

## अध्याय II : नागर विमानन मंत्रालय

### भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण

#### 2.1 फ्लाईंग क्लब की स्थापना और प्रचालन के लिये भूमि का आबंटन

##### 2.1.1 प्रस्तावना

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) का गठन भारतीय अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण और राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण के विलय द्वारा किया गया था और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 1994 के अधिनियमन के साथ 1 अप्रैल 1995 से अस्तित्व में आया। अधिनियम की धारा 11 में उल्लिखित है कि एएआई को अधिनियम के अंतर्गत अपने कार्य के निर्वहन के लिये व्यापार सिद्धांतों का पालन करना होगा। एएआई के गठन तक, महानिदेशक नागर विमानन (डीजीसीए) ने विभिन्न फ्लाईंग स्कूल/क्लब/एकेडमी को प्रशिक्षण देने और अन्य विमानन संबंधित गतिविधियों के लिये भूमि आबंटन किया और हैंगर स्पेस दिया। यह कार्य एएआई द्वारा 1995 में ले लिया गया था।

2007 तक, एएआई की फ्लाईंग स्कूलों/फ्लाईंग क्लबों पर प्रभार लगाने के लिये निर्धारित नीति नहीं थी। फरवरी 2007 में, एएआई ने फ्लाईंग क्लबों को दो श्रेणियों में वर्गीकृत करने का निर्णय लिया जो निम्नलिखित प्रकार हैं:

**श्रेणी I:** - शैक्षणिक संस्था के रूप में पंजीकृत और 'कोई लाभ न हानि' आधार पर संचालित फ्लाईंग क्लब/फ्लाईंग प्रशिक्षण संस्थान से नाममात्र दर पर अर्थात् सामान्य दरों की 10 प्रतिशत दर पर शुल्क लिया जाना था।

**श्रेणी II:** - सभी अन्य फ्लाईंग क्लबों/संस्थानों से विभिन्न सेवाओं के लिये सामान्य एएआई दरों से शुल्क लिया जाना था।

भारत में एएआई के नियंत्रण के अंतर्गत, विभिन्न विमानपत्तनों पर 32 फ्लाईंग क्लब/स्कूल (मार्च 2014) थे। लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र 31 मार्च 2013 को समाप्त तीन वर्षों की अवधि के लिये एएआई कार्पोरेट कार्यालय में अभिलेखों की समीक्षा और पांच क्षेत्रीय मुख्यालयों चेन्नै (दक्षिणी), मुंबई (पश्चिमी), दिल्ली (उत्तरी), कोलकाता (पूर्वी और

उत्तर पूर्वी) और हैदराबाद के अभिलेखों की जांच तक सीमित है; हालांकि, पैरा में दिये गये आंकड़े 31 मार्च 2014 तक अद्यतन हैं।

लेखापरीक्षा फ्लाइंग क्लबों पर लगाये गये प्रभारों को निर्धारित करने के लिये नीति बनाने और उसकी समीक्षा करने में एएआई की क्षमता के आंकलन और उसके प्रभावी क्रियान्वयन के उद्देश्य से की गई थी।

### 2.1.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 2.1.2.1 फ्लाइंग क्लबों की स्थापना के लिये भूमि आबंटन में विफलता:

एएआई के निदेशक मण्डल (मण्डल) ने भूमि की उपलब्धता के अधीन रूचि-प्रकटन (ईओआई) के माध्यम से विभिन्न विमानपत्तनों पर फ्लाइंग स्कूल/एयरक्राफ्ट रखरखाव कार्यशाला स्थापित करने के लिये भूमि के आबंटन हेतु 'सैद्धान्तिक रूप से' अनुमोदन दिया (21 फरवरी 2007)। मार्च 2007 में, एएआई ने अपेक्षित भूमि क्षेत्र की उपलब्धता के संबंध में क्षेत्रीय कार्यालयों से स्वीकृति के बाद 31 विमानपत्तनों पर फ्लाइंग स्कूल/एयरक्राफ्ट रखरखाव कार्यशालाओं की स्थापना के लिये 'रूचि-प्रकटन' आमंत्रित किया। एक समिति का गठन किया गया जिसने फ्लाइंग स्कूलों को स्थापित करने के लिये चरणों में निविदा आमंत्रित की। एएआई मण्डल ने प्रत्येक विमानपत्तन पर उपलब्धता होने पर न्यूनतम एक एकड़ और अधिकतम 2.5 एकड़ भूमि आबंटन पर अपना अनुमोदन दिया (नवम्बर 2007)। कुछ महत्वपूर्ण बोली-प्रक्रिया मापदंड निम्नलिखित प्रकार के थे:

- (i) सफल बोलीदाता को एक से अधिक साइट आबंटित नहीं की जायेगी यद्यपि बोलीदाता एक से अधिक विमानपत्तन में सफल रहा हो।
- (ii) यदि एक या दोनों साइट किसी कारणवश किसी विमानपत्तन पर उपलब्ध नहीं होने पर सफल बोलीदाता को किसी भी दावे का अधिकार नहीं होगा।
- (iii) भूमि का पट्टा 5 वर्षों की अवधि के लिये परस्पर सहमत नियमों और शर्तों पर आगे पांच वर्षों की अवधि के लिए विस्तारयोग्य होगा।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित मामलों में फ्लाइंग क्लब स्थापित करने के लिये भूमि आबंटन में खामियां देखी:

(क) **लुधियाना हवाई अड्डा:** सफल बोलीदाता मैसर्स बर्ड कंसल्टेंसी सर्विसेज़ प्राइवेट लिमिटेड (बीसीएस) ने अपेक्षित लाइसेंस फीस के अलावा पांच वर्षों के लिये ₹ 23.25 करोड़ की न्यूनतम गारंटीत रॉयल्टी प्रस्तुत की। बोलीदाता को प्रत्येक एक एकड़ माप की दो साइटों के बीच विकल्प दिया गया (नवम्बर 2007)। उनकी आवश्यकता के आधार पर, मैसर्स बीसीएस ने एएआई से 2.5 एकड़ भूमि आबंटन के लिये अनुरोध किया (नवम्बर 2007)। इसलिये, एएआई ने, दो साइट एक 2.5 एकड़ (लगभग) और दूसरी 1 एकड़ का प्रस्ताव (दिसम्बर 2007), इस शर्त पर कि मैसर्स बीसीएस स्वयं की लागत पर फ्लाईंग क्लब को पुनःस्थापित करेगा यदि लुधियाना हवाईअड्डे के परिकल्पित विकास के लिये ऐसा करना आवश्यक हुआ। उत्तर में मैसर्स बीसीएस ने भूमि आबंटन के लिये वैकल्पिक व्यवस्था करने के लिये एएआई से अनुरोध किया (जनवरी 2008)। यद्यपि, एएआई ने, उस पर ध्यान न देते हुये, मैसर्स बीसीएस को लगभग 2.5 एकड़ भूमि आबंटित की (जुलाई 2009)। हालांकि, मैसर्स बीसीएस ने सशर्त प्रस्ताव को ठुकरा दिया और निविदा अंतिम रूप से नहीं दी गई। अगस्त 2014, तक लुधियाना हवाईअड्डे का परिकल्पित विकास कार्यान्वित नहीं हुआ था। इस प्रकार, सफल बोलीदाता को अस्वीकार्य शर्त पर भूमि आबंटन के परिणामस्वरूप लाइसेंस फीस के अलावा ₹ 23.25 करोड़ की राशि की न्यूनतम गारंटीत रॉयल्टी के रूप में राजस्व उपार्जन के अवसर में चूक हुई।

(ख) **नादिरगुल हवाई अड्डा:** उचित भूमि पहचानने में एएआई की ओर से किये गये विलम्ब के कारण, सफल बोलीदाता (जुलाई 2007) मैसर्स गुरु नानक एजुकेशनल ट्रस्ट को जुलाई 2009 में भूमि आबंटित की जा सकी। हालांकि, पार्टी ने अनुचित विलम्ब के कारण आबंटन को स्वीकार करने से मना कर दिया। इस प्रकार बोली प्रस्तुत करने से पूर्व साइट का चयन करने और सफल बोलीदाता को भूमि आबंटित करने में अत्यधिक विलम्ब के परिणामस्वरूप लाइसेंस फीस के अलावा न्यूनतम गारंटीत रॉयल्टी के रूप में एएआई को ₹ 2.44 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

प्रबंधन ने लुधियाना और नादिरगुल हवाई अड्डों पर भूमि के गैर आबंटन से संबंधित तथ्यों की पुष्टि की (दिसम्बर 2013) और कहा कि फ्लाईंग स्कूलों पर नीति तैयार की जा रही थी जो भविष्य में इन सभी मुद्दों का ध्यान रखेगी। उपरोक्त नीति अभी तैयार की जा रही है (अगस्त 2014)।

(ग) **बेहाला हवाई अड्डा:** एएआई द्वारा साइट का चयन करने में विलम्ब के कारण, सफल बोलीदाता मैसर्स ट्रांस भारत एवीएशन (प्राइवेट) लिमिटेड (टीबीए) को जून 2009 में भूमि आबंटित की गई थी अर्थात् चयन करने की तिथि से छह महीने बाद

(दिसम्बर 2008)। हेंगर के निर्माण के लिये अनापत्ति प्रमाणपत्र एएआई द्वारा केवल जुलाई 2010 में जारी किया गया था इस समय तक फ्लाइंग संस्था स्थापित करने के लिये डीजीसीए से टीबीए द्वारा प्राप्त अनुमोदन समाप्ति की कगार पर था (अगस्त 2010)। क्योंकि डीजीसीए ने टीबीए को अतिरिक्त समय देने के लिये मना कर दिया था, फ्लाइंग संस्था स्थापित नहीं हो सकी। इसके परिणामस्वरूप लाइसेंस फीस के अलावा टीबीए द्वारा प्रस्तुत न्यूनतम गारंटी रॉयल्टी के रूप में एएआई को ₹ 4.21 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

हालांकि प्रबंधन ने तथ्यों की पुष्टि की (नवम्बर 2013), एनओसी जारी करने में विलम्ब के लिये कोई टिप्पणियां नहीं की गई।

(घ) **खजुराहो हवाई अड्डा:** मैसर्स फॉल्कन एवीएशन एकेडमी (एफएए) को नवम्बर 2009 में औपचारिक आबंटन पत्र दिया गया अर्थात् चयन करने की तिथि (दिसम्बर 2008) के करीब एक वर्ष समाप्त होने के बाद । मैसर्स एफएए ने 21 जनवरी 2010 तक औपचारिकताएँ पूर्ण करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की। तथापि, एएआई ने पार्टी के इएमडी को जल्द करने और नई निविदा आमंत्रित करने का निर्णय लिया। अब तक (मार्च 2014), भूमि किसी भी फ्लाइंग क्लब को आबंटित नहीं की गई है। इस प्रकार, औपचारिक आबंटन पत्र जारी करने में अत्यधिक विलम्ब के कारण, एएआई ने लाइसेंस फीस के अलावा एफएए द्वारा प्रस्तुत न्यूनतम गारंटी रॉयल्टी के रूप में पांच वर्ष के लिये ₹ 1.65 करोड़ के राजस्व उपार्जन का अवसर खो दिया।

हालांकि, प्रबंधन ने तथ्यों की पुष्टि की (नवम्बर 2013); एएआई द्वारा साइट के चयन में विलम्ब के लिये कोई टिप्पणियाँ नहीं की।

उपरोक्त उल्लिखित मामलों से यह प्रकट होता है कि एएआई के पास विभिन्न हवाई अड्डों पर फ्लाइंग स्कूलों की स्थापना के लिये बोली आमंत्रित करने से पूर्व साइटों के चयन के लिये उचित प्रणाली नहीं थी। सफल बोलीदाताओं को भूमि आबंटन में अनुचित विलम्ब के परिणामस्वरूप एएआई को दोनों, लाइसेंस फीस और बोलीदाताओं द्वारा प्रस्तुत रॉयल्टी के रूप में राजस्व हानि हुई जो इन फ्लाइंग स्कूलों से प्राप्त की जा सकती थी।

#### **2.1.2.2 फ्लाइंग क्लबों के प्रमाणपत्रों की निगरानी का अभाव**

फ्लाइंग क्लबों से वसूल किये जाने वाले प्रभारों के संबंध में एएआई के फरवरी 2007 के निर्णय के अनुसार, श्रेणी I के अंतर्गत आने वाले 28 फ्लाइंग क्लब और श्रेणी II के

अंतर्गत आने वाले 13 फ्लाइंग क्लबों की सूची अप्रैल 2007 में सभी हवाई अड्डों को परिचालित कर दी गई थी। श्रेणी I के अंतर्गत आने वाले सभी फ्लाइंग क्लबों को सामान्य दरों की उगाही के लाभ उठाने के लिये अपने प्रमाण पत्रों के समर्थन में वर्तमान वैध प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना अनिवार्य था, ऐसा न कर पाने पर, निम्नलिखित कार्यवाही की जानी थी:

- ऐसे फ्लाइंग क्लबों को बकाया देय समाप्त करने के बाद उनके द्वारा प्रयोग किये जा रहे हैंगर स्पेस और भूमि को छोड़ने और प्रचालन बंद करने के लिये 90 दिनों का नोटिस जारी किया जायेगा।
- ऐसे फ्लाइंग क्लब से संबंधित हवाईअड्डे पर उनके द्वारा की गई सभी गतिविधियों के लिये कुल कारोबार के 13 प्रतिशत के साथ सामान्य दरों पर लाइसेंस फीस प्रभारित की जायेगी।
- उपरोक्त का अनुपालन न करने के मामले में, फ्लाइंग क्लबों द्वारा भूमि और हैंगर स्पेस पर कब्जे को अनाधिकृत माना जायेगा और बेदखल करने के लिये आवश्यक कार्यवाही की जायेगी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एएआई ने, श्रेणी I के लिये पात्रता के प्रमाणपत्रों की पुष्टि की प्रक्रिया केवल जनवरी 2010 में शुरू की थी, यद्यपि क्लबों के वर्गीकरण का फरवरी 2007 में निर्णय लिया गया था। इस प्रकार, एएआई की ओर से अपने निर्णय को क्रियान्वित करने में विलम्ब के कारण, निम्नलिखित चार फ्लाइंग क्लब एएआई सेवाओं के लिये सामान्य दरों से बचने में सफल हुये जिसके परिणामस्वरूप एएआई को राजस्व हानि हुई।

**(क) दिल्ली फ्लाइंग क्लब (डीएफसी):** सफदरजंग हवाईअड्डे पर डीएफसी 1957 में स्थापित किया गया था और श्रेणी I में रखा गया था (फरवरी 2007)। डीएफसी से अंतिम करार पांच वर्षों की अवधि के लिये 1982 में हुआ था अर्थात् 31 मार्च 1987 तक। उसके बाद, करार नवीकृत नहीं किया गया था। डीएफसी जनवरी 2002 से कोई भी फ्लाइंग प्रशिक्षण/फ्लाइंग से संबंधित गतिविधि नहीं करा रहा था। इसके अतिरिक्त, श्रेणी I की पात्रता के लिये प्रणामपत्रों की पुष्टि के लिये जनवरी 2010 में एएआई द्वारा जारी निर्देशों के अनुपालन में, डीएफसी श्रेणी I के अंतर्गत अपने वर्गीकरण के समर्थन में कोई भी प्रमाण प्रस्तुत करने में भी विफल रहा। एएआई को यह भी पता था कि अक्टूबर 2007 से डीएफसी आबंटित भूमि को वाणिज्यिक उद्देश्य जैसे इंदिरा गांधी राष्ट्रीय मुक्त

विश्वविद्यालय (इग्नू) अध्ययन केन्द्र संचालित करने, एयर होस्टेस के लिये साक्षात्कार कराने और धार्मिक/विवाह कार्यक्रम आदि के लिये भी दे रहा था।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि सकल कारोबार (शास्तिक दरों) के 13 प्रतिशत के साथ लागू लाइसेंस फीस प्रभारित करने के लिये एएआई द्वारा कोई भी बिल प्रस्तुत नहीं किये गये और न ही डीएफसी के प्रति कोई बेदखली की कार्यवाही की गई जिसने श्रेणी I की दरों के अनुसार अपने बकाया देय का भुगतान तक नहीं किया और मार्च 2014 तक ₹ 7.54 करोड़ की राशि उसमें वसूली योग्य थी। यदि एएआई ने सामान्य दर के अनुसार बिल प्रस्तुत किये होते, तो बकाया राशि ₹ 19.26 करोड़ तक बढ़ जाती (फरवरी 2007 से मार्च 2014)।

**(ख) मुंबई फ्लाइंग क्लब (बीएफसी):** बीएफसी 1931 में जुहू हवाई अड्डा, मुंबई में स्थापित किया गया था और एएआई द्वारा श्रेणी I में रखा गया था। बीएफसी जो मार्च 2011 तक कंपनी अधिनियम 1913, के अंतर्गत कंपनी थी, फ्लाइंग प्रशिक्षण के अतिरिक्त अन्य वाणिज्यिक गतिविधियां करा रही थी और 'न हानि न लाभ' आधार पर भी संचालित नहीं हो रहा था। मार्च 2011 में, बीएफसी सोसायटी अधिनियम, 1860 के अंतर्गत पंजीकृत समिति में बदल दी गई थी। तथापि, एएआई ने पुष्टि और सुनिश्चित करने के लिये कोई कार्यवाही नहीं की, कि क्या बीएफसी श्रेणी I के अंतर्गत लाभ के लिये पात्र है और क्या क्लब 'न हानि न लाभ' आधार पर चल रहा है। इसके अतिरिक्त, 2008-09 से बीएफसी ने श्रेणी I दरों के अनुसार अपने बकाया देय का भी भुगतान नहीं किया और मार्च 2014 तक ₹ 3.60 करोड़ की राशि वसूली योग्य थी। बीएफसी ने एएआई द्वारा प्रभारों की वसूली के प्रति, उच्च न्यायालय, मुंबई के समक्ष 2012 में याचिका दायर की। कोर्ट ने अपने अंतरिम आदेश में बीएफसी को 01.04.2012 से ₹ 2.50 लाख प्रतिमाह देने के निर्देश दिये।

एएआई ने लेखापरीक्षा को सूचित किया (फरवरी 2014) कि कोर्ट के आदेश के अनुपालन में, बीएफसी ने कुल तीन किश्तों जिनका कुल योग ₹ 7.50 लाख था, का भुगतान किया और उसके बाद, एमओसीए के निर्देशों के अनुपालन में (09 अक्टूबर 2012), एएआई ने, अगले आदेशों तक श्रेणी I फ्लाइंग क्लब से बकाया देय की वसूली के आदेश के पालन को आस्थगित रखने का निर्णय लिया (नवम्बर 2012)। लेखापरीक्षा की राय है कि एएआई ने सामान्य दरों के अनुसार बिल प्रस्तुत किये होते, तो बकाया राशि ₹ 36.86 करोड़ तक बढ़ जाती (फरवरी 2007 से मार्च 2014)।

(ग) **मध्य प्रदेश फ्लाइंग क्लब (एमपीएफसी), भोपाल:** एमपीएफसी की 1986 में भोपाल हवाईअड्डे पर स्थापना की गई थी और एएआई द्वारा श्रेणी I में रखा गया था। एमपीएफसी, उन्हें आबंटित परिसर को वाणिज्यिक उद्देश्य जैसे निजी एजेंसियों के वायुयान के रखरखाव/पार्किंग के लिये प्रयोग कर रहा था। लेखापरीक्षा ने देखा कि एएआई ने न तो बिल शास्ति दरों पर प्रस्तुत किये और न ही उन्होंने एमपीएफसी के प्रति बेदखली की कार्यवाही की। जिसके परिणामस्वरूप एएआई, सामान्य और नाममात्र की दरों के बीच के अंतर की राशि ₹ 0.81 करोड़ (2008-09 से 2013-14 तक) के बिल प्रस्तुत करने में विफल रहा।

(घ) **मध्य प्रदेश फ्लाइंग क्लब (एमपीएफसी) इंदौर:** एमपीएफसी 1961 में इंदौर हवाईअड्डे में स्थापित किया गया था और एएआई द्वारा श्रेणी I में रखा गया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि क्लब जो कंपनी अधिनियम 1913 के अंतर्गत कंपनी के रूप में पंजीकृत था, उड़ान प्रशिक्षण के अलावा वाणिज्यिक गतिविधियां कर रहा था और इसलिये श्रेणी I में रखने लायक नहीं था। तथापि, न तो एएआई द्वारा शास्ति दरों पर बिल प्रस्तुत किये गये और न ही एमपीएफसी, इंदौर के प्रति बेदखली की कार्यवाही की गई। एमपीएफसी, इंदौर ने श्रेणी I दरों के अनुसार अपना बकाया देय भी नहीं दिया था और मार्च 2014 तक ₹ 0.80 करोड़ की राशि वसूली योग्य थी। एएआई ने यदि सामान्य दरों के अनुसार बिल प्रस्तुत किये होते, तो बकाया राशि ₹ 9.10 करोड़ तक बढ़ जाती (2008-09 से 2013-14 तक)।

### 2.1.2.3 देय राशि की गैर-वसूली

#### (क) फ्लाइंग क्लबों के साथ किसी भी करार के अभाव के कारण

एएआई ने अपने सभी हवाई अड्डा निदेशकों को फ्लाइंग क्लबों के साथ 'भूमि लाइसेंस' के नवीकरण और समीक्षा के लिये परिपत्र (मई 2007) जारी किया और स्पष्ट किया कि वैध करार अवधि के आगे कोई भी अधिग्रहण अनाधिकृत अधिग्रहण माना जायेगा; जिसे शास्ति प्रावधानों के अनुसार निपटाया जायेगा। एएआई के लिये विभिन्न एएआई हवाईअड्डों पर भूमि/स्थान प्रयोग करने वाली पार्टियों के साथ नया करार करना अनिवार्य था, लेकिन एएआई द्वारा कोई भी ऐसे प्रयास नहीं किये गये। करार के अभाव में, ऐसी पार्टियों के प्रति बकाया देय की वसूली नहीं की जा सकी। हवाई अड्डा निदेशक/क्षेत्रीय कार्यालयों ने भूमि लाइसेंस करार के नवीकरण के लिये कोई कार्यवाही नहीं की। विभिन्न एएआई हवाई अड्डों पर फ्लाइंग क्लबों से कानूनी तौर पर बाध्यकारी करार के अभाव में वसूली न गई बकाया देय राशि का विवरण निम्नलिखित प्रकार है:

हवाई अड्डा	पार्टी का नाम	भूमि आबंटन की तिथि	किया गया अंतिम करार	मार्च 2014 को देय राशि
सफदरजंग	दिल्ली फ्लाइंग क्लब	अप्रैल 1957	1982 से 5 वर्ष	₹ 7.54 करोड़
बेगमपेट	मै. आंध्र प्रदेश एविएशन एकेडमी	अगस्त 1969	1982 से 5 वर्ष	₹ 2.24 करोड़
अमृतसर	अमृतसर एविएशन क्लब	1962	1994 तक	₹ 0.37 करोड़
जयपुर	राजस्थान फ्लाइंग क्लब	अप्रैल 1966	1966	₹ 5.77 करोड़
गुवाहाटी	असम फ्लाइंग क्लब	मई 1958	आज तक कोई करार नहीं	₹ 1.11 करोड़
कानपुर	यू. पी. फ्लाइंग प्रशिक्षण संस्थान (अप्रैल 2012 तक, क्योंकि पार्टी ने बिना देय निपटाये भूमि वापस कर दी)।	1952	कोई रिकॉर्ड उपलब्ध नहीं	₹ 9.57 करोड़

नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) ने एएआई को श्रेणी I फ्लाइंग क्लब से देय राशि की वसूली के मामले को एएआई बोर्ड के समक्ष रखने और एएआई को देय विभिन्न प्रभारों हेतु नाममात्र दरों की सुविधा का लाभ लेने के लिये फ्लाइंग क्लब के लिये पात्रता मानदंड निर्धारित करने के संबंध में मंत्रालय की नीति को अंतिम रूप देने तक, अस्थगित 2007 के एएआई बोर्ड प्रस्ताव के संदर्भ में प्रभारों की वसूली का पालन करने की सलाह दी। तदनुसार, एएआई ने अगले आदेश आने तक आस्थगित श्रेणी I फ्लाइंग क्लब से वसूली करने के लिये सभी हवाईअड्डों को निर्देश दिये (नवम्बर 2012)। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि अगस्त 2014 तक, कथित नीति को एमओसीए द्वारा अंतिम रूप नहीं दिया गया था।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि भूमि लाइसेंस करार के नवीकरण में एएआई की ओर से चूक के कारण, कुछ फ्लाइंग क्लब निम्नलिखित रूप से आबंटित से अधिक भूमि का प्रयोग कर रहे थे:



हवाई अड्डा	पार्टी का नाम	क्षेत्र (वर्ग मीटर में)		
		आबंटित	वास्तविक रूप से प्रयोग किया जा रहा	अनाधिकृत रूप से प्रयोग किया जा रहा
सफदरजंग	दिल्ली फ्लाइंग क्लब	3124	6168.33	3044.33
बेगलपेट	मै. आंध्र प्रदेश एविएशन एकेडमी	454.42	5593.32	5138.90

**(ख) सलेम हवाई अड्डा**

(i) मै. इंटरनेशनल एविएशन एकेडमी प्राइवेट लिमिटेड (आईएएपी) को सलेम हवाईअड्डे पर जुलाई 2009 में भूमि आबंटित की गई थी और पहले दूसरे वर्ष के लिये लाइसेंस फीस और पहले वर्ष के लिये रॉयल्टी का अग्रिम भुगतान किया गया। हालांकि, डीजीसीए से लंबित अनुमोदन को ध्यान में रखते हुये संचालन की शुरुआत में विलम्ब के कारण, यह उसके बाद अपनी देय राशि को नहीं दे पाया। आईएएपी ने छह सप्ताह की अवधि के अंदर ₹ 50 लाख की राशि जमा कराने के मद्रास उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेशों (दिसम्बर 2011) का भी पालन नहीं किया। आईएएपी ने 2012 से फ्लाइंग गतिविधियाँ शुरू कर दी। लेखापरीक्षा ने देखा कि न तो आईएएपी को बेदखल किया गया, न ही देय राशि वसूली गई और ₹ 11.71 करोड़ की राशि क्लब के प्रति बकाया थी (मार्च 2014)।

(ii) मै. कोहीनूर एजुकेशनल सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड (केईएसपी) को मार्च 2009 में सलेम हवाईअड्डे पर भूमि आबंटित की गई थी और जून 2010 से फ्लाइंग गतिविधियाँ शुरू की। केईएसपी, अदायगी शर्तों में अपनी संविदात्मक देयताओं को पूर्ण नहीं कर पाया। तथापि, केईएसपी से देय की वसूली के लिये कोई कार्यवाही नहीं की गई, न ही एएआई द्वारा कोई बेदखली के आदेश जारी किये गये। केईएसपी के प्रति ₹ 11.76 करोड़ की राशि बकाया थी (मार्च 2014)।

उपरोक्त तथ्यों की पुष्टि करते समय (नवम्बर 2013 और मार्च 2014) प्रबंधन ने कहा कि दोनों क्लबों के प्रति बेदखली की कार्यवाही शुरू कर दी गई है।

तथापि, तथ्य यह है कि दोनों क्लबों ने अपने देय निपटारे बिना एएआई भूमि का प्रयोग जारी रखा।

(ग) कोलकाता हवाई अड्डा

मैसर्स मल्टिपल मैनपावर डिवलपमेंट प्राइवेट लिमिटेड (एमएमडीपीएल) को बेहाला सिविल एरोड्रोम में फ्लाईंग प्रशिक्षण गतिविधियों के लिये 5 दिसम्बर 2006 से एक वर्ष की अवधि के लिये हैंगर स्पेस (510.20 वर्ग मीटर), निर्मित क्षेत्र (42.73 वर्ग मीटर) और पक्की भूमि (2700 वर्ग मीटर) आबंटित की गई थी। उपरोक्त ठेका रॉयल्टी को छोड़कर उन्हीं निबंधन एवं शर्तों पर 31 दिसम्बर 2008 तक बढ़ा दिया गया, जो कुल राजस्व आय का 12 से 13 प्रतिशत तक बढ़ा।

एएआई हवाईअड्डे पर फ्लाईंग स्कूल स्थापित करने के लिये एएआई (नवम्बर 2008) द्वारा निविदा आमंत्रण नोटिस (एनआईटी) मांगा गया। एनआईटी के अनुसार, “एएआई भूमि पर वे निजी फ्लाईंग क्लब जिनका लाइसेंस समाप्त हो चुका है और जिनका लाइसेंस अभी तक वैध है को निविदा में भाग लेने की अनुमति है और निविदा में उनके असफल होने पर उन्हें मौजूदा परिसर खाली करना होगा और उसे एएआई को सौंपना होगा”। एमएमडीपीएल ने बोली में भाग नहीं लिया और अनुरोध किया (जून 2009) कि उनका ठेका 5 वर्षों की अवधि के लिये बढ़ा दिया जाये। एमएमडीपीएल सफल बोलीदाता द्वारा कोट की गई राशि के बराबर रॉयल्टी के भुगतान के साथ उनके कब्जे के स्थान के लिये लाइसेंस फीस के भुगतान के लिये भी सहमत हुआ। तदनुसार, एएआई ने पांच वर्षों की अवधि के लिये एमएमडीपीएल को क्षेत्र आबंटित किया (जनवरी 2009)। तथापि, एमएमडीपीएल ने उच्च दर लाइसेंस फीस की गणना को विवादित बताते हुए करार करने से मना कर दिया और बिना किसी भुगतान के अप्राधिकृत रूप से क्षेत्र पर कब्जा बनाये रखा है।

एएआई ने बेदखली की कार्यवाही शुरू की (फरवरी 2011) और ₹ 2.46 करोड़ की राशि दिसम्बर 2006 से दिसम्बर 2010 की अवधि के लिये बकाया के भुगतान के लिये एमएमडीपीएल को निदेशित करते हुये बेदखली आदेश (जुलाई 2011) पारित किये। उसके बाद, एमएमडीपीएल ने हवाई अड्डा अपीलीय न्यायाधिकरण से संपर्क किया जिसने अपील (फरवरी 2013) को खारिज कर दिया। एमएमडीपीएल ने अंतिम रूप से 01.01.2009 से रॉयल्टी और लाइसेंस फीस का बकाया की छूट और नये करार के क्रियान्वयन के लिये एएआई से संपर्क किया (जुलाई 2013)। बाद में, एएआई ने जून 2014 में एमएमडीपीएल के प्रति कानूनी कार्यवाही की। एमएमडीपीएल के प्रति ₹ 8.43 करोड़ की राशि बकाया थी (मई 2014)।

**(घ) सफदरजंग हवाई अड्डा, नई दिल्ली**

डीजीसीए ने सफदरजंग हवाईअड्डे, नई दिल्ली पर मैसर्स दिल्ली ग्लाइडिंग क्लब को 825.25 वर्ग मीटर भूमि आबंटित की। तथापि, आबंटन से संबंधित अभिलेख एएआई के पास उपलब्ध नहीं थे और इस संबंध में अभिलेख में कोई करार नहीं पाया गया। जनवरी 2002 से सफदरजंग हवाईअड्डे पर फ्लाईंग गतिविधियां बंद थीं।

लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि दिल्ली ग्लाइडिंग क्लब ने 11 वर्ष पहले से फ्लाईंग गतिविधियां बंद कर दी थी, एएआई ने ₹ 2.48 करोड़ की राशि के बकाया देय वसूल करने या क्लब से परिसर खाली कराने के लिये कोई कार्यवाही नहीं की।

**2.1.2.4 एरो क्लब ऑफ इंडिया**

एरो क्लब ऑफ इंडिया (एसीआई), जो करीब 22 फ्लाईंग/ग्लाइडिंग क्लबों और अन्य एरो स्पोर्ट्स संस्थानों का शीर्ष निकाय है, को ₹ 1/- प्रति वर्ष की मामूली लाइसेंस फीस पर 19 सितम्बर 1983 से 30 वर्षों की अवधि के लिये सफदरजंग हवाईअड्डे पर 1617.10 वर्ग मीटर भूमि आबंटित की गई थी (1984)। करार की शर्तों के अनुसार (दिसम्बर 1984) भूमि लाइसेंस फीस संशोधन के अधीन थी। यद्यपि एएआई ने 1986 से पूर्वव्यापी संशोधित दरों (2007) पर बिल प्रस्तुत किये, यह बकाया की वसूली नहीं कर पाया और 31 मार्च 2014 को एसीआई के प्रति ₹ 2.77 करोड़ बकाया थे। तथापि, एएआई ने न तो बकाया वसूलने या परिसर से एसीआई को बेदखल करने के लिये कोई कार्यवाही नहीं की।

क्योंकि एसीआई का पट्टा 18 सितम्बर 2013 को समाप्त हो गया था, एसीआई ने एमओसीए को मौजूदा निबंधन एवं शर्तों पर और 99 वर्षों के लिये पट्टा बढ़ाने का अनुरोध किया (जुलाई 2013)। यद्यपि ऐसा करना एएआई की नीतियों के अनुरूप नहीं था, एमओसीए ने ₹ 1/- प्रति वर्ष की लाइसेंस फीस पर 19 सितम्बर 2013 से और 30 वर्षों के लिये पट्टे की अवधि को बढ़ाने की स्वीकृति का प्रस्ताव रखा और मामले को एएआई को अग्रेषित कर दिया। एएआई समिति ने 157<sup>वीं</sup> बैठक (दिसम्बर 2013) में इसे विशेष मामला मानकर एमओसीए के प्रस्ताव को स्वीकार किया और मामले को सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करने के लिये एमओसीए को अग्रेषित किया (फरवरी 2014)। अभी भी (अगस्त 2014) बकाया का निपटान किये बिना जगह एसीआई के अनधिकृत कब्जे में थी।

## निष्कर्ष

हवाई अड्डा प्रभार और फ्लाईंग क्लबों को भूमि आबंटन संबंधी नीति बनाने में अधिक विलंब हुआ था और 2007 में नीति बनाने के प्रयास का अगस्त 2014 तक भी कोई परिणाम नहीं निकला था। श्रेणी I या II के अंतर्गत पात्रता की पुष्टि करने के तंत्र और समय से कार्यवाही के अभाव से, फ्लाईंग क्लब, जो अन्य वाणिज्यिक गतिविधियों में शामिल थे और अन्य कारणों से भी रियायती दरों का लाभ लेने के लिये पात्र नहीं थे, उसका लाभ लेते रहे। इसके अतिरिक्त, पार्टियों के साथ कोई भी करार के अभाव में, अधिकतर फ्लाईंग क्लबों ने दरों के संबंध में विवाद किया और अपने बकाया का निपटान नहीं किया। इसके अतिरिक्त, एएआई को साइट को पहचानने में विलम्ब और आवश्यक निपटान करने के कारण हानि हुई।

मामले को जनवरी 2014 में मंत्रालय को बताया गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2015)।

### **2.2 एमओसीए और एएआई द्वारा शेयर धारक करार के प्रावधानों की उपेक्षा के परिणामस्वरूप आईजीआई, हवाईअड्डे, दिल्ली में विकास शुल्क के रूप में यात्रा कर रही जनता पर अतिरिक्त बोझ पड़ा।**

एमओसीए और एएआई शेयर धारक करार के प्रावधानों को एईआरए के ध्यान में लाने में विफल रहे जो कंपनी अधिनियम, 1956 और आरक्षित बोर्ड मामलों के अंतर्गत विशेष प्रस्ताव के संबंध में, डीआईएएल में एएआई के पास 10 प्रतिशत इक्विटी शेयर होने तक एएआई के सकारात्मक वोट अनिवार्य करता है। इसके फलस्वरूप, डीआईएएल द्वारा विकास शुल्क वसूली हुई, परिणामस्वरूप यात्रा कर रही जनता पर ₹ 3415.35 करोड़ का अतिरिक्त भार पड़ा।

भारत सरकार (जीओआई), ने दिनांक 9 फरवरी 2009 के अपने आदेश में, 1 मार्च 2009 से 36 महीनों की अवधि के लिये, पूर्ण रूप से अनौपचारिक आधार पर, एएआई अधिनियम, 1994 की धारा 22ए के अंतर्गत सभी लागू करों सहित, ₹ 1300 प्रति यात्रा कर रहे अंतर्राष्ट्रीय यात्री और ₹ 200 प्रति यात्रा कर रहे घरेलू यात्री की दर पर विकास शुल्क (डीएफ) की वसूली के लिये दिल्ली अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा प्राइवेट लिमिटेड (डीआईएएल)\* को अनुमोदन दिया था। अनुमोदन की एक शर्त थी कि उपभोक्ता से पर्याप्त परामर्श के बाद वसूली का अंतिम निर्धारण जीओआई/विनियामक द्वारा किया जायेगा।

\* कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत निगमित संयुक्त उद्यम कंपनी (जेवीसी)।

विनियामक (भारत का हवाई अड्डा आर्थिक विनियामक प्राधिकरण-एईआरए) ने ₹12,857 करोड़ (अक्टूबर 2009 में मंत्रालय को प्रस्तावित ₹ 8,975 करोड़ के प्रति) के रूप में डीआईएएल द्वारा बताई गई संशोधित अंतिम परियोजना लागत को ध्यान में रखने के बाद, 21 अप्रैल 2011 के अपने परामर्श पत्र में पणधारकों से उत्तर मांगा। भारतीय हवाई अड्डा प्राधिकरण (एएआई) ने एईआरए के समक्ष दिनांक 12 मई 2011 के अपने प्रस्तुतिकरण में कहा कि वे इक्विटी के प्रति और अधिक योगदान करने की स्थिति में नहीं है। इसके अतिरिक्त, डीआईएएल ने भी एईआरए को प्रस्तुत किया कि क्योंकि एएआई ने और इक्विटी देने में असमर्थता प्रकट की है, डेब्ट-इक्विटी अनुपात की शुरुआत को तोड़े/एएआई की इक्विटी को कमजोर किये बिना अतिरिक्त इक्विटी बढ़ाना संभव नहीं होगा।

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुये, एईआरए ने डीआईएएल को निधि की पूर्ती करने के लिये ₹ 200 प्रति यात्रा करने वाले घरेलू यात्री और 1300 प्रति यात्रा करने वाले अंतर्राष्ट्रीय यात्री (सांविधिक वसूली को छोड़कर, यदि कोई है) की दर पर डीएफ की वसूली करने की अनुमति दी (14 नवम्बर 2011)। वसूली 1 दिसम्बर 2011 से शुरू की गई।

डीएफ की वसूली निर्धारित करते हुये, एईआरए ने देखा “शेयरधारक करार (एसएचए) के खंड 3.3.3.3 के साथ पढ़ने पर खंड 3.3.1 दर्शाता है कि निजी भागीदार और अधिक पूँजीकरण के समय एएआई को प्रस्तावित किये गये एवं उसके द्वारा अंशदान न देने पर, इक्विटी शेयरों को प्राप्त करने के लिये बाध्य हैं”। एईआरए ने यह भी कहा “यद्यपि, स्थिति पर ध्यान दिये बिना कि क्या अन्य प्रमोटर्स और इक्विटी ला सकते हैं या नहीं, यदि उनको ऐसी इक्विटी लाने में सक्षम माना जाये, उसके कारण एएआई का इक्विटी स्टेक मौजूदा 26 प्रतिशत स्तर से कम हो जायेगा। कंपनी अधिनियम के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुये, यह जेवीसी अर्थात डीआईएएल में एएआई की विशेष स्थिति को मूलरूप से बदल देगा। प्राधिकरण को लगता है कि ऐसा मूल परिवर्तन, कम से कम इस स्तर पर, जनहित में प्रतीत नहीं होता जबकि कि एएआई हवाईअड्डे का पट्टेदार होने के कारण उसकी डीआईएएल में विशेष स्थिति होनी चाहिये”।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एएआई/एमओसीए\* ने आरक्षित बोर्ड मामलों और आरक्षित शेयरधारक मामलों के संबंध में अधिकारों पर बल देते हुये, एसएचए के खण्ड 6.1.1 और खण्ड 5.11.1, 5.12.1 और 5.13.2 भी एईआरए के नोटिस में नहीं लाया जो कि एएआई के पास डीआईएएल की इक्विटी पूँजी का कम से कम 10 प्रतिशत होने पर भी आरक्षित

---

\* नागर विमानन मंत्रालय

बोर्ड मामलों व आरक्षित शेयरधारक मामलों में एएआई के अधिकारों को बल प्रदान करना है। इस प्रकार कंपनी अधिनियम, 1956 और आरक्षित बोर्ड मामलों के अंतर्गत विशेष प्रस्ताव के संबंध में एएआई के अधिकारों की पुष्टि करता है।

एसएचए का खण्ड 5.13.2 और खण्ड 6.1.1 नीचे प्रस्तुत किये गये हैं:

**खण्ड 5.13.2:** निदेशक मण्डल के प्रस्ताव को बैठक, जहां निदेशक मण्डल की निर्दिष्ट संख्या मौजूद हो, में मौजूद सामान्य अधिकांश निदेशकों के सकारात्मक वोट द्वारा अपनाया जायेगा। तथापि, बशर्ते, कि जब तक एएआई नामितों के साथ एएआई पूर्ण रूप से, जेवीसी के इक्विटी शेयर के दस (10) प्रतिशत से कम न हो, आरक्षित बोर्ड मामलों के संबंध में किसी भी निर्णय को एएआई द्वारा नामांकित निदेशक के सकारात्मक वोट आवश्यक रूप से अपेक्षित अधिकांश वोट द्वारा पारित माना जायेगा।

**खण्ड 6.1.1:** उस समय तक जब तक एएआई सहित एएआई नामिति के पास जेवीसी में इक्विटी शेयर का कम से कम कुल दस (10) प्रतिशत है, जेवीसी (या उसका कोई निदेशक, अधिकारी, एजेंट या प्रतिनिधि) आरक्षित शेयरधारक मामलों के संबंध में किसी भी निर्णय या प्रस्ताव को प्रभावित नहीं करेगा, जब तक वो एएआई के सकारात्मक वोट द्वारा अनुमोदित न हो जाये।

एसएचए आरक्षित शेयरधारक मामलों को ' 'कंपनी अधिनियम के प्रावधानों के अंतर्गत शेयर धारक वोटिंग (विशेष प्रस्ताव) के तीन चौथाई (75 प्रतिशत) से कम सहमति की आवश्यकता वाले किसी भी शेयरधारक प्रस्ताव' ' के रूप में परिभाषित करता है। इसलिये, यह देखा गया है कि एसएचए जेवीसी में एएआई की विशेष स्थिति का विशेष रूप से बचाव करता है उस समय तक जब तक एएआई के पास डीआईएएल के कम से कम इक्विटी शेयर का 10 प्रतिशत है और इस प्रकार एएआई के अधिकार कंपनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार किसी भी सीमा तक प्रभावित नहीं होंगे उस मामले में भी यदि उसकी इक्विटी 26 प्रतिशत से कम भी कर दी जाये। इसी प्रकार, खण्ड 5.11.1, 5.12.1 और 5.13.2 बोर्ड बैठक के लिये निर्दिष्ट संख्या बनाने के लिये एएआई नामिति की मौजूदगी को अनिवार्य करके, बोर्ड द्वारा गठित किसी भी समिति/उप-समिति पर सदस्य को नामित करने का अधिकार एएआई को देकर और बोर्ड में एएआई नामित निदेशकों के सकारात्मक वोट आवश्यक होने के लिये 'आरक्षित बोर्ड मामलो' के संबंध में कोई भी निर्णय हेतु उस समय तक जब तक एएआई के पास जेवीसी में इक्विटी का 10 प्रतिशत हो उसे अनिवार्य बनाकर, जेवीसी में एएआई की स्थिति और मजबूत करते हैं।

क्योंकि डीआईएएल में एएआई का इक्विटी योगदान ₹ 637 करोड़ था, एएआई शेयर धारण को 10 प्रतिशत पर स्थिर करके डीआईएएल के अन्य शेयर धारक या तो कंपनी अधिनियम 1956 के प्रावधानों के अंतर्गत या एसएचए के अंतर्गत एएआई के किसी भी अधिकार को प्रभावित किये बिना ₹ 5733 करोड़ (₹ 6370 करोड़ का कुल भुगतान की गई पूँजी का 90 प्रतिशत) की सीमा तक पूँजी का योगदान कर सकता था। क्योंकि डीआईएएल के अन्य शेयरधारकों ने डीआईएएल की शेयर पूँजी के प्रति केवल ₹ 1813 करोड़ का योगदान दिया था, कथित शेयरधारक निधि की कमी को पूरा करने और अपेक्षित ऋण-इक्विटी अनुपात को बनाये रखने के लिये ₹ 3920 करोड़ की अतिरिक्त पूँजी ला सकते थे, इस प्रकार से यात्रा कर रही जनता पर डीएफ की उगाही की आवश्यकता अनावश्यक हो सकती थी।

नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) देश में नागर विमानन क्षेत्र के विकास और विनियमन के लिये राष्ट्रीय नीतियां और कार्यक्रम बनाने के लिये उत्तरदायी है और यह भारतीय हवाई अड्डा प्राधिकरण जैसे संबद्ध निजी क्षेत्र उपक्रमों पर प्रशासनिक नियंत्रण करता है। एमओसीए के अनुसार, उसका दृष्टिकोण “‘लोगों की विश्व-स्तरीय नागर विमानन संरचना के साथ सुरक्षित, सुदृढ़, दीर्घकालिक और किफायती वायु संपर्क तक पहुँच सक्षम’” करना है। एमओसीए/एएआई बड़े पैमाने पर जनहित की सुरक्षा के लिये उत्तरदायी हैं और इस क्षमता में, एसएचए के उचित प्रावधानों को जो निधि की कमी को पूरा करने के लिये एएआई के अलावा अन्य शेयरधारकों द्वारा इक्विटी के संचार हेतु प्रावधान किये गये हैं, को एईआरए के नोटिस में लाना एमओसीए/एएआई के लिये आवश्यक था।

एमओसीए/एएआई की विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 3415.35 करोड़ की विकास शुल्क राशि की उगाही हुई जिसमें से ₹ 2841 करोड़ मार्च 2014 तक एकत्रित कर लिये गये थे और शेष राशि अप्रैल 2016 तक एकत्रित कर ली जायेगी।

एमओसीए ने निम्नलिखित उत्तर दिया (मई 2014):

- (क) एएआई को चयनित हवाई अड्डों पर विभिन्न सुविधाओं के सुधार और चेन्नै और कोलकाता हवाई अड्डों पर परियोजनाओं के लिये निधि की आवश्यकता होने के कारण एएआई ने और अधिक इक्विटी का अंशदान करने में अपनी असमर्थता के बारे में ऐरा को सूचित किया था। एएआई ने यह भी सूचित किया कि जेवीसी अर्थात् डीआईएएल बिना इक्विटी हिस्सेदारी को हटाये निजी भागीदारों द्वारा ऐसे



प्रकार और मात्रा में निधि के संचार द्वारा शेयरधारक करार के खण्ड 3.3.1 के संदर्भ में ऋण इक्विटी अनुपात को सक्रिय रूप से बनाये रख सकता है।

- (ख) एईआरए ने डीएफ निर्धारित करते समय दिल्ली हवाई अड्डा परियोजना के लिये निधि की कमी पूरी करने के लिये अन्य सभी साधनों को ध्यान में रखा था और उसने यह महसूस किया कि यह जनहित में नहीं है कि दिल्ली हवाई अड्डा का पट्टाकार अर्थात् एएआई अपनी शेयरधारिता 26 प्रतिशत से घटाये। एईआरए द्वारा यह भी महसूस किया गया कि एक सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम होने के नाते एएआई को यात्री हित की सुरक्षा का अधिक समर्थन सुनिश्चित करना होगा। इसलिये, यात्री हित की सुरक्षा को संतुलित करने के लिये, एईआरए ने 26 प्रतिशत पर एएआई का इक्विटी शेयर रखते हुये, डीआईएएल के संबंध में डीएफ की राशि निर्धारित की।
- (ग) डीएफ निर्धारित करते समय, एईआरए ने डीआईएएल से सम्बंधित ओएमडीए के साथ ही शेयरधारक करार का संदर्भ लिया था। एसएचए के खण्ड 6.1.1 में उल्लिखित और अनुसूची-4 में वर्णित आरक्षित शेयरधारक मामलों परिचालन के साथ-साथ वित्तीय प्रकृति और महत्व के कई मामलों को कवर नहीं करते।
- (घ) दिल्ली हवाईअड्डे पर डीएफ की उगाही की संवीक्षा के मामले में आदेश जारी करने से पूर्व, एईआरए ने इक्विटी की राशि/वित्त के कोई अन्य साधन जिन्हें निधि की कमी को पूरा करने के लिये लगाने की योजना बनाई हो, के संबंध में एएआई के साथ-साथ निजी भागीदारों से पूछा गया था। इस स्तर पर डीआईएएल ने कोई अतिरिक्त इक्विटी लगाने के लिये अपनी असमर्थता व्यक्त की। एएआई ने दशार्था कि वह जेवीसी में ₹ 93 करोड़ लगाने की स्थिति में था। शेयरधारक द्वारा अतिरिक्त इक्विटी लगाना कंपनी द्वारा नकद की मांग पर किया जा सकता है। यद्यपि, डीआईएएल ने अभी तक (मई 2014) कोई नकद की मांग नहीं की थी।
- (ङ) दिल्ली हवाईअड्डे के संबंध में वैमानिक शुल्कों को निर्धारित करते समय, डीएफ की राशि को नियामक परिसंपत्ति आधार (आरएबी\*) में घटा दिया गया था। इस प्रकार परिसंपत्ति मूल्य जिस पर डीआईएएल लाभ की उचित दर का पात्र है, डीएफ की राशि को घटा दिया गया। एईआरए ने ऐसी वित्तपोषित परिसंपत्तियों पर कोई मूल्यहास अनुमत नहीं किया। इसलिये, इस सीमा तक, वैमानिक शुल्कों के रूप में

---

\* विनायमक परिसंपत्ति आधार (आरएबी) वैमानिक शुल्क और जेवीसी द्वारा स्वामित्व वाले आरक्षित गतिविधियों के निष्पादन के लिये किये गये किसी भी निवेश को संदर्भित करता है। लेकिन सीडब्ल्यूआईपी, कार्यशीलपूँजी, जुर्माना, निर्णीत हर्जाने को शामिल नहीं करता।



यात्रा कर रही जनता पर पड़ने वाला भार, डीएफ को आरएबी को कम करके हमेशा के लिये स्थाई रूप से कम कर दिया गया है।

- (च) यदि एईआरए ने किसी भी डीएफ का निर्धारण नहीं किया होता और यदि डीआईएएल की कोई अतिरिक्त इक्विटि लगाने में असमर्थता की स्थिति में परियोजना के लिये निधि की कमी रहती, जिससे दिल्ली हवाईअड्डे के संबंध में संरचना/सुविधा को सुधारने में समय से निवेश प्रभावित होता और इसके परिणामस्वरूप हवाई अड्डा अर्थिक रूप से अलाभप्रद होता।

निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुये मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

- (क) एएआई का प्रस्ताव विरोधाभासी है क्योंकि ऋण लगाने से ऋण-इक्विटि अनुपात प्रभावित होता जबकि इक्विटि लगाने से इक्विटि हिस्सेदारी कम हो जाती। इस प्रकार एएआई का प्रस्ताव व्यावहारिक रूप से संभव नहीं है।
- (ख) उत्तर पुष्टि करता है कि मंत्रालय/एएआई ने एसएचए के खण्ड 6.1.1 का ध्यान नहीं रखा जो निर्धारित करता है कि एएआई के सकारात्मक वोट मौजूदा संख्या और वोटिंग पर ध्यान दिये बिना सभी 'आरक्षित शेयर धारक मामलों' के लिये निर्णायक कारक है। इस प्रकार खण्ड 6.1.1 के अनुसार जब तक एएआई के पास जेवीसी में इक्विटि का 10 प्रतिशत है 'आरक्षित शेयरधारक मामलों' पर किसी भी निर्णय या प्रस्ताव को प्रभावी नहीं किया जा सकता है जब तक कि यह एएआई के सकारात्मक वोट द्वारा अनुमोदित न हो। प्रभावी रूप से, यह 26 प्रतिशत या अधिक इक्विटि होने वाले शेयरधारकों के सभी अधिकार और विशेषाधिकार सुनिश्चित करता है। एएआई/ मंत्रालय एसएचए के खण्ड 6.1.1 द्वारा एएआई को दी गई विशेष सुरक्षा, एईआरए के समक्ष लाने में विफल रहा।

इसके अतिरिक्त, एसएचए के खण्ड 3.3.3.1 के अनुसार, जेवीसी के किसी भी अनुवर्ती पूँजीकरण के लिये समर्थन या अन्यथा का विकल्प एएआई को है। एसएचए का खण्ड 3.3.3.3 एएआई द्वारा चयनित न किये गये शेयरों के लिये अधिग्रहण/समर्थन के लिये निजी भागीदारों को बाध्य/उपकृत करता है। इस प्रकार एएआई/एमओसीए के 26 प्रतिशत से कम इक्विटि को खत्म करने की अनुमति न देने वाले निर्णय ने परियोजना के लिये अतिरिक्त इक्विटि/ऋण बढ़ाने के लिये एसएचए के अंतर्गत निजी भागीदारों को उनकी देयता/उत्तरदायित्व से बचने का अवसर दिया।

- (ग) 'संचालन के साथ-साथ वित्तीय प्रकृति के कई मामलों' का उल्लेख करते समय मंत्रालय के उत्तर में विशेष शर्तों में ऐसे मामलों के बारे में नहीं बताया गया। तथापि, कंपनी अधिनियम 1956 के अनुसार विशेष प्रस्ताव की अपेक्षा वाले मामले पूर्ण हैं और संचालन और वित्तीय प्रकृति के सभी पहलुओं को कवर करते हैं। इसलिये, कंपनी अधिनियम 1956 के अनुसार विशेष प्रस्ताव की अपेक्षा करने वाले मामले और क्रमशः आरक्षित समिति मामले और आरक्षित शेयरधारक मामले (दोनों को विशेष प्रस्ताव की आवश्यकता है) को दर्शाती एसएचए की अनुसूची 3 और 4 एएआई को जेवीसी से संबंधित सभी वित्तीय, संचालन, सभी महत्वपूर्ण मामलों को भी संपूर्ण सुरक्षा प्रदान करता है। इसलिये उत्तर स्वीकार्य नहीं है।
- (घ) डीआईएएल का कोई भी अतिरिक्त इक्विटी लगाने में असमर्थता व्यक्त करना, न्यूनतम स्वामित्व निधि से हवाई अड्डा चलाने के उसके इरादे का संकते देता है। हालांकि, एसएचए के खण्ड 3.3.1 और 3.3.2 का अनुपालन न करने के लिये डीआईएएल पर एमओसीए/एएआई द्वारा कोई कार्यवाही नहीं की गई।
- (ङ) एमओसीए ने अपने तर्क, कि वैमानिक शुल्क के रूप में यात्रा कर रही जनता पर भार को आरएबी में से डीएफ को घटाकर हमेशा के लिये स्थाई रूप से घटा दिया गया है, के समर्थन में कोई विवरण/गणना प्रस्तुत नहीं की है। एईआरए ने, अपने शुल्क आदेश संख्या 3/2012-13 दिनांक 24.04.2012 में आरएबी से घटाये गये डीएफ के अंश को ध्यान में रखते हुये पांच वर्षों (2010 से 2014 तक) की पहली नियंत्रण अवधि के लिये ₹ 7660.90 करोड़ का सकल लक्ष्य ऐरो राजस्व निकाला। लेखापरीक्षा ने एईआरए द्वारा प्रयुक्त समान डेटा का प्रयोग कर लेकिन डीएफ के तत्व को ध्यान में रखे बिना ₹ 8638.06 करोड़ लगभग का सकल लक्ष्य ऐरो राजस्व निकाला। यह देखा जा सकता है कि यदि किसी भी डीएफ की उगाही न की गई होती, वैमानिक शुल्क के रूप में यात्रा कर रही जनता पर अतिरिक्त बोझ (पहली नियंत्रण अवधि के दौरान) प्रतिवर्ष ₹ 977.16 करोड़ (₹ 8638.06 करोड़ घटा ₹ 7660.9 करोड़) अर्थात् ₹ 195.43 करोड़ प्रति वर्ष लगभग बढ़ा होता। 2011-12 के दौरान करीब 35 मिलियन यात्री भीड़ के साथ, वर्तमान\* में उगाही किये जा रहे ₹ 100/ ₹ 600 के डीएफ की तुलना में वैमानिक प्रभारों में प्रति यात्री वृद्धि केवल ₹ 55 लगभग होती है। आने वाले वर्षों में भीड़ में वृद्धि से

---

\*आदेश संख्या 30/2012-13 दिनांक 28.12.2012 के माध्यम से 01.01.2013 से संशोधित एईआरए, आईजीआई हवाई अड्डा, नई दिल्ली के संबंध में विकास दर प्रति यात्रा कर रहे घरेलू यात्री के लिये ₹100/- और प्रति यात्रा कर रहे अंतर्राष्ट्रीय यात्री के लिये ₹600/- के रूप में।

वैमानिक प्रभारों में वृद्धि का भार न के बराबर (2013-14 के लिये 37 मिलियन पर प्रक्षेपित भीड़) हुआ होता।

मंत्रालय का उत्तर दिनांक 16 अक्टूबर 2012 के अपने प्रेस नोट से मेल नहीं खाता, जिसमें कहा गया था कि यदि निधि में कमी को इक्विटी लगाने और एएआई सहित हवाई अड्डा प्रवर्तक द्वारा लोन को अनुपातिक रूप से बढ़ाकर पूरा कर लिया जाता है, तो हवाई अड्डा विकास शुल्क को समाप्त कर दिया जायेगा।

- (च) तथ्य कि जेवीसी में एएआई की इक्विटी 10 प्रतिशत तक कम कर देने के बाद भी एएआई की जेवीसी में उसकी विशेष स्थिति नहीं बदलेगी यद्यपि यह एमओसीए/एएआई द्वारा एईआरए के ध्यान में कभी भी नहीं लाया गया।

### 2.3 स्वीकृत क्रेडिट नीति के अनुसार समय से कार्यवाही में विफलता के कारण हानि

एएआई ने क्रेडिट नीति के अनुसार कार्यवाही नहीं की और मैसर्स किंगफिशर एयरलाइंस लिमिटेड को क्रेडिट सुविधा समाप्त करने के बाद भी क्रेडिट आधार पर उसका संचालन जारी रखने की अनुमति दी। एएआई ने एयरलाइंस की बैंक गारंटी भुनाने सहित सभी कानूनी साधन लेने के लिये एमओसीए की सलाह पर समय पर कार्यवाही भी नहीं की। इसके परिणामस्वरूप ₹ 117.03 करोड़ (फरवरी 2014 तक) के ब्याज की हानि के अलावा ₹ 172.69 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) देश में विभिन्न सिविल हवाई अड्डों पर वैमानिक<sup>1</sup> और गैर-वैमानिक<sup>2</sup> सेवाएँ प्रदान करता है जिसके लिये यह ऐसी सेवाओं का लाभ लेने वाली एयरलाइंस से शुल्क और किराया प्रभारित करता है। 2007 में स्वीकृत एएआई की क्रेडिट नीति के अनुसार, बिल पाक्षिक रूप से प्रस्तुत किये जायेंगे और एयरलाइंस के दो महीनों की बिलिंग के बराबर सुरक्षा जमा होने पर एयरलाइंस को क्रेडिट अवधि, बिल की प्राप्ति की तिथि से 15 दिनों तक अनुमत है। इसके अतिरिक्त क्रेडिट नीति लंबित भुगतान पर 12 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर ब्याज की उगाही निर्धारित करती है।

मै. किंगफिशर एयरलाइंस लिमिटेड (केएफए) ने एएआई को सूचित किया (13 अप्रैल 2005) कि उनका 9 मई 2005 से संचालन शुरू करना नियत था और उन्होंने समय-

<sup>1</sup> वैमानिक सेवाओं का अर्थ है हवाईअड्डे वायुयान के आवागमन और पार्किंग आदि के सुरक्षित और प्रभावी संचालन के लिये आवश्यक सुविधाएँ और सेवाएँ।

<sup>2</sup> गैर-वैमानिक सेवाएँ हवाईअड्डे पर यात्री सेवा से संबंधित सेवाएँ हैं।

समय पर मार्ग नेविगेशन सुविधा प्रभार (आरएनएफसी), टर्मिनल नेविगेशन लेंडिंग प्रभार (टीएनएलसी), लेंडिंग और पार्किंग प्रभार, यात्री सेवा शुल्क और एएआई द्वारा वसूल किये जाने वाले अन्य प्रभारों के लिये क्रेडिट सुविधा की अनुमति देने का अनुरोध किया। एएआई ने सुरक्षा जमा के प्रति एएआई के पक्ष में, निर्धारित बैंक से ₹ पांच करोड़ की बैंक गारंटी प्रस्तुत करने पर केएफए को क्रेडिट सुविधा का अनुमोदन दिया (28 अप्रैल 2005)। केएफए ने 05 मई 2005, को अपेक्षित बैंक गारंटी जमा की और 09 मई 2005 से अपना संचालन शुरू किया।

केएफए, एएआई को भुगतान करने में लगातार चूक कर रही थी। 31 दिसम्बर 2005 तक एयरलाइन से बकाया ₹ 4.81 करोड़ (₹ 5 करोड़ की सुरक्षा जमा के प्रति) हो गया था। बकाया देय की स्थिति जून 2007 में, केएफए द्वारा एक अन्य एयरलाइन अर्थात् डेक्कन एवीएशन के अधिग्रहण के बाद और खराब हो गई। एएआई ने समय-समय पर केएफए के समक्ष लंबित वसूली का मुद्दा उठाया लेकिन स्थिति नहीं सुधरी। एएआई ने एमओसीए को सूचित किया (02 अगस्त 2007) कि उनके पास उपलब्ध ₹ 25.70 करोड़ की गारंटी के प्रति, केएफए के प्रति बकाया देय ₹ 36 करोड़ तक पहुँच गया है। मंत्रालय ने उत्तर में (5 सितम्बर 2007) एएआई को केएफए की बैंक गारंटी (बीजी) को भुनाने सहित सभी कानूनी साधनों का सहारा लेने की सलाह दी। एमओसीए ने अगस्त 2008 और अक्टूबर 2008 में भी इसी प्रकार के निर्देश दिये, लेकिन एएआई ने 31 मई 2011 को ₹ 100 करोड़ की बैंक गारंटी भुनाने तक केएफए को क्रेडिट सुविधा जारी रखी और एएआई ने 1 जून 2011 से नकद दो और माल लो आधार पर केएफए का संचालन शुरू किया। बीजी राशि की समायोजन के बाद भी, 31 मई 2011 को ₹ 217.31 करोड़ की राशि बकाया थी। इस दौरान, केएफए के प्रति बकाया देय एएआई द्वारा धारित सुरक्षा जमा की राशि से हमेशा अधिक रहा।

बार-बार प्रतिबद्धता के बावजूद केएफए बकाया देय राशि चुकाने में विफल रहा, एएआई ने ₹ 136.22 करोड़ की राशि के चेक बाउंस होने पर, परक्राम्य लिखत अधिनियम, 1881 के अंतर्गत 63<sup>वाँ</sup> कोर्ट, अंधेरी, मुंबई में, अप्रैल 2012 में केएफए के प्रति मुकदमा दायर किया। महानिदेशक नागर विमानन (डीजीसीए) ने शुरू में केएफए के संचालन के लिये लाइसेंस स्थगित किया और उसके बाद, दिसम्बर 2012 में उसे रद्द कर दिया। (i) डीजीसीए द्वारा उड़ान परमिट/लाइसेंस वापसी के कारण केएफए द्वारा वाणिज्यिक संचालन रोकने और (ii) केएफए को समेटने के मामले में, भुगतान की प्राथमिकता अंतिम होगी क्योंकि एएआई के ऋण प्रतिभूति रहित थे, के कारण यह मानते हुये कि देय की वसूली की संभावना बहुत कम है, एएआई ने वर्ष 2013-14 के दौरान केएफए का ₹ 172.69

करोड़ की राशि का देय बट्टे खाते में डाल दिया। एएआई ने ₹ 294.57 करोड़ (28 फरवरी 2014 तक ब्याज सहित) की राशि के लिये उच्च न्यायालय मुंबई के समक्ष सिविल वसूली मुकदमा भी दायर किया।

लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि:

- (क) एएआई क्रेडिट नीति का पालन न करने के लिये केएफए के प्रति समय पर कार्यवाही करने में विफल रहा। केएफए निरंतर समय पर भुगतान करने में चूक करता रहा और बकाया देय राशि केएफए के संचालन की अधिकांश अवधि के दौरान उपलब्ध सुरक्षा जमा से अधिक था। हालांकि, एएआई ने उपलब्ध बीजी को भुनाया (मई 2011) और केएफए का संचालन चूक के पांच वर्षों से अधिक के बाद ही, कैश और कैरी आधार पर शुरू किया (1 जून 2011 से)। 1 जून 2011 से क्रेडिट सुविधा समाप्त करने के बाद भी, केएफए को क्रेडिट आधार पर संचालन करने की अनुमति थी जिसके परिणामस्वरूप केएफए के प्रति बहुत अधिक बकाया देय का संचयन हो गया।
- (ख) एमओसीए, एएआई द्वारा अपने स्वयं के निर्देशों के कार्यान्वयन को लागू कराने में विफल रहा। अतिदेय राशि के निपटान के लिये काफी समय की अनुमति के लिये 18 नवम्बर 2008 को आयोजित बैठक में अध्यक्ष, एएआई ने सीईओ, केएफए द्वारा किये गये अनुरोध को इस आधार पर अस्वीकार कर दिया था कि सभी अन्य निजी एयरलाइन्स अपने बकाया का निपटान कर रही हैं और केवल किंगफिशर एयरलाइन्स के लिये विशेष व्यवहार संभव नहीं है। तथापि 15 दिसम्बर 2001 को आयोजित निदेशक मण्डल (जिसमें एमओसीए के प्रतिनिधि शामिल थे) की 146<sup>वीं</sup> बैठक के कार्यवृत्त की संवीक्षा से पता चला कि:
- (i) अध्यक्ष एएआई द्वारा उपरोक्त उठये गये कदमों के विपरीत एमओसीए/ एएआई ने बकाया के भुगतान के लिये सीईओ, केएफए द्वारा किये गये वादे को स्वीकार किया और केएफए को अति विशेष मामले के रूप में, एयरलाइन के संचालन की अनुमति दी। इसके बाद, केएफए अपना वादा पूरा करने में विफल रहा।
- (ii) बकाया की वसूली और बकाया देय की वसूली के लिये केएफए के एयरक्राफ्ट की कुर्की के लिये अदालत में मुकदमा दायर करने के प्रस्ताव पर, एएआई बोर्ड द्वारा कोई विशेष निर्देश नहीं दिये गये।

इस प्रकार, यह जानने के बावजूद कि केएफए ने जानबूझकर चूक की है, एमओसीए और एएआई, दोनों को क्रेडिट सुविधा समाप्त होने के बाद भी एयरलाइन के संचालन की अनुमति थी और बढ़ती देयता की वसूली के लिये समय पर कार्यवाही नहीं की गई।

एएआई ने उत्तर दिया (अक्टूबर 2014) कि उन्होंने बकाया की वसूली के लिये सभी कानूनी पहलुओं का उपयोग करने के साथ-साथ सभी उपायों और नियंत्रणों का प्रयोग कर लिया था। इसके अतिरिक्त उसने कहा, कि एमओसीए को समय-समय पर बकाया देय के भुगतान की प्रक्रिया के बारे में भी सूचित किया गया था और जैसा कि सुझाव दिया गया था बकाया की वसूली के लिये विभिन्न कदम भी उठाये गये थे।

उत्तर क्रेडिट नीति के प्रावधानों के अनुसार कार्यवाही करने और क्रेडिट सुविधा हटाने के बाद भी केएफए को उसका संचालन जारी रखने से रोकने में एएआई की विफलता से उसे विमुक्त नहीं करता। एएआई ने एमओसीए द्वारा सलाह के अनुसार समय पर कार्यवाही भी नहीं की। इसके परिणामस्वरूप केएफए को अनुचित समर्थन मिला जिसके फलस्वरूप ₹ 117.03 करोड़ (फरवरी 2014 तक) के ब्याज की हानि के अलावा ₹ 172.69 करोड़ के राजस्व की हानि हुई। इसके अतिरिक्त, एमओसीए अपने निदेशों को लागू कराने में भी विफल रहा और केएफए को संचालन जारी रखने की अनुमति देकर अपने पक्ष को कमजोर किया।

मामला दिसम्बर 2014 में मंत्रालय को बताया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित है (मार्च 2015)।

#### **2.4 श्रमबल की लागत की गैर-वसूली और एएआई के हितों की रक्षा के प्रावधान का अभाव**

महाराष्ट्र हवाईअड्डा विकास कंपनी लिमिटेड (एमएडीसी) के साथ हस्ताक्षरित जेवी करार के अनुसार, एएआई ने एमआईएचएएन इंडिया लिमिटेड (एमआईएल) द्वारा श्रमबल लागत के भुगतान के प्रति 2009-10 से 2013-14 तक पांच वर्षों की संचालन सहायता अवधि (ओएसपी) के लिये मल्टी मोडल अंतर्राष्ट्रीय यात्री और कार्गो केन्द्र (एमआईएचएएन) में नागपुर हवाईअड्डे पर अपना श्रमबल नियुक्त किया। एएआई द्वारा खर्च ₹ 64.99 करोड़ की श्रमबल लागत के प्रति, एमआईएल ने अब तक (जनवरी 2015) ₹ 9.09 करोड़ की राशि का भुगतान किया है। एएआई ने जेवी भागीदार द्वारा एएआई कर्मचारियों के गैर-समावेश की हालत में वित्तीय जोखिम घटाने के लिये जेवी करार में कोई भी क्लॉज शामिल नहीं की।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने 30 वर्षों की अवधि के लिये नागपुर अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे के प्रचालन और विकास के लिये, एमआईएचएएन इंडिया लिमिटेड (एमआईएल), संयुक्त उद्यम कंपनी (जेवीसी), एमआईएचएएन इंडिया लिमिटेड (एमआईएल\*) की स्थापना के लिये महाराष्ट्र हवाई अड्डा विकास कंपनी (एमएडीसी) के साथ समझौता ज्ञापन हस्ताक्षरित किया (18 दिसम्बर 2006)। एमओयू में अन्य बातों के साथ-साथ प्रावधान था कि “जेवीसी में कार्यरत एएआई स्टाफ के निबंधन और शर्तें वही रहेंगी जैसी मुंबई और दिल्ली हवाईअड्डे के मामले में हैं। व्यवस्था पांच वर्षों के लिये होगी और इस अवधि की समाप्ति पर, जेवीसी को 100 प्रतिशत स्टाफ को लेना होगा”। समझौता ज्ञापन (एमओयू) एएआई के निदेशक मण्डल द्वारा मंजूर किया गया और बाद में, नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) ने डा. बाबासाहेब अंबेडकर अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे, नागपुर को जेवीसी में स्थानान्तरित करने की अनुमति दी।

संयुक्त उद्यम करार के खण्ड 15.2 के अनुसार “नागपुर हवाईअड्डे का जेवीसी में स्थानान्तरित होने की तिथि तक, नागपुर हवाईअड्डे (सीएनसी/एटीएम कर्मिक और संबंधित सहायक स्टाफ को छोड़कर) पर कार्यरत सभी कर्मचारियों को एएआई के साथ रोजगार की निबंधन और शर्तों पर पांच वर्षों की अवधि के लिये जेवीसी के नियंत्रण में रखा जायेगा। पांच वर्षों की अवधि समाप्त होने पर, ऐसे सभी कर्मचारी ऐसे निबंधन और शर्तों पर जेवीसी द्वारा लिये जायेंगे जो उनकी मौजूदा निबंधन और शर्तों से निम्न न हो जो वे एएआई के कर्मचारियों के रूप में पहले से लाभ ले रहे हैं”। 6 अगस्त 2014 को पांच वर्ष की शुरुआती अवधि के समाप्त होने के बाद यह अवधि पहले 30 नवम्बर 2014 तक और उसके बाद 31 मार्च 2015 तक और बढ़ा दी गई।

लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- (i) जेवी को हवाई अड्डा प्रचालन सौपने से, एएआई कर्मचारी अधिशेष हो गये थे। ऐसी स्थिति को ठीक करने के लिये, एएआई द्वारा ओएमडीए में शामिल किये गये प्रावधान के अनुसार एएआई कर्मचारियों को नये प्रचालकों द्वारा नियोजित नहीं किये जाने की स्थिति में डायल/मायल कर्मचारियों के सेवानिवृत्ति लाभों के भुगतान के लिये वचनबद्ध थे। यह देखा गया कि एमआईएल में ऐसी कोई बाध्यता नहीं रखी गई जिसके न होने से एएआई पर, एमआईएल के अंतर्गत नियोजित न होने वाले कर्मचारियों की, देयता की जिम्मेदारी होगी।

---

\* एमआईएचएएन इंडिया लिमिटेड द्वारा प्रबंधित नागपुर में मल्टि मोडल अंतर्राष्ट्रीय यात्री और कार्गो हब हवाई अड्डा जिसमें एएआई और एमएडीसी के पास क्रमशः 49 प्रतिशत और 51 प्रतिशत इक्विटी थी।

- (ii) एमआईएल को हवाईअड्डे के स्थानांतरण की तिथि तक, 155 कर्मचारी एमआईएल की व्यवस्था में थे। यह कर्मचारी वर्तमान में एमआईएल के साथ कार्य कर रहे हैं, लेकिन अब तक (मार्च 2015) एमआईएल ने नियोजन के प्रस्ताव आमंत्रित करने के लिये अपनी मानव संसाधन नीति और नियम एवं शर्तों को अंतिम रूप नहीं दिया है। एमआईएल से प्रस्ताव न मिलने पर, एएआई एमआईएल में नियोजन के लिये अपने कर्मचारियों की सम्मति प्राप्त करने की स्थिति में नहीं था।
- (iii) एएआई ने अगस्त 2009 से जनवरी 2015 तक की अवधि के लिये कर्मचारियों, जो एमआईएल के साथ है, के लिये स्टाफ लागत के प्रति ₹ 64.99 करोड़ का व्यय किया। एमआईएल के प्रति इस खाते में, ₹ 55.90 करोड़ (जनवरी 2015) की राशि अभी भी बकाया है।

एएआई ने कहा (अप्रैल 2014) कि बकाया देय राशि की एमआईएल से लेने की निरंतर कोशिश की जा रही है। इसके अतिरिक्त, उसने कहा (मार्च 2015) कि एमआईएल अपनी एचआर नीति पर अंतिम निर्णय ले रही थी जो शीघ्र ही उपलब्ध होगा और मामले में आगे की कार्यवाही एमआईएल से प्रस्ताव प्राप्त होने पर ही की जायेगी।

उत्तर एमआईएल द्वारा ₹ 9.09 करोड़ (मार्च 2015) की स्टाफ लागत की लाभ प्रतिपूर्ति के संदर्भ में देखा जाना चाहिये। एएआई इस मुद्दे पर चुप है कि वो किस प्रकार एमआईएल में उनके गैर-नियोजन की स्थिति में कर्मचारियों की वित्तीय जिम्मेदारी से निपटेगा।

मामला नवम्बर 2014 में मंत्रालय को बता दिया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित (मार्च 2015) था।



## एयर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड

### 2.5 ड्राईपट्टे पर विमान के अविवेकपूर्ण अधिग्रहण के कारण निष्फल व्यय

एयर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड (कंपनी) ने 18 नये विमान के अधिग्रहण, क्रू की कमी और नुकसान उठाने वाले मार्गों के औचित्य की अनदेखी कर चार विमान का ड्राई पट्टा<sup>1</sup> नये सिरे से किया, जिसके परिणामस्वरूप पट्टे संबंधित प्रभारों के प्रति मार्च 2011 से मई 2014 के बीच ₹ 405.83 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

एयर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड (कंपनी) ने अप्रैल – जुलाई 2010 तक समाप्त होने वाले पांच वर्षों की अवधि के लिये ड्राई पट्टे पर लिये (अप्रैल 2005) तीन विमान की फ्लीट सहित अप्रैल 2005 में कम लागत प्रचालन शुरू किया। इसके बाद, कंपनी ने भारत सरकार (जीओआई) से गारंटी द्वारा समर्थित वित्तीय पट्टे पर<sup>2</sup> पर दिसम्बर 2006 और दिसम्बर 2009 के बीच 18 विमान (नये विमान) लिये। उसी अवधि (2006-07 से 2009-10) के दौरान, एआईसीएल ने भी मार्च-मई 2011 तक समाप्त होने वाले ड्राई पट्टे पर चार और विमान लिये। इस प्रकार, मार्च 2010 तक, कंपनी के पास 25 विमान का फ्लीट था।

कंपनी ने अप्रैल 2005 में ड्राई पट्टे पर लिये तीन विमान अप्रैल-जुलाई 2010 में अपनी पट्टा अवधि समाप्त होने पर वापस कर दिये। इसके अतिरिक्त, कंपनी का एक विमान मई 2010 में दुर्घटना में खो गया था। इस प्रकार, अगस्त 2010 तक, कंपनी के पास 21 विमान का फ्लीट था। अन्य चार विमान का भी ड्राई पट्टा मार्च-मई 2011 में समाप्त होने वाला था। इन चार विमान का पट्टा नये सिरे से करने के लिये प्रस्ताव पर विचार करते हुये, कंपनी (बोर्ड) के निदेशक मंडल को लगा (अक्टूबर 2010) कि एकदम नये फ्लीट से अपेक्षित 12 से 14 घंटे प्रतिदिन के प्रति 10 घंटे प्रतिदिन की विमान उपयोगिता, क्रू की अनुपलब्धता के कारण उड़ान को रद्द करना, घाटा उठाने वाले मार्गों और रखरखाव/खड़े के लिये 21 विमान में से 4 की निष्क्रियता को ध्यान में रखते हुये विमान को वापस करना बेहतर विकल्प होगा। इसलिये, कंपनी को लगा कि ड्राईपट्टे वाले

<sup>1</sup> ड्राई पट्टा: ड्राई पट्टा पट्टादाता के निर्णय पर रद्द करने योग्य पट्टा है; पट्टा करार के अनुसार आरक्षित पट्टा किराया और अनुरक्षण प्रभार का भुगतान करके पट्टे अवधि के दौरान पट्टाधारी को परिसंपत्ति का प्रयोग करने की अनुमति है। ड्राई पट्टे के मामले में परिसंपत्ति सहमत कार्यचालन स्थिति में पट्टा दाता को वापस करनी चाहिये।

<sup>2</sup> वित्तीय पट्टा-वित्तीय पट्टा वास्तव में परिसंपत्ति लेने के लिये वित्तीय ऋण है और पट्टाधारी को अपने उपयोगी जीवन भर परिसंपत्ति का उपयोग करने का अधिकार है जबकि पट्टा दाता को पट्टा अवधि के दौरान उस पर केवल कानूनी अधिकार होता है।

विमान को वापस करना बचे हुये विमानों का बेहतर उपयोग समर्थ करेगा और लागत पर बचत करेगा।

तथापि, कंपनी ने चार विमान का ड्राई पट्टा नये सिरे से करने का अनुमोदन (जनवरी 2011) इस आधार पर किया (i) केरल से उड़ान की वापसी पर स्थानीय प्रेस से आलोचनात्मक समीक्षा (ii) केरल से चयनित प्रतिनिधियों से मांग (iii) एयर लाइन इंडस्ट्री में वृद्धि की प्रवृत्ति (iv) परिचालन अधिशेष शरद 2011 और ग्रीष्म 2012 में क्रमशः 10.9 घंटा प्रतिदिन और 11.2 घंटा प्रतिदिन की प्रस्तावित विमान उपयोगिता। तदनुसार, चार विमान का ड्राई पट्टा मार्च/मई 2014 तक और तीन साल के लिये जारी रहा। इसके बाद, पट्टा नये सिरे से नहीं किया गया और वर्तमान (जनवरी 2015) में एआईसीएल के पास 17 विमान का फ्लीट है।

2006-10 में चार विमान के ड्राई पट्टे और 2011-14 के दौरान और तीन वर्षों के लिये उनके विस्तार के संबंध में, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित का अवलोकन किया:

- 18 विमानों का अधिग्रहण ड्राई पट्टे पर लिये गये विमान को बदलने के लिये कंपनी और नागर विमानन मंत्रालय (दिसम्बर 2005) द्वारा अनुमोदित (जून 2004) था। वास्तव में, कंपनी/मंत्रालय ने निर्णय लिया कि यदि बोईंग शरद 2006/07 से पहले विमान प्रदान करने में सक्षम हो, ड्राई पट्टे पर लिये जाने वाले विमानों की संख्या तदनुसार कम होगी। इसलिये, चार विमानों का ड्राई पट्टा वित्तीय पट्टे पर विमान की प्राप्ति के साथ अग्रानुक्रम में समाप्त कर दिया गया था और निश्चित रूप से मार्च-मई 2011 में पट्टा अवधि समाप्त होने पर। यह बोर्ड के कार्यवृत्त में भी समर्थित था, जिसने ड्राई पट्टे के नये सिरे से होने के प्रति मामलों की अर्थनीति को पहचाना (अक्टूबर 2010) और वापस लेने का प्रस्ताव रखा।
- 18 विमानों के अधिग्रहण के लिये परियोजना रिपोर्ट 12.7 घंटा प्रति विमान प्रतिदिन की बढ़ती विमान उपयोगिता को प्राप्त करने की शर्त के साथ अनुमोदित (जून 2004/दिसम्बर 2005) की गई थी। यह उपयोगिता स्तर कंपनी द्वारा प्राप्त नहीं किया गया था। जनवरी 2011 में चार विमान के लिये ड्राई पट्टे का नये सिरे से अनुमोदन के बाद, उल्लेखनीय रूप से कंपनी द्वारा मार्च 2011 में 10.5 से 11.0 घंटा प्रतिदिन की न्यून उड़ान उपयोगिता का लक्ष्य बनाया गया था। 2009-10 के दौरान उड़ान की औसत दैनिक

उपयोगिता घंटा/ब्लॉक समय {(एडीयू (एफएच)<sup>1</sup> और एडीयू (बीटी)}<sup>2</sup> करीब 8.53 घंटे/9.85 घंटे था। यह 2010-11 में 8.03 घंटे/ 9.25 घंटे तक कम हुआ और बाद में 2013-14 में 7.73 घंटे/8.75 घंटे तक कम हुआ। इस प्रकार, मार्च 2011 में कंपनी द्वारा बताये अनुसार विमान उपयोगिता के लिये कम किये हुये लक्ष्य प्राप्त नहीं किये गये। वास्तव में, उपयोगिता स्तर जैसे ही विमान उपयोगिता के न्यून स्तर ने कंपनी के घाटे को बढ़ाया, मार्च 2011 में उनकी पट्टा अवधि की समाप्ति के बाद चार विमान का ड्राई पट्टा बनाये रखने के औचित्य पर सवाल उठाते हुये निरंतर गिरता रहा।

इस प्रकार, क्रू की कमी, घाटा उठाने वाले मार्गों और पे-लोड प्रतिबंधों का कारण जाने बिना मई 2014 तक चार विमान के ड्राई पट्टे को नये सिरे से शुरू करना 18 नये विमान के अधिग्रहण के औचित्य के विरुद्ध था और परिणामस्वरूप पट्टा किराया, अनुरक्षण प्रभारों और पुनः सुपुर्दगी प्रभारों के प्रति मार्च 2011 और मई 2014 के बीच यूएसडी 76.93 मिलियन<sup>3</sup> (₹ 405.83 करोड़) का निष्फल व्यय हुआ।

कंपनी, ने उत्तर में, (अक्टूबर 2014) विमान की कम उपयोगिता का कारण (i) 2011-12 के दौरान प्रवासी पायलट के त्यागपत्र; (ii) फरवरी 2012 से प्रभावी क्रू के लिये उड़ान और ड्यूटी टाइम सीमा पर नागर विमानन आवश्यकता (सीएआर) का क्रियान्वयन, (iii) मई 2012 के दौरान पायलट 'हडताल' और (iv) अनाकर्षक वेतन और प्रचालन का मूल आधार गैर मेट्रो स्टेशन होने के कारण नये पायलटों की भर्ती में कठिनाई के कारण पायलटों की गैर-उपलब्धता बताया।

उत्तर निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुये तर्कसंगत नहीं है:

- बोर्ड को महसूस हुआ (अक्टूबर 2012) कि बेहतर उपयोगिता प्राप्त करने के लिये, क्रू की कमी, घाटा उठाने वाले मार्ग, पे-लोड प्रतिबंध आदि जैसी प्रबल स्थितियों में विमान वापस करना बेहतर विकल्प होगा। कंपनी को क्रू की कमी के बारे में अच्छी तरह से पता था लेकिन वो फिर भी उसने पट्टे को नये सिरे से शुरू किया जो न केवल सामान्य विवेक के विरुद्ध था बल्कि नये विमान के अधिग्रहण के

---

<sup>1</sup> एडीयू (एफएच): औसत दैनिक उपयोग (उड़ान घंटे)

<sup>2</sup> एडीयू (बीटी): औसत दैनिक उपयोग (ब्लॉक समय)

<sup>3</sup> अप्रैल 2010 से मई 2014 के लिये पट्टा किराया – यूएसडी 64.38 मिलियन, अनुरक्षण प्रभार योगदान, कुल प्राप्त किया वास्तविक व्यय – यूएसडी 4.51 मिलियन और पट्टा समाप्त होने पर पुनः वितरण प्रभार – यूएसडी 7.50 मिलियन सहित।

लिये व्यावहारिकता रिपोर्ट में उल्लिखित अनुसार नये विमान के अधिग्रहण के उद्देश्य का भी उल्लंघन किया।

- फरवरी 2012 से प्रभावी सीएआर के अंतर्गत लागू समय सीमा के संबंध में, 2012-13 के दौरान एडीयू (एफएच)/एडीयू (बीटी) क्रमशः 6.53/7.43 घंटे था। हालांकि, यह बेहतर तरीके से व्यवस्थित हो सकता था यदि कंपनी ने चार विमान का ड्राई पट्टा नये सिरे से शुरू न किया होता। मार्च और मई 2014 के बीच चार विमान का ड्राई पट्टा की समाप्ति के बाद, अप्रैल 2014 से दिसम्बर 2014 के दौरान एडीयू (एफएच)/एडीयू (बीटी) 2013-14 में 7.73/8.75 घंटे से 2014-15 (दिसम्बर 2014 तक) 9.31 घंटे/10.58 घंटे तक बढ़ा।
- इसके अतिरिक्त एआईसीएल का 2012-13 से 2014-15 (दिसम्बर 2014 तक) के दौरान प्रचालनों के मुख्य निष्पादन सूचक, आरएएसके<sup>2</sup> और सीएएसके<sup>3</sup> नीचे सारणीबद्ध हैं:

वर्ष	आरएएसके	सीएएसके
2012-13	₹ 2.51	₹ 2.48
2013-14	₹ 2.80	₹ 2.45
2014-15 (दिसम्बर 2014 तक)	₹ 3.24	₹ 2.14

जैसा कि उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है, 2014-15 के दौरान जैसे ही प्रचालन लागत प्रति किलोमीटर कम हुई प्रति किलोमीटर अर्जित राजस्व तेजी से बढ़ा। यह अन्य बातों के साथ-साथ विमान की संख्या में कमी के कारण था।

इस प्रकार, कंपनी ने चार विमान के ड्राई पट्टे को अनुचित रूप से नये सिरे से शुरू करने के कारण पट्टे संबंधित प्रभारों पर मार्च 2011 और मई 2014 के बीच ₹ 405.83 करोड़ का निष्फल व्यय किया।

मामला मंत्रालय को दिसम्बर 2014 में बता दिया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था; (मार्च 2015)।

<sup>2</sup> आरएएसके – प्रति उपलब्ध सीट किलोमीटर राजस्व।

<sup>3</sup> सीएएसके – प्रति उपलब्ध सीट किलोमीटर लागत।

## 2.6 रखरखाव के लिये उड़ान को मुंबई ले जाने पर परिहार्य व्यय

एयर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड (एआईसीएल) ने तिरुवन्नतपुरम में हैंगर परियोजना स्थापित करने में विलंब किया और इसके परिणामस्वरूप मुंबई में उड़ान का रखरखाव किया, फलस्वरूप ₹ 18.07 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

(क) मुंबई में विमान के भूमि पर गतिविधि से संबंधित कठिनाईयां और जगह की बाधा को दूर करने और (ख) मुंबई के लिये 'रखरखाव के लिये उड़ान' ले जाने पर व्यय कम करने को ध्यान में रखते हुये, एयर इंडिया लिमिटेड (एआईएल) ने नवम्बर 2004 में मुख्य 'सी' जांच करने के लिये तिरुवन्नतपुरम में हैंगर स्थापित करने, अपने अधीनस्थ कम्पनी अर्थात एयर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड (एआईसीएल) द्वारा परिचालित करने हेतु बी-737 विमानों के ढांचागत मरम्मत और एआईएल के स्वामित्व में अन्य छोटे आकार के प्रचालित विमानों के साथ-साथ तृतीय पार्टी से संबंधित विमानों के रखरखाव कार्य की सुविधा लेने का निर्णय लिया। एआईएल ने पूर्वानुमानित किया कि इंजन ओवरहॉल, लैंडिंग गियर को बदलने, एपीयू ओवरहॉल, विमान और घटकों का संरचनात्मक सुधार मुंबई में ही होगा जिसके लिये मुंबई से प्रति सप्ताह अनुमानित तीन उड़ान इंधन-उधर चलेंगी और इस प्रकार तिरुवन्नतपुरम में हैंगर की स्थापना से 'रखरखाव के लिये उड़ानों' की संख्या 18 से तीन प्रति सप्ताह कम होगी।

एआईसीएल ने एयर इंडिया एक्सप्रेस के ब्राण्ड नाम के तहत 2005 में बी-737 विमान के साथ कम लागत वाली एयरलाइन शुरू की। यह अपनी उड़ाने दक्षिण भारत से प्रचालित करता है। क्योंकि दक्षिण में कोई रखरखाव सुविधा उपलब्ध नहीं थी, उसको अपने फ्लीट के रखरखाव के लिये उड़ान को मुंबई ले जाना पड़ता था।

एआईएल और एआईसीएल के बीच आंतरिक व्यवस्था के अनुसार, यह निर्णय हुआ था (2008) कि हैंगर के लिये सिविल निर्माण कार्य एआईएल द्वारा किया जायेगा और संयंत्र एआईसीएल द्वारा खरीदे और अधिकृत होंगे। हैंगर के लिये भूमि नवम्बर 2005 में केरल राज्य सरकार द्वारा इस शर्त पर कि एआईएल को नवम्बर 2006 से पहले भौतिक निर्माण शुरू करना होगा, एआईएल को मुफ्त में आबंटित की गई थी यद्यपि, निर्माण कार्य ठेकेदारों को लंबित भुगतान के कारण लंबित हुआ था जिसके परिणामस्वरूप श्रम बल का बार-बार विनियोजन/पुनः संघटन हुआ और अधिकतर कार्य के लिये एक ठेकेदार होने के शुरुआती निर्णय के प्रति कई ठेकेदारों के कार्यों पर निर्भरता हुई।

सिविल निर्माण कार्य ₹ 78.16 करोड़ के व्यय के बाद जून 2012 में एआईएल द्वारा पूर्ण रूप से कर दिया गया था। अधिकार के लिये तिरुवन्नतपुरम नगरपालिका कॉरपोरेशन, प्रदूषण बोर्ड, फैक्ट्री एवं बॉयलर्स विभाग, अग्नि विभाग आदि से हैंगर के पूर्ण प्रचालन के लिये आवश्यक मंजूरी/अनुमोदन सितम्बर 2012 तक ही प्राप्त हुआ।

हैंगर के लिये आवश्यक संयंत्र की लागत एआईसीएल द्वारा ₹ 21 करोड़<sup>1</sup> अनुमानित की गई थी जिसके प्रति खरीद प्रक्रिया 2008 तक शुरू कर दी गई थी। इन संयंत्रों (58 मर्दों) के प्रति अभी तक (जनवरी 2015) केवल ₹ 4.99 करोड़ की खरीद की गई है। एआईसीएल ने हैंगर के निर्माण में विलम्ब और स्थान बाध्यता के कारण ₹ 10 करोड़<sup>2</sup> (149 मर्दों) की कीमत वाले संयंत्र के लिये आदेश नहीं दिया। एआईसीएल ने हैंगर कार्य समाप्त होने तक और संयंत्र न खरीदने का निर्णय लिया। एआईसीएल ने जनवरी 2015 तक बाकि के संयंत्र नहीं खरीदे थे।

हैंगर जनवरी 2013 में 'सी'-जाँच और चरण जांच करने के लिये आंशिक रूप से शुरू किये गये थे। बैट्री शॉप के अलावा शॉप कार्य (व्हील शॉप, ब्रेक शॉप, प्रेशर वेसल शॉप और संरचनात्मक सुधार सुविधा मई 2014 तक आंशिक रूप से शुरू कर दिये गये थे।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित का अवलोकन किया:

- अभिप्रेत उपस्कर (₹ 21 करोड़ की अनुमानित लागत) कंपनी द्वारा नहीं खरीदा गया था। केवल ₹ 4.99 करोड़ की कीमत के उपस्कर खरीदे गये थे जिनसे कुछ शॉप आंशिक रूप से प्रचालित की जा रही थी।
- ₹ 4.99 करोड़ के मूल्य वाले उपस्कर के बीच भी, ₹ 2.72 करोड़ की कीमत के उपस्कर (32 मर्द) 2012 से शुरू किये गये थे, ₹ 1.12 करोड़ की कीमत वाले 19 मर्द (व्हील, ब्रेक और प्रेशर वेसल शॉप्स से संबंधित) मई 2014 में लगाये गये थे और ₹ 1.15 करोड़ की कीमत के 7 मर्द (हॉट बांडिंग और सिस्टम शॉप्स से संबंधित) या तो लगाये ही नहीं गये थे या मुंबई से तिरुवन्नतपुरम स्थानांतरित किये जाने थे।
- 2007-14 के दौरान एआईएल और एआईसीएल द्वारा हैंगर परियोजना पर ₹ 83.14 करोड़ का व्यय करने के बाद भी एआईसीएल को हैंगर सुविधा के

---

<sup>1</sup> अनुमान 2007 के मूल्यों पर आधारित थे।

<sup>2</sup> हॉट बांडिंग शॉप (30 मर्द), संरचनात्मक शॉप (77 मर्द, वेल्डिंग शॉप (13 मर्द) और मशीन शॉप (29 मर्द) और बाकि राशि अलग-अलग शॉप के विकास, सुधार के लिये आवश्यक थी।

विलंबित कार्यान्वयन के कारण जनवरी 2013 तक सभी “रखरखाव वाली उड़ानें” को मुंबई ले जाना पड़ता था।

- आंशिक रूप से शुरू होने के बावजूद भी, स्थान की बाध्यता और मुंबई में विमान की भू-गतिविधि से संबंधित कठिनाइयों से निपटने के लिये तिरुवन्नतपुरम में हेंगर स्थापित करने के उद्देश्य को परास्त करते हुये। मुंबई के लिये ‘रखरखाव वाली उड़ानों’ की संख्या में 2013-14<sup>1</sup> में 12 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई।
- अक्टूबर 2011 से सितम्बर 2014 के दौरान कंपनी ने बड़े रखरखाव कार्यों के लिये 468 उड़ानों (150 उड़ान प्रतिवर्ष) के स्थान पर मुंबई के लिए 2522 उड़ाने भरी। (2011-12: 671 उड़ानें, 2012-13: 771 उड़ानें, 2013-14: 866 उड़ानें और 2014-15: 214 उड़ाने) मुंबई के लिये 2522 उड़ाने ले गई।
- अभी तक अधिकतर शॉप आंशिक रूप से प्रभाजित थीं और हेंगर स्थापित करने का वांछित उद्देश्य प्राप्त नहीं किया जा सका था तथा मुंबई के लिये प्रति सप्ताह 3 उड़ानों की रखरखाव लागत निर्धारित प्रचालन लागत, अतिरिक्त सामान<sup>2</sup> और कार्गो से अर्जित राजस्व को ध्यान में रखते हुये, अक्टूबर 2011<sup>3</sup> से सितम्बर 2014 के दौरान मुंबई के लिये रखरखाव उड़ानें ले जाने में ₹ 18.07 करोड़ परिहार्य प्रचालन लागत पर व्यय किए गए।

इस प्रकार, 2007-14 के दौरान एआईएल और एआईसीएल द्वारा हेंगर परियोजना पर ₹ 83.14 करोड़ के व्यय के बाद भी, कंपनी मार्च 2013 तक के लिए सभी ‘रखरखाव वाली उड़ानों’ को मुंबई ले जाती रही जिससे ₹ 18.07 करोड़ की हानि हुई।

एआईसीएल ने कहा (अक्टूबर 2014) कि:

हेंगर शुरू करने में विलम्ब प्लॉट खाली कराने अर्थात् रबर फैक्ट्री, भारतीय हवाई अड्डा प्राधिकरण (एएआई) से सीमा-विवाद, विभिन्न प्राधिकरणों से अनुमोदन प्राप्त करने और ठेकेदारों द्वारा कार्य के निष्पादन में विलम्ब के कारण था। एआईसीएल ने यह भी कहा कि दक्षिणी क्षेत्र के अंदर छोटे मार्गों जो तिरुवन्नतपुरम में हेंगर के कार्यान्वयन के बाद शुरू किये गये थे, के प्रचालन से लंबे मार्गों में आवागमन बढ़ाने की अधिक संभावना थी।

एआईसीएल का उत्तर निम्नलिखित को देखते हुये स्वीकार्य नहीं है:

<sup>1</sup> 2012-13 में 771 से 2013-14 में 866

<sup>2</sup> क्योंकि सितम्बर 2011 से समानांतर टैक्सी तैयार थी, हानि अक्टूबर 2011 से निकाली गई।

<sup>3</sup> क्योंकि सितम्बर 2011 से समानांतर टैक्सी तैयार थी, हानि अक्टूबर 2011 से निकाली गई।

- एआईसीएल द्वारा बाधाओं के बारे में कुछ नहीं बताया गया था जब उसके प्रतिनिधियों ने मार्च 2005 में साइट का दौरा किया था। आधारशिला (नवम्बर 2006) रखने के तुरंत बाद, कंपनी ने निर्माण कार्य शुरू किया, जिसने दर्शाया कि बाधाओं ने निर्माण कार्य को प्रभावित नहीं किया।
- निष्क्रिय रबर फैक्ट्री आबंटित भूमि से बाहर थी और टैक्सी ट्रैक के निर्माण के प्रति एआईसीएल से सीमा-विवाद ने हेंगर निर्माण को प्रभावित नहीं किया जैसा एआईसीएल परियोजना समिति के आंतरिक नोट्स (अप्रैल 2008) से स्पष्ट है। जिसमें कहा गया था कि परियोजना साइट पर निर्माण कार्य योजना के अनुसार चल रहा था। इसके अतिरिक्त, सीमा-विवाद और भूमि क्षतिपूर्ति का लंबित समझौता, परियोजना फरवरी 2012 में परियोजना समिति द्वारा 'पूर्ण' घोषित कर दी गई थी।
- तथ्य यह रह जाता है कि समय पर आवश्यक संसाधन प्रदान करके एक ही ठेकेदार से कार्य का निष्पादन और कुशल योजना बनाने और योजना अनुसार साइट तैयार करने में एआईसीएल की असक्षमता थी जिसके कारण विलम्ब हुआ।

मामला नवम्बर 2014 में मंत्रालय को बता दिया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2015)।

### एयर इंडिया लिमिटेड

#### 2.7 यात्री आरक्षण प्रणाली और आरएएमसीओ मालसूची प्रणाली के कार्यान्वयन की समीक्षा

##### 2.7.1 प्रस्तावना

यात्री आरक्षण प्रणाली और आरएएमसीओ मालसूची प्रणाली एयर इंडिया लिमिटेड (कंपनी) में प्रयोग की जाने वाली दो महत्वपूर्ण सूचना प्रणालियां हैं। दोनों सूचना प्रणालियां वर्तमान में क्रियाशील हैं (पीआरएस फरवरी 2011 से और आरएएमसीओ मई/नवम्बर 2012 से)।

**यात्री आरक्षण प्रणाली:** यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस), एन्ड टू एन्ड सॉफ्टवेयर 'सूचना दूरसंचार एजेंसी समिति' (एसआईटीए) को आउटसोर्स की गई है और सर्वर(मुख्य और बैकअप) अटलांटा, यूएसए में स्थित हैं। 10 वर्षों में परियोजना की अनुमानित लागत यूएस\$ 185.925 मिलियन (₹ 860 करोड़) तक हुई। प्रणाली फरवरी 2011 में कार्यान्वित की गई थी।



पीआरएस प्रणाली का उद्देश्य एयर इंडिया के आरक्षण, टिकट देने, बोर्डिंग और सामान के कार्य को स्वचालित बनाना है। इसमें तीन मुख्य कार्य सम्मिलित हैं:

- **आरक्षण प्रणाली** जो विभिन्न मोड (वेबसाइट अधिकृत एजेंटों, एआई की बुकिंग विंडो या अन्य पोर्टल के माध्यम से) से टिकटों की बुकिंग करती है।
- **प्रस्थान नियंत्रण प्रणाली** (डीसीएस) जो सामान और बोर्डिंग से संबंधित गतिविधियों को कवर करती है।
- **अक्सर हवाई यात्रा** करने वालों के लिये कार्यक्रम (एफएफपी) जो यात्रियों के लिये प्रतिफल कार्यक्रम है।

**आरएएमसीओ:** रखरखाव, मरम्मत और प्रचालन (एमआरओ) गतिविधियों के लिये आरएएमसीओ प्रणाली का कार्यान्वयन कंपनी और उसकी अधीनस्थ के लिये संयुक्त फ्लीट के गुणवत्ता नियंत्रण की प्राथमिक आवश्यकताओं और तकनीकी सेवाओं, लाइन रखरखाव, मालसूची प्रबंधन को पूरा करने के लिये ₹ 50 करोड़ की लागत पर शुरू की गई थी (मई 2010)। प्रणाली क्रमशः मई और नवम्बर 2012 को मुंबई और नई दिल्ली में कार्यान्वित की गई थी। इसमें निम्नलिखित गतिविधियां शामिल हैं:

- **खरीद प्रक्रिया सहित योजना बनाना, खरीद, सामग्री की प्राप्ति और बिलों का निपटान।**
- **मालसूची प्रबंधन जिसमें मालसूची का वर्गीकरण, निर्णय, प्राप्ति, वापसी और समायोजन, भौतिक प्रमाणीकरण शामिल है।**
- **एमआरओ आवश्यकताओं पर आधारित मरम्मत और रखरखाव।**

मुख्य कार्य क्षेत्र होने के अतिरिक्त, पीआरएस और आरएएमसीओ प्रणालियों से जानकारी वित्तीय लेखांकन के लिये एसएपी प्रणाली में शामिल की जाती है।

### 2.7.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य और कार्यक्षेत्र

लेखापरीक्षा निम्नलिखित पर आश्वासन लेने के लिये पीआरएस और आरएएमसीओ प्रणालियों के कार्यान्वयन में कंपनी के निष्पादन की समीक्षा करने के लिये की गई थी:

- क्या दोनों सूचना प्रणालियों के उद्देश्य प्राप्त किये गये हैं;
- क्या कंपनी के व्यापार नियम दोनों सूचना प्रणालियों में प्रभावी रूप से प्रतिचित्रित किये गये हैं; और

- क्या दोनों सूचना प्रणालियों को एसएपी वित्त के साथ प्रभावी रूप से संकलित किया गया है।

2011-12 से 2013-14 की अवधि का लेन-देन लेखापरीक्षा में कवर किया गया था।

### 2.7.3 लेखापरीक्षा मानदंड

लेखापरीक्षा मानदंड विक्रेता के साथ संबंधित करार में प्रणालियों में उल्लिखित कॉरपोरेट नियम, सरकारी दिशानिर्देशों, संशोधन सीमा, सर्वोत्तम प्रथाओं और प्रणाली नियंत्रणों से बनाये गये थे।

### 2.7.4 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 2.7.4.1 यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) विक्रेता के साथ सेवा स्तर करार (एसएलए) को अंतिम रूप न देना।

विक्रेता अपनी बोली में प्रणाली निष्पादन की निगरानी के लिये सेवा स्तर करार (एसएलए) के लिये सहमत हो गये थे। हालांकि, एसएलए को अंतिम रूप देना अभी बाकि है और निष्पादन का आंकलन करने की पद्धति के संबंध में कंपनी और एसआईटीए के बीच अंतर के कारण अपनाया गया था (जून 2014)। इस विवाद के प्रस्ताव को लंबित करते हुये, विक्रेता; एसआईटीए यात्री सेवा प्रणाली (पीएसएस), इंटरनेट बुकिंग इंजन (आईबीई) और फ्रीक्वेंट फ्लायर कार्यक्रम (एफएफपी) के लिये अपनी स्वयं की पद्धति का प्रयोग करते हुये स्वयं के प्रस्तावित एसएलए के अनुसार मुख्य निष्पादन मानदंड पर विवरण देता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि जबकि 1.50 सेंकड का अनुक्रिया काल प्राप्त किया गया है, प्रणाली की उपलब्धता और उपरिकाल, जैसा विक्रेता द्वारा निकाला गया है, निरंतर 99.97 प्रतिशत के एसएलए बेंचमार्क से कम हो गया है; कई बार सेवा की उपलब्धता 2011-12 में 99.35 प्रतिशत, 2012-13 में 99.16 प्रतिशत और 2013-14 में 99.41 प्रतिशत तक कम हुई।

कंपनी अवलोकन से सहमत थी। इस एक्जिट कांफ्रेंस में (12 नवम्बर 2014), कंपनी ने सूचित किया कि जुर्माना विक्रेता से अवरोध और अनुपयोग के लिये करार के अनुरूप वसूला जा रहा था।

कंपनी को पीएसएस का उपरिकाल सुधारने के लिये आवश्यक कदम उठाने चाहिये क्योंकि इसने न केवल उसके राजस्व को प्रभावित किया बल्कि उसकी साख को भी प्रभावित किया।

#### 2.7.4.2 मूल्यनिर्धारण निर्णय अपलोड करने में विलम्ब

पीआरएस के माध्यम से बुकिंग और टिकट कराने के लिये, मूल्य विमान समय-सारणी, मार्ग और सीट उपलब्धता पर जानकारी आवश्यक इनपुट हैं। यद्यपि प्रत्यक्ष रूप से कंपनी द्वारा मार्ग और विमान समय सारणी प्रणाली में डाल दी गई थी, मूल्य की जानकारी कंपनी द्वारा मैन्युअल रूप से निकाली जा रही थी और विक्रेता को संचारित की जा रही थी। विक्रेता ने इन संशोधनों को सुव्यवस्थित किया और उसको एयरलाइन टैरिफ पब्लिशिंग कंपनी (एटीपीसीओ) की प्रणाली (सभी एयरलाइनों के लिये समान प्रणाली) में अपलोड किया जिसने इसे विश्व व्यापी रूप से उपलब्ध कराया। पीआरएस को मूल्य निर्धारण इनपुट एटीपीसीओ से मिला।

विक्रेता के साथ मूल्य सुव्यवस्थित करने और अपलोड करने के करार तय करता है कि प्राथमिकता '1' के साथ अनुरोध सर्वोच्च प्राथमिकता होने के कारण 4 घंटों के अंदर वितरित किया जाना चाहिये, प्राथमिकता '2' वाले लोगों को 8 घंटों के अंदर वितरित किया जाना चाहिये और प्राथमिकता स्तर '3' के साथ अनुरोध को 24 घंटों के अंदर वितरित किया जाना चाहिये।

अप्रैल 2014 से मई 2014 के दौरान, कंपनी ने विक्रेता से 5,017 मूल्य संशोधन अनुरोध किया। लेखापरीक्षा ने 1,876 मूल्य संशोधन (37 प्रतिशत मामलों ने) में एक दिन में अधिक का विलम्ब देखा। एक मामले में 82 दिनों के विलम्ब सहित 19 मामलों में 30 दिनों से अधिक का विलम्ब पाया। विलम्ब के 1,876 मामलों में से, 100 प्राथमिकता 1 मामले थे अर्थात् जहां संशोधित मूल्य अपलोड करने के लिये निर्धारित समय 4 घंटे था। यहां भी, करीब 30 प्रतिशत अनुरोध, 5 दिनों से अधिक तक लंबित रहें।

कंपनी बाजार में मूल्य अनुयायी है और उसके मूल्य निर्धारित करने और विशेष किराया प्रस्ताव देने में बाजार के प्रति प्रतिक्रिया करता है। जब तक किराये में ऐसे परिवर्तन शीघ्र कार्यान्वित नहीं किये जायेंगे, उनका राजस्व पर कोई वांछित प्रभाव नहीं होगा, क्योंकि तब तक, प्रत्याशित उपभोक्ताओं ने प्रतिद्वंदी से पहले ही आरक्षण कर लिया होगा। मूल्य निर्धारण की अपलोडिंग में विलंब एयरलाइन के व्यापार के लिये क्षतिकारक हो सकता है।

यह देखा गया कि पीआरएस के पास उपकरण है जो विक्रेता के माध्यम से करने की बजाय प्रत्यक्ष रूप से मूल्य निर्धारण की जानकारी अपलोडिंग अनुमत करता है। यह कंपनी द्वारा प्राप्त नहीं किया गया था। तृतीय पार्टी (विक्रेता) द्वारा मैन्युअल हस्तक्षेप से

डाटा प्रविष्टि में त्रुटि का जोखिम भी बढ़ जाता है। लेखापरीक्षा ने मूल्य संशोधन अपलोड करने में विक्रेता द्वारा गलत डाटा प्रविष्टि का उदाहरण देखा। मूल्य निर्धारण में ईंधन घटक 19 फरवरी 2013 को एक घंटे के लिये गलत ढंग से बंद कर दिया गया था। चूक के परिणामस्वरूप एक घंटे में ₹ 34.48 लाख की हानि हुई। इस प्रकार, मैनुअल हस्तक्षेप ने कंपनी के लिये और जोखिम उजागर किया।

कंपनी ने उत्तर दिया (नवम्बर 2014) कि 'मूल्य निर्धारण उपकरण' को प्राप्त करने के आकलन के लिये एक समिति का गठन किया जा रहा था। एक्जिट कांफ्रेंस में, कंपनी ने मामले को स्वीकार किया और उत्तर दिया कि पीआरएस मूल्य निर्धारण उपकरण को प्राप्त करने, इस समस्या का समाधान करने के लिये प्रक्रिया जारी है।

शीघ्र मूल्य संशोधन और सटीकता सुनिश्चित करने के लिये कंपनी के प्रयासों की सराहना करते समय, मैनुअल हस्तक्षेप में त्रुटि और विलम्ब से संबंधित महत्वपूर्ण मामले तब तक रहेंगे जब तक मूल्य निर्धारण के मुख्य तत्व पीआरएस के कार्य क्षेत्र से बाहर रहेंगे।

#### **2.7.4.3 नीति क्रेडिट का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप बकाया देय राशि का संचय हुआ**

कंपनी ने विभिन्न एजेंटों को क्रेडिट बिक्री का प्रस्ताव दिया और क्षेत्रीय बिक्री के संवर्धन के लिये उनके साथ करार किया। कंपनी का चूककर्ता को नोटिस जारी करने के 30 दिन समाप्त होने के बाद किसी भी समय, चूककर्ता एजेंट के साथ क्रेडिट बिक्री के लिये ठेकों को समाप्त करने की कंपनी की नीति थी। क्रेडिट ठेको के नियोजन और समाप्ति, बिक्री रिपोर्टिंग और प्रेषणों की निगरानी की प्रक्रिया पीआरसी के दायरे के अंदर नहीं थी। कंपनी ने इन कार्यों को मैनुअली किया और विक्रेता को उचित रूप से समाप्ति का अनुरोध प्रेषित किया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि तीन वर्षों से अधिक की अवधि के लिये विभिन्न एजेंटों से ₹ 113.94 करोड़ का बकाया देय राशि जमा हो गई थी। इन चूक करने वाली एजेंटियों को ब्लॉक करने या चूक करने वाले एजेंटों से इस राशि को वसूलने के लिये कोई कार्यवाही शुरू नहीं की गई थी। चूककर्ता पीआरएस के माध्यम से निरंतर टिकट बेचते रहे, जिससे अतिरिक्त देय राशि में वृद्धि हुई।

कंपनी ने उत्तर दिया (नवम्बर 2014) कि देय राशि एकत्रित करने के लिये आवश्यक कार्यवाही शुरू कर दी गई थी। बकाया देय राशि को एकत्रित करने के प्रयासों के साथ-साथ

पीआरएस में उचित रूप से प्रबंधन नीति को चित्रित करने के लिये कार्यवाही भी की जानी चाहिये, इस प्रकार चूककर्ता एजेंटों से आगे के लेन-देन को ब्लॉक किया।

#### 2.7.4.4 सहयोगी मुक्त योजना पर व्यापार नीति का अधूरा चित्रण

यात्रा करने के लिये तीन श्रेणियां थी - प्रथम, बिजनेस और इकॉनमी श्रेणी। यद्यपि सभी श्रेणियों में, 'आरक्षण बुकिंग डेसिग्नेटर' (आरबीडी) के आधार पर टिकटों का विभिन्न वर्गीकरण था। विशिष्ट रूप से प्रथम श्रेणी में तीन आरबीडी, बिजनेस श्रेणी में 6 आरबीडी और इकॉनमी श्रेणी में 16 आरबीडी थे। एक ही श्रेणी में अलग-अलग आरबीडी के टिकटों में किराया में अंतर मान्य था। उदाहरण के लिये 6 फरवरी, 2015 को ए 101-मुंबई-न्यू यॉर्क के लिये बिजनेस श्रेणी में 'जेड' आरबीडी के किराया उस ही श्रेणी में 'सी' आरबीडी का 63 प्रतिशत था।

कंपनी ने सभी एक्स-इंडिया इंटरनेशनल प्वाइंट (एसएएआरसी को छोड़कर) पर पूर्ण आईएटीए किराये पर वैध प्रचार के उपाय के रूप में 'सहयोगी मुक्त योजना' का प्रस्ताव दिया जिसमें यात्री के साथी को मुफ्त यात्रा<sup>1</sup> की अनुमति थी, यदि यात्री ने आईएटीए पूर्ण किराये के अंतर्गत टिकट बुक किया हो। योजना यात्रा की प्रत्येक श्रेणी में भुगतान की गई टिकट के आरबीडी के आधार पर सहायक टिकट के लिये आरबीडी निर्धारित करती है।

जनवरी 2012 से दिसम्बर 2013 तक सीएफएस का लाभ लेने वाली यात्री यात्रा पर जानकारी की समीक्षा की गई थी और यह देखा गया कि सभी 42 मामलों में, मुफ्त टिकट का आरबीडी योजना में निर्धारित आरबीडी से अधिक था। इसके परिणामस्वरूप उच्च आरबीडी बिक्री के लिये ब्लॉक हो गये, इस प्रकार राजस्व बिक्री के लिये क्षमता सम्भावित रूप से कम हुई।

कंपनी ने उत्तर दिया (नवम्बर 2014) की पीआरएस में सीएफसी टिकटों के लिये आरबीडी सीमित करने का कोई प्रावधान नहीं था।

कंपनी का तर्क कि पीआरएस में विशेष आरबीडी में टिकट बुक करने का प्रावधान नहीं था, गलत था। वर्तमान में सभी स्टाफ टिकट विशेष आरबीडी में बुक किये जा रहे थे और, इसलिये, सीएफएस मामलों में भी आरबीडी को सीमित करना तकनीकी रूप से संभव था जो कंपनी के राजस्व लाभ को सुरक्षित कर सकता था।

---

<sup>1</sup> शुल्क और करों को छोड़कर

#### 2.7.4.5 पीआरएस की प्रस्थान नियंत्रण सेवाओं में अनियमितता

आईएटीए की आवश्यकताओं के अनुसार, विमान क्षमता के अनुसार और यात्रा के अंतराल के लिये यूनीक क्रमागत संख्या के साथ यात्रियों को बोर्डिंग से पहले चैक-इन के दौरान बोर्डिंग पास जारी करना चाहिये। यह बोर्डिंग पास पीएनआर और टिकट संख्या से भी लिंक होने चाहिये। यद्यपि यह देखा गया कि पीएनआर और टिकट संख्या के संदर्भ के बिना और संख्या के बिना बोर्डिंग पास पीआरएस द्वारा जारी किये जा रहे थे। तथापि, पीआरएस, ऐसे बोर्डिंग पासों का जारीकरण रोक सकता था, यह नियंत्रण कंपनी द्वारा सक्रिय नहीं किया गया था।

कंपनी ने सूचित किया कि ऐसे बोर्डिंग पास, क्रू के लिये, विमान में उनके प्रवेश की सुविधा के लिये थे, जब उनका नियमित प्रवेश पास उपलब्ध न हो।

लेखापरीक्षा कि राय है कि यह अभ्यास हवाई अड्डा सुरक्षा के लिये जोखिम की महत्वपूर्ण कोटि उत्पन्न करता है और दुरुपयोग की संभावना थी। जैसे कि प्रणाली पीएनआर/टिकट संख्या के संदर्भ के बिना बोर्डिंग पास को प्रिंट करना अनुमत कर रही थी, किसी भी अनाधिकृत व्यक्ति के लिये बोर्डिंग अनुमत करने की जानबूझकर हेराफेरी की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता। एलटीसी घोटाले में खाली बोर्डिंग पास को जब्त करने पर मीडिया की रिपोर्ट<sup>1</sup> थी। ऐसे जोखिमों से पीआरएस प्रणाली में कड़े वैध नियंत्रण नियोजित करके बचा जा सकता था।

कंपनी ने उत्तर दिया (नवम्बर 2014) कि डीसीएस को अब पीएनआर और ई-टिकटों से जोड़े बिना यात्रियों की मंजूरी न करने के लिये संशोधित कर दिया गया था। अनुपालन लेखापरीक्षा में देखा जा सकता है।

#### 2.7.4.6 मुफ्त सामग्री अनुमति (एफबीए) नीति के उल्लंघन को रोकने के लिये अपूर्ण नियंत्रण

कंपनी ने यात्रा के क्षेत्र और यात्रा की श्रेणी के आधार पर एबीए का प्रस्ताव दिया। इस संबंध में कंपनी द्वारा नियम आईएटीए के आदेश अनुसार समय-समय पर संशोधित किये गए थे। सामग्री नीति के अनुसार, घरेलू क्षेत्र में, महंगी श्रेणी में यात्रा करने वाले यात्रियों के लिये एफबीए का 35 किग्रा. की अनुमति और किफायती श्रेणी के लिये 20-15 किग्रा. उपलब्ध है।

---

<sup>1</sup> 22 अगस्त 2013 का टाइम्स ऑफ इंडिया शीर्षक “सीबीआई जांच के लिये सरकार, पीएसयू से जुड़े फर्जी एलटीसी दावे।”

पीआरएस में उचित सामग्री नियमों का पता लगाना सुनिश्चित करने के लिये, लेखापरीक्षा ने घरेलू क्षेत्र में दिल्ली-मुंबई मार्ग पर एक वर्ष (2013-14) के आंकड़ों का विश्लेषण किया। यह देखा गया कि 20,735 यात्रियों जिन्होंने एआई 605 द्वारा इस क्षेत्र में इस अवधि के दौरान यात्रा की, में से 2,055 यात्रियों को मानक से अधिक सामग्री की अनुमति दी गई थी। यह देखा गया कि एक मामले में, एक टिकट के प्रति 201 किग्रा. तक सामान की अनुमति, उसे अधिक नोट किये बिना दी गई।

इसी प्रकार नमूना जांच के दौरान अप्रभारित/रिपोर्ट न किये गये अधिक सामान को दिल्ली-न्यूयॉर्क अंतर्राष्ट्रीय मार्ग पर नोट किया गया। प्रणाली ने एक ही टिकट पर 224 किग्रा तक सामान बिना उसे अधिक नोट करते हुये स्वीकृत किया। मई 2014 के माह के लिये उड़ान के लिये प्रणाली से जारी सामान की रिपोर्ट में भी किसी अधिक सामान के बारे में नहीं बताया।

पीआरएस प्रणाली में सामग्री सीमा के संबंध में नियंत्रण बनाने के लिये प्रावधान है जो कंपनी द्वारा सक्रिय नहीं किया गया था। इस प्रकार व्यापार नियम का कार्यान्वयन, बुकिंग काउंटर स्टाफ के ऊपर छोड़ दिया गया था, जो एक ही चैक-इन के अंतर्गत यात्रियों की संख्या के आधार पर मैनुअली एफबीए की पुष्टि करता था और अधिक सामान, यदि कोई है के लिये प्रभारित करता था।

कंपनी लेखापरीक्षा प्रयोजन से सहमत थी और कहा (नवम्बर 2014) कि 'स्वचालित सामग्री नियम' कार्यान्वयन के तहत था।

#### **2.7.4.7 एफएफपी सदस्यों का संपर्क विवरण**

उपभोक्ता से संबंध बनाये रखने के लिये, सदस्यों के महत्वपूर्ण संपर्क विवरण जैसे मेल पता, व्यापार/घर का पता, संपर्क करने का नम्बर, कंपनी द्वारा सदस्यों से प्राप्त करने चाहिये। तथापि, लेखापरीक्षा की अक्सर हवाई यात्रा करने वाले सदस्यों के आंकड़ों के विश्लेषण से कंपनी के पास संपर्क संख्या (1,04,129 मामले), घर और व्यापार पता (9,545 मामले) और ई-मेल पता (13,498 मामले) जैसे कुछ महत्वपूर्ण क्षेत्र की अधूरी जानकारी का पता चला। इससे कंपनी का अपने एफएफपी सदस्यों को सेवाए प्रदान करने के प्रयासों में बाधाएँ आईं।

कंपनी ने उत्तर दिया (नवम्बर 2014) कि डाटा कैप्चर करने के लिये सुधार प्रगति पर हैं और प्रणाली को उन्नत किया जा रहा है। आगे की प्रगति लेखापरीक्षा में देखी जायेगी।

#### 2.7.4.8 अक्सर हवाई यात्रा करने वाले मील अद्यतन का गैर-स्वचालन

कंपनी द्वारा एफएफपी नीति के कार्यान्वयन के विश्लेषण ने दर्शाया कि मामले थे जहां अर्जित माईलेज प्वाइंट पीआरएस में स्वयं अपडेट नहीं हो रहे थे। इसके परिणामस्वरूप मील कम हुये जिसके फलस्वरूप कम हुये मील प्वाइंट को अपडेट करने के लिये कंपनी के पास लगातार आने वाले उपभोक्ताओं और सदस्यों को असंतोष हुआ।

जबकि यह, यात्री द्वारा प्रदान की गई अपूर्ण या गलत सदस्यता पहचान के कारण भी हो सकता था, यह प्रायः एयरलाइन द्वारा चूक के कारण हो रहा था:

- चैक-इन स्तर पर एयरलाइन स्टाफ द्वारा की गई गलत प्रविष्टि;
- एफएफपी में प्रस्थान नियंत्रण प्रणाली से उड़ान रोकने वाली प्रविष्टियों को खत्म करने में चूक; और
- एफएफपी सदस्यता और टिकटों के बीच नाम का ना मिलना।

कंपनी ने उत्तर दिया (नवम्बर 2014) कि सही जानकारी प्रदान करने का दायित्व सदस्यों का है और यह भी दावा किया कि प्रणाली में स्वचालित क्रेडिट की सफलता दर 85 प्रतिशत थी।

उत्तर यथार्थपूर्ण नहीं है क्योंकि कंपनी द्वारा दावा किया गया स्वचालित क्रेडिट की सफलता दर आंकड़ों तक सीमित थी जो डीसीएस एफएफपी में पास कर सकता था और न कि कुल अर्जित एफएफपी माइल्स पर।

#### 2.7.5 आरएएमसीओ माल सूची प्रणाली

##### 2.7.5.1 आरएएमसीओ प्रणाली का अधिग्रहण और योजना

###### (क) कार्यान्वयन में विलम्ब

कंपनी के बोर्ड ने 18 महीनों में कार्यान्वयन समाप्त करने की योजना के साथ एमआरओ के लिये आरएएमसीओ प्रणालियों के कार्यान्वयन के प्रति ₹ 27 करोड़ के पूंजीगत व्यय की स्वीकृति दी (नवम्बर 2007)। संविदा प्रक्रिया में 2 वर्षों से अधिक का विलम्ब हुआ था।

वाणिज्यिक प्रक्रिया का पालन न करने के कारण, कंपनी को संविदा प्रक्रिया पर सीवीसी की प्रतिकूल रूप से टिप्पणी के बाद संविदा पुनः करनी पड़ी। बोर्ड ने नवम्बर 2011 तक पूर्ण होने की अपेक्षा के साथ ₹ 50 करोड़ के संशोधित पूंजीगत व्यय को पुनः मंजूर किया



(मई 2010) जिसके परिणामस्वरूप ₹ 23 करोड़ की अतिरिक्त लागत लगी। प्रणाली 6 महीनों से 1 वर्ष के विलम्ब सहित केवल मई 2012 (मुंबई में) और नवम्बर 2012 (नई दिल्ली में) लागू की गई थी।

**(ख) अपूर्ण कार्यान्वयन**

शॉप और लाइन रखरखाव, इंजीनियरिंग चेंज प्रबंधन, हैंगर रखरखाव और शॉप रखरखाव में लंबित एप्लिकेशन चेंज के बावजूद 'गो लाइव' घोषित हुआ था। इससे प्रणाली में और अधिक बदलाव के लिये विक्रेता को ₹ 69.18 लाख (जिसकी सहमत कार्य पूर्ण होने तक भविष्य के व्यय के साथ बढ़ने की संभावना थी) का अतिरिक्त भुगतान अनिवार्य हुआ। इसके अतिरिक्त, विक्रेता अपने बोली दस्तावेज में ऑरेकल वित्तों के साथ एकीकरण के लिये प्रतिबद्ध था। एसएपी वित्तों के कार्यान्वयन के साथ, अब आवश्यकता एसएपी के साथ एकीकरण की थी। तथापि, आरएएमसीओ और एसएपी प्रणाली के साथ एकीकरण कार्य के अनुबंधित कार्यक्षेत्र में कवर नहीं था। आरएएमसीओ का एसएपी के साथ एकीकरण अभी तक (जनवरी 2015) प्राप्त नहीं किया गया है।

कंपनी ने कहा (नवम्बर 2014) कि उत्पादन में रोल आउट आरएएमसीओ में कराधान मुद्दों\* के कारण रूका था। उत्तर इस तथ्य को ध्यान में रखते हुये कि 'गो लाइव' पूर्ण होने से पहले घोषित किया गया था जिसके परिणामस्वरूप इससे किसी अनुवर्ती परिवर्तन/कार्यान्वयन के लिये भुगतान हुये तर्कसंगत नहीं है। इसके अलावा कंपनी में कार्यान्वित मौजूदा आरएएमसीओ वर्शन एसएपी के साथ एकीकरण को समर्थित नहीं करता। कंपनी को ऐसे एकीकरण को प्राप्त करने के लिये अतिरिक्त लागत सहित उच्च वर्शन कार्यान्वित करना होगा।

**2.7.5.2 दायित्वों के पृथक्करण का अभाव**

**(क) क्रय आदेश (पीओ) और मरम्मत के आदेश (आरओ)**

मई 2012 से जून 2014 तक आरएएमसीओ प्रणाली से जारी क्रय आदेशों और मरम्मत के आदेशों का लेखापरीक्षा में विश्लेषण किया गया। यह देखा गया कि इस अवधि में जारी ₹ 5,449.21 करोड़ कीमत के 44,178 आदेशों में से, ₹ 136.04 करोड़ की राशि के आदेशों के 16 प्रतिशत से बने, 7,171 आदेशों को एक ही उपभोक्ता द्वारा तैयार और अनुमोदित

---

\* एयर इंडिया इंजिनियरिंग सर्विसेज लिमिटेड (एआईईएसएल) की अलग संस्था के रूप में स्थापना के कारण कराधान मुद्दे और कंपनी और उसके अधीनस्थ किसी भी मालसूची गतिविधि पर कर लगेगा।

किया गया था। यह भी देखा गया कि प्रणाली एक ही उपभोक्ता को अनुमति देती है जो सामग्री प्राप्त करने की पहल और आदेश देता है। लेखापरीक्षा में चार ऐसे मामले देखे गये जहां एक ही उपभोक्ता ने सामग्री की पहल अनुमोदित और प्राप्त की। कर्तव्यों और दायित्वों के पृथक्करण के अभाव ने उसके क्रय प्रक्रिया मैनुअल में यथा अभिलेखित अनुसार उसको कंपनी के व्यापार नियमों के उसके गैर-अनुवर्ती प्रतिपादन के अतिरिक्त प्रणाली को कमजोर किया।

कंपनी ने उत्तर दिया (नवम्बर 2014) कि उपभोक्ता भूमिका और अधिकारों को प्रणाली में अच्छी तरह से परिभाषित किया था लेकिन स्टाफ की कमी के कारण उसे पूर्ण रूप से कार्यान्वित नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा की राय है कि स्टाफ की कमी के कारण कंप्यूटरीकृत प्रणाली में दायित्वों के पृथक्करण के गतिरोध उत्पन्न करने से आंतरिक नियंत्रणों में समझाता करना पड़ा और कंपनी द्वारा उचित सुधारात्मक कार्यवाही की जानी आवश्यक थी।

#### **(ख) स्टॉक संशोधन**

मालसूची के वर्गीकरण में परिवर्तन के साथ-साथ आवधिक भौतिक सत्यापन के आधार पर स्टॉक सुधार (सामग्री की मात्रा या संबंध में परिवर्तन) मैनुअल रूप से आरएएमसीओ मालसूची प्रणाली में किये जाते थे। मालसूची रजिस्टर में संबंधित लेखांकन प्रविष्टियों (डेबिट या क्रेडिट समायोजन प्रविष्टियों) आरएएमसीओ प्रणाली द्वारा स्वतः ही कर ली जाती थी।

मई 2012 से जून 2014 की अवधि के लिये स्टॉक संशोधन के लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि प्रणाली में कुल 18,471 संशोधन प्रविष्टियां मैनुअली या स्वतः ही की गई थी। इन संशोधनों के परिणामस्वरूप मालसूची रजिस्टर में ₹ 50.19 करोड़ कीमत के स्टॉक में कमी हुई। इन 18,471 संशोधनों में से, 16,378 संशोधन भौतिक सत्यापन के आधार पर इस अवधि के दौरान मैनुअली की गई। इन संशोधनों (16,152 संशोधनों) के अठ्ठानवे प्रतिशत कर्तव्य और दायित्व कंपनी के मैनुअल में निर्धारित अनुसार का उल्लंघन करते हुये एक ही उपभोक्ता द्वारा अधिकृत और लिया गया था।

आरएएमसीओ प्रणाली ने उसी अवधि के दौरान मालसूची रजिस्टर में 2,093 स्वतः संशोधन किये प्रविष्ट मैनुअल संशोधनों और प्रणाली द्वारा पारित उनसे संबंधित डेबिट/क्रेडिट समायोजनों के बीच भिन्नता देखी गई, जो अंतर्निहित प्रणाली लॉजिक में कमी दर्शाता है।

दायित्वों के पृथक्करण के गलत नियत कार्य के साथ संयोजित दोषयुक्त प्रणाली लॉजिक महत्वपूर्ण जोखिम के प्रकार थे जिनको बताना आवश्यक था। प्रणाली में की गई गलत संशोधन प्रविष्टि स्टॉक स्थिति, मालसूची मूल्यांकन को प्रभावित करती है और परिणामस्वरूप स्टॉक की उपलब्धता के बावजूद अनावश्यक खरीद हो सकती है।

कंपनी ने उत्तर दिया (नवम्बर 2014) कि प्रणाली के पास वित्तीय प्रत्यायोजन के अनुसार अधिकार स्तर परिभाषित करने की क्षमता है और यह अब कार्यान्वित हो रहा है। कंपनी द्वारा उठाये गये सुधारात्मक कदमों की लेखापरीक्षा द्वारा निगरानी की जायेगी।

#### **2.7.5.3 आवश्यकता से अधिक खरीदी गई सामग्री**

कंपनी के क्रय प्रक्रिया मैनुअल और नीति दिशानिर्देश खरीद के लिये घटनानुक्रम वर्णित करते हैं। खरीद पर प्रभावी नियंत्रण यह संकेत देता है कि ऑर्डर की गई सामग्री आवश्यकता के अनुसार की और प्राप्त की गई सामग्री ऑर्डर के अनुसार थी। अनुचित खरीद के साथ-साथ कम प्राप्ति कंपनी के वित्तीय लाभ के साथ समझौता है।

लेखापरीक्षा ने सभी 27,485 पीआर और मई 2012 से जून 2014 तक की अवधि के दौरान उनके अनुवर्ती दिए गए पीओ का विश्लेषण किया और पाया कि 10 प्रतिशत (2,835) पीओ में, क्रय विभाग द्वारा ऑर्डर की गई मात्रा उपभोक्ता विभाग द्वारा अनुरोध की गई मात्रा से अधिक थी।

कंपनी ने (नवम्बर 2014) इसे मूल्य लाभ प्राप्त करने और एक ही आर्डर में एकाधिक अनुरोध शामिल करने को जिम्मेदार ठहराया। यद्यपि, यह देखा गया कि आरएएमसीओ प्रणाली ने सामग्री के लिये एमओक्यू का प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया और न ही प्रणाली में एकाधिक अनुरोधों का समेकन स्पष्ट था। एमओक्यू विवरणों, पुनः क्रमित आदि सहित मास्टर फाइल का रखरखाव और उसे वास्तविक खरीद से लिंक करना स्वचालन का बेहतर लाभ लेने के लिये कंपनी को सक्षम करेगा। इसके अतिरिक्त, लिंक करने के मामले जहां खरीद अनुरोध सम्मिलित कर दिये हों प्रणाली में पारदर्शिता में सुधार करेगा।

#### **2.7.5.4 अंतः स्टॉक स्थानांतरण और प्राप्ति में कमियां**

आरएएमसीओ मालसूची प्रणाली कंपनी और उसके अधीनस्थों के लिये संयुक्त प्रणाली थी। इसलिये स्टॉक का अंतः और अंतर कंपनी स्थानांतरण प्रणाली में अंतर्निहित था। ऐसा स्थानांतरण उसका उचित लेखांकन सक्षम करने के लिये स्टॉक आवागमन और स्टॉक समाप्ति के उचित लेखांकन से करना चाहिये।

लेखापरीक्षा ने मई 2012 से अगस्त 2012 के दौरान स्टॉक स्थानांतरण का विश्लेषण किया और देखा कि 3,547 स्टॉक स्थानांतरण आदेश ₹ 36.55 करोड़ की कीमत की सामग्री के 22,394 यूनिट स्थानांतरित करने के लिये जारी किया गया था। स्टॉक स्थानांतरण आदेश जारी और प्राप्त स्टॉक बेमेल थे जैसा नीचे देखा गया:

स्टॉक स्थानांतरण आदेश	जारी स्टॉक	प्राप्त स्टॉक
22,394 यूनिट	21,628 यूनिट	18,366 यूनिट

दिसम्बर 2014 अर्थात् स्थानांतरण आदेश जारी होने और मई-अगस्त 2012 में अनुवर्ती कार्यवाही दो वर्षों बाद से संबंधित उपरोक्त अभिलेखित स्थिति के अनुसार, स्टॉक का रास्ते में होना अपेक्षित नहीं था। जारी और प्राप्त स्टॉक के बीच महत्वपूर्ण अंतर (15 प्रतिशत) चिंता का विषय था। स्थानांतरणकर्ता द्वारा 3,364 यूनिट के रूप में अभिलेखित स्थानांतरित मात्रा के साथ 208 स्टॉक स्थानांतरण आदेशों में अंतर आया जबकि तदनुसार प्राप्त मात्रा केवल 102 यूनिट थी, जिससे केवल तीन महीनों की अवधि के दौरान स्थानांतरित शेष 3,262 यूनिट स्थिति पर संदेह हुआ।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि मई-अगस्त 2012 के दौरान जारी 95 स्टॉक स्थानांतरण आदेशों के मामले में आदेश को स्थानांतरणकर्ता और स्थानांतरिती द्वारा अलग-अलग माना गया था। यद्यपि आदेश अपनी पूर्णता बताते हुये स्थानांतरित की ओर से 'समाप्त' अभिहित किया गया था, तदनुसार प्राप्त करने वाली की ओर से अभिलेखित स्थिति या तो 'आंशिक रूप से प्राप्त' या 'प्राप्त नहीं' थी। यह मालसूची रजिस्टर की सम्पूर्णता पर संदेह उठाता है और अतिरिक्त अनाधिकृत स्थानांतरण की संभावना के लिये प्रयोजन छोड़ता है।

कंपनी ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2014) कि लेखापरीक्षा विश्लेषण स्थानांतरण अवधि से संबंधित था। इसके अतिरिक्त कंपनी ने कहा कि स्टॉक स्थानांतरण तीन चरों जैसे स्टॉक स्थानांतरण आदेश, स्टॉक स्थानांतरण जारी और स्टॉक स्थानांतरण प्राप्ति के साथ त्रि-आयामी था और इसलिये, लेन-देन स्थानांतरण आदेश और निरंतर जारी और प्राप्ति को परिवर्तनीय के रूप में ध्यान में रखकर करना चाहिये।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सितम्बर 2013 के दौरान स्टॉक स्थानांतरण की लेखापरीक्षा विश्लेषण से ऐसी ही कमियों का भी पता चला है।

कंपनी द्वारा उचित सुधारात्मक कदम उठाया जाना आवश्यक है क्योंकि यह कमियां कंपनी के मालसूची लेखांकन को काफी प्रभावित कर सकता था।

#### 2.7.5.5 अनुचित सामग्री मूल्यांकन

एयर इंडिया और पहले इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड की पूर्वी मालसूची प्रणाली से सामग्री के स्थानांतरण के दौरान, पूर्वी प्रणाली में लागू भारित औसत लागत के बिना उपयोगी (₹ 256.46 करोड़) और अनुपयोगी (₹ 527.37 करोड़), स्टॉक में रखी हुई सामग्री नवीनतम भारित औसत लागत से स्थानांतरित किया गया। इसी प्रकार, पुरानी मालसूची (₹ 57.76 करोड़) नवीनतम भारित औसत दर को अपनाते हुये स्टॉक में वापस लाई गई। इस पर 2012-13 के लेखों की लेखापरीक्षा करते समय सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा भी टिप्पणी की गई थी।

कंपनी ने उत्तर दिया (नवम्बर 2014) कि यद्यपि परंपरागत आंकड़े कुछ सीमा तक अपडेट और सही किये गये थे, ये पूर्ण नहीं थे और 2013-14 के दौरान कुछ हद तक आवश्यक संशोधन प्रविष्टियां की गई थी। उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि इसके परिणामस्वरूप कंपनी की लेखांकन नीति के साथ-साथ लेखाकार मानक 2 के विपरीत सामग्री का अधिक मूल्यांकन हुआ।

#### 2.7.5.6 अधूरा मालसूची स्थानांतरण

स्थानांतरण के दौरान प्रणाली आदिशेष के लिये अंतिम गतिविधि की तिथि के रूप में स्थानांतरण की तिथि को लेना योजनाबद्ध था, जिसके परिणामस्वरूप सामग्री के वर्गीकरण को गैर-गतिशील/कम गतिशील के रूप में प्रभावित किया। इससे परमपरागत प्रणाली पर निर्भरता बनी रही।

कंपनी ने कहा (नवम्बर 2014) कि अंतिम गतिविधि तिथि का पता लगाने वाले तंत्र के अभाव के कारण, आरएएमसीओ ने लेगेसी डाटा के आधार पर गैर-गतिशील चिह्न को अपडेट किया।

उत्तर ने कंपनी के लेगेसी प्रणाली पर निरंतर निर्भरता की पुष्टि की।

#### 2.7.5.7 कंपनियों की अनुचित स्टॉक स्थिति

कंपनी ने कंपनी और उसके अधीनस्थों में सामग्री के ईष्टतम उपयोग के लिये एकल मालसूची प्रणाली (आरएएमसीओ) कार्यान्वित की। संबंधित कंपनियों की बुकों में, 31 मार्च 2013 को लेखांकित अंतिम स्टॉक सामग्री की तुलना में कंपनी के प्रति और उसके अधीनस्थों के प्रति आरएएमसीओ में रखी गई अतिरिक्त सामग्री के भौतिक स्टॉक के बीच मेल नहीं था, जैसा नीचे दिया गया है:

(₹ करोड़ में)

कंपनी	आरएएमसीओ	लेखे	अंतर
एयर इंडिया एनबी	716.42	740.96	24.54
एयर इंडिया डब्ल्यूबी	447.11	421.26	-25.85
एआईसीएल	74.56	76.17	1.61
सीडी	9.54	9.23	-0.31
		<b>कुल</b>	<b>-0.01</b>

कंपनी ने कहा (अक्टूबर/नवम्बर, 2014) कि लेखांकन की यर्थाथता वैश्विक आधार पर बनाई जा रही थी और परिवर्तन के अनुसार भिन्नता का कारण लेखा समूह का हिस्सा था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखा समूह का हिस्सा विमान मॉडल, सामग्री के प्रकार के लिये कूटबद्ध थे। और प्रणाली में उपलब्ध कंपनी कोड के माध्यम से संबंधित कंपनी के साथ विशिष्ट रूप से पहचान योग्य थे। कंपनी के बीच किसी भी मालसूची गतिविधि के दौरान, प्रणाली को संबंधित क्षेत्र को स्वतः अपडेट करना चाहिये। कंपनी-वार (धारक कंपनी और अधीनस्थ) मालसूची के गैर-समन्वय ने दर्शाया कि विशेष कंपनी कोड के माध्यम से संभव पृथक्करण का कंपनी द्वारा उपयोग नहीं किया गया था।

अवलोकन से सहमत होते हुये कंपनी ने उत्तर दिया (नवम्बर 2014) कि विक्रेता से वर्ष 2013-14 के लिये लेखे पूर्ण करने के लिये प्रणाली साध्य लेखांकन रिपोर्ट प्रदान करने के लिये और वर्ष के अंत के सारांश के साथ मेल खाने वाली मासिक लेखांकन प्रविष्टियां भी प्रदान करने का प्रस्ताव रखा गया। यद्यपि, मुद्दा अभी बताया जाना बाकि था जैसा 2013-14 लेखों में कमियों की निरंतरता से स्पष्ट है:-

(₹ करोड़ में)

कंपनी	मालसूची प्रणाली	लेखे	अंतर
एयर इंडिया एनबी	1995.72	1971.07	-24.65
एयर इंडिया डब्ल्यूबी	775.03	790.19	15.16
एआईसीएल	177.18	186.75	9.57
सीडी	30.85	31.31	0.46
		<b>कुल</b>	<b>-0.54</b>

कंपनी द्वारा उचित सुधारात्मक कार्यवाही करने की आवश्यकता है यह सुनिश्चित करने के लिये कि संबंधित कंपनियों के प्रति उचित मालसूची स्थिति का पता लगाया जा सकता

था, इस प्रकार कंपनी के साथ-साथ उसकी सहायक कम्पनी के खातों की संपूर्णता बनी रही।

## 2.7.6 एकीकरण मुद्दे

### 2.7.6.1 वित्तीय लेखांकन प्रणाली के साथ पीआरएस और आरएएमसीओ का गैर-एकीकरण

दोनों पीआरएस और आरएएमसीओ प्रणालियां कंपनी का वित्तीय विवरण तैयार करने के लिये आवश्यक आंकड़े प्रदान करती हैं। यद्यपि, उनका एसएपी वित्त से प्रत्यक्ष इंटरफेस नहीं है।

पीआरएस यात्री आरक्षण और प्रस्थान पर राजस्व जानकारी सृजित किया जो कंपनी के राजस्व का मुख्य घटक था। तथपि पीआरएस प्रणाली का एसएपी वित्तीय मोड्यूल से सीधा इंटरफेस नहीं है और जानकारी केवल राजस्व लेखांकन प्रणाली के माध्यम से पीआरएस से संचालित की जाती थी। केवल राजस्व लेखांकन प्रणाली की कार्यपद्धति से संबंधित महत्वपूर्ण समस्या को नोटिस कर लिया गया था जिसने एयरलाइंस के वित्तीय विवरण को प्रभावित किया।

आरएएमसीओ मालसूची विवरण प्रदान करता है जिसे वित्तीय लेखांकन के लिये एसएपी में सम्मिलित किया जाना आवश्यक था। एसएपी के साथ स्वतः इंटरफेस के अभाव में, जानकारी मैनुअल रूप से एसएपी में प्रविष्ट की जाती थी। केवल वर्ष 2012-13 के दौरान कई लेखांकन शीर्षों जैसे मालसूची और उससे संबंधित प्रावधान (₹ 974.73 करोड़) अचल परिसंपत्ति और मूल्यहास (₹ 250.99 करोड़), कार्गो, यात्री, मेल, जीएसए से राजस्व (₹ 125.26 करोड़) और यात्रा व्यय, यात्री सुविधा और किराया प्रभार (₹ 1082.60 करोड़) को प्रभावित करते हुये ₹ 1,14,747.76 करोड़ की सीमा तक की 82,630 मैनुअल प्रविष्टियां एसएपी वित्त में की गईं। एसएपी में ऐसी बड़ी मात्रा में की गई मैनुअल प्रविष्टियों ने भूल-चूक के जोखिम को बढ़ाया।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों से सहमत होते हुये (नवम्बर 2014) कंपनी ने कहा कि प्रणाली के गैर-एकीकरण ने संशोधन जिसको मैनुअली करना आवश्यक था के अलावा, प्रणाली में मैनुअल प्रविष्टियां करने को आवश्यक बनाया। कंपनी ने लेखापरीक्षा में यह भी आश्वासन दिया कि आरएएमसीओ का एसएपी के साथ एकीकरण अगले चरण में किया जायेगा।

यद्यपि प्रगति की लेखापरीक्षा में निगरानी की जायेगी, कंपनी ने शुरू से एकीकृत प्रणाली लागू करके ऐसी एकीकरण से बचा जा सकता है वैसे तो ऐसी प्रणाली तब भी उपलब्ध थी।

### 2.7.6.2 वित्तीय लेखांकन के साथ यात्री राजस्व का इंटरफेस

राजस्व जानने पर कंपनी की लेखांकन नीति लेखांकन मानक 9 के अनुरूप थी जिसमें उल्लिखित था कि यात्री राजस्व की पहचान की जानी थी जब यातायात सेवा प्रदान की गई हो अर्थात् लेखांकन वर्ष के दौरान प्रवाह के आधार पर।

मार्च 2013 माह के लिये किये गये आरक्षण और केल कंस्ट्रेंट द्वारा संसाधित यात्री राजस्व से संबंधित डेटा का लेखापरीक्षा में विश्लेषण किया गया था। यह देखा गया कि 5,804 मामलों में, यात्रा तिथि लेखांकन वर्ष 2012-13 से पूर्व या बाद की थी और, इसलिये, 2012-13 के लिये लेखांकन राजस्व के लिये माना जाना उचित नहीं होगा। इसके अतिरिक्त, केल कंस्ट्रेंट द्वारा संसाधित राजस्व डाटा में अभिलेखित यात्रा तिथि पीआरएस में अभिलेखित वास्तविक उड़ान विवरण के साथ-साथ टिकट विवरण से असंगत था। (पीआरएस प्रणाली की तुलना में कुछ मामलों की नमूना जांच के माध्यम से पुष्टि के अनुसार)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि असंगति केल कंस्ट्रेंट की गलति के कारण हुई थी। यद्यपि केल कंस्ट्रेंट ने डाटा पीआरएस से लिया था, उन्होंने 'तिथि फ्लो' के बजाय 'टिप्पणी' कॉलम से डाटा फील्ड गलत रूप से प्रयोग किया था। जिसके परिणामस्वरूप एसएपी वित्त ने 2012-13 के लिये कंपनी की नीति के विपरीत लेखांकन अवधि से परे यात्रा के लिये ₹ 5.37 करोड़\* तक राजस्व अधिक बताया।

कंपनी ने उत्तर दिया (जुलाई 2014) कि मानक उद्योग पद्धति के अनुसार, राजस्व यात्रा की वास्तविक तिथि के आधार पर लगाया गया था, ऐसी उड़ानों को शुरू करना ध्यान में रखते हुये, जो एक दिन से अधिक कवर कर सकती हैं। कंपनी ने यह भी कहा कि यात्रा तिथियों में अंतर यात्री द्वारा यात्रा तिथि में परिवर्तन के कारण था।

एक दिन से अधिक पर यात्रा शुरू करने का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा ने यात्रा तिथि में 6 महीनों से अधिक का अंतर देखा। 926 मामलों में दो तिथियों में अंतर 2 दिनों से अधिक का था और 365 दिनों तक बढ़ा।

चिंता का विषय है कि असंगति ने 2013-14 में भी राजस्व लेखांकन को प्रभावित करना जारी रखा क्योंकि केल कंस्ट्रेंट ने यात्रा की गलत तिथि प्रयोग करना जारी रखा। 1305 मामलों में, यात्रा की तिथि टिकट जारी करने की तिथि से पहले की थी जिसने राजस्व लेखांकन में त्रुटि को दर्शाया।

---

\* ₹12,557.15 करोड़ के कुल राजस्व के प्रति



### 2.7.6.3 राजस्व लेखांकन रिपोर्ट में असंगति

कंपनी अपने राजस्व लेखांकन के साथ-साथ एमआईएस रिपोर्ट बनाने के लिये केल कंस्लटेंट पर निर्भर थी। राजस्व लेखांकन जानकारी की तुलना में एमआईएस के रूप में प्राप्त जानकारी में काफी अंतर देखा गया था। वर्ष 2012-13 के लिये, केल कंस्लटेंट से प्राप्त, एसएपी वित्तों से अभिज्ञात राजस्व ₹ 12,557.15 करोड़ था। उसी अवधि के दौरान, उसी एजेंसी से दी गई एमआईएस रिपोर्ट ने ₹ 12,420.31 करोड़ का बहुत कम अर्जित राजस्व दर्शाया।

दो प्रणालियों से निकला ₹ 136.84 करोड़ के अंतर का मिलान नहीं किया गया। यह ध्यान देना उचित होगा कि एमआईएस रिपोर्ट के अनुसार अर्जित राजस्व की राशि अभिज्ञात अंतिम राजस्व से कम थी यद्यपि एमआईएस रिपोर्ट के बनने के दौरान लेखांकन राजस्व में 'प्रवाहित नहीं' कोई भी बुकिंग में चूक को पूरा करने के लिये अनंतिम राजस्व के तत्व शामिल होते हैं। एमआईएस रिपोर्ट और एसएपी लेखांकन के बीच राजस्व आय में असंगति को सही करने की आवश्यकता है।

कंपनी का उत्तर अभी प्रतीक्षित था (मार्च 2015)।

### 2.7.6.4 विक्रय डाटा में सुधार – उत्पादकता से जुड़ा बोनस (पीएलबी)

उत्पादकता से जुड़ा बोनस उनके द्वारा उत्पादित अंतर्राष्ट्रीय राजस्व के आधार पर पात्र एजेंटों को कंपनी द्वारा दिया जाता है। कंपनी इस जानकारी के लिये केल कंस्लटेंट पर निर्भर रहती है क्योंकि पीआरएस में आकड़े निकालने के लिये आवश्यक प्रावधान नहीं है। केल कंस्लटेंट द्वारा प्रदत्त आंकड़ों के आधार पर कंपनी द्वारा योग्य एजेंटों को 2012-13 के लिये पीएलबी दिये गये थे।

इसके बाद (अक्टूबर 2012) में कंपनी ने महसूस किया कि कंस्लटेंट द्वारा मुहैया किए गए आंकड़ों में अन्य वाहक पर भी उनके द्वारा जारी टिकट शामिल थे। संशोधित आंकड़ों से पता चला कि पहले से योग्य 22 एजेंट पीएलबी के लिये पात्र नहीं थे क्योंकि उन्होंने न्यूनतम उत्पादकता स्तर प्राप्त नहीं किया था।

कंपनी ने उत्तर दिया (नवम्बर 2014) कि क्योंकि पीआरएस में कोई रिपोर्ट उपलब्ध नहीं थी, पीएलबी का आउटसोर्स किये गये विक्रेता से प्राप्त रिपोर्ट के आधार पर भुगतान किया गया और आश्वासन दिया गया कि उसके वित्तीय लाभ को सुरक्षित करने के लिये डाटा की क्रमरहित जांच करने के लिये उचित ध्यान रखा जायेगा।

## निष्कर्ष

कंपनी की ओर से यात्री आरक्षण प्रणाली और मालसूची प्रणाली में आवश्यक नियंत्रण बनाने और सक्रिय करने, अनुचित अनुकूलन, व्यापार प्रक्रिया के अनुरूप वैधता की कमी और अनुचित डाटा स्थानांतरण में विफलता के परिणामस्वरूप कंपनी को स्वचालित प्रणाली की पूर्ण क्षमता प्राप्त नहीं हुई। कंपनी ने मैनुअल हस्तक्षेप का सहारा लिया और एकाधिक विक्रेता पर निर्भरता की उच्च सीमा थी। मैनुअल हस्तक्षेप और कमजोर सुरक्षा नियंत्रणों के साथ संयोजित एकीकृत प्रणाली के अभाव ने प्रणाली में हेरा फेरी के जोखिम, अनाधिकृत प्रयोग और डाटा की अविश्वसनीयता को उजागर किया।

### एयर इंडिया लिमिटेड और एयर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड

#### 2.8 स्वयं के सिमुलेटर के कम-उपयोग के कारण परिहार्य व्यय

एयर इंडिया लिमिटेड (एआईएल) और उसके सहायक अर्थात् एयर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड (एआईसीएल) उचित योजना और रखरखाव के अभाव में अपने स्वयं के सिमुलेटर के ईष्टतम प्रयोग में विफलता के परिणामस्वरूप पायलटों को प्रशिक्षण देने के लिये तीसरे पक्षकार पार्टों के सिमुलेटर पर सिमुलेटर स्लॉट की खरीद पर जुलाई 2009 से मार्च 2014 के दौरान ₹ 8.47 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

जनवरी 2009 में मैसर्स बोइंग, यूएसए के साथ एयर इंडिया लिमिटेड (एआईएल) और उसके सहायक एयर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड (एआईसीएल) के विमान खरीद करार के भाग के रूप में, आपूर्तिकर्ता (मैसर्स बोइंग, यूएसए) पायलटों के प्रशिक्षण के लिये एआईएल को बी-777 विमान और एआईसीएल को बी-737-800 विमान के लिये सिमुलेटर प्रदान करने के लिये सहमत हुआ। मुफ्त में प्रदान की गई बी-777 और बी-737-800 सिमुलेटर का बाजार मूल्य क्रमशः ₹ 64.43 करोड़ और ₹ 44 करोड़ था। यद्यपि बी-737-800 विमान के लिये सिमुलेटर फरवरी 2007 में संस्थापित किया गया था, बी-777 विमान का सिमुलेटर दिसम्बर 2009 में संस्थापित किया गया था।

एआईएल और एआईसीएल इन विमानों के लिये उनके पायलटों के प्रशिक्षण के लिये तीसरे पक्षकार से बी-777 और बी-737-800 सिमुलेटर पर स्लॉट खरीद रहे थे। स्वयं के सिमुलेटर के संस्थापन से यह अपेक्षित था कि एयरलाइन्स को तीसरे पक्षकार पार्टों से सिमुलेटर स्लॉट खरीदने की आवश्यकता नहीं होगी, इस प्रकार लागत पर बचत होगी

और राजस्व अर्जित करने के लिये तीसरे पक्षकार को सिमुलेटर की अतिरिक्त क्षमता किराये पर भी दे सकते हैं।

एआईएल के अनुसार, एक सिमुलेटर को ईष्टतम रूप से दिन में 20 घंटे प्रयोग किया जा सकता है। सामान्य रूप से, सिमुलेटर का एक सत्र चार घंटों तक चलता है और एक दिन में पांच सत्र की योजना बनाई जा सकती है। बचे हुये चार घंटे निरोधक रखरखाव के लिये रखे गये हैं। इस प्रकार, वर्ष में सिमुलेटर पर उपलब्ध घंटे 7300 हैं।

लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि:

(i) दोनों एयरलाइंस ने सिमुलेटर की उपलब्ध क्षमता से कम घंटों का प्रयोग करने की योजना बनाई। वास्तविक उपयोग योजना बनाये गये घंटों से भी कम थी। सिमुलेटर (उनके रखरखाव के लिये चार घंटे प्रति दिन की अनुमति के अलावा) के खराबी में नष्ट समय के साथ उपलब्ध क्षमता और वास्तविक उपयोग में अंतर के कारण, दोनों कंपनियों ने तीसरे पक्षकार से सिमुलेटर स्लॉट की खरीद का सहारा लिया। उपलब्ध, योजित, उपयोग की गई और घंटों की संख्या जिसके लिये 2009-10 से 2013-14 के दौरान दोनों एयरलाइंस द्वारा तीसरे पक्षकार से सिमुलेटर किराये पर लिया गया था। नीचे सारणीबद्ध है:

वर्ष	20 घंटे प्रतिदिन की दर पर उपलब्ध क्षमता (घंटे)	आयोजित (घंटे)	आयोजित उपलब्ध क्षमता की प्रतिशतता	प्रयोग किये गये घंटे	प्रयोग की गई उपलब्ध क्षमता की प्रतिशतता	तीसरे पक्षकार सिमुलेटर का प्रयोग (घंटे)
<b>एआईएल का बी-777</b>						
2009-10*	1800	856	48	826	46	230
2010-11	7300	5739	79	5196	71	939
2011-12	7320	6627	91	5884	80	730
2012-13	7300	6124	84	5039	69	1224
2013-14	7300	5146	70	4286	83	36
<b>कुल:</b>	31020	24492	-	21231	-	3159

<b>एआईसीएल का बी-737-800</b>						
2009-10#	5680	3803	67	3597	63	361
2010-11	7300	5402	74	4616	63	418
2011-12	7320	6281	86	5437	74	20
2012-13	7300	5349	73	4076	56	0
2013-14	7300	4998	68	4389	88	0
<b>कुल:</b>	34900	25833	-	22115	-	799

\* जनवरी 2010 से मार्च 2010 तक

#जुलाई 2009 से मार्च 2010 तक

इस प्रकार, सिमुलेटर की उनकी उपलब्ध क्षमता के 91 प्रतिशत से अधिक उपयोग के लिये कभी योजना नहीं बनाई गई। यद्यपि वास्तविक उपयोगिता निरंतर योजना से कम रही, उच्चतम उपयोगिता योजना का 88 प्रतिशत रही।

(ii) निवारक रखरखाव के लिये 6,204 घंटों\* की अनुमति को ध्यान में रखते हुये, एआईएल को जनवरी 2010 से मार्च 2014 तक 31,020 घंटों के लिये सिमुलेटर की योजना बनानी चाहिये थी। तथापि, एयरलाइन ने उसकी 24,558 घंटों की योजना बनाई। इस प्रकार सिमुलेटर की उपलब्ध और आयोजित क्षमता के बीच 6,462 का काफी अंतर था। वास्तविक उपयोगिता आयोजित घंटों से 3,363 घंटे अतिरिक्त कम थी। अंतर मुख्य रूप से अनुपयोगी सिमुलेटर, क्रू/प्रशिक्षकों के 'पुल आउट'/'नो शो' के कारण था, जिसने एयरलाइन के ओर से त्रुटिपूर्ण योजना और प्रबंधन, 6,204 घंटों के लिये अंतर्निहित अनुमति के दौरान अभावपूर्ण निवारक रखरखाव दर्शाया। विमान की ग्राउंडिंग और बिक्री के कारण विमान की संख्या (2009-10) में 20 से (2013-14) में 15 बी-777 के कारण, संबंधित क्रू के लिये प्रशिक्षण आवश्यकता कम हुई जिससे राजस्व अर्जित करने के लिये अन्य पक्षकार से सिमुलेटर किराये पर लेने की संभावना बढ़ी। तथापि, एआईएल तीसरे पक्षकार को अतिरिक्त क्षमता (6,462 घंटे) किराये पर देने के लिये कोई भी पहल करने में विफल रहा।

(iii) इसी प्रकार, एआईसीएल के पास उपलब्ध सिमुलेटर के मामले में, एयरलाइन ने 34,900 उपलब्ध घंटों के प्रति, 25,833 घंटे के लिये अपने सिमुलेटर के उपयोग की योजना बनाई, इस प्रकार जुलाई 2009 से मार्च 2014 के दौरान रखरखाव के लिये उपलब्ध 6,980 घंटों के अतिरिक्त, 9,067 घंटों का अंतर आया। एयरलाइन ने वास्तव में 3718 घंटों के और अधिक अंतर के साथ 22,115 घंटों के लिये सिमुलेटर का उपयोग किया। सिमुलेटर की मरम्मत/रखरखाव के लिये उपलब्ध 6,980 घंटों के अतिरिक्त, यह 2,734 घंटों तक अनुपयोगी रहा। सिमुलेटर की उपलब्ध और आयोजित क्षमता के बीच 9,067 घंटों के अंतर के लिये एआईसीएल ने राजस्व अर्जित करने के लिये तीसरे पक्षकार को सिमुलेटर किराये पर देने की संभावना का भी पता नहीं लगाया।

(iv) अपने स्वयं के सिमुलेटरों की ईष्टतम क्षमता का उपयोग करने की बजाय, दोनों एयरलाइंस ने ₹ 8.47 करोड़ के परिहार्य व्यय द्वारा उसी अवधि (2009-10 से 2013-14) के दौरान तीसरे पक्षकार अर्थात् मुंबई में जेट एयरवेज, केरो में इजिप्ट एयर प्रशिक्षण

---

\* प्रतिदिन 4 घंटे की दर पर

केन्द्र और बेंगलुरु में अमीरात सीएई उड़ान प्रशिक्षण से 3,958 घंटों के लिये सिमुलेटर स्लॉट खरीदा।

एआईएल ने उत्तर दिया (फरवरी और नवम्बर 2014) कि:

- सिमुलेटर में उपलब्ध घंटों का उपयोग तब तक नहीं किया जा सकता जब तक प्रशिक्षण दिनों की आवश्यकता उसके बराबर न हो। इसके लिये कू और अधिकारियों के प्रशिक्षण का सावधानी से समय निर्धारण करना आवश्यक है। यदि किसी भी कारण, उपरोक्त में से कोई भी 'बेमेल है' तो परिणामस्वरूप अनुपयोगिता होगी और उस गिनती में घंटे समाप्त होंगे।
- उपकरण प्रमाण/पायलट प्रवीणता जांच के लिये समयबद्ध पुनश्चर्चा पाठ्यक्रम और प्रशिक्षण के लिये तात्कालिकता अधिकतर महानिदेशक नागर विमानन (डीजीसीए) द्वारा निर्धारित की जाती है।
- नये विमानों का परिचय और लाइन-संचालन शुरू करने से प्रशिक्षण विभाग पर काफी जोर पड़ा है। कुल 20 (संख्या) बी-777 विमान 2007 और 2010 के बीच शुरू किये गये। विमान की पर्याप्त उपयोगिता सुनिश्चित करने के लिये, अन्य सिमुलेटर का प्रयोग करते हुये उच्च और शीघ्र दर पर पायलटों को प्रशिक्षण देना बेहतर माना गया था। बी-787 विमान शुरू करने के कारण बदले हुये पायलटों को भी प्रशिक्षण देना था।
- सिमुलेटर सहित आंतरिक ढांचे को प्रशिक्षण की न्यूनतम लागत सुनिश्चित करने के लिये इष्टतम रूप से उपयोग करना चाहिये। यद्यपि, यह प्रशिक्षकों को पर्याप्त संख्या द्वारा भी समर्थित होना चाहिये। पर्याप्त प्रशिक्षकों के अभाव में, सीमित समयावधि में अधिक संख्या में पायलटों को प्रशिक्षण देना संभव नहीं होगा। एआईएल को प्रशिक्षक की नियुक्ति के प्रयास में भी सीमित सफलता मिली।
- अधिक संख्या में प्रशिक्षकों को नियोजित करना वित्तीय रूप से व्यवहार्य नहीं था, क्योंकि प्रशिक्षण एक चक्रिय तथ्य था। यह भी कारण था कि चरम सीमा पर, बाहर से सिमुलेटर किराये पर लेना और निर्धारित समय सीमा के अंदर प्रशिक्षण कार्य पूर्ण करना यथोचित था।

निम्नलिखित के मद्देनजर उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

- यह तर्क कि 20 बी-777 विमानों के प्रवेश से एआईएल के प्रशिक्षण विभाग पर दबाव आया तथा इसके कारण प्रशिक्षण के बाहरी स्रोत से सेवाएं प्राप्त की गईं, विश्वसनीय नहीं हैं क्योंकि दिसम्बर 2009 में मुम्बई में बी-777 नमूना लगाने

का मुख्य उद्देश्य बी-777 पायलटों को नियमित आधार पर प्रशिक्षण प्रदान करना था क्योंकि एआईएल इन विमानों को खरीदने वाला था।

- अपर्याप्त प्रशिक्षकों का तर्क प्रमाणित नहीं था क्योंकि एआईएल ने अपने पायलटों को प्रशिक्षण हेतु जेट एयरवेज नमूने पर अपने प्रशिक्षकों को परिनियोजित किया था।
- यद्यपि, प्रशिक्षण की आवश्यकताओं के साथ 'फ्लाईट प्रशिक्षक' संवर्ग में रिक्तियों से एआईएल भली भाँति अवगत था, अप्रैल 2009 से जनवरी 2013 के दौरान भर्ती हेतु इन पदों का विज्ञापन दिया गया था। विमान सेवा ने फरवरी 2013 में 74 पदों की कमी के लिए केवल 6 का विज्ञापन दिया था।
- एआईएल जैसी विमान सेवाओं में, जो विभिन्न प्रकार के विमानों का प्रचालन करती हैं, प्रशिक्षण एक सतत प्रक्रिया है ना कि चक्रीय। रूपान्तर प्रशिक्षण<sup>1</sup> आवृत्ति प्रशिक्षण<sup>2</sup> तथा लाईन प्रशिक्षण<sup>3</sup> हेतु अवधि डीजीसीए द्वारा भली भाँति परिभाषित की गई थी तथा पूरी तरह से एआईएल की जानकारी में थी, इसलिए पहले से नियोजित की जा सकती थी।
- बाहरी नमूना सुविधा का लगातार, ना कि अपवादात्मक रूप से, प्रयोग किया गया था। प्रशिक्षण आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपनी नमूना सुविधा का श्रेष्ठतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए अपने विभागों के बीच समायोजन करने में अक्षमता प्रशिक्षण आवश्यकताओं के नियोजन तथा प्रबंधन में सुधार की आवश्यकता की ओर संकेत करती हैं।

एआईसीएल ने उत्तर दिया (नवम्बर 2014) कि:

बी-737-800 नमूने का कम प्रयोग प्रशिक्षकों की कमी तथा विभिन्न कारणों जैसे कम्प्यूटर समस्याओं, कलपुर्जों की कमी, वातानुकूलक का रखरखाव, ऊर्जा की अस्थिरता के कारण नमूने गैर उपयोगिता के कारण था। एआईसीएल ने और बताया कि जब नमूना मरम्मत के अन्तर्गत था, बाहरी पार्टी से प्रशिक्षण की सहायता ली गई थी, क्योंकि पायलटों का प्रशिक्षण एक निरंतर महत्वपूर्ण कार्य है तथा इसका पालन ना करने के कारण विमान का कम प्रयोग होने के साथ-साथ पायलटों की निष्क्रियता होगी। हालाँकि,

---

<sup>1</sup> एक विशेष प्रकार के विमान पर पायलटों को प्रशिक्षण देने हेतु

<sup>2</sup> पायलटों के लाइसेंसों के प्रमाणीकरण हेतु

<sup>3</sup> फ्लाईंग मोड पर कुशल पायलटों को प्रशिक्षण देने हेतु

एआईसीएल ने आश्वासन दिया था कि बाहरी नमूने के प्रयोग को कम करने के लिए सभी-प्रयास किये जा रहे थे।

एआईसीएल का उत्तर लेखापरीक्षा विचार की पुष्टि करता है कि सुरक्षात्मक रखरखाव के प्रति प्रतिदिन चार घंटे की अनुमति के बावजूद श्रेष्ठतम उपयोग हेतु नमूनों का उचित रूप से रखरखाव नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त बाहरी नमूने के प्रयोग को कम करने से संबंधित उत्तर के विपरीत लेखापरीक्षा ने देखा कि एआईसीएल के पायलटों को प्रशिक्षण देने के लिए वेट/ड्राई बी.737-800 नमूने के लिए अपने नमूने प्रस्तुत करने वाली पार्टियों से बोलियाँ आमंत्रित करने के लिए 27 अक्टूबर 2014 को एक निविदा खोली गई थी, जो दर्शाता है कि एआईसीएल पुनः बाहरी नमूना प्रशिक्षण के लिए योजना बना रही थी।

एआईएल तथा एआईसीएल के उत्तर नमूनों की उपलब्ध क्षमता से वस्तुतः कम घंटों के लिए उनकी योजना के लिए विशिष्ट कारण नहीं बताते तथा नियोजन प्रक्रिया के विषय में गंभीर चिंता उत्पन्न करते हैं।

अतः जहाँ उचित नियोजन तथा रखरखाव की कमी के कारण दो विमान सेवाओं के अपने नमूनों का कम प्रयोग हुआ, वहीं नमूना स्लॉट खरीदे जा रहे थे तथा पायलटों को बाहरी पार्टी के नमूनों पर प्रशिक्षण के लिए भेजा जा रहा था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 8.47 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

मामला दिसम्बर 2014 में मंत्रालय को सूचित किया गया था, उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2015)।