

भारत सरकार  
नागर विमानन मंत्रालय  
लोक सभा  
लिखित प्रश्न संख्या : 3414  
गुरुवार, 12 मार्च, 2026/21 फाल्गुन, 1947 (शक) को दिया जाने वाला उत्तर  
मुंबई विमानपत्तन पर उच्च हवाई किराया

3414. प्रो. वर्षा एकनाथ गायकवाड़:

श्री संजय दिना पाटील:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने मुंबई शहर के देश का सबसे बड़ा विमानन केन्द्र होने के बावजूद मुंबई से शुरू होने वाले छोटी और मध्यम दूरी के मार्गों के लिए लगातार उच्च हवाई किरायों और सीमित उड़ान फेरे, मार्ग छोटे होने और कुछ एयरलाइनों के प्रभुत्व के प्रभाव की जांच की है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि अपर्याप्त सीधे हवाई संपर्क के कारण महाराष्ट्र के गैर-महानगर जिलों के यात्रियों को नियमित रूप से मुंबई से होकर गुजरने के लिए बाध्य होना पड़ता है जिसके परिणामस्वरूप संचयी यात्रा लागत में वृद्धि होती है और मुंबई विमानपत्तन पर भीड़भाड़ होती है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या विमानपत्तनों के अधिक प्रभारों, मुंबई में स्लॉट की कमी, व्यस्ततम समय की भीड़-भाड़ और त्योहारों के मौसम में क्षमता में कमी के कारण बढ़ते किरायों की भूमिका के संबंध में कोई अध्ययन किया गया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) मुंबई से गुजरने वाले उच्च मांग वाले मार्गों पर वहनीय, पारदर्शी और अनुमानित मूल्य सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ङ) क्या मुंबई और महाराष्ट्र से हवाई यात्रियों के लिए कोई क्षेत्र-विशेष विनियामक सुरक्षा उपाय विचाराधीन हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुरलीधर मोहोले)

(क) और (ख): देश के किसी भी हवाईअड्डे से उड़ान परिचालनों को शुरू करना एयरलाइनों का वाणिज्यिक निर्णय है, जो मार्ग की आर्थिक और परिचालन व्यवहार्यता और अन्य संबंधित कारकों पर आधारित होता है।

मार्च 1994 में वायु निगम अधिनियम के निरस्त होने के साथ ही, भारतीय घरेलू विमानन क्षेत्र पूर्ण रूप से विनियमन-मुक्त कर दिया गया था। एयरलाइनें किसी भी प्रकार के विमान को अपने बेड़े में शामिल करने और उन बाजारों और मार्गों का चयन करने के लिए स्वतंत्र हैं जिन्हें वे सेवा प्रदान करना चाहते हैं। हालांकि, ऐसे प्रचालन सरकार द्वारा जारी मार्ग संवितरण दिशानिर्देशों (आरडीजी) के अनुपालन, संबंधित हवाईअड्डा प्रचालकों द्वारा स्लॉट आवंटन और नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) द्वारा उड़ान अनुसूचियों की स्वीकृति के अधीन हैं।

(ग) और (घ): विनियंत्रित विमानन बाजार में, हवाई किराए सरकार द्वारा विनियमित नहीं होते हैं। एयरलाइनों को वायुयान नियामवली, 1937 के नियम 135 का अनुपालन करते हुए अपनी परिचालन अपेक्षाओं के आधार पर किराया निर्धारित करने की छूट है। भारत सरकार ने प्रमुख हवाईअड्डों पर

प्रदान की जाने वाली वैमानिक सेवाओं के लिए शुल्क निर्धारित करने के लिए भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (एईआरए) की स्थापना की है। एईआरए प्रमुख हवाईअड्डों पर वैमानिकी शुल्कों के निर्धारण के लिए एक समान टैरिफ पद्धति का अनुपालन करता है।

इसके अतिरिक्त विमान किराए में पारदर्शिता को बढ़ावा देने और यात्री सुरक्षा को मजबूत करने के लिए, सभी अनुसूचित घरेलू एयरलाइनों को वायुयान नियामवली, 1937 के नियम 135 के उप-नियम (2) के अनुसार, उनके द्वारा स्थापित टैरिफ को अपनी संबंधित वेबसाइटों पर स्पष्ट रूप से प्रकाशित करना आवश्यक है। डीजीसीए के तहत स्थापित टैरिफ मॉनिटरिंग यूनिट (टीएमयू) मासिक आधार पर चयनित मार्गों पर हवाई किराए की निगरानी करती है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि एयरलाइनें अपनी वेबसाइटों पर प्रकाशित सीमा के ज़्यादा किराया न वसूलें।

(□): हवाई यात्रियों के लिए उचित सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु, डीजीसीए ने यात्रा करने वाले लोगों के हितों की रक्षा के लिए निम्नलिखित यात्री-केंद्रित विनियम/परिपत्र जारी किए हैं:

क) दिव्यांग जनों और/या कम गतिशीलता वाले व्यक्तियों का हवाई मार्ग से परिवहन [नागर विमानन अपेक्षाओं (सीएआर) खंड-3, श्रृंखला-एम, भाग-I]

ख) बोर्डिंग से इनकार, उड़ानें रद्द होने और उड़ानों में देरी के कारण एयरलाइनों द्वारा यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सुविधाएं (सीएआर खंड-3, श्रृंखला-एम, भाग-IV)

ग) यात्रियों को एयरलाइन टिकटों का रिफंड (सीएआर खंड-3, श्रृंखला-एम, भाग-II)

घ) वर्ष 2024 का वायु यातायात परिपत्र एटीसी 01, जिसका शीर्षक है "अनुसूचित एयरलाइनों द्वारा सेवाओं और शुल्क का विभाजन"।

\*\*\*\*\*