

अध्याय II: नागरिक उड्डयन मंत्रालय

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण

2.1 'बेल कर्व एप्रोच' की शर्तों का पालन न करने के कारण निष्पादन संबंधी वेतन का भुगतान

डीपीई दिशानिर्देशों के 'बेल कर्व एप्रोच' की शर्तों का पालन न करने के कारण, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने वर्ष 2010-11 से 2016-17 हेतु अयोग्य कर्मचारियों को ₹38.78 करोड़ का अनियमित भुगतान किया।

सार्वजनिक उपक्रम विभाग (डीपीई) ने 26 नवंबर 2008 के कार्यालय ज्ञापन (ओएम) के माध्यम से, केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम (सीपीएसई) के अधिकारियों और गैर-संघी पर्यवेक्षकों को परिवर्तनीय वेतन/ निष्पादन संबंधी वेतन (पीआरपी) के निर्धारण हेतु स्वीकार्यता, मात्रा और प्रक्रिया को निर्धारित किया। ओएम के अनुसार, पीआरपी का भुगतान सीपीएसई के मुनाफे और अधिकारियों के प्रदर्शन से सीधा जुड़ा होगा, जिसके लिए प्रत्येक सीपीएसई को एक सुदृढ़ और पारदर्शी निष्पादन प्रबंधन प्रणाली (पीएमएस) विकसित करने की आवश्यकता थी। इसके अतिरिक्त, सीपीएसई, अधिकारियों की ग्रेडिंग हेतु (बेल कर्व एप्रोच) को अपनाएगा ताकि 10 प्रतिशत से 15 प्रतिशत से अधिक अधिकारी 'उत्कृष्ट' न हों। इसी प्रकार, 10 प्रतिशत अधिकारियों को औसत से कम पर वर्गीकृत किया जाएगा। इस संबंध में, डीपीई ने अपने ओएम, दिनांक 06 जुलाई 2011 को यह स्पष्ट किया था कि 'बेल कर्व एप्रोच' का कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए तथा यह सुनिश्चित किया जाना था कि सीपीएसई में 10 प्रतिशत अधिकारियों और गैर-संघी पर्यवेक्षकों को औसत से कम के रूप में ग्रेड दिया जाना चाहिए और उन्हें किसी भी पीआरपी का भुगतान नहीं किया जाए।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने वर्ष 2010-11 से 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के लिए क्रमशः 27 अक्टूबर 2016, 16 अक्टूबर 2017 तथा 23 अक्टूबर 2018 को पीआरपी के भुगतान को मंजूरी दे दी। पीआरपी के भुगतान हेतु एएआई द्वारा अपनाई गई कार्यप्रणाली उपर्युक्त डीपीई दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं थी क्योंकि अंतिम 10 प्रतिशत को कोई पीआरपी नहीं मिलना चाहिए था। हालांकि, एएआई ने 'बिलो-पार' श्रेणी के अंतिम 10 प्रतिशत कर्मचारियों को तीन उप-श्रेणियों अर्थात्, बहुत अच्छा, अच्छा, कम अच्छा के रूप में संशोधित किया और पीआरपी लाभों का क्रमशः 60 प्रतिशत, 30 प्रतिशत तथा शून्य की दर से भुगतान किया गया। इस प्रकार केवल सीमित संख्या के कर्मचारी, जिन्हें उप-श्रेणी के 'कम अच्छे' के रूप में वर्गीकृत किया गया था, उन्हें

‘बिलो-पार’ श्रेणी के अंतिम 10 प्रतिशत के तहत आए सभी कर्मचारियों के बजाय पीआरपी प्राप्त नहीं हुआ।

‘बेल कर्व एप्रोच’ की शर्त का पालन न करने के परिणामस्वरूप, वर्ष 2010-11 से 2016-17¹ के बीच अपात्र कर्मचारियों को ₹38.78 करोड़ की राशि का पीआरपी भुगतान किया गया, जो डीपीई के दिशा निर्देशों का उल्लंघन था।

प्रबंधन ने इसके उत्तर (फरवरी 2020) में कहा कि:

- अधिकारियों में हौसला बनाए रखने और संगठन में सामंजस्यपूर्ण संबंध बनाए रखने हेतु ‘श्रमबल सलाहकार बोर्ड’ ने यह निर्णय लिया था। इसके अतिरिक्त पीएमएस के सामान्यीकरण की प्रक्रिया के दौरान, कुछ मामलों में वह अधिकारी जिन्हें पीएमएस में ‘बहुत अच्छा’ ग्रेड दिया गया था बेलकर्व के अंतिम 10 प्रतिशत में आते थे इसलिए, 10 प्रतिशत श्रेणी के भीतर आने वाले ऐसे कर्मचारियों के लिए बहुत अच्छा, अच्छा और कम अच्छा का उप वर्गीकरण सार्वजनिक उपक्रमों जैसे ओएनजीसी, एनटीपीसी, बीएचईएल, एमएमटीसी आदि के समान प्रस्तावित किया गया था।
- इसके अलावा, डीपीई ने 1 जनवरी 2017 से वेतन संशोधन के अपने दिशानिर्देशों के माध्यम से कम/ खराब प्रदर्शन करने वाले के रूप में 10 प्रतिशत की बलपूर्वक रेटिंग को बंद करने का फैसला लिया है।
- यहां कोई वित्तीय बोझ नहीं पड़ा क्योंकि 2010-11 से 2016-17 की अवधि के दौरान पीआरपी के रूप में भुगतान की तुलना में उक्त अवधि के लिए धन की उपलब्धता और पीआरपी के लिए पात्रता, डीपीई दिशानिर्देशों के अनुरूप थी।

प्रबंधन का उत्तर तर्कसंगत नहीं है:

- चूंकि डीपीई ने विशेष रूप से अपने ओएम दिनांक 06 जुलाई 2011 के माध्यम से स्पष्ट किया कि ‘बेल कर्व एप्रोच’ का कड़ाई से पालन किया जाना था और सीपीएसई को यह सुनिश्चित करना था कि सीपीएसई में 10 प्रतिशत अधिकारियों और गैर-संघटित पर्यवेक्षकों को औसत से कम ग्रेड दिया जाना था और किसी भी पीआरपी का भुगतान नहीं करना था।
- प्रबंधन का यह तर्क दिशानिर्देशों के उल्लंघन में अनियमित भुगतान करने का औचित्य नहीं हो सकता है कि अन्य सीपीएसयू भी इस प्रथा का पालन कर रही थी। वास्तव में, डीपीई दिशानिर्देशों के ‘बेल कर्व एप्रोच’ की शर्तों का पालन न करने से संबंधित मुद्दा ओएनजीसी, मेकॉन इत्यादि जैसे सीपीएसयू के संबंध में सीएंडएजी की अनुपालन

¹ बेल कर्व एप्रोच को डीपीई द्वारा बंद कर दिया गया था और वित्त वर्ष 2017-18 से नया पीआरपी मोडल लागू किया गया था

लेखा परीक्षा रिपोर्ट 2014 की संख्या 13, 2015 की 21 और 2018 की 11 आदि में दर्शाया गया था।

- मसौदा पैरा का ध्यान केंद्रण 10 प्रतिशत 'बेलो-पार' रेटिंग वाले अयोग्य अधिकारियों को पीआरपी के अनुचित भुगतान पर है, जो डीपीई दिशानिर्देशों के उल्लंघन में था। इसलिए प्रबंधन का यह तर्क कि कोई वित्तीय बोझ नहीं था, उचित नहीं है। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा अवलोकन 01 जनवरी 2017 से पहले की अवधि तक सीमित है।

इस प्रकार, पीआरपी के भुगतान के संबंध में डीपीई द्वारा जारी 'बेल कर्व एप्रोच' की शर्त का पालन न करने के परिणामस्वरूप, एएआई ने ₹38.78 करोड़² का अनियमित भुगतान किया था। यह सिफारिश की गई कि अयोग्य कर्मचारियों को किए गए अनियमित भुगतान की वसूली की जाए।

पैरा मंत्रालय को दिसम्बर 2019 में प्रेषित किया; उनका उत्तर प्रतीक्षित है (जून 2020)।

2.2 भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा एक ठेकेदार से निर्णीत हर्जाने की कम वसूली

बिरसा मुंडा हवाई अड्डे पर न्यू इंटीग्रेटेड पैसेंजर टर्मिनल बिल्डिंग के निर्माण में ठेकेदार द्वारा देरी के कारण ₹9.53 करोड़ की राशि निर्णीत हर्जाने की कम वसूली के कारण एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड, रांची द्वारा ठेकेदार को अनुचित लाभ दिया गया।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण लिमिटेड, (एएआई) रांची ने बिरसा मुंडा एयरपोर्ट, रांची में न्यू इंटीग्रेटेड पैसेंजर टर्मिनल बिल्डिंग (एनआईपीटीबी) के निर्माण कार्य को ₹109.95 करोड़ की अनुबंध कीमत पर एम एस अहलूवालिया कॉन्ट्रैक्ट्स (इंडिया) लिमिटेड (एसीआईएल) को प्रदान किया गया (21 जनवरी, 2009)। एएआई और एसीआईएल के बीच 2 फरवरी 2009 को एक करार किया गया जिसमें पूर्णता की तिथि 30 जनवरी 2010 निर्धारित की गई थी करार के खंड 32 के अनुसार काम पूरा होने में देरी के मामले में, निर्णीत हर्जाना (एलडी) का उद्ग्रहण प्रति सप्ताह विलंब के लिए अनुबंध मूल्य के 0.5 प्रतिशत की दर से किया जाएगा जो अनुबंध के मूल्य के अधिकतम 10 प्रतिशत तक हो सकता है।

ठेकेदार काम पूरा नहीं कर सका और एएआई ने दिसंबर 2010 अर्थात् निर्धारित समय सीमा पूरा होने के 10 महीने बाद में ठेकेदार को कारण बताओ नोटिस जारी किया। 1238 दिनों की देरी के बाद आखिरकार 21 जून 2013 को काम पूरा कर लिया गया।

² 2010-11 - ₹3.03 करोड़; 2011-12 - ₹2.57 करोड़; 2012-13 - ₹2.71 करोड़; 2013-14 - ₹5.73 करोड़; 2014-15 - ₹5.27 करोड़; 2015-16 - ₹7.16 करोड़; और 2016-17 - ₹12.31 करोड़

ठेकेदार ने एलडी उद्ग्रहण के बिना 21 जून 2013 तक समय के विस्तार (ईओटी) देने के लिए, इस दलील पर अनुरोध किया (अक्टूबर 2015) कि एएआई को कोई नुकसान नहीं हुआ था और उन बाधाओं के कारण देरी हुई थी जो उनके नियंत्रण से परे थी। हालांकि एएआई ने 826 दिनों (31 जनवरी 2010 से 5 मई 2012) के लिए बाधा की उचित अवधि के रूप में समय के विस्तार को एलडी की लेवी के बिना मंजूरी देने और बाधा के अनुचित अवधि 412 दिन (6 मई 2012 से 21 जून 2013) के लिए ठेकेदार से ₹1.46 करोड़ का मुआवजा वसूल करने का फैसला किया (नवंबर 2015)। एसीआईएल ने एलडी की कटौती को विवादित कर दिया और मामले को एएआई द्वारा गठित विवाद समाधान बोर्ड (डीआरबी) को (30 अगस्त 2016) भेज दिया। डीआरबी ने सिफारिश की (जुलाई 2017) कि ईओटी मामले पर एएआई द्वारा पुनर्विचार किया जा सकता है। एएआई ने ईओटी का पुनः विश्लेषण किया और पहले से अनुमोदित ईओटी में कोई बदलाव नहीं करने की सिफारिश (सितंबर 2018) की।

लेखापरीक्षा ने पाया कि अनुबंध के खंड 32 के प्रावधानों के अनुसार, चूंकि एसीआईएल काम पूरा करने में 58 सप्ताह (412 दिन) से अधिक की देरी के लिए जिम्मेदार था, अतः ₹10.99 करोड़ की राशि (₹109.95 करोड़ रुपये के अनुबंध मूल्य का 10 प्रतिशत) ठेकेदार से एलडी के रूप में वसूली योग्य थी। हालांकि, एएआई ने अनुचित तरीके से देरी के साथ ईओटी के मामलों में लागत निहितार्थ की गणना के लिए (मई 2013) जारी किए गए एक तकनीकी परिपत्र के आधार पर गणना करके केवल ₹1.46 करोड़ वसूल किए। इस प्रकार, ठेकेदार से ₹9.53 करोड़ की कम वसूली हुई।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (नवंबर 2019) कि अनुबंध समझौते के अनुसार ईओटी के अनुदान हेतु सक्षम प्राधिकारी सदस्य (योजना) था और उसी प्राधिकारी ने तकनीकी परिपत्र जारी किया था ताकि ऐसे मामलों में लागत निहितार्थ/ हानि के लिए एकरूपता हो सके। निर्माण कार्य नियम पुस्तक में भी परिपत्र को शामिल किया गया था। इसलिए यह कहा गया कि अनुचित अवधि के लिए ₹1.46 करोड़ की हानि, अनुबंध समझौते, प्रचलित तकनीकी परिपत्र और एएआई निर्माण कार्य नियम पुस्तक के प्रावधान के अनुरूप संगणित की गई थी और ठेकेदार से न तो एलडी की कम वसूली की गई थी और न ही अनुचित लाभ दिया गया था। प्रबंधन ने आगे कहा कि इस मामले पर एक मध्यस्थता, एसीआईएल और एएआई के बीच चल रही है, जहां एक दावा, ₹1.46 करोड़ के प्रतिदाय के लिए है।

प्रबंधन का उत्तर निम्नलिखित को देखते हुए स्वीकार्य नहीं है:

- अनुबंध के खंड 32 में स्पष्ट रूप से निर्धारित किया गया था कि ठेकेदार अनुबंध के मूल्य के प्रतिशत के रूप में एलडी का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी था। अनुबंध की शर्तों पर दोनों पक्षों द्वारा सहमति व्यक्त की गई थी और इसलिए वे ठेकेदार पर

बाध्यकारी थी। खण्ड में एएआई की निर्माण कार्य नियम पुस्तक का कोई संदर्भ नहीं था और इस प्रकार, प्रावधानों को तब तक लागू नहीं किया जाता था, जब तक कि किसी भी मामले के स्पष्टीकरण की आवश्यकता न हो।

- हालांकि, अनुबंध समझौता के अनुसार ईओटी के अनुदान के लिए सक्षम प्राधिकारी और तकनीकी परिपत्र को मंजूरी देने वाले एक ही थे, तथापि, अनुबंध के अनुसार सहमति के विपरीत ठेकेदार से एलडी की कम राशि की वसूली करके ठेकेदार को अनुचित लाभ दिया गया था। इसके अलावा, उत्तर में उद्धृत तकनीकी परिपत्र एसीआईएल के साथ फरवरी 2009 में अनुबंध करने की तारीख से बहुत बाद मई 2013 में जारी किया गया था, और इसलिए स्वचालित रूप से एक समझौते की शर्तों को ओवरराइड नहीं कर सकता था।
- प्रबंधन के उत्तर में निर्दिष्ट मध्यस्थता ठेकेदार के कुछ दावों पर थी, जिसमें एलडी के रूप में वसूले गए ₹1.46 करोड़ के रिफंड के लिए दावा भी शामिल था। यह तथ्य कि मामला मध्यस्थता के तहत है, समझौते के अनुसार एलडी की वसूली करने के लिए एएआई के अधिकार को कम नहीं करता है।

इस प्रकार, एएआई, रांची द्वारा, बिरसा मुंडा हवाई अड्डे, रांची में न्यू इंडीग्रेटेड पैसेंजर टर्मिनल बिल्डिंग (एनआईपीटीबी) के निर्माण हेतु एक ठेकेदार की तरफ से हुई देरी के लिए ₹9.53 करोड़ की एलडी राशि की कम वसूली, अनुबंध के प्रावधानों के विरुद्ध थी और इससे एएआई द्वारा ठेकेदार को अनुचित लाभ मिला।

पैरा मंत्रालय को दिसम्बर 2019 में जारी किया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (जून 2020)।

एयर इंडिया लिमिटेड

2.3 एयर इंडिया एसएटीएस एयरपोर्ट सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रभारित ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं के प्रति एयर इंडिया लिमिटेड द्वारा अनियमित अवशोषण

एयर इंडिया एसएटीएस एयरपोर्ट सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड (एआईएसएटीएस), एयर इंडिया लिमिटेड (एआईएल) की एक संयुक्त उद्यम कंपनी, दिल्ली, बेंगलोर, हैदराबाद, त्रिवेंद्रम और मंगलोर में एआईएल की एक सहायक कंपनी एयरलाइन एलाइड सर्विसेज लिमिटेड (एएसएल) सहित अंतर्राष्ट्रीय और घरेलू एयरलाइनों को ग्राउंड हैंडलिंग (जीएच) सेवाएं प्रदान कर रही है। इस तथ्य के बावजूद कि अध्यक्ष, एआईएसएटीएस द्वारा संशोधित कम दर को अनुमोदित कर दिया गया था, एआईएल ने एएसएल द्वारा प्राप्त की गई सेवाओं के लिए ₹44.88 करोड़ तक के जीएच प्रभारों की विभेदक राशि वहन करी।

भारतीय कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 177 में प्रत्येक सूचीबद्ध कंपनी और कंपनियों की ऐसी अन्य श्रेणी या श्रेणियों जैसा कि निर्धारित किया गया हो, के निदेशक मंडल

द्वारा लेखापरीक्षा समिति के गठन का प्रावधान किया गया है। अधिनियम की उप-धारा 177 (4) के अनुसार, प्रत्येक लेखापरीक्षा समिति बोर्ड द्वारा लिखित रूप में निर्दिष्ट संदर्भ शर्तों के अनुसार कार्य करेगी और संदर्भ शर्तों में शामिल किए जाने हेतु कतिपय मर्दों को निर्दिष्ट किया। अधिनियम की अपेक्षा के अनुपालन में, एआईएल ने लेखापरीक्षा समिति का गठन किया था और निदेशक मंडल ने इसकी संदर्भ शर्तों को अनुमोदित किया था जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ संबंधित पार्टियों के साथ कंपनी के संव्यवहारों के अनुमोदन या अन्य अनुवर्ती आशोधन शामिल थे।

अप्रैल 2010 में निगमित एआईएसएटीएस, एयर इंडिया लिमिटेड (एआईएल) की एक संयुक्त उद्यम कंपनी दिल्ली, बेंगलोर, हैदराबाद, त्रिवेंद्रम और मंगलोर स्टेशनों पर अंतर्राष्ट्रीय और घरेलू एयरलाइनों को जीएच सेवाएं प्रदान कर रही हैं।

एआईएसएटीएस इन पांच स्टेशनों पर एआईएल के पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी एएसएल को भी जीएच सेवाएं प्रदान कर रही है। एएसएल उड़ानों के लिए 2011-2018 की अवधि हेतु एआईएसएटीएस द्वारा प्रभारित प्रति उड़ान जीएच दर ₹9,258 और ₹34,000 के बीच थी। एएसएल को ये दरें बहुत ज्यादा लगी और उसने अध्यक्ष, एआईएसएटीएस को जीएच दर को ₹5,000 प्रति उड़ान तक कम करने के लिए अनुरोध किया (फरवरी 2016) जैसे कि एआईएल द्वारा पहले प्रभारित की जाती थी और छोटे स्टेशनों पर जीएच सेवाएं प्रदान करने वाली एआईएल की अन्य सहायक कंपनी एयर इंडिया एयर ट्रांसपोर्ट सर्विसेज लिमिटेड (एआईएटीएसएल) द्वारा प्रभारित की जा रही थी। अध्यक्ष, एआईएसएटीएस ने एएसएल से एआईएसएटीएस द्वारा प्रभारित की जाने वाली संशोधित जीएच दर को ₹5,000 प्रति उड़ान प्रस्थान पर अनुमोदित (फरवरी 2016) कर दिया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि यद्यपि संशोधित कम दर के लिए एएसएल के अनुरोध को एआईएसएटीएस के अध्यक्ष ने स्वीकार कर लिया था, फिर भी एएसएल द्वारा 2011-12 से 2017-18 की अवधि (दिसम्बर 2017 तक) के दौरान प्राप्त सेवाओं के लिए संशोधित जीएच दर और पूर्व जीएच दर के बीच के अंतर को एआईएसएटीएस द्वारा 2017-18 में एआईएल को प्रभारित किया था। यह भी देखा गया कि एएसएल को दी गई जीएच सेवाओं को अध्यक्ष, एआईएसएटीएस द्वारा निम्न दरों के अनुमोदन के पश्चात की अवधि के लिए भी वर्ष 2016-17 और 2017-18 के दौरान उच्च दरों पर प्रभारित किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि एआईएल ने संशोधित दरों का निवल प्रभाव वहन किया था जो एआईएल द्वारा प्राप्त नहीं की गई जीएच सेवाओं के लिए 2011-12 से 2017-18 (दिसम्बर 2017 तक) की अवधि के लिए ₹44.88 करोड़ था। इसमें एएसएल को दी गई जीएच सेवाओं के लिए कम दरें लागू करने हेतु अध्यक्ष, एआईएसएटीएस के अनुमोदन के बाद की अवधि वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लिए ₹23.29 करोड़ का विभेदक प्रभार

शामिल था। लेखापरीक्षा में आगे देखा गया कि ₹44.88 करोड़ की विभेदक राशि के समावेश का निर्णय एयर इंडिया प्रबंधन ने लिया था। एयर इंडिया बोर्ड द्वारा यथावत अनुमोदित लेखापरीक्षा समिति की संदर्भ शर्तों के अनुसार सम्बन्धित पार्टियों के साथ कंपनी के संव्यवहारों के अनुमोदन या किसी अनुवर्ती आशोधन के लिए लेखापरीक्षा समिति का अनुमोदन आवश्यक था, जिसका पालन नहीं किया गया।

यह स्वीकार करते हुए कि एआईएल ने संशोधित जीएच दर से सृजित विभेदक प्रभारों का समावेश किया था, प्रबंधन ने बताया (25 सितम्बर, 2019) कि:

- एएसएल द्वारा 5 फरवरी 2016 को किए गए अनुरोध के मद्देनजर, तत्कालीन सीएमडी ने पूर्वव्यापी प्रभाव से ₹5,000 प्रति उड़ान की दर के आधार पर बिलिंग हेतु एलायंस एयर के लिए अपना अनुमोदन दिया था।
- तथापि, चूंकि एआईएसएटीएस ने ये सभी व्यय किए थे, अतः उपर्युक्त अनुमोदन से सृजित विभेदक राशि को एआईएल द्वारा आवश्यक रूप से समावेशित किया जाना था क्योंकि एएसएल उड़ानों के अभाव में ये लागतें किसी भी स्थिति में एआईएल पर आरोपित होंगी।

निम्नलिखित के मद्देनजर प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

- एआईएल ने उन जीएच सेवाओं की लागत वहन की जो इसने प्राप्त ही नहीं की थी। इसके अलावा, जीएच की ₹5,000 प्रति उड़ान की दर अध्यक्ष, एआईएसएटीएस द्वारा अनुमोदित थी। इस राशि में अध्यक्ष, एआईएसएटीएस द्वारा अनुमोदन के बाद की अवधि के लिए ₹23.29 करोड़ के विभेदक प्रभार शामिल हैं। इसके अलावा, एआईएल द्वारा समावेशित विभेदक राशि पर एआईएल की लेखापरीक्षा समिति का अनुमोदन नहीं है जो कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 177 (4) के अंतर्गत आवश्यक था।
- प्रबंधन का यह तर्क उचित नहीं है कि अनुमोदन से सृजित विभेदक राशि को एआईएल द्वारा समावेशित किया जाना था क्योंकि एएसएल और एआईएल दोनों दो भिन्न सत्व हैं और एलायंस एयर उड़ाने पूर्णतः प्रचालन में है।

इस प्रकार, एआईएल ने एआईएसएटीएस से इसके द्वारा प्राप्त न ही गई सेवाओं के लिए विभेदक जीएच प्रभारों के प्रति उचित अधिकार के बिना ₹44.88 करोड़ समावेशित करके एआईएसएटीएस को अनुचित लाभ दिया।

पैरा अक्टूबर 2019 में मंत्रालय को जारी किया गया था; और उनका उत्तर प्रतीक्षित था (जून 2020)।

2.4 देयताओं के लंबित अंतिम भुगतान की वसूली कार्यवाहियों के प्रत्याहार द्वारा मैसर्स बल्लारपुर इंडस्ट्रीज लिमिटेड को अनुचित लाभ

मैसर्स बल्लारपुर इंडस्ट्रीज लिमिटेड, एयर इंडिया बिल्डिंग में अधिकृत परिसर के बकाया किराए का भुगतान करने में विफल रहा। एयर इंडिया के अनुरोध पर, कलेक्टर के कार्यालय ने वसूली कार्यवाही शुरू की तथा किराएदार की निजी संपत्ति की जब्ती शुरू कर दी। तथापि, एयर इंडिया ने बिना किसी न्यायालय के बाहर समझौता करार के और देयताओं के लंबित अंतिम भुगतान के बिना कलेक्टर के कार्यालय द्वारा शुरू की गई वसूली कार्यवाहियों को वापस ले लिया जिससे किराएदार को अनुचित लाभ मिला। ₹7.77 करोड़ की राशि अभी तक बकाया है, जिसकी वसूली संदेहास्पद है।

मैसर्स बल्लारपुर इंडस्ट्रीज लिमिटेड (किराएदार) ने नरीमन पॉइंट मुम्बई पर एयर इंडिया बिल्डिंग में 2,632.39 वर्गफुट क्षेत्र पर कब्जा कर रखा था। किराएदार का लीव एंड लाईसेंस एग्जीमैन्ट फरवरी 1995 में समाप्त हो गया था और किराएदार को 31 मार्च, 1995 को या इससे पूर्व परिसर को खाली करके सौंपने के लिए कहा गया था। चूंकि, किराएदार समापन नोटिस के अनुसार परिसर खाली करने में विफल रहा, अतः उन्हें 1 अप्रैल 1995 से अनधिकृत अधिभोगी माना गया।

सार्वजनिक परिसर अधिनियम के अनुसार नियुक्त सम्पदा अधिकारी ने 20 मई 1996 को निष्कासन आदेश पारित कर दिया। किराएदार ने निष्कासन आदेश के विरुद्ध सिटी सिविल न्यायालय, मुम्बई में अपील दायर की थी, जिसे जून 2000 में खारिज कर दिया गया। इसके अलावा, किराएदार ने बॉम्बे उच्च न्यायालय में भी अपील की थी, जो दिसम्बर, 2000 में खारिज कर दी गई थी। किराएदार ने 30 जून, 2001 को परिसर खाली कर दिया। सम्पदा अधिकारी ने क्षतिपूर्ति कार्यवाही की थी और 01 अप्रैल 1995 से 31 मार्च 2008 की अवधि के लिए 12 प्रतिशत प्रति वर्ष के साधारण ब्याज (₹6.36 करोड़) सहित 1 अप्रैल, 1995 से 30 जून 2001 की अवधि के लिए ₹300 प्रति वर्ग फुट प्रति माह की दर पर (₹5.38 करोड़) जो कुल ₹11.74 करोड़ बनता है और उसके बाद भुगतान की तिथि तक क्षतिपूर्ति/ मध्यवर्ती लाभ देने हेतु आदेश पारित किया था (सितम्बर, 2008)।

किराएदार ने मध्यवर्ती लाभों के विरुद्ध सिटी सिविल न्यायालय में अपील की और न्यायालय ने वसूली तक 12 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर पर ब्याज के साथ अप्रैल 1995 से जून 2001 तक ₹175 प्रति वर्ग फुट की दर पर मध्यवर्ती लाभ प्रदान किया (अगस्त, 2010)। किराएदार ने डिविजन बैंच, बॉम्बे उच्च न्यायालय में अपील की, जिसने इस मामले में अंतरिम राहत देने से मना कर दिया (जुलाई 2011)।

सम्पदा अधिकारी ने कंपनी से देयताओं की वसूली के लिए कलेक्टर कार्यालय, मुंबई में अनुरोध किया (मार्च/ जून 2014)। कलेक्टर के कार्यालय ने किराएदार को मांग का नोटिस

भेजा (जुलाई 2014)। किराएदार ने कलेक्टर के जब्ती नोटिस को खारिज करने के लिए बॉम्बे उच्च न्यायालय में एक आवेदन दायर किया (अगस्त, 2014)। किराएदार ने इस प्रभाव के साथ एक हलफनामा/ शपथपत्र भी दायर किया कि वे सुनवाई लंबित रहने और रिट याचिका के अंतिम निपटान तक उनके परिसर (1720 वर्ग फुट माप वाला फ्लैट, प्रभादेवी, मुम्बई में स्थित जिसका मूल्य ₹10 करोड़ से अधिक है) को हस्तांतरित नहीं करेंगे। अपील निरस्त कर दी गई (सितम्बर, 2014) और न्यायालय ने भुगतान के लिए अक्टूबर 2014 के अंत तक का समय दिया जिसे 9 जनवरी 2015 तक आगे बढ़ा दिया गया। किराएदार ने सर्वोच्च न्यायालय में विशेष अनुमति याचिका दायर करके अपने हितों को सुरक्षित करने का प्रयास किया जिसे 27 जनवरी, 2015 को निरस्त कर दिया गया। इसके बाद किराएदार ने कलेक्टर के कार्यालय, मुम्बई में ₹1.25 करोड़ जमा (मार्च 2015) कर दिए।

हालांकि, एयर इंडिया ने कलेक्टर कार्यालय से किरायेदार के प्रति वसूली/ कुर्की की कार्रवाई नहीं करने का अनुरोध किया (अक्टूबर 2015) और बकाया राशि की वसूली करने हेतु जून 2014 में जारी राजस्व वसूली प्रमाणपत्र यह कहते हुए वापस ले लिया, कि मामला सौहार्दपूर्ण तरीके से सुलझाया जा रहा था। तदनुसार, कलेक्टर कार्यालय ने वसूली की कार्रवाई वापस ले ली। हालांकि किरायेदार ने मई 2016 में ₹1.50 करोड़ के एकमुश्त प्रेषण को छोड़कर अपने बकायों का निपटान नहीं किया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि यद्यपि बॉम्बे उच्च न्यायालय ने इस मामले में अंतरिम राहत देने/ स्टे लगाने से इनकार कर दिया था (जुलाई 2011), यद्यपि, एयर इंडिया ने मार्च 2014 में ही कलेक्टर कार्यालय के साथ वसूली की कार्यवाही शुरू की, इससे कार्यवाही में लगभग तीन वर्ष का विलंब हुआ। एयर इंडिया ने किराएदार के साथ किसी भी प्रकार का अदालत के बाहर समझौता करार किए बिना वसूली की कार्यवाही को रोकने के लिए कलेक्टर कार्यालय को सूचित करके भूल की थी और जबकि किराएदार की निजी संपत्ति पहले की कलेक्टर कार्यालय द्वारा सील कर दी गई थी।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2018) कि:

- वसूली की कार्यवाही रोकने और कलेक्टर कार्यालय को दिए गए नोटिस को वापस लेने का निर्णय किराएदार के ई-मेल (दिनांक 5 अगस्त, 2015) के आधार पर लिया गया था, जिसमें 6 प्रतिशत साधारण ब्याज एवं तहसीलदार को जारी किए गए नोटिस को वापस लेने के साथ ₹175 प्रति वर्ग फुट के उनके प्रस्ताव को स्वीकार करने का अनुरोध किया गया था।
- यह मामला 23 नवम्बर 2015 को आयोजित 70^{वीं} बैठक में बोर्ड के सामने रखा गया और बोर्ड ने इस पर ध्यान दिया। इससे पूर्व, बोर्ड ने 4 फरवरी 2014 को आयोजित

अपनी 57^{वीं} बैठक में, एयर इंडिया को बेदखल किए गए किराएदारों के साथ विवादों के संबंध में अदालत के बाहर समझौते करने के लिए निर्देशित किया था।

- उक्त परिस्थितियों में बल्लारपुर इंडस्ट्रीज के साथ अदालत के बाहर समझौता किया गया लगता है।

निम्नलिखित परिदृश्य में प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

- किराएदार ने कंपनी के पास लंबित बकाया जमा नहीं किया था। इसलिए एक ई-मेल अनुरोध पर वसूली की कार्यवाही को रोकने का निर्णय एयर इंडिया के वित्तीय हित के विपरीत था।

- एयर इंडिया ने 23 नवम्बर 2015 को आयोजित बैठक में अदालत के बाहर निपटान हेतु किराएदार के प्रस्ताव को बोर्ड के सामने रखा। हालांकि, बोर्ड को एयर इंडिया द्वारा वसूली की कार्यवाही को रोकने के निर्णय के विषय में सूचित नहीं किया गया था। इसके अलावा, प्रबंधन ने कलेक्टर कार्यालय को अक्टूबर 2015 में किराएदार के प्रति वसूली कार्यवाही निरस्त करने का निर्देश दिया। इस प्रकार, अदालत के बाहर निपटारे से संबंधित मामले में बोर्ड को अवगत कराने से पहले प्रबंधन ने यह निर्णय लिया था।

- वसूली की कार्यवाही को रोकने के लिए कलेक्टर कार्यालय को निर्देशित करने के लिए सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृति न तो अभिलेख में मिली और न ही कंपनी द्वारा इसे स्पष्ट किया गया।

इस प्रकार, एयर इंडिया किराएदार से ₹7.77 करोड़ की शेष बकाया राशि नहीं वसूल सकी (दिसम्बर 2019), जिसकी उगाही संदिग्ध है। किराएदार से बकाया राशि प्राप्त किए बिना वसूली/ कुर्की की कार्यवाही वापस लेने का एयर इंडिया का निर्णय कंपनी के बेहतर वित्तीय हित में नहीं था तथा किराएदार का अनुचित पक्ष लेने के समान था।

पैरा दिसम्बर 2019 में मंत्रालय को जारी किया गया था; और उनका उत्तर प्रतीक्षित था (जून 2020)।