

नागर विमानन मंत्रालय से संबंधित सलाहकार समिति की दिनांक 27.7.2017 को 6.30 बजे संसद भवन सौंध में आयोजित बैठक का कार्यवृत्त।

श्री अशोक गजपति राजू पुसापति, माननीय नागर विमानन मंत्री – अध्यक्ष

श्री जयन्त सिन्हा, माननीय राज्य मंत्री – उपाध्यक्ष

लोक सभा के सदस्य

1. श्री विनायक भाऊराव राउत
2. श्री एस. राजेन्द्रन
3. श्री ए.पी. जितेन्द्र रेड्डी
4. श्री जितेन्द्र चौधरी
5. श्री पी.के. कुन्हालकुट्टी
6. श्रीमती पूनमबेन हेमतभाई मैडम

राज्य सभा के सदस्य

7. श्री प्रफुल्ल पटेल
8. श्री ए. विजय कुमार
9. श्री सुरेश गोपी
10. श्री ओम प्रकाश माथुर

2. इस बैठक में भाग लेने वाले नागर विमानन मंत्रालय एवं इसके संगठनों के अधिकारियों की सूची अनुलग्नक – क में दी गई है।

3. अध्यक्ष महोदय द्वारा सदस्यों का स्वागत किया गया तथा उन्होंने बैठक की कार्यसूची की जानकारी देते हुए सदस्यों से नागर विमानन सुरक्षा से संबंधित अपनी मूल्यवान टिप्पणियां / सुझाव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया।

4. उपस्थित सदस्यों के परिचय दिए जाने के पश्चात श्री राजेश चन्द्रा, महानिदेशक (नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो) द्वारा “नागर विमानन सुरक्षा (नागर विमानन सुरक्षा द्वारा किए गए उपायों सहित)” के संबंध में एक प्रस्तुतिकरण प्रस्तुत किया गया।

5. इस संबंध में चर्चा प्रारम्भ करते हुए उपाध्यक्ष महोदय ने यह बताया कि जिस देश के विमानन नेटवर्क पर कोई आघात किया जाना यदि संभव हो जाए तो उस देश की अर्थव्यवस्था अत्याधिक भेद्य हो जाती है। उन्होंने सुझाव दिया कि “नागर विमानन सुरक्षा” के लिए देश के सभी हवाईअड्डों के लिए सुरक्षा की संरचना सामंजस्य पूर्ण होनी चाहिए। उन्होंने यह बताया कि आतंकवादी किसी भी व्यक्ति के भेष में किसी भी हवाईअड्डे पर हमला कर सकते हैं। ऐसी समस्या से निपटने के लिए सरकार आजकल हवाईअड्डों के संबंध में “डिजीटल पहचान” पर विचार कर रही है। यात्रियों के पीएनआर (यात्री नाम रिकार्ड) को आधार संख्या जैसी अन्य प्रकार की डिजीटल पहचानों से जोड़ कर सुरक्षा में अत्याधिक सुधार लाए जा सकते हैं। उन्होंने यह भी बताया कि इसके अलावा सरकार भविष्य में होने वाले किसी हमले से बचाव के

लिए निगरानी टॉवरों के माध्यम से सभी हवाईअड्डों की चारदीवारी की विस्तृत निगरानी करने तथा बलात प्रवेश की रोकथाम के लिए सुधार लाने पर विचार कर रही है।

अध्यक्ष महोदय- अध्यक्ष महोदय ने इस संबंध में यह बताया कि हवाईअड्डों के लिए सतर्कता एवं अनुशासन की अपेक्षा होती है। सुरक्षा की व्यवस्था अर्थपूर्ण दृष्टिकोण के साथ की जानी चाहिए तथा सुरक्षा उन्नयन के प्रति उचित संतुलन कुछ इस प्रकार बनाया जाना आवश्यक है जो न तो अधिक कठोर हो और न ही बाधक हो और जिससे आर्थिक क्रियाकलापों का निर्बाध संचलन प्रभावित न हो। माननीय सदस्य इस संबंध में मानक प्रचालन प्रक्रिया के निर्माण के लिए मंत्रालय को मार्गदर्शन दे सकते हैं ताकि इसमें निरंतर संशोधन एवं सुधार जारी रह सकें।

5.1 श्री प्रफुल्ल पटेल

(i) माननीय सदस्य ने इस मुद्दे को महत्व दिया और यह बताया कि विमानन क्षेत्र के लिए सुरक्षा एक अत्याधिक अनिवार्य घटक है और साथ ही उन्होंने इस संबंध में नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो एवं केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल एवं अन्य भागीदार एजेंसियों द्वारा निर्भाई गई भूमिका की प्रशंसा की।

(ii) माननीय सदस्य ने इस ओर ध्यान आकर्षित किया कि विमानन सुरक्षा के सम्मुख नई नई चुनौतियां उत्पन्न हो रही हैं और उदाहरण देते हुए उन्होंने बताया कि साइबर अपराध की रोज नई घटनाएं प्रकाश में आ रही हैं। एअर इंडिया से संबंधित हाल ही घटित एक हैकिंग का एक उदाहरण उन्होंने प्रस्तुत किया। उन्होंने सदस्यों को यह बताया कि ऐसी चुनौतियों में किसी भी हवाईअड्डे से विभिन्न ऊंचाइयों पर उड़ने वाले विमानों के संबंध में वास्तविक समय आधार पर उपलब्ध सटीक सूचना भी शामिल है। ऐसी नई सुरक्षा चुनौतियों के लिए न केवल सुरक्षा की अवसंरचना में सुधार लाया जाना अपेक्षित होगा अपितु इसके लिए नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो में अर्हता प्राप्त जनशक्ति की आवश्यकता भी पड़ेगी।

(iii) माननीय सदस्य ने मुम्बई हवाईअड्डे की चारदीवारी में झुग्गी झोपड़ियों के कारण उपस्थित सुरक्षा खतरे के मामले की ओर ध्यान आकर्षित किया और यह बताया कि विश्व की किसी भी तकनीक से किसी हवाईअड्डे की चारदीवारी में स्थित हजारों झुग्गियों की भौतिक निगरानी नहीं की जा सकती है। मुम्बई अथवा दिल्ली जैसे हवाईअड्डों जैसे किसी बड़े हवाईअड्डे की चारदीवारी 8-10 किलोमीटर से 15 किलोमीटर तक होती है। उन्होंने सुझाव दिया कि नए मैनुअल / मानक प्रचालन प्रक्रिया का विकास करते समय उसमें हवाईअड्डे की चारदीवारी से बाहर तक की ऐसी सुरक्षा चुनौतियों से निपटने की व्यवस्था भी की जानी चाहिए।

(iv) माननीय सदस्य ने इस ओर ध्यान आकर्षित किया कि महाराष्ट्र सरकार के पास ऐसी झुग्गियों के नियमन के लिए झुग्गी झोपड़ी पुनर्वास प्राधिकरण (एसआरए) है। तदनुसार, अद्यतन आदेश के अनुसार वर्ष 2000 तक की झुग्गियों का नियमन किया गया है। उन्होंने आगे बताया कि झुग्गियों के स्वामी ऐसी झुग्गियों के भवन खाली करने के लिए धन की मांग कर रहे हैं। पिछले वर्षों के दौरान इनके स्वामित्व में भी परिवर्तन हुए हैं।

माननीय सदस्य ने मुम्बई के संबंध में ध्यान आकर्षित करते हुए बताया कि वहां कुर्ला में 18000-19000 घर तैयार पड़े हैं। उन्होंने यह बताया कि राज्य सरकार द्वारा झुग्गी झोपड़ी पुनर्वास प्राधिकरण के तहत हवाईअड्डे में स्थित झुग्गियों को स्थानांतरित करने की सहमति दिए जाने के बावजूद भी इसे कार्यान्वित नहीं किया जा सका है। हवाईअड्डे की सुरक्षा से जुड़े इस मामले के संबंध में उन्होंने मंत्रालय से रोजमर्रा स्वरूप में कार्रवाई न करने के स्थान पर तात्कालिकता के आधार पर राज्य सरकार के सम्मुख उठाए जाने का अनुरोध किया।

सचिव (नागर विमानन) द्वारा यह विचार प्रस्तुत किया गया कि इस समस्या का समाधान केवल राज्य सरकार के सहयोग से ही किया जा सकता है तथा हाल ही में वर्तमान राज्य सरकार के साथ इस मुद्दे पर एक बैठक आयोजित की गई है। राज्य सरकार द्वारा कुर्ला में स्थित 19000 फ्लैट इन झुग्गी निवासियों को देने का आश्वासन दिया गया है। इसके अलावा, लोग सर्वेक्षण के लिए आनाकानी कर रहे थे जो कि अब राज्य सरकार के सहयोग से प्रारम्भ कर दिया गया है। सचिव

(नागर विमानन) ने आगे यह बताया कि झुग्गी निवासियों के पुनर्वास के निर्णय के बारे में राज्य सरकार द्वारा यह निर्णय लिया जाएगा कि क्या वहां रहने वाले सभी लोगों का पुनर्वास किया जाना है अथवा केवल उनका किया जाना है जो वहां वर्ष 2005 से पहले से रह रहे हैं। उन्होंने पुनर्वास के इस मामले को वहीं अथवा कहीं अन्यत्र किए जाने के लिए प्रस्तुत किया था।

माननीय सदस्य ने यह बताया कि उसी स्थान पर पुनर्वास संभव नहीं हो सकेगा क्योंकि उसके लिए भूमि की आवश्यकता पड़ेगी। उन्होंने नागर विमानन मंत्रालय को यह मामला राज्य सरकार के सम्मुख उठाकर शीघ्रातिशीघ्र निपटाने का सुझाव दिया।

(v) माननीय सदस्य ने नागर विमानन मंत्रालय को विभिन्न ऑडिट निष्कर्षों एवं अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन के दिशानिर्देशों का समावेश करते हुए नागर विमानन सुरक्षा के संबंध में विश्व में प्रचलित उत्तम व्यवहार अपनाने का सुझाव दिया।

(vi) उन्होंने इस ओर भी ध्यान आकर्षित किया कि कुछ हवाईअड्डों पर कभी कभार सुरक्षा कर्मी नहीं होते हैं तथा बुनियादी सुरक्षा तक उपलब्ध नहीं होती है। चार्टर उड़ानें बिना किसी सुरक्षा जांच के किसी भी हवाई पट्टी पर उतर सकती हैं एवं उड़ान भर सकती हैं। अपने स्वयं के हवाईअड्डे से ईंधन लेकर दिल्ली आकर वहां से वापस उड़ान भरी जा सकती है और यहां तक कि वे अपना कार्गो तक टैरमैक पर पीछे छोड़ जाते हैं।

(vii) उन्होंने तिरुपति में आयोजित पिछली बैठक के कार्यवृत्त की "कृत कार्रवाई रिपोर्ट" की ओर ध्यान आकर्षित करते हुए यह बताया कि इसमें सामान्य प्रकार के उत्तर दिए हैं जिनमें से कुछ संतोषजनक हैं तथा कुछ संतोषजनक नहीं हैं। सचिव (नागर विमानन) से उन्होंने अनुरोध किया कि वे कृपया इसे देखें और इनके उत्तर अर्थपूर्ण ढंग से तैयार करवाएं।

(viii) माननीय सदस्य ने एअर इंडिया के निजीकरण के मामले पर विस्तृत विचार प्रस्तुत करते हुए यह टिप्पणी की कि एअर इंडिया का निजीकरण वर्ष 2004 में ही हो जाना चाहिए था। ऐसा किया जाना चूंकि सरल नहीं था तथा इसमें अनेक जटिलताएं समाहित थी अतः यह मामला स्थगित कर दिया गया था।

(ix) माननीय सदस्य ने टिप्पणी की कि एअर इंडिया को बेचते समय, खरीदारों की रूचि एअर इंडिया को टुकड़ों में खरीदने में होगी। यह सरकार की आशाओं के अनुरूप नहीं होगा। आरएफआई और आरएफपी में पक्षकारों के दो भिन्न-भिन्न समूह होंगे। कुछ पक्षकार केवल अंतरराष्ट्रीय प्रचालनों को लेना चाहेंगे और अन्य केवल घरेलू प्रचालनों आदि को, इस प्रकार परिसम्पत्तियों के अनेक समूहों में जुड़ने और बिखरने पर विचार किया जाना चाहिए। सरकार विनिवेश की अपेक्षाओं के अनुरूप सौदा करते समय लचीला रख अपनाए।

(x) उन्होंने टिप्पणी की कि एअर इंडिया का विलय सचिवों की विभिन्न समितियों द्वारा चर्चाओं के अनेक स्तरों से गुजरा था। इस पर मंत्रियों के समूह (जीओएम) द्वारा भी विचार किया गया था जिसमें श्री प्रणव मुखर्जी, श्री चिदंबरम, श्री एंटोनी, श्री मोंटेक, श्री कमलनाथ और दर्जनों अन्य मंत्री थे और यहां तक कि प्रधान मंत्री ने भी एअर इंडिया के विनिवेश से संबंधित कुछ प्रजेन्टेशन देखे थे।

(xi) उन्होंने एअर इंडिया के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक की कर्मचारियों को पत्र लिखने, उना उत्साहवर्धन करने के लिए प्रशंसा की क्योंकि यूनियन संबंधी अनेक मुद्दे उठने जा रहे हैं। उन्होंने सुझाव दिया कि मंत्री महोदय को एक निश्चित रख लेकर इस मामले पर आगे नहीं बढ़ना चाहिए बल्कि स्थिति के मुताबिक काम करना चाहिए। उन्होंने फिर से दोहराया कि आरएफआई स्तर पर बहुत अधिक इच्छुक पक्ष होंगे, किंतु आरएफपी स्तर पर कम पक्षकार होंगे।

(xii) माननीय सदस्य ने अवलोकन किया कि विश्व की भौगोलिक राजनीति को ध्यान में रखना होगा। सीसीएस को विनिवेश करते समय अनेक बातों पर विचार करना होगा क्योंकि किसी एयरलाइन को विद्विन्न करने या किसी अन्य निकाय को बेचने का मामला उस वक्त की भू-राजनीति को प्रभावित कर सकता है।

(xiii) उन्होंने एअर इंडिया के विनिवेश से पूर्व एअर इंडिया की बैलेंस शीट को साफ करने की आवश्यकता पर बल दिया, चूंकि भारी ऋण से दबी एयरलाइन को कोई लेना नहीं चाहेगा।

(xiv) उन्होंने आगे उल्लेख किया कि विमानों की खरीद को लेकर पूर्व निर्णयों के बारे में अनेक परोक्ष संकेत किए गए। सरकार ने एयरलाइन को चलाने का सजग निर्णय लिया था। उन्होंने आगे कहा कि एअर इंडिया आज स्टार एलाइंस में केवल विलयित निकाय के कारण है। यदि कोई विलयित सत्ता न होती, तो एअर इंडिया का प्रवेश स्टार एलाइंस में नहीं होता। उन्होंने नागर विमानन मंत्री से एयरलाइन के हित में निर्णय लेने अर्थात् इसका तुरंत निजीकरण करने का निर्णय लेने का आग्रह किया अन्यथा सरकार अपने लक्ष्य से भटक जाएगी और बजट में 5000 करोड़ की मांग करनी होगी किंतु आखिरकार 3000 करोड़ या 2000 करोड़ रुपए मिलेंगे जिनसे समस्या का समाधान नहीं होगा।

(xv) माननीय सदस्य ने मुद्दा उठाया कि सरकार ने अनेक मौकों पर घोषणा की है कि एअर इंडिया पैसा कमा रही है किंतु वह पैसा बैलेंस शीट में कहीं दिखाई नहीं पड़ता। उन्हें बैलेंस शीट देखने को नहीं मिली है बल्कि वह केवल सरकार द्वारा की गई घोषणाओं के आधार पर यह बात कह रहे हैं। उन्होंने आगे टिप्पणी की है कि यदि प्रचालनिक लाभ है, तो सरकार क्यों चिंतित है क्योंकि यह एअर इंडिया के लिए एक बार ऋण का अधित्याग करके इसे ऋणमुक्त कर सकती है और अभी भी इसे चला सकती है।

(xvi) माननीय सदस्य ने कहा कि सारी बातों का सार यह है कि सरकार एअरलाइन को सार्वजनिक क्षेत्र में चलाने की इच्छुक नहीं है किंतु वे यह उत्तर सरकार से जानना चाहते हैं, कि एयरलाइन को बेचने में कौन सी बुद्धिमानी है? उन्होंने दोहराया कि वह एअर इंडिया के निजीकरण के विरोध में नहीं है बल्कि विनिवेश के पीछे की बुद्धिमानी क्या है। विशेषकर इस तथ्य के प्रकाश में कि जब सरकार पैसा कमा रही है और इसे निजी निकाय को बेचने से पहले एअर इंडिया के ऋण का अधित्याग करने जा रही है, तो ऐसा ही इस सार्वजनिक उपक्रम के निकाय के लिए क्यों नहीं किया गया। उन्होंने अध्यक्ष का धन्यवाद दिया और यह जानने के लिए एक नोट भेजने को कहा कि इस मुद्दे पर सरकार का मत क्या है।

5.2 श्री विनायक भाऊ राव राउत

(i) माननीय सदस्य ने कहा कि समिति ने सरकार द्वारा पांडे समिति रिपोर्ट में सुझाए गए एहतियातों पर की गई कार्रवाई पर एक रिपोर्ट प्रस्तुत की। उन्होंने कहा कि वह सद्भावना में मान कर चल रहे हैं कि वर्ष 1976 में समिति के निरूपण के बाद रिपोर्ट में सुझाए गए सभी एहतियातों पर उनसे संबंधित कार्यान्वयन किया जा चुका है। उन्होंने उल्लेख किया कि सीआईएसएफ और बीसीएस हवाईअड्डों की सुरक्षा के लिहाज से दो अहम एजेंसियां हैं। उन्होंने इन दो एजेंसियों में कर्मचारियों की आवश्यकता पर ध्यान आकर्षित किया। रिपोर्ट के अनुसार, बीसीएस में 453 पद रिक्त पड़े हैं, जो एक चिंताजनक स्थिति है। सुरक्षा अधिकारियों और सम्पर्क अधिकारियों की कोई भर्ती नहीं हो रही है। उन्होंने हवाईअड्डों पर सुरक्षा के पहलू पर सवाल उठाया जब क्रमशः 20 और 46 की संस्वीकृत क्षमता के बावजूद कोई सुरक्षा अधिकारी और सम्पर्क अधिकारी काम नहीं कर रहे हैं। उन्होंने कहा कि हाल ही में मोबाइल बैटरियों के रूप में सोने के

बिस्कुटों की तस्करी की खबरें आई हैं और ऐसे महत्वपूर्ण पदों पर ऐसे कामों की रोकथाम के लिए कोई अधिकारी तैनात नहीं है। उन्होंने इंगित किया कि सितंबर 2015 में इन पदों के लिए सरकार के अनुमोदन के बावजूद, 2 वर्ष के बाद भी अभी तक 453 पद रिक्त पड़े हैं।

(ii) माननीय सदस्य ने कहा कि उन्हें विश्वास नहीं है कि सरकार पांडे समिति की रिपोर्ट के अनुसार सावधानियां बरतने के बावजूद यात्रियों और विमानों की सुरक्षा के लिए तैयार है। आज की तारीख तक, 51 हवाईअड्डों पर सीआईएसएफ तैनात की गई है, जो पहले स्थानीय पुलिस के नियंत्रणाधीन थे। वह यह समझने में असमर्थ थे कि प्रस्तुत की गई रिपोर्ट के अनुसार मिजोरम सरकार लिंगपुरई हवाईअड्डे पर सीआईएसएफ को शामिल करने की इच्छुक क्यों नहीं है। उन्होंने पूछा कि यदि मिजोरम सीआईएसएफ को तैनात नहीं करता तो वहां किस प्रकार सुरक्षा एजेंसी विनियोजित है।

(iii) उन्होंने कहा कि उन्होंने नागपुर हवाईअड्डे पर सूअर और हिरण घूमते देखे हैं। उन्होंने सुझाव दिया कि हवाईअड्डे की सुरक्षा के लिए तकनीकी मानवशक्ति की भर्ती तुरंत की जानी चाहिए।

(iv) उन्होंने पूछा कि मुंबई हवाईअड्डे के पूर्वी ओर बाहरी चारदीवारी की सुरक्षा पर क्यों ध्यान नहीं दिया गया है, जहां मलिन बस्तियां हैं और वे हवाईअड्डे की संरक्षा के लिए खतरा हैं। उन्होंने पूछा कि जब त्रिपक्षीय करार के अधीन 18000 घर स्थानांतरित होने के लिए तैयार हैं, तो मुंबई हवाईअड्डा प्राधिकरण ने मलिन बस्ती पुनर्वास कार्यक्रम का कार्यान्वयन क्यों नहीं किया है।

(v) चिंता का दूसरा मुद्दा यह है कि मुंबई हवाईअड्डे के इर्द-गिर्द के क्षेत्रों में 70 भवनों को ऊपरी तल की ऊंचाई 6 मीटर से अधिक होने के लिए नोटिस मिल चुका है। उन्होंने मुद्दा उठाया कि ये भवन 20 वर्ष पहले निर्मित किए गए थे और उन्हें नागर विमानन मंत्रालय और मुंबई नगर निगम की ओर से अनुमति दी गई थी। अब इन भवनों को ऊपरी तलों को तोड़ने के लिए कहा जा रहा है क्योंकि ये रनवे एप्रोच के मार्ग में आ रहे हैं। उन्होंने कहा कि जिन लोगों के पास प्राधिकृत भवनों में अपने मकान/फ्लैट हैं, उन्हें नागर विमानन विभाग की ओर से अनुमति मिलने के बाद निर्मित/अनुमोदित किया गया था और वे कर दाता हैं। यदि उनके मकान तोड़े जाते हैं तो ऐसे लोगों का पुनर्वास भी सरकार का उत्तरदायित्व होना चाहिए।

(vi) माननीय अध्यक्ष ने उत्तर दिया कि भवनों की ऊंचाई गणितीय गणनाओं के अनुसार क्षेत्र की कलर कोडिंग मैपिंग के अनुसार संरक्षा के लिए प्रतिबंधित है। सचिव (नागर विमानन) ने स्पष्ट किया कि यह एक न्यायिक मामला है जो मुंबई उच्च न्यायालय में चल रहा है। पीआईएल में, हवाईअड्डे के आस-पास अनेक गैरकानूनी भवनों की उपस्थिति से संबंधित मुद्दा उठाया गया है और भवनों के मालिकों को निर्माण की अनुमति का प्रमाण दिखाने को कहा गया है। ये 70 भवन वे हैं जिनके पास ये तो अनुमति नहीं है या उन्हें अधिकृत ऊंचाई से अधिक निर्मित किया गया है। बिल्डरों को परेशान करने का कोई इरादा नहीं है और यदि बिल्डर नागर विमानन मंत्रालय द्वारा दी गई अनुमति का प्रमाण दिखाते हैं, तो सरकार मामले पर आगे बढ़ने के लिए तैयार है।

(vii) माननीय सदस्य ने स्पष्टीकरण के लिए माननीय अध्यक्ष तथा सचिव (नागर विमानन) को धन्यवाद दिया। उन्होंने अहमदाबाद के निवासी, श्री विश्व बम्बूरकर द्वारा दायर जनहित याचिका (पीआईएल) का मुद्दा उठाया है। यह जनहित याचिका मुंबई हवाईअड्डे के 4 किमी के भीतर पार्किंग भवन द्वारा ऊंचाई के मापदंडों का उल्लंघन करने विरुद्ध

दायर की गई थी। उन्होंने सूचित किया कि आरटीआई के माध्यम से नागर विमानन प्राधिकारियों ने उन्हें सूचित किया था कि पार्किंग भवन की ऊंचाई गैर-कानूनी है, और इस मामले की जांच की जानी चाहिए।

(viii) उन्होंने कहा कि मुंबई हवाईअड्डे के दोनों ओर यथा पूर्वी और पश्चिमी छोर में चार मंजिला छुग्गी बस्ती है और इसे मुद्दे को गंभीरता से लिया जाना चाहिए, क्योंकि यह गंभीर मुद्दा है। उन्होंने अनुरोध किया कि यथासंभव शीघ्र झुग्गी-बस्ती पुनर्वासन कार्यक्रम को क्रियान्वित किया जाना चाहिए। माननीय सदस्य ने 1000-2000 छुग्गियों को हटाने का अनुरोध किया है जो मुंबई हवाईअड्डे के पूर्वी ओर फैली हुई हैं। माननीय सदस्य श्री प्रफुल पटेल ने भी छुग्गी बस्ती के इस मुद्दे को उठाया है। सचिव (नागर विमानन) ने उत्तर दिया कि इन छुग्गी-बस्तियों के संबंध में राज्य सरकार द्वारा प्राथमिकता के आधार पर निर्णय लिया गया है। उन्होंने सूचित किया कि इस ओर पहल तथा क्रियान्वयन दोनों ही कार्य केन्द्रीय सरकार द्वारा किए जाने थे। माननीय सदस्य ने कहा कि झुग्गी-बस्ती में रहने वाले लोग भी वहां से शिफ्ट होना चाहते हैं, तथा राज्य सरकार के सहयोग से सर्वेक्षण का 90 प्रतिशत कार्य पूरा हो गया है तथा इस मुद्दे पर कार्य करने के लिए व्यक्तिगत रूप से ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। उन्होंने सचिव (नागर विमानन) से मुंबई हवाईअड्डे का दौरा करने और इस मुद्दे को गंभीरता से लेने का अनुरोध किया है।

(ix) उन्होंने आगे यह भी सुझाव दिया कि एअर इंडिया भारत का गौरव है और इसे बेचा नहीं जाना चाहिए। उन्होंने श्री गोपीनाथ मुंडे का उदाहरण प्रस्तुत किया, जिन्होंने घाटे में चलने वाले/बंद चीनी मिलों को चलाने की चुनौती का सामना किया और दो वर्षों के भीतर उन्हें लाभ अर्जित करने वाली फैक्ट्रियां बना दीं। उन्होंने कहा कि एअर इंडिया भी ऐसा कर सकती है।

(x) अंत में उन्होंने अपने निर्वाचन क्षेत्र में दो हवाईअड्डों यथा रत्नागिरी और सिंधुदुर्ग के विषय में जानकारी मांगी। उन्होंने अनुरोध किया कि इन दो हवाईअड्डों को वर्ष 2018 तक पूरा किया जाना चाहिए। सचिव (नागर विमानन) ने सूचित किया कि रत्नागिरी हवाईअड्डा लगभग तैयार है और सिंधुदुर्ग को कुछ समय लगेगा।

5.3. श्री विजय कुमार

(i) माननीय सदस्य ने माननीय अध्यक्ष महोदय से अनुरोध किया कि सुरक्षा कारणों को ध्यान में रखते हुए, सभी राज्य सरकारों को हवाईअड्डों के आसपास भवनों के निर्माण की स्वीकृति हेतु भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से अनिवार्य रूप से अनापत्ति प्रमाणपत्र (एनओसी) प्राप्त करना चाहिए। माननीय अध्यक्ष महोदय ने उत्तर दिया कि यहां कलर कोडिंग की व्यवस्था विद्यमान है, जिसके अनुसार राज्य सरकार के स्थानीय निकाय भवनों के निर्माण को स्वीकृति प्रदान कर सकते हैं। इसके अतिरिक्त, सदस्य ने यह भी सूचित किया कि इंडिगो और स्पाइस-जेट उड़ान-समय बचाने के लिए रनवे पर छोटे मार्ग (शौर्टकट) का प्रयोग कर रही हैं, जो सुरक्षा की दृष्टि से ठीक नहीं है और इसके कारण यात्रियों को भी अत्यधिक परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। सचिव (नागर विमानन) ने आश्वासन दिया कि वे इस मामले की जांच करेंगे।

(ii) माननीय सदस्य ने सूचित किया कि उड़ान योजना के अंतर्गत कुछ हवाईअड्डे 200-300 किमी दूर स्थित हैं। सुरक्षा जांचों के कारण, यात्रियों को एक स्थान से दूसरे स्थान की यात्रा में उड़ान द्वारा या कार यात्रा में समान समय

लगता है। उन्होंने सुझाव दिया कि उड़ान में बोर्डिंग के लिए सुरक्षा जांच में लगने वाले समय को कम किया जाना चाहिए। उन्होंने मैसूर – बंगलूरू मार्ग का उदाहरण प्रस्तुत किया जहां सड़क यात्रा और विमान यात्रा में समान समय लगता है।

(iii) माननीय सदस्य ने सुझाव दिया कि “एअर इंडिया” को बेचा नहीं जाना चाहिए क्योंकि इसमें “इंडिया” शब्द शामिल है। उन्होंने कहा कि यदि कंपनी का नाम बदल कर उसे बेचा जाए तो उन्हें कोई समस्या नहीं है।

(iv) माननीय सदस्य ने उल्लेख किया कि मेट्रो शहरों में एअर इंडिया के लिए ग्राउंड हैंडलिंग का कार्य एआईएसएटी कर रही है। उन्होंने प्रश्न किया कि एआईएसएटी त्रिवेन्द्रम में ग्राउंड हैंडलिंग किस प्रकार कर रहा है जबकि वह मेट्रो शहर नहीं है। सचिव (नागर विमानन) ने आश्वासन दिया कि वे इस तथ्य की जांच करेंगे और उन्हें स्थिति से अवगत कराएंगे।

(v) माननीय सदस्य ने कहा कि वर्ष 2010 में निजीकरण से पूर्व एअर इंडिया परिवहन सेवा प्रतिवर्ष लगभग 600-700 करोड़ रूपए अर्जित कर रही थी। उन्होंने प्रश्न किया कि एअर इंडिया को लाभ प्रदान करने वाली इस कंपनी का निजीकरण क्यों किया गया था? सचिव (नागर विमानन) ने उत्तर दिया कि एआईटीएसएल एअर इंडिया की 100 प्रतिशत सहायक कंपनी है और इसका निजीकरण नहीं किया गया है।

(vi) माननीय सदस्य ने कहा कि इंडिगो और स्पाइस-जेट की उड़ान टिकटों के किराए की सीमा नहीं है। उन्होंने सुझाव दिया कि इनके मूल्य स्लेब होने चाहिए। अध्यक्ष ने उत्तर दिया कि सभी एयरलाइनों के गतिशील किराए होते हैं। इन किरायों को नियंत्रित रखने के लिए अतिरिक्त क्षमता तथा मौसमी एयरलाइनों की भी आवश्यकता होगी। उन्होंने उल्लेख किया कि “उड़ान योजना” के अंतर्गत विमान किरायों को नियंत्रित किया जा रहा है, किन्तु वे भी सरकार से राजसहायता प्राप्त कर रहे हैं।

(vii) माननीय सदस्य ने पूछा कि एअर इंडिया से इतर स्पाइस-जेट तथा अन्य एयरलाइनों, अनुसूचित प्रस्थान समय से पूर्व प्रस्थान क्यों कर रही हैं? अध्यक्ष ने उत्तर दिया कि हवाईअड्डे में निर्धारित समय होता है जिससे पूर्व यात्रियों को वहां पहुंचना होता है।

(viii) माननीय सदस्य ने कहा कि एयरलाइनों के पास यात्रियों को दंड देने का अधिकार नहीं है। नागर विमानन प्राधिकारी उन्हें पुलिस को सौंपने और न्यायालय द्वारा दंड दिए जाने की औपचाकिताओं का अनुसरण करते हैं। उन्होंने अनुरोध किया कि इस मुद्दे पर विचार किया जाए। माननीय अध्यक्ष महोदय ने स्पष्ट किया कि किसी ने किसी को दंडित नहीं किया है। उन्होंने उल्लेख किया कि वर्तमान “नागर विमानन अपेक्षा (सीएआर)” में यात्रियों के विरुद्ध व्यापक प्रावधान हैं। उन्होंने कहा कि इन्हें संतुलित किया जाना चाहिए और नई नागर विमानन अपेक्षा (सीएआर) की आवश्यकता है क्योंकि एयरलाइनों को असीमित शक्तियों प्रधान करके यात्री उत्पादित हो सकते हैं। उन्होंने सूचित किया कि प्रक्रिया चल रही है और अगली कुछ बैठकों में अंतिम निर्णय ले लिया जाएगा तथा नई नागर विमानन अपेक्षाओं (सीएआर) को प्रकाशित किया जाएगा, जो विधि का रूप धारण करेंगी।

5.4. श्री ए.पी.जितेन्द्र रेड्डी

(i) माननीय सदस्य में अवसर दिए जाने के लिए धन्यवाद दिया और देर से आने के लिए क्षमा मांगी। उन्होंने उल्लेख किया कि, एअर इंडिया की उड़ाना में व्यापक विलंब हो रहे हैं। उन्हें एअर इंडिया की विलंबित उड़ान के कारण देरी हुई,

जो कि एक गंभीर मुद्दा है। उन्होंने एअर इंडिया को इसमें सुधार करने को कहा क्योंकि अन्य एयरलाइनें जैसे इंडिगो समय पर प्रचालन कर रही हैं।

(ii) माननीय सदस्य ने कहा कि अक्षमता के कारण से एअर इंडिया को बेचा नहीं जाना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय ने कहा कि एअर इंडिया के विनिवेश के संबंध में अनेक संसदीय प्रश्न पूछे गए हैं। उन्होंने कहा कि 3 महत्वपूर्ण बिंदुओं पर विचार किया जाना चाहिए। एअर इंडिया ने कई क्षेत्रों में सुधार किया है जैसे समय-पर-निष्पादन तथा वह प्रचालनिक लाभ का सृजन भी कर रही है। किन्तु एअर इंडिया 50,000 करोड़ रूपए के संचित ऋण के लिए ब्याज के रूप में प्रतिमाह 5000-6000 करोड़ रूपए का भुगतान कर रही है। इसके कारण हमारे लिए लंबी अनुमोदन प्रक्रिया की सरकारी शर्तों के अंतर्गत एअर इंडिया को प्रतिस्पर्धी बनाना अत्यंत कठिन हो रहा है। एमिरात, लुफ्तांजा तथा ब्रिटिश एयरवेस जैसी वैश्विक एयरलाइन की तरह एअर इंडिया को चलाना कठिन है। इसके अतिरिक्त, सरकार के सीमित समय और संसाधनों का प्रयोग अधिक महत्वपूर्ण राष्ट्रीय प्राथमिकताओं पर किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त खराब वित्तीय स्थिति में एअर इंडिया द्वारा सेवा ऋण के ब्याज के रूप में भुगतान किए जा रहे 5000-6000 करोड़ रूपए की राशि का प्रयोग अन्य कल्याणकारी कार्यों में किया जा सकता है। उन्होंने आगे यह कहा कि सरकार को ऐसे सेक्टर का संचालन करने की आवश्यकता नहीं है जिसका 85 प्रतिशत व्यवसाय पहल ही इंडिगो, जेट एयरवेज आदि ने ले लिया है। उन्होंने कहा कि एअर इंडिया की खराब वित्तीय स्थिति को ध्यान में रखकर ही पिछली सरकारों ने एअर इंडिया के विनिवेश का विचार किया है।

सविच (नागर विमानन) ने माननीय सदस्य को सूचित किया कि समय पर निष्पादन में सुधार हुआ है और केबिन कर्मीदल तथा पायलटों की अनुपलब्धता के कारण उड़ानों में विलंब नहीं हो रहा है। कंपनी में सुधार के लिए व्यापक संभावनाएं हैं और वह ऐसा करने के लिए प्रतिबद्ध है।

(iii) माननीय सदस्य ने पूछा कि हानि का भुगतान करने के लिए मंत्रालय भारतीय विमानपत्तन की भूमि को क्यों नहीं बेच अथवा उसका पुनर्निर्माण कर सकता है अथवा सरकार से एक बारगी धन प्राप्त नहीं कर सकता है। उन्होंने कहा कि वे इस विचार से सहमत नहीं हैं कि एयरलाइन को चलाना सरकार का कार्य नहीं है क्यों कि सार्वजनिक क्षेत्र के कई उपक्रमों को सरकार द्वारा चलाया जा रहा है। उन्होंने कहा कि उचित योजना बनाने की जरूरत है तथा एअर इंडिया को बेचने से आम जनता को ठेस पहुंचेगी।

(iv) माननीय सदस्य ने उल्लेख किया कि उन्हें जानकारी मिली है कि हैदराबाद हवाईअड्डे को विस्तार हेतु पर्यावरण क्लियरेंस प्रदान की गई है। उन्होंने जीएमआर द्वारा रनवे जल्दी पूरा किए जाने की आशा व्यक्त की।

(v) उन्होंने दोबारा प्रश्न किया कि एअर इंडिया समय पर उड़ान क्यों नहीं भर सकता? क्या समय पर निष्पादन को सुनिश्चित नहीं किया जा सकता है?

उपाध्यक्ष ने उत्तर दिया कि समय पर निष्पादन के लिए कई घटक जिम्मेदार होते हैं तथा सभी घटक हमारे नियंत्रण में नहीं हैं। इसके लिए काफी वित्तीय संसाधनों की आवश्यकता है। एअर इंडिया के पास पर्याप्त कर्मी तथा पायलट नहीं हैं। मरम्मत और सर्विस के लिए प्रशिक्षित श्रमशक्ति की आवश्यकता है जिसके लिए अत्यधिक फंड की आवश्यकता है। उन्होंने उल्लेख किया कि एअर इंडिया ने पिछले 20 वर्षों से किसी व्यक्ति को नौकरी नहीं दी है। उन्होंने आगे कहा कि ब्रिटिश, लुफ्थान्सा आदि जैसी आधुनिक एयरलाइनों के पास अत्यधिक इन्वेन्टरी तथा स्पेयर पार्ट्स प्रबंधन है जहां सब कुछ

आरएफआईडी के साथ जुड़ा है तथा सभी पर बारकोड लगा है। उन्होंने कहा कि एअर इंडिया के पास इस प्रकार की वित्तीय सक्षमता उपलब्ध नहीं थी।

(vi) माननीय सदस्य ने नई नागर विमानन अपेक्षाओं की प्रशंसा की। उन्होंने उल्लेख किया कि पहले भी, सभी एयरलाइनों ने एक व्यक्ति विशेष पर प्रतिबंध लगाने के लिए कन्सोर्शियम बनाया था जबकि ऐसा नहीं होना चाहिए। उन्होंने उल्लेख किया कि संसद सदस्य के साथ अति विशिष्ट व्यक्ति (वीआईपी) की तरह व्यवहार किया जाए क्योंकि उसे विशेषाधिकार प्राप्त होते हैं। उन्होंने कहा कि एयरलाइनों की खराब सेवाओं से यात्रियों की कठिनाइयां और बिगड़ जाती हैं और इसलिए एयरलाइनों शिकायत करने के लिए यात्रियों पर प्रतिबंध नहीं लगा सकती हैं। अध्यक्ष महोदय ने उत्तर दिया कि इसके लिए विनियम बने हुए हैं जिनमें उड़ानों में समय तथा ओवर-बुकिंग की चर्चा की गई है और इन्हें ऐसे यात्रियों की जानकारी में लाया जाता है जो काउंटरों पर अंतिम क्षणों में आते हैं। ये सभी विनियम सार्वजनिक डोमेन में हैं तथा सभी एयरलाइनों, चाहे वे निजी हैं अथवा सार्वजनिक क्षेत्र की है, को इनका अनुपालन करना होता है। उन्होंने उल्लेख किया कि यदि दिशानिर्देशों का पालन नहीं किया जाता है तो कोई भी यात्री एयरसेवा ऐप पर शिकायत कर सकता है अथवा एयरलाइन के पास जा सकता है।

5.5 श्री जीतेंद्र चौधरी :

(i) माननीय सदस्य ने मुंबई हवाईअड्डे के बाहर के मुद्दों की ओर ध्यान आकर्षित किया तथा कहा कि जब 18000 मकान तैयार थे तब लोग अभी भी हवाईअड्डे की बाउंडरी में बनी झोंपड़पट्टी में क्यों रह रहे हैं? योजनाओं का कार्यान्वयन उचित तरीके से क्यों नहीं किया गया?

(ii) उन्होंने आजीविका से संबंधित मामला उठाया और कहा कि एक पत्रिका के अनुसार, इन झोंपड़पट्टियों की तुलना विशेष आर्थिक ज़ोन (एसईजैड) के साथ की जाती है क्यों कि वे हजारों करोड़ रुपये जनित कर रहे हैं तथा वहां हजारों लोगों को काम मिला हुआ है। उन्होंने आगे सुझाव दिया कि सरकार द्वारा इन पहलुओं पर समग्र तौर पर विचार किया जाना चाहिए न कि नागर विमानन मंत्रालय की दृष्टि से।

(iii) माननीय सदस्य ने एअर इंडिया को बेचने का दृढ़तापूर्वक विरोध किया तथा टिप्पणी की कि कुछ लोगों की अक्षमता के कारण सम्पूर्ण देश की शान नष्ट हो जाएगी। उन्होंने आगे कहा कि इंडिगो और स्पाइस जेट भी भारत के हैं तथा जब वे इसका प्रबंधन कर रहे हैं तो एअर इंडिया क्यों नहीं कर सकता है? एअर इंडिया का लोगो 'महाराजा' है परन्तु इसके स्थान पर अतिथियों का स्वागत महाराजा के तौर पर किया जाना चाहिए। यदि एअर इंडिया के प्रबंधन का 'महाराजा' संबंधी व्यवहार नहीं बदला गया तो आज न केवल एअर इंडिया बल्कि रक्षा (defence) को भी बेच दिया जाएगा। सरकार की कंपनी की भावना ऐसी नहीं होनी चाहिए।

(iv) उन्होंने पूछा कि यदि एअर इंडिया भी बिक जाता है तब सरकार की 20 प्रतिशत हिस्सेदारी के पश्चात विमानन क्षेत्र का क्या होगा। सरकार की इसमें कुछ भूमिका तथा हिस्सेदारी होनी चाहिए।

(v) उन्होंने आगे कहा कि टिकटों का मूल्य निर्धारण करने में सरकार की कुछ भूमिका होनी चाहिए। त्यौहारों के समय के दौरान, मूल्यों में रुपये 3000 से रुपये 8000 अथवा अधिक की बढ़ोत्तरी हो जाती है। उन्होंने टिप्पणी की कि बाजार चालित मूल्यों पर कोई तर्क नहीं होना चाहिए। उन्होंने उदाहरण दिया कि क्या दिल्ली नगर निगम तिपहिया तथा यातायात के अन्य साधनों, यथा बसों, टैक्सियों को त्यौहारों के मौसम के दौरान किराया बढ़ाने देगी। ऐसा कहा जाता है