

भारी दारी की ऊंची उड़ान

लॉरिडा कीज्ज लॉग



देवेन भट्टाचार्य

अमेरिका और भारत के बीच उड़ान क्षेत्र में सहयोग के तहत कई तरह की पहल हुई हैं।

भारत में उड़ान क्षेत्र में बहुत तेज़ प्रगति हुई है। इस हवाई यातायात का दक्षिण एशिया और अमेरिका के लिए महत्व देखते हुए अमेरिकी फेडरल एविएशन एडमिनिस्ट्रेशन (एफएए) को नई दिल्ली में अपना पहला प्रतिनिधि भेजने के लिए प्रेरित किया है। जुलाई 2006 में रेंडल एस. फिर्ज के यहां आने के बाद से काफी कुछ हुआ है।

फिर्ज कहते हैं, “मेरे यहां आने के बाद से ऐसे बहुत से मामलों में समझौतों पर हस्ताक्षर हुए हैं जिन पर हम लंबे समय से, कई सालों से बातचीत कर रहे थे।” दक्षिण एशिया में एफएए के वरिष्ठ प्रतिनिधि के रूप में अपनी वर्षगांठ मनाने के मौके पर वह दूतावास परिसर में अपने नए कार्यालय में पहुंच गए हैं। “इन समझौतों पर हस्ताक्षर होने का यही समय था या फिर हमारे यहां मौजूद होने से फर्क पड़ा जिससे कि भारत सरकार को कुछ सहजता हुई हो, मैं नहीं जानता।”

वह कहते हैं, “अमेरिकी सरकार ने यह कार्यालय स्थापित कर अपनी प्रतिबद्धता जाहिर की है। अमेरिकी राजदूत डेविड सी. मल्फर्ड महसूस करते हैं कि उड़ान और इस क्षेत्र के भारतीय प्रतिनिधियों के साथ हमारा कामकाज दोनों देशों के रिश्तों में एक सितारे की तरह है।” पहले भारत एफएए के सिंगापुर कार्यालय के तहत

आता था। लेकिन अब फिर्ज वहां एशिया-प्रशांत के निदेशक को अपने कामकाज की रिपोर्ट देते हैं। भारत उन 15 देशों में से एक है जहां एफएए का कार्यालय है। अमेरिकी कंग्रेस ने विश्वभर में उड़ान सुरक्षा का जिम्मा इसे सौंप रखा है।

फिर्ज कहते हैं, “विमानन सुरक्षा का अर्थ है बहुत सी तरह की चीजें। इसका अर्थ यह भी हो सकता है कि भारत के नागरिक उड़ान महानिदेशालय की मदद करना। यह महानिदेशालय भारत के नागरिक उड़ान मंत्रालय का हिस्सा है और सुरक्षा संबंधी पहलुओं की जिम्मेदारी इसी पर है। ये इस बात को सुनिश्चित करते हैं कि विमान और पायलट कुछ सुरक्षा मानकों का पालन करें, और सिर्फ वाणिज्यिक उड़ानें ही नहीं, सामान्य उड़ान, हेलिकॉप्टर, सभी लोग।

वह समझते हैं, “हम उनके साथ मिलकर काम करते हैं। महत्वपूर्ण बात द्विपक्षीय सहयोग है।” उड़ान क्षेत्र में भारत और अमेरिका में एक चीज़ साझा और अपेक्षाकृत अनूठी है, वह है मौसम का मिजाज- बिजली कड़कना और गरजन के साथ तूफान। यूरोप में ऐसा नहीं है। उड़ान के लिहाज से यह बड़ा मसला है। भारतीयों को इसका कुछ अनुभव है और हम इन अनुभवों को बांटना चाहते हैं जिससे कि दोनों ही कुछ सीख सकें।”

एक अन्य सुरक्षा मुद्दा है हवाई यातायात का नियंत्रण। इसका जिम्मा भारतीय विमानपत्तन

प्राधिकरण का है जो नागरिक उड़ान मंत्रालय के तहत ही आता है। भारत के उड़ान मंत्रालय और एफएए के बीच नए समझौते से दशकों पुराने उस समझौते का दायरा बढ़ गया है जो दोनों एजेंसियों के बीच मिलजुलकर काम करने के विषयों को सीमित करता था। अब एफएए द्वारा की जाने वाली हर चीज़ भारतीयों के साथ मिलकर की जा सकती है। फिर्ज के अनुसार, “इस समझौते के तहत हम, उदाहरण के लिए, हवाई यातायात नियंत्रण के तौरतरीकों में मदद कर सकते हैं-उपकरण और प्रक्रिया दोनों में ही।” यह ज़रूरी नहीं है कि हम उन्हें उपकरण ही दें। हम उन्हें ऐसी प्रौद्योगिकी की जानकारी दे सकते हैं जिसे खरीदने में उनकी दिलचस्पी हो सकती है।”

अमेरिकी निर्माताओं के पास हमेशा यह अधिकार था कि वे भारतीय अधिकारियों को अपने उत्पाद दिखा सकें। लेकिन नए समझौते के बिना एफएए अपनी यह विशेषज्ञता नहीं दे सकती थी कि स्थानीय परिथितियों में कौनसे उपकरण और विधियां श्रेष्ठ साबित होंगी।

फिर्ज के अनुसार, “हम यहां उड़ान सुरक्षा बढ़ाने के लिए हैं। हम यहां किसी खास उत्पाद को बढ़ावा देने के लिए नहीं हैं। वास्तव में हमें ऐसा करने से रोका जाता है।”

एक अन्य समझौते के तहत एफएए अमेरिकी कंपनियों की एक टीम के साथ मिलकर उड़ान

सुरक्षा समस्याओं का संयुक्त समाधान प्रस्तुत कर सकती है। इस उड़ान सहयोग कार्यक्रम का नतीजा है ज्यादा लचीलापन और ज्यादा संभावनाएं। इस कार्यक्रम के लिए सहमति की शुरुआत अप्रैल में हुई जब एफएए के एडमिनिस्ट्रेटर मैरियन ब्लैकी भारत की यात्रा पर थे। औपचारिक तौर पर इस समझौते पर हस्ताक्षर 22 जून को वाशिंगटन डी. सी. में अमेरिकी व्यापार एवं विकास एजेंसी की ओर से और भारत के नागरिक उड़ान मंत्री प्रफुल्ल पटेल ने किए।

फिर्ज के अनुसार, अमेरिकी कानून किसी कार्टेल या एकाधिकार की प्रवृत्ति के विरुद्ध हैं, इसलिए अमेरिकी प्रतिस्पर्धियों के लिए किसी सरकारी एजेंसी के साथ उस तरह मिलकर काम करना मुश्किल होता है जैसा कि इस समझौते में सोचा गया है। लेकिन तीन साल पहले चीन में उड़ान सहयोग का कार्यक्रम बहुत सफल रहा। “इसलिए जब वर्ष 2005 में तत्कालीन परिवहन मंत्री नॉर्मन मिनेटा ने अमेरिका-भारत खुला आकाश समझौते पर हस्ताक्षर किए तो उन्होंने घोषणा की कि हम इस कार्यक्रम को भारत में शुरू करेंगे। अमेरिकी व्यापार एवं विकास एजेंसी के जरिये बहुत सी अमेरिकी एजेंसियों की मदद और शुरुआती धन की व्यवस्था इसके लिए की गई है। फिर्ज भारत में बोइंग के वरिष्ठ वाणिज्यिक बिक्री प्रतिनिधि विवेक लाल के साथ इसके स्थानीय अध्यक्ष हैं।

“इससे हम प्रशिक्षण दे पाएंगे। इससे हमें धन मिलेगा जिसे हम जारूरत पड़ने पर भारतीयों को अमेरिका की यात्रा करने के लिए दे पाएंगे या फिर अपनी विशेषज्ञता भारतीयों के साथ बांटने के लिए अमेरिकियों को भारत ला पाएंगे। भारतीय उन प्रौद्योगिकियों से रुबरू हो पाएंगे जो पहले से काम में ली जा रही है और यह भी देख पाएंगे कि कंपनियां उन्हें क्या दे सकती हैं।”

पिछले साल की एक और उपलब्धि अप्रैल में पहला भारत-अमेरिका भागीदारी सम्मेलन रहा। फिर्ज कहते हैं, “यह अमेरिकी सरकार, अमेरिकी उद्योग जगत और भारतीय पक्ष के लिए एक-दूसरे से सीखने, यह जानने कि यहां क्या हो रहा है, अमेरिका और दुनिया के अन्य हिस्सों के कुछ अनुभवों से रुबरू होने और एक-दूसरे से

मुलाकात करने और संबंध स्थापित करने का अवसर था। मैं किसी भी पैमाने से सोचूं तो यह बहुत बड़ी सफलता थी।” समारोह के उद्घाटन के अवसर पर 450 मेहमान मौजूद थे जिनमें भारतीय और अमेरिकी उड़ान जगत के सभी अहम खिलाड़ी थे। एफएए के एडमिनिस्ट्रेटर ब्लैकी, अमेरिकी व्यापार और विकास एजेंसी के उप निदेशक, निर्यात-आयात बैंक, अमेरिका के वाणिज्य मंत्रालय, विदेश मंत्रालय और रक्षा मंत्रालय के प्रतिनिधि भी थे।

फिर्ज के अनुसार सम्मेलन की अहम उपलब्धि यह रही कि एफएए के वरिष्ठ प्रतिनिधि यहां थे और उन्हें भारत के उड़ान क्षेत्र के बारे में जानने का मौका मिला। सम्मेलन में आधे लोग अमेरिकी थे और आधे भारतीय। इससे एफएए को यह तय करने में मदद मिलेगी कि वे भारत सरकार के साथ किस क्षेत्र में ज्यादा बेहतर तरीके से काम कर सकते हैं। इससे वाशिंगटन लौटने पर उन्हें पता रहेगा कि संसाधनों का किस तरह बंटवारा करना है जो असीमित नहीं है। एफएए के वरिष्ठ लोगों



दक्षिण एशिया में फ्रेडरल एविएशन एडमिनिस्ट्रेशन के प्रतिनिधि रैंडल एस. फिर्ज।

को इस बात का ध्यान रहेगा कि वे भारत में क्या कर सकते हैं।

और सवाल यह है कि वह क्या है जिसे करने की जारूरत है?

भारत में हवाई यातायात बहुत तेजी से बढ़ रहा है। यह इस देश के लिए वरदान है लेकिन साथ ही चुनौतियां भी हैं। उड़ान मंत्री पटेल ने सम्मेलन में कहा कि उन्हें अगले दस साल तक यात्रियों की संख्या में प्रतिवर्ष 25 फ़ीसदी की दर से इजाफे की उम्मीद है। फिर्ज कहते हैं, “अमेरिका में हम दो फ़ीसदी की दर से आगे बढ़ रहे हैं और देख रहे

हैं कि इस मसले को कैसे हल करना है। और यहां हवाईअड्डों और हवाई यातायात नियंत्रण के लिए पिछले दशक में बहुत कम निवेश हुआ है।

“नागरिक उड़ान क्षेत्र के उदारीकरण से ही यह बढ़ोतरी हो पाई है। भारत में सिफ़ दो साल में चार विमानसेवाओं से 15 विमानसेवाएं हो गई हैं। वर्ष 2005 में बोइंग ने दुनिया के किसी अन्य देश के मुकाबले ज्यादा विमान भारत में बेचे। यह अशर्याजनक है। यह सही है कि ये विमान अगले दस साल की अवधि में भारत आएंगे। लेकिन यहां ऐसी विमानसेवाएं भी हैं जो हर महीने एक नया विमान ले रही हैं।”

वर्ष 2005 के मुकाबले वर्ष 2006 में भारत में हवाई यातायात 220 लाख यात्रियों से बढ़कर 320 लाख यात्री हो गया यानी 46 प्रतिशत की वृद्धि। फिर्ज कहते हैं, “भारत के सामने चुनौती इस जर्बर्दस्त बढ़ोतरी के साथ मूलभूत सुविधाओं को जुटाने की है। इसमें हम उनके साथ काम कर सकते हैं।” एक उदाहरण लें तो भारत में उड़ान विशेषज्ञों के अनुसार एक रनबे वाले हवाईअड्डे पर एक घंटे में 30 विमान उतारे जा सकते हैं। अमेरिका में इसी स्थिति में दो गुना विमान उतारे जा सकते हैं।

भारतीय हवाईअड्डों पर 60 उड़ाने प्रति घंटे का लक्ष्य हो या नहीं, एफएए प्रौद्योगिकी और प्रक्रियाओं का जायजा ले सकता है और कुछ सुझाव दे सकते हैं, हवाई यातायात नियंत्रकों के लिए प्रशिक्षण या सुरक्षित तरीके से हवाईअड्डे की क्षमता में बढ़ोतरी।

“सुरक्षा का मसला हमेशा सबसे ऊपर होता है जब विमानों और विमानसेवाओं की संख्या में इतनी तेजी से बढ़ोतरी हो तो यही चिंता रहती है कि क्या सुरक्षा क्षमता भी उसी के अनुरूप है। मेरे कहने का एक संकेंद्र के लिए भी यह अर्थ नहीं है कि यह सुरक्षित नहीं है। एफएए को इस बारे में कोई जानकारी नहीं है कि हम कहें कि यह सुरक्षित नहीं है। हम भारतीयों को अपनी विशेषज्ञता उपलब्ध कराना चाहते हैं जिससे कि वे हमारे साथ काम करके कोई लाभ उठा सकते हैं तो वे ऐसा कर पाएं।”

कृपया इस लेख के बारे में अपनी राय editorspan@state.gov पर भेजें।