली है । सरकार का नियम है और कानून भी है कि भूमिहीन लोगों को भूमि मिलनी चाहिए । उनको भूमि न देकर भारत सरकार ने उनको इजाजत दे दी है कि वहां एयर स्ट्रिप बना सकते हैं । यह उनके आध्यात्मिक प्रचार में सहायक होगी, ऐसा उनका कहना है । लेकिन जो भूमिहीन हैं जिन के पास भूमि नहीं है उनको भूमि पहले दी जानी चाहिये । मैं चाहता हूँ कि इसकी सफाई हो जानी चाहिये ।

सार्वजनिक क्षेत्र को बढ़ावा देने की आइ में आप निजी क्षेत्र को बढ़ा रहे हैं । मधु लिमये जी ने भी इसका जिक्र किया है । बीजू पटनायक साहब की कलिंग एयर-लाइन्स चलती है । आप जानते ही हैं कि 1962 में चीन ने जब हम पर हमला किया था उस समय कम्बल इत्यादि जो फौजियों के वास्ते गिराने के लिये इनको ठेका दिया गया था वे कम्बल आदि उन फौजियों के काम में न आकर कलकत्ता में काले बाजार में बिके थे । सरकार कह रही है कि इसके बारे में जांच हो रही है । बीजू पटनायक पुराने कांग्रेसी नेता हैं । वह अब भी कांग्रेस में हैं । वह व्यापारी भी हैं । उनके साथ मिल कर, निजी क्षेत्र के साथ मिल कर क्या यह साठ गांठ नहीं हो रही है और निजी हवाई कम्पनियों को बढ़ावा देने की नीति पर क्या नहीं चला जा रहा है । मैं नहीं समझता कि सार्वजनिक क्षेत्र को बढ़ावा देने की कोई बात हो रही है बीजू पटनायक का मामला बार बार सदन में उठाया गया है । उन से जो प्रार्थना आई है

उस पर मैं सम्मत्ता हूँ कि विचार करने का तो कोई सबाल ही नहीं है, इजाजत देने की बात तो हूर रही ।

अज सात प्राइवेट कम्पनीज हैं ।

Air Survey Company of India, Airway India, Bharat Commerce and Industries, Combata Aviation, Jamair Company, Kalinga Airlines and Kasturi and Sons.

मैं जानना चाहता हूँ कि कौन कौन इनके मालिक हैं ? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या इंडियन एयरलाइज कारपोरेशन इन मार्गों को अपने हाथ में लेने के बारे में सोच रही हैं ? क्या कोई स्कीम इसके बारे में उसके पास है और अगर है तो मैं चाहता हूँ कि सदन को उसके बारे में अवगत कराया जाए ।

श्री कःभेदशर सिंह (खगरिया) : कलिंग एयरलाइज का मामला सदन में कई बार आ चुका है । मुझे खेद है कि अभी तक उसके सम्बन्ध में कोई एक्शन नहीं लिया गया है । कलिंग एयरलाइज इनकम टैक्स का रुपया खा गई है, एम्प्लाईज का जो प्राविडेंट फंड है उसके पैसे का गोलमाल किया है । मैं जानना चाहता हूँ कि क्यों नहीं मंत्री महोदय इन सब राशियों के एवज में कलिंग एयरलाइज के जितने प्लेन हैं और मशीनें आदि हैं, जब्त कर लेती है और वहां उन मार्गों पर अपने हवाई जहाज चलाती है । एक प्रश्न के उत्तर में यह बताया गया था कि कलिंग एयरलाइज निम्न मार्गों पर उड़ानें भरती है ।

"Kalinga Airlines also applied for permit to operate non-scheduled flights from Mohanbari to the following air-fields in NEFA: Ingkiong, Tuting, Along, Daporijo, Tezu, Vijaynagar and Zero.

मैं जानना चाहता हूँ कि उसकी इन उड़ानों को कैसे कर दिया जाएगा ?

मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि कलिंग एयरलाइज के विरुद्ध जो जांच हुई है और जो निष्कर्ष निकले हैं, क्या उस जांच रिपोर्ट को सदन के फ्ल पर रखा जाएगा ?

SHRI LOBO PRABHU (Udipi): From the reply to the question and from what Shri Madhu Limaye has said it is seen that there are two legislations, or one legislation and one set of rules regulating scheduled and non-scheduled flights. From the reply it is seen that there is provision of rules for non-scheduled flights. Now my first question is this. Why are there no such rules for scheduled flights? When you have rules a party is entitled to apply and can get a licence. In the absence of rules the matter remains subject to discretion I would suggest that these rules should be evolved.

The second point I would like to raise is—and here I am very happy to find myself in company with Shri Madhu Limaye.... (Interruption)—when 16 routes were suggested as possible routes for scheduled flights, why has the Government not taken any steps to invite some kind of enterprise for these routes? I think, I have understood him correctly that 16 routes were mentioned as suitable for scheduled flights. I make this point very deliberately because now you have a position in which the people want to travel by air and the Indian Airways are not able to accommodate. If there were scheduled flights even on these routes or possibly the routes which are licensed to Indian Airways, that demand from the public could be met. Here I am open to correction, but the Indian Airways are discarding a number of their Dakotas which either by cannibalisation or otherwise could be made available for private transport; which means, there is importance in these scheduled flights for these aircraft which will be available.

Thirdly—here I think my good friend from the left may not agree—an element of competition is necessary if Government enterprise is to work. Al-

[Shri Lobo Prabhu]

though the Act of 1953 permits this element of competition, Government by not framing rules and by not allowing parties to apply, have maintained a monopoly which they have used to increase the fares by almost a hundred per cent. In the name of the people I would like the Government to follow their own Act, the Indian Air Corporation Act of 1953, and make rules and open the routes for scheduled and non-scheduled flights.

In respect of the non-scheduled flights, I have a further proposal to make in respect of the rules. It is said that in respect of every flight permission should be taken unless it is back to the point of departure. It seems to me rather anomalous that a party will only fly up and come back where it started. I hope that will be explained. But if it means that information should be sent to the place of landing, that rule requires to be clarified accordingly because otherwise power will be given to different parties to inhibit or to prohibit a flight after it has already been permitted on the basis of the rates and otherwise by another section of these rules.

I would also like to know from the Minister, if it is possible—I have not given him notice—whether these rates proposed for non-scheduled flights are corrected by the Department or they stand as proposed. I would suggest, in the interest of competition, that the Government may not revise their rates upwards.

I have asked a number of questions but I feel that they are of sufficient importance to the country and particularly to the air travelling public.

पर्यटन तथा असावक उड्डयन मंत्री (डा० कर्ण सिंह) : कुछ आज माननीय सदस्य ने बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न उठाये हैं। सब से पहले मैं यह कहना चाहता हूँ कि माननीय सदस्य श्री लिमये ने कहा है कि जो मैंने दो उत्तर दिये थे उन में कुछ डिसक्रिपेंसी है, कुछ उनमें परस्पर विरोध है। मेरी प्रार्थना

है कि उसमें कोई ऐसा विरोध नहीं है। पहला प्रश्न तो यह पूछा गया था कि क्या किसी शिड्यूल ऑपरेटर को आपने परमिशन दी है या नहीं। इसके जवाब में मैंने कहा कि नहीं। दूसरे प्रश्न में फिर आपने किसी और प्रकार से इस चीज को पूछा तब मैंने यह एग्जामपल इनफार्मेशन दी कि कलिंग ने शिड्यूल सर्विस के लिए एप्लाई किया है और वह जेरेगौर है, उसके ऊपर हम विचार कर रहे हैं। मैं नहीं समझता हूँ कि इसमें कोई ऐसा परस्पर विरोध है और न हम किसी समय भी यह चाहेंगे कि सदन के सामने कोई गलत चीज रखी जाए।

उन्होंने यह भी कहा है कि यह सारा जो कुछ हो रहा है वह इंडस्ट्रियल पालिसी रेजोल्यूशन के एक प्रकार से विरुद्ध है। मेरी प्रार्थना होगी कि यह बात ठीक नहीं है। इंडस्ट्रियल पालिसी रेजोल्यूशन में भी कहा गया है कि एवियेशन में जो नई चीज होगी उसको गवर्नमेंट करे। लेकिन जहाँ प्राइवेट कम्पनियां काम कर रही हैं वे भी चल सकती हैं। इंडस्ट्रियल पालिसी रेजोल्यूशन मेरे पास यहाँ है।

19 hrs.

श्री मधु लिमये : यह तो कहा है लेकिन आपने चल कर "हाऊएवर" जोड़ कर यह भी कहा गया है :

"Railway and air transport, arms and ammunition and atomic energy will, however, be developed as Central Government monopolies."

इस का मतलब यह है कि पहले जो कुछ कहा गया है उस के बाद "हाऊएवर" जोड़ कर इस को अपवाद बनाया गया है।

डा० कर्ण सिंह : सदन ने जो एयर कार-पोरेशन एक्ट पास किया है उस में विशेष रूप से यह दिया गया है कि प्राइवेट ऑपरेटर्स शिड्यूल और नान-शिड्यूल सर्विसिज चला सकते हैं। सदन ने यह बात सोच-समझ कर की है। मूल प्रश्न यह है कि शिड्यूल या नान-शिड्यूल ऑपरेटर्स की आवश्यकता क्या है

प्राइवेट सैक्टर में। उस का उत्तर यह है कि बहुत से ऐसे हल्के हैं, जहां इंडियन एयरलाइन्ज काम करने में असमर्थ रहती है, या उस को कठिनाई होती है, क्योंकि इंडियन एयरलाइन्ज को बहुत सी बातें देखनी हैं। एक तो उस को प्लैन पोजेशन का प्रश्न है। उस के पास इतने अधिक प्लेन्ज नहीं हैं कि वह हर जगह चला सके। दूसरे, इंडियन एयरलाइन्ज जहां पूरा साल सर्विस को चलाए, वहां वह बुकिंग आफिज़ खोलें। एडवर्टाइजमेंट करे, इत्यादि। लेकिन इंडियन एयरलाइन्ज एक कामर्शल ऑर्गेनाइज़ेशन भी है। उस का कार्य यह भी है कि वह कामर्शन दृष्टि को सामने रखे। इसलिए इस सदन ने एयर कारपोरेशन एक्ट में जो अमेंडमेंट किया उस का तात्पर्य और मतलब यह था कि जहां इंडियन एयरलाइन्ज इस समय काम नहीं करना चाहती है, या करने में असमर्थ है, वहां प्राइवेट एयरलाइन्ज को मौका दिया जाये, क्योंकि हमारा असली मकसद, उद्देश्य यह है कि हवाई यात्रा करने वाग लोगों को सुविधा बड़े। अगर हम ने डाग इन दि मेजर या एयरोपेन इन दि हुंजर पालिसी रखी, अर्थात् न तो इंडियन एयरलाइन्ज सर्विस चलाए और न किसी को चलाने दे तो मैं समझता हूँ कि उस से किसी को लाभ नहीं होगा, बल्कि हानि होगी।

माननीय सदस्य ने शिड्यूल्ड और नान-शिड्यूल्ड सर्विस के सम्बन्ध में बहुत से प्रश्न उठाए हैं। उन्होंने पूछा है कि शिड्यूल्ड और नान-शिड्यूल्ड से कितने परसेंटेंज पैसेजर्ज कैरी हुए। वह जानकारी इस समय मेरे पास है। 1966 में 2.4 परसेंट पैसेजर्ज प्राइवेट नान-शिड्यूल्ड सैक्टर में कैरी हुए हैं और बाकी 97.6 परसेंट इंडियन एयरलाइन्ज में कैरी हुए हैं। इसी तरह 1966 में 40 परसेंट फ़ोट कैरी किया है प्राइवेट एयरलाइन्ज ने और 60 परसेंट फ़ोट कैरी किया है इंडियन एयरलाइन्ज ने।

माननीय सदस्य ने यह भी पूछा है कि

क्या मन्थनो रिटर्न्ज आती है या नहीं। मेरी जानकारी है कि मन्थनो रिटर्न्ज हमें आती है। ये प्राइवेट आपरेटर्ज कोई इन्टर-नेशनल फ़्लाइट्स नहीं करते हैं। ये केवल अपने देश में ही काम करते हैं, बाहर नहीं जाते हैं।

जहां तक यह प्रश्न है कि क्या आई० ए० सी० उन को एयरलाइन्ज होने के नाते फ़ोट टिकट देता है या नहीं, इस समय यह जानकारी मेरे पास नहीं है। लेकिन सम्भव है कि चूँकि वे भी एक प्रकार के एयरलाइन्ज है और इंडियन एयरलाइन्ज भी एक एयर कारपोरेशन है, इस लिए उन में म्यूचुअल कर्टेसी हो और इंडियन एयरलाइन्ज उन को फ़ोट टिकट दें। जैसा कि मैंने कहा है, इस समय यह जानकारी मेरे पास नहीं है। मैं इस के बारे में पता लगाऊंगा।

माननीय सदस्य ने यह भी प्रश्न किया कि नान-शिड्यूल्ड सर्विसिज क्या हों और शिड्यूल्ड क्यों न हों। मैं कहना चाहूंगा कि उन्होंने ने स्वयं फ़र्क बता दिया कि शिड्यूल्ड सर्विसिज में उन को एक टाइम-टेबल बनाने का हक होना है, पब्लिसिटी देने का हक होता है और उन को एक समय के लिए इजाजत मिलती है। आज तक इन सात में से किसी ने शिड्यूल्ड सर्विसिज के लिए एप्लाई ही नहीं किया। सिर्फ कलिंग ने एप्लाई किया।

श्री मधु लिये : मंत्री महोदय मेरी बात समझे नहीं। मिनिस्टर साहब ने 1962 में खुद कहा था कि इस समय जो नान-शिड्यूल्ड सर्विसिज हैं, वास्तव में वे शिड्यूल्ड हैं। इसी लिये उन्होंने कहा था, "सो काल्ड-नान-शिड्यूल्ड सर्विसिज", क्योंकि वह सोचते थे कि वास्तव में ये शिड्यूल्ड की तरह ही चल रही हैं। मंत्री महोदय ने एडवर्टाइजमेंट वगैरह की बात कही है। लेकिन इन सब का ऐसा इन्तजाम है कि वे किसी एक को एजेन्ट

[श्री मधु लिमये]

दना देते हैं। उस की मार्फत बे किराये, मुसाफिर और माल बरीरह के बारे में सारा काम, जो कि सरकार करती है, एक दूसरे तरीके से करते हैं, इस लिए खुद मंत्री महोदय ने कहा था कि जो "सो काल्ड नान-शिड्यूल्ड सर्विसिज" हैं, लेकिन वास्तव में शिड्यूल्ड हैं, इस तरह का परिवर्तन करने के पश्चात् उन को कानून के नीचे लाया जायेगा। इस आश्वासन का क्या हुआ ?

डा० कर्ण सिंह : दो प्रकार की सर्विसिज होती हैं, एक कार्गो, और एक पैसेंजर। हमारी मिनिस्ट्र में यह विचार चल रहा है कि जहां तक कार्गो का सम्बन्ध है, वह तो नान-शिड्यूल्ड तरीके से चलता रहे, लेकिन जहां तक पैसेंजर का सवाल है, मैं स्वयं यह समझता हूँ कि यह उचित होगा कि जहां तक मुमकिन हो सके, इन को शिड्यूल्ड किया जाये। चुनावों में हम यह सोच रहे हैं कि हम एक डेट रखें और उनसे कहें कि जो जो पैसेंजर को लाना चाहें, वे एक शिड्यूल्ड तरीके से उस को चलायें, नान-शिड्यूल्ड से नहीं। यह बात इस समय अग्रेडर कन्सिडरेशन है। मेरी इन्स्टिंक्ट, मेरा विचार, यह है कि जो भी प्लेन सर्विस पैसेंजर को ले कर चलती है, वह कम से कम एक शिड्यूल्ड तरीके से चले। उस से हमारा कंट्रोल भी अधिक रहेगा और हमें उस का लाभ भी होगा।

माननीय सदस्य, श्री रवि राय ने, महर्षि के बारे में प्रश्न पूछा है। इस बारे में हमारी मिनिस्ट्री ने कोई इजाजत नहीं दी और न ही उन को हमारी मिनिस्ट्री से इजाजत लेने की कोई जरूरत थी। शायद उन्होंने ने यह इजाजत मांगी है कि वह वहां पर लैंड कर सकें या टेक ऑफ कर सकें। ऐसा कोई प्रश्न हमारे पास नहीं आया है। हो सकता है कि उन्होंने जमीन के सम्बन्ध में यू० पी० गवर्नमेंट को कोई एप्लीकेशन दी हों। लेकिन महर्षि का

तरफ से न तो हमारी मिनिस्ट्री से कोई इजाजत मांगी गई है और न ही हम ने इस प्रकार की इजाजत दी है।

श्री रवि राय : तो फिर एयर-स्ट्रिप नहीं बनेगा न ?

श्री मधु लिमये : सरकार की ओर से नान-डिशाड्यूल्ड आपरेटर्स के बारे में जो नियम बनाए गए हैं, उन का पहला नियम इस प्रकार है :

"No place shall be used for landing or departure other than an aerodrome approved or licensed according to the regulations in force in the territory in which it is situated."

क्या मंत्री महोदय यह आश्वासन देंगे कि अगर वह खुद हवाई अड्डा बना लेते हैं, तो जब तक वह इस नियम के अनुसार एप्रूव नहीं हो जाता है, किसी भी हवाई जहाज को वहां उतरने की इजाजत नहीं दी जायेगी। इसी में से एक यह प्रश्न निकलता है कि यह नियम सुरक्षा की दृष्टि से बनाया गया है कि जो हवाई अड्डा सरकार के नियमों के अनुसार न बना हो, वहां पर कोई नान-शिड्यूल्ड सर्विस भी न उतरे। लेकिन हम देखते हैं कि जहां शिड्यूल्ड सर्विसिज और इन्टरनेशनल सर्विसिज को उतारा जा रहा है, वहां भी सुरक्षा का ख्याल नहीं किया जाता है। मैंने दम्बई का मामला यहां पर रखा है। हवाई अड्डे में गाय चरती है।

डा० कर्ण सिंह : यह नियम उन एयर-लाइन्ज के लिए है, जिन के पास शिड्यूल्ड या नान-शिड्यूल्ड लाइसेंस हो। जहां तक मैं समझ सका हूँ। महर्षि का शायद एक प्राइवेट प्लेन होगा। प्राइवेट प्लेन पर यह नियम नहीं लागू होता है।

श्री रवि राय : प्राइवेट प्लेन चाहे कहीं भी उतरे ?

श्री मधु लिमये : उस से नागरिकों की जान, सिक्युरिटी खतरे में पड़ेगी ।

डा० कर्ण सिंह : अगर मर्हाष उड़ेंगे, तो शायद वह ऐसी योगावस्था में उड़ेंगे कि वह सुरक्षित रहेंगे ।

दूसरा मुख्य प्रश्न कलिंग के सम्बन्ध में उठाया गया है । नीफा में ड्रापिंग का उस का कन्ट्रैक्ट 30 जून, 1967 को खत्म कर दिया गया, जिस के बारे में पी० ए० सी० की रिपोर्ट भी है ।

उस के बाद यह प्रश्न उठा कि हम एक नई कम्पनी बनायें या नहीं । वह एक अलग प्रश्न है । वह एयर फोर्स कर रही है । सात नान-शिड्यूल्ड अपरेटर्ज में एक कलिंग भी है । जिस प्रकार दूसरे नान-शिड्यूल्ड अपरेटर्ज को हर वर्ष लाइसेंस मिलता है, उसी प्रकार कलिंग को भी मिलता है । हम ने उस को कोई और नई चीज नहीं दी है । श्री मधु लिमये ने कहा कि नान-शिड्यूल्ड नहीं होना चाहिए, शिड्यूल्ड होना चाहिए । कलिंग ही एक ऐसी कम्पनी है, जिस ने आज तक यह कहा है कि हम शिड्यूल्ड चाहते हैं ।

श्री मधु लिमये : कलिंग को बिल्कुल नहीं देना चाहिये । वे तो चोर हैं ।

श्री रवि राय : सन् 1962 की बात को नहीं भूलना चाहिए ।

श्री कामेश्वर सिंह : मैं ने यह पूछा है कि क्या जांच की रिपोर्ट को सदन-पटल पर रखा जायेगा या नहीं और उस पर उचित कार्यवाही की जायेगी या नहीं और कलिंग एयरबज ने, या कलिंग कम्पनी ने, जो पैसा खया है, क्या उस के एवज में उस के हवाई जहाज जब्त किये जायेंगे या नहीं ।

डा० कर्ण सिंह : जहाँ तक मेरी जानकारी है, कलिंग के विरुद्ध जो केस चल रहा है, वह हमारी मिनिस्ट्री नहीं चला रही है । वह शायद फिनांस मिनिस्ट्री चला रही हो । कोई टैक्स का मामला उन का है । वह कोर्ट में है । तो कोर्ट जो उस पर निर्णय करेगी उस के मुताबिक काम होगा अगर कोर्ट यह कहेगी कि इन्हीं ने टैक्स नहीं दिया है उस के एवज में डकोटा ले लीजिये तो वह होगा . . .

श्री रवि राय : आप के हाथ में तो परमिट भी देने का है तो 1962 साल में जो चीन के हमले के समय इन्होंने पाव किया है उस को मद्दे नजर रख कर उस पर निर्णय करना चाहिए . . .

डा० कर्ण सिंह : नहीं वह नहीं हो सकता ।

श्री ज्ञानि भूषण बाजपेयी (खारगोन) : एक सवाल मैं पूछना चाहता हूँ । जैसे यहाँ पर अग्नी टीचर्स स्ट्राइक हो रही थी तो उन को डिमोरेलाइज करने के लिए दिल्ली ऐडमिनिस्ट्रेशन ने आसमान से परचे बटवाये तो यह हवाई जहाज शिड्यूल्ड होते हैं या नान-शिड्यूल्ड होते हैं, और जो दरभंगा के महाराजा के लिये यामंडेलिया के लिए और महारानी ग्वालियर के लिए जो एयरलाइन्स के जहाज मिल जाते हैं वह कैसे मिल जाते हैं ।

डा० कर्ण सिंह : इस के बारे में तो हमारे पास अग्नी जानकारी नहीं है । लेकिन जानकारी प्राप्त हो सकती है ।

मैं अधिक समय न लेते हुए यह कहूँगा कि इन्होंने जो मूल प्रश्न उठाया है कि हमारी जो सर्विसिज हैं, प्राइवेट सर्विसिज हैं, वह शिड्यूल्ड हों या नान-शिड्यूल्ड हों उन को अच्छे प्रकार से चलना चाहिए और हमारे जो नियम हैं उन के अनुसार चलना चाहिए और हमें यह देखना है कि नियमों का उल्लंघन न हो, यह इन्होंने एक प्रश्न उठाया कि नियमों का

[डा० कर्ण सिंह]

उल्लंघन होता है, हम उस के ऊपर विचार नहीं करते हैं, उस के बारे में यह आश्वासन जरूर दूंगा कि अगर कोई हमें यह जानकारी हासिल होती है कि किसी नियम का कोई कम्पनी उल्लंघन करती है तो हम उस के विरुद्ध अवश्य कार्रवाई करेंगे क्योंकि हम यह चाहेंगे कि जितने नान-शिड्यूलर आपरेटर्स हैं, यह हमारे नियमों के अनुसार कार्य करेंगे ताकि लोगों को इन का लाभ हो।

SHRI LOBO PRABHU: I had raised certain questions of importance but he has not replied to them.

MR. CHAIRMAN: The House now stands adjourned.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Thursday, April 11, 1968|Chaitra 22, 1890 (Saka).