

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई)

नागर विमानन मंत्रालय

**सरकारी उपक्रमाँ संबंधी समिति
(2021-22)**

**दसवाँ प्रतिवेदन
(सत्रहवीं लोक सभा)**



**लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली**

दसवां प्रतिवेदन

सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति

(2021-2022)

(सत्रहवीं लोक सभा)

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई)

नागर विमानन मंत्रालय

[भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) के संबंध में सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति के पहले प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई]

04 फरवरी, 2022 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया

04 फरवरी, 2022 को राज्य सभा के पटल पर रखा गया



लोक सभा सचिवालय

नई दिल्ली

फरवरी, 2022/ माघ, 1943 (शक)

सीपीयू सं.1025

मूल्य: रु.

© 2022 लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन नियम (संस्करण) के नियम 382 के अंतर्गत प्रकाशित और महाप्रबंधक, भारत सरकार मुद्रणालय, मिंटो रोड, नई दिल्ली-110002 द्वारा मुद्रित।

विषय सूची

	पृष्ठ
समिति (2021-22) की संरचना प्राक्कथन	
अध्याय एक प्रतिवेदन	1-46
अध्याय दो टिप्पणियां/सिफारिशें जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है.....	47-115
अध्याय तीन टिप्पणियां/सिफारिशें जिनके संबंध में सरकार के उत्तरों को देखते हुए समिति आगे कार्रवाई नहीं करना चाहती है.....	116
अध्याय चार टिप्पणियां/सिफारिशें जिनके संबंध में सरकार के उत्तरों को समिति ने स्वीकार नहीं किया है और जिन्हें दोहराये जाने की आवश्यकता है.....	128
अध्याय पांच टिप्पणियां/सिफारिशें जिनके संबंध में सरकार ने अंतरिम उत्तर दिए हैं ।.....	135

अनुबंध

अनुबंध एक उड़ानों को आगमन के क्रम में प्राथमिकता दिए जाने के संबंध में प्राप्त शिकायतें.....	136
अनुबंध दो उड़ानों को आगमन के क्रम में प्राथमिकता दिए जाने के संबंध में प्राप्त शिकायतों पर की गई जांच.....	137
अनुबंध तीन 16.2.2021 की स्थिति के अनुसार निर्धारित उड़ान प्रचालनों वाले विमानपत्तनोंकी सूची.....	160

परिशिष्ट

एक समिति की 21 दिसम्बर, 2021 को हुई उन्नीसवीं बैठक का कार्यवाही सारांश	163
दो भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) के संबंध में सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति के पहले प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का विश्लेषण	165

सरकारी उपक्रमां संबंधी समिति (2021-22) की संरचना

श्री संतोष कुमार गंगवार - सभापति

सदस्य
लोक सभा

2. श्री लावू श्रीकृष्णा देवरायालू
3. डॉ. हिना विजयकुमार गावीत
4. श्री सी.पी. जोशी
5. श्रीमती कनिमोड़ी करुणानिधि
6. श्रीमती पूनमबेन माडम
7. श्री अर्जुन लाल मीणा
8. श्री जनार्दन मिश्र
9. श्री राम मोहन नायडू किंजरापु
10. श्री नामा नागेश्वर राव
11. डॉ. अरविन्द कुमार शर्मा
12. श्री रवनीत सिंह
13. श्री सुशील कुमार सिंह
14. श्री उदय प्रताप सिंह
15. श्री रामदास तडस

राज्य सभा

16. श्री बीरेन्द्र प्रसाद बैश्य
17. श्री अनिल देसाई
18. श्री सैय्यद नासिर हुसैन
19. श्री ओम प्रकाश माथुर
20. श्री सुरेन्द्र सिंह नागर
21. श्री के.सी. रामामूर्ति
22. श्री एम.शनमुगम

सचिवालय

- | | | |
|----------------------------|---|---------------|
| 1. श्री आर.सी.तिवारी | - | अपर सचिव |
| 2. श्री श्रीनिवासुलु गुंडा | - | निदेशक |
| 3. श्री जी. सी. प्रसाद | - | अपर निदेशक |
| 4. श्रीमती मृगांका अचल | - | उप सचिव |
| 5. श्री ध्रुव | - | समिति अधिकारी |

* श्रीमती मीनाक्षी लेखी के 07 जुलाई, 2021 को मंत्री नियुक्त किए जाने पर श्री संतोष कुमार गंगवार को 13 अगस्त, 2021 से सरकारी उपक्रमां संबंधी समिति का सभापति नियुक्त किया गया।

प्राक्कथन

में, सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति (2021-22) का सभापति, समिति द्वारा उसकी ओर से प्रतिवेदन प्रस्तुत करने हेतु प्राधिकृत किए जाने पर 'भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई)' के संबंध में सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति (17वीं लोकसभा) के पहले प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई से संबंधित यह दसवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

2. पहला प्रतिवेदन 29 जनवरी, 2021 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया था और राज्य सभा के पटल पर रखा गया था। प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सभी 43 सिफारिशों के संबंध में की-गई-कार्रवाई उत्तर नागर विमानन मंत्रालय से 24 सितंबर, 2021 को प्राप्त हो गए थे।

3. समिति (2021-22) ने 21 दिसम्बर, 2021 को हुई अपनी बैठक में प्रारूप प्रतिवेदन पर विचार किया और उसे स्वीकार किया। बैठक के कार्यवाही सारांश परिशिष्ट-एक पर दिए गए हैं।

4. पहले प्रतिवेदन (17वीं लोकसभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का विश्लेषण परिशिष्ट-दो पर दिया गया है।

नई दिल्ली
24 जनवरी, 2022
04 माघ, 1943 (शक)

संतोष कुमार गंगवार
सभापति
सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति

अध्याय- एक

समिति का यह प्रतिवेदन 'भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण' के संबंध में सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति (2020-21) के पहले प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई से संबंधित है जिसे 29 जनवरी, 2021 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया था। इसमें 43 टिप्पणियां/सिफारिशें शामिल थीं ।

2. प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सभी तैंतालीस टिप्पणियों/सिफारिशों के संबंध में सरकार से की-गई-कार्रवाई नोट प्राप्त हुए हैं। इन्हें इस प्रकार से वर्गीकृत किया गया है:-

(i) टिप्पणियां/सिफारिशें जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया (अध्याय दो)
है। क्रम सं.1.1, 2.2, 3.1, 3.2, 5.1, 5.2, 6, 7, 8,
9,10, 11, 12, 14.1, 15, 16, 18, 19.1, 19.3, 20,
21, 22, 23, 24, 25.1, 25.2, 26.1, 26.2, 27.1,
27.2, 29, 30, 31, 32 और 33 (कुल: 35)

(ii) टिप्पणियां/सिफारिशें जिनके संबंध में सरकार के उत्तरों को (अध्याय तीन)
देखते हुए समिति आगे कार्रवाई नहीं करना चाहती।
क्रम सं. 2.1, 3.3, 4,13 और 17 (कुल: 05)

(iii) टिप्पणियां/सिफारिशें जिनके संबंध में सरकार के उत्तरों को (अध्याय चार)
समिति ने स्वीकार नहीं किया गया है और जिन्हें दोहराए
जाने की आवश्यकता है ।
क्रम सं. 19.2,19.4, 28 (कुल:3)

टिप्पणियां/सिफारिशें जिनके संबंध में सरकार ने अंतरिम (अध्याय पाँच)
(iv) उत्तर प्रस्तुत किए हैं और अंतिम उत्तरों की अभी प्रतीक्षा है।
शून्य (कुल:0)

3. समिति नागर विमानन मंत्रालय से प्रतिवेदन के अध्याय एक में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों के संबंध में अंतिम की-गई-कार्रवाई टिप्पण/उत्तर प्रस्तुत करने का

अनुरोध करती है। समिति यह भी चाहती है कि अध्याय पाँच में अंतर्विष्ट उन टिप्पणियों/सिफारिशों पर 3 महीने के भीतर अंतिम और विस्तृत की-गई-कार्रवाई टिप्पण/उत्तर भी प्रस्तुत किए जाएं जिन पर सरकार ने अंतरिम/अपर्याप्त जानकारी दी है ।

4. समिति अब आगामी पैराग्राफ में कुछ टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई पर चर्चा करेगी ।

भाविप्रा को “ नवरत्न “ का दर्जा देना

सिफारिश (क्रम सं. 5.1 और 5.2)

5. समिति ने अपने प्रतिवेदन में एएआई को नवरत्न का दर्जा देने के संबंध में निम्नलिखित सिफारिश की थी :-

“समिति ने देखा है कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (भाविप्रा), एक सांविधिक निगम है जिसे संसद के एक अधिनियम अर्थात् एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया एक्ट, 1994 द्वारा बनाया गया था जिसे सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) की “रत्न योजना” के तहत वर्ष 2009 में “ मिनी रत्न श्रेणी-1” का दर्जा दिया गया था। भाविप्रा को प्रदत्त रत्न दर्जे ने बोर्ड को कार्यात्मक स्वायत्तता और वित्तीय शक्तियां जैसे कि 500 करोड रुपए तक के व्यय की शक्ति प्रदान की है। समिति प्रस्तुत सूचना से नोट करती है कि बोर्ड को निम्नलिखित के परिदृश्य में व्यापक कार्यात्मक स्वायत्तता और अधिक वित्तीय शक्तियों की आवश्यकता है (i) तेजी से बदलता विमानन परिदृश्य जिससे चुनौतियां पैदा हो रही हैं और विकास के अवसर बढ़ रहे हैं (ii) हवाई अड्डे के विकास में अपनी भूमिका को मजबूत करने और भारत तथा विदेशों में परामर्श सेवाएं प्रदान करने में अपने विशाल ज्ञान आधार का उपयोग करने की आवश्यकता; (iii) उड़ान योजना के तहत क्षेत्रीय संपर्कता योजना (आरसीएस)के तहत प्रचालन बढ़ाने और सुदृढीकरण की आवश्यकता; (iv) वैश्विक स्तर पर काम कर रही भारतीय और विमानन कंपनियों के साथ संयुक्त उद्यमों के माध्यम से रणनीतिक साझेदारी में प्रवेश करना; (v) हरित क्षेत्र हवाई अड्डों के लिए राज्यों/स्थानीय प्राधिकरण के साथ विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) और संयुक्त उद्यम

(जे वी) बनाने की योजना। समिति को सूचित किया गया है कि अपनी आकांक्षाओं को पूरा करने के उद्देश्य से, भाविप्रा ने अपने को “नवरत्न” का दर्जा जो व्यापक कार्यात्मक स्वायत्तता और वित्तीय शक्तियां प्रदान करता है, प्रदान करने के लिए वर्ष 2017 में डीपीई में आवेदन किया था। हालांकि, डीपीई ने अनुरोध पर विचार करने के बाद भाविप्रा जो कि एक “सांविधिक निगम” है, को सलाह दी थी कि वह कंपनी अधिनियम, 2013 के तहत स्वयं को कंपनी में परिवर्तित करें जिसके लिए भाविप्रा अधिनियम, 1994 में संशोधन की आवश्यकता है। भाविप्रा ने हालांकि यह निवेदन किया है कि वह नवरत्न का दर्जा मिलने के बाद एक सांविधिक निगम के रूप में अधिक कुशलता से प्राधिकरण के रूप में कार्य करने में सक्षम होगा। समिति के विश्लेषण से यह भी पता चलता है कि (i) भाविप्रा काफी अच्छा प्रदर्शन कर रहा है और पिछले कई वर्षों से सरकार को अच्छा लाभांश दे रहा है (ii) भाविप्रा ने डीपीई के समझौता ज्ञापन (एमओयू) के मापदंडों के अनुसार 2 वर्षों यानी कि वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए “बहुत अच्छी” रैंकिंग और 3 साल यानी वर्ष 2015-16 2016-17 और 2017-18 के लिए “उत्कृष्ट” रैंकिंग प्राप्त की है और (iii) भाविप्रा सार्वजनिक निवेश और प्रबंधन विभाग (डीआईपीएएम) वित्त मंत्रालय, डीपीई आदि की अन्य शर्तों का पालन कर रहा था, और इस प्रकार समिति का मानना है कि भाविप्रा एक सांविधिक निगम की वर्तमान स्थिति को छोड़कर नवरत्न इकाई के लिए विचार किए जाने के लिए लगभग सभी अन्य पात्रता मानदंडों को पूरा करता है, जिसे की डीपीई, कंपनी अधिनियम 2013 के तहत एक कंपनी के रूप में परिवर्तित करना चाहता है। समिति की यह भी राय है कि कंपनी बनने की स्थिति निश्चित रूप से संगठन के कामकाज में अधिक पारदर्शिता और जवाबदेही लाती है और इसलिए भाविप्रा को कंपनी अधिनियम 2013 के तहत स्वयं को कंपनी में बदलने का प्रयास करना चाहिए जैसा कि डीपीई ने सुझाव दिया है। समिति इस संबंध में उठाए गए कदमों से अवगत होना चाहेगी।”

6. मंत्रालय ने अपने की-गई- कार्रवाई उत्तर में निम्नवत बताया :-

1. भाविप्रा का गठन 1 अप्रैल 1995 को संसद के एक अधिनियम द्वारा किया गया था। भाविप्रा को डीपीई द्वारा मार्च 2009 में मिनी रत्न श्रेणी- I पीएसई का दर्जा दिया गया था।

- II. डीपीई ने भाविप्रा को नवरत्न का दर्जा देने के प्रस्ताव पर कार्रवाई करते हुए पाया कि भाविप्रा को नवरत्न का दर्जा देने के लिए कंपनी अधिनियम के तहत एक कंपनी बनना है।
- III. डीआईपीएएम, वित्त मंत्रालय, डीपीई के निर्देशों के अनुसार भाविप्रा को सरकार द्वारा योगदान की गई पूंजी के लिए शेयरों के बाय बैंक के मुद्दे पर कार्रवाई में तेजी लाने के लिए कहा है।
- IV. नागर विमानन मंत्रालय द्वारा भाविप्रा को , भाविप्रा द्वारा शेयरों के प्रस्तावित बायबैंक के निहितार्थों को स्पष्ट रूप से दर्शाते हुए एक रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए भी कहा गया ।
- V. चूंकि इस मुद्दे में भाविप्रा अधिनियम, 1994 और कंपनी अधिनियम के प्रावधानों का विश्लेषण शामिल था, भाविप्रा ने मैसर्स सिरिल अमरचंद मंगलदास, अधिवक्ता और सॉलिसिटर को भाविप्रा द्वारा शेयरों के बायबैंक के प्रस्ताव का मूल्यांकन और आंकलन के लिए नियुक्त किया।
- VI. सलाहकार ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की और बताया कि कंपनी अधिनियम की धारा 68 (शेयरों के बाय-बैंक पर) के प्रावधानों को भाविप्रा पर लागू करने के लिए, कंपनी अधिनियम की धारा 1(4)(एफ) के तहत अधिसूचना जारी करना एकल आधार पर संभव नहीं है। इसके लिए उस अधिसूचना के माध्यम से कंपनी अधिनियम के अन्य संबंधित अनुभागों को भाविप्रा पर लागू करने और दोनों अधिनियमों के बीच किसी भी टकराव को दूर करने के लिए भाविप्रा अधिनियम, 1994 की संबंधित धाराओं में आवश्यक संशोधन करने की आवश्यकता होगी। सलाहकार ने अपनी रिपोर्ट में "भाविप्रा द्वारा शेयरों की बायबैंक" करने के लिए कंपनी अधिनियम के तहत अधिसूचना और अधिसूचित किए जाने वाले अनुभागों और भाविप्रा अधिनियम के चुनिंदा वर्गों में आवश्यक संशोधनों के बारे में भी विस्तार से बताया।

समग्र निष्कर्ष को सलाहकार ने अपनी रिपोर्ट के अनुच्छेद डी के क्रम सं 5.1 से 5.5 के माध्यम से विस्तृत किया है, जिसमें उन्होंने यह भी बताया कि भाविप्रा अधिनियम के मौजूदा प्रावधान, जो कंपनी अधिनियम के विरोध में हैं, को संसद द्वारा (ऐसे विवाद पर ध्यान देने के लिए) या संसद द्वारा नए कानून के माध्यम से संशोधित करने की आवश्यकता है।

7. समिति ने अपनी अगली सिफारिश सं. 5.2 में निम्नलिखित की सिफारिश की थी:-

“समिति ने आगे देखा है कि भाविप्रा ने ना केवल प्रचालन , राजस्व आय , विभिन्न गतिविधियों के विस्तार, लाभ अर्जित करने और पिछले कई वर्षों के दौरान लाभांश का भुगतान करने के मामले में काफी वृद्धि की है बल्कि डीपीई के साथ हस्ताक्षरित एमओयू के मापदंडों की लगभग सभी आवश्यकताओं को भी पूरा किया है और इसलिए तार्किक रूप से यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि भाविप्रा नवरत्न का दर्जा मिलने के बाद अपने व्यापार संचालन में और उत्कृष्टता हासिल करेगा जिनसे प्राधिकरण को अधिक कार्यात्मक स्वायत्तता और अधिक शक्तियाँ प्राप्त होंगी । इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि जब डीपीई के सुझाव के अनुसार भाविप्रा वैधानिक रूप से कानूनी कंपनी में बदल जाए, तो भाविप्रा के उसे नवरत्न का दर्जा देने के अनुरोध पर डीपीई द्वारा विचार किया जाना चाहिए ताकि ऊंचे दर्जा के साथ भाविप्रा अपने व्यापार संचालन में उत्कृष्टता हासिल कर सके और विमानन अवसंरचना प्रबंधन क्षेत्र में एक अग्रणी वैश्विक भागीदार के रूप में उभर सके।“

8. मंत्रालय ने अपने की-गई- कार्रवाई उत्तर में निम्नवत बताया :-

“भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (भाविप्रा) नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत एक अनुसूची 'ए' मिनीरत्न श्रेणी- I सीपीएसई है, जिसका गठन 1 अप्रैल, 1995 को संसद के एक अधिनियम अर्थात् भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम 1994 (94 का 55) द्वारा किया गया था। भाविप्रा के स्तर को 'मिनीरत्न' से 'नवरत्न' में बदलने का प्रस्ताव इस मंत्रालय द्वारा कानूनी मामलों के विभाग (डीओएलए) को भेजा गया था। डीओएलए ने कहा कि "धारा 68 के प्रावधानों सहित कंपनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों को भाविप्रा जैसे किसी भी निकाय कॉर्पोरेट तक बढ़ाया जा सकता है, जिसे कंपनी अधिनियम, 2013 की " धारा 1(4) (एफ) के प्रावधानों के अनुसार अधिसूचना जारी करके संसद के एक अधिनियम द्वारा गठित किया गया है।“

तदनुसार, भाविप्रा से शेयरों के प्रस्तावित बाय बैक के निहितार्थों को दर्शाने वाली एक रिपोर्ट मांगी गई थी। चूंकि इस मुद्दे में भाविप्रा अधिनियम, 1994 और

कंपनी अधिनियम के प्रावधानों का विश्लेषण शामिल था, भाविप्रा ने मैसर्स सिरिल अमरचंद मंगलदास, अधिवक्ता और सॉलिसिटर को भाविप्रा द्वारा शेयरों के बायबैक के प्रस्ताव का आकलन और मूल्यांकन करने के लिए, नियुक्त किया जिन्होंने इस विषय पर अपनी रिपोर्ट में अन्य बातों के साथ-साथ कहा है कि यदि भाविप्रा को कंपनी अधिनियम के तहत एक कंपनी के रूप में फिर से गठित किया जाना है, तो यह इसके परिणामस्वरूप भाविप्रा के कॉर्पोरेट ढांचे, कामकाज और शासन में मूलभूत परिवर्तन होगा। कंपनी अधिनियम की धारा 68 को कंपनी अधिनियम की धारा 1(4)(एफ) के तहत अधिसूचना के माध्यम से भाविप्रा पर एकल आधार पर लागू करना संभव नहीं है। अन्य बातों के साथ-साथ, शेयर पूंजी की आवश्यकता और कॉर्पोरेट शासी निकायों से संबंधित ऐसे प्रावधानों का समावेश भाविप्रा अधिनियम के मौजूदा प्रावधानों के विरोध में होगा और इसके लिए या तो संसद द्वारा भाविप्रा अधिनियम के पूर्व संशोधन की आवश्यकता होगी (ऐसे संघर्ष को दूर करने के लिए) या नए सिरे से संसद द्वारा कानून की आवश्यकता होगी। मामले को आगे कारपोरेट मामलों के मंत्रालय के पास भेजा गया जिन्होंने भी मैसर्स सिरिल अमरचंद मंगलदास की राय का समर्थन किया है। ।

चूंकि डीओएलए ने पहले कहा था कि कंपनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों को भाविप्रा जैसे किसी भी निकाय कॉर्पोरेट तक बढ़ाया जा सकता है, जिसे संसद के एक अधिनियम द्वारा कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 1(4)(एफ) के प्रावधानों के अनुसार अधिसूचना जारी करके गठित किया गया है, इसलिए भाविप्रा द्वारा शेयरों की पुनर्खरीद के संबंध में, मैसर्स सिरिल अमरचंद मंगलदास द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट को ध्यान में रखते हुए मामले में अपनी सुविचारित राय/टिप्पणियां देने के अनुरोध के साथ इस मुद्दे को डीओएलए को भेजा गया है। । इस मामले में डीओएलए की ओर से अभी तक कोई जवाब नहीं आया है।"

9. समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में कहा था कि वर्ष 2017 में एएआई ने डीपीई के समक्ष 'नवरत्न' का दर्जा देने के लिए आवेदन किया था जिससे उन्हें उनके कामकाज में अधिक कार्यात्मक और वित्तीय स्वायत्तता मिलेगी। डीपीई ने एएआई के अनुरोध पर विचार किया और एएआई को कंपनी अधिनियम, 2013 के तहत स्वयं को कंपनी में परिवर्तित करने की सलाह दी थी जिसके लिए एएआई अधिनियम 1994 में संशोधन की

आवश्यकता है। चूंकि एएआई 'नवरत्न' कंपनी का दर्जा पाने के लिए सभी पात्रता मानदंडों को पूरा करती थी, अतः समिति ने महसूस किया कि इसे 'नवरत्न' का दर्जा देने से अधिक पारदर्शिता, जवाबदेही और अधिक कार्यात्मक और वित्तीय स्वायत्तता आएगी और इसलिए, एएआई को कंपनी अधिनियम, 2013 के तहत स्वयं को कंपनी में परिवर्तित करने का प्रयास करना चाहिए। नागर विमानन मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में सूचित किया है कि एएआई को 'मिनीरत्न' से 'नवरत्न' में बदलने के प्रस्ताव को विधिक मामले विभाग को भेजा गया था, उनकी भी यही राय थी कि 'धारा 68 के प्रावधानों सहित कंपनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों का एएआई जैसे किसी भी निकाय कारपोरेट के लिए विस्तार किया जा सकता है जिसे कि कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 1 (4) (एफ) के प्रावधानों के अनुसार अधिसूचना जारी करके संसद के अधिनियम के तहत निगमित किया गया है। तदनुसार, एएआई ने बायबैक ऑफ शेयर्स (एएआई) के प्रस्ताव का आकलन और मूल्यांकन करने के लिए मेसर्स सिरिल अमरचंद मंगलदास, अधिवक्ताओं और सॉलिसिटर को परामर्शदाता बनाया। परामर्शदाता का विचार था कि 'यदि एएआई को कंपनी अधिनियम के तहत कंपनी के रूप में फिर से शामिल किया जाना है, तो इसके परिणामस्वरूप एएआई के कॉर्पोरेट ढांचे, कार्यप्रणाली और प्रशासन में बुनियादी बदलाव हो जाएगा। कंपनी अधिनियम की धारा 68 को स्टैंड-अलोन आधार पर कंपनी अधिनियम की धारा 1 (4) (एफ) के तहत अधिसूचना के माध्यम से एएआई पर लागू करना व्यवहार्य नहीं है। अन्य बातों के साथ-साथ शेयर कैपिटल रिक्वायरमेंट और कॉर्पोरेट शासन निकायों से संबंधित ऐसे प्रावधानों को शामिल करने से एएआई अधिनियम के मौजूदा प्रावधानों के साथ इनका टकराव होगा और इसके कारण से संसद द्वारा (ऐसे टकराव को समाप्त करने के लिए) एएआई अधिनियम में पूर्व संशोधन या संसद द्वारा नए कानून की आवश्यकता होगी। इस मामले में कॉर्पोरेट कार्य मंत्रालय की भी यही राय थी। चूंकि परामर्शदाता मेसर्स अमरचंद मंगलदास की राय पर कॉर्पोरेट कार्य मंत्रालय ने अपना समर्थन दिया था, इसलिए नागर विमानन मंत्रालय ने इस मामले को फिर से विधिक मामले विभाग को भेज दिया ताकि उनकी सुविचारित राय प्राप्त की जा सके जिसका कि अभी भी इंतजार है। समिति विधिक मामले विभाग, कॉर्पोरेट कार्य मंत्रालय और परामर्शदाता द्वारा दी गई सलाह के अंतर को नोट करती है। समिति की इच्छा है कि सरकार विधिक मामले विभाग की राय शीघ्र प्राप्त करे और 2017 से लंबित इस मामले में तत्काल निर्णायक कार्रवाई करे।

कार्गो हैंडलिंग के लिए ट्रांसशिपमेंट हब की स्थापना

सिफारिश (क्रम सं. 11)

10. समिति ने अपने प्रतिवेदन में एएआई के वास्तविक कार्यनिष्पादन के संबंध में निम्नलिखित की सिफारिश की थी:-

"समिति ने नोट किया है कि ट्रांसशिपमेंट कार्गो उस कार्गो को संदर्भित करता है जिसे एक कैरियर से उतारा जाता है और उसे उसी अन्य कैरियर या वाहन पर अंतिम गंतव्य तक पहुंचाने के लिए लोड किया जाता है। एक ट्रांसशिपमेंट हब एक केंद्र को संदर्भित करता है जहां सभी प्रकार के ट्रांसशिपमेंट कार्गो को भारतीय हवाई अड्डों में विमानों के बदलाव के समय लागत को भी कम करने के प्राथमिक उद्देश्य के साथ सीमा शुल्क के अधिक हस्तक्षेप के बिना संचित, संसाधित और आगे बढ़ाया जाता है। समिति को अवगत कराया गया है कि नागर विमानन मंत्रालय ने दिल्ली, मुंबई, चेन्नई और कोलकाता जैसे प्रमुख हवाई अड्डों पर "ट्रांसशिपमेंट हब" स्थापित करने के लिए एक अध्ययन शुरू किया गया था और इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि केवल दिल्ली और चेन्नई हवाई अड्डों पर ट्रांसशिपमेंट हब की स्थापना व्यवहार्य है। भारतीय हवाईअड्डा प्राधिकरण की एक सहायक कंपनी यानी एएआईक्लास द्वारा चेन्नई अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे पर ट्रांसशिपमेंट हब और विशेष आर्थिक क्षेत्र (एसईजेड) की स्थापना के लिए व्यवहारिक अध्ययन भी किया गया था जो स्थान अभाव के कारण मूर्त रूप नहीं ले सका। यद्यपि चेन्नई हवाई अड्डे पर इस उद्देश्य के लिए एक्स-रे स्क्रीनिंग और एक्सेस कंट्रोल सुविधा के साथ ट्रांसशिपमेंट कार्गो की हैंडलिंग के लिए एकीकृत टर्मिनल की एयर साइड की ओर लगभग 1800 वर्ग मीटर का एक समर्पित सेट निर्धारित किया गया था। दिल्ली हवाई अड्डे पर डायल ने एक समर्पित ट्रांसशिपमेंट उत्कृष्ट केंद्र (टीईसी) को संचालित किया। समिति ने यह भी नोट किया है कि इन दोनों केंद्रों के अलावा किसी भी भारतीय हवाई अड्डे पर अभी तक कोई अन्य ट्रांसशिपमेंट हब स्थापित नहीं किया गया है। समिति ने नोट किया है कि भाविप्रा द्वारा दिए गए भविष्य के कार्गो हैंडलिंग प्राक्कलन के अनुसार भारत में हवाई अड्डे 2018-19 में 3561.9 मीट्रिक टन कार्गो और 2013-14 में 2279.15 मीट्रिक टन कार्गो की तुलना में वर्ष 2023-24 तक लगभग 4337.44 मीट्रिक टन कार्गो और वर्ष 2028-29 तक 5488.36 मीट्रिक टन कार्गो का संचालन करेंगे। एक दशक में

कार्गो यातायात में इतनी वृद्धि होने की संभावना के मद्देनजर समिति को लगता है कि हवाई अड्डों पर नए ट्रांशिपमेंट हब और विशेष आर्थिक क्षेत्रों (एसईजेड) की स्थापना एक आवश्यकता होगी। जब तक ऐसे और हब स्थापित नहीं किए जाते समिति को आशंका है कि निकट भविष्य में अनुमानों के अनुसार इतने बड़े कार्गो को आसानी से संभालने में कठिनाई आएगी। चूंकि ट्रांशिपमेंट की स्थापना से भारतीय हवाई अड्डों पर सामान्य गोदाम और व्यवस्थित हो जाएंगे और सरलीकृत सीमा शुल्क प्रक्रियाओं और कम लागत पर ट्रांशिपमेंट कार्गो की आवाजही को प्रोत्साहित किया जाता है, समिति की इच्छा है कि (i) स्थान की कमी की समस्या को हल करके चेन्नई हवाई अड्डे पर एसईजेड स्थापित किया जाए, (ii) मुंबई और कोलकाता में ट्रांसशिपमेंट हब की स्थापना में तेजी लाई जाए और (iii) अन्य प्रमुख हवाई अड्डों पर, जो विशाल ट्रांशिपमेंट कार्गो को संभालते हैं, हब की स्थापना के लिए समयबद्ध तरीके से व्यवहार्यता अध्ययन किया जाए।"

11. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत बताया --

"जबकि सीमा शुल्क ट्रांसशिपमेंट कार्गो की आवाजाही के लिए सरलीकृत प्रक्रियाओं में लगे हुए हैं, आईक्लास अपनी ओर से एयर इंडिया से जमीन की खरीद के जरिए भाविप्रा से पर्याप्त जमीन मांगकर चेन्नई हवाई अड्डे पर एकीकृत एयर कार्गो टर्मिनल के सामने एसईजेड स्थापित करने के लिए कदम उठा रहा है जिसका विनिवेश कार्यक्रम प्रक्रियाधीन है। आईक्लास चेन्नई और कोलकाता हवाईअड्डों पर आरए/आरए3 सुविधाएं शुरू करके कार्गो टर्मिनल ऑपरेशंस (सीटीओ) में संलग्न है, जो एयर कार्गो हैंडलिंग में एकल इकाई अवधारणा की सुविधा प्रदान कर रहा है। आरए सुविधा अन्य सभी प्रमुख अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डों में शुरू की जाएगी ताकि भारतीय हवाई अड्डों पर बड़ी मात्रा में माल ढुलाई की सुविधा हो सके।"

12. समिति ने वर्ष 2023-24 तक कार्गो हैंडलिंग में अपेक्षित वृद्धि और 2028-29 तक के अनुमानों में और वृद्धि को देखते हुए सिफारिश की थी कि भारतीय हवाई अड्डों पर विमानों के ठहराव के समय और लागत में कमी करने के लिए हवाई अड्डों पर नए ट्रांस-शिपमेंट हब और विशेष आर्थिक क्षेत्रों की स्थापना करना अनिवार्य शर्त है। अपने

उत्तर में, मंत्रालय ने कहा था कि एएआईसीएलएएस एयर इंडिया से भूमि की खरीद के माध्यम से एएआई से पर्याप्त भूमि प्राप्त करके चेन्नई हवाई अड्डे पर एसईजेड स्थापित करने के लिए अपनी ओर से कदम उठा रहा है और चेन्नई और कोलकाता हवाई अड्डों पर आरए/आरए3 सुविधाएं शुरू करके कार्गो टर्मिनल ऑपरेशन्स (सीटीओ) में संलग्न है जो कि एयर कार्गो हैंडलिंग में एक एकल इकाई अवधारणा को सुविधाजनक बना रहा है

समिति इस बात को नोट करके चिंतित है कि मुंबई और कोलकाता में ट्रांस-शिपमेंट हब की स्थापना के मुद्दे पर कोई स्पष्ट जवाब नहीं दिया गया है। इसके अलावा, मंत्रालय ने देश के अन्य प्रमुख हवाई अड्डों पर समयबद्ध तरीके से इसी के समान केंद्रों की स्थापना के लिए व्यवहार्यता अध्ययन कराने के मुद्दे पर कोई प्रतिक्रिया नहीं दी। समिति इस बात की आशंका व्यक्त कर रही है कि इतने बड़े कार्गो को कैसे संभाला जाएगा जिसके कि वर्ष 2028-29 तक बढ़कर 548836 मीट्रिक टन होने का अनुमान है। समिति, एक निश्चित समय-सीमा के भीतर दिल्ली, मुंबई, चेन्नई और कोलकाता में ट्रांस-शिपमेंट हब की स्थापना/विस्तार को तेजी से आगे बढ़ाने की सिफारिश करते हुए देश के अन्य प्रमुख हवाई अड्डों पर इसी तरह के केंद्रों की स्थापना पर एएआईसीएलएएस द्वारा व्यवहार्यता अध्ययन किए जाने पर जोर देती है।

यात्री सेवाएं

सिफारिश (क्रम स. 14.1)

13. देश भर के हवाई अड्डों पर यात्री सेवाओं में विस्तार करने के संबंध में समिति ने अपने प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी:-

"समिति ने नोट किया है कि भाविप्रा ने परिचालन, सुविधाओं, नेविगेशन, ग्राहक प्रसन्नता, ग्राहक शिकायत प्रबंधन, संगठन, आंतरिक और बाहरी संचार जैसे विभिन्न क्षेत्रों में परिचालन उत्कृष्टता और ग्राहक अनुभव के विभिन्न आयामों में सुधार करने के लिए "हवाई अड्डों पर सेवा और आतिथ्य में सुधार" (दिशा) एक परियोजना शुरू की है। समिति ने यह भी पाया है कि दिव्यांगों (पी डब्ल्यू डी) वरिष्ठ नागरिकों और अति विशिष्ट व्यक्तियों को सहायता प्रदान करने के लिए 1 मिलियन और उससे अधिक के यात्री यातायात को संभालने वाले हवाई अड्डों पर, 'क्या मैं आपकी सहायता कर सकता हूँ/सकती हूँ' काउंटर स्थापित किए गए हैं।

यात्री दावा प्रक्रिया को सरल बनाने के लिए आईटी विभाग के साथ समन्वय में खोया और पाया ऑनलाइन पोर्टल भी विकसित किया गया है। समिति ने यह भी नोट किया कि हवाई अड्डों पर यात्रियों के लिए चेक-इन टाइम को कम करने के लिए 40 प्रमुख हवाई अड्डों पर अतिरिक्त संख्या में उपकरण उपलब्ध कराए गए हैं। इन उपकरणों में (i) कॉमन यूजर टर्मिनल इक्विपमेंट (सीयूटीई) (ii) कॉमन यूजर सेल्फ सर्विस (सीयूएसएस) (iii) स्कैनर (iv) एमसीआर/ओसीआर कीबोर्ड शामिल है। इसके अलावा, 57 हवाई अड्डों पर हैंड बैगेज टैग स्टंपिंग को समाप्त कर दिया गया है और 4 और हवाई अड्डे परीक्षण के लिए तैयार हैं। समिति ने यह भी पाया कि 10 हवाई अड्डों पर यात्री फीडबैक प्रणाली लागू की गई है और 32 हवाई अड्डों पर इस प्रणाली को लगाने का कार्य चल रहा है। समिति को आशा है कि अन्य सभी हवाई अड्डों पर उपरोक्त सभी सुविधाएं निश्चित समय सीमा में उपलब्ध कराई जाएंगी। समिति हवाई अड्डों पर इन ग्राहक अनुकूल सेवाओं में प्रगति की अद्यतन स्थिति से भी अवगत होनी चाहेगी।"

14. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत बताया :-

"दिव्यांगों (पीडब्ल्यूडी), वरिष्ठ नागरिकों और वीआईपी को सहायता प्रदान करने के लिए निर्धारित प्रचालनों वाले सभी भाविप्रा हवाई अड्डों पर "क्या मैं आपकी सहायता कर सकता हूँ/ सकती हूँ" काउंटरों को स्थापित किया जा रहा है। इसके अलावा, भाविप्रा हवाई अड्डों पर लॉस्ट एंड फाउंड ऑनलाइन पोर्टल और सीयूटीई / सीयूएसएस सुविधाएं प्रदान की जा रही हैं।

भाविप्रा भविष्य की यातायात मांग का सामना करने के लिए क्षमता निर्माण के मामले में कोई कसर नहीं छोड़ रहा है और पहले से ही क्षमता निर्माण और वृद्धि परियोजनाओं का विस्तार शुरू कर चुका है जो न केवल नए टर्मिनल भवनों के निर्माण, मौजूदा टर्मिनल भवनों के विस्तार / संशोधन, नए ग्रीन फील्ड हवाई अड्डों के निर्माण तक ही सीमित नहीं है, बल्कि सीयूटीई और सीयूएसएस, ई-गेट्स, डिजियात्रा, इनलाइन बैगेज कन्वेयर सिस्टम, बॉडी स्कैनर आदि जैसे ऑटोमेशन को प्रोत्साहित करने के लिए नवीनतम अत्याधुनिक तकनीकों का उपयोग कर रहा है। बेहतर स्लॉट प्रबंधन मौजूदा टर्मिनल भवनों में भीड़ को कम करने और क्षमता को बढ़ाने की कुंजी है। उपरोक्त प्रौद्योगिकी हवाई अड्डे पर

विभिन्न प्रक्रियाओं में लगने वाले समय को काफी कम करने में मदद करेंगी, जिससे यात्रियों को विभिन्न गतिविधियों में शामिल होने के लिए अधिक समय मिलेगा। कई यात्रियों के लिए हवाई अड्डे पर व्यतीत होने वाला समय आरामदायक समय बन गया है।

भाविप्रा दुनिया के सर्वश्रेष्ठ हवाई अड्डों द्वारा प्रस्तुत किए गए सर्वोत्तम अनुभव का अनुकरण करने के लिए लगातार प्रयास कर रहा है ताकि यात्रियों की संतुष्टि के स्तर को ऊपर उठाकर वास्तविक यात्री आनंद तक ले जाया जा सके। महामारी के समय में भाविप्रा ने हवाईअड्डों पर अपने कार्मिकों का श्रेष्ठतम उपयोग किया है, जैसा कि यात्रियों द्वारा सुरक्षा और स्वच्छता से संबंधित विशिष्ट प्रश्नों के लिए दी गई उच्च रेटिंग से स्पष्ट है। भाविप्रा हवाई अड्डों ने कोविड-19 से प्रभावी और कुशल तरीके से निपटने के लिए सभी उपाय उपलब्ध कराए हैं ताकि कठिन परिस्थितियों में यात्रा के तनाव को कम करने के साथ-साथ यात्रियों के बीच विश्वास पैदा किया जा सके।"

15. समिति ने पाया था कि हवाई अड्डों पर यात्रियों के लिए चेक-इन समय को कम करने के लिए, 40 प्रमुख हवाई अड्डों पर क्यूट, सीयूएसएस, डिजियात्रा, ई-गेट, स्कैनर, एमसीआर/ओसीआर कीबोर्ड आदि उपकरण उपलब्ध कराए गए थे। समिति ने हवाई अड्डों पर दिशा, मे आई हेल्प यू काउंटर, लॉस्ट एंड फाउंड ऑनलाइन पोर्टल आदि जैसी सुविधाओं की स्थापना का भी संज्ञान लिया था। समिति ने यह भी पाया था कि 10 हवाई अड्डों पर यात्री फीडबैक प्रणाली लागू की गई थी और 32 हवाई अड्डों पर यह प्रणाली लगाने का कार्य चल रहा था। समिति ने आशा व्यक्त की थी कि देश के सभी हवाई अड्डों पर एक निश्चित समय सीमा में सभी सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएंगी और विभिन्न हवाई अड्डों पर इन सेवाओं की प्रगति की अद्यतन स्थिति के बारे में जानना चाहा था। इन सिफारिशों के पीछे समिति की मंशा हवाई अड्डों पर यथासंभव अधिक से अधिक यात्रियों के अनुकूल सेवाओं को शामिल करके यात्रियों के लिए उड़ान अनुभव को बेहतर बनाना था। हालांकि समिति यह नोट करके निराश हुई कि मंत्रालय ने ऐसी कोई अवधि या समय सीमा नहीं बताई है कि कब तक देश के विभिन्न हवाई अड्डों पर जनता/यात्रियों को ये सुविधाएं/सुख सुविधाएं उपलब्ध होंगी। इसने केवल इतना कहा है कि वे नवीनतम अत्याधुनिक प्रौद्योगिकियों को उपयोग में लाने हेतु कोई कसर नहीं

छोड़ रहे हैं। समिति इस बात पर पुनः जोर देती है कि प्रत्येक हवाई अड्डे पर प्रत्येक सेवा/सुविधा उपलब्ध कराने के लिए एक निश्चित समय सीमा मंत्रालय द्वारा निर्धारित की जाए और ईमानदारी से इसका पालन किया जाए। निर्धारित की गई समय सीमा और हवाई अड्डों पर हवाई यात्रियों को दी जाने वाली विभिन्न सेवाओं का ब्यौरा समिति की जानकारी के लिए प्रस्तुत किया जाए। समिति, बेहतर स्लॉट प्रबंधन के लिए एएआई/मंत्रालय द्वारा किए गए उपायों/प्रयासों से भी अवगत होना चाहेगी क्योंकि यह सभी हवाई अड्डों पर मौजूदा टर्मिनल इमारत की क्षमता का उपयोग करने और इसे बढ़ाने के लिए बहुत महत्वपूर्ण हैं।

एप आधारित कैब सेवा- पिक-अप पॉइंट्स पर उचित संकेत चिन्ह की आवश्यकता

सिफारिश (क्रम स. 16)

16. एप आधारित कैब सेवा के संबंध में- देश भर के हवाई अड्डों पर पिक-अप बिंदुओं पर उचित संकेत चिन्हों की आवश्यकता के संबंध में, समिति ने अपनी रिपोर्ट में निम्नवत सिफारिश की थी:-

"समिति ने नोट किया है कि एएआई ने हवाई अड्डों पर एप आधारित कैब सेवा प्रदाताओं जैसे उबर, ओला आदि की खुली निविदा प्रक्रिया के माध्यम से लाइसेंस प्रदान किया है और कैब सेवा प्रदाताओं के लिए दिशा संकेत चिन्ह के साथ संबंधित हवाई अड्डों पर यात्रियों को कैब सेवाएं प्रदान करने के लिए एएआई द्वारा अलग-अलग पिक-अप पॉइंट निर्धारित किए गए हैं। तथापि, समिति ने पाया कि उबर, ओला आदि के अधिकांश पिक-अप पॉइंट्स पर हवाई अड्डे पर अपने सटीक स्थान की पहचान करने के लिए यात्री या चालक के लिए उचित पहचान चिह्न नहीं है। ऐसे संकेत चिन्ह/माक्स के अभाव में यात्रियों और कैब ड्राइवरों को अपने सटीक स्थान बताने में कठिनाई का सामना करना पड़ता है जिसके परिणामस्वरूप बहुमूल्य समय की बर्बादी होती है और उबर, ओला पिक-अप पॉइंट्स पर भीड़ और यातायात जाम हो जाता है। इसलिए समिति चाहती है कि विभिन्न रंगों में उचित वृत्तों को उचित पहचान संख्या के साथ जमीन पर चिह्नित किया जाए ताकि यात्री ड्राइवरों को अपने सटीक स्थान बता सकें। पिक-अप प्वाइंट के क्षेत्र में खंभे या साइड की दीवारों पर पहचान संख्या प्रदर्शित की जा सकती है जो यात्रियों का पता लगाने के लिए वाहन चालकों को आसानी से दिखाई देती है। इसी तरह, कैब

ड्राइवरों हेतु उनके सटीक स्थानों को बताने के लिए 'पाथवे' को संख्या या रंगों में चिह्नित किया जा सकता है। यदि पिक-अप प्वाइंट खुले क्षेत्र में हैं, तो उनको यात्रियों और ड्राइवरों की सुविधा के लिए पेड़ों या जमीन पर पहचान संख्या के साथ चिह्नित किया जा सकता है। समिति यह भी चाहती है कि यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा के लिए हवाई अड्डों पर पंजीकृत स्थानीय टैक्सी ड्राइवरों के डाटा बेस रखे जाने की भी जरूरत है।

17. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत बताया :-

"समिति की टिप्पणियों और उस पर सुझाए गए उपायों को कार्यान्वयन के लिए नोट किया गया है। एएआई द्वारा प्रबंधित सभी हवाई अड्डों को सुझाए गए उपाय लागू करने की सलाह दी गई है ताकि यात्रियों को होने वाली असुविधा को न्यूनतम स्तर तक कम किया जा सके।"

18. समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में यात्रियों और कैब ड्राइवरों की सुविधा के लिए विभिन्न प्रकार के चिह्न अंकित करने की सिफारिश की थी जैसे कि उचित पहचान संख्या के साथ जमीन पर विभिन्न रंगों में चिह्नित किया जाना चाहिए ताकि यात्री, ड्राइवरों को अपने सटीक स्थानों का पता बता सकें और पिक अप पॉइंट्स पर खंभे या साइड की दीवारों पर पहचान संख्या भी अंकित की जाए जो आसानी से दिखाई दे ताकि ड्राइवर आसानी से यात्रियों तक पहुंच सकें। समिति ने इच्छा जताई थी कि कैब चालकों को अपने सटीक स्थानों के बारे में बताने में सुविधा प्रदान करने के लिए संख्या या रंगों में भी रास्तों को चिह्नित किया जा सकता है। समिति पाती है कि मंत्रालय ने समिति की सिफारिशों पर उनके द्वारा की गई ठोस कार्रवाई के बारे में नहीं बताया है। चूंकि ये उपाय देश भर के हवाई अड्डों पर लाखों यात्रियों के प्रतीक्षा समय में कमी और भीड़भाड़ को कम करने से संबंधित हैं। यात्री सुरक्षा से संबंधित अन्य महत्वपूर्ण मुद्दा है, जिसके संबंध में समिति ने हवाई अड्डों पर पंजीकृत स्थानीय टैक्सी ड्राइवरों का डाटा बेस बनाने की सिफारिश की थी लेकिन मंत्रालय ने इस संबंध में ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है। समिति की इच्छा है कि सभी प्रमुख हवाई अड्डों पर समिति की सिफारिश/टिप्पणियों के कार्यान्वयन पर की गई कार्रवाई से समिति को जल्द से जल्द अवगत कराया जाए।

सिफारिश (क्रम स. 18)

19. समिति ने अपनी रिपोर्ट में सस्टेनेबल एविएशन फ्यूल (एसएएफ) - बायोफ्यूल के संबंध में निम्नलिखित सिफारिश की:

"समिति ने यह पाया कि नागर विमानन अंतरराष्ट्रीय नियमों और प्रोटोकॉल के तहत काम करने वाला वैश्विक कारोबार है और एयरलाइनें भी देशों के राष्ट्रीय नियामकों से बंधे हुए हैं। इसलिए, राष्ट्रीय प्राधिकरण अनुसंधान और विकास के माध्यम से जैव ईंधन उद्योग में नवाचार को बढ़ावा देने में महत्वपूर्ण हितधारक हैं। समिति ने यह नोट किया कि नीति आयोग के 'न्यूइंडिया @75 के लिए रणनीति' संबंधी दस्तावेज के अनुसार, उच्च करों और प्रदाताओं के बीच प्रतिस्पर्धा की कमी के कारण भारत में विमानन टर्बाइन ईंधन (एटीएफ) अपेक्षाकृत महंगा है। चूंकि यह जीएसटी नेटवर्क से बाहर रहता है, इसलिए इसकी कीमत में क्षेत्रीय विषमताएं भी हैं। उच्च केन्द्रीय और राज्य करों के कारण 'एसियान' और मध्य पूर्व के देशों की तुलना में भारत में विमानन ईंधन की कीमतें 60 प्रतिशत तक अधिक हो सकती हैं। इसके अतिरिक्त, परिचालन शुल्क के प्रतिशत के रूप में ईंधन की लागत वैश्विक औसत 30% की तुलना में भारत में 45% है। भारत में लगभग 8 मिलियन टन विमानन टरबाइन ईंधन (एटीएफ) की खपत होती है और 25% मिश्रण के लिए प्रतिवर्ष लगभग 2 मिलियन टन जैव ईंधन या लगभग 5-6 मिलियन टन जेट्रोफा बीज की आवश्यकता होगी। समिति ने यह पाया कि आईसीएओ सस्टेनेबल एविएशन फ्यूल (एसएएफ) के दिशा-निर्देशों के अनुसार, जबकि एसएएफ का ज्वलन पारंपरिक वायु ईंधन (सीएएफ) के ज्वलन के समान कार्बन डाइऑक्साइड की मात्रा उत्सर्जित करता है, एसएएफ अभी भी जीवन चक्र के आधार पर एक पर्यावरणीय लाभ प्रदान करता है। सीएएफ की तुलना में एसएएफ में कम उत्सर्जन होगा। नागरिक विमानन ईंधन सूचना पुस्तिका, जो आईसीएओ, यूएनईपी और जीईएफ का संयुक्त दस्तावेज है, में परिवहन क्षेत्र में जैव ईंधन के साथ ब्राजील के पुराने अनुभव पर प्रकाश डालता है, जिसमें सभी गैसोलीन को 1931 के बाद से जनादेश द्वारा इथेनॉल के साथ मिश्रित किया गया है। समिति ने नोट किया कि ब्राजील और अमेरिका ने नवीकरणीय विमानन ईंधन के विकास पर सहयोग करने के लिए वर्ष 2011 में एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए

। 2013 में, उद्योग और अनुसंधान हितधारकों के बीच संयुक्त प्रयास के परिणामस्वरूप ब्राजील के लिए ससटेनेबल एविएशन फ्यूल निर्मित किया गया था। नागरिक विमानन मंत्रालय ने समिति को अवगत कराया है कि जैव ईंधन में विमानन से कार्बन उत्सर्जन कम करने की क्षमता है। घरेलू अनुसूचित एयरलाइन में एक मेसर्स स्पाईसजेट लिमिटेड ने नागरिक विमानन मंत्रालय के नागरिक विमानन महानिदेशालय के परामर्श से अपनी एक उड़ान पर जैव ईंधन का सफलतापूर्वक उपयोग करके 'अवधारणा का प्रमाण' करने की पहल की थी। मंत्रालय ने कहा कि वाणिज्यिक व्यवहार्यता और आसान उपलब्धता के आधार पर जैव ईंधन का उपयोग संभव है। समिति मेसर्स स्पाईसजेट लिमिटेड द्वारा जैव ईंधन पर किए गए प्रयोग के परिणाम के बारे में अवगत कराने पर उत्सुकता दर्शाते हुए चाहती है कि सरकार ससटेनेबल एविएशन फ्यूल(एसएएफ) की खेती और वाणिज्यिक दोहन को बढ़ावा देने के लिए विमानन ग्रेड जैव ईंधन नीति बनाए। औसत 30% की तुलना में भारत में 45% है। भारत में लगभग 8 मिलियन टन विमानन टरबाइन ईंधन (एटीएफ) की खपत होती है और 25% मिश्रण के लिए प्रतिवर्ष लगभग 2 मिलियन टन जैव ईंधन या लगभग 5-6 मिलियन टन जेट्रोफा बीज की आवश्यकता होगी। समिति ने यह पाया कि आईसीएओ ससटेनेबल एविएशन फ्यूल (एसएएफ) के दिशा-निर्देशों के अनुसार, जबकि एसएएफ का ज्वलन पारंपरिक वायु ईंधन (सीएएफ) के ज्वलन के समान कार्बन डाइऑक्साइड की मात्रा उत्सर्जित करता है, एसएएफ अभी भी जीवन चक्र के आधार पर एक पर्यावरणीय लाभ प्रदान करता है। सीएएफ की तुलना में एसएएफ में कम उत्सर्जन होगा। नागरिक विमानन ईंधन सूचना पुस्तिका, जो आईसीएओ, यूएनईपी और जीईएफ का संयुक्त दस्तावेज है, में परिवहन क्षेत्र में जैव ईंधन के साथ ब्राजील के पुराने अनुभव पर प्रकाश डालता है, जिसमें सभी गैसोलीन को 1931 के बाद से जनादेश द्वारा इथेनॉल के साथ मिश्रित किया गया है। समिति ने नोट किया कि ब्राजील और अमेरिका ने नवीकरणीय विमानन ईंधन के विकास पर सहयोग करने के लिए वर्ष 2011 में एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए । 2013 में, उद्योग और अनुसंधान हितधारकों के बीच संयुक्त प्रयास के परिणामस्वरूप ब्राजील के लिए ससटेनेबल एविएशन फ्यूल निर्मित किया गया था। नागरिक विमानन मंत्रालय ने समिति को अवगत कराया है कि जैव ईंधन में विमानन से Aकार्बन उत्सर्जन कम करने की क्षमता है। घरेलू अनुसूचित

एयरलाइन में एक मेसर्स स्पाइसजेट लिमिटेड ने नागर विमानन मंत्रालय के नागर विमानन महानिदेशालय के परामर्श से अपनी एक उड़ान पर जैव ईंधन का सफलतापूर्वक उपयोग करके 'अवधारणा का प्रमाण' करने की पहल की थी। मंत्रालय ने कहा कि वाणिज्यिक व्यवहार्यता और आसान उपलब्धता के आधार पर जैव ईंधन का उपयोग संभव है। समिति मेसर्स स्पाइसजेट लिमिटेड द्वारा जैव ईंधन पर किए गए प्रयोग के परिणाम के बारे में अवगत कराने पर उत्सुकता दर्शाते हुए चाहती है कि सरकार सस्टेनेबल एविएशन फ्यूल(एसएएफ) की खेती और वाणिज्यिक दोहन को बढ़ावा देने के लिए विमानन ग्रेड जैव ईंधन नीति बनाए। "

20. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत बताया :-

"मेसर्स स्पाइसजेट लिमिटेड द्वारा जैव ईंधन पर किए गए प्रयोग का निष्कर्ष वर्ष 2018 में इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ पेट्रोलियम, देहरादून द्वारा उत्पादित जेट्रोफा आधारित जैव ईंधन का उपयोग करते हुए स्पाइसजेट के बॉम्बार्डियर क्यू400 विमान पर एक प्रदर्शन उड़ान भरी गई थी। विमानन टर्बाइन ईंधन (एटीएफ) को 75:25 के अनुपात में बायोजेट ईंधन के साथ मिश्रित किया गया था और इसे एक इंजन में इस्तेमाल किया गया था जबकि दूसरा इंजन 100% एटीएफ के साथ प्रचालित किया गया। विमान ने देहरादून से उड़ान भरी और दिल्ली में उतरी, जहां इंजन पैरामीटर संतोषजनक पाए गए और कोई असामान्यता नहीं देखी गई। सतत विमानन ईंधन (एसएएफ) के उत्पादन और वाणिज्यिक दोहन को प्रोत्साहित करने के लिए विमानन ग्रेड जैव ईंधन नीति।

हाल ही में, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय, भारत सरकार ने इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड के निदेशक (आर एंड डी) की अध्यक्षता में बायो-एटीएफ कार्यक्रम को आगे बढ़ाने के लिए एक समिति का गठन किया है। नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) इस समिति का सदस्य है। एमओसीए ने जैव ईंधन के उत्पादन को बढ़ाने के लिए अन्य मंत्रालयों के साथ भी सहयोग किया है। एमओसीए, मिशन 2030 के लक्ष्यों के अनुसार, ईंधन दक्षता हासिल करने और कार्बन उत्सर्जन में कमी लाने के लिए वैकल्पिक सतत प्रदूषण मुक्त ईंधन के

उपयोग को बढ़ाने के लिए सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (आरटी एंड एच) की अध्यक्षता में गठित समिति का भी सदस्य है।"

21. स्वच्छ और प्रदूषण मुक्त पर्यावरण के महत्व को समझते हुए और आयातित कच्चे तेल पर भारत की अत्यधिक निर्भरता को समझते हुए समिति ने सरकार को सस्टेनेबल एविएशन फ्यूल के उत्पादन और वाणिज्यिक सदुपयोग को बढ़ावा देने के लिए एविएशन ग्रेड बायोफ्यूल पॉलिसी बनाने का सुझाव दिया था। मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा है कि भारत सरकार के पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने निदेशक (आरएंडडी), इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड की अध्यक्षता में बायो-एटीएफ कार्यक्रम को आगे बढ़ाने के लिए एक समिति का गठन किया है। नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) उक्त समिति के सदस्य हैं। समिति को यह भी सूचित किया गया है कि मिशन 2030 के लक्ष्यों के अनुसार देश में जैव ईंधन के उत्पादन को बढ़ाने और कार्बन उत्सर्जन में कमी लाने के लिए एमओसीए ने सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (आरटीएंडएच) जैसे अन्य मंत्रालयों के साथ भी सहयोग किया है। समिति, इस संबंध में सरकार द्वारा उठाए गए कदमों की सराहना करते हुए, सरकार द्वारा की गई वास्तविक प्रगति और विमानन क्षेत्र में सतत विमानन ईंधन के उत्पादन और वाणिज्यिक सदुपयोग पर इन पहलों के प्रभाव से अवगत होना चाहेगी।

विमानन सुरक्षा और सुरक्षा उपाय

सिफारिश (क्रम स. 19.2)

22. समिति ने अपनी रिपोर्ट में देश भर के विभिन्न हवाई अड्डों पर विमानन सुरक्षा और सुरक्षा उपायों के संबंध में निम्नलिखित सिफारिश की :

"समिति ने पाया कि विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआईआईबी) का गठन जुलाई, 2012 में नागर विमानन मंत्रालय के अंतर्गत एक स्वतंत्र जांच निकाय के रूप में किया गया था, जिसमें 2250 किलोग्राम से अधिक भार के विमानों संबंधी सभी दुर्घटनाओं और गंभीर घटनाओं की जांच करने का अधिदेश दिया गया था। 2250 किलोग्राम से कम वजन के विमान संबंधी घटना और गंभीर घटनाओं की जांच

करने की शक्ति डीजीसीए को विमान दुर्घटनाओं और घटनाओं की जांच) नियम, 2012 के प्रावधानों के तहत प्रदान की गई थी। यद्यपि, समिति को दोनों एजेंसियों यानी एएआईआईबी और डीजीसीए के बीच जांच शक्तियों के विभाजन का कोई औचित्य नहीं लगता है जो केवल विमानों के वजन के आधार पर है। समिति एआईबी के स्वतंत्र कामकाज को लेकर भी आशंकित है यदि वह उसी मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में रहती है कि जिसकी लापरवाही/चूक के बारे में गंभीरता से जांच करना और रिपोर्ट करने का अधिदेश है। इसलिए समिति इन दोनों एजेंसियों के कार्यकरण की सही प्रकृति और उनके कार्यकरण में स्वायत्तता और स्वतंत्रता के संबंध में उनकी स्थिति के बारे में भी अवगत होना चाहती है।"

23. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत बताया:

"भारत, अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) अभिसमय (कन्वेंशन) का हस्ताक्षरकर्ता है, जो संयुक्त राष्ट्र संगठन (यूएनओ) की एक विशेष एजेंसी है। "विमान दुर्घटना और घटना अन्वेषण" विषय पर आईसीएओ कन्वेंशन के अनुबंध-13 के अंतर्गत यह अपेक्षित है कि राष्ट्र में एक स्वतंत्र दुर्घटना जांच प्राधिकरण हो ताकि 2250 किलोग्राम से अधिक वजन के विमान या टर्बोजेट-संचालित सभी विमानों संबंधी दुर्घटनाओं और गंभीर घटनाओं की जांच सुनिश्चित की जा सके। इसके अतिरिक्त, 'सुरक्षा प्रबंधन' विषय पर आईसीएओ कन्वेंशन के अनुबंध-19 में घटनाओं की जांच को खतरे की पहचान और सुरक्षा के प्रबंधन के एक महत्वपूर्ण स्रोत के रूप में स्वीकार किया गया है।

इसके अतिरिक्त, नियम 2017 के अनुसार, एएआईबी को विमान दुर्घटनाओं और गंभीर प्रकृति की घटनाओं की जांच करने और केवल जांच के निष्कर्षों के आधार पर सिफारिशें करने का कार्य सौंपा गया है। तत्पश्चात ये सिफारिशें संबंधित नियामक प्राधिकरणों को ही भेजी जाती हैं। भविष्य में इस प्रकार की घटना की रोकथाम के लिए उचित कार्रवाई करने हेतु सिफारिशें संबंधित नियामक प्राधिकरणों, हितधारकों आदि को अग्रेषित की जाती हैं। चूंकि डीजीसीए और एएआईबी दोनों को विमान (दुर्घटनाओं और घटनाओं का अन्वेषण) नियम 2017 के तहत क्रमशः एक

जांच गठित करने, घटना की जांच करने और उनके द्वारा की गई जांच की रिपोर्ट को स्वीकार करने का अधिकार दिया गया है, वे जांच के अपने कार्य में स्वतंत्र हैं।

भारतीय विमानन क्षेत्र के लिए सुरक्षा नियामक होने के कारण नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) को पंजीकरण, लाइसेंसिंग और हवाईअड्डे, हवाईजहाजों, ऑपरेटरों, उड़ान प्रशिक्षण, चालक दल और अन्य उपकरणों और उसके नियमों की निगरानी जैसी गतिविधियों के संपूर्ण प्रबंधन और पर्यवेक्षण का कार्य सौंपा गया है। डीजीसीए और एएआईबी दोनों ही इस मंत्रालय के संबद्ध कार्यालय हैं और इस क्षेत्र के सुदृढ, कुशल और सुचारु कार्यप्रणाली के लिए विभिन्न विशिष्ट क्षेत्रों में इस मंत्रालय को सलाह देते हैं। इसके अतिरिक्त, डीजीसीए को अंतरराष्ट्रीय एजेंसियों जैसे आईसीएओ, क्षेत्रीय नागर विमानन निकायों (ईसी, कोस्कैप-एसए) और विभिन्न देशों के साथ सहयोग (द्विपक्षीय समझौतों) का कार्य सौंपा गया है। डीजीसीए और एएआईबी दोनों को दिन-प्रतिदिन के कार्यों को सुचारु रूप से चलाने के लिए अधिकार प्रदान किए गए हैं।”

24. समिति ने अपनी रिपोर्ट में पाया था कि विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआईआईबी) और डीजीसीए सभी विमान दुर्घटनाओं और गंभीर घटनाओं की जांच करने के उद्देश्य से स्थापित किए गए नागर विमानन मंत्रालय के संबद्ध कार्यालय हैं। समिति नागर विमानन मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में काम कर रहे दो प्राधिकरणों की स्वतंत्रता को लेकर आशंकित थी और उसने विमानों के वजन के आधार पर दोनों एजेंसियों यानी एएआईबी और डीजीसीए के बीच जांच शक्तियों के विभाजन का कोई औचित्य नहीं पाया। समिति ने इन दोनों एजेंसियों के कार्यकरण की सही प्रकृति और उनके कार्यकरण में स्वायत्तता और स्वतंत्रता के संबंध में उनकी स्थिति के बारे में भी जानने की इच्छा जताई थी ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि ये एजेंसियां बिना किसी अनुचित दबाव के पारदर्शी तरीके से जांच कर सकें। हालांकि मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में दोनों जांच निकायों के कार्यकरण के बारे में स्पष्ट किया है, लेकिन उसने एएआईबी के उसी मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में रहने की स्थिति में इसके स्वतंत्र रूप से कार्यकरण के संबंध में आशंका को दूर करने के लिए कोई तर्क नहीं दिया है, क्योंकि उस की लापरवाही/चूकों की गंभीर जांच करना और रिपोर्ट करना उसका अनिवार्य काम है। समिति, मंत्रालय को यह स्पष्ट करने के लिए पुनः कहती है कि वह

यह बताए कि इन एजेंसियों की स्वतंत्रता को कैसे सुनिश्चित किया जाता है ताकि उनके स्वतंत्र, निर्बाध और पारदर्शी कामकाज को सक्षम बनाया जा सके ।

विमानन सुरक्षा और सुरक्षा उपाय

सिफारिश (क्रम स. 19.3)

25. समिति ने अपनी रिपोर्ट में देश भर के विभिन्न हवाई अड्डों पर विमानन सुरक्षा और सुरक्षा उपायों के संबंध में निम्नलिखित की सिफारिश की थी:-

"समिति का मानना है कि पक्षी का विमान से टकराना किसी भी हवाई अड्डे पर एक बड़ा परिचालन खतरा है क्योंकि इससे यात्रियों के लिए गंभीर खतरा पैदा हो जाता है और इससे विमान को गंभीर नुकसान हो सकता है। 2014 से 2018 की अवधि के दौरान भारतीय हवाई अड्डों पर पक्षियों के विमान से टकरा जाने संबंधी घटनाओं के आंकड़ों के विश्लेषण से पता चलता है कि इस अवधि के दौरान पक्षियों के विमान से टकराने संबंधी घटनाएं लगातार बढ़ी हैं जो 2014 में 679 घटनाओं से बढ़कर 2018 में 1186 घटनाएं हो गई हैं। इसके अलावा वर्ष 2019 में पक्षियों के विमान से टकराने संबंधी 1167 घटनाएं का आंकड़ा भी चिंताजनक है। समिति ने पाया कि वर्ष दर वर्ष सूचित की गई बड़ी संख्या में पक्षियों के विमान से टकराने संबंधी घटनाएं इस समस्या का मुकाबला करने के लिए प्रभावी उपायों के कार्यान्वयन में एएआई के गैर जिम्मेदाराना दृष्टिकोण का स्पष्ट परिचायक हैं। इसलिए समिति यह सिफारिश करती है कि एएआई को पक्षियों के विमान से टकराने की घटनाओं को कुशलतापूर्वक रोकने के लिए सर्वोत्तम अंतर्राष्ट्रीय प्रणाली लागू करने के उद्देश्य से विश्व स्तर पर हवाई अड्डे संचालकों द्वारा किए जा रहे उपायों का अध्ययन करना चाहिए।"

26. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत बताया :-

1. "समिति ने प्रमुख प्रचालनिक हवाईअड्डों पर पक्षियों के टकराने की घटनाओं के विषय में चिंता व्यक्त की है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा हवाई

अड्डों पर पक्षियों के टकराने की घटना को कम करने के उपाय किए जा रहे हैं और यह एक सतत प्रक्रिया है।

2. समिति की सिफारिश के संबंध में "पक्षियों के टकराने की घटनाओं को कुशलतापूर्वक रोकने के लिए सर्वोत्तम अंतरराष्ट्रीय प्रणाली को लागू करने के लिए विश्व स्तर पर हवाईअड्डा प्रचालकों द्वारा किए जा रहे उपायों का अध्ययन करने के लिए", यह कहा गया है कि मौजूदा निवारक उपायों के अतिरिक्त एएआई ने पहले ही निम्नलिखित उपाय किए हैं:

कोयंबटूर, कन्नूर और अहमदाबाद हवाईअड्डे पर पर्यावरण और वन मंत्रालय, भारत सरकार के तहत सलीम अली सेंटर फॉर ऑर्निथोलॉजी एंड नेचुरल हिस्ट्री (एसएसीओएन) द्वारा एक अध्ययन किया गया है। एसएसीओएन ने रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है। एएआई ने 8 हवाईअड्डों यथा वाराणसी, सूरत, इंदौर, भोपाल, रायपुर, कालीकट, पटना और अगरतला पर इसी तरह के अध्ययन के लिए एसएसीओएन को नियुक्त किया है। इनमें से 5 हवाईअड्डों यथा सूरत, इंदौर, भोपाल, पटना और अगरतला पर कार्य आरंभ हो चुका है।

3. तथापि, एएआई द्वारा पहले से किए गए प्रयासों के अतिरिक्त "पक्षी टकराने की घटनाओं को प्रभावी ढंग से नियंत्रित करने के लिए सर्वोत्तम अंतरराष्ट्रीय प्रणाली को लागू करने की दृष्टि से हवाईअड्डा प्रचालकों द्वारा विश्व स्तर पर किए जा रहे उपायों का अध्ययन करने" के संबंध में समिति की विशिष्ट सिफारिश पर एएआई द्वारा विचार किया जाएगा।"

27. समिति ने पक्षियों के विमान से टकराने की घटनाओं पर गंभीर चिंता व्यक्त की थी जिससे यात्रियों को क्षति पहुँचती है और विमानों को गंभीर नुकसान होता है। जैसा कि समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में कहा है, हमारे हवाई अड्डों पर बर्ड स्ट्राइक की घटनाओं को कुशलतापूर्वक रोकने के लिए सर्वोत्तम अंतरराष्ट्रीय प्रणाली लागू करने के उद्देश्य से विश्व स्तर पर हवाई अड्डे संचालकों द्वारा किए जा रहे उपायों का अध्ययन करने की तत्काल आवश्यकता है। समिति की इच्छा है कि यात्री सुरक्षा के दृष्टिगत,

हवाई दुर्घटनाओं को रोकने के लिए इस तरह के अध्ययन को बिना किसी देरी के शुरू किया जाए ।

विमानन सुरक्षा और सुरक्षा उपाय

सिफारिश (क्रम स. 19.4)

28. हवाई अड्डों पर विमानन सुरक्षा और सुरक्षा उपायों के संबंध में, समिति ने अपने प्रतिवेदन में निम्नलिखित सिफारिश भी की:-

" समिति ने नोट किया कि अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) के साथ करार करने वाले देशों को आठ महत्वपूर्ण तत्वों (सीई) -विधान संगठन, लाइसेंसिंग, संचालन, वायु योग्यता, दुर्घटना जांच, वायु नेविगेशन सेवाओं और एयरोड्रोम को ध्यान में रखते हुए एक प्रभावी राज्य निरीक्षण प्रणाली स्थापित करने और लागू करने की आवश्यकता है जो अनिवार्य रूप से सुरक्षा रक्षा उपकरण है और सुरक्षा संबंधी नीतियों और संबद्ध प्रक्रियाओं के प्रभावी कार्यान्वयन (ईआई) के लिए आवश्यक हैं। इसके अलावा, सीईएस का प्रभावी कार्यान्वयन (ईआई) या इसकी कमी सुरक्षा निरीक्षण की राज्यों की क्षमता का संकेत है। समिति ने उन्हें प्रस्तुत आंकड़ों के विश्लेषण से पाया कि तथापि वर्तमान ईआई स्कोर 69.76% के विश्व औसत से थोड़ा (1%) ऊपर है, तब भी इस तरह के संगठन के रूप में एसईएस के संबंध में (61.54%) और लाइसेंसिंग (25.26%), भारत क्रमशः 71.14% और 73.55% के विश्व औसत से पीछे है। समिति यह नोट करके चिंतित है कि भारत जो अमेरिका और चीन के बाद प्रमुख नागर विमानन बाजारों में से एक है, दो सीई-संगठन और लाइसेंसिंग के ईआई में काफी पीछे है । अतः समिति पाती है कि एएआई इन दोनों सीई के संबंध में ईआई में विश्व स्तरीय औसत मानकों के अनुरूप गति बनाए रखने में सक्षम नहीं रह पाया है। अतः समिति को आशंका है कि उक्त सीई के ईआई में पीछे रहने से नागर विमानन क्षेत्र में विदेशी निवेश बाधित हो सकता है, जिसके कारण क्षेत्र की प्रत्याशित बढ़ोतरी पर असर पड़ सकता है। अतः समिति सरकार से आग्रह करती है कि वह सामान्य तौर पर और विशेष रूप से उक्त उल्लिखित दो सीई के संबंध

में न केवल विश्व औसत तक पहुंचने अपितु सभी आठ महत्वपूर्ण तत्वों के संबंध में विश्व में बेहतरीन के समकक्ष होने हेतु उचित कदम उठाए। ."

29. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत बताया :-

"लाइसेंसिंग में शामिल - पायलट, फ्लाइट इंजीनियर, ग्राउंड कार्मिक, विमान यातायात नियंत्रक और एयरोड्रम।

आईसीएओ अनुबंध-14 के पैरा 1.4.1 के अनुसार, हवाईअड्डे के लाइसेंस/प्रमाणन के संबंध में, "राज्य इस अनुबंध में निहित विशिष्टताओं के साथ-साथ अन्य प्रासंगिक आईसीएओ विशिष्टताओं के अनुसार अंतरराष्ट्रीय प्रचालनों के लिए उपयोग किए जाने वाले हवाईअड्डों को एक उपयुक्त नियामक फ्रेमवर्क के माध्यम से प्रमाणित करेंगे"।

अंतरराष्ट्रीय प्रचालनों के लिए प्रयुक्त सभी एएआई हवाईअड्डों को डीजीसीए के सीएआर अनुच्छेद-4, श्रृंखला-ख और श्रृंखला-च के भाग-1 के अनुसार डीजीसीए से लाइसेंस प्राप्त है। इसलिए, हमारा ईआई 100% है। इसके अतिरिक्त, सभी एएआई घरेलू हवाईअड्डे, जहां से निर्धारित हवाई परिवहन सेवाएं प्रचालित हो रही हैं, उन्हें भी डीजीसीए द्वारा लाइसेंस प्रदान किया गया है। हालांकि, रक्षा हवाईअड्डे, जहां से निर्धारित हवाई परिवहन सेवाएं प्रचालित हो रही हैं, उन्हें अभी तक लाइसेंस नहीं दिया गया है। डीजीसीए ने रक्षा हवाईअड्डों को दिनांक 30 जून 2021 तक प्रमाणन से छूट दी है, जहां से निर्धारित हवाई परिवहन सेवाएं हो रही हैं। (अधिसूचना की प्रति संलग्न है)।

महत्वपूर्ण तत्व (सीई) 'लाइसेंसिंग' क्षेत्र में भारत में ईआई का खराब प्रतिशत के लिए अन्य लाइसेंसिंग क्षेत्रों को जिम्मेदार ठहराया जा सकता है।"

30. समिति ने नोट किया है कि आठ महत्वपूर्ण तत्वों (सीई) -विधान, संगठन, लाइसेंसिंग, संचालन, वायु योग्यता, दुर्घटना जांच, वायु नेविगेशन सेवाओं और एयरोड्रोम में से, एएआई प्रभावी कार्यान्वयन (ईआई) में दो महत्वपूर्ण तत्वों जैसे (i) संगठन और (ii) लाइसेंसिंग में पिछड़ रहा है, जो 70.8% के विश्व औसत स्कोर के मुकाबले क्रमशः 61.54% और 25.26% हैं। समिति ने हालांकि यह पाया है कि नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर में केवल एक महत्वपूर्ण तत्व अर्थात् लाइसेंसिंग के संबंध में खराब प्रदर्शन के कारणों के बारे में बताया है। जबकि यह अन्य महत्वपूर्ण तत्व 'संगठन' पर

बिल्कुल मौन है। समिति ने यह भी पाया कि मंत्रालय ने लाइसेंसिंग तत्व के बारे में विस्तार से बताते हुए केवल एयरोड्रम, रक्षा हवाई अड्डों आदि को लाइसेंस देने के मुद्दे को स्पष्ट किया है जबकि इसने अन्य महत्वपूर्ण घटकों जैसे कि पायलट, उड़ानें, इंजीनियर, ग्राउंड कार्मिक और हवाई यातायात नियंत्रकों को छोड़ दिया है। मंत्रालय भारत में अन्य लाइसेंसिंग क्षेत्रों में प्रभावी कार्यान्वयन के खराब प्रतिशत के कारणों को बताने में भी विफल रहा है। सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति, दो महत्वपूर्ण तत्वों में खराब प्रदर्शन के कारणों के बारे में विस्तार से बताने का आग्रह करते हुए इस बात पर जोर देती है कि सरकार न केवल विश्व औसत तक पहुंचने के लिए उपयुक्त कदम उठाए बल्कि विश्व में सर्वश्रेष्ठ के समकक्ष भी हो।

एकल प्रयोग प्लास्टिक मुक्त हवाईअड्डे

सिफारिश (क्रम स. 20)

31. एकल उपयोग प्लास्टिक मुक्त हवाई अड्डों के संबंध में, समिति ने अपने प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की:-

"समिति यह पाती है कि पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा जारी किए गए निर्देशों के अनुपालन में एएआई ने पहले चरण में 35 विमानपत्तनों को क्यूसीआई द्वारा किए गए तृतीय पक्ष आकलन के आधार पर एकबारगी उपयोग वाले प्लास्टिक से मुक्त विमानपत्तन घोषित किया है। यही नहीं, चरण 2 में 20 विमानपत्तनों को 15 सितंबर 2019 तक एकबारगी उपयोग वाले प्लास्टिक से मुक्त विमानपत्तन घोषित करने हेतु चुना गया है। समिति पाती है कि विमानपत्तनों पर एकबारगी उपयोग वाले प्लास्टिक पर प्रतिबंध लगाना विमानपत्तन परिसर में प्रदूषक तत्वों को रोकने की दिशा में एक स्वागत योग्य कदम है। तथापि समिति यह नोट करती है कि अभी तक केवल 45 विमानपत्तनों को एकबारगी उपयोग वाले प्लास्टिक मुक्त विमानपत्तन घोषित किया गया है / किया जा रहा है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि प्रत्यक्ष रूप में सभी विमानपत्तनों पर इस पर्यावरण अनुकूल उपाय के साथ-साथ कार्यान्वयन करने में कोई बाधा नहीं है, तथापि समिति यह नहीं समझ पा रही है कि एएआई द्वारा केवल कुछ ही विमानपत्तनों पर इस उपाय को कार्यान्वित करने का निर्णय क्यों लिया गया है। अतः समिति पुरजोर सिफारिश करती है कि एएआई को तत्काल शेष विमानपत्तनों

को भी एकबारगी उपयोग वाले प्लास्टिक से मुक्त विमानपत्तन घोषित करना चाहिए और अनुपालन का सख्ती से प्रवर्तन करना चाहिए।"

32. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत बताया :-

"प्लास्टिक प्रदूषण को समाप्त करने के लिए पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के 85 हवाईअड्डे जैसे आदमपुर, अगरतला, अगाती, आगरा, अहमदाबाद, अमृतसर, औरंगाबाद, बागडोगरा, बेलगाम, भटिंडा, भावनगर, भोपाल, भुवनेश्वर, भुज, बीकानेर, कालीकट, चंडीगढ़, चेन्नई, कोयंबटूर, देहरादून, डिब्रूगढ़, दीमापुर, दीव, गया, गोवा, गोरखपुर, गुवाहाटी, ग्वालियर, हुबली, इंफाल, इंदौर, जबलपुर, जयपुर, जैसलमेर, जलगांव, जम्मू, जामनगर, झारसुगुडा, जोधपुर, जोरहाट, कडपा, कांडला, कांगड़ा, कानपुर, खजुराव, किशनगढ़, कोहलापुर, कोलकाता, कुल्लू, लेह, लीलाबाड़ी, लखनऊ, लुधियाना, मदुरै, मैंगलोर, मैसूर, पकयोंग, पंत नगर, पठानकोट, पटना, पोरबंदर, पोर्ट ब्लेयर, प्रयागराज, पुडुचेरी, पुणे, रायपुर, राजमुंदरी, राजकोट, रांची, सेलम, शिलांग, शिमला, सिलचर, श्रीनगर, सूरत, तेजपुर, तिरुचिरापल्ली, तिरुपति, त्रिवेंद्रम, तूतीकोरिन, उदयपुर, वडोदरा, वाराणसी, विजयवाड़ा और विशाखापत्तनम को वर्ष 2019 में" एकल प्रयोग प्लास्टिक मुक्त टर्मिनल घोषित किया गया है।"

33. समिति इस बात की सराहना करती है कि वर्ष 2019 में एएआई ने पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के अनुपालन में 85 हवाई अड्डों को एकल उपयोग प्लास्टिक मुक्त टर्मिनल घोषित किया है और आशा है कि शेष हवाई अड्डों को भी बहुत जल्द एकल उपयोग प्लास्टिक मुक्त हवाई अड्डे होने की घोषणा की जाएगी।

विमान की लैंडिंग और टेकऑफ में प्राथमिकता देना

सिफारिश (क्रम स. 22)

34. समिति ने अपनी रिपोर्ट में लैंडिंग और टेक ऑफ में प्राथमिकता देने के संबंध में

निम्नलिखित सिफारिश की :-

"समिति ने 17 फरवरी, 2020 को एएआई के प्रतिनिधियों के साक्ष्य के दौरान इन आरोपों कि कई विमानपत्तनों पर सरकार के स्वामित्व अधीन एयरलाइनों यथा एयर इंडिया और एयर इंडिया एक्सप्रेस की तुलना में निजी एयरलाइंस फ्लाइट्स को लैंडिंग और टेकऑफ के दौरान प्राथमिकता दी जाती है, का संदर्भ देते हुए एएआई से इस मुद्दे पर स्पष्टीकरण मांगा। एएआई के प्रतिनिधि ने स्पष्ट रूप से किसी भी एयरलाइन को इस प्रकार की कोई भी प्राथमिकता दिए जाने से इनकार किया और यह स्पष्टीकरण दिया कि केवल राष्ट्रपति, प्रधानमंत्री, उपराष्ट्रपति और दौरे पर आने वाले अन्य देशों के प्रमुखों तथा आकस्मिकता के दौरान रूग्ण यात्रियों को ले जा रही अति महत्वपूर्ण फ्लाइटों को पहले लैंड करने के लिए प्राथमिकता दी जाती है। तथापि, समिति चाहती है कि मंत्रालय/एएआई उसे पिछले 2 वर्षों के दौरान ऐसी फ्लाइटों का ब्यौरा दे जिन्होंने लैंडिंग हेतु पहले संपर्क किया हो लेकिन उन्हें अन्य फ्लाइटों को प्राथमिकता देने सहित अन्य-अन्य कारणों से विलंब से लैंड करने की अनुमति दी गई।"

35. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत बताया :-

1. अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन "गैर-भेदभाव" के आधारवाक्य पर काम करता है। भारतीय एटीसी ओवरफ्लाइट, लैंडिंग और टेकऑफ सहित हर साल तीन मिलियन हवाई यातायात (8200 प्रति दिन x 365 = 3000000) गतिविधियों को संभालते हैं।
2. यातायात के सामान्य प्रवाह के मामले में "फीफो" या "फर्स्ट इन फर्स्ट आउट" नियम का पालन किया जाता है। उतरने के लिए दौड़ने की दूरी और विमान की क्षैतिज गति के आधार पर लगने वाला समय वह आधार होंगे, जिस पर आगमन क्रम निर्धारित किया जाता है।
3. विशेष परिस्थितियों में उड़ानों को प्राथमिकता दी जाती है, और इनमें वह विमान, जो विमान के सुरक्षित प्रचालन को प्रभावित करने वाले कारकों (इंजन की विफलता, ईंधन की कमी, आदि) के कारण उतरने के लिए मजबूर हो जाता है; अस्पताल के विमान या वह विमान जिसमें किसी बीमार या गंभीर रूप से घायल व्यक्ति को तत्काल चिकित्सीय उपचार देने की आवश्यकता होती है; खोज और बचाव कार्यों में लगे विमान;

और वीआईपी। (राष्ट्रपति), वीआईपी II (उपराष्ट्रपति), वीआईपी III (प्रधान मंत्री) और वीआईपी V (देश/सरकार के विदेशी प्रमुख) शामिल होता है।

4. इसके अलावा, आधुनिक एटीसी केंद्र अत्याधुनिक एटीएस ऑटोमेशन सिस्टम से लैस हैं, जो आगमन प्रबंधक (एएमएएन) जो एक स्वचालित उपकरण है जो विमानों और उड़ानों को उनके लैंड करने के क्रम के बारे में पहले से सूचित करता है, जो तब तक नहीं बदली जाती जब तक कि ऊपर 3 में सूचीबद्ध परिदृश्यों के आधार पर प्राथमिकता के अनुसार आवश्यक स्थिति न हो, जैसी सुविधाओं के साथ प्रदान किया जाता है।

5. समिति द्वारा "उन उड़ानों के बारे में पिछले दो वर्षों के लिए हवाईअड्डा-वार विवरण जिन्होंने पहले लैंड करने के लिए संपर्क किया था, लेकिन अन्य उड़ानों के लिए अधिमानी व्यवहार सहित विभिन्न कारणों से देरी से लैंडिंग की अनुमति दी गई थी" हेतु अनुरोध किया गया था। 30 या अधिक उड़ानों के दैनिक हवाई यातायात आवाजाहियों के साथ सभी एटीसी केंद्रों से यह पता लगाया गया है और **अनुबंध-क** में सूचीबद्ध स्टेशनों ने यह बताया है कि एयरलाइनों द्वारा अधिमान्य उपचार के संबंध में कोई शिकायत दर्ज नहीं की गई थी। दिल्ली, कोलकाता, हैदराबाद, बंगलुरु और गुवाहाटी एटीसी केंद्रों द्वारा शिकायतों के पंद्रह मामले दर्ज किए गए हैं, जिन्हें **अनुबंध-ख** में सूचीबद्ध किया गया है और उनका अच्छी तरह से विश्लेषण किया गया है और एयरलाइन प्रबंधन को विधिवत सूचित किया गया है। इन मामलों में, प्रत्यक्ष रूप से धारणा त्रुटियां हुई हैं जिन्हें संचार के माध्यम से प्रभावी ढंग से ठीक किया गया है।

6. सहयोगात्मक निर्णय लेने (सीडीएम) की प्रणाली मजबूत है और यह एएआई, हवाई यातायात सेवा प्रदाता और एयरलाइन प्रचालनों को नियमित रूप से बातचीत करने और ऐसे मुद्दों को पारस्परिक रूप से सुलझाने और आपसी विश्वास विकसित करने की अनुमति देता है।

36. समिति ने सरकारी स्वामित्व वाली विमान कंपनियों जैसे 'एयर इंडिया और एयर इंडिया एक्सप्रेस' की बजाए निजी विमान कंपनियों के साथ अधिमानी व्यवहार किए जाने के आरोपों पर अपनी चिंता व्यक्त की थी और मंत्रालय/एएआई को विमानपत्तन-वार विवरण प्रस्तुत करने के लिए कहा था जिसमें देरी से लैंडिंग और विमान कंपनियों के साथ किए गए अन्य अधिमानी व्यवहार का आरोप लगाया गया था। मंत्रालय ने दिल्ली, कोलकाता, शमशाबाद, बंगलुरु और गुवाहाटी विमान पत्तनों से संबंधित अधिमानी व्यवहार पर डेटा प्रस्तुत किया है जिसमें कहा गया है कि सहयोगात्मक निर्णय लेने (सीडीएम) का

तंत्र मजबूत है और एएआई, हवाई यातायात सेवा प्रदाता और एयरलाइन संचालन को नियमित और पारस्परिक रूप से बातचीत करने, ऐसे मुद्दों को सुलझाने और आपसी विश्वास विकसित करने की अनुमति देता है। हालांकि, आंकड़ों के आधार पर, समिति नोट करती है कि अधिकतम मामलों में शिकायतकर्ता एयर इंडिया है जो समिति की आशंकाओं को सच साबित कर रही है। समिति महसूस करती है कि एअर इंडिया से शिकायतों की ऐसी घटनाएं महज संयोग नहीं हो सकती हैं और मंत्रालय को विभिन्न विमान कंपनियों के बीच परिवहन और निष्पक्ष प्रतिस्पर्धा सुनिश्चित करने के लिए इन शिकायतों की गंभीरता से जांच करनी चाहिए। वे अधिक आत्म-विश्वास और आपसी विश्वास को बढ़ावा देने के लिए शिकायतकर्ता एयरलाइंस अर्थात एयर इंडिया के साथ और अधिक बातचीत चाहते हैं।

क्षेत्रीय संपर्क योजना (आरसीएस) - उड़ान

सिफारिश (क्रम संख्या 25.1)

37. समिति ने अपने प्रतिवेदन में क्षेत्रीय संपर्क योजना (आरसीएस)-उड़ान के संबंध में निम्नलिखित सिफारिश की थी: -

"समिति को ज्ञात हुआ है कि नागर विमानन मंत्रालय ने 21 अक्टूबर 2016 से क्षेत्रीय संपर्क योजना आरसीएस- उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) शुरू की है जिसका प्राथमिक उद्देश्य वहनीय क्षेत्रीय हवाई संपर्क सुविधा प्रदान करना / इसे बढ़ावा देना है। आरसीएस एक मांग प्रदत्त योजना है और इसे केंद्र सरकार , राज्य सरकार तथा एयरपोर्ट ऑपरेटर का समर्थन प्राप्त है। यह प्रस्ताव किया गया है कि क्षेत्रीय हवाई संपर्क रूटों का विकास बाजार बलों पर छोड़ दिया जाए जिससे कि एयरलाइन्स किन्हीं विशेष रूटों पर अपेक्षित मांग और आपूर्ति की प्रकृति का आकलन कर सकें और आरसीएस के अंतर्गत प्रक्रिया को संचालित कर सकें । समिति को आगे बताया गया है कि लगभग 100 एयरपोर्ट , हेलीपोर्ट , वॉटरड्रॉम्स को आरसीएस उड़ान के अंतर्गत पुनरुद्धार / विकास हेतु चिह्नित किया गया है और वर्ष 2024 तक इनका प्रचालन आरंभ कर दिया जाएगा । योजना के प्रावधानों के अनुसार आरसीएस एयरपोर्ट ' आशय पत्र ' के जारी होने की तिथि से 2 वर्ष के भीतर कार्य करना आरंभ कर देंगे । तथापि समिति यह नोट कर क्षुब्ध

है कि वर्ष 2019-20 तक शुरू किए जाने वाले निर्धारित 19 आरसीएस विमानपत्तनों में से केवल 9 विमानपत्तन ही शुरू किए जा सके हैं। दी गई जानकारी के अनुसार वर्ष 2020-21 के दौरान 25 विमानपत्तनों , 2021-22 तक अन्य 20 विमानपत्तनों तथा 2022-2023 तक 16 विमानपत्तनों और 2023-24 तक शेष 20 विमानपत्तनों को प्रचालनरत किया जाना था । समिति यह भी पाती है कि इन विमानपत्तनों के विकास की मूल अनुमानित लागत 2468.17 करोड़ रुपए थी जिसे संशोधित करके 2956.76 करोड़ रुपए कर दिया गया । इसमें लगभग 488.59 करोड़ रुपए की बढ़ोतरी हुई है । समिति इस बात की सराहना करती है कि आरसीएस- उड़ान योजना का उद्देश्य बहुत ही अच्छा है कि आम आदमी के वहनीय हवाई यात्रा के सपने को पूरा किया जा सके , लेकिन आरसीएस विमानपत्तनों के विकास की गति को देखते हुए समिति को खेद के साथ यह कहना पड़ रहा है कि उसे आशंका है कि निर्धारित समय अर्थात 2023-24 तक सभी 100 विमानपत्तन प्रचालनरत होंगे या नहीं। अतः समिति यह सिफारिश करती है कि मंत्रालय अवसंरचना विकास से संबंधित कार्यों सहित सभी लंबित कार्यों को समय पर पूरा करने हेतु अपने तंत्र को दुरुस्त बनाए जिससे कि वर्ष 2023-24 तक आरसीएस - उड़ान के अंतर्गत 100 विमानपत्तनों को प्रचालनरत किए जाने के लक्ष्य को सफलतापूर्वक पूरा किया जा सके।"

38. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नानुसार कहा है: -

"विकसित किए जाने वाले 100 हवाईअड्डों में से, कुल 35 हवाईअड्डों को वर्ष 2020-21 तक विकसित किया जाना है। इनमें से, परिचालन के लिए अब तक 32 हवाईअड्डों को पूरा किया जा चुका है। इनमें से 20 हवाईअड्डे परिचालन में हैं। वित्तीय वर्ष 2020-21 में कोविड-महामारी का हवाईअड्डों के विकास पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है।"

39. समिति नोट करती है कि मंत्रालय द्वारा समिति को पहले दिए गए उत्तरों के अनुसार, पुनरुद्धार/विकास के लिए चिन्हित 100 विमानपत्तनों/हेलीपोर्टों में से 19 को 2019-20 तक और 25 विमानपत्तनों को 2020-21 तक शुरू किया जाना था। हालाँकि, अब दिए गए उत्तरों के अनुसार, मंत्रालय ने कहा है कि 2020-21 तक 35 विमानपत्तनों

का विकास किया जाना था, जिनमें से 32 पूरे हो चुके हैं और 20 विमानपत्तन संचालन में हैं। प्रस्तुत आंकड़ों के विश्लेषण से समिति ने पाया कि विकसित किए जाने वाले 44 लक्षित विमानपत्तनों में से केवल 20 को ही सरकार द्वारा पूरी तरह से चालू किया जा सका है। मंत्रालय द्वारा लक्ष्य में 50 प्रतिशत से अधिक की कमी के लिए उद्धृत कारणों में कोविड-महामारी को जिम्मेदार ठहराया गया था, जिसका 2020-21 के दौरान विकास पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा था। समिति ने आशंका व्यक्त की कि विकास की गति को देखते हुए वर्ष 2023-24 तक आम लोगों के लिए हवाई यात्रा को वहनीय बनाने के लिए 100 आरसीएस विमानपत्तनों के विकास और संचालन का लक्ष्य पूरा नहीं किया जा सकता है। इसलिए समिति विकास के बुनियादी ढांचे से संबंधित कार्यों सहित सभी लंबित कार्यों को समय पर पूरा करने के लिए सरकार को अपनी मशीनरी को सुदृढ़ करने पर जोर देती है ताकि 2023-24 तक आरसीएस-उड़ान के तहत 100 विमानपत्तनों को विकसित और शुरू किया जा सके।

संयुक्त उद्यम - डायल और मायल

सिफारिश (क्रम संख्या 26.1 और 26.2)

40. समिति ने अपने प्रतिवेदन में विशेष रूप से डीआईएएल और एमआईएएल के लिए संयुक्त उद्यमों के संबंध में निम्नलिखित सिफारिश की थी: -

"समिति यह पाती है कि कैबिनेट ने सितंबर 2003 में मंत्रालय के इस प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया था कि दिल्ली और मुंबई विमानपत्तनों के पुनर्गठन का कार्य एएआई और चयनित संयुक्त उद्यम सहयोगी के मध्य दो पृथक कंपनियों के निर्माण द्वारा जेवी रूट के माध्यम से शुरू किया जाए। तदुपरांत, एएआई ने डायल और मायल के साथ प्रचालन प्रबंधन और विकास समझौता (ओएमडीए) पर हस्ताक्षर किए। समिति को बताया गया है कि डायल और मायल दोनों के साथ हस्ताक्षरित समझौते एक समान हैं, अतः डायल और मायल दोनों के लिए ही ओएमडीए की विशेषताएं समरूप हैं। समझौते के अनुसार, डायल को एएआई को अनुमानित राजस्व के 45.99 प्रतिशत की दर से तथा मायल को अनुमानित राजस्व के 38.70 % की दर से प्रतिवर्ष भुगतान करना है। समिति को दिए गए डाटा के विश्लेषण से पता चलता है कि डायल द्वारा अर्जित सकल राजस्व में

एएआई के राजस्व हिस्से में प्रारंभ में बढ़ोतरी की प्रवृत्ति देखी गई है अर्थात यह वर्ष 2014-15 में 3225.62 करोड़ रुपए, 2015-16 में 3741.41 करोड़ रुपए तथा वर्ष 2016-17 में 4280.86 करोड़ रुपए था लेकिन उसके बाद इसमें गिरावट देखी गई क्योंकि यह वर्ष 2017-18 में 2306.38 करोड़ रुपए और 2018-19 में 1835.33 करोड़ रुपए रहा तथापि, समिति यह नोटिस करती है कि मायल द्वारा अर्जित सकल राजस्व में से एएआई के राजस्व हिस्से में लगातार बढ़ोतरी की प्रवृत्ति देखी गई है क्योंकि यह 2014 -15 में 931.25 करोड़ रुपए , 2015-16 में 1066.06 करोड़ रुपए , 2016-17 में 1187.70 करोड़ रुपए , 2017-18 में 1330.61 करोड़ रुपए और 2018-19 में 1437.69 करोड़ रुपए था। अतः समिति यह जानना चाहती है कि डायल के राजस्व हिस्से में गिरावट की प्रवृत्ति के क्या कारण हैं तथा राजस्व में इस प्रकार की कमी हेतु उत्तरदायी कारकों के समाधान हेतु क्या कदम उठाए गए हैं।

41. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नानुसार कहा है:-

"डायल और मायल की राजस्व लेखा परीक्षा 2005-07 से संयुक्त उद्यम प्रकोष्ठ द्वारा नियमित रूप से ओएमडीए में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार नियुक्त स्वतंत्र राजस्व लेखा परीक्षकों के माध्यम से की जा रही है। चूंकि एएआई ने पिछले सात वर्षों के दौरान उपरोक्त के अतिरिक्त कोई लेखापरीक्षा निरीक्षण नहीं किया है, समिति को प्रस्तुत करने के लिए एएआई के पास किसी भी निष्कर्ष/उस पर की गई कार्रवाई का कोई विवरण उपलब्ध नहीं है। तथापि,समिति के सुझाव के अनुसार, वित्तीय वर्ष 2021-22 से एएआई की चयन के विभिन्न अंतरालों पर डायल और मायल की अन्य सामग्री की पुस्तकों का निरीक्षण/लेखा परीक्षा शुरू की जाएगी।"

42. समिति ने अपनी अनुवर्ती सिफारिश 26.2 में सिफारिश की है कि:

"समिति आगे यह पाती है कि ओएमडीए के अनुसार एएआई को डायल और मायल की ओर से बही, रिकॉर्ड्स और डायल तथा मायल की अन्य सामग्री का निरीक्षण करने का अधिकार है जिससे कि राजस्व की गणना सहित किसी भी

जानकारी की जांच अथवा लेखा परीक्षा की जा सके। तथापि समिति यह पाती है कि एमओसीए/एएआई ने इस संबंध में कोई जानकारी नहीं दी है कि क्या एएआई ने स्वतंत्र लेखा परीक्षकों द्वारा लेखा परीक्षा किए जाने के साथ - साथ डायल / एएआई का कोई निरीक्षण किया है/ लेखा परीक्षा की है। पिछले 7 वर्षों के दौरान एएआई द्वारा किए गए लेखा परीक्षा /निरीक्षण, यदि कोई है, के निष्कर्षों तथा तत्संबंधी की गई कार्रवाई से समिति को अवगत कराया जाए। आगे समिति यह सुझाव भी देती है कि डायल तथा मायल के लेखा बही और अन्य सामग्री का निरीक्षण / लेखा परीक्षा किया जाए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि उनके राजस्व में प्रत्यावर्तन नहीं हो रहा है । लेखा परीक्षा/निरीक्षण औचक होने चाहिए और एएआई को अपनी इच्छा अनुसार विभिन्न अंतराल पर करने चाहिए।

43. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नानुसार कहा है: -

"डायल और मायल का राजस्व लेखा परीक्षा 2005-07 से संयुक्त उद्यम प्रकोष्ठ द्वारा स्वतंत्र रूप से नियमित रूप से किया जा रहा है।ओएमडीए में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार राजस्व लेखापरीक्षकों की नियुक्ति की गई। चूंकि एएआई ने पिछले सात वर्षों के दौरान उपरोक्त के अतिरिक्त कोई लेखापरीक्षा निरीक्षण नहीं किया है, समिति को प्रस्तुत करने के लिए एएआई के पास किसी भी निष्कर्ष/उस पर की गई कार्रवाई का कोई विवरण उपलब्ध नहीं है। तथापि, समिति के सुझाव के अनुसार, वित्तीय वर्ष 2021-22 से एएआई की चयनित विभिन्न अंतरालों पर डायल और मायल की अन्य सामग्री की पुस्तकों का निरीक्षण/लेखा परीक्षा शुरू की जाएगी।"

44. समिति ने मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों का विश्लेषण करने के बाद पाया कि डायल (डीआईएएल) से एएआई के राजस्व हिस्सेमें गिरावट हो रही है और दूसरी ओर, मायल (एमआईएएल) से एएआई के राजस्व हिस्से में वृद्धि हो रही है। समिति डायलसे घटती प्रवृत्ति के पीछे के कारणों और उक्त प्रवृत्ति का सामना करने के लिए उठाए गए सुधारात्मक कदमों के बारे में जानना चाहती थी। मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा है कि एएआई ने पिछले सात वर्षों के दौरान केवल एक लेखापरीक्षा निरीक्षण किया है। समिति महसूस करती है कि एएआई ओएमडीए, जो एएआई को राजस्व की गणना सहित किसी

भी जानकारी की जांच या लेखा-परीक्षा करने के लिए पुस्तकों, अभिलेखों और अन्य सामग्री का निरीक्षण करने का अधिकार देता है, में उल्लिखित प्रावधानों के अनुसार मायल से राजस्व में गिरावट की प्रवृत्ति पर स्वतः कार्रवाई कर सकता था। समिति दृढ़ता से महसूस करती है कि इस मामले में एएआई और मंत्रालय की ओर से ढिलाई बरती गई है। समिति खातों का निरीक्षण/लेखापरीक्षा करने की शक्ति होने के बावजूद केवल एक लेखापरीक्षा के पीछे के कारणों को जानना चाहेगी। मंत्रालय ने राजस्व में कमी का समाधान करने के लिए उठाए गए कदमों के बारे में भी जानकारी नहीं दी है। इसलिए समिति एएआई द्वारा नियमित रूप से औचक लेखापरीक्षा निरीक्षण करने के लिए अपनी पहले की सिफारिश को दोहराना चाहती है और समिति चाहती है कि डायल से राजस्व में गिरावट की प्रवृत्ति और राजस्व में इस तरह की गिरावट के लिए जिम्मेदार मुद्दों के समाधान के लिए उठाए गए कदमों के कारणों को प्रस्तुत किया जाए।

विमानपत्तन सलाहकार समिति (एएसी)

सिफारिश (क्रम संख्या 27.1, 27.2, और 29.1)

45. विमानपत्तन सलाहकार समिति के गठन के संबंध में, समिति ने रिपोर्ट में भी निम्नानुसार सिफारिश की:-

"समिति यह नोट करती है कि विभिन्न पणधारकों में प्रतिनिधित्व के विस्तार हेतु एएआई ने देश में विभिन्न विमानपत्तनों पर विमानपत्तन सलाहकार समिति (एएसी) का गठन किया है जिससे कि विमानपत्तनों पर यात्री सुविधाओं के विकास के संबंध में सलाह दी जा सके। नीति के अनुसार विमानपत्तन के क्षेत्र के संसद सदस्य एएसी के पदेन चेयरपर्सन तथा एमएलए समिति के वैकल्पिक चेयरपर्सन (चेयर पर्सन की अनुपस्थिति में) होंगे। तथापि, समिति यह नोट करती है कि निर्धारित फ्लाइट ऑपरेशन वाले 87 विमानपत्तनों में से केवल 70 विमानपत्तनों में एएसी का गठन किया गया है । एएआई ने एमओसीए के निदेशों के बावजूद कई वर्षों से 17 विमानपत्तनों पर एएसी का गठन न किए जाने के विशिष्ट कारण नहीं बताए हैं। समिति यह पाती है कि एएआई ने 41 विमानपत्तनों पर हुई एएसी की बैठकों का ब्यौरा दिया है जिनसे केवल यह पता चलता है कि शेष 46

विमानपत्तनों पर बैठकें नहीं की जा सकी। एएआई ने इन विमानपत्तनों पर बैठकें न किए जाने के विशिष्ट कारण नहीं दिए हैं। एएसी की बैठकों की आवृत्ति के संबंध में समिति यह नोट करती है कि एमओसीए के दिशानिर्देशों के अनुसार बैठकें 6 महीने में एक बार की जानी चाहिए समिति को यह जानकर खेद है कि कई विमानपत्तनों अर्थात् रायपुर, लखनऊ, मंगलौर, मदुरै, तूतीकोरिन, जबलपुर, जलगांव, कोल्हापुर, भुज, गुवाहाटी, शिलांग और तेजपुर विमानपत्तनों पर पिछले 3 वर्षों के दौरान केवल एक ही बैठक की गई है। तथापि एएआई ने बताया कि इन बैठकों का आयोजन चेयरमैन और अन्य सदस्यों की उपलब्धता के अनुसार किया जाता है। उक्त के मद्देनजर समिति (क) निर्धारित फ्लाइट ऑपरेशन वाले 17 विमानपत्तनों पर एएसी का गठन न किए जाने (ख) 46 विमानपत्तनों पर एएसी की कोई भी बैठक न किए जाने तथा (ग) एमओसीए द्वारा निर्धारित 6 महीने में एक बार बैठक करने की बजाय उक्त उल्लिखित विमानपत्तनों पर पिछले 3 वर्षों के दौरान एक ही बार बैठक किए जाने में एएआई की चूक/ असफलता को गंभीरता से लेती है और यह सिफारिश करती है कि (i) सत्रह विमानपत्तनों पर एएसी का गठन करने (ii) एएसी की बैठकों में बुलाने तथा यह सुनिश्चित करने कि सभी निर्धारित फ्लाइट ऑपरेशन वाले 87 विमानपत्तनों पर विनिर्दिष्ट अंतराल पर बैठकें आयोजित हों (iii) संबंधित जनप्रतिनिधियों को एएसी के उपबंधों की जानकारी देने तथा (iv) उपरोक्त (i) से (iii) पर गई कार्रवाई हेतु संबंधित विमानपत्तनों के निदेशकों को जवाबदेह बनाने हेतु तत्काल कदम उठाए जाएं।

46. विमानपत्तन सलाहकार समिति के गठन के संबंध में, समिति ने प्रतिवेदन में भी निम्नानुसार सिफारिश की:-

"समिति का यह भी मानना है कि उन राज्यों जहां पर केवल एक ही विमानपत्तन है लेकिन जिनका प्रतिनिधित्व एक से अधिक संसद सदस्य करते हों वहां उस राज्य के सभी संसद सदस्यों को एएसी की बैठकों में आमंत्रित किया जाए। समिति आगे यह भी चाहती है कि एएआई द्वारा स्थानीय संसद सदस्यों द्वारा विमानपत्तनों के कार्यकरण पर प्राप्त फीडबैक उपलब्ध कराई जाए जैसा कि 18.9.2019 को हुई बैठक के दौरान एएआई की प्रतिनिधि द्वारा सहमति दी गई है।

47. नागर विमानन मंत्रालय ने अपने की-गर्ड- कार्रवाई के उत्तर में निम्नानुसार कहा है:-

"हवाईअड्डा सलाहकार समितियों (एएसी) का गठन नागर विमानन मंत्रालय द्वारा दिनांक 14.10.2019 के पत्र के तहत जारी दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाता है।

इसके अलावा, हवाईअड्डा निदेशकों को निर्देश दिया गया है कि वे एएसी के प्रावधान के बारे में जन प्रतिनिधियों को सूचित करें और एएसी के पुनर्गठन और बैठकें आयोजित करने के लिए सदस्यों के नामांकन के लिए संबंधित हवाईअड्डों के अध्यक्ष, एएसी (हवाईअड्डे के क्षेत्र के माननीय सांसद) के साथ अनुसूची के अनुसार समन्वय करें।

इसके अलावा, हवाई अड्डे के निदेशकों को स्थानीय सांसदों से हवाईअड्डों के कार्यपद्धति पर प्रतिक्रिया लेने का निर्देश दिया गया है।"

48. समिति ने, विमान पत्तनों पर सांसदों और गणमान्य व्यक्तियों के लिए प्रोटोकॉल सेवाओं/शिष्टाचार व्यवहार के संबंध में आगे की सिफारिशों में, प्रतिवेदन में निम्नानुसार सिफारिश की: -

"समिति यह पाती है कि माननीय संसद सदस्यों को नागर विमानन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार विमानपत्तनों पर प्रोटोकॉल सेवाएँ प्रदान किए जाते हैं। नागर विमानन मंत्रालय के दिनांक 10 अक्टूबर 2007 के आदेश के अनुसार प्रत्येक विमानपत्तन पर 'प्रोटोकॉलऑफिसर' को नाम निर्देशित किए जाने का प्रावधान है जो कि संसद सदस्यों की प्रोटोकॉल सेवाएँ देने/ उनसे शालीनतापूर्ण व्यवहार करने/ उन्हें सहायता देने हेतु उत्तरदायी होगा। संबंधित विमानपत्तन का विमानपत्तन निदेशक इन सुविधाओं हेतु उत्तरदायी होगा। विमानपत्तन निदेशकों के कांटेक्ट नंबर और ईमेल आईडीएएआई कि वेबसाइट पर उपलब्ध होंगे। साथ ही, समिति यह नोट करती है कि मंत्रालय ने दिनांक 2 जनवरी 2020 के पत्र द्वारा (i) एएआई सहित सभी एयरपोर्ट ऑपरेटरों (ii) एयरइंडिया सहित एयरलाइन ऑपरेटरों तथा (iii) नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो को यह निदेशदेते हुए अनुदेश

जारी किए हैं कि संसद सदस्यों को विमानपतनों पर प्रोटोकॉल सेवाएँ दी जाएँ/ उनसे शालीनतापूर्ण व्यवहार किया जाए/ उन्हें सहायता प्रदान की जाए। दिशानिर्देशों के प्रभावी कार्यान्वयन और यह सुनिश्चित करने कि संसद सदस्यों को इन सुविधाओं को लेने में किसी कठिनाई का सामना न कर ना पड़े, यह इच्छा व्यक्त की कि (एक) विमानपतन परिसर में प्रमुख स्थानों पर बोर्ड पर प्रदर्शित की जाए जिससे कि संसद सदस्य आवश्यकता के समय अधिकारी से संपर्क कर सकें (दो) एयरपोर्ट पर संसद सदस्यों हेतु विशेष एआई हेल्पडेस्क बनाया जाए जिससे कि सहायता/ सेवा हेतु सरलता से संपर्क किया जास के (तीन) संसद सदस्यों के उपयोग हेतु एक एप विकसित किया जाए जिसके माध्यम से विमानपतनों पर सेवाएँ प्राप्त करने हेतु पहले से ही अपना यात्रा संबंधी विवरण भेज सकेंत था (चार) विमानपतन निदेशकों कि सूची, उनके कांटैक्ट नंबर, ईमेल आईडी तथा मोबाइल नंबर सहित संकलित किए जाए और कभी संसद सदस्यों को उनके उपयोग हेतु परिचालित किए जाए।"

49. नागर विमानन मंत्रालय ने अपनी की-गई-कार्रवाई के उत्तर में निम्नानुसार कहा है:

"नागर विमानन मंत्रालय ने दिनांक 20.01.2020 के पत्र के माध्यम से हवाई अड्डों पर माननीय सांसदों को प्रोटोकॉल/शिष्टाचार/सहयोग प्रदान करने के निर्देश जारी किए थे। इस संबंध में यह सूचित किया जाता है कि :

क) संबंधित हवाई अड्डे के हवाई अड्डा निदेशक माननीय सांसदों को प्रोटोकॉल प्रदान करने के लिए जिम्मेदार है।

ख) हवाई अड्डा निदेशकों को संपर्क करने का विवरण एएआई की वेबसाइट(www.aai.aero) पर उपलब्ध करा दिया गया है।

ग) साथ ही, एएआई हवाई अड्डों के हवाई अड्डा निदेशकों का अपडेट किया गया संपर्क करने का विवरण दिनांक 22.09.2020 को संसद भवन के सूचना केंद्र को उपलब्ध कराया गया है।

माननीय सांसदों को प्रोटोकॉल/शिष्टाचार/सहयोग प्रदान करने के लिए एएआई हवाई अड्डों पर हवाई अड्डा प्रबंधक परिचालन के समय के दौरान उपलब्ध हैं। साथ ही,

गणमान्य व्यक्तियों को सुविधाएं प्रदान करने के लिए अनुसूचित परिचालन वाले सभी एएआई हवाई अड्डों पर "मेआईहेल्पयू" काउंटर स्थापित किए जा रहे हैं।

50. समिति ने (क) निर्धारित उड़ान वाले 17 विमानपत्तनों पर एएसी का गठन नहीं करने में एएआई की ओर से चूक/विफलता; (ख) 46 विमानपत्तनों पर एएसी की कोई बैठक नहीं करने; और (ग) पिछले तीन वर्षों में कुछ विमानपत्तनों पर प्रत्येक छह महीने में एक बैठक के मानदंड के विपरीत एएसी की केवल एक बैठक आयोजित करने को गंभीरता से लिया है और 17 विमानपत्तनों पर एएसी के तत्काल गठन, 87 विमानपत्तनों पर मानदंडों को अनुसार एसीसी बैठकें आयोजित करने और 17 विमानपत्तनों पर एसीसी के गठन के लिए और एएसी के संबंधित प्रावधानों के जन प्रतिनिधियों को सूचित करने के लिए विमानपत्तनों के संबंधित निदेशक को जवाबदेह बनाने की सिफारिश की थी। हालांकि, नागर विमानन मंत्रालय ने एक अनौपचारिक तरीके से जवाब दिया है कि सभी विमानपत्तन निदेशकों को निर्देश दिया गया है कि वे एएसी के प्रावधान के बारे में जन प्रतिनिधियों को सूचित करें और अध्यक्ष-एएसी के साथ समन्वय करें, निर्धारित अवधि के अनुसार बैठकों का संचालन करें और स्थानीय सांसदों से विमानपत्तनों के कार्यकरण के संबंध में प्रतिक्रिया लें। उन्होंने न तो इस बारे में कोई सूचना भेजी है कि निर्धारित उड़ान परिचालन वाले 17 विमानपत्तनों पर एएसी का गठन किया गया है या नहीं और न ही उन्होंने एएसी के गठन और निर्धारित अवधि के अनुसार बैठकें आयोजित करने के लिए विभिन्न विमानपत्तनों के निदेशकों को उनके द्वारा जारी किए गए निर्देशों की कोई प्रति प्रस्तुत की है। समिति चाहती है कि नागर विमानन मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के साथ प्रत्येक विमानपत्तन का स्थिति संबंधी प्रतिवेदन समिति को प्रस्तुत किया जाए। समिति आगे चाहती है कि मंत्रालय द्वारा विभिन्न एजेंसियों को जारी निर्देशों के साथ-साथ विमानपत्तन परिसर के प्रमुख स्थानों पर विमानपत्तन निदेशक के नाम और टेलीफोन नंबर को दर्शाने वाले डिस्प्ले बोर्ड लगाने, सभी विमानपत्तनों पर सांसदों के लिए विशेष एएआई हेल्प डेस्क खोलने, सेवाओं का लाभ उठाने के लिए माननीय सदस्यों के उपयोग के लिए ऐप का विकास करना, विमानपत्तनों पर शिष्टाचार व्यवहार आदिके संबंध में प्रत्येक विमानपत्तन की की-गई-कार्रवाई की स्थिति रिपोर्ट समिति को प्रस्तुत की जाए।

दिल्ली और मुंबई विमानपत्तनों पर एएसी का गठन

सिफारिश (क्रम संख्या 28)

51. समिति ने अपने प्रतिवेदन में दिल्ली और मुंबई विमान पत्तनों पर एएसी के गठन के संबंध में निम्नलिखित सिफारिश की थी: -

"समिति को मंत्रालय के उत्तर से ज्ञात हुआ है कि दिल्ली और मुंबई विमानपत्तनों पर प्रचालन, अनुरक्षण और विकास समझौते (ओएमडीए) अथवा राज्य सहायता समझौते (एसएसए)के अनुसार एएसी का गठन किया जाना अपेक्षित नहीं है। उनके द्वारा इस संबंध में यह तर्क दिया गया है कि दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डायल) और मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (मायल) के संबंध में ओएमडीए/एसएसए में विमानपत्तनों पर जाँचोपाय हेतु पहले से ही प्रावधान मौजूद हैं। तथापि, समिति मंत्रालय द्वारा दिए गए तर्क से सहमत नहीं है क्योंकि अन्य सभी विमानपत्तनों पर भी जाँचोपाय के प्रावधान मौजूद हैं और फिर भी इन विमानपत्तनों पर नागर विमानन मंत्रालय द्वारा एएसी के गठन का प्रावधान किया गया है। चूंकि दिल्ली और मुंबई एयरपोर्ट ओएमडीए / एसएसए के अंतर्गत निजी रूप से प्रबंधित विमानपत्तन हैं जिनमें भारी यातायात रहता है, अतः समिति का यह मानना है कि दिल्ली और मुंबई एयरपोर्ट पर एएसी का गठन और भी वांछनीय और प्रयोजनमूलक होगा। निर्वाचित संसद सदस्य/विधायक जो जनता के सीधे संपर्क में होते हैं, अधिक पारदर्शिता लाएंगे और इन विमानपत्तनों पर यात्री सुविधाओं के सुधार हेतु बहुमूल्य सुझाव देंगे। समिति का यह मानना है कि विमानपत्तन के प्रबंधन का कार्य निजी ऑपरेटर को दिए जाने का अर्थ यह नहीं होना चाहिए कि इन विमानपत्तनों पर एएसी का गठन न किया जाए बल्कि निजी रूप से प्रबंधित विमानपत्तनों की सलाहकार समिति में अविच्छिन्न रूप से जनप्रतिनिधि शामिल होने चाहिए जिससे कि विमानपत्तनों की सेवाओं को लोकोन्मुख बनाया जा सके। यदि डायल और मायल के ओएमडीए और एसएसए में निर्वाचित जनप्रतिनिधियों को संबद्ध करने के द्वारा सलाहकार समितियों के गठन का प्रावधान नहीं हो तो समिति यह सिफारिश करती है कि इसमें यथाशीघ्र संशोधन किया जाए जिससे कि इन जेवी विमानपत्तनों पर अन्य एएआई द्वारा प्रबंधित विमानपत्तनों की तरह ही समान एएसी जिसके चेयरपर्सन / वैकल्पिक चेयरपर्सन संसद सदस्य/ विधायक हों , के गठन हेतु सामर्थ्यकारी प्रावधान किए जा सकें । समिति आगे यह सिफारिश करती है कि मंत्रालय द्वारा यह सुनिश्चित किया जाए कि भविष्य में निजी ऑपरेटरों द्वारा विमानपत्तनों के प्रबंधन हेतु

हस्ताक्षरित किए जाने वाले समझौतों में इन विमानपत्तनों पर अनिवार्यतः सलाहकार समितियों जिनमें स्थानीय संसद सदस्यों/विधायकों का समुचित प्रतिनिधित्व हो, के गठन हेतु उपयुक्त खंड का प्रावधान किया जाए।"

52. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नानुसार कहा है: -

"एएआई ने दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (डायल) और मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (मायल) के साथ ओएमडीए और अन्य परियोजना दस्तावेजों को निष्पादित किया और ओएमडीए के प्रावधानों के अनुसार भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण हवाईअड्डे पर अपने आरंभिक कार्य निष्पादन के दौरान आईजीआई हवाईअड्डे के परिचालन, अनुरक्षण, विकास, डिजाइन, निर्माण, उन्नयन, आधुनिकीकरण, वित्त और प्रबंधन के कार्यों को करने और वैमानिकी, गैर-वैमानिकी और आवश्यक सेवाओं को करने के लिए विशेष अधिकार और प्राधिकार प्रदान किया है। ओएमडीए और राज्य सहायता समझौते के प्रावधानों के तहत, ओएमडीए कार्यान्वयन निरीक्षण समिति (ओआईओसी), संयुक्त समिति, संयुक्त समन्वय समिति और हवाईअड्डा समन्वय समिति आईजीआई हवाईअड्डा, दिल्ली और सीएसआईए, मुंबई हवाईअड्डों के लिए गठित करने की परिकल्पना की गई है: -

(क) ओएमडीए के अनुच्छेद 8. 5. 9 के तहत अपेक्षित ओएमडीए कार्यान्वयन निरीक्षण समिति (ओआईओसी) ओआईओसी ओएमडीए से संबंधित सभी मामलों के लिए 'संपर्क का एकल केंद्र' है। ओआईओसी आने वाले मुद्दों और संबंधित मामलों की संयुक्त समीक्षा और हवाईअड्डे के विकास की निगरानी के लिए उत्तरदायी है।

(ख) ओएमडीए के अनुच्छेद 5.2 (iv) के अंतर्गत परिवर्तनकाल के लिए अपेक्षित संयुक्त समिति (जेसी) हवाई अड्डा परिचालनों के व्यापक देख रेख के लिए जिम्मेदार है।

(ग) राज्य सहयोग समझौते की धारा 5.1 के अंतर्गत अपेक्षित संयुक्त समन्वय समिति (जेसीसी)। जेसीसी का गठन भारत सरकार की सेवाओं को सुचारु रूप से तथा कुशलता से निष्पादित करने के लिए किया गया है।

(घ) एसएसए की धारा 5.2 के अनुसार हवाई अड्डा समन्वय समिति (एसीसी)। एसीसी का गठन हवाई अड्डे की सुचारु एवं कुशलपरिचालन तथा जेवीसी एवं भारत सरकार के बीच हवाई अड्डे की नीति संबंधित मुद्दों से जुड़े वार्तालाप एवं समन्वय को सुगम बनाने के लिए किया गया है।

(ङ) संसदीय समिति योंद्वारा दौरा: यहाँ तक कि संसदीय समितियों (परिवहन, पर्यटन एवं संस्कृति पर विभाग-संबंधी संसदीय स्थायी समिति) ने भी आईजीआई हवाई अड्डा, दिल्ली का दौरा किया है एवं जनोपयोगी दृष्टिकोण को ध्यान में रखते हुए सुधार के लिए निविष्टियाँ तथा प्रतिक्रियाएँ प्रदान की हैं।

डायल एवं मायल हवाई अड्डों पर पहले से ही मजबूत यात्री प्रतिक्रिया प्रणाली मौजूद है तथा हवाई अड्डे पर बेहतर यात्री अनुभव प्रदान करने हेतु यात्रियों के निविष्टियों का मूल्यांकन कर उन्हें क्रियान्वयित किया जाता है।

शेयरधारक के समझौते के अनुसार, बोर्ड में हैदराबाद इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड एवं बेंगलुरु इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड के पास पहले से ही राज्य सरकार तथा एएआई का प्रतिनिधित्व है। इसलिए, उचित सार्वजनिक निरीक्षण पहले से ही मौजूद है। विधायकों/सांसदों के प्रतिनिधित्व वाली सलाहकार समिति की कोई आवश्यकता नहीं है।

कोचीन अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) हवाई अड्डा है, जो केरल सरकार के नियंत्रण में है। केरल के माननीय मुख्यमंत्री सीआईएएल के निदेशक मंडल के अध्यक्ष हैं तथा मुख्य सचिव एवं दो अन्य मंत्रियों को भी सीआईएएल के निदेशक मंडल में शामिल किया गया है। सभी अनिवार्य निर्णयत था मुद्दे पर केवल निदेशक मंडल द्वारा ही चर्चा एवं निर्णय लिया जाता है। अतः, सीआईएएल के प्रबंधन नियंत्रण में जनप्रतिनिधियों का प्रतिनिधित्व बिलकुल उपलब्ध है।

53. समिति ने विमानपत्तनों के दर्जे पर ध्यान दिए बिना देश भर के एएसी में निर्वाचित जन प्रतिनिधियों की सहभागिता की सिफारिश की थी। सिफारिश यह सुनिश्चित करने के लिए की गई थी कि विमानपत्तनों पर प्रदान की जाने वाली सेवाएं जनोन्मुखी हैं और निरंतर संसदीय निगरानी से यह सुनिश्चित होगा कि जनता के लिए आवश्यक बुनियादी सेवाओं की किसी भी विमानपत्तन पर कमी नहो। नागर विमानन मंत्रालय ने अपने जवाब में कहा है कि संयुक्त उद्यम विमानपत्तनों पर कई अन्य समितियां हैं जैसे ओएमडीए कार्यान्वयन निगरानी समिति (ओआईओसी), संयुक्त समिति (जेसी), संयुक्त समन्वय समिति (जेसीसी), विमानपत्तन समन्वय समिति (एसीसी) आदि और एक मजबूत यात्री प्रतिक्रिया प्रणाली के साथ संसदीय समितियों के दौरे से विधायकों/सांसदों के साथ एएसी की कोई आवश्यकता नहीं है। समिति विभिन्न संयुक्त उद्यम विमानपत्तनों पर एएसी नहीं होने के पीछे मंत्रालय के तर्क से पूरी तरह असहमत है। बल्कि, समिति की राय है कि संयुक्त उद्यम विमानपत्तनों पर नियमित निरीक्षण और निगरानी की और भी अधिक आवश्यकता है। अन्य उपलब्ध तंत्र जैसे ओआईओसी, जेसी, जेसीसी, यात्री प्रतिक्रिया प्रणाली आदि का उपयोग विमानपत्तनों पर इष्टतम दक्षता के लिए समिति की निगरानी द्वारा सुझाए गए तंत्र के साथ संयोजन में किया जाना चाहिए। इस प्रकार समिति, एएआई को देश के प्रत्येक विमानपत्तन पर एएसी गठित करने की जोरदार सिफारिश करती है।

एएआई द्वारा अनुसंधान और विकास (आरएंडडी) कार्यकलाप

सिफारिश (क्रम संख्या 31)

54. समिति ने अपने प्रतिवेदन में एएआई द्वारा अनुसंधान एवं विकास (आर एंड डी) गतिविधियों के संबंध में निम्नलिखित सिफारिश की थी: -

"समिति यह पाती है कि विमानन अवसंरचना और वायु यातायात क्षमताओं से संबंधित समस्याओं का समाधान करने हेतु आरएंडडी सुविधाओं की स्थापना करने में तकनी की सहायतार्थ दीर्घकालिक भागीदारी विकसित करने के लिए एएआई ने एमआईटीआरई कॉर्पोरेशन अमेरिका के साथ एक सम्झौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। एएआईने 6 सितंबर 2013 को बेगमपेट एयरपोर्ट, हैदराबाद में एक

आरएंडडी टेकसेंटर की स्थापना की है। एएआई बोर्ड ने निम्नलिखित हेतु अनुमोदन दिया है: (एक) एएआईआरएंडडी कॉरपोरेट पॉलिसी (दो) आरएंडडी मैनुअल का पहला संस्करण तथा एएनएस हेतु आर एंडडी योजना (तीन) एएनएस के सेवार्थ तथा एयरपोर्ट/ इंजीनियरिंग अनुसंधान के लिए बेगमपेट एयरपोर्ट पर विश्वस्तरीय नागर विमानन अनुसंधान संगठन (सीएआरओ) की स्थापना करना (चार) बेगमपेट एयरपोर्ट, हैदराबाद में सीएआरओ के लिए 27 एकड़ भूमिका आवंटन करना (पाँच) वर्ष 2018 से आरएंडडी अवसंरचना, प्रयोगशाला, उपकरणों की खरीद, कौशल विकास तथा ज्ञान एवं प्रौद्योगिकी अंतरण पर पिछले 12 वर्षों में 1200 करोड़ रुपए खर्च किए गए। समिति यह नोट करके प्रसन्न है कि भारतीय विमान प्राधिकरण ने एयर ने विगेशन सर्विस और विमानपत्तन/ अभियांत्रिकी की अनुसंधान हेतु तथा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण में अनुसंधान और विकास हेतु अन्य कदम उठाने के लिए हैदराबाद में विश्वस्तरीय नागर विमानन अनुसंधान संगठन (सीएआरओ) की स्थापना करने का महत्वपूर्ण निर्णय लिया है। हालांकि समिति यह जानना चाहती है कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के अनुसंधान और विकास कार्यक्रमों के संबंध में लिए गए इन महत्वपूर्ण निर्णयों के क्या परिणाम रहे हैं और इनके दमों से विभिन्न विमानपत्तनों पर नेविगेशन और अन्य विमानपत्तन सेवाओं को प्रोफेशनल रूप से प्रबंधित करना किया प्रकार से सुगम हुआ है। इसलिए समिति चाहती है कि उसे वर्ष 2013-14 से इस संबंध में हुई प्रगति और कि एएए बजटीय आवंटन एवं वास्तविक खर्च की विषयवार और वर्षवार जानकारी दी जाए।

55. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नानुसार कहा है: -

"आरएंडडी केंद्र, पिछले कुछ वर्षों में, एएनएस विभाग की विभिन्न इकाइयों द्वारा उठाए गए विभिन्न समस्या का समाधान करने में, टीएएएम, टीएआरजीईटी, आदि जैसे उपकरणों का उपयोग करके सिमुलेशन अध्ययन करने में, एटीएम परियोजनाओं के लिए गुणात्मक आवश्यकताओं को विकसित करने में, सहयोग के लिए अकादमिक एवं उद्योग के साथ समन्वय करने में, निरंतर योगदान देता रहा है।"

वित्तीय वर्ष 2013-14 से कि एगए बजटीय आवंटन एवं असल व्यय इस प्रकार है:

क्र.सं.	वर्ष	सीएनएस (योजना) के माध्यम से व्यय (रु. करोड़ में)	आरएंडडी केंद्र द्वारा व्यय (रु. करोड़ में)	इंजीनियरिंग द्वारा व्यय (रु. करोड़ में)	आरएंडडी परियोजनाओं के लिए कुल व्यय (रु. करोड़ में)
1	2014- 15	9.19	160,000	-	9.21
2	2015- 16	6.96	-	-	6.96
3	2016- 17	5.5	-	-	5.5
4	2017- 18	0	-	-	0
5	2018- 19	14.52	-	30.00	44.52
6	2019- 20	8.27	0.1923	9.004	17.4663
7	2020- 21	-	2.215	42.675	44.890

56. समिति ने विमानन बुनियादी ढांचे और हवाई यातायात क्षमताओं को पूरा करने के लिए एएआई द्वारा लिए गए विभिन्न अनुसंधान एवं विकास निर्णयों की सराहना करते हुए उन निर्णयों के परिणाम जानने चाहें कि कैसे उक्त कदमों ने विभिन्न विमानपत्तनों

पर नेविगेशन और अन्य विमानपत्तन सेवाओं के पेशेवर प्रबंधन में सुविधा प्रदान की। समिति ने पाया कि मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत उत्तर हालांकि 2014-15 से 2020-2021 तक सीएनएस (योजना) के माध्यम से, आरएंडडी केंद्र और इंजीनियरिंग डिवीजन द्वारा वास्तविक व्यय दिया गया है, इन वर्षों के दौरान आरएंडडी के लिए बजट आवंटन नहीं किया गया है। साथ ही 2017-18 के दौरान कोई खर्च न करने का कारण भी नहीं बताया गया है। समिति यह भी नोट करती है कि बेगमपेट विमानपत्तन पर नागर विमानन अनुसंधान संगठन (सीएआरओ) की स्थापना में हुई प्रगति की स्थिति और एएआई द्वारा किए गए महत्वपूर्ण निर्णयों और अनुसंधान एवं विकास पहल के परिणाम समिति को प्रस्तुत नहीं किए गए हैं। बजटीय आवंटन और नेविगेशन और विमानपत्तन सेवाओं के प्रबंधन में किए गए अनुसंधान एवं विकास पहलों के परिणामों पर किसी विशिष्ट डाटा के अभाव में, समिति कोई निष्कर्ष निकालने में असमर्थ है। समिति चाहती है कि इस संबंध में उन्हें विस्तृत उत्तर दिया जाए।

गया विमानपत्तन के कोड नाम को बदले जाने की आवश्यकता

सिफारिश (क्रम संख्या 32)

57. समिति ने अपने प्रतिवेदन में गया विमान पत्तन के कोड में परिवर्तन की आवश्यकता के संबंध में निम्नलिखित सिफारिश की थी: -

"समिति को बताया गया कि नागर विमानन मंत्रालय को एक अनुरोध प्राप्त हुआ जिसमें गया विमानपत्तन का कोड नाम 'GAY' से बदलकर कोई अन्य को डनाम रखने का आग्रह किया गया है। इस अनुरोध को एयरइंडिया के पास भेजा गया ताकि वह आईएटीए का एक सदस्य एयरलाइन होने के नाते उससे इस विमानपत्तन कि पहचान हेतु 3 अक्षरों वाला कोई अन्य विशिष्ट कोड देने किमांग करे। हालांकि, आईएटीए ने बताया कि संकल्प 763 के अनुसार, लोकेशन कोड को स्थाई माना जाता है और उसे प्राथमिक रूप से विमान सुरक्षा से जुड़े किसी सुदृढतर्काधार के बगैर बदला नहीं जा सकता है। समिति को आशंका है किचूंकि गया एक पवित्र सहर है, वहाँ के स्थानीय लोगों आपतीजनक और लज्जाजनक लगता होगा कि अंतर्राष्ट्रीय समुदाय उनके शहर को 'GAY' कोड नाम से जाने। समिति भी इसे अनुचित और अनुपयुक्त मानती है। इसलि एवह सरकार और

एयरइंडिया से सिफारिश करती है कि वह गया विमानपत्तन का कोड 'जीएवाई' से बदलकर कोई अन्य समुचित कोड उदाहरणार्थ 'YAG' अथवा अन्य कोई समुचित कोड रखने हेतु सभी अपेक्षित परामर्श और औपचारिकताओं को समयबद्ध तरीके से पूरा करे। समिति चाहती है कि उसे सरकार और एयरइंडिया द्वारा इस संबंध में उठा एगए ठोस कदमों के बारे में अवगत कराया जाए।"

58. मंत्रालय ने अपने की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नानुसार कहा है: -

"गया हवाई अड्डे के लिए आईएटी एकोड को बदलने के लिए यह मामला एअरइंडिया द्वारा आईएटीए को भेजा गया था। इस संबंध में, आईएटीए ने कहा है कि संकल्प 763 के अनुसार, स्थानीय कोड को स्थायी माना जाता है तथा एक मजबूत कारण, मुख्य रूप से हवाई सुरक्षा से संबंधित, प्रदान करने की आवश्यकता होती है। गया हवाई अड्डा का आईएटीए कोड "GAY" गया हवाईपट्टी के शुरू होने के बाद से उपयोग में है। इसलिए, उचित कारण के बिना, मुख्य रूप से हवाई सुरक्षा से संबंधित, आईएटीए ने गया हवाई अड्डे के आईएटीए कोड को बदलने में असमर्थता व्यक्त की है।

59. समिति ने गया विमानपत्तन के कोड नाम को 'जीएवाई' से दूसरे कोड नाम में बदलने की सिफारिश की थी क्योंकि गया एक पवित्र शहर है और इस दृष्टि से यह कोड अनुपयुक्त, अनुचित, आपत्तिजनक या शर्मनाक प्रतीत होता है। समिति ने 'वाईएजी' जैसे वैकल्पिक कोड नाम का भी सुझाव दिया था। नागर विमानन मंत्रालय के जवाब से समिति ने नोट किया कि यह मामला एयर इंडिया द्वारा आईएटीए को भेजा गया था जिसमें कहा गया है कि संकल्प 763 के अनुसार, स्थान कोड को स्थायी माना जाता है और मुख्य रूप से हवाई सुरक्षा से संबंधित एक मजबूत औचित्य दिया जाना चाहिए। समिति अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन संघ (आईएटीए) के समक्ष अनुरोध करने के लिए आईएटीए की सदस्य एयरलाइन होने के नाते एयर इंडिया के प्रयासों की सराहना करती है, लेकिन फिर भी, सरकार को आईएटीए और संबंधित संगठन के समक्ष मामले को उठाने के लिए भरपूर प्रयास करने पर जोर देती है क्योंकि यह मुद्दा हमारे देश के एक पवित्र शहर के विमानपत्तन के अनुपयुक्त कोड नामकरण से संबंधित है।

अध्याय दो

सिफारिशें/टिप्पणियाँ जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है

संक्षिप्त परिचय

सिफारिश (क्र.स.1.1)

समिति नोट करती है कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण सन 1995 में संसद के एक अधिनियम द्वारा अस्तित्व में आया था। यह 100 प्रतिशत भारत सरकार के स्वामित्व में है। भाविप्रा का उद्देश्य उच्च गुणवत्ता युक्त, सुरक्षित और ग्राहक उन्मुख हवाई अड्डों और विमान नेवीगेशन सेवाओं को प्रदान करना है जिससे देश के आर्थिक विकास के लिए उत्प्रेरक के रूप में कार्य किया जा सके। समिति का मानना है कि भाविप्रा जो पिछले कई वर्षोंसे लगातार लाभ कमा रहा है, ने वित्तीय वर्ष 2017-18 और 2018-19 के दौरान लाभ में मामूली गिरावट देखी है। समिति को उम्मीद है कि प्राधिकरण नागरिक विमानन क्षेत्र में अनुमानित वृद्धि को देखते हुए निकट भविष्य में अपनी सामान्य लाभ कमाने की गति पर लौटेगा और आगे बढ़ेगा। समिति को यह जानकर प्रसन्नता हो रही है कि भाविप्रा की योजना विभिन्न हवाई अड्डों और विमान नौवहन अवसंरचना के विकास/ उन्नयन/ आधुनिकीकरण के लिए अगले पाँच वर्षों में 25,000 करोड़ रूपए का निवेश करने की है। समिति को उम्मीद है कि बेहतर यात्री सुविधाओं सहित हवाई अड्डे से संबंधित बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए शुरू की गई परियोजनाओं को निर्धारित समय-सारणी के अनुसार पूरा किया जाएगा। इस प्रतिवेदन में समिति ने भाविप्रा को नवरत्न का दर्जा देने, वास्तविक और वित्तीय प्रदर्शन, डीआईएएल और एमआईएएल के साथ राजस्व साझेदारी, आरसीएस- उड़ान योजना, एयरपोर्ट सलाहकार समितियों (एएसी), सतत विमानन ईंधन (एसएएफ), हवाई सुरक्षा, डिजी यात्रा, ट्रांसशिपमेंट के विकास, पीपीपी मॉडल के माध्यम से हवाई अड्डों का विकास, कृषि उड़ान योजना आदि जैसे कई प्रमुख मुद्दों को छुआ है। समिति यह जानकर प्रसन्न है कि सरकार ने 21 अक्टूबर, 2016 को आर सी एस-उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) योजना शुरू की है और इन मार्गों पर आम आदमी को सस्ती हवाई

यात्रा उपलब्ध कराने के उद्देश्य से देश के 100 हवाई अड्डों को चिन्हित किया है। समिति को आशा है कि इस प्रतिवेदन में उसके द्वारा दी गई टिप्पणियों/ सिफारिशों को सही भावना से लागू किया जाएगा।

सरकार का उत्तर

समिति की टिप्पणियों और उस पर सुझाए गए उपायों को कार्यान्वयन के लिए नोट कर लिया गया है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं.एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर 2021]

वास्तविक प्रदर्शन

सिफारिश (क्र.स.2.2)

समिति को वर्ष 2019-20 से संबंधित आंकड़ों से पता चलता है कि वित्त वर्ष 2019-20 में विमानों की आवाजाही में 3.6% की गिरावट आई है, यात्रा करने वाले यात्रियों में 1.1% की गिरावट आई है और माल ढुलाई में 6.6% की गिरावट आई है। समिति वित्त वर्ष 2019-20 की अंतिम तिमाही के दौरान नागर विमानन क्षेत्र में व्यापार संचालन पर वर्तमान महामारी के प्रभाव को समझती है। समिति ने हालांकि भाविप्रा से भविष्य के लिए प्रभावी तैयारियों के लिए इस अवधि के दौरान अपने संसाधनों को पूरी तरह से समर्पित करने की उम्मीद की है ताकि विमान परिचालनों, यात्री परिवहन और माल ढुलाई के क्षेत्रों और गैर-वैमानिक क्षेत्र में भी आने वाले दिनों में उच्च वृद्धि दर्ज की जा सके। समिति ने आगे कहा कि स्वदेशी एयरक्राफ्ट अनुरक्षण प्रणाली पर्याप्त नहीं है और इसलिए समिति चाहती है कि भाविप्रा को इस अपर्याप्तता का उपयोग विमान अनुरक्षण प्रणाली को एक नए व्यापार खंड के रूप में विकसित करने के अवसर के रूप में करना चाहिए जिससे न केवल एयरलाइन कंपनियों को स्वदेशी विमान अनुरक्षण सुविधाएं उपलब्ध होंगी बल्कि भाविप्रा की आय में भी वृद्धि होगी।

सरकार का उत्तर

रखरखाव, मरम्मत और ओवरहालिंग (एमआरओ) संबंधी व्यय किसी एयरलाइन की कुल लागत का लगभग 15% होता है। हालांकि, भारत अपने नागर और सैन्य विमानन के क्षेत्र में डिजाइन, निर्माण और रखरखाव के लिए 99% विदेशी संस्थाओं पर निर्भर है। अपनी बड़ी आबादी और आकार के साथ भारत जैसा देश, जहां पर देश के भीतर पूर्ण एमआरओ क्षमता विद्यमान है, भारत में सैन्य और वाणिज्यिक विमानन के विकास और उसे बनाए रखने के लिहाज से बहुत ही कार्यनीतिक है। भारत के बढ़ते विमानन बाजार, प्रौद्योगिकी और कौशल आधार को ध्यान में रखते हुए सरकार ने विमान/हेलीकॉप्टर/ ड्रोन और उनके इंजनों तथा अन्य पुर्जों के लिए एमआरओ उद्योग का विकास करने के लिए देश में एक अनुकूल माहौल बनाने की दृष्टि से 1 सितंबर 2021 को एक नई एमआरओ नीति की घोषणा की। इस नीति दिशानिर्देश की मुख्य विशेषताएं नीचे दी गई हैं।

क. नई संविदाओं में रियायत शुल्क, रॉयल्टी सहित किसी भी अभिव्यक्ति में, नहीं लगाया जाएगा। यह मौजूदा संविदाओं के नवीनीकरण की संबंधित तिथि से भी नहीं लगाया जाएगा।

ख. युक्ति संगत भूमि/स्थान के किराये के अंतर्गत एजेंसी के चयन तथा भूमि/स्थान के आवंटन के लिए प्रक्रियाएँ तथा अन्य प्रावधान निम्नानुसार होंगे:

1. नई संविदाओं के संबंध में भूमि/स्थान का आवंटन और नवीनीकरण:

क. नई संविदाएँ : एमआरओ सेवा प्रदाताओं/एएमओ को चुनिंदा हवाई अड्डों पर समयबद्ध तरीके से प्रवेश की सुविधा देने के लिए, भाविप्रा सार्वजनिक रूप से ई-निविदाएं आमंत्रित करेगा, जिसमें बोलीदाता द्वारा उद्धृत लीज शुल्क बिड पैरामीटर होगा। उच्चतम लीज शुल्क उद्धृत करने वाली एजेंसी उस विशिष्ट पार्सल के लिए चयनित बोलीदाता होगी।

ख. मौजूदा संविदाओं के अंतर्गत संविदा का नवीनीकरण/भूमि का आवंटन: एमआरओ सेवा प्रदाताओं/एएमओ के मौजूदा भूमि पट्टों/स्थान के लाइसेंस का नवीनीकरण बोली

(बिडिंग) के आधार पर होगा जिसमें मौजूदा पट्टेदार/ लाइसेंसधारक को पहले इनकार का अधिकार (आरओएफआर) दिया जाएगा ताकि चयन मानदंड के अनुसार प्रथम रैंक की बोली का मिलान हो सके बशर्ते कि उसकी बोली प्राप्त होने वाली सबसे अधिक प्रतिस्पर्धी बोली के 15% के भीतर हो।

II. उद्धृत/स्वीकृत पट्टा शुल्क प्रत्येक तीसरे वर्ष के बाद 15% की दर से बढ़ाया जाएगा।

III. इन प्रावधानों के तहत भूमि/स्थान के आवंटन के लिए संविदा, नई या नवीनीकृत, की अधिकतम अवधि साइट सौंपने की तारीख से 30 वर्ष होगी। हालांकि यदि एमआरओ एजेंसी चूक करती है या आवंटित भूमि/स्थान पर एमआरओ गतिविधियों को करना बंद कर देती है, तो भाविप्रा द्वारा किसी भी क्षतिपूर्ति के भुगतान के बिना पट्टे को समाप्त कर दिया जाएगा।

IV. एमआरओ गतिविधियों को निम्नलिखित हवाईअड्डों से बढ़ावा दिया जाएगा: भोपाल, चंडीगढ़, चेन्नई, हैदराबाद (बेगमपेट), जुहू, कोलकाता, दिल्ली और तिरुपति। उपलब्ध भूमि/स्थान संसाधनों वाले अन्य हवाई अड्डों, जिनमें एमआरओ सेवा प्रदाताओं/एमओ को अपनी सुविधाएं स्थापित करने के लिए आकर्षित करने की क्षमता है, की भाविप्रा द्वारा समय-समय पर पहचान की जाएगी और उन्हें अधिसूचित किया जाएगा।

उम्मीद है कि यह नीतिगत पहल विमानन क्षेत्र में आत्मनिर्भरता के राष्ट्रीय लक्ष्य की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम साबित होगी।

वित्तीय प्रदर्शन

सिफारिश (क्र.स.3.1 और 3.2)

समिति द्वारा वर्ष 2014-15 से 2018-19 तक 5 वर्षों की अवधि के दौरान भाविप्रा के राजस्व और व्यय से संबंधित आंकड़ों के विश्लेषण से पता चलता है कि भाविप्रा ने इस अवधि के दौरान अपनी राजस्व आय में लगातार वृद्धि की है क्योंकि यह वर्ष 2014-15 में 9285 करोड़ रुपए से लगभग 52 प्रतिशत बढ़कर वर्ष 2018-19 में 14,133 करोड़ रुपए हो गया है। भाविप्रा की राजस्व आय का खंडवार विश्लेषण यह

दर्शाता है कि एयरपोर्ट ने विगेशन सेवाओं से राजस्व 2016 -17 में 2972.89 करोड़ रुपए से बढ़कर वर्ष 2018-19 में 3702.18 करोड़ रुपए हो गया है, हवाई अड्डा सेवाओं से राजस्व 3483. 98 करोड़ रुपए से बढ़कर 4491.59 करोड़ रुपए हो गया है। गैर-एयरोनॉटिकल सेवाओं से राजस्व 1304.97 करोड़ रुपए से बढ़कर 1842.85 करोड़ रुपए हो गया और इसी अवधि में अन्य आय से राजस्व भी 681.47 करोड़ रुपए से बढ़कर 1046.27 करोड़ रुपए हो गया है । राजस्व में यह वृद्धि माननीय उच्चतम न्यायालय के निर्णय के अनुपालन में लैंडिंग, पार्किंग और आवास शुल्क और उपयोगकर्ता विकास शुल्क में कमी के बावजूद हासिल की गई है। हालांकि यह देखा गया है कि वर्ष 2014-15 से वर्ष 2018-19 की अवधि के दौरान खर्च 6493 करोड़ रुपएसे 60% बढ़कर 10449 करोड़ रुपए हो गया है। समिति हालांकि यह नोट करके चिंतित है कि वर्ष 2016-17 के बाद से भाविप्रा के लाभ में गिरावट आ रही है, वित्त वर्ष 2016-17 के दौरान भाविप्रा द्वारा अर्जित लाभ 3116.93 करोड़ रुपए रहा जो वर्ष 2017-18 के दौरान घटकर 2801.64 रह गया और वित्तीय वर्ष 2018-19 के दौरान यह और घटकर 2271.44 करोड़ रुपए रह गया। लाभ में गिरावट के लिए भाविप्रा द्वारा उद्धृत मुख्य कारण कर्मचारियों के लाभ खर्चों में वृद्धि थी। कर्मचारियों के लाभ खर्चों में वृद्धि की वजह वास्तविक मूल्यांकन देयता (483 करोड़ रुपए) का परिभाषित पेंशन अंशदान योजना (818 करोड़ रुपए) के तहत भुगतान, वेतन पुनरीक्षण में वृद्धि (116 करोड़ रुपए) और सीओडी पेंशन (224 करोड़ रुपए) रहे । समिति विभिन्न कर्मचारी संबंधित देनदारियों के कारण पर्याप्त व्यय पर ध्यान देते हुए उम्मीद करती है कि भाविप्रा एयरोनोटिकल और गैर-वैमानिक खंडों में अपने राजस्व को बढ़ाने के लिए विभिन्न उपाय करेगा और आने वाले वर्षों में अधिक लाभ दर्ज करने में सक्षम होगा।

और

समिति ने यह भी कहा कि एयरपोर्ट लीज रेवेन्यू सेगमेंट से भी भाविप्रा की कमाई में गिरावट आई है। इस माध्यम में वर्ष 2016-17 के दौरान अर्जित राजस्व 3836.75 करोड़ रुपए था जो वर्ष 2017-18 में घटकर 3102.57 करोड़ रुपए रह गया और वित्तीय वर्ष 2018-19 के दौरान यह और घटकर 3050.07 करोड़ रुपए रह गया।

दिल्ली आईजीआई हवाई अड्डे जिसकी सेवाएँ राजस्व आय का एक प्रमुख हिस्सा है पर राजस्व में कमी के लिए उद्धृत कारणों में से एक (क) लैंडिंग शुल्क (ख) पार्किंग और आवास शुल्क और (ग) उपयोगकर्ता विकास शुल्क पर भारत के माननीय सुप्रीम कोर्ट के आदेशों के अनुपालन में दिनांक 07.07.2017 से कम टैरिफ का कार्यान्वयन था। पिछले कुछ वर्षों के दौरान दिल्ली हवाई अड्डे पर भाविप्रा द्वारा अर्जित लैंडिंग और पार्किंग शुल्क के बारीकी से विश्लेषण से अर्जित राजस्व में भारी गिरावट का पता चलता है। भाविप्रा ने लैंडिंग और पार्किंग शुल्क से वर्ष 2016-17 में 478.54 करोड़ रुपए कमाए जो वर्ष 2018-19 में घटकर 271.53 करोड़ रुपए हो गए जो कि 207.01 करोड़ रुपए की भारी गिरावट को दर्शाता है। इसी तरह दिल्ली हवाई अड्डे पर उपयोगकर्ता विकास के लिए वर्ष 2016-17 के दौरान 1243.89 करोड़ रुपए कमाए थे जो वर्ष 2018-19 के दौरान घटकर 63.18 करोड़ रुपए रह गए जिसमें रूपये 1180.71 करोड़ रुपए की भारी गिरावट देखी गई । गैर-वैमानिक राजस्व में वृद्धि के लिए किए गए उपायों के बारे में पूछे जाने पर समिति को अवगत कराया गया कि भाविप्रा ने इसके लिए विभिन्न कदम उठाए हैं जिनमें (i) भुवनेश्वर, कोलकाता और अमृतसर हवाई अड्डों पर स्टार होटलों का विकास (ii) चेन्नई, पुणे, कोझिकोड़, अमृतसर, भुवनेश्वर, कोयंबटूर, देहरादून, त्रिची, विजयवाड़ा और इंदौर हवाईअड्डों पर एकीकृत बहुस्तरीय कार पार्क (iii) भुवनेश्वर, कोलकाता, वाराणसी और अमृतसर हवाईअड्डों पर खुदरा पेट्रोल दुकानों को लाइसेंस पर भूमि उपलब्ध कराना (iv) न्यूनतम मासिक गारंटी या प्रतिशत राजस्व हिस्सेदारी जो भी अधिक हो के मिश्रित मॉडल पर ड्यूटी निःशुल्क दुकानें आरंभ करना (v) खाद्य और पेय पदार्थों और सामान्य खुदरा दुकानों आदि के लिए 14 हवाई अड्डों पर मास्टर रियायतग्राही की अवधारणा को लागू करना शामिल है। समिति को यह जानकर हर्ष हुआ कि भाविप्रा ने अपने गैर-वैमानिक राजस्व के विकास के लिए समय पर पहल की है। समिति ने हालांकि सिफारिश की है कि वर्तमान में सीमित संख्या में हवाई अड्डों पर किए गए उपायों को सभी हवाई अड्डों पर यथासंभव दोहराया जाना चाहिए ताकि भाविप्रा गैर-वैमानिक सेगमेंट पर वाणिज्यिक संचालन में भी भारी वृद्धि हासिल कर सके। समिति की इच्छा है कि सी एंड एजी से अनुरोध किया जाए कि वह भाविप्रा से संबंधित

विभिन्न ठेकों की जांच करें ताकि इन कानूनी ठेकों में कमियों और कमजोरियों को सरकार के ध्यान में लाया जा सके ताकि भविष्य में इन पर ध्यान दिया जा सके।

सरकार का उत्तर

1) भाविप्रा हवाईअड्डों पर यात्री सुलभता और सुविधाओं को बढ़ाने के साथ-साथ मौजूदा भाविप्रा अधिनियम के प्रावधानों के तहत अनुमत सीमा तक गैर-वैमानिक गतिविधियों के विकास के माध्यम से राजस्व में वृद्धि करने के लिए भाविप्रा द्वारा सिटी साइड विकास की योजना बनाई जा रही है।

2) भाविप्रा द्वारा विभिन्न हवाई अड्डों पर कमर्शियल के साथ-साथ एकीकृत मल्टी-लेवल कार पार्क के कार्य को भी लिया है। चेन्नई और पुणे हवाई अड्डों की एमएलसीपी परियोजनाएं पहले ही अवार्ड की जा चुकी हैं और कार्य प्रगति पर है। उल्लिखित परियोजनाओं को भूमि की कमी और बेहतर यात्री सुविधाओं की सुलभता को ध्यान में रखकर आरंभ किया गया था।

3) भाविप्रा विभिन्न हवाई अड्डों पर खुदरा पेट्रोल आउटलेट्स को लाइसेंस पर भूमि उपलब्ध कराने की परियोजना को भी हाथ में लेने की प्रक्रिया में है।

4) भाविप्रा द्वारा विमानन उद्योग में वृद्धि को बढ़ाने के लिए वर्ष 2018-19 में 10 हवाई अड्डों पर डिजाइन, निर्माण, संचालन और रखरखाव (डीबीओएम) के आधार पर 12 हैंगर के निर्माण के लिए निविदा अवार्ड की है। हैंगरों के निर्माण का कार्य प्रगति पर है।

5) भाविप्रा द्वारा बेलगावी , जलगांव , कलबुर्गी , खजुराहो ,लीलाबारी और सलेम हवाई अड्डे पर डिजाइन, निर्माण, प्रचालन, अनुरक्षण स्थानांतरण आधार (डीबीओएमटी) पर उड़ान प्रशिक्षण संगठनों (एफटीओ) की स्थापना के लिए भूमि के पट्टे हेतु 27 नवंबर, 2020 को ई-पोर्टल के माध्यम से निविदाएं आमंत्रित की गई है ताकि विदेशी मुद्रा बचाने के लिए स्वदेशी एफटीओ सुविधाओं को प्रोत्साहित किया जा सके।

6) सचिव, नागर विमानन मंत्रालय द्वारा पत्र दिनांक 22 दिसंबर, 2020 के माध्यम से अध्यक्ष, भाविप्रा से अनुरोध किया कि भविष्य में विस्तार के लिए भाविप्रा भूमि की आवश्यकता को चिन्हित और मूल्यांकन करने के लिए सभी हवाई अड्डों की संपूर्ण भूमि का सर्वेक्षण और मूल्यांकन किया जाए ताकि शेष भूमि को वाणिज्यिक विकास और परियोजनाओं के लिए खाली रखा जा सके ताकि भाविप्रा के गैर-वैमानिक राजस्व को बढ़ाया जा सके। तदनुसार, भाविप्रा खाली भूमि के अधिकतम उपयोग और भाविप्रा के लिए राजस्व उत्पन्न करने के लिए वाणिज्यिक गतिविधियों को बढ़ावा देने के लिए सभी हवाईअड्डों की संपूर्ण भूमि का सर्वेक्षण और मूल्यांकन करने की प्रक्रिया में है।

7) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (भाविप्रा) हवाई अड्डों पर वाणिज्यिक सुविधाओं में वांछित स्तर की वृद्धि प्राप्त करने के लिए अधिकतम प्रयास कर रहा है। यह आशा की जा रही है कि इस दिशा में लिए जा रहे कदम गैर हवाई गतिविधियों से भाविप्रा के राजस्व बढ़ाने में मदद करेगा।

8) भाविप्रा की कोशिश हाल की पहलों पर आगे निर्माण करने की है। सामान्य खुदरा सुविधा और खाद्य और पेय (एफ एंड बी) सुविधा के लिए अब बारह और हवाई अड्डों पर मास्टर रियायतकर्ता अप्रोच लागू किया जा रहा है। इसके अलावा, आने वाले महीनों में व्यवहार्यता के अनुसार अधिक हवाई अड्डों पर लागू करने के लिए नई वाहन पार्किंग नीति, एपीपी आधारित कैब एग्रीगेटर सुविधा, एसपीए और वेलनेस सेंटर और अन्य नवीन वाणिज्यिक सुविधाओं को आरंभ किया जाएगा।

9) यह भी उल्लेख किया गया है कि कोविड -19 महामारी की वजह से कठिन स्थिति उभरी है जिसने गतिविधियों और राजस्व को प्रभावित किया है। हालांकि, यह आशा है कि एक बार स्थिति सामान्य होने के बाद, सभी प्रयासों द्वारा वाणिज्यिक सुविधाओं से हानि से उभरा जाएगा और वाणिज्यिक सुविधाओं से गैर-वैमानिक राजस्व प्राप्त किए जाएंगे।

10) विमान कार्गो के लिए, आईक्लॉस भाविप्रा की 100% पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी है, जो एक्सप्रेस टर्मिनलों, एसईजेड, कार्गो स्पेयर हेतु एमआरओ की स्थापना की संभावना का पता लगाकर गैर-वैमानिक राजस्व बढ़ाने के लिए विभिन्न पहल कर रही है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं.एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर 2021]

भाविप्रा को “नवरत्न “ का दर्जा देना

सिफारिश (क्र.स.5.1)

समिति ने देखा है कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (भाविप्रा), एक सांविधिक निगम है जिसे संसद के एक अधिनियम अर्थात् एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया एक्ट, 1994 द्वारा बनाया गया था जिसे सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) की “रत्न योजना” के तहत वर्ष 2009 में “ मिनी रत्ना श्रेणी-1” का दर्जा दिया गया था। भाविप्रा को प्रदत्त रत्न दर्जे ने बोर्ड को कार्यात्मक स्वायत्तता और वित्तीय शक्तियां जैसे कि 500 करोड़ रुपए तक के व्यय की शक्ति प्रदान की है। समिति प्रस्तुत सूचना से नोट करती है कि बोर्ड को निम्नलिखित के परिदृश्य में व्यापक कार्यात्मक स्वायत्तता और अधिक वित्तीय शक्तियों की आवश्यकता है (i) तेजी से बदलता विमानन परिदृश्य जिससे चुनौतियां पैदा हो रही हैं और विकास के अवसर बढ़ रहे हैं (ii) हवाई अड्डे के विकास में अपनी भूमिका को मजबूत करने और भारत तथा विदेशों में परामर्श सेवाएं प्रदान करने में अपने विशाल ज्ञान आधार का उपयोग करने की आवश्यकता; (iii) उड़ान योजना के तहत क्षेत्रीय संपर्कता योजना (आरसीएस)के तहत प्रचालन बढ़ाने और सुदृढीकरण की आवश्यकता; (iv) वैश्विक स्तर पर काम कर रही भारतीय और विमानन कंपनियों के साथ संयुक्त उद्यमों के माध्यम से रणनीतिक साझेदारी में प्रवेश करना; (v) हरित क्षेत्र हवाई अड्डों के लिए राज्यों/ स्थानीय प्राधिकरण के साथ विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) और संयुक्त उद्यम (जे वी) बनाने की योजना। समिति को सूचित किया गया है कि अपनी आकांक्षाओं को पूरा करने के उद्देश्य से, भाविप्रा ने अपने को “नवरत्न” का दर्जा जो व्यापक कार्यात्मक स्वायत्तता और वित्तीय शक्तियां प्रदान करता

है, प्रदान करने के लिए वर्ष 2017 में डीपीई में आवेदन किया था। हालांकि, डीपीई ने अनुरोध पर विचार करने के बाद भाविप्रा जो कि एक “सांविधिक निगम” है, को सलाह दी थी कि वह कंपनी अधिनियम, 2013 के तहत स्वयं को कंपनी में परिवर्तित करें जिसके लिए भाविप्रा अधिनियम, 1994 में संशोधन की आवश्यकता है। भाविप्रा ने हालांकि यह निवेदन किया है कि वह नवरत्न का दर्जा मिलने के बाद एक सांविधिक निगम के रूप में अधिक कुशलता से प्राधिकरण के रूप में कार्य करने में सक्षम होगा। समिति के विश्लेषण से यह भी पता चलता है कि (i) भाविप्रा काफी अच्छा प्रदर्शन कर रहा है और पिछले कई वर्षों से सरकार को अच्छा लाभान्श दे रहा है (ii) भाविप्रा ने डीपीई के समझौता ज्ञापन (एमओयू) के मापदंडों के अनुसार 2 वर्षों यानी कि वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए “बहुत अच्छी” रैंकिंग और 3 साल यानी वर्ष 2015-16 2016-17 और 2017-18 के लिए “उत्कृष्ट रैंकिंग प्राप्त की है और (iii) भाविप्रा सार्वजनिक निवेश और प्रबंधन विभाग (डीआईपीएएम) वित्त मंत्रालय, डीपीई आदि की अन्य शर्तों का पालन कर रहा था, और इस प्रकार समिति का मानना है कि भाविप्रा एक सांविधिक निगम की वर्तमान स्थिति को छोड़कर नवरत्न इकाई के लिए विचार किए जाने के लिए लगभग सभी अन्य पात्रता मानदंडों को पूरा करता है, जिसे की डीपीई, कंपनी अधिनियम 2013 के तहत एक कंपनी के रूप में परिवर्तित करना चाहता है। समिति की यह भी राय है कि कंपनी बनने की स्थिति निश्चित रूप से संगठन के कामकाज में अधिक पारदर्शिता और जवाबदेही लाती है और इसलिए भाविप्रा को कंपनी अधिनियम 2013 के तहत स्वयं को कंपनी में बदलने का प्रयास करना चाहिए जैसा कि डीपीई ने सुझाव दिया है। समिति इस संबंध में उठाए गए कदमों से अवगत होना चाहेगी।

सरकार का उत्तर

1. भाविप्रा का गठन 1 अप्रैल 1995 को संसद के एक अधिनियम द्वारा किया गया था। भाविप्रा को डीपीई द्वारा मार्च 2009 में मिनी रत्न श्रेणी- I पीएसई का दर्जा दिया गया था।
2. डीपीई ने भाविप्रा को नवरत्न का दर्जा देने के प्रस्ताव पर कार्रवाई करते हुए पाया कि भाविप्रा को नवरत्न का दर्जा देने के लिए कंपनी अधिनियम के तहत एक कंपनी बनना है।

3. डीआईपीएएम, वित्त मंत्रालय, डीपीई के निर्देशों के अनुसार भाविप्रा को सरकार द्वारा योगदान की गई पूंजी के लिए शेयरों के बाय बैंक के मुद्दे पर कार्रवाई में तेजी लाने के लिए कहा है।
4. नागर विमानन मंत्रालय द्वारा भाविप्रा को, भाविप्रा द्वारा शेयरों के प्रस्तावित बायबैंक के निहितार्थों को स्पष्ट रूप से दर्शाते हुए एक रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए भी कहा गया ।
5. चूंकि इस मुद्दे में भाविप्रा अधिनियम, 1994 और कंपनी अधिनियम के प्रावधानों का विश्लेषण शामिल था, भाविप्रा ने मैसर्स सिरिल अमरचंद मंगलदास, अधिवक्ता और सॉलिसिटर को भाविप्रा द्वारा शेयरों के बायबैंक के प्रस्ताव का मूल्यांकन और आंकलन के लिए नियुक्त किया।
6. सलाहकार ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की और बताया कि कंपनी अधिनियम की धारा 68 (शेयरों के बाय-बैंक पर) के प्रावधानों को भाविप्रा पर लागू करने के लिए, कंपनी अधिनियम की धारा 1(4)(एफ) के तहत अधिसूचना जारी करना एकल आधार पर संभव नहीं है। इसके लिए उस अधिसूचना के माध्यम से कंपनी अधिनियम के अन्य संबंधित अनुभागों को भाविप्रा पर लागू करने और दोनों अधिनियमों के बीच किसी भी टकराव को दूर करने के लिए भाविप्रा अधिनियम, 1994 की संबंधित धाराओं में आवश्यक संशोधन करने की आवश्यकता होगी। सलाहकार ने अपनी रिपोर्ट में "भाविप्रा द्वारा शेयरों की बायबैंक" करने के लिए कंपनी अधिनियम के तहत अधिसूचना और अधिसूचित किए जाने वाले अनुभागों और भाविप्रा अधिनियम के चुनिंदा वर्गों में आवश्यक संशोधनों के बारे में भी विस्तार से बताया।

समग्र निष्कर्ष को सलाहकार ने अपनी रिपोर्ट के अनुच्छेद डी के क्रम सं 5.1 से 5.5 के माध्यम से विस्तृत किया है, जिसमें उन्होंने यह भी बताया कि भाविप्रा अधिनियम के मौजूदा प्रावधान, जो कंपनी अधिनियम के विरोध में हैं, को संसद द्वारा (ऐसे विवाद पर ध्यान देने के लिए) या संसद द्वारा नए कानून के माध्यम से संशोधित करने की आवश्यकता है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं.एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर 2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय 1 का पैरा 9 देखें)

सिफारिश (क्र.स. 5.2)

समिति ने आगे देखा है कि भाविप्रा ने ना केवल प्रचालन, राजस्व आय, विभिन्न गतिविधियों के विस्तार, लाभ अर्जित करने और पिछले कई वर्षों के दौरान लाभांश का भुगतान करने के मामले में काफी वृद्धि की है बल्कि डीपीई के साथ हस्ताक्षरित एमओयू के मापदंडों की लगभग सभी आवश्यकताओं को भी पूरा किया है और इसलिए तार्किक रूप से यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि भाविप्रा नवरत्न का दर्जा मिलने के बाद अपने व्यापार संचालन में और उत्कृष्टता हासिल करेगा जिनसे प्राधिकरण को अधिक कार्यात्मक स्वायत्तता और अधिक शक्तियाँ प्राप्त होंगी। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि जब डीपीई के सुझाव के अनुसार भाविप्रा वैधानिक रूप से कानूनी कंपनी में बदल जाए, तो भाविप्रा के उसे नवरत्न का दर्जा देने के अनुरोध पर डीपीई द्वारा विचार किया जाना चाहिए ताकि ऊंचे दर्जा के साथ भाविप्रा अपने व्यापार संचालन में उत्कृष्टता हासिल कर सके और विमानन अवसंरचना प्रबंधन क्षेत्र में एक अग्रणी वैश्विक भागीदार के रूप में उभर सके।

सरकार का उत्तर

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (भाविप्रा) नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत एक अनुसूची 'ए' मिनीरत्न श्रेणी- I सीपीएसई है, जिसका गठन 1 अप्रैल, 1995 को संसद के एक अधिनियम अर्थात् भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम 1994 (94 का 55) द्वारा किया गया था।

भाविप्रा के स्तर को 'मिनीरत्न' से 'नवरत्न' में बदलने का प्रस्ताव इस मंत्रालय द्वारा कानूनी मामलों के विभाग (डीओएलए) को भेजा गया था। डीओएलए ने कहा कि "धारा 68 के प्रावधानों सहित कंपनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों को भाविप्रा जैसे

किसी भी निकाय कॉर्पोरेट तक बढ़ाया जा सकता है, जिसे कंपनी अधिनियम, 2013 की "धारा 1(4) (एफ) के प्रावधानों के अनुसार अधिसूचना जारी करके संसद के एक अधिनियम द्वारा गठित किया गया है।"

तदनुसार, भाविप्रा से शेयरों के प्रस्तावित बाय बैंक के निहितार्थों को दर्शाने वाली एक रिपोर्ट मांगी गई थी। चूंकि इस मुद्दे में भाविप्रा अधिनियम, 1994 और कंपनी अधिनियम के प्रावधानों का विश्लेषण शामिल था, भाविप्रा ने मैसर्स सिरिल अमरचंद मंगलदास, अधिवक्ता और सॉलिसिटर को भाविप्रा द्वारा शेयरों के बायबैंक के प्रस्ताव का आकलन और मूल्यांकन करने के लिए, नियुक्त किया जिन्होंने इस विषय पर अपनी रिपोर्ट में अन्य बातों के साथ-साथ कहा है कि यदि भाविप्रा को कंपनी अधिनियम के तहत एक कंपनी के रूप में फिर से गठित किया जाना है, तो यह इसके परिणामस्वरूप भाविप्रा के कॉर्पोरेट ढांचे, कामकाज और शासन में मूलभूत परिवर्तन होगा। कंपनी अधिनियम की धारा 68 को कंपनी अधिनियम की धारा 1(4)(एफ) के तहत अधिसूचना के माध्यम से भाविप्रा पर एकल आधार पर लागू करना संभव नहीं है। अन्य बातों के साथ-साथ, शेयर पूंजी की आवश्यकता और कॉर्पोरेट शासी निकायों से संबंधित ऐसे प्रावधानों का समावेश भाविप्रा अधिनियम के मौजूदा प्रावधानों के विरोध में होगा और इसके लिए या तो संसद द्वारा भाविप्रा अधिनियम के पूर्व संशोधन की आवश्यकता होगी (ऐसे संघर्ष को दूर करने के लिए) या नए सिरे से संसद द्वारा कानून की आवश्यकता होगी। मामले को आगे कारपोरेट मामलों के मंत्रालय के पास भेजा गया जिन्होंने भी मैसर्स सिरिल अमरचंद मंगलदास की राय का समर्थन किया है।

चूंकि डीओएलए ने पहले कहा था कि कंपनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों को भाविप्रा जैसे किसी भी निकाय कॉर्पोरेट तक बढ़ाया जा सकता है, जिसे संसद के एक अधिनियम द्वारा कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 1(4)(एफ) के प्रावधानों के अनुसार अधिसूचना जारी करके गठित किया गया है, इसलिए भाविप्रा द्वारा शेयरों की पुनर्खरीद के संबंध में, मैसर्स सिरिल अमरचंद मंगलदास द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट को ध्यान में रखते हुए मामले में अपनी सुविचारित राय/टिप्पणियां देने के अनुरोध के साथ इस मुद्दे को

डीओएलए को भेजा गया है।। इस मामले में डीओएलए की ओर से अभी तक कोई जवाब नहीं आया है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं.एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर 2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय 1 का पैरा 9 देखें)

मानव संसाधन प्रबंधन

सिफारिश (क्र.सं.6)

समिति का मानना है कि भाविप्रा के पास 17,425 कर्मचारी है। प्राधिकरण ने हालांकि अपनी ताकत, कमजोरियों, अवसरों और जोखिम (एसडब्ल्यूओटी) विश्लेषण में अपनी कमजोरियों में जनशक्ति की कमी और प्रशिक्षण की पहचान की है। समिति की जांच से पता चलता है कि संगठन में मानव संसाधनों का बेहतर उपयोग किया जा रहा है और हाल ही में शुरू की गई आरसीएस- उड़ान योजना की जनशक्ति आवश्यकताओं का भी ध्यान रखा जा रहा है। जैसा कि समिति को सूचित किया गया है, प्राधिकरण अपनी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त जनशक्ति की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए विभिन्न विषयों में प्रेरण स्तर पर नियमित भर्ती करता है। भाविप्रा ने आगे बताया की आरसीएस उड़ान हवाई अड्डों पर जनशक्ति की आवश्यकता को वर्तमान जनशक्ति पूल से पूरा किया जाता है और समय-समय पर इसकी समीक्षा की जाएगी और तदनुसार आवश्यक कार्रवाई की जाएगी। समिति को उम्मीद है कि विभिन्न शाखाओं में कुशल, अर्ध कुशल जनशक्ति और पेशेवरों को नियमित रूप से शामिल करने के लिए एक सुपरिभाषित भर्ती नीति बनाने के लिए समय पर ठोस कदम उठाए जाएंगे। समिति ने भाविप्रा से मशीनीकरण प्रक्रिया अपनाने के लिए क्षेत्रों का पता लगाने और कौशल विकास प्रशिक्षण के साथ-साथ उनके क्षमता निर्माण उपायों को भी मजबूत करने की इच्छा व्यक्त की है ताकि मौजूदा मानव संसाधनों की दक्षता और कार्य क्षमताओं को

बढ़ाया जा सके जिससे प्राधिकरण अपने व्यवसायिक संचालन का अधिक मशीनी कृत रूप में और न्यूनतम मानव इंटरफेस के साथ पेशेवर तरीके से प्रबंधन कर सकेगा।

सरकार का उत्तर

(क) न्यूनतम मानव इंटरफेस के साथ अधिक मशीनीकृत रूपसे और पेशेवर तरीके से व्यवसाय संचालन का प्रबंधन - भाविप्रा में निम्नलिखित कार्रवाई की गई है: -

- i. **ई-ऑफिस का कार्यान्वयन** - ई-ऑफिस के माध्यम से फाइलों को संसाधित करने के लिए एनआईसी का सोल्यूषन भाविप्रा में लागू किया गया है। इसके परिणामस्वरूप तेजी से निर्णय लेने, कागज रहित कार्य वातावरण और संसाधन की बचत, लचीले कार्य घंटे और फाइल के संसाधित करने के लिए सहायक कर्मचारियों की आवश्यकता कम हो गई है।
- ii. **मानव संसाधन सेवाओं के संसाधन के लिए एसएपी/ईआरपी इंटरफेस पर कर्मचारी स्वयं सेवा (ईएसएस) पोर्टल-** भाविप्रा में वर्तमान में सभी प्रमुख मानव संसाधन सेवाएं एसएपी/ईआरपी प्लेटफॉर्म पर आधारित ईएसएस पोर्टल के माध्यम से की जा रही हैं। पारदर्शिता के अलावा, इसके कई लाभ हुए हैं जैसे सेवाओं का तेज प्रवाह, कागज रहित, कहीं से भी आवेदन करने की सुविधा, पूछताछ और एमआईएस विकसित करना, सेवा चार्टर का कार्यान्वयन आदि।
- iii. **वर्चुअल मोड के माध्यम से बैठक-** महामारी के परिदृश्य को ध्यान में रखते हुए, लगभग सभी संरचित बैठकें वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से समान प्रभावशीलता के साथ आयोजित की जा रही हैं।
- iv. **वर्चुअल मोड के माध्यम से साक्षात्कार** - भाविप्रा ने वर्चुअल मोड के माध्यम से पदोन्नति के लिए विभिन्न पदों पर चयन के लिए साक्षात्कार आयोजित करने का बदलाव किया है, इसके परिणामस्वरूप समय के सर्वोत्कृष्ट उपयोग के अलावा दौरे और संबंधित व्यय में कमी आई है।

ख) कौशल विकास के उपाय निम्नानुसार है :-

भाविप्रा की प्रशिक्षण नीति कर्मचारियों के कौशल उन्नयन के लिए दृढ़ता से प्रतिबद्ध है और इसने प्रशिक्षण और विकास की संस्कृति के प्रचार के लिए बहुत आवश्यक प्रोत्साहन प्रदान किया है, जिससे कर्मचारियों के बीच दक्षता और प्रतिबद्धता को बढ़ावा मिला है। कर्मचारियों के ज्ञान और कौशल को बढ़ाने के अपने प्रयास में, भाविप्रा ने निगमित मुख्यालय और विभिन्न क्षेत्रों में स्थित अपने सुस्थापित प्रशिक्षण संस्थानों और प्रशिक्षण केंद्रों के माध्यम से वित्त वर्ष 2019-20 के दौरान देश भर में लगभग 12000 कर्मचारियों को गहन रूप से प्रशिक्षित किया है। वित्तीय वर्ष 2019-20 के दौरान निम्नलिखित प्रशिक्षण गतिविधियाँ आयोजित की गईं:

- i. **भाविप्रा के प्रशिक्षण संस्थान:** भाविप्रा के पास भारतीय विमानन अकादमी, नागर विमानन प्रशिक्षण कॉलेज (सीएटीसी) प्रयागराज (हैदराबाद और गोंदिया में परिसरों के साथ), अग्निशमन प्रशिक्षण केंद्र (एफटीसी), नई दिल्ली और अग्निशमन सेवा प्रशिक्षण केंद्र (एफएसटीसी), कोलकाता जैसे अच्छी तरह से स्थापित प्रशिक्षण संस्थान हैं जो सभी विषयों के भाविप्रा कर्मचारियों की विशिष्ट आवश्यकताओं की पूर्ति करते हैं। इन संस्थानों के माध्यम से लगभग 4900 कर्मचारियों को प्रशिक्षित किया गया है।
- ii. **क्षेत्रीय प्रशिक्षण केंद्र (आरटीसी) और निगमित मुख्यालय प्रशिक्षण केंद्र -** क्षेत्र/स्टेशन स्तर पर प्रशिक्षण की जरूरतों को पूरा करने के लिए स्थापित किया गया है और मुख्य रूप से गैर-कार्यपालकों की बड़ी संख्या को शामिल करता है। सीएचक्यू प्रशिक्षण केन्द्र एवं क्षेत्रीय प्रशिक्षण केन्द्रों द्वारा संचालित विभिन्न कार्यक्रमों के माध्यम से 4708 कर्मचारियों को प्रशिक्षित किया गया
- iii. **नेतृत्व विकास कार्यक्रम:** आईआईएम बी, आईआईएम आई, आईआईएम एल एवं एमडीआई गुड़गांव जैसे प्रमुख प्रबंधन संस्थानों के साथ हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापनों का विस्तार करके अधिकारियों के बीच नेतृत्व विकास कौशल पर जोर जारी रखा गया है। इन कार्यक्रमों के माध्यम से कुल 290 कर्मचारियों को प्रशिक्षित किया गया है। आईआईएम-ए, आईआईएम-सी, आईआईएम-के, एसपीजेआईएमआर आदि जैसे प्रमुख प्रबंधन संस्थानों में लगभग 270 अधिकारियों ने खुले नामांकन कार्यक्रमों में भाग लिया।

- iv. **विदेशी प्रशिक्षण:** वैश्विक मंच पर सीखने की सुविधा के लिए, विदेशों में आयोजित विभिन्न प्रशिक्षणों के लिए 552 अधिकारियों की प्रतिनियुक्ति की गई।
- v. **ई-लर्निंग:** नवीनतम शिक्षण प्रवृत्तियों के जवाब में, पूरे वर्ष ई-लर्निंग को सक्रिय रूप से बढ़ावा दिया गया और 702 कर्मचारियों ने अपने ज्ञान और कौशल को उन्नत करने के लिए विभिन्न ऑनलाइन पाठ्यक्रम में भाग लिया।
- ग. **विभिन्न विषयों में कुशल, अर्ध-कुशल जनशक्ति और पेशेवरों को नियमित रूप से शामिल करने के लिए अच्छी तरह से परिभाषित भर्ती नीति तैयार करना** - इस संबंध में यह सूचित किया जाता है कि भाविप्रा के पास विभिन्न संवर्गों और प्रवेश स्तरों में जनशक्ति की आवश्यकता को पूरा करने के लिए अच्छी तरह से परिभाषित विस्तृत राजपत्र अधिसूचित भर्ती और पदोन्नति (आर एंड पी) विनियम, 2020 है।

पायलट प्रशिक्षण सुविधाएं

सिफारिश (क्रं सं. 7)

समिति, प्राधिकरण द्वारा सौंपी गई जानकारी से नोट करती है कि वर्तमान में भारत में लगभग 400 सीपीएल पायलटों को प्रशिक्षित किया जा रहा है और सभी पात्र उम्मीदवारों को अनिवार्य प्रशिक्षण प्रदान करने का भरसक प्रयास किया जाता है। समिति का मानना है कि वर्ष 2015 से 2019 की अवधि के दौरान 1,715 पायलटों को प्रशिक्षित किया गया था जो यह दर्शाता है कि प्रतिवर्ष औसतन 343 पायलटों को प्रशिक्षित किया गया था। समिति को दी गई जानकारी के विश्लेषण से पता चलता है कि भारत को अगले 10 वर्षों के दौरान लगभग 14,110 पायलटों की आवश्यकता होगी जिससे नागर विमानन क्षेत्र की अनुमानित वृद्धि को देखते हुए सालाना औसतन 1,411 पायलटों की आवश्यकता होगी। समिति यह जानकार चिंतित है कि औसतन 1,411 पायलटों के लिए प्रशिक्षण की वार्षिक आवश्यकता के समक्ष प्रशिक्षण की वर्तमान क्षमता प्रतिवर्ष लगभग 400 वाणिज्यिक पायलटों के लिए ही है। इससे समिति को पता चलता है कि वर्तमान में पायलट प्रशिक्षण अवसंरचना आने वाले वर्षों में पायलटों की अनुमानित मांग को पूरा करने के लिए बिलकुल अपर्याप्त है। भाविप्रा ने अपने स्वाट विश्लेषण में प्रशिक्षण को

अपनी कमजोरियों में से एक माना है। समिति का मानना है कि सामान्य रूप से प्रशिक्षण अवसंरचना और विशेष रूप से पायलटों की भारी अनुपलब्धता से नागर विमानन के अपेक्षित विकास में कमी आएगी और इससे विदेशी प्रशिक्षित पायलटों की मांग बढ़ सकती है। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि भविष्य में प्रशिक्षित पायलटों की अनुमानित मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त स्वदेशी प्रशिक्षण सुविधाएं विकसित करने के उद्देश्य से प्रशिक्षण अवसंरचना को सुदृढ़, उन्नत और विस्तारित किए जाने की आवश्यकता है।

सरकार का उत्तर

विदेशी मुद्रा बचाने के लिए स्वदेशी एफटीओ सुविधाओं को प्रोत्साहित करने के लिए भाविप्रा ने 27 नवंबर 2020 को बेलगावी, जलगांव, कलबुर्गी, खजुराहो, लीलाबारी और सलेम हवाई अड्डों पर डिजाइन, निर्माण, प्रचालन, रखरखाव और स्थानांतरण आधार (डीबीओएमटी) पर उड़ान प्रशिक्षण संगठनों (एफटीओ) की स्थापना के लिए भूमि के पट्टे के लिए ई-पोर्टल के माध्यम से निविदाएं आमंत्रित की गई हैं। भारत में व्यापार की संभावनाओं को प्रोत्साहित करने के लिए, भाविप्रा ने 13% रॉयल्टी को माफ कर दिया है और भूमि लाइसेंस शुल्क को प्रचलित लाइसेंस शुल्क के 10% की दर से वसूलने का प्रस्ताव है। बोलियां जमा करने की अंतिम तिथि 26 फरवरी, 2021 है।

भारत में प्रशिक्षित पायलटों की संख्या बढ़ाने के लिए कई कदम उठाए गए हैं। उठाए गए कदमों में शामिल हैं:

देश में लाइसेंस प्राप्त पायलटों की संख्या बढ़ाने और भाविप्रा हवाई अड्डों पर अप्रयुक्त बुनियादी ढांचे का बेहतर उपयोग करने के लिए, अत्यधिक तर्कसंगत रियायत शुल्क पर पांच भाविप्रा हवाई अड्डों (लीलाबारी, खजुराहो, बेलगावी, कलबुर्गी और जलगांव) पर 08 नए एफटीओ का प्रचालन शुरू करने के लिए कार्यादेश पत्र जारी किए गए हैं। रॉयल्टी की अवधारणा (भाविप्रा को एफटीओ द्वारा राजस्व शेयर भुगतान) को समाप्त कर दिया गया है।

डीजीसीए सीएआर सेक्शन 7 सीरीज I पार्ट V को एफटीओ पर उड़ान संचालन को अधिकृत करने के लिए उड़ान प्रशिक्षक (एफआई) को सशक्त बनाने के लिए संशोधित किया गया है। यह प्रत्येक एफटीओ में उड़ान के घंटों को बढ़ाने में मदद कर सकता है

जिससे उप-इष्टतम विमान उपयोग हो सकता है। अब तक, यह शक्ति केवल मुख्य उड़ान प्रशिक्षकों (सीएफआई) और उप सीएफआई को ही प्रदान की गई है।

इगुआ के संचालन और प्रबंधन को 30 साल के लिए पीपीपी आधार पर एक निजी ऑपरेटर को सौंपने का प्रस्ताव है। यह उसको पुराने विमान बेड़े को बदलने में, बाजार के वेतन पर अधिक प्रशिक्षकों को नियुक्त करने, सिम्युलेटर सुविधाओं में सुधार करने और हर साल पास होने वाले पायलटों की संख्या में वृद्धि करने में मदद करेगा ।

भारत के सबसे बड़े फ्लाईंग स्कूल इगुआ (अमेठी, यूपी) को गोंदिया और गुलबर्गा में पायलट प्रशिक्षण शुरू करने की अनुमति दी गई है, ताकि दृश्यता के मुद्दों के कारण सर्दियों के महीनों के दौरान गंभीर रूप से प्रभावित होने वाले उड़ान घंटों को बढ़ाया जा सके।

अमेठी के फुरसतगंज में इगुआरनवे, जो बहुत खराब स्थिति में था, जो विमान की उड़ानयोग्यता और इसकी सुरक्षा को प्रभावित कर रहा था 15 साल बाद वर्ष 2020 में फिर से तैयार किया गया था। कोविड-19 स्थितियों के बावजूद काम संतोषजनक ढंग से पूरा किया गया।

जनवरी 2021 में, इगुआने विभिन्न पायलट लाइसेंसों के लिए ग्राउंड क्लास प्रदान करने के लिए भारतीय विमानन अकादमी (आईएए), नई दिल्ली के साथ एक समझौता किया।

दक्षता और उत्पादन को बढ़ाने की दृष्टि से सप्ताह के सभी दिन इगुआ में उड़ान शुरू की गई है।

अमेठी में राष्ट्रीय विमानन विश्वविद्यालय, आरजीएनएयू पायलटों के लिए डिग्री पाठ्यक्रमों पर विचार कर रहा है। यह करियर विकल्पों को बढ़ाएगा और अधिक युवा भारतीयों को विमानन को दीर्घकालिक करियर विकल्प के रूप में मानने के लिए प्रोत्साहित करेगा।

[नगर विमानन मंत्रालय का.जा.सं. एच -11020 /2/2021 -एएआई दिनांक 24 सितंबर 2021]

एटीसी प्रशिक्षण सुविधाएं

सिफारिश (क्रं सं. 8)

समिति का मानना है कि भाविप्रा तीन एटीसी प्रशिक्षण केंद्रों का मालिक है: नागर विमानन प्रशिक्षण महाविद्यालय (सीएटीसी) प्रयागराज ; नेशनल इंस्टीट्यूट आफ एवियशन ट्रेनिंग एंड मैनेजमेंट (एनआईएटीएएम) गोंदिया और एचटीसी, हैदराबाद । यह प्रशिक्षण केंद्र हवाई यातायात नियंत्रकों (एटीसीओ), सीएनएस कर्मियों (जिन्हे हवाई यातायात सुरक्षा इलेक्ट्रॉनिक्स कार्मिक (एटीएसईपी) के रूप में भी जाना जाता है) आदि के इन-हाउस प्रशिक्षण के लिए जिम्मेदार हैं। सीएटीसी अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) ट्रेन एयर प्लस कार्यक्रम का सदस्य है जिसके तहत वे विभिन्न विषयों पर प्रशिक्षण देने के लिए अंतरराष्ट्रीय समुदाय के साथ मानकीकृत प्रशिक्षण पैकेज (एसटीपी) विकसित और साझा करते हैं। नागर विमानन प्रशिक्षण महाविद्यालय (सीएटीसी) बमरौली प्रयागराज एशिया के प्रमुख नागर विमानन प्रशिक्षण केंद्रों में से एक है जो भाविप्रा के साथ-साथ पड़ोसी देशों के एयर नेविगेशन सेवा कर्मियों (एटीएम और सीएनएस) को प्रशिक्षण प्रदान करता है। सीएटीसी में आयोजित कुछ कार्यक्रमों में नए भर्ती किए गए एटीसीओ और सीएनएस कर्मियों के लिए विशेष प्रेरण स्तर का प्रशिक्षण सिमुलेटर आधारित प्रशिक्षण पर विशेष ध्यान देने के साथ कार्यरत एटीसीओ और सीएनएस कर्मियों (ए टी एस ई पी) के लिए उपकरण आधारित प्रशिक्षण और अत्याधुनिक सी एन एस एटीएम सिस्टम के उन्नत संचालन और रखरखाव शामिल हैं । समिति ए टी सी कर्मियों के प्रशिक्षण के लिए भाविप्रा के पास उपलब्ध प्रशिक्षण सुविधाओं पर ध्यान देते हुए यह जानना चाहेगी कि क्या प्रशिक्षण सुविधाएं पर्याप्त हैं और वैश्विक मानकों के समकक्ष भी हैं। समिति सिफारिश करती है कि विमान परिचालन की अनुमानित वृद्धि को पूरा करने के लिए पर्याप्त अवसंरचना के सृजन और उपकरणों, सिमुलेटर आदि की खरीद/ स्थापना के साथ-साथ प्रशिक्षण संस्थानों की क्षमता में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता है जो वर्ष 2023-24 तक 37.4% और वर्ष 2028-29 तक 19.16% तक बढ़ने का पूर्वानुमान है। समिति की इस बात पर दृढ़ राय है कि एटीसी को कुशल प्रशिक्षण से बेहतर विमानन सुरक्षा सुनिश्चित होगी और हवाई दुर्घटनाओं/ घटनाओं को कम किया जा सकेगा।

सरकार का उत्तर

1. उड़ान योजना के तहत अधिक संख्या में आरसीएस हवाई अड्डों के चालू होने की संभावना है। साथ ही, आगामी ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों को देखते हुए, एटीसीओ की

आवश्यकता बढ़ जाएगी। ऐसे सभी हवाई अड्डों पर प्रशिक्षित और लाइसेंस प्राप्त एटीसीओ की आवश्यकता को पूरा करने के लिए अधिक संख्या में प्रशिक्षुओं को समायोजित करना होगा। इसके अलावा, एटीसी केंद्रों पर बढ़ते हवाई यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए भविष्य में एटीसीओ की बड़ी भर्ती की संभावना है। इसलिए सभी तीन स्वीकृत एटीएसटीओ में अधिक बुनियादी ढांचे की आवश्यकता होगी।

2. भाविप्रा ने दिल्ली, मुंबई, चेन्नई, कोलकाता, गुवाहाटी, सीएटीसी प्रयागराज, एचटीसी, हैदराबाद और एनआईएटीएएम, गोंदिया में अपने 8 (आठ) आईएलपीटीओ और टीएसपी को विमानन अंग्रेजी भाषा प्रवीणता/उनके परीक्षण के संदर्भ में इन-हाउस प्रशिक्षण और एटीसीओ के परीक्षण के लिए अनुमोदन प्राप्त किया है। मांग में अपेक्षित वृद्धि को देखते हुए, सभी आठ डीजीसीए अनुमोदित आईएलटीओ और टीएसपी में अधिक बुनियादी ढांचे की आवश्यकता होगी।

[नगर विमानन मंत्रालय का.जा.सं. एच -11020 /2/2021 -एएआइ दिनांक 24 सितंबर 2021]

नागर विमानन अवसंरचना का निर्माण

सिफारिश (क्रं सं. 9)

समिति यह जानकर प्रसन्न है कि भाविप्रा हवाई अड्डों पर विमानन अवसंरचना के निर्माण के लिए भाविप्रा ने पिछले 5 वर्षों में करीब 12000 करोड़ रुपये खर्च किए हैं। किए गए प्रमुख कार्य में पेक्यांग और झारसुगुड़ा में नए हवाई अड्डों का निर्माण, 16 हवाई अड्डों पर नए टर्मिनल भवनों का निर्माण, 120 नए पार्किंग बे का निर्माण, 17 हवाई अड्डों पर मौजूदा रनवे का विस्तार और सुदृढीकरण किया गया। समिति को यह भी बताया गया है कि एयरपोर्ट के बुनियादी ढांचे के निर्माण, 32 हवाई अड्डों पर टर्मिनल भवनों का निर्माण/ विस्तार, इटानगर हीरासर देवघर और धालभूमगढ़ में नए ग्रीन फील्ड हवाई अड्डों का निर्माण, आगरा, कानपुर, बरेली, आदमपुर, दरभंगा, बागडोगरा और हलवारा में नए नागरिक परिक्षेत्रों का निर्माण, 18 हवाई अड्डों पर रनवे

का विस्तार और सुदृढ़ीकरण आदि शामिल है। इस प्रकार समिति ने पाया कि वर्तमान में नए और अतिरिक्त विमानन अवसंरचना के निर्माण के लिए बड़ी संख्या में परियोजनाएं चल रही हैं। समिति को आशा है कि विमानन अवसंरचना के निर्माण से संबंधित ये सभी कार्य उनके लिए निर्धारित समय सीमा के भीतर पूरे कर लिए जाएंगे। समिति यह भी चाहती है कि मंत्रालय और भाविप्रा वर्ष 2023-24 तक विमान परिचालन में 37.4% की अनुमानित वृद्धि दर, यात्रियों को हैंडलिंग में 41% और कार्गो परिचालन में 21% की अनुमानित वृद्धि दर को प्राप्त करने के लिए देश के विभिन्न हवाई अड्डों पर नए और अतिरिक्त विमानन अवसंरचना के सृजन की आवश्यकता की व्यापक समीक्षा करें और तदनुसार भाविप्रा के विभिन्न हवाई अड्डों पर वांछित अवसंरचना कार्यों की योजना और कार्यान्वयन समयबद्ध ढंग से करें। समिति यह भी चाहती है कि भाविप्रा वर्ष 2028-29 तक भविष्य में अनुमानित वृद्धि जो विमान परिचालन, यात्रियों और कार्गो के लिए क्रमशः 19.16%, 34.66% और 26.53% के रूप में अनुमानित है को पूरा करने के लिए विमानन अवसंरचना सृजित करने के लिए अग्रिम रूप से योजना बनाएं।

सरकार का उत्तर

भाविप्रा हवाई अड्डों पर विमानन बुनियादी ढांचे के निर्माण में नए हवाई अड्डों का निर्माण और हवाई अड्डों का उन्नयन शामिल है। भाविप्रा द्वारा हीरासर, धोलेरा और होलॉंगी में ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट पॉलिसी के तहत नए हवाई अड्डे बनाए जा रहे हैं। नए हवाई अड्डों की आवश्यकता या तो इसलिए है क्योंकि मौजूदा हवाई अड्डे संतृप्त हैं या कोई और विस्तार संभव नहीं है, जैसे कि मौजूदा राजकोट हवाई अड्डे के लिए हिरासर हवाई अड्डा और मौजूदा अहमदाबाद हवाई अड्डे के लिए धोलेरा हवाई अड्डा, या ऐसे हवाई अड्डे प्रदान करना जहाँ पास में कोई मौजूदा हवाई अड्डा नहीं है जैसे कि पेक्योंग और होलॉंगी।

मौजूदा हवाई अड्डों का उन्नयन बड़े विमानों की मांग या यात्री मांग में वृद्धि के पूर्वानुमान के कारण आवश्यक है। तदनुसार बड़े विमानों के संचालन के लिए रनवे का विस्तार किया जाता है और क्षमता में वृद्धि के लिए एप्रन का विस्तार किया जाता है, नए टर्मिनलों का निर्माण किया जाता है/मौजूदा टर्मिनलों का विस्तार भविष्य में यात्री यातायात की मांग को पूरा करने के लिए किया जाता है।

विमानन बुनियादी ढांचे का सम्पूर्ण निर्माण भाविप्रा के सीपीएमएस निदेशालय द्वारा आंतरिक रूप से किए गए यातायात मांग पूर्वानुमान पर आधारित है। टर्मिनल इन्फ्रास्ट्रक्चर के विकास के लिए न्यूनतम 7-10 वर्षों की मांग का पूर्वानुमान लगाया जाता है। जबकि एप्रन विस्तार उस हवाई अड्डा विशेष पर एयरलाइनों की आवश्यकताओं, उनके मार्गों, विमान समावेशन योजनाओं और नाइट पार्किंग मांगों के आधार पर किया जाता है।

भाविप्रा ने अगले 4 वर्षों में बुनियादी ढांचे के विकास और उन्नयन के लिए 20000 करोड़ रुपये के कैपेक्स की योजना शुरू की है जिसके द्वारा देश भर में टियर -2 और टियर -3 शहरों सहित हवाई अड्डों के बुनियादी ढांचे को भी विकसित किया जाएगा। भाविप्रा कोविड की स्थिति के बावजूद भी विमानन अवसंरचना के निर्माण के लिए निर्धारित समय-सीमा को प्राप्त करने के लिए भरसक प्रयास कर रहा है।

हवाई अड्डों पर बुनियादी सुविधाओं का विस्तार और विकास एक सतत प्रक्रिया है और यह विमान प्रचालन की संरक्षा के लिए प्रचालन आवश्यकताओं और एयरलाइनों से मांग, भूमि की उपलब्धता और व्यवहार्यता के साथ-साथ अभीष्ट विमान प्रचालन के संदर्भ में अन्य सुविधाओं के आधार पर की जाती है।

वर्ष 2023-24 और 2028-29 के लिए विमान के आवागमन, यात्रियों और कार्गो की जरूरतों के विकास के अनुमान को ध्यान में रखते हुए भारतीय विमानन आवश्यकता को पूरा करने के लिए विभिन्न बुनियादी ढांचा कार्यों की योजना बनाकर समीक्षा की गई।

जहां तक कार्गो हैंडलिंग के लिए बुनियादी ढांचे में संवर्धन का संबंध है, आईक्लास ने भाविप्रा की 100% सहायक कंपनी होने के नाते, कई एयर कार्गो सुविधाओं जैसे 26 घरेलू कार्गो हैंडलिंग सुविधाएं, 20 अंतरराष्ट्रीय कार्गो हैंडलिंग सुविधाओं की स्थापना की है और 4 साल की अवधि में अर्थात् वित्त वर्ष 2023-24 तक 43 अतिरिक्त सुविधाओं को जोड़ने की योजना है।

वर्तमान में वित्त वर्ष 2020-21 में, आईक्लास में 3.57 मिलियन मीट्रिक टन की वार्षिक कार्गो हैंडलिंग क्षमता वाली सुविधाएं हैं, जिसे वित्त वर्ष 2023-24 तक 4.29

मिलियन मीट्रिक टन तक बढ़ाया जाएगा। भाविप्रा ने आगामी पीपीपी हवाई अड्डों में भी आईक्लास द्वारा एयर कार्गो हैंडलिंग सुविधाओं के विकास के लिए उपयुक्त मौजूदा और अतिरिक्त क्षेत्रों को तैयार किया है। आईक्लास का लक्ष्य 2028-29 तक देश के सभी भाविप्रा हवाई अड्डों पर एयर कार्गो सुविधाएं स्थापित करने का है।

व्यापार को सुविधाजनक बनाने के लिए, आईक्लास ने गुवाहाटी हवाई अड्डे पर एयर कार्गो हैंडलिंग सुविधाओं की व्यवस्था की है। इसके अलावा, यह अगरतला, सिलचर, तेजपुर, डिब्रूगढ़, दीमापुर, शिलांग, लीलाबारी, इंफाल और जोरहाट सहित 9 हवाई अड्डों पर नए एयर कार्गो टर्मिनल जोड़ने की प्रक्रिया में है। उपरोक्त टर्मिनलों के अलावा, आईक्लास अन्य हवाई अड्डों पर भी विकारशील कार्गो भंडारण सुविधाओं (कोल्ड स्टोरेज) को बढ़ाने में सक्रिय रूप से शामिल है।

आईक्लास ना वि मं के समन्वय और बीसीएएस के अनुमोदन से मौजूदा घरेलू यात्री टर्मिनलों के माध्यम से कम अवधि में कार्गो हैंडलिंग की व्यवस्था कर रहा है, जहां बहुत ही कम मात्रा में एयरलाइंस को संभाला/ प्रचालित किया जाता है। बीसीएएस द्वारा उपयुक्त एसओपी के माध्यम से सभी भाविप्रा हवाई अड्डों पर यह सुविधा प्रदान की जा रही है।

[नगर विमानन मंत्रालय का.जा.सं. एच -11020 /2/2021 -एएआइ दिनांक 24 सितंबर 2021]

हवाई अड्डों का विकास - पीपीपी मॉडल

सिफारिश (क्रं सं. 10)

राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 के अनुसार कोई भी नागरिक, सोसाइटी, राज्य सरकार परियोजना के लिए उपयुक्त भूमि की पहचान/ अधिग्रहण के बाद नए ग्रीन फील्ड हवाई अड्डे की स्थापना का प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकती है और निर्धारित अपेक्षा के अनुसार स्थल की स्वीकृति हेतु नागर विमानन मंत्रालय की संचालन समिति (स्टीयरिंग कमिटी) के समक्ष आवेदन प्रस्तुत कर सकती हैं। यद्यपि दी गई जानकारी के अनुसार समिति ने पाया कि निजी निवेशक ग्रीन फील्ड परियोजनाओं की तुलना में ब्राउनफील्ड परियोजनाओं में निवेश करना पसंद करते हैं। सरकार द्वारा बताए गए पीपीपी मॉडल के

तहत हवाई अड्डों के निजीकरण के पीछे तर्क यह है कि हवाई अड्डे की अवसंरचना परियोजनाओं में पीपीपी मॉडल ने सेवा क्षेत्र में आवश्यक निवेश लाने के अलावा सेवा, वितरण, विशेषज्ञता, उद्यम और व्यवसायिकता में दक्षता ला दी है। पीपीपी मॉडल के अनुसार निजी निवेशक डिजाइन, बिल्ड, फाइनेंस, ऑपरेट एंड ट्रांसफर (डी बी एफ ओ टी) के लिए जिम्मेदार हैं जिससे पूंजी निवेश का लाभ लंबे समय तक प्राप्त किया जा रहा है। यद्यपि दी गई जानकारी को देखते हुए समिति को पता चलता है कि सरकार ने अगले 5 वर्षों में प्रमुख बुनियादी ढांचा परियोजनाओं को शुरू करने के लिए 25,000 करोड़ रुपए का परिव्यय निर्धारित किया है। 25,000 करोड़ रुपए में से करीब 30 फीसदी अर्थात् 7291 करोड़ रुपए उन 11 हवाई अड्डों को आवंटित किए गए हैं जिन्हें पीपीपी मॉडल के तहत विकास के लिए चिन्हित किया गया है। अहमदाबाद, लखनऊ, मंगलौर के हवाई अड्डों के लिए सफल बोलीदाता को पहले ही ठेका प्रदान करने संबंधी पत्र (लेटर ऑफ अवार्ड) जारी किया जा चुका है और गुवाहाटी, जयपुर, तिरुअनंतपुरम, भुवनेश्वर, इंदौर, वाराणसी, त्रिची और रायपुर के मामले में इसकी प्रक्रिया चल रही है। समिति सरकार से यह जानना चाहेगी कि पीपीपी मॉडल के तहत हवाई अड्डे के विकास के लिए निजी ऑपरेटरों और भाविप्रा के बीच क्या व्यवस्था की गई है, जहां भाविप्रा को इन हवाई अड्डों पर 7291 करोड़ रुपए खर्च करने होंगे। यद्यपि डिजाइन, बिल्ड, फाइनेंस, ऑपरेट एंड ट्रांसफर (डीबीएफओटी) की जिम्मेदारी निजी ऑपरेटरों/ प्रवर्तकों की है।

सरकार का उत्तर

हाल ही में 06 पीपीपी हवाई अड्डों अर्थात् अहमदाबाद, जयपुर, लखनऊ, गुवाहाटी, मंगलौर और तिरुवनंतपुरम के प्रचालन, प्रबंधन और विकास को संबंधित पीपीपी ऑपरेटरों यानी रियायतग्राही के साथ भाविप्रा द्वारा हस्ताक्षरित रियायत समझौते के तहत विनियमित किया जाता है। रियायतग्राही को अपनी लागत और खर्च पर हवाई अड्डे के प्रचालन, प्रबंधन और विकास के लिए वित्त व्यवस्था और इस समझौते में निर्धारित अपने सभी दायित्वों को पूरा करना अपेक्षित है। रियायत समझौते के प्रावधानों के अनुसार इन 06 पीपीपी हवाई अड्डों के संबंध में कैपेक्स योजना निम्नलिखित है:

(क) हवाई अड्डों को रियायतग्राही को सौंपने की तारीख तक सभी चल रही परियोजनाओं के लिए भाविप्रा कैपेक्स वहन करेगा और यदि भाविप्रा द्वारा परियोजनाओं को रियायतग्राही को हवाई अड्डों को सौंपने की तारीख तक पूरा नहीं किया जाता है, तो शेष कैपेक्स व्यय किया जाएगा और परियोजनाओं को रियायतग्राही द्वारा पूरा किया जाएगा । इसके अलावा, रियायतग्राही परियोजना सौंपने की तारीख तक परियोजनाओं पर खर्च की गई सभी राशि की प्रतिपूर्ति भाविप्रा को करेगा।

(ख) इसके अलावा रियायतग्राहियों को निम्नलिखित पर विचार करते हुए अगले 07 वर्षों के लिए कैपेक्स योजना प्रदान करने की आवश्यकता है:

- प्राधिकरण द्वारा कार्यान्वित किया जा रहा वर्तमान पूंजीगत कार्य; तथा
- प्राधिकरण द्वारा अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की तिथि को कार्यान्वित किए जाने वाले प्रस्तावित पूंजीगत कार्य (जैसा कि अनुसूची यू के तहत अनुबंध करार में पहले ही सूचित किया जा चुका है)।

इसलिए, ऊपर उल्लिखित दोनों (ए) और (बी) अगले पांच वर्षों में 06 पीपीपी हवाई अड्डों में भाविप्रा की प्रस्तावित कैपेक्स योजना को कवर करते हैं।

ना वि मं नियमित रूप से भाविप्रा के साथ-साथ निजी रियायतग्राहियों के कैपेक्स निष्पादन की समीक्षा करता है, जिन्हें ब्राउनफील्ड हवाई अड्डों को पट्टे पर दिया गया है तथा समीक्षा के लिए अनुगामी कार्रवाई करता है एवं कैपेक्स निष्पादन की तुलना में निर्धारित लक्ष्यों का मिलान करता है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि कैपेक्स लक्ष्यों को प्राप्त कर लिया गया ।

[नगर विमानन मंत्रालय का. ज्ञा. सं. एच -11020 /2/2021 -ए ए आइ दिनांक 24 सितंबर 2021]

कार्गो हैंडलिंग के लिए ट्रांसशिपमेंट हब की स्थापना

सिफारिश (क्रं सं. 11)

11.1 समिति ने नोट किया है कि ट्रांशिपमेंट कार्गो उस कार्गो को संदर्भित करता है जिसे एक कैरियर से उतारा जाता है और उसे उसी अन्य कैरियर या वाहन पर अंतिम गंतव्य तक पहुंचाने के लिए लोड किया जाता है। एक ट्रांसशिपमेंट हब एक केंद्र को संदर्भित करता है जहां सभी प्रकार के ट्रांसशिपमेंट कार्गो को भारतीय हवाई अड्डों में विमानों के बदलाव के समय लागत को भी कम करने के प्राथमिक उद्देश्य के साथ सीमा शुल्क के अधिक हस्तक्षेप के बिना संचित, संसाधित और आगे बढ़ाया जाता है। समिति को अवगत कराया गया है कि नागर विमानन मंत्रालय ने दिल्ली, मुंबई, चेन्नई और कोलकाता जैसे प्रमुख हवाई अड्डों पर “ट्रांसशिपमेंट हब” स्थापित करने के लिए एक अध्ययन शुरू किया गया था और इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि केवल दिल्ली और चेन्नई हवाई अड्डों पर ट्रांशिपमेंट हब की स्थापना व्यवहार्य है। भारतीय हवाई अड्डा प्राधिकरण की एक सहायक कंपनी यानी एएआईक्लास द्वारा चेन्नई अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे पर ट्रांसशिपमेंट हब और विशेष आर्थिक क्षेत्र (एसईजेड) की स्थापना के लिए व्यवहारिक अध्ययन भी किया गया था जो स्थान अभाव के कारण मूर्त रूप नहीं ले सका। यद्यपि चेन्नई हवाई अड्डे पर इस उद्देश्य के लिए एक्स-रे स्क्रीनिंग और एक्सेस कंट्रोल सुविधा के साथ ट्रांशिपमेंट कार्गो की हैंडलिंग के लिए एकीकृत टर्मिनल की एयर साइड की ओर लगभग 1800 वर्ग मीटर का एक समर्पित सेट निर्धारित किया गया था। दिल्ली हवाई अड्डे पर डायल ने एक समर्पित ट्रांशिपमेंट उत्कृष्ट केंद्र (टीईसी) को संचालित किया। समिति ने यह भी नोट किया है कि इन दोनों केंद्रों के अलावा किसी भी भारतीय हवाई अड्डे पर अभी तक कोई अन्य ट्रांशिपमेंट हब स्थापित नहीं किया गया है। समिति ने नोट किया है कि भाविप्रा द्वारा दिए गए भविष्य के कार्गो हैंडलिंग प्राक्कलन के अनुसार भारत में हवाई अड्डे 2018-19 में 3561.9 मीट्रिक टन कार्गो और 2013-14 में 2279.15 मीट्रिक टन कार्गो की तुलना में वर्ष 2023-24 तक लगभग 4337.44 मीट्रिक टन कार्गो और वर्ष 2028-29 तक 5488.36 मीट्रिक टन कार्गो का संचालन करेंगे। एक दशक में कार्गो यातायात में इतनी वृद्धि होने की संभावना के मद्देनजर समिति को लगता है कि हवाई अड्डों पर नए ट्रांशिपमेंट हब और विशेष आर्थिक क्षेत्रों (एसईजेड) की स्थापना एक आवश्यकता होगी। जब तक ऐसे और हब स्थापित नहीं किए जाते समिति को आशंका है कि निकट भविष्य में अनुमानों के अनुसार इतने बड़े कार्गो को आसानी से संभालने में कठिनाई आएगी। चूंकि ट्रांशिपमेंट की स्थापना से भारतीय हवाई अड्डों पर सामान्य गोदाम और व्यवस्थित हो जाएंगे और सरलीकृत सीमा शुल्क प्रक्रियाओं और कम लागत पर ट्रांशिपमेंट कार्गो की आवाजही को प्रोत्साहित किया जाता है, समिति की

इच्छा है कि (i) स्थान की कमी की समस्या को हल करके चेन्नई हवाई अड्डे पर एसईजेड स्थापित किया जाए, (ii) मुंबई और कोलकाता में ट्रांसशिपमेंट हब की स्थापना में तेजी लाई जाए और (iii) अन्य प्रमुख हवाई अड्डों पर, जो विशाल ट्रांसशिपमेंट कार्गो को संभालते हैं, हब की स्थापना के लिए समयबद्ध तरीके से व्यवहार्यता अध्ययन किया जाए।

सरकार का उत्तर

जबकि सीमा शुल्क ट्रांसशिपमेंट कार्गो की आवाजाही के लिए सरलीकृत प्रक्रियाओं में लगे हुए हैं, आईक्लास अपनी ओर से एयर इंडिया से जमीन की खरीद के जरिए भाविप्रा से पर्याप्त जमीन मांगकर चेन्नई हवाई अड्डे पर एकीकृत एयर कार्गो टर्मिनल के सामने एसईजेड स्थापित करने के लिए कदम उठा रहा है जिसका विनिवेश कार्यक्रम प्रक्रियाधीन है। आईक्लास चेन्नई और कोलकाता हवाईअड्डों पर आरए/आरए 3 सुविधाएं शुरू करके कार्गो टर्मिनल ऑपरेशंस (सीटीओ) में संलग्न है, जो एयर कार्गो हैंडलिंग में एकल इकाई अवधारणा की सुविधा प्रदान कर रहा है। आरए सुविधा अन्य सभी प्रमुख अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डों में शुरू की जाएगी ताकि भारतीय हवाई अड्डों पर बड़ी मात्रा में माल ढुलाई की सुविधा हो सके।

[नगर विमानन मंत्रालय का. ज्ञा. सं. एच -11020 /2/2021 -ए ए आइ दिनांक 24 सितंबर 2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 12 देखें)

प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमआईएस)

सिफारिश (क्रं संख्या 12)

समिति ने पाया कि भाविप्रा की शक्तियों, कमजोरियों, अवसरों और खतरों (एस डब्लू ओ टी) के विश्लेषण में पहचानी गई कमजोरियों में से एक प्रबंधन सूचना प्रणाली (एम आई एस) पर कम ध्यान केंद्रित करना है । समिति यह जानकर आश्चर्यचकित है कि विमानन उद्योग में होने के नाते, जिसके संचालन में वैश्विक आयाम है और इसके लगातार लाभ कमाने वाली इकाई होने के बावजूद, भाविप्रा ने आवश्यक सीमा तक

एमआईएस पर ज्यादा ध्यान केंद्रित नहीं किया है। समिति का विचार है कि प्रभावी प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमआईएस) का रखरखाव न करने से भविष्य में संगठन की कार्यकुशलता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता है इसलिए समिति सिफारिश करती है कि भाविप्रा को अपने प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमआईएस) को सुदृढ़ करना चाहिए और यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि सभी फील्ड फॉर्मेशन को नियमित रूप से प्रणाली में अपेक्षित डाटा फीड करना चाहिए ताकि किसी भी समय उनके व्यापार संचालन की अद्यतन स्थिति से अवगत हुआ जा सके। समिति इस संबंध में भाविप्रा द्वारा उठाए गए कदमों के बारे में अवगत होना चाहेगी।

सरकार का उत्तर

भाविप्रा विभिन्न निदेशालयों की विशिष्ट आवश्यकताओं के अनुसार विभिन्न सूचना प्रणालियों का उपयोग करता है। उपयोग की जा रही कुछ महत्वपूर्ण प्रणालियाँ हैं:

ईआरपी का कार्यान्वयन - मानव संसाधन, वित्त, सामग्री प्रबंधन और परियोजना प्रबंधन प्रक्रियाओं का स्वचालन। इससे संगठन के भीतर दक्षता में सुधार हुआ है जिससे समग्र उत्पादकता में वृद्धि हुई है।

ई-टेंडरिंग - तीव्र और पारदर्शी खरीद के लिए इलेक्ट्रॉनिक टेंडरिंग प्रक्रिया को अपनाना

ई-ऑफिस - भाविप्रा में पारदर्शिता और जवाबदेही बढ़ाने के लिए राष्ट्रीय ई-गवर्नेंस योजना के तहत भारत सरकार की एक पहल।

एनओसीएएस (अनापत्ति प्रमाण पत्र आवेदन प्रणाली) - हवाईअड्डे से 20 किमी की रेडियल दूरी के भीतर आने वाले ऊंचे भवन/संरचना के संबंध में अनापत्ति प्रमाणपत्र (एनओसी) जारी करने के लिए ऑनलाइन आवेदन और प्रक्रिया की सुविधा के लिए एक आईटी प्लेटफॉर्म। समग्र प्रक्रिया चक्र (प्रोसेस सर्कल) को काफी कम कर दिया गया है।

ए आई एम एस (हवाई अड्डा सूचना प्रबंधन प्रणाली): एयरलाइंस/हितधारकों के लिए बिलिंग प्रणाली हवाईअड्डा प्रभार बिल।हवाईअड्डा प्रभार बिलों को बनाने के लिए

एयरलाइंस/हितधारकों के लिए बिलिंग प्रणाली। स्वचालन ने बिलिंग प्रक्रिया के समग्र सुधार में सहायता की है।

ए ओ सी सी (हवाई अड्डा प्रचालन नियंत्रण केंद्र): सभी हवाई अड्डों के लिए कॉमन एयरपोर्ट ऑपरेशन डेटाबेस का उपयोग करते हुए कुशल उड़ान समय-निर्धारण और अनुकूलित (ओप्टिमाइज्ड) संसाधन आवंटन के लिए 12 हवाई अड्डों पर स्थापित ।

इन प्रणालियों को संबंधित निदेशालयों की विशेष आवश्यकता के अनुसार खरीदा और डिजाइन किया गया है और एमआईएस रिपोर्टिंग को कस्टमाइज्ड किया गया है जिसका उपयोग विभिन्न उपयोगकर्ता निदेशालयों द्वारा किया जा रहा है। विभिन्न एमआईएस प्रणालियों के डेटा का उपयोग ना वि मं डैशबोर्ड को इनपुट देने के लिए किया जाता है, जो नागर विमानन मंत्रालय का एक केंद्रीकृत डैशबोर्ड है।

[नगर विमानन मंत्रालय का. ज्ञा. सं. एच -11020 /2/2021 -ए ए आइ दिनांक 24 सितंबर 2021]

यात्री सेवाएं

सिफारिश (क्रं सं. 14.1)

समिति ने नोट किया है कि भाविप्रा ने परिचालन, सुविधाओं, नेविगेशन, ग्राहक प्रसन्नता, ग्राहक शिकायत प्रबंधन, संगठन, आंतरिक और बाहरी संचार जैसे विभिन्न क्षेत्रों में परिचालन उत्कृष्टता और ग्राहक अनुभव के विभिन्न आयामों में सुधार करने के लिए "हवाई अड्डों पर सेवा और आतिथ्य में सुधार" (दिशा) एक परियोजना शुरू की है। समिति ने यह भी पाया है कि दिव्यांगों (पी डब्ल्यू डी) वरिष्ठ नागरिकों और अति विशिष्ट व्यक्तियों को सहायता प्रदान करने के लिए 1 मिलियन और उससे अधिक के यात्री यातायात को संभालने वाले हवाई अड्डों पर, ' क्या मैं आपकी सहायता कर सकता हूँ/सकती हूँ ' काउंटर स्थापित किए गए हैं। यात्री दावा प्रक्रिया को सरल बनाने के लिए आईटी विभाग के साथ समन्वय में खोया और पाया ऑनलाइन पोर्टल भी विकसित किया गया है। समिति ने यह भी नोट किया कि हवाई अड्डों पर यात्रियों के लिए चेक-इन

समय को कम करने के लिए 40 प्रमुख हवाई अड्डों पर अतिरिक्त संख्या में उपकरण उपलब्ध कराए गए हैं। इन उपकरणों में (i) कॉमन यूजर टर्मिनल इक्विपमेंट (सीयूटीई) (ii) कॉमन यूजर सेल्फ सर्विस (सीयू एसएस) (iii) स्कैनर (iv) एमसीआर/ओसीआर कीबोर्ड शामिल है। इसके अलावा, 57 हवाई अड्डों पर हैंड बैगेज टैग की स्टैपिंग को समाप्त कर दिया गया है और 4 और हवाई अड्डे परीक्षण के लिए तैयार हैं। समिति ने यह भी पाया कि 10 हवाई अड्डों पर यात्री फीडबैक प्रणाली लागू की गई है और 32 हवाई अड्डों पर इस प्रणाली को लगाने का कार्य चल रहा है। समिति को आशा है कि अन्य सभी हवाई अड्डों पर उपरोक्त सभी सुविधाएं निश्चित समय सीमा में उपलब्ध कराई जाएंगी। समिति हवाई अड्डों पर इन ग्राहक अनुकूल सेवाओं में प्रगति की अद्यतन स्थिति से भी अवगत होनी चाहेगी।

सरकार का उत्तर

दिव्यांगों (पीडब्ल्यूडी), वरिष्ठ नागरिकों और वीआईपी को सहायता प्रदान करने के लिए निर्धारित प्रचालनों वाले सभी भाविप्रा हवाई अड्डों पर "क्या मैं आपकी सहायता कर सकता हूँ/ सकती हूँ" काउंटरों को स्थापित किया जा रहा है। इसके अलावा, भाविप्रा हवाई अड्डों पर लॉस्ट एंड फाउंड ऑनलाइन पोर्टल और सीयूटीई/सीयूएसएस सुविधाएं प्रदान की जा रही हैं।

भाविप्रा भविष्य की यातायात मांग का सामना करने के लिए क्षमता निर्माण के मामले में कोई कसर नहीं छोड़ रहा है और पहले से ही क्षमता निर्माण और वृद्धि परियोजनाओं का विस्तार शुरू कर चुका है जो न केवल नए टर्मिनल भवनों के निर्माण, मौजूदा टर्मिनल भवनों के विस्तार/संशोधन, नए ग्रीन फील्ड हवाई अड्डों के निर्माण तक ही सीमित नहीं है, बल्कि सीयूटीई, सीयूएसएस, ई-गेट्स, डिजियात्रा, इनलाइन बैगेज कन्वेयर सिस्टम, बॉडी स्कैनर आदि जैसे ऑटोमेशन को प्रोत्साहित करने के लिए नवीनतम अत्याधुनिक तकनीकों का उपयोग कर रहा है। बेहतर स्लॉट प्रबंधन मौजूदा टर्मिनल भवनों में भीड़ को कम करने और क्षमता को बढ़ाने की कुंजी है। उपरोक्त प्रौद्योगिकी हवाई अड्डे पर विभिन्न प्रक्रियाओं में लगने वाले समय को काफी कम करने

में मदद करेंगी, जिससे यात्रियों को विभिन्न गतिविधियों में शामिल होने के लिए अधिक समय मिलेगा। कई यात्रियों के लिए हवाई अड्डे पर व्यतीत होने वाला समय आरामदायक समय बन गया है।

भाविप्रा दुनिया के सर्वश्रेष्ठ हवाई अड्डों द्वारा प्रस्तुत किए गए सर्वोत्तम अनुभव का अनुकरण करने के लिए लगातार प्रयास कर रहा है ताकि यात्रियों की संतुष्टि के स्तर को ऊपर उठाकर वास्तविक यात्री आनंद तक ले जाया जा सके।

महामारी के समय में भाविप्रा ने हवाई अड्डों पर अपने कार्मिकों का श्रेष्ठतम उपयोग किया है, जैसा कि यात्रियों द्वारा सुरक्षा और स्वच्छता से संबंधित विशिष्ट प्रश्नों के लिए दी गई उच्च रेटिंग से स्पष्ट है। भाविप्रा हवाई अड्डों ने कोविड-19 से प्रभावी और कुशल तरीके से निपटने के लिए सभी उपाय उपलब्ध कराए हैं ताकि कठिन परिस्थितियों में यात्रा के तनाव को कम करने के साथ-साथ यात्रियों के बीच विश्वास पैदा किया जा सके।

[नगर विमानन मंत्रालय का. जा. सं. एच -11020 /2/2021 -ए ए आइ दिनांक 24
सितंबर 2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 15 देखें)

डिजियात्रा- बायोमेट्रिक बोर्डिंग सिस्टम

सिफारिश (क्रं सं. 15)

समिति ने पाया कि भाविप्रा ने यात्रियों को हवाई अड्डों से गुजरने का निर्बाध अनुभव रखने के उद्देश्य से 'डिजियात्रा' - बायोमेट्रिक बोर्डिंग सिस्टम (बीबीएस) शुरू करने के लिए पहल की है जिसके तहत यात्रियों को मल्टीपल टच पॉइंट्स पर टिकट/बोर्डिंग पास/पहचान पत्र नहीं दिखाना पड़ता है क्योंकि बायोमैट्रिक सिस्टम यात्री की पहचान करता है और 'फेशियल रिकॉग्निशन' का उपयोग करके टिकट को मान्य करता है। समिति ने भाविप्रा की पहल की सराहना करते हुए आशा व्यक्त की है कि इस तरह

की प्रणाली को व्यापक परीक्षण के बाद और निजता संबंधी चिंताओं को दूर करने के बाद लागू किया जाता है। समिति यह आशा करती है कि भाविप्रा ने इस संबंध में विश्व स्तर पर अपनाये जाने वाले अंतरराष्ट्रीय मॉडलों का तुलनात्मक अध्ययन किया होगा और हवाई अड्डे पर प्रवेश से लेकर हवाई जहाज के लिए निर्धारित बोर्डिंग गेट तक यात्री के लगने वाले समय पर इसके प्रभाव का भी अध्ययन किया होगा। समिति देश के विभिन्न हवाई अड्डों पर डिजियात्रा प्रणाली के कार्यान्वयन की अद्यतन स्थिति से अवगत होना चाहेगी।

सरकार का उत्तर

2018 में डिजियात्रा पर नाविमं द्वारा जारी नीति के आधार पर, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने चेहरा पहचान प्रणाली प्रौद्योगिकी का उपयोग करके 04 हवाई अड्डों (कोलकाता, पुणे, विजयवाड़ा और वाराणसी) पर घरेलू यात्रा के लिए बायोमेट्रिक बोर्डिंग सिस्टम (बीबीएस) के कार्यान्वयन का कार्य अर्वाड किया है। डीजीसीए ने दिनांक 11.01.2019 को एक सीएआर जारी किया है जिसमें हवाईअड्डा ऑपरेटरों और एयरलाइंस द्वारा डिजी यात्रा के कार्यान्वयन की अपेक्षाओं को निर्धारित किया गया है। डिजी यात्रा के क्रियान्वयन के लिए हवाई अड्डा प्रचालकों द्वारा भी कार्रवाई शुरू कर दी गई है। केंद्रीय पहचान प्रबंधन मंच बनाने के लिए डिजी यात्रा के विकास और प्रबंधन के लिए दिल्ली इंटरनेशनल हवाई अड्डा लिमिटेड, हैदराबाद इंटरनेशनल हवाई अड्डा लिमिटेड, कोचीन इंटरनेशनल हवाई अड्डा लिमिटेड और बेंगलोर इंटरनेशनल हवाई अड्डा लिमिटेड के साथ भाविप्रा द्वारा एक संयुक्त उद्यम कंपनी डिजी यात्रा फाउंडेशन का गठन किया गया है।

वर्तमान स्थिति इस प्रकार है:

- सभी 04 हवाई अड्डों के लिए साइट सर्वेक्षण पूरा किया गया।
- चरण-1 के कार्यान्वयन के लिए बीसीएस से सुरक्षा पुनरीक्षण (वैटिंग) प्राप्त की गई।
- पुणे, वाराणसी, विजयवाड़ा और कोलकाता में केबल बिछाने का काम पूरा किया गया।

- सभी 04 हवाई अड्डों पर ऑन-प्रिमाइसेस हार्डवेयर की आपूर्ति और स्थापना की गई।
- वाराणसी में चरण-1 के लिए टच पॉइंट के लिए हार्डवेयर को स्थापित किया गया।
- सभी एयरलाइनों (एयर इंडिया, एलायंस एयर, एयर इंडिया एक्सप्रेस, एयर विस्तारा, इंडिगो, गो एयर, स्पाइस जेट और डूजेट) और डिजियात्रा फाउंडेशन के साथ बातचीत की गई। एयरलाइंस और हवाई अड्डा प्रचालकों के बीच यात्री जानकारी साझा करने के लिए एक सामान्य डेटा प्रारूप पर सहमति हुई है।
- बीबीएस और एयरलाइंस (इंडिगो और एयर विस्तारा) डीसीएस के बीच इंटरफेस का विकास पूरा हो गया है।
- यात्रा दिवस (डीओटी) प्रयोगों के लिए वाराणसी में परीक्षण प्रगति पर है।

[नगर विमानन मंत्रालय का. ज्ञा. सं. एच -11020 /2/2021 -ए ए आइ दिनांक 24 सितंबर 2021]

एप आधारित कैब सेवा- पिक-अप पॉइंट्स पर उचित संकेत चिन्ह की आवश्यकता

सिफारिश (क्रं सं. 16)

समिति ने ध्यान दिया है कि एएआई ने हवाई अड्डों पर एप आधारित कैब सेवा प्रदाताओं जैसे उबर, ओला आदि की खुली निविदा प्रक्रिया के माध्यम से लाइसेंस प्रदान किया है और कैब सेवा प्रदाताओं के लिए दिशा संकेत चिन्ह के साथ संबंधित हवाई अड्डों पर यात्रियों को कैब सेवाएं प्रदान करने के लिए एएआई द्वारा अलग-अलग पिक-अप निर्धारित किए गए हैं। तथापि, समिति ने पाया कि उबर, ओला आदि के अधिकांश पिक-अप पॉइंट्स पर हवाई अड्डे पर अपने स्टीक स्थान की पहचान करने के लिए यात्री या चालक के लिए उचित पहचान चिह्न नहीं हैं। ऐसे संकेत चिन्ह/माक्स के अभाव में यात्रियों और कैब ड्राइवरों को अपने स्टीक स्थानों बताने में कठिनाई का सामना करना पड़ता है जिसके परिणामस्वरूप बहुमूल्य समय की बर्बादी होती है और उबर, ओला पिक-अप पॉइंट्स पर भीड़ और यातायात जाम हो जाता है। इसलिए समिति चाहती है कि विभिन्न रंगों में उचित वृत्तों को उचित पहचान संचया के साथ जमीन पर चिह्नित किया

जए ताकि यात्री ड्राइवरों को अपने सटीक स्थान बता सकें। पिक-अप प्वाइंट के क्षेत्र में खंभे या साइड की दीवारों पर पहचान संख्या प्रदर्शित की जा सकती है जो यात्रियों का पता लगाने के लिए वाहन चालकों के आसानी से दिखाई देती है। इसी तरह, कैब ड्राइवरों को अपने सटीक स्थानों बताना के लिए 'पाथवे' संख्या या रंगों में चिह्नित किए जा सकते हैं। यदि पिक-अप प्वाइंट खुले क्षेत्र में हैं, तो यात्रियों और ड्राइवरों की सुविधा के लिए पेड़ों या जमीन पर पहचान संख्या के साथ चिह्नित किया जा सकता है। समिति यह भी चाहती है कि यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा के लिए हवाई अड्डों पर पंजीकृत स्थानीय टैक्सी ड्राइवरों के डाटा बेस अनुरक्षण करने की भी जरूरत है।

सरकार का उत्तर

समिति की टिप्पणियों और उस पर सुझाए गए उपायों को कार्यान्वयन के लिए नोट किया गया है। एएआई द्वारा प्रबंधित सभी हवाई अड्डों को सुझाए गए उपाय लागू करने की सलाह दी गई है ताकि यात्रियों को होने वाली असुविधा को न्यूनतम स्तर तक कम किया जा सके।

[नगर विमानन मंत्रालय का. जा. सं. एच -11020 /2/2021 -ए ए आइ दिनांक 24 सितंबर 2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 18 देखें)

सस्टेनेबल एविएशन फ्यूल (एसएएफ)-जैव ईंधन

सिफारिश (क्रं सं. 18)

समिति ने यह पाया कि नागर विमानन अंतरराष्ट्रीय नियमों और प्रोटोकॉल के तहत काम करने वाला वैश्विक कारोबार है और एयरलाइनें भी देशों के राष्ट्रीय नियामकों से बंधे हुए हैं। इसलिए, राष्ट्रीय प्राधिकरण अनुसंधान और विकास के माध्यम से जैव ईंधन उद्योग में नवाचार को बढ़ावा देने में महत्वपूर्ण हितधारक हैं। समिति ने यह नोट किया कि नीति आयोग के 'न्यूइंडिया @75 के लिए रणनीति' संबंधी दस्तावेज के अनुसार, उच्च करों और प्रदाताओं के बीच प्रतिस्पर्धा की कमी के कारण भारत में

विमानन टर्बाइन ईंधन (एटीएफ) अपेक्षाकृत महंगा है। चूंकि यह जीएसटी नेटवर्क से बाहर रहता है, इसलिए इसकी कीमत में क्षेत्रीय विषमताएं भी हैं। उच्च केन्द्रीय और राज्य करों के कारण 'एसियान' और मध्य पूर्व के देशों की तुलना में भारत में विमानन ईंधन की कीमतें 60 प्रतिशत तक अधिक हो सकती हैं। इसके अतिरिक्त, परिचालन शुल्क के प्रतिशत के रूप में ईंधन की लागत वैश्विक औसत 30% की तुलना में भारत में 45% है। भारत में लगभग 8 मिलियन टन विमानन टरबाइन ईंधन (एटीएफ) की खपत होती है और 25% मिश्रण के लिए प्रतिवर्ष लगभग 2 मिलियन टन जैव ईंधन या लगभग 5-6 मिलियन टन जेट्रोफा बीज की आवश्यकता होगी। समिति ने यह पाया कि आईसीएओ ससटेनेबल एविएशन फ्यूल (एसएएफ) के दिशा-निर्देशों के अनुसार, जबकि एसएएफ का ज्वलन पारंपरिक वायु ईंधन (सीएएफ) के ज्वलन के समान कार्बन डाइऑक्साइड की मात्रा उत्सर्जित करता है, एसएएफ अभी भी जीवन चक्र के आधार पर एक पर्यावरणीय लाभ प्रदान करता है। सीएएफ की तुलना में एसएएफ में कम उत्सर्जन होगा। नागरिक विमानन ईंधन सूचना पुस्तिका, जो आईसीएओ, यूएनईपी और जीईएफ का संयुक्त दस्तावेज है, में परिवहन क्षेत्र में जैव ईंधन के साथ ब्राजील के पुराने अनुभव पर प्रकाश डालता है, जिसमें सभी गैसोलीन को 1931 के बाद से जनादेश द्वारा इथेनॉल के साथ मिश्रित किया गया है। समिति ने नोट किया कि ब्राजील और अमेरिका ने नवीकरणीय विमानन ईंधन के विकास पर सहयोग करने के लिए वर्ष 2011 में एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए। 2013 में, उद्योग और अनुसंधान हितधारकों के बीच संयुक्त प्रयास के परिणामस्वरूप ब्राजील के लिए ससटेनेबल एविएशन फ्यूल निर्मित किया गया था। नागरिक विमानन मंत्रालय ने समिति को अवगत कराया है कि जैव ईंधन में विमानन से कार्बन उत्सर्जन कम करने की क्षमता है। घरेलू अनुसूचित एयरलाइन में एक मेसर्स स्पाईसजेट लिमिटेड ने नागरिक विमानन मंत्रालय के नागरिक विमानन महानिदेशालय के परामर्श से अपनी एक उड़ान पर जैव ईंधन का सफलतापूर्वक उपयोग करके 'अवधारणा का प्रमाण' करने की पहल की थी। मंत्रालय ने कहा कि वाणिज्यिक व्यवहार्यता और आसान उपलब्धता के आधार पर जैव ईंधन का उपयोग संभव है। समिति मेसर्स स्पाईसजेट लिमिटेड द्वारा जैव ईंधन पर किए गए प्रयोग के परिणाम के बारे में अवगत

कराने पर उत्सुकता दर्शाते हुए चाहती है कि सरकार ससटेनेबल एविएशन फ्यूल(एसएएफ) की खेती और वाणिज्यिक दोहन को बढ़ावा देने के लिए विमानन ग्रेड जैव ईंधन नीति बनाए।

सरकार का उत्तर

मैसर्स स्पाइसजेट लिमिटेड द्वारा जैव ईंधन पर किए गए प्रयोग का निष्कर्ष

वर्ष 2018 में इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ पेट्रोलियम, देहरादून द्वारा उत्पादित जेट्रोफा आधारित जैव ईंधन का उपयोग करते हुए स्पाइसजेट के बॉम्बार्डियर क्यू400 विमान पर एक प्रदर्शन उड़ान भरी गई थी। विमानन टर्बाइन ईंधन (एटीएफ) को 75:25 के अनुपात में बायोजेट ईंधन के साथ मिश्रित किया गया था और इसे एक इंजन में इस्तेमाल किया गया था जबकि दूसरा इंजन 100% एटीएफ के साथ प्रचालित किया गया। विमान ने देहरादून से उड़ान भरी और दिल्ली में उतरी, जहां इंजन पैरामीटर संतोषजनक पाए गए और कोई असामान्यता नहीं देखी गई।

ससटेनेबल एविएशन फ्यूल (एसएएफ) के उत्पादन और वाणिज्यिक दोहन को प्रोत्साहित करने के लिए विमानन ग्रेड जैव ईंधन नीति

हाल ही में, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय, भारत सरकार ने इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड के निदेशक (आर एंड डी) की अध्यक्षता में बायो-एटीएफ कार्यक्रम को आगे बढ़ाने के लिए एक समिति का गठन किया है। नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) इस समिति का सदस्य है। एमओसीए ने जैव ईंधन के उत्पादन को बढ़ाने के लिए अन्य मंत्रालयों के साथ भी सहयोग किया है। एमओसीए, मिशन 2030 के लक्ष्यों के अनुसार, ईंधन दक्षता हासिल करने और कार्बन उत्सर्जन में कमी लाने के लिए वैकल्पिक टिकाऊ प्रदूषण मुक्त ईंधन के उपयोग को बढ़ाने के लिए सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (आरटी एंड एच) की अध्यक्षता में गठित समिति का भी सदस्य है।

[नगर विमानन मंत्रालय का. ज्ञा. सं. एच -11020 /2/2021 -ए ए आइ दिनांक 24 सितंबर 2021]

समिति की टिप्पणी

विमानन सुरक्षा और संरक्षा उपाय

सिफारिश (क्रं सं. 19. 1)

समिति ने पाया कि विमानन क्षेत्र में विमान सुरक्षा सबसे महत्वपूर्ण तत्व और अत्यावश्यक क्षेत्र है। जैसा कि समिति को सूचित किया गया है, एएआई का मिशन उच्च गुणवत्ता वाले, सुरक्षित और ग्राहक उन्मुख हवाई अड्डों और हवाई नैविगेशन सेवाओं को प्रदान करने वाले स्थायी भारतीय विमानन नेटवर्क के आधार के रूप में कार्य करना है, जिससे उनके संचालन के क्षेत्रों में आर्थिक विकास के लिए उत्प्रेरक के रूप में कार्य किया जा सके। विमानन सुरक्षा मानदंडों के पालन के संबंध में, यह सूचित किया गया था कि भारत के शिकागो कन्वेंशन, 1944 के तहत करार करने वाला देश होने के नाते विमान संचालन के उच्चतम स्तर की सुरक्षा प्राप्त करने में अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) के अंतर्राष्ट्रीय मानकों और अनुशंसित प्रथाओं का पालन करता है। यूनिवर्सल सेफ्टी ओवरसाइट ऑडिट प्रोग्राम (यूएसओएपी) के तहत आईसीएओ सभी करार करने वाले देशों के नियमित, अनिवार्य, व्यवस्थित और सुसंगत सुरक्षा ऑडिट आयोजित करता है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि शिकागो कन्वेंशन के तहत सुरक्षा निरक्षण दायित्वों को पूरा किया जा रहा है। समिति को यह भी बताया गया है कि आईसीएओ और डीजीसीए के दिशा-निर्देशोंके अनुसार एक मजबूत सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली लागू है। इसके अतिरिक्त, नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो (बीसीए) द्वारा अधिदेशित सभी सुरक्षा उपाय/कदम/कार्रवाई सभी हवाई अड्डे ऑपरेटर द्वारा किए जाते हैं और विमान अपहरण की घटनाओं से मुकाबला करने के लिए देश के सभी एएआई के स्वामित्व वाले अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों पर पर्याप्त सुरक्षा उपाय किए जाते हैं। सीआईएसएफ हवाई अड्डों की पर सुरक्षा से संबंधित कार्य करता है। समिति ने हवाई अड्डों पर पहले से मौजूद विभिन्न सुरक्षा/संरक्षा तंत्रों को नोट करते हुए कि विमानन क्षेत्र में बढ़ते खतरे की आशंका एक वैश्विक चुनौती है जिसका सभी हवाई अड्डों पर दोषरहित सुरक्षातंत्र बनाकर प्रभावी ढंग से मुकाबला किए जाने की आवश्यकता है। यात्रियों के साथ-साथ

हवाई अड्डों की सुरक्षा और संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए शून्य सहिष्णुता के साथ निरंतर सतर्कता और विनियमों पर अमल का सर्वोपरि महत्व है। इसलिए समिति चाहती है कि सरकार नवीनतम प्रौद्योगिकी आधारित इलेक्ट्रॉनिक उपकरणों और कंप्यूटरीकृत निगरानी प्रणाली के उपयोग सहित विभिन्न साधनों और तंत्र के माध्यम से अपने सुरक्षा तंत्र को और मजबूत करे ताकि हवाई अड्डों और उसके आस पास मंडराने वाले संदिग्ध तत्वों या जो वास्तविक यात्रियों की आड़ में परिसर में प्रवेश करने का प्रयास करते हैं का समय पर पता लगाया जा सके ताकि किसी भी अप्रिय घटना से समय पर बचा जा सके।

सरकार का उत्तर

हवाई अड्डों पर सुरक्षा को मजबूत करने के लिए, एएआई ने मौजूदा सुरक्षा उपायों में वृद्धि करने के लिए निम्नलिखित परियोजनाएं शुरू की हैं:

प्रवेश नियंत्रण प्रणाली:

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने 43 हवाई अड्डों पर बायोमेट्रिक एक्सेस कंट्रोल परियोजना लागू की है। परियोजना के कार्यान्वयन से हवाई अड्डों पर विभिन्न क्षेत्रों में कर्मचारियों के प्रवेश के लिए फिंगर प्रिंट बायो-मीट्रिक और हवाई अड्डे के परिचालन क्षेत्र में वाहनों के प्रवेश के लिए आरएफ आईडी टैग का उपयोग करके हवाई अड्डों की सुरक्षा में वृद्धि होगी।

डिजीयात्रा

डिजीयात्रा का उद्देश्य भारत में प्रत्येक घरेलू हवाई यात्री को एक अबाध, परेशानी मुक्त और कागज रहित यात्रा का अनुभव देना है। अत्याधुनिक पहचान प्रबंधन और "चेहरा पहचान" प्रौद्योगिकियों का उपयोग करते हुए, इसका उद्देश्य टर्मिनल एंट्री गेट, चेक-इन/बैग ड्रॉप, सुरक्षा जांच और बोर्डिंग गेट से हवाई अड्डे के विभिन्न जांच बिंदुओं पर यात्री प्रक्रियाओं को सरल बनाना और सुरक्षा में संवर्धन करना है।

डिजीयात्रा के साथ, यात्रियों को अब हवाई अड्डे के विभिन्न जांच बिंदुओं पर अपने टिकट/बोर्डिंग पास और अपने भौतिक पहचान पत्र दिखाने की आवश्यकता नहीं होगी। इससे कतारों में प्रतीक्षा समय कम होगा, प्रसंस्करण समय में तेजी आएगी और प्रक्रियाएं सरल होंगी। डीजीसीए ने दिनांक 11.01.2019 को एक सीएआर जारी किया है जिसमें हवाईअड्डा प्रचालकों और एयरलाइनों द्वारा डिजी यात्रा के कार्यान्वयन की अपेक्षा को निर्धारित किया गया है। हवाईअड्डा प्रचालकों द्वारा भी डिजी यात्रा के क्रियान्वयन के लिए कार्रवाई आरंभ की जा चुकी गई है। केंद्रीय पहचान प्रबंधन मंच तैयार के लिए डिजी यात्रा के विकास और प्रबंधन के लिए एएआई द्वारा दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड, हैदराबाद इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड, कोचीन इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड और बेंगलोर इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड के साथ एक संयुक्त उद्यम कंपनी डिजी यात्रा फाउंडेशन का गठन किया गया है।

नागर विमानन मंत्रालय की डिजीयात्रा पहल के तहत भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा 04 हवाई अड्डों पर चेहरे की पहचान-आधारित प्रणाली का उपयोग करके बायोमेट्रिक बोर्डिंग सिस्टम लागू किया जा रहा है।

डिजीयात्रा से सुरक्षा मानकों में संवर्धन होगा और निम्न के द्वारा वर्तमान प्रणाली के प्रदर्शन में सुधार होगा:

- सत्यापन के लिए रीयल-टाइम फेशियल बायोमीट्रिक्स का उपयोग करना।
- हवाई अड्डे में विभिन्न चौकियों पर यात्रियों को संसाधित करने के लिए एकल टोकन के रूप में चेहरे के बायोमीट्रिक का उपयोग करना।
- वास्तविक समय में एयरलाइन सिस्टम के साथ बोर्डिंग पास या ई-टिकट का वैधकरण।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) हवाई अड्डों में सुरक्षा प्रणाली/उपकरण

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई)हवाईअड्डों पर निगरानी सीसीटीवी प्रणालियों के संवर्धन और सुधार के लिए, एएआई ने इस वर्ष के दौरान 25 हवाई अड्डों पर लगभग 2000 एचडी कैमरों को उपलब्ध कराया/प्रतिस्थापित किया है। इसमें 30 दिनों की वीडियो रिकॉर्डिंग, वीडियो एनालिटिक सॉफ्टवेयर और वीडियो मैनेजमेंट सॉफ्टवेयर की मेमोरी स्टोरेज भी शामिल है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण बीसीएएस की नवीनतम

विशिष्टताओं और आवश्यकताओं के अनुसार सभी एएआई हवाई अड्डों पर निगरानी सीसीटीवी प्रणाली उपलब्ध करता है।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने 12 हवाई अड्डों पर पंजीकृत बैगेज की स्क्रीनिंग के लिए मल्टी लेवल इन-लाइन एक्स-रे बैगेज स्क्रीनिंग (आईएलबीएस) प्रणाली के 12 सेट आरंभ किए हैं। आईएलबीएस प्रणाली, सीटी प्रौद्योगिकी, विस्फोटक जांच प्रणाली पर आधारित हैं, जो टीएसए / ईसीएसी मानक-3 के अनुरूप है। चरण -2 के तहत, 5 अतिरिक्त हवाई अड्डों पर आईएलबीएस प्रणाली के लिए आर्डर दिया गया है और इस कार्य का निष्पादन किया जा रहा है।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के सभी हवाई अड्डों पर नवीनतम स्टैंडएलोन एक्स-रे बैगेज निरीक्षण प्रणाली, एनआईजे शिकायत डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर, एक्सप्लोसिव ट्रेस डिटेक्टर प्रदान किए जाते हैं, जो बीसीएस विशिष्टताओं को पूरा करते हैं। पांचहवाईअड्डों (चेन्नई, कोलकाता, त्रिवेंद्रम, गोवा, कालीकट) पर एटीआरएस (ऑटोमैटिक ट्रे रिट्रीव प्रणाली) उपलब्ध कराए गए हैं, और इस कार्य का निष्पादन किया जा रहा है। नवीनतम बीडीडीएस (बम डिटेक्शन एंड डिस्पोजल स्क्वाड) प्रणाली बीसीएस विशिष्टताओं के अनुसार अति संवेदनशील और संवेदनशील हवाईअड्डों पर उपलब्ध कराए गए हैं।

[नगर विमानन मंत्रालय का. जा. सं. एच -11020 /2/2021 -ए ए आइ दिनांक 24 सितंबर 2021]

सिफारिश (क्रम सं. 19.3)

समिति का मानना है कि पक्षी का विमान से टकराना किसी भी हवाई अड्डे पर एक बड़ा परिचालन खतरा है क्योंकि इससे यात्रियों के लिए गंभीर खतरा पैदा हो जाता है और इससे विमान को गंभीर नुकसान हो सकता है। 2014 से 2018 की अवधि के दौरान भारतीय हवाई अड्डों पर पक्षियों के विमान से टकरा जाने संबंधी घटनाओं के आंकड़ों के विश्लेषण से पता चलता है कि इस अवधि के दौरान पक्षियों के विमान से टकराने संबंधी घटनाएं लगातार बढ़ी हैं जो 2014 में 679 घटनाओं से बढ़कर 2018 में 1186 घटनाएं हो गई हैं। इसके अलावा वर्ष 2019 में पक्षियों के विमान से टकराने संबंधी 1167

घटनाएं का आंकड़ा भी चिंताजनक है। समिति ने पाया कि वर्ष दर वर्ष सूचित की गई बड़ी संख्या में पक्षियों के विमान से टकराने संबंधी घटनाएं इस समस्या का मुकाबला करने के लिए प्रभावी उपायों के कार्यान्वयन में एएआई के गैर जिम्मेदाराना दृष्टिकोण का स्पष्ट परिचायक हैं। इसलिए समिति यह सिफारिश करती है कि एएआई को पक्षियों के विमान से टकराने की घटनाओं को कुशलतापूर्वक रोकने के लिए सर्वोत्तम अंतर्राष्ट्रीय प्रणाली लागू करने के उद्देश्य से विश्व स्तर पर हवाई अड्डे संचालकों द्वारा किए जा रहे उपायों का अध्ययन करना चाहिए ।

सरकार का उत्तर

समिति ने प्रमुख प्रचालनिक हवाई अड्डों पर पक्षियों के टकराने की घटनाओं के विषय में चिंता व्यक्त की है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा हवाई अड्डों पर पक्षियों के टकराने की घटना को कम करने के उपाय किए जा रहे हैं और यह एक सतत प्रक्रिया है।

समिति की सिफारिश के संबंध में "पक्षियों के टकराने की घटनाओं को कुशलतापूर्वक रोकने के लिए सर्वोत्तम अंतर्राष्ट्रीय प्रणाली को लागू करने के लिए विश्व स्तर पर हवाई अड्डा प्रचालकों द्वारा किए जा रहे उपायों का अध्ययन करने के लिए", यह कहा गया है कि मौजूदा निवारक उपायों के अतिरिक्त एएआई ने पहले ही निम्नलिखित उपाय किए हैं:

कोयंबटूर, कन्नूर और अहमदाबाद हवाई अड्डे पर पर्यावरण और वन मंत्रालय, भारत सरकार के तहत सलीम अली सेंटर फॉर ऑर्निथोलॉजी एंड नेचुरल हिस्ट्री (एसएसीओएन) द्वारा एक अध्ययन किया गया है। एसएसीओएन ने रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है। एएआई ने 8 हवाईअड्डों यथा वाराणसी, सूरत, इंदौर, भोपाल, रायपुर, कालीकट, पटना और अगरतला पर इसी तरह के अध्ययन के लिए एसएसीओएन को नियुक्त किया है। इनमें से 5 हवाईअड्डों यथा सूरत, इंदौर, भोपाल, पटना और अगरतला पर कार्य आरंभ हो चुका है

तथापि, एएआई द्वारा पहले से किए गए प्रयासों के अतिरिक्त "पक्षी टकराने की घटनाओं को प्रभावी ढंग से नियंत्रित करने के लिए सर्वोत्तम अंतर्राष्ट्रीय प्रणाली को लागू करने की दृष्टि से हवाईअड्डा प्रचालकों द्वारा विश्व स्तर पर किए जा रहे उपायों का

अध्ययन करने" के संबंध में समिति की विशिष्ट सिफारिश पर एएआई द्वारा विचार किया जाएगा ।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर, 2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 27 देखें)

एकल प्रयोग प्लास्टिक मुक्ति हवाईअड्डे

सिफारिश (क्रम सं. 20)

समिति यह पाती है कि पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा जारी किए गए निर्देशों के अनुपालन में एएआई ने पहले चरण में 35 विमानपत्तनों को क्यूसीआई द्वारा किए गए तृतीय पक्ष आकलन के आधार पर एकबारगी उपयोग वाले प्लास्टिक से मुक्त विमानपत्तन घोषित किया है। यही नहीं, चरण 2 में 20 विमानपत्तनों को 15 सितंबर 2019 तक एकबारगी उपयोग वाले प्लास्टिक से मुक्त विमानपत्तन घोषित करने हेतु चुना गया है। समिति पाती है कि विमानपत्तनों पर एकबारगी उपयोग वाले प्लास्टिक पर प्रतिबंध लगाना विमानपत्तन परिसर में प्रदूषक तत्वों को रोकने की दिशा में एक स्वागत योग्य कदम है। तथापि समिति यह नोट करती है कि अभी तक केवल 45 विमानपत्तनों को एकबारगी उपयोग वाले प्लास्टिक मुक्त विमानपत्तन घोषित किया गया है / किया जा रहा है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि प्रत्यक्ष रूप में सभी विमानपत्तनों पर इस पर्यावरण अनुकूल उपाय के साथ-साथ कार्यान्वयन करने में कोई बाधा नहीं है, तथापि समिति यह नहीं समझ पा रही है कि एएआई द्वारा केवल कुछ ही विमानपत्तनों पर इस उपाय को कार्यान्वित करने का निर्णय क्यों लिया गया है। अतः समिति पुरजोर सिफारिश करती है कि एएआई को तत्काल शेष विमानपत्तनों को भी एकबारगी उपयोग वाले प्लास्टिक से मुक्त विमानपत्तन घोषित करना चाहिए और अनुपालन का सख्ती से प्रवर्तन करना चाहिए।

सरकार का उत्तर

प्लास्टिक प्रदूषण को समाप्त करने के लिए पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के 85 हवाईअड्डे जैसे आदमपुर, अगरतला, अगाती, आगरा, अहमदाबाद, अमृतसर, औरंगाबाद, बागडोगरा, बेलगाम, भटिंडा, भावनगर, भोपाल, भुवनेश्वर, भुज, बीकानेर, कालीकट, चंडीगढ़, चेन्नई, कोयंबटूर, देहरादून, डिब्रूगढ़, दीमापुर, दीव, गया, गोवा, गोरखपुर, गुवाहाटी, ग्वालियर, हुबली, इंफाल, इंदौर, जबलपुर, जयपुर, जैसलमेर, जलगांव, जम्मू, जामनगर, झारसुगुडा, जोधपुर, जोरहाट, कडपा, कांडला, कांगड़ा, कानपुर, खजुराव, किशनगढ़, कोहलापुर, कोलकाता, कुल्लू, लेह, लीलाबाड़ी, लखनऊ, लुधियाना, मदुरै, मेंगलोर, मैसूर, पकयोंग, पंत नगर, पठानकोट, पटना, पोरबंदर, पोर्ट ब्लेयर, प्रयागराज, पुडुचेरी, पुणे, रायपुर, राजमुंदरी, राजकोट, रांची, सेलम, शिलांग, शिमला, सिलचर, श्रीनगर, सूरत, तेजपुर, तिरुचिरापल्ली, तिरुपति, त्रिवेंद्रम, तूतीकोरिन, उदयपुर, वडोदरा, वाराणसी, विजयवाड़ा और विशाखापत्तनम को वर्ष 2019 में " एकल प्रयोग प्लास्टिक मुक्त टर्मिनल घोषित किया गया है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.ज्ञा. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर, 2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 33 देखें)

ठोस अपशिष्ट प्रबंधन प्रणाली

सिफारिश (क्रम सं 21)

समिति यह नोट करती है कि एएआई ने प्रारंभ में छह विमानपत्तनों अर्थात् कोलकाता, कोयंबटूर, तिरुवनंतपुरम, वाराणसी, भुवनेश्वर और अहमदाबाद में ठोस अपशिष्ट प्रबंधन प्रणालियां (एसडब्ल्यूएमएस) लगाने की पहल की है। समिति यह पाती है कि दूसरे चरण में 28 विमानपत्तनों जिनमें 1 मिलियन यात्रियों से अधिक का यातायात है, को एसडब्ल्यूएमएस की स्थापना हेतु शॉर्टलिस्ट किया गया है। यह आश्चर्य की बात है कि दोनों चरणों में इस प्रयोजन हेतु चुने गए विमानपत्तनों की सूची में कोई भी जेवी विमानपत्तन नहीं है। अतः समिति चाहती है कि उसे यह जानकारी दी जाए कि

क्या सभी जेवी विमानपत्तनों पर पहले से ही एसडब्ल्यू एमएस मौजूद है तथा साथ ही, यह सिफारिश भी करती है कि जेवी विमानपत्तनों सहित सभी विमानपत्तनों पर समयबद्ध रूप से ठोस अपशिष्ट प्रबंधन प्रणाली आरंभ की जाए।

सरकार का उत्तर

अनुसूचित उड़ान प्रचालन वाले एएआई के सभी प्रचालनिक हवाई अड्डों पर ठोस अपशिष्ट प्रबंधन प्रणाली स्थापित की जा रही है। इसके अतिरिक्त, निजी/संयुक्त उद्यम हवाई अड्डों पर ठोस अपशिष्ट प्रबंधन प्रणालियों की उपलब्धता पर एक स्थिति रिपोर्ट निम्नानुसार है:

दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डायल) ने पहले ही ठोस अपशिष्ट प्रबंधन प्रणाली को अपनाया है और यह प्रणाली आईजीआई हवाई अड्डे पर कार्य कर रही है। आईजीआई में कचरे के कुशल स्रोत पृथक्करण को सुनिश्चित करने के लिए, हवाईअड्डे के टर्मिनल भवनों, एयरसाइड और सिटी साइड क्षेत्रों सहित उचित साइनेज के साथ सूखे कचरे/रीसाइकल योग्य और बायोडिग्रेडेबल/खाद्य अपशिष्ट के लिए दो बिन सिस्टम लगाए गए हैं। इसके अतिरिक्त, टर्मिनलों के कुछ प्रमुख स्थानों में जहां खाद्य और रीसाइकल- योग्य अपशिष्ट उत्पन्न हो रहे हैं, बायोडिग्रेडेबल / खाद्य अपशिष्ट, कागज, प्लास्टिक, कांच / धातु के लिए अलग-अलग डिब्बों के साथ 4 बिन सिस्टम लगाए गए हैं। ठोस अपशिष्ट प्रबंधन के लिए डायल द्वारा अपनाई गई अच्छी पद्धतियों के आधार पर, अपशिष्ट निपटान पर हितधारकों की ओर से कोई शिकायत नहीं मिली है। इसके अतिरिक्त, डायल वर्तमान में आईजीआई हवाईअड्डे के लिए एक एकीकृत ठोस अपशिष्ट प्रबंधन केंद्र (आईएसडब्ल्यू आध एमसी) स्थापित कर रहा है। इस सुविधा में एक उन्नत पदार्थ पुनर्प्राप्ति सुविधा (एमआरएफ) और अपशिष्ट से बायोगैस संयंत्र होगा और अगले एक या दो वर्षों के भीतर इसके आरंभ होने की संभावना है।

राजीव गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा, हैदराबाद में, मार्च 2008 में हवाई अड्डे के प्रचालनिक होने के दिन से ही, एक सुदृढ ठोस अपशिष्ट प्रबंधन प्रणाली मौजूद है। यहां एक समर्पित प्रक्रिया और हवाईअड्डे के विभिन्न स्थानों से ठोस अपशिष्ट के कुशल संग्रह के लिए 24 x 7 आधार पर प्रशिक्षित लोगों की एक टीम मौजूद है। एकत्रित कचरे को उचित निपटान के लिए अधिकृत एजेंसियों और सुविधा क्षेत्रों को सौंप दिया जाता है।

इसके अतिरिक्त, मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (मायल) में भी, अपेक्षित उपायों के क्रियान्वयन से इसकी ठोस अपशिष्ट प्रबंधन प्रणाली पहले ही मजबूत हो गई है। ठोस अपशिष्ट प्रबंधन प्रणाली (एसडब्ल्यूएमएस) ने मायल को हवाई अड्डे के प्रचालन, हितधारकों और यात्री सचलन के माध्यम से उत्पन्न खतरनाक अपशिष्ट (एचडब्ल्यू) सहित ठोस कचरे की सफलतापूर्वक और प्रभावी ढंग से व्यवस्थान करने में सक्षम बनाया है। मायल ने महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (एमपीसीबी) से एचडब्ल्यूएमटीएम नियमावली, 2016 के अनुसार ठोस अपशिष्ट (एचडब्ल्यू) से निपटने के लिए एक प्राधिकार प्राप्त किया है। निर्धारित मानदंडों/नियमों के अनुसार दो एमपीसीबी प्राधिकृत एजेंसियों की किराए पर सेवाएं प्राप्त करके उत्पन्न ठोस अपशिष्ट को निपटाया जाता है। सीएसएमआईए में ठोस अपशिष्ट प्रबंधन के लिए 3आर (रिड्यूस, रीयूज और रीसायकल) के सिद्धांतों का अनुसरण किया जाता है। समग्र अपशिष्ट प्रबंधन के लिए विभिन्न उपाय जैसे, स्रोत पर अपशिष्ट पृथक्करण, अधिकृत एजेंसियों और रीसाइकल के माध्यम से अपशिष्ट निपटान, हितधारकों के बीच निरंतर जागरूकता आदि किए जा रहे हैं।

बैंगलोर इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (बायल) भी परिसर के भीतर एकीकृत ठोस कचरा प्रबंधन संयंत्र स्थापित करने की प्रक्रिया में है और यह कार्य पहले ही अवाई किया जा चुका है। संयंत्र की स्थापना के लिए स्थानीय अधिकारियों से अनुमोदन प्राप्ति की प्रक्रिया जारी है। इसके अप्रैल 2022 से कार्यशील होने की उम्मीद है। इसके साथ ही, बाँयल पर (2008) में प्रचालन के शुरू होने के समय से, ठोस कचरे को जिम्मेदारी से एक तृतीय पक्ष सुविधा के तौर पर माना जाता है, जिसे कर्नाटक राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (केएसपीसीबी) द्वारा अनुमोदित किया जाता है। बाँयल सही उपचार प्रक्रिया सुनिश्चित करने के लिए तीसरे पक्ष के विक्रेता के परिसर का भी निरीक्षण करता है।

इसके अलावा, नियामक आवश्यकताओं से विचलित हुए बिना, ठोस कचरे के प्रबंधन के लिए कोचीन इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (सीआईएएल) में एक मानक प्रचालन प्रक्रिया (एसओपी) स्थापित की गई है। सीआईएएल, कम करने, पुनः उपयोग और पुनर्निर्माण के सिद्धांत पर भी काम करता है, जिसमें हवाई अड्डा प्रचालक के स्वामित्व वाले निर्धारित पृथक्करण यार्ड में संग्रहण बिंदु पर, कचरे को अलग-अलग

करना, जहां तक संभव हो कचरे का पुनर्चक्रण और पुनः उपयोग करना, जिस कचरे को न तो पुनर्निर्मित किया जा सकता है न पुनः उपयोग किया जा सकता है ऐसे कचरे का भस्मीकरण/गाड़ना शामिल है।

कन्नूर एयरपोर्ट इंटरनेशनल एयरपोर्ट (प्राइवेट) ने एक सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट, भट्टी, बायोगैस प्लांट, अलग-अलग करने के स्थान के साथ ठोस कचरा डम्पिंग यार्ड और पुनर्चक्रण/पुनः उपयोग सामग्री संस्थापना/सुविधाओं के लिए स्टोर रूम भी विकसित किया है। ठोस कचरे को तीन श्रेणियों - बायोडिग्रेडेबल, पुनर्चक्रण और जलाने योग्य, में विभाजित करने के लिए जनशक्ति को तैनात किया गया है। भट्टी का उपयोग ठोस कचरा पदार्थों जैसे कार्टन, कागज और अन्य हानिरहित ठोस वस्तुओं को जलाने के लिए किया जाता है। खाद्य अपशिष्ट जैसी बायोडिग्रेडेबल वस्तुओं को कुचल कर बायोगैस संयंत्र में उपयोग किया जाता है। प्लास्टिक की बोतलें, एल्युमिनियम फॉयल पेपर, प्लास्टिक कवर आदि जैसी पुनर्निर्माण योग्य वस्तुओं को भंडार कक्ष में रखा जाता है। नियमित अंतराल पर, इन सामग्रियों को अधिकृत एजेंसी द्वारा एकत्र, संसाधित और निपटाया जाता है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.ज्ञा. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर, 2021]

विमान की लैंडिंग और टेकऑफ में प्राथमिकता देना

सिफारिश (क्रम सं. 22)

समिति ने 17 फरवरी, 2020 को एएआई के प्रतिनिधियों के साक्ष्या के दौरान इन आरोपों कि कई विमानपत्तनों पर सरकार के स्वामित्वाधीन एयरलाइनों यथा एयर इंडिया और एयर इंडिया एक्सप्रेस की तुलना में निजी एयरलाइंस फ्लाइट्स को लैंडिंग और टेकऑफ के दौरान प्राथमिकता दी जाती है, का संदर्भ देते हुए एएआई से इस मुद्दे पर स्पष्टीकरण मांगा। एएआई के प्रतिनिधि ने स्पष्ट, रूप से किसी भी एयरलाइन को इस प्रकार की कोई भी प्राथमिकता दिए जाने से इनकार किया और यह स्पष्टीकरण दिया कि केवल राष्ट्रपति, प्रधानमंत्री, उपराष्ट्रपति और दौरे पर आने वाले अन्य देशों के प्रमुखों तथा आकस्मिकता के दौरान रूग्ण, यात्रियों को ले जा रही अति महत्वपूर्ण फ्लाइटों को

पहले लैंड करने के लिए प्राथमिकता दी जाती है। तथापि, समिति चाहती है कि मंत्रालय/एएआई उसे पिछले 2 वर्षों के दौरान ऐसी फ्लाइटों का ब्यौरा दे जिन्होंने लैंडिंग हेतु पहले संपर्क किया हो लेकिन उन्हें अन्य फ्लाइटों को प्राथमिकता देने सहित अन्य-अन्य कारणों से विलंब से लैंड करने की अनुमति दी गई।

सरकार का उत्तर

1. अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन "गैर-भेदभाव" के आधार वाक्य पर काम करता है। भारतीय एटीसी ओवरफ्लाइट, लैंडिंग और टेकऑफ़ सहित हर साल तीन मिलियन हवाई यातायात (8200 प्रति दिन x 365 = 3000000) गतिविधियों को संभालते हैं।
2. यातायात के सामान्य प्रवाह के मामले में "फीफो" या "फर्स्ट इन फर्स्ट आउट" नियम का पालन किया जाता है। उतरने के लिए दौड़ने की दूरी और विमान की क्षैतिज गति के आधार पर लगने वाला समय वह आधार होंगे, जिस पर आगमन क्रम निर्धारित किया जाता है।
3. विशेष परिस्थितियों में उड़ानों को प्राथमिकता दी जाती है, और इनमें वह विमान, जो विमान के सुरक्षित प्रचालन को प्रभावित करने वाले कारकों (इंजन की विफलता, ईंधन की कमी, आदि) के कारण उतरने के लिए मजबूर हो जाता है; अस्पताल के विमान या वह विमान जिसमें किसी बीमार या गंभीर रूप से घायल व्यक्ति को तत्काल चिकित्सीय उपचार देने की आवश्यकता होती है; खोज और बचाव कार्यों में लगे विमान; और वीआईपी I (राष्ट्रपति), वीआईपी II (उपराष्ट्रपति), वीआईपी III (प्रधान मंत्री) और वीआईपी V (देश/सरकार के विदेशी प्रमुख) शामिल होता है।
4. इसके अलावा, आधुनिक एटीसी केंद्र अत्याधुनिक एटीएस ऑटोमेशन सिस्टम से लैस हैं, जो आगमन प्रबंधक (एएमएन) जो एक स्वचालित उपकरण है जो विमानों और उड़ानों को उनके लैंड करने के क्रम के बारे में पहले से सूचित करता है, जो तब तक नहीं बदली जाती जब तक कि ऊपर 3 में सूचीबद्ध परिदृश्यों के आधार पर प्राथमिकता के अनुसार आवश्यक स्थिति न हो, जैसी सुविधाओं के साथ प्रदान किया जाता है।
5. समिति द्वारा "उन उड़ानों के बारे में पिछले दो वर्षों के लिए हवाई अड्डा-वार विवरण जिन्होंने पहले लैंड करने के लिए संपर्क किया था, लेकिन अन्य उड़ानों के लिए अधिमानी व्यवहार सहित विभिन्न कारणों से देरी से लैंडिंग की अनुमति दी गई थी" हेतु अनुरोध किया गया था। 30 या अधिक उड़ानों के दैनिक हवाई यातायात आवाजाहियों के साथ

सभी एटीसी केंद्रों से यह पता लगाया गया है और **अनुबंध-क** में सूचीबद्ध स्टेशनों ने यह बताया है कि एयरलाइनों द्वारा अधिमान्य उपचार के संबंध में कोई शिकायत दर्ज नहीं की गई थी। दिल्ली, कोलकाता, हैदराबाद, बेंगलुरु और गुवाहाटी एटीसी केंद्रों द्वारा शिकायतों के पंद्रह मामले दर्ज किए गए हैं, जिन्हें **अनुबंध-ख** में सूचीबद्ध किया गया है और उनका अच्छी तरह से विश्लेषण किया गया है और एयरलाइन प्रबंधन को विधिवत सूचित किया गया है। इन मामलों में, प्रत्यक्ष रूप से धारणा त्रुटियां हुई हैं जिन्हें संचार के माध्यम से प्रभावी ढंग से ठीक किया गया है।

6. सहयोगात्मक निर्णय लेने (सीडीएम) की प्रणाली मजबूत है और यह एएआई, हवाई यातायात सेवा प्रदाता और एयरलाइन प्रचालनों को नियमित रूप से बातचीत करने और ऐसे मुद्दों को पारस्परिक रूप से सुलझाने और आपसी विश्वास विकसित करने की अनुमति देता है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर, 2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 36 देखें)

डाटा प्रबंधन प्रणाली को सुदृढ़ बनाए जाने की आवश्यकता

सिफारिश (क्रम सं. 23)

समिति को एएआई द्वारा संचालित एयरपोर्ट नेटवर्क और विमानपत्तनों की श्रेणी के संबंध में उपलब्ध कराए गए डाटा के विश्लेषण से पता चलता है कि विभिन्न अवसरों पर प्रस्तुत किए गए आंकड़ों में समानता नहीं है। उदाहरण के लिए एएआई ने समिति को उपलब्ध कराए गए पृष्ठाधार टिप्पणी में यह उल्लेख किया था कि इसके स्वामित्व के अधीन और इसके द्वारा अनुरक्षित 136 विमानपत्तन हैं जिसमें 80 घरेलू विमानतन, 23 अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन (3 सिविल एनक्लेव) और 23 अन्य सिविल एनक्लेव शामिल हैं। तदुपरांत, एएआई ने अपने दिनांक 9 दिसम्बर 2019 के कार्यालय ज्ञापन के द्वारा यह बताया कि इसके स्वामित्व के अधीन 137 विमानपत्तन हैं जिसमें 81 घरेलू विमानपत्तन और 23 सिविल एनक्लेव शामिल हैं। साथ ही, मायल के वर्ष 2015-16 के दौरान लैंडिंग और पार्किंग प्रभारों से प्राप्त राजस्व से संबंधित डाटा के विश्लेषण से यह भी पता चलता है कि प्रत्यावर्तन हुआ है क्योंकि एएआई ने एक बार इस संबंध में कुल

राशि 721.31 करोड़ रुपए (लैंडिंग 691.95 करोड़ रुपए तथा पार्किंग 29.36 करोड़ रुपए) दर्शाई है जबकि दूसरी बार एएआई ने समान वर्ष के लिए यह राशि 728.16 करोड़ रुपए दर्शाई है। समिति इसके समक्ष अलग-अलग डाटा प्रस्तुत करने पर अप्रसन्नता व्यक्त करते हुए चाहती है कि एएआई इस संबंध में व्याख्यात्मक टिप्पण प्रस्तुत करे जिसमें (i) घरेलू विमानपत्तन (ii) अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन (iii) सिविल एनक्लेव (iv) सीमा शुल्क विमानपत्तन (v) विमानपत्तन जहां पर समयबद्ध संचालन होता है (vi) आरसीएस एयरपोर्ट जोकि एएआई के स्वामित्व के अधीन है (vii) जे वी एयरपोर्ट (viii) पीपीपी मॉडल के अंतर्गत प्रचालनरत विमानपत्तन (ix) पीपीपी मॉडल के अंतर्गत निर्माणधीन विमानपत्तन तथा (x) एमआईएएल द्वारा पिछले 3 वर्षों के दौरान लैंडिंग और पार्किंग प्रभारों से अर्जित राजस्व से संबंधित सही आंकड़ों की जानकारी दी जाए। समिति आगे यह सिफारिश करती है कि एएआई को अपनी डाटा प्रबंधन प्रणाली को सुदृढ़ बनाने हेतु तत्काल सुधारात्मक उपाय करने चाहिए ताकि भविष्य में इस प्रकार की पुनरावृत्ति न हो।

सरकार का उत्तर

निम्नलिखित कारकों के कारण एएआई के हवाई अड्डों की कुल संख्या को लगातार अद्यतन किया जा रहा है: -

सार्वजनिक निजी भागीदारी के अंतर्गत चल रहे निजीकरण के कारण, हवाई अड्डे को पट्टे पर देने, सैन्य अड्डों पर नए सिविल टर्मिनल, विकसित किए जा रहे हवाई अड्डे (अपरिचालित/अल्प-परिचालित) को शामिल करना तथा नए ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों के साथ-साथ राज्य सरकार से एएआई के स्वामित्व में परिवर्तन के कारण।

तथापि, हवाई अड्डों की सूची का अद्यतनीकरण भी प्रक्रियाधीन है। अनुमोदित सूची के अनुसार, हवाई अड्डा श्रेणीवार विवरण नीचे सूचीबद्ध है -

बिंदु सं. (i): घरेलू हवाई अड्डे- 80 घरेलू हवाई अड्डे

बिंदु सं. (ii): अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे- 3 सिविल इन्कलेवों सहित 24 अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे। हालांकि, 24 में से 6 अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे नामतः लखनऊ, मेंगलोर, अहमदाबाद, जयपुर, गुवाहाटी और तिरुवनंतपुरम अब पीपीपी के अधीन हैं।

बिंदु सं. (iii): सिविल इन्कलेव- 22 सिविल इन्कलेव (घरेलू)।

बिंदु सं. (iv): सीमा-शुल्क हवाई अड्डे- 4 सीमाशुल्क सिविल इन्कलेवों सहित 10 सीमा शुल्क हवाई अड्डे

बिंदु सं. (v): अनुसूचित प्रचालन धारित हवाई अड्डे- अनुसूचित उड़ान प्रचालन धारित हवाई अड्डों की सूची अनुबंध-ग पर संलग्न है।

बिंदु सं. (vi): एएआई द्वारा प्रचालित, प्रबंधित एव स्वामित्व वाले आरसीएस हवाई अड्डे - आज की तारीख में 60 आरसीएस हवाई अड्डों को प्रचालनिक किया जा चुका है।

बिंदु सं. (vii): संयुक्त उद्यम हवाई अड्डे - आज की तारीख में दस (10) संयुक्त उद्यम हवाई अड्डे हैं, जिनका विवरण नीचे दिया गया है:

क्रम .सं	संयुक्त उद्यम हवाई अड्डे	एएआई की शेयरधारिता (%)
1.	इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, नई दिल्ली	26.00
2.	छत्रपति शिवाजी महाराज अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, मुंबई	26.00
3.	केम्पेगोडा अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, बेंगलूरु	13.00
4.	राजीव गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, हैदराबाद	13.00
5.	डॉ. बाबा साहेब अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, नागपुर	49.00
6.	कन्नूर अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा प्राइवेट लिमिटेड	7.47
7.	धोलेरा अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा लिमिटेड, धोलेरा	51.00
8.	धलभूमगढ अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, धलभूमगढ	51.00
9.	देवघर अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा	51.00
10.	शहीद भगत सिंह अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा	51.00

बिंदु सं. (viii):- पीपीपी मॉडल के अंतर्गत प्रचालनिक हवाई अड्डे -

क्रम सं.	परियोजना का नाम (पीपीपी)	पीपीपी प्रचालक
1	राजीव गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, हैदराबाद	हैदराबाद इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड
2	आईजीआई एयरपोर्ट, दिल्ली	दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड

3	छत्रपति शिवाजी महाराज अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, मुंबई	मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड
4	केम्पेगोडा अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, बेंगलूरु	बेंगलौर इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड
5	कोचीन अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा	कोचीन इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड
6	कन्नूर अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा , केरल	कन्नूर इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड
7	मैंगलूरु हवाई अड्डा	मैंगलौर अडानी इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड
8	अहमदाबाद हवाई अड्डा	अहमदाबाद अडानी इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड
9	लखनऊ हवाई अड्डा	लखनऊ अडानी इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड
10	जयपुर हवाई अड्डा	जयपुर अडानी इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (अभी सुपुर्द किया जाना शेष है)
11	गुवाहाटी हवाई अड्डा	गुवाहाटी अडानी इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (अभी सुपुर्द किया जाना शेष है)
12	तिरुवनन्तपुरम हवाई अड्डा	तिरुवनन्तपुरम अडानी इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (अभी सुपुर्द किया जाना शेष है)

बिंदु सं. (ix):- पीपीपी मॉडल के अधीन निर्माणाधीन हवाई अड्डे -

(क) पीपीपी के अंतर्गत प्रस्तावित ब्राउनफील्ड हवाई अड्डे: एएआई बोर्ड ने पीपीपी के अधीन प्रचालन, प्रबंधन और विकास के लिए 13 हवाई अड्डों को पट्टे पर देने की सिफारिश की है जिसमें 6 व्यवहार्य हवाई अड्डे नामतः अमृतसर, वाराणसी, भुवनेश्वर, इंदौर, रायपुर और त्रिची तथा कम यातायात क्षमता वाले 7 हवाई अड्डे शामिल हैं। हवाई अड्डों के एक समूह के लिए किराया निर्धारण के लिए ऐरा अधिनियम में संशोधन आवश्यक था। संसद ने हाल ही में संपन्न हुए मानसून सत्र के दौरान ऐरा (संशोधन) विधेयक, 2021 पारित किया है।

(ख) पीपीपी के अधीन निर्माणाधीन ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे: (i) मोपा (गोवा), (ii) जेवर (उत्तर प्रदेश), (iii) नवी मुंबई (महाराष्ट्र) तथा (iv) भोगपुरम (आंध्र प्रदेश) (v) धोलेरा (गुजरात)

बिंदु सं. (x):- पिछले 3 वर्षों के दौरान लैंडिंग एवं पार्किंग से माँयल द्वारा अर्जित किया गया राजस्व - माँयल द्वारा ई-मेल दिनांक 21.02.2021 के माध्यम से प्रदान किया गया अपेक्षित विवरण निम्नानुसार है:

विवरण	वित्तीय वर्ष (रु. करोड़ में)			
	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
लैंडिंग एवं पार्किंग शुल्क	997.12	1410.97	1469.70	1338.86

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर, 2021]

उदयपुर एयरपोर्ट पर रनवे विस्तार परियोजना में विलंब होना

सिफारिश (क्रम सं. 24)

समिति यह नोट करती है कि उदयपुर एयरपोर्ट पर कन्वोयर बेल्टा लगाने हेतु 1998 में अनुमति दी गई थी। लेकिन कन्वोयर बेल्ट रनवे के विस्तार में दोनों दिशाओं में कुल 460 मीटर की लंबाई से यह एक बाधा बन गई है। चूँकि यह मामला कई प्रयास किए जाने के बावजूद काफी समय से लंबित है, समिति यह सुझाव देती है कि अब मामले को उच्च स्तर पर उठाया जाना चाहिए जिससे कि रनवे विस्तार परियोजना को पूरा करने में और विलंब न हो और आगे संभावित लागत की बढ़ोतरी को रोका जा सके। समिति को परियोजना के संबंध में यथाशीघ्र अद्यतन स्थिति से अवगत कराया जाए।

सरकार का उत्तर

विभिन्न अवसरों जिनमें एसीएम के दौरान 10 फरवरी 2021 को हुई हाल की बैठक शामिल है, में कलेक्टर उदयपुर के साथ आयोजित बैठकों में संबंधित संगठन उदयपुर सीमेंट वर्क्स लिमिटेड (यूसीडब्ल्यूएल) के साथ मामले को उठाया गया है।

जैसा कि यूसीडब्ल्यूएल द्वारा बैठक में बताया गया है कि उन्होंने एएआई पैनल में शामिल एजेंसी के साथ सर्वेक्षण संपादित किया है और जल्द ही रिपोर्ट प्रस्तुत करने और नए एनओसी के लिए आवेदन करने जा रहे हैं। सीडब्ल्यूएल को पहले से दी गई पूर्व एनओसी के अनुसार उदयपुर हवाई अड्डे के कार्यालय द्वारा बाधाओं की ऊंचाई को कम करने और नए एनओसी के लिए भी आवेदन करने के लिए लिखित रूप में सूचित किया गया है।

यूसीडब्ल्यूएल द्वारा किए गए सर्वेक्षण की रिपोर्ट की यह विश्लेषण करने के लिए प्रतीक्षा की जा रही है कि उनके परिसर से कितनी बाधाओं को हटा दिया गया है/अनुमेय ऊंचाई तक कम कर दिया गया है और कितनी शेष हैं।

साथ ही यूसीडब्ल्यूएल को उनके एनओसी, जो कि समाप्त हो चुकी है, उसके विषय में और उन्हें नयी एनओसी लेने की आवश्यकता के विषय में और पूर्व में दी गई एनओसी के अनुसार संरचनाओं/बाधाओं को हटाने/अनुमेय ऊंचाई तक कम करने और नए एनओसी के अनुसार आवश्यक होने पर और कम करने की आवश्यकता के विषय में सूचित किया गया है। यूसीडब्ल्यूएल, सर्वे रिपोर्ट प्राप्त होने पर इसके विषय में सूचित करेगा।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर, 2021]

क्षेत्रीय संपर्क योजना (आरसीएस) - उड़ान

सिफारिश (क्रम सं. 25.1)

समिति को ज्ञात हुआ है कि नागर विमानन मंत्रालय ने 21 अक्टूबर 2016 से क्षेत्रीय संपर्क योजना आरसीएस- उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) शुरू की है जिसका प्राथमिक उद्देश्य वहनीय क्षेत्रीय हवाई संपर्क सुविधा प्रदान करना / इसे बढ़ावा देना है। आरसीएस एक मांग प्रदत्त योजना है और इसे केंद्र सरकार , राज्य सरकार तथा एयरपोर्ट ऑपरेटर का समर्थन प्राप्त है। यह प्रस्ताव किया गया है कि क्षेत्रीय हवाई संपर्क रूटों का विकास बाजार बलों पर छोड़ दिया जाए जिससे कि एयरलाइन्स किन्हीं विशेष रूटों पर अपेक्षित मांग और आपूर्ति की प्रकृति का आकलन कर सकें और आरसीएस के अंतर्गत प्रक्रिया को संचालित कर सकें । समिति को आगे बताया गया है कि लगभग 100 एयरपोर्ट , हेलीपोर्ट , वॉटरड्रॉम्स को आरसीएस उड़ान के अंतर्गत पुनरुद्धार / विकास हेतु चिह्नित किया गया है और वर्ष 2024 तक इनका प्रचालन आरंभ कर दिया जाएगा । योजना के प्रावधानों के अनुसार आरसीएस एयरपोर्ट ' आशय पत्र ' के जारी होने की तिथि से 2 वर्ष के भीतर कार्य करना आरंभ कर देंगे । तथापि समिति यह नोट कर क्षुब्ध है कि वर्ष 2019-20 तक शुरू किए जाने वाले निर्धारित 19 आरसीएस विमानपत्तनों में से केवल 9 विमानपत्तन ही शुरू किए जा सके हैं। दी गई जानकारी के अनुसार वर्ष 2020-21 के दौरान 25 विमानपत्तनों , 2021-22 तक अन्य 20 विमानपत्तनों तथा 2022-2023 तक 16 विमानपत्तनों और 2023-24 तक शेष 20 विमानपत्तनों को प्रचालनरत किया जाना था । समिति यह भी पाती है कि इन विमानपत्तनों के विकास की मूल अनुमानित लागत 2468.17 करोड़ रुपए थी जिसे संशोधित करके 2956.76 करोड़ रुपए कर दिया गया । इसमें लगभग 488.59 करोड़ रुपए की बढ़ोतरी हुई है । समिति इस बात की सराहना करती है कि आरसीएस- उड़ान योजना का उद्देश्य बहुत ही अच्छा है कि आम आदमी के वहनीय हवाई यात्रा के सपने को पूरा किया जा सके , लेकिन आरसीएस विमानपत्तनों के विकास की गति को देखते हुए समिति को खेद के साथ यह कहना पड़ रहा है कि उसे आशंका है कि निर्धारित

समय अर्थात 2023-24 तक सभी 100 विमानपत्तन प्रचालनरत होंगे या नहीं। अतः समिति यह सिफारिश करती है कि मंत्रालय अवसंरचना विकास से संबंधित कार्यों सहित सभी लंबित कार्यों को समय पर पूरा करने हेतु अपने तंत्र को दुरुस्त बनाए जिससे कि वर्ष 2023-24 तक आरसीएस - उड़ान के अंतर्गत 100 विमानपत्तनों को प्रचालनरत किए जाने के लक्ष्य को सफलतापूर्वक पूरा किया जा सके।

सरकार का उत्तर

विकसित किए जाने वाले 100 हवाई अड्डों में से, कुल 35 हवाई अड्डों को वर्ष 2020-21 तक विकसित किया जाना है। इनमें से, परिचालन के लिए अब तक 32 हवाई अड्डों को पूरा किया जा चुका है। इनमें से 20 हवाई अड्डे परिचालन में हैं। वित्तीय वर्ष 2020-21 में कोविड-महामारी का हवाई अड्डों के विकास पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर, 2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 39 देखें)

क्षेत्रीय संपर्क योजना (आरसीएस) - उड़ान

सिफारिश (क्रम सं. 25.2)

समिति के पिछले 3 वर्षों अर्थात 2016-17 से 2018-19 तक आरसीएस फ्लाइट ऑपरेशन वाले विमानपत्तनों के लाभ संबंधी आंकड़ों के विश्लेषण से यह पता चलता है कि एएआई का व्यय इन विमानपत्तनों से अर्जित राजस्व की तुलना में कई गुना अधिक था और आरसीएस उड़ानों वाला एक भी विमानपत्तन अभी तक लाभप्रद नहीं बन पाया है। समिति का मानना है कि शायद यही कारण है कि एएआई ने अपने एसडब्ल्यूओटी विश्लेषण में इसे एक खतरा बताया है। आरसीएस विमानपत्तनों पर हानि को ध्यान में रखते हुए समिति की राय है कि भारतीय नागर विमानन क्षेत्र में पथ - प्रदर्शक होने के नाते एएआई की देश में विमानन अवसंरचना का विकास करने, इसका प्रबंधन करने

और विस्तार करने में महत्वपूर्ण भूमिका है जिससे तत्काल वांछित स्तर के राजस्व की प्राप्ति नहीं हो सकती लेकिन लंबे समय में यह पहल इन क्षेत्रों में आर्थिक विकास में उत्प्रेरक के रूप में निश्चित तौर पर महत्वपूर्ण सिद्ध होगी। समिति का यह भी मानना है कि जब अर्थव्यवस्था और पर्यटन का विकास होगा, ये विमानपत्तन अंततः लाभकारी बन जाएंगे। अतः समिति चाहती है कि आरसीएस विमानपत्तनों के विकास की गति को जारी रखा जाए जिससे कि आरसीएस योजना को सफल बनाया जा सके ताकि आम आदमी के उड़ने के सपने को साकार किया जा सके।

सरकार का उत्तर

समिति की टिप्पणियों और उस पर सुझाए गए उपायों को कार्यान्वयन के लिए नोट कर लिया गया है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24.9.2021]

सिफारिश (क्रम सं. 26.1)

संयुक्त उद्यम - डायल और मायल

समिति यह पाती है कि कैबिनेट ने सितंबर 2003 में मंत्रालय के इस प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया था कि दिल्ली और मुंबई विमानपत्तनों के पुनर्गठन का कार्य एएआई और चयनित संयुक्त उद्यम सहयोगी के मध्य दो पृथक कंपनियों के निर्माण द्वारा जेवी रूट के माध्यम से शुरू किया जाए। तदुपरांत, एएआई ने डायल और मायल के साथ प्रचालन प्रबंधन और विकास समझौता (ओएमडीए) पर हस्ताक्षर किए। समिति को बताया गया है कि डायल और मायल दोनों के साथ हस्ताक्षरित समझौते एकसमान हैं, अतः डायल और मायल दोनों के लिए ही ओएमडीए की विशेषताएं समरूप हैं। समझौते के अनुसार, डायल को एएआई को अनुमानित राजस्व के 45.99 प्रतिशत की दर से तथा मायल को अनुमानित राजस्व के 38.70 % की दर से प्रतिवर्ष भुगतान करना है। समिति को दिए गए डाटा के विश्लेषण से पता चलता है कि डायल द्वारा अर्जित सकल राजस्व में एएआई के राजस्व हिस्से में प्रारंभ में बढ़ोतरी की प्रवृत्ति देखी गई है अर्थात्

यह वर्ष 2014-15 में 3225.62 करोड़ रुपए , 2015-16 में 3741.41 करोड़ रुपए तथा वर्ष 2016-17 में 4280.86 करोड़ रुपए था लेकिन उसके बाद इसमें गिरावट देखी गई क्योंकि यह वर्ष 2017-18 में 2306.38 करोड़ रुपए और 2018-19 में 1835.33 करोड़ रुपए रहा तथापि, समिति यह नोटिस करती है कि मायल द्वारा अर्जित सकल राजस्व में से एएआई के राजस्व हिस्से में लगातार बढ़ोतरी की प्रवृत्ति देखी गई है क्योंकि यह 2014 -15 में 931.25 करोड़ रुपए, 2015-16 में 1066.06 करोड़ रुपए, 2016-17 में 1187.70 करोड़ रुपए, 2017-18 में 1330.61 करोड़ रुपए और 2018-19 में 1437.69 करोड़ रुपए था। अतः समिति यह जानना चाहती है कि डायल के राजस्व हिस्से में गिरावट की प्रवृत्ति के क्या कारण हैं तथा राजस्व में इस प्रकार की कमी हेतु उत्तरदायी कारकों के समाधान हेतु क्या कदम उठाए गए हैं।

सरकार का उत्तर

डायल और मायल की राजस्व लेखा परीक्षा 2005-07 से संयुक्त उद्यम प्रकोष्ठ द्वारा नियमित रूप से ओएमडीए में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार नियुक्त स्वतंत्र राजस्व लेखा परीक्षकों के माध्यम से की जा रही है। चूंकि एएआई ने पिछले सात वर्षों के दौरान उपरोक्त के अतिरिक्त कोई लेखापरीक्षा निरीक्षण नहीं किया है, समिति को प्रस्तुत करने के लिए एएआई के पास किसी भी निष्कर्ष/उस पर की गई कार्रवाई का कोई विवरण उपलब्ध नहीं है। तथापि, समिति के सुझाव के अनुसार, वित्तीय वर्ष 2021-22 से एएआई की चयन के विभिन्न अंतरालों पर डायल और मायल की अन्य सामग्री की पुस्तकों का निरीक्षण/लेखा परीक्षा शुरू की जाएगी।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24.9.2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 44 देखें)

सिफारिश (क्रम संख्या 26.2)

संयुक्त उद्यम - डायल और मायल

समिति आगे यह पाती है कि ओएमडीए के अनुसार एएआई को डायल और मायल की ओर से बही, रिकॉर्ड्स और डायल तथा मायल की अन्य सामग्री का निरीक्षण करने का अधिकार है जिससे कि राजस्व की गणना सहित किसी भी जानकारी की जांच अथवा लेखा परीक्षा की जा सके। तथापि समिति यह पाती है कि एमओसीए/ एएआई ने इस संबंध में कोई जानकारी नहीं दी है कि क्या एएआई ने स्वतंत्र लेखा परीक्षकों द्वारा लेखा परीक्षा किए जाने के साथ - साथ डायल / मायल का कोई निरीक्षण किया है/ लेखा परीक्षा की है। पिछले 7 वर्षों के दौरान एएआई द्वारा किए गए लेखा परीक्षा / निरीक्षण, यदि कोई है, के निष्कर्षों तथा तत्संबंधी की गई कार्रवाई से समिति को अवगत कराया जाए। आगे समिति यह सुझाव भी देती है कि डायल तथा मायल के लेखा बही और अन्य सामग्री का निरीक्षण / लेखा परीक्षा किया जाए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि उनके राजस्व में प्रत्यावर्तन नहीं हो रहा है। लेखापरीक्षा/निरीक्षण औचक होने चाहिए और एएआई को अपनी इच्छा अनुसार विभिन्न अंतराल पर करने चाहिए।

सरकार का उत्तर

डायल और मायल का राजस्व लेखा परीक्षा 2005-07 से संयुक्त उद्यम प्रकोष्ठ द्वारा स्वतंत्र रूप से नियमित रूप से किया जा रहा है। ओएमडीए में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार राजस्व लेखापरीक्षकों की नियुक्ति की गई। चूंकि एएआई ने पिछले सात वर्षों के दौरान उपरोक्त के अतिरिक्त कोई लेखापरीक्षा निरीक्षण नहीं किया है, समिति को प्रस्तुत करने के लिए एएआई के पास किसी भी निष्कर्ष/उस पर की गई कार्रवाई का कोई विवरण उपलब्ध नहीं है। तथापि, समिति के सुझाव के अनुसार, वित्तीय वर्ष 2021-22 से एएआई की चयनित विभिन्न अंतरालों पर डायल और मायल की अन्य सामग्री की पुस्तकों का निरीक्षण/लेखा परीक्षा शुरू की जाएगी।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24.9.2021]

समिति की टिप्पणी

विमानपत्तन सलाहकार समिति (एएसी) का गठन

सिफारिश (क्रम सं. 27.1 और 27.2)

समिति यह नोट करती है कि विभिन्न पणधारकों में प्रतिनिधित्व के विस्तार हेतु एएआई ने देश में विभिन्न विमानपत्तनों पर विमानपत्तन सलाहकार समिति (एएसी) का गठन किया है जिससे कि विमानपत्तनों पर यात्री सुविधाओं के विकास के संबंध में सलाह दी जा सके। नीति के अनुसार विमानपत्तन के क्षेत्र के संसद सदस्य एएसी के पदेन चेयरपर्सन तथा एमएलए समिति के वैकल्पिक चेयरपर्सन (चेयरपर्सन की अनुपस्थिति में) होंगे। तथापि, समिति यह नोट करती है कि निर्धारित फ्लाइट ऑपरेशन वाले 87 विमानपत्तनों में से केवल 70 विमानपत्तनों में एएसी का गठन किया गया है। एएआई ने एमओसीए के निदेशों के बावजूद कई वर्षों से 17 विमानपत्तनों पर एएसी का गठन न किए जाने के विशिष्ट कारण नहीं बताए हैं। समिति यह पाती है कि एएआई ने 41 विमानपत्तनों पर हुई एएसी की बैठकों का ब्यौरा दिया है जिनसे केवल यह पता चलता है कि शेष 46 विमानपत्तनों पर बैठकें नहीं की जा सकी। एएआई ने इन विमानपत्तनों पर बैठकें न किए जाने के विशिष्ट कारण नहीं दिए हैं। एएसी की बैठकों की आवृत्ति के संबंध में समिति यह नोट करती है कि एमओसीए के दिशानिर्देशों के अनुसार बैठकें 6 महीने में एक बार की जानी चाहिए समिति को यह जानकर खेद है कि कई विमानपत्तनों अर्थात् रायपुर , लखनऊ , मंगलौर , मदुरै , तूतीकोरिन , जबलपुर , जलगांव , कोल्हापुर, भुज, गुवाहाटी, शिलांग और तेजपुर विमानपत्तनों पर पिछले 3 वर्षों के दौरान केवल एक ही बैठक की गई है। तथापि एएआई ने बताया कि इन बैठकों का आयोजन चेयरमेन और अन्य सदस्यों की उपलब्धता के अनुसार किया जाता है। उक्त के मद्देनजर समिति (क) निर्धारित फ्लाइट ऑपरेशन वाले 17 विमानपत्तनों पर एएसी का गठन न किए जाने (ख) 46 विमानपत्तनों पर एएसी की कोई भी बैठक न किए जाने तथा (ग) एमओसीए द्वारा निर्धारित 6 महीने में एक बार बैठक करने की बजाय उक्त उल्लिखित विमानपत्तनों पर पिछले 3 वर्षों के दौरान एक ही बार बैठक किए जाने में

एएआई की चूक/ असफलता को गंभीरता से लेती है और यह सिफारिश करती है कि (i) सत्रह विमानपत्तनों पर एएसी का गठन करने (ii) एएसी की बैठकों में बुलाने तथा यह सुनिश्चित करने कि सभी निर्धारित फ्लाइट ऑपरेशन वाले 87 विमानपत्तनों पर विनिर्दिष्ट अंतराल पर बैठकें आयोजित करने (iii) संबंधित जन प्रतिनिधियों को एएसी के उपबंधों की जानकारी देने तथा (iv) उपरोक्त (i) से (iii) पर गई कार्रवाई हेतु संबंधित विमानपत्तनों के निदेशकों को जवाबदेह बनाने हेतु तत्काल कदम उठाए जाएं ।

समिति का यह भी मानना है कि उन राज्यों जहां पर केवल एक ही विमानपत्तन है लेकिन जिनका प्रतिनिधित्व एक से अधिक संसद सदस्य करते हों वहां उस राज्य के सभी संसद सदस्यों को एएसी की बैठकों में आमंत्रित किया जाए। समिति आगे यह भी चाहती है कि एएआई द्वारा स्थानीय संसद सदस्यों द्वारा विमानपत्तनों के कार्यकरण पर प्राप्त फीडबैक उपलब्ध कराई जाए जैसा कि 18.9.2019 को हुई बैठक के दौरान एएआई की प्रतिनिधि द्वारा सहमति दी गई है।

सरकार का उत्तर

हवाईअड्डा सलाहकार समितियों (एएसी) का गठन नागर विमानन मंत्रालय द्वारा दिनांक 14.10.2019 के पत्र के तहत जारी दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाता है।

इसके अलावा, हवाई अड्डा निदेशकों को निर्देश दिया गया है कि वे एएसी के प्रावधान के बारे में जन प्रतिनिधियों को सूचित करें और एएसी के पुनर्गठन और बैठकें आयोजित करने के लिए सदस्यों के नामांकन के लिए संबंधित हवाई अड्डों के अध्यक्ष, एएसी (हवाईअड्डे के क्षेत्र के माननीय सांसद) के साथ अनुसूची के अनुसार समन्वय करें।

इसके अलावा, हवाई अड्डे के निदेशकों को स्थानीय सांसदों से हवाई अड्डों की कार्य पद्धति पर फीडबैक लेने का निर्देश दिया गया है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24.9.2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 50 देखें)

संसद सदस्यों और गणमान्य व्यक्तियों के संबंध में प्रोटोकॉल सेवाएँ तथा शिष्टाचार

सिफारिश (क्रम सं. 29)

समिति यह पाती है कि माननीय संसद सदस्यों को नागर विमानन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार विमानपत्तनों पर प्रोटोकॉल सेवाएँ प्रदान की जाती हैं। नागर विमानन मंत्रालय के दिनांक 10 अक्टूबर 2007 के आदेश के अनुसार प्रत्येक विमानपत्तन पर 'प्रोटोकॉल ऑफिसर' को नामनिर्देशित किए जाने का प्रावधान है जो कि संसद सदस्यों की प्रोटोकॉल सेवाएँ देने/ उनसे शालीनतापूर्ण व्यवहार करने/ उन्हें सहायता देने हेतु उत्तरदायी होगा। संबंधित विमानपत्तन का विमानपत्तन निदेशक इन सुविधाओं हेतु उत्तरदायी होगा। विमानपत्तन निदेशकों के कांटेक्ट नंबर और ईमेल आईडी एएआई कि वेबसाइट पर उपलब्ध होंगे। साथ ही, समिति यह नोट करती है कि मंत्रालय ने दिनांक 2 जनवरी 2020 के पत्र द्वारा (i) एएआई सहित सभी एयरपोर्ट ऑपरेटरों (ii) एयर इंडिया सहित एयरलाइन ऑपरेटरों तथा (iii) नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो को यह निदेश देते हुए अनुदेश जारी किए हैं कि संसद सदस्यों को विमानपत्तनों पर प्रोटोकॉल सेवाएँ दी जाएँ/ उनसे शालीनतापूर्ण व्यवहार किया जाए/ उन्हें सहायता प्रदान की जाए। दिशानिर्देशों के प्रभावी कार्यान्वयन और यह सुनिश्चित करने कि संसद सदस्यों को इन सुविधाओं को लेने में किसी कठिनाई का सामना न करना पड़े, यह इच्छा व्यक्त की कि (एक) विमानपत्तन परिसर में प्रमुख स्थानों पर बोर्ड पर प्रदर्शित की जाए जिससे कि संसद सदस्य आवश्यकता के समय अधिकारी से संपर्क कर सकें (दो) एयरपोर्ट पर संसद सदस्यों हेतु विशेष एएआई हेल्पडेस्क बनाया जाए जिससे कि सहायता/ सेवा हेतु सरलता से संपर्क किया जा सके (तीन) संसद सदस्यों के उपयोग हेतु एक एप विकसित किया जाए जिसके माध्यम से विमानपत्तनों पर सेवाएँ प्राप्त करने हेतु पहले से ही अपना यात्रा संबंधी विवरण भेज सकें तथा (चार) विमानपत्तन निदेशकों की सूची, उनके कांटेक्ट नंबर, ईमेल आईडी तथा मोबाइल नंबर सहित संकलित की जाए और सभी संसद सदस्यों को उनके उपयोग हेतु परिचालित किए जाए।

सरकार का उत्तर

नागर विमानन मंत्रालय ने दिनांक 20.01.2020 के पत्र के माध्यम से हवाई अड्डों पर माननीय सांसदों को प्रोटोकॉल/शिष्टाचार/सहयोग प्रदान करने के निर्देश जारी किए थे। इस संबंध में यह सूचित किया जाता है कि :

क) संबंधित हवाई अड्डे के हवाई अड्डा निदेशक माननीय सांसदों को प्रोटोकॉल प्रदान करने के लिए जिम्मेदार है।

ख) हवाईअड्डा निदेशकों को संपर्क करने का विवरण एएआई की वेबसाइट (www.aai.aero) पर उपलब्ध करा दिया गया है।

ग) साथ ही, एएआई हवाई अड्डों के हवाई अड्डा निदेशकों का अपडेट किया गया संपर्क करने का विवरण दिनांक 22.09.2020 को संसद भवन के सूचना केंद्र को उपलब्ध कराया गया है।

घ) माननीय सांसदों को प्रोटोकॉल/शिष्टाचार/सहयोग प्रदान करने के लिए एएआई हवाई अड्डों पर हवाई अड्डा प्रबंधक परिचालन के समय के दौरान उपलब्ध हैं। साथ ही, गणमान्य व्यक्तियों को सुविधाएं प्रदान करने के लिए अनुसूचित परिचालन वाले सभी एएआई हवाईअड्डों पर "मे आई हेल्प यू" काउंटर स्थापित किए जा रहे हैं।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24.9.2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 50 देखें)

कृषि उड़ान योजना

सिफारिश (क्रम सं. 30)

समिति यह पाती है कि किसानों को उनके कृषि उत्पादों को ट्रांसपोर्ट करने में सहायता देने हेतु सरकार द्वारा कृषि उड़ान योजना शुरू की गई है जिससे कि वे बेहतर

मूल्य प्राप्त कर सकें। योजना का उद्देश्य किसानों को घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय दोनों ही बाजारों तक बेहतर पहुँच उपलब्ध कराना है तथा यह विशेष रूप से पूर्वोत्तर तथा जनजातीय क्षेत्रों के किसानों के लिए अधिक लाभकारी होगी। इस प्रयोजन हेतु देशभर में कृषि उपज, वनस्पति उत्पादों, फलों इत्यादि जैसे खराब होने वाले कार्गो के भंडार और संस्कारण हेतु 16 सेंटर फॉर पेरिशेबल कार्गो (सीओसी)/ कोल्ड स्टोरेज सुविधाएं निर्मित की गई हैं। अन्य विमानपत्तनों विशेष रूप से पूर्वोत्तर क्षेत्र में सुविधाओं और अवसंरचना के विस्तार का कार्य चल रहा है। यह फरवरी 2020 तक देशभर में 25 डॉमेस्टिक एयर कार्गो टर्मिनलों का भी प्रचालन कर रहा है और 2024 तक अन्य 26 विमानपत्तनों पर इस सुविधा का निर्माण किए जाने की संभावना है। समिति यह नोट कर प्रसन्न है कि सरकार ने ऐसे योजना कि घोषणा की है जिससे किसानों की उपज घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय बाजारों तक पहुंचेंगी और उन्हें बेहतर मूल्य प्राप्त होंगे जिससे सरकार के 2022 तक किसानों की आय को दोगुना करने की पहल को मूर्त रूप दिया जा सकेगा। यद्यपि समिति इस बात से आश्वस्त है कि योजना से डिलिवरी टाइम कम होगा और कृषि उपज पर बेहतर मूल्य प्राप्त होंगे तथापि समिति यह पाती है कि यह सराहनीय उद्देश्य केवल तभी प्राप्त होंगे जब पर्याप्त संख्या में सेंटर फॉर पेरिशेबल कार्गो (सीपीसी)/ कोल्ड स्टोरेज सुविधाओं और अपेक्षित अवसंरचना का समयबद्ध रूप में निर्माण किया जाए जिससे कि देश के सभी भागों के और विशेष रूप से पूर्वोत्तर तथा जंजातीय क्षेत्र के किसानों को योजना का आशयित लाभ मिलना शुरू हो जाए। जैसा कि अनुमान लगाया गया है, वर्ष 2023-24 तक एयरपोर्ट 4337.44 मीट्रिक टन कार्गो और 2028-29 तक लगभग 5488.36 मीट्रिक टन कार्गो हैंडल करेंगे। समिति यह आशा करती है कि कृषि उड़ान योजना के कारण एएआई का कार्गो हैंडलिंग बिजनेस बढ़ेगा। साथ ही, समिति यह भी अपेक्षा करती है कि प्रस्तावित ट्रांस-शिपमेंट हबों कि स्थापना से भी कृषि उड़ान योजना के मिशन को प्राप्त करने में सहायता मिलेगी। समिति चाहती है कि उसे एएआई द्वारा इस संबंध में उठाए गए ठोस कदमों की जानकारी दी जाए और साथ ही योजना के संबंध में अभी तक हुई प्रगति से भी अवगत कराया जाए।

सरकार का उत्तर

नागर विमानन मंत्रालय ने "कृषि उड़ान" योजना शुरू की है, जिसके अंतर्गत पूर्वोत्तर क्षेत्र पर विशेष ध्यान देते हुए, जहां कृषि उड़ान योजना के तहत मार्च 2020 से फरवरी 2021 की अवधि के दौरान 1500+ मीट्रिक टन तथा देश भर में कुल 1.28 लाख मीट्रिक टन विभिन्न कृषि उत्पाद जैसे धनिया, केला, केले के पत्ते, सूखे मेवे, सेब, प्लम, झींगा, मांस, फूल, पनीर, अनानास, करी पत्ते, हरी सब्जियां, शरीफा (कस्टर्ड एपल), सहजन, ककड़ी, क्लस्टर बीन्स, चाय के सैंपल, ट्रोपिकल मछली, पान के पत्ते आदि पहुँचाए गए ।

एएआईसीएलएएस 17 हवाईअड्डों पर अपनी पहले से स्थापित कोल्ड स्टोरेज सुविधाओं (अमृतसर, मदुरै, बागडोगरा, चेन्नई, वाराणसी एवं इंदौर में शुरू की गई कोल्ड स्टोरेज सुविधाएं) के माध्यम से देशभर में खराब होने वाले खाद्य पदार्थों की व्यवस्था करने के लिए तैयार है तथा इसके अतिरिक्त, वित्तीय वर्ष 2021-22 में अगरतला, लीलाबाड़ी, डिब्रुगढ़, सिल्चर, आदि पर मोबाइल कोल्ड स्टोरेज सुविधाएं स्थापित करने की योजना बनाई गई है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24.9.2021]

एएआई द्वारा अनुसंधान और विकास (आरएंडडी) कार्यकलाप

सिफारिश (क्रम सं. 31)

समिति यह पाती है कि विमानन अवसंरचना और वायु यातायात क्षमताओं से संबंधित समस्याओं का समाधान करने हेतु आरएंडडी सुविधाओं की स्थापना करने में तकनीकी सहायतार्थ दीर्घकालिक भागीदारी विकसित करने के लिए एएआई ने एमआईटीआरई कॉर्पोरेशन अमेरिका के साथ एक सम्झौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। एएआई ने 6 सितंबर 2013 को बेगमपेट एयरपोर्ट, हैदराबाद में एक आरएंडडी टेक सेंटर की स्थापना की है। एएआई बोर्ड ने निम्नलिखित हेतु अनुमोदन दिया है: (एक) एएआई आरएंडडी कॉरपोरेट पॉलिसी (दो) आरएंडडी मैनुअल का पहला संस्करण तथा एएनएस हेतु आरएंडडी योजना (तीन) एएनएस के सेवार्थ तथा एयरपोर्ट/ इंजीनियरिंग अनुसंधान के

लिए बेगमपेट एयरपोर्ट पर विश्वस्तरीय नागर विमानन अनुसंधान संगठन (सीएआरओ) की स्थापना करना (चार) बेगमपेट एयरपोर्ट, हैदराबाद में सीएआरओ के लिए 27 एकड़ भूमि का आबंटन करना (पाँच) वर्ष 2018 से आरएंडडी अवसंरचना, प्रयोगशाला, उपकरणों की खरीद, कौशल विकास तथा ज्ञान एवं प्रोद्योगिकी अंतरण पर पिछले 12 वर्षों में 1200 करोड़ रुपए खर्च किए गए। समिति यह नोट करके प्रसन्न है कि भारतीय विमान प्राधिकरण ने एयर नेविगेशन सर्विस और विमानपतन/ अभियांत्रिकी अनुसंधान हेतु तथा भारतीय विमानपतन प्राधिकरण में अनुसंधान और विकास हेतु अन्य कदम उठाने के लिए हैदराबाद में विश्व स्तरीय नागर विमानन अनुसंधान संगठन (सीएआरओ) की स्थापना करने का महत्वपूर्ण निर्णय लिया है। हालांकि समिति यह जानना चाहती है कि भारतीय विमानपतन प्राधिकरण के अनुसंधान और विकास कार्यकलापों के संबंध में लिए गए इन महत्वपूर्ण निर्णयों के क्या परिणाम रहे हैं और इन कदमों से विभिन्न विमानपतनों पर नेविगेशन और अन्य विमानपतन सेवाओं को प्रोफेशनल रूप से प्रबंधित करना किस प्रकार से सुगम हुआ है। इसलिए समिति चाहती है कि उसे वर्ष 2013-14 से इस संबंध में हुई प्रगति और किए गए बजटीय आवंटन एवं वास्तविक खर्च की विषय-वार और वर्ष-वार जानकारी दी जाए।

सरकार का उत्तर

आरएंडडी केंद्र, कई वर्षों से एएनएस विभाग की विभिन्न इकाइयों द्वारा उठाई गई समस्याओं का समाधान करने, टीएएएम, टीएआरजीईटी आदि जैसे उपकरणों का उपयोग करके सिमुलेशन अध्ययन करने, एटीएम परियोजनाओं के लिए गुणात्मक आवश्यकताओं को विकसित करने तथा साझेदारी के लिए अकादमिक एवं उद्योग के साथ समन्वय करने में निरंतर योगदान देता रहा है।

वित्तीय वर्ष 2013-14 से किए गए बजटीय आवंटन एवं असल व्यय इस प्रकार है:

क्र.सं.	वर्ष	सीएनएस (योजना) के माध्यम से व्यय (रु. करोड़ में)	आरएंडडी केंद्र द्वारा व्यय (रु. करोड़ में)	इंजीनियरिंग द्वारा व्यय (रु. करोड़ में)	आरएंडडी परियोजनाओं के लिए कुल व्यय (रु. करोड़ में)
1	2014-15	9.19	160,000	-	9.21
2	2015-16	6.96	-	-	6.96
3	2016-17	5.5	-	-	5.5
4	2017-18	0	-	-	0
5	2018-19	14.52	-	30.00	44.52
6	2019-20	8.27	0.1923	9.004	17.4663
7	2020-21	-	2.215	42.675	44.890

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24.9.2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 56 देखें)

गया विमानपत्तन के कोड नाम को बदले जाने की आवश्यकता

सिफारिश (क्रम सं. 32)

समिति को बताया गया कि नागर विमानन मंत्रालय को एक अनुरोध प्राप्त हुआ जिसमें गया विमानपत्तन का कोड नाम 'जीएवाई' से बदलकर कोई अन्य कोड नाम रखने का आग्रह किया गया है। इस अनुरोध को एयर इंडिया के पास भेजा गया ताकि वह आईएटीए का एक सदस्य एयरलाइन होने के नाते उससे इस विमानपत्तन कि पहचान हेतु 3 अक्षरों वाला कोई अन्य विशिष्ट कोड देने की मांग करे। हालांकि, आईएटीए ने बताया

कि संकल्प 763 के अनुसार, लोकेशन कोड को स्थाई माना जाता है और उसे प्राथमिक रूप से विमान सुरक्षा से जुड़े किसी सुदृढ़ तर्काधार के बगैर बदला नहीं जा सकता है। समिति को आशंका है कि चूंकि गया एक पवित्र शहर है, वहाँ के स्थानीय लोगों को आपत्तिजनक और लज्जाजनक लगता होगा कि अंतर्राष्ट्रीय समुदाय उनके शहर को 'जीएवाई' कोड नाम से जाने। समिति भी इसे अनुचित और अनुपयुक्त मानती है। इसलिए वह सरकार और एयर इंडिया से सिफारिश करती है कि वह गया विमानपत्तन का कोड 'जीएवाई' से बदलकर कोई अन्य समुचित कोड उदाहरणार्थ 'जीएवाई' अथवा अन्य कोई समुचित कोड रखने हेतु सभी अपेक्षित परामर्श और औपचारिकताओं को समयबद्ध तरीके से पूरा करे। समिति चाहती है कि उसे सरकार और एयर इंडिया द्वारा इस संबंध में उठाए गए ठोस कदमों के बारे में अवगत कराया जाए।

सरकार का उत्तर

गया हवाई अड्डे के लिए आईएटीए कोड को बदलने के लिए यह मामला एअर इंडिया द्वारा आईएटीए को भेजा गया था। इस संबंध में, आईएटीए ने कहा है कि संकल्प 763 के अनुसार स्थानीय कोड को स्थायी माना जाता है तथा मुख्य रूप से हवाई सुरक्षा से संबंधित एक मजबूत कारण प्रदान करने की आवश्यकता होती है। गया हवाई अड्डा का आईएटीए कोड 'जीएवाई' गया हवाई पट्टी के शुरू होने के बाद से उपयोग में है। इसलिए, मुख्य रूप से हवाई सुरक्षा से संबंधित उचित कारण के बिना आईएटीए ने गया हवाई अड्डे के आईएटीए कोड को बदलने में असमर्थता व्यक्त की है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24.9.2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 59 देखें)

लेखापरीक्षा संबंधी मुद्दे

सिफारिश (क्रम सं. 33)

समिति पाती है कि उसे प्रस्तुत किए गए पृष्ठभूमि टिप्पण में दी गई जानकारी के मुताबिक दिनांक 21.08.2019 के अनुसार, 2011-12 की सी एंड एजी रिपोर्ट संख्या 3 (वाणिज्यिक) के 3 लेखापरीक्षा पैरा, 2012-13 की सी एंड एजी रिपोर्ट संख्या 8 (वाणिज्यिक) के एक लेखापरीक्षा पैरा, 2013 की सी एंड एजी रिपोर्ट संख्या 13 (वाणिज्यिक) के एक लेखापरीक्षा पैरा, 2015 की सी एंड एजी रिपोर्ट संख्या 21(वाणिज्यिक) के 2 लेखापरीक्षा पैरा, 2016 की सी एंड एजी रिपोर्ट संख्या 15 (वाणिज्यिक) के 2 लेखापरीक्षा पैरा, 2017 की सी एंड एजी रिपोर्ट संख्या 9 (वाणिज्यिक) के एक लेखापरीक्षा पैरा, तथा 2018 की सी एंड एजी रिपोर्ट संख्या 11 (वाणिज्यिक) के 3 लेखापरीक्षा पैरा से संबंधित अंतिम निपटान लंबित है। समिति ने पाया है कि यद्यपि अधिकांश लेखापरीक्षा पैराओं के उत्तर लेखापरीक्षा हेतु लंबित हैं, तथापि कुछ पैराओं के संबंध में अंतिम उत्तर अभी भी एएआई/मंत्रालय द्वारा दिये जाने शेष हैं। इस संबंध में समिति पाती है कि लेखापरीक्षा पैराओं का अंतिम निपटान काफी लंबे समय से लंबित है जैसे कि वर्ष 2011-12 हेतु लेखापरीक्षा पैरा का अंतिम रूप से निपटान करना अभी भी बाकी है। इसलिए समिति पुरजोर सिफ़ारिश करती है कि ऑडिट के साथ परामर्श से सभी लंबित लेखापरीक्षा पैराओं का यथाशीघ्र अंतिम निपटान किया जाए।

सरकार का उत्तर

सीएंडएजी के पैराओं पर समिति की टिप्पणियों को शीघ्र निपटान के लिए नोट किया गया है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं. एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24.9.2021]

अध्याय तीन

टिप्पणियाँ/सिफारिशें, जिनके संबंध में सरकार के उत्तरों को देखते हुए समिति आगे कार्रवाई नहीं करना चाहती है

वास्तविक प्रदर्शन

सिफारिश (क्र.स. 2.1)

समिति नोट करती है कि वर्तमान में देश में 137 हवाई अड्डे (23 अन्तरराष्ट्रीय हवाई अड्डे, 81 घरेलू हवाई अड्डे, 10 कस्टम हवाई अड्डे और 23 सिविल इन्कलेव हैं) वर्ष 2014 तक भाविप्रा ने देश के 125 हवाई अड्डों का स्वामित्व और रख-रखाव किया। समिति यह भी नोट करती है कि वर्ष 2014-15 के दौरान 16,03,020 विमानों की आवाजाही थी। जो वर्ष 2018-19 के दौरान बढ़कर 26,05,960 हो गई लेकिन वर्ष 2019-20 के दौरान घटकर 25,87,050 रह गई। इसी प्रकार वर्ष 2014-15 के दौरान भाविप्रा हवाई अड्डों पर यात्रियों की आवाजाही 190.13 मिलियन थी, जो वर्ष 2018-19 में बढ़कर 344.70 मिलियन हो गई लेकिन वर्ष 2019-20 में घटकर 341.05 मिलियन रह गई। इसी प्रकार भाविप्रा हवाई अड्डों ने 2014-15 के दौरान 25,27,560 टन कार्गो हैंडलिंग किया, वर्ष 2018-19 के दौरान 35,60,020 टन कार्गो हैंडलिंग किया लेकिन वर्ष 2019-20 के दौरान कार्गो हैंडलिंग में 6.6% की भारी गिरावट आई जो केवल 33,28,290 टन रह गया। समिति के आंकड़ों के विश्लेषण से यह भी पता चलता है कि जहां यात्री खंड में वृद्धि दर में वर्ष 2023-24 और 2028-29 तक क्रमशः 41 प्रतिशत और 34.66 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाया गया है, वहीं इसी अवधि के लिए कार्गो में वृद्धि दर 21 प्रतिशत और 26.53 प्रतिशत रहने का अनुमान लगाया गया है। अतः समिति का यह मानना है कि आने वाले वर्षों में यात्री खंड की तरह ही कार्गो व्यवसाय बढ़ने की उम्मीद नहीं है। जैसा कि समिति को बताया गया है, एयर कार्गो लॉजिस्टिक्स उद्योग में कम वृद्धि के लिए जिम्मेदार एक प्रमुख कारण लॉजिस्टिक लागत है जो कि विकसित देशों के 7-8% की तुलना में भारत में सकल घरेलू उत्पाद का लगभग 13-14% है। समिति सरकार से उच्च लॉजिस्टिक लागतों के लिए उत्तरदायी विभिन्न कारकों का पता लगाने के लिए एक अध्ययन करने और तदनुसार विमानन क्षेत्र में कार्गो व्यवसाय को बढ़ावा देने के लिए इन कारकों को धीरे-धीरे कम करने के उपाय शुरू करने की इच्छा रखती है। समिति की यह भी राय है कि

माल ढुलाई की लॉजिस्टिक लागत को कम करने के लिए किए जाने वाले उपायों के बारे में उनके सुझाव मांगने के लिए इस मुद्दे को सी एंड एजी को भेजे जाने की आवश्यकता है ताकि प्रतिस्पर्धी बाजार परिदृश्य में कार्गो व्यवसाय को बड़ी मात्रा में लाभप्रद रूप से चलाया जा सके।

सरकार का उत्तर

भाविप्रा (भाविप्रा) वर्तमान में 136 हवाई अड्डों का प्रबंधन करता है। सड़क कर, टोल कर और भूतल परिवहन संबंधी ईंधन लागत तथा एविएशन टर्बाइन फ्यूल (एटीएफ) की लागत, ऐसे मुख्य कारक हैं जिनकी वजह से एयरलाइनों द्वारा हवाई माल भाड़े की उच्च कीमत लगाई जाती है।

निजी और अंतरराष्ट्रीय एयरलाइनें भारत के नियन्त्रक एवं महालेखापरीक्षक (सीएजी) के लेखा परीक्षण के दायरे में नहीं आती हैं। इसलिए, सीएजी से सुझाव मांगने से कोई सकारात्मक परिणाम नहीं मिल सकता है। हालांकि, यह सुझाव दिया गया है कि वाणिज्य मंत्रालय और संभार तंत्र (लॉजिस्टिक्स) प्रभाग को संभार तंत्र लागत को कम करने हेतु सुझाव प्राप्त करने के लिए शामिल किया जा सकता है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं.एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर 2021]

सिफारिश (क्र.स. 3.3)

समिति ने यह भी कहा है कि भाविप्रा द्वारा प्रचालित 40 हवाई अड्डे पर अप्रैल से अगस्त 2019 तक 5 महीने की अवधि के दौरान विमानों और यात्रियों की आवाजाही के मामले में शून्य यातायात देखा गया। इसके अलावा समिति को सौंपे गए हवाई यातायात के आंकड़ों से पता चलता है कि कई हवाई अड्डे ऐसे हैं जहां विमानों की आवाजाही और यात्रियों की संख्या एकल अंक में है। समिति का मानना है कि बड़ी संख्या में हवाई अड्डे पर इतने कम/शून्य यातायात से निश्चित रूप से लंबे समय में भाविप्रा की लाभप्रदता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। इसलिए समिति सिफारिश करती है कि वर्ष में कई महीनों तक बड़ी संख्या में हवाई अड्डों पर कम/शून्य यातायात के सही

कारणों का पता लगाने के लिए एक अध्ययन किए जाने की आवश्यकता है और तदनुसार इन हवाई अड्डों पर यातायात की मात्रा में सुधार लाने के लिए सभी आवश्यक उपाय किए जाएं। इन हवाई अड्डों से यात्री आवाजाही को बढ़ावा देने के लिए राज्य/स्थानीय पर्यटन एजेंसियों को भी जोड़ा जा सकता है।

सरकार का उत्तर

भाविप्रा द्वारा निम्नलिखित कदम उठाकर भारत को वैश्विक हब के रूप में स्थापित करने के लिए राज्य सरकारों से समर्थन की आवश्यकता है:

- (i) हवाई अड्डा ग्रीनफील्ड/ब्राउन फील्ड/आरसीएस के विकास और विस्तार के लिए समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करना और हवाई यातायात/कार्गो की क्षमता को बढ़ावा देने के लिए हर संभव प्रयास करना।
- (ii) हवाई अड्डे के परिसर के भीतर बिक्री के लिए उत्पादों पर करों पर रियायत/छूट देना।
- (iii) हवाई अड्डों के उन्नयन, कार्गो के लिए एमआरओ, लॉजिस्टिक और वेयरहाउस विकसित करने के लिए निःशुल्क भूमि उपलब्ध कराना ।
- (iv) विमान यातायात के विस्तार हेतु एटीएफ पर सब्सिडी को बढ़ावा।
- (v) आगंतुकों/पर्यटकों की सुविधाजनक आवाजाही हेतु हवाई अड्डे से प्रमुख वाणिज्यिक/हैरिटेज/पुरातात्विक स्थानों तक अच्छी कनेक्टिविटी।
- (vi) स्थानीय कौशल, हस्तशिल्प, उत्पादों और संस्कृति, विरासत, ऐतिहासिक और पुरातात्विक महत्व से संबंधित अभिरूचि के स्थानीय स्थानों की वैश्विक ब्रांडिंग ।
- (vii) मौजूदा प्राणी उद्यान, यदि कोई हो, उद्यान, जंगल, सफारी आदि की वैश्विक ब्रांडिंग।

(viii) भाविप्रा के अधिकारियों को ग्रीनफील्ड / आरसीएस हवाई अड्डा स्थलों पर कार्यालय और निवास के लिए सुरक्षित, संरक्षित और आरामदायक आवास प्रदान करना।

(ix) बजट होटल, कन्वेंशन केन्द्र, एफ एंड बी, मनोरंजन पार्क, मल्टीप्लेक्स इत्यादि जैसी यात्री अनुकूल सुविधाओं को विकसित करके सिटी की और विकास प्रभावशाली बनाने के लिए सहायता प्रदान करना ।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं.एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर 2021]

विकास अनुमान

सिफारिश (क्र.स. 4)

समिति का मानना है कि वर्ष 2013-14 से 2018-19 तक 5 वर्षों की अवधि के दौरान विमानों के आवागमन यात्रियों की संख्या और कार्गो आवाजाही के मामले में भारतीय विमानन क्षेत्र में क्रमशः 69.59%, 104.06% और 36.01% की वृद्धि हुई है। भाविप्रा के अनुमान के अनुसार अगले पांच वर्षों के दौरान अर्थात् वर्ष 2018-19 से 2023- 24 के बीच उपरोक्त क्षेत्रों में क्रमशः 37.4% ,41% और 21.8 % की अनुमानित वृद्धि दर के साथ यह प्रवृत्ति आगे भी जारी रहने की उम्मीद है। वर्ष 2023-24 से आगे पांच वर्षों के लिए 2028-29 तक भारतीय विमानन क्षेत्र में विमान की आवाजाही, यात्रियों की आवाजाही और कार्गो आवाजाही के मामले में क्रमशः 19% , 34.66% और 26.53% की भावी वृद्धि की संभावना है । समिति को यह नोट करते हुए हर्ष हो रहा है कि उल्लिखित विकास अनुमानों को प्राप्त करने के लिए, सरकार ने राष्ट्रीय नागर विमानन नीति जैसे नीतिगत ढांचे को तैयार करने, इस क्षेत्र में आवश्यक निवेश लाने के लिए पीपीपी मॉडल को सही रूप देने, टीयर II और टीयर III इत्यादि शहरों/कस्बों आदि में विमान नेटवर्क का विस्तार करने के लिए आरसीएस-उड़ान जैसी नई योजना जैसी विभिन्न पहलें आरंभ की जाएंगी । समिति को आशा है कि नीति निर्माण

स्तर पर सरकार द्वारा पहले से की गई पहलों के अलावा, विमानन क्षेत्र में अनुमानित विकास के महत्वाकांक्षी लक्ष्यों को प्राप्त करने और विमान की आवाजाही, यात्रियों और कार्गो के क्षेत्रों में बढ़ी हुई आवश्यकताओं का प्रबंधन करने के लिए इन पहलों का सही दिशा में कार्यान्वयन किया जाए। समिति यह भी चाहती है कि भाविप्रा को अपने व्यवसाय संचालन के विस्तार के लिए एक सुपरिभाषित रोड मैप तैयार करने की दृष्टि से एक व्यवसाय मॉडल तैयार करने की आवश्यकता है और जिससे भविष्य में उनकी आय में वृद्धि हो।

सरकार का उत्तर

अगस्त, 2021 में कानून और न्याय मंत्रालय से प्राप्त सलाह के आधार पर भाविप्रा अधिनियम, 1994 में संशोधन की जांच की जा रही है।

भाविप्रा अधिनियम में संशोधन, यदि स्वीकृत होगा तो आशा है कि निम्नलिखित को प्राप्त करने के लिए भाविप्रा हवाई अड्डे को बढ़ी हुई शक्तियां एवं स्वायत्तता प्रदान होगा:

(क) राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 के अनुरूप गैर-वैमानिक राजस्व में वृद्धि और भाविप्रा हवाई अड्डों के सिटी साइड की ओर भूमि उपयोग में वृद्धि।

(ख) माननीय वित्त मंत्री ने 2017-18 के बजट भाषण में यह भी उल्लेख किया है कि: "भूमि संपत्ति के प्रभावी मुद्राकरण को सक्षम करने के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम में संशोधन किया जाएगा। इस प्रकार जुटाए गए संसाधनों का उपयोग हवाईअड्डे के उन्नयन के लिए किया जाएगा।

(ग) वर्तमान परिदृश्य में जब विमानन क्षेत्र महामारी से बुरी तरह प्रभावित हुआ, भाविप्रा अपने सर्वोत्तम व्यापार के हित हेतु भूमि परिसंपत्तियों के प्रबंध कर अधिक राजस्व कमाने के अवसर का फायदा उठाने में सक्षम होगा यदि एक बार भाविप्रा को अपेक्षित लचीलापन उपलब्ध करवाया जाएगा।

(घ) निम्नलिखित विवरण के अनुसार मौजूदा और भविष्य के हवाई अड्डों के लिए अंतिम उपयोग प्रतिबंधों को उदार बनाकर हवाई अड्डों के साथ भूमि के वाणिज्यिक उपयोग की अनुमति देने के लिए भाविप्रा अधिनियम में संशोधन करने की आवश्यकता है:

i) निजी कंपनियों या राज्य सरकारों द्वारा पीपीपी मोड के तहत विकसित किए गए नए ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों को प्रासंगिक स्थानीय कानूनों के अधीन हवाई अड्डे की भूमि का व्यावसायिक रूप से उपयोग करने की स्वतंत्रता है। हालांकि, भाविप्रा हवाई अड्डों पर, भाविप्रा अधिनियम के तहत कानून ऐसे वाणिज्यिक उपयोग या सुविधाओं के निर्माण को प्रतिबंधित करता है, जो मुख्य रूप से हवाई अड्डे के यात्रियों से संबंधित नहीं हैं। इस तरह के भाविप्रा हवाई अड्डा यात्री विश्वस्तरीय सुविधाओं से वंचित हो रहे हैं जिसके कारण भाविप्रा राजस्व अर्जित करने के अवसर से वंचित हो रहा है।

ii) भाविप्रा अधिनियम में यात्रियों की आवश्यकताओं और हवाई यातायात सेवाओं की पूर्ति के लिए संस्थानों/प्रशिक्षण केंद्रों, कार्यशालाओं, होटलों, रेस्तरां और विश्राम कक्षों, गोदामों, कार्गो कॉम्प्लेक्स की योजना, विकास, निर्माण और रखरखाव का प्रावधान है। हालांकि, इसमें कुछ प्रतिबंधों का समावेश है जिसके कारण सिटी साइड की भूमि का सीमित उपयोग ही हो पा रहा है।

iii) भाविप्रा अधिनियम में संशोधन से सिटी साइड भूमि की आर्थिक/वाणिज्यिक क्षमता को बढ़ाने करने और भाविप्रा भूमि पर अंतिम उपयोग प्रतिबंधों को उदार बनाने में सुविधा होगी।

iv) भाविप्रा द्वारा अगले 4 वर्षों में बुनियादी ढांचे के विकास और उन्नयन के लिए 20000 करोड़ रुपये के कैपेक्स की योजना आरंभ की गई है जिसके द्वारा टियर -2 और टियर -3 शहरों सहित पूरे देश में हवाई अड्डों के बुनियादी ढांचे को भी विकसित किया जाएगा।

ड) भाविप्रा द्वारा बेलगावी , जलगांव , कलबुर्गी , खजुराहो, लीलाबारी और सलेम हवाई अड्डे पर डिजाइन, निर्माण, प्रचालन, अनुरक्षण स्थानांतरण आधार (डीबीओएमटी) परउड़ान प्रशिक्षण संगठनों (एफटीओ) की स्थापना के लिए भूमि के पट्टे हेतु 27 नवंबर, 2020 को ई-पोर्टल के माध्यम से निविदाएं आमंत्रित की गई हैं ताकि विदेशी मुद्रा बचाने के लिए स्वदेशी एफटीओ सुविधाओं को प्रोत्साहित किया जा सके।

च) सचिव, नागर विमानन मंत्रालय द्वारा पत्र दिनांक 22 दिसंबर, 2020 के माध्यम से अध्यक्ष, भाविप्रा से अनुरोध किया कि भविष्य में विस्तार के लिए भाविप्रा भूमि की आवश्यकता को चिन्हित और मूल्यांकन करने के लिए सभी हवाई अड्डों की संपूर्ण भूमि का सर्वेक्षण और मूल्यांकन किया जाए ताकि शेष भूमि को वाणिज्यिक विकास और परियोजनाओं के लिए खाली रखा जा सके ताकि भाविप्रा के गैर-वैमानिक राजस्व को बढ़ाया जा सके। तदनुसार, भाविप्रा खाली भूमि के अधिकतम उपयोग और भाविप्रा के लिए राजस्व उत्पन्न करने के लिए वाणिज्यिक गतिविधियों को बढ़ावा देने के लिए सभी हवाई अड्डों की संपूर्ण भूमि का सर्वेक्षण और मूल्यांकन करने की प्रक्रिया में है।

छ) भाविप्रा हवाई अड्डों पर एयर कार्गो विकास के लिए, आईक्लॉस अंतरराष्ट्रीय एयर कार्गो को संभालने के लिए बाण्डेड ट्रकिंग प्रचालनों द्वारा टियर- II और टियर- III शहरों के साथ टियर -1 शहरों के बीच कनेक्टिविटी सहित एयर कार्गो हैंडलिंग सुविधाओं को स्थापित करने के लिए और अधिक अवसरों की पहचान कर रहा है ।

[नागर विमानन मंत्रालय,का.ज्ञा. सं.एच-11020/2/2021-एएआई,दिनांक 24 सितंबर 2021]

सिफारिश (क्र.स. 13)

भाविप्रा के कार्यप्रणाली का पुनर्निर्धारण

समिति ने पाया है कि भाविप्रा को हवाई अड्डे संचार, नेविगेशन और निगरानी (सीएनएस) सेवाओं में एकाधिकार प्राप्त है, लेकिन प्राधिकरण ने हवाई अड्डों के प्रबंधन के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मॉडलों की ओर झुकाव के कारण, हवाई अड्डों के प्रबंधन और संचालन में अपनी एकाधिकारी स्थिति खो दी है। डायल और मायल के अस्तित्व में आने के साथ, दिल्ली और मुंबई के हवाई अड्डों के प्रबंधन की पीपीपी मॉडल पर शुरू हुई इस प्रक्रिया के साथ और सरकार के अन्य हवाई अड्डों नामतः जयपुर, लखनऊ, अहमदाबाद, तिरुवनंतपुरम, मंगलौर, गुवाहाटी, त्रिची, वाराणसी, भुवनेश्वर, अमृतसर, इंदौर और रायपुर को पीपीपी मॉडल पर विकसित करने के निर्णय के कारण निजी ऑपरेटरों की भूमिका और भी बढ़ेगी। इस प्रकार समिति को लगता है कि भाविप्रा को निजी ऑपरेटरों से उभरती प्रतिस्पर्धा के लिए स्वयं को सुदृढ़ करने और विमानन प्रबंधन क्षेत्र में प्रतिस्पर्धी बाजारों में प्रभावी प्रदर्शन करने के लिए अपने व्यापार संचालन को सुदृढ़ बनाने की जरूरत है। इसलिए समिति सिफारिश करती है कि भाविप्रा को अपनी पेशेवर विशेषज्ञता और विशाल अनुभवों का उपयोग करके हवाई अड्डों के प्रबंधन और संचालन में धीरे-धीरे उभरते प्रतिस्पर्धी बाजार परिदृश्य में लाभप्रद प्रकार से परिचालित करने और वैश्विक बाजारों में प्रवेश करने की दृष्टि से सर्वोत्तम अंतरराष्ट्रीय प्रथाओं और मजबूत व्यापार सिद्धांतों के अनुप्रयोग के साथ अपने कार्यकरण को पुनः निर्धारित करना चाहिए। समिति को लगता है कि इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए एक सक्षम नीतिगत ढांचे और विधायी सहायता की भी आवश्यकता होगी और इसलिए वे मंत्रालय से इस संबंध में पहल करने की अपेक्षा करते हैं।

सरकार का उत्तर

भाविप्रा होलॉन्गी, हीरासर, धोलेरा में ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों का विकास कर रहा है। पेक्योंग और कलबुर्गी नामक दो ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे पहले से ही प्रचालन में हैं। क्षेत्रीय संपर्क योजना (आरसीएस) उड़े देश का आम नागरिक (उड़ान) की प्रमुख योजना के तहत, जिसके लिए भाविप्रा कार्यान्वयन एजेंसी है, देश में 60 हवाई अड्डों का प्रचालन किया जा रहा है। भाविप्रा संयुक्त उद्यम कंपनी (जेवीसी) के गठन के माध्यम से ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों के विकास के लिए राज्य सरकार के साथ समझौता ज्ञापन पर

हस्ताक्षर करने की प्रक्रिया में है। भाविप्रा ने ओवरसीज़ हवाई अड्डा परियोजनाओं की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के कुछ कार्य निष्पादित किए हैं और पलाली हवाई अड्डा श्रीलंका, म्यांमार में कलाय हवाई अड्डा, मालदीव में हनीमाधू अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे के लिए रिपोर्ट को सफलतापूर्वक पूरा किया है। मालदीव में गण हवाई अड्डा जैसे कुछ अंतरराष्ट्रीय कार्यों को किया जा रहा है।

भाविप्रा अनेक राज्य सरकारों के विभिन्न ग्रीन फ़िल्ड और ब्राउन फ़िल्ड हवाई अड्डों की तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता रिपोर्ट भी तैयार कर रहा है। हाल ही में भाविप्रा ने हिसार हवाई अड्डे पर प्रस्तावित अंतरराष्ट्रीय विमानन हब के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) की तैयारी पूर्ण की है और हिसार हवाई अड्डा परियोजना का पीएमसी भी भाविप्रा को सौंपा गया है। इस प्रकार भाविप्रा द्वारा पर्याप्त संसाधनों और कौशल का उपयोग करके, घरेलू के साथ-साथ विदेशों में भी विभिन्न हवाई अड्डों की डीपीआर, तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन, परामर्श सेवाएं, बाधा सीमा सर्वेक्षण (ओएलएस), परियोजना प्रबंधन परामर्श (पीएमसी) और ओ एंड एम के कार्य को शुरू करके राजस्व अर्जित करने का प्रयास किया जा रहा है। ।

भाविप्रा देश में नागर विमानन के लिए देश के सभी हवाई अड्डों में संचार दिक्कालन और निगरानी- वायु यातायात प्रबंधन (सीएनएस-एटीएम) सेवाएं प्रदान करने वाला एकमात्र प्राधिकरण है जैसा कि यह भाविप्रा का मुख्य कर्तव्य है और गैर भाविप्रा हवाई अड्डों के लिए भाविप्रा ने लागत के बदले सेवा की पेशकश करने हेतु हवाईअड्डा प्रचालकों के साथ सीएनएस-एटीएम समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं, जो राजस्व के स्थायी स्रोत के रूप में भाविप्रा के राजस्व में वृद्धि करता है। भाविप्रा अपने ग्राहकों की संतुष्टि के लिए अपनी सेवा वृद्धि हेतु अपने बुनियादी ढांचे को लगातार सुदृढ़ और आधुनिक बना रहा है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.ज्ञा. सं.एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर 2021]

हवाई सेवा गुणवत्ता (एसक्यू) और ग्राहक संतुष्टि सर्वेक्षण (सीएसएस)

सिफारिश (क्र.स.17)

समिति ने यह पाया कि यात्री सेवाओं में सुधार के लिए पिछले कुछ वर्षों से एएआई और अन्य हवाई अड्डा ऑपरेटरों द्वारा की गई विभिन्न पहलों के परिणामस्वरूप उन्हें उच्च हवाई अड्डा सेवा गुणवत्ता (एएसक्यू) रेटिंग मिली है। उदाहरण के लिए एएआई हवाई अड्डों की एएसक्यू रेटिंग 2014 में विश्व औसत 4.09 के विपरीत 4.26 थी, जबकि 2018 में 4.21 के विश्व औसत की तुलना में बढ़कर 4.64 हो गई है। इसी तरह, ग्राहक सेवा संतुष्टि सर्वेक्षण (सीएसएस) की रेटिंग 2014 में 4.19 थी, 2018 में बढ़कर 4.33 हो गई है। समिति ने उन्हें दी गई जानकारी से पाया कि यद्यपि दिल्ली, मुम्बई, बेंगलुरु, हैदराबाद में प्रति वर्ष मिलियन यात्रियों (एमपीपीए) के संदर्भ में जेवी हवाई अड्डों ने सर्वश्रेष्ठ हवाई अड्डों/सर्वश्रेष्ठ क्षेत्रीय हवाई अड्डों जैसे कई एएसक्यू वार्षिक पुरस्कार जीते हैं; लखनऊ, जयपुर, श्रीनगर, कोलकाता, पुणे, अहमदाबाद, चेन्नई, इंदौर में एएआई संचालित हवाई अड्डों ने विभिन्न अन्य श्रेणियों में एएसक्यू पुरस्कार जीते हैं। समिति ने प्रदर्शन में सुधार और विश्व औसत से बेहतर रैंकिंग हासिल करने के लिए एएआई और अन्य हवाई अड्डों के ऑपरेटरों की प्रशंसा करते हुए सुझाव दिया है कि हवाई अड्डे ऑपरेटरों को इन पुरस्कारों से संतुष्ट नहीं होना चाहिए और अपनी सेवाओं को बेहतर बनाने के प्रयास करते रहना चाहिए ताकि दुनिया के सर्वश्रेष्ठ हवाई अड्डों के साथ स्वयं को रैंक कर सके। इसलिए समिति सिफारिश करती है कि सभी हितधारकों द्वारा एक निश्चित समयावधि के भीतर वैश्विक उत्कृष्टता प्राप्त करने के लिए ठोस कदम उठाए जाएं, विशेष रूप से आने वाले वर्षों में नागर विमानन क्षेत्र में भारी वृद्धि का पूर्वानुमान है।

सरकार का उत्तर

जब यात्री किसी हवाई अड्डे से होकर यात्रा करते हैं, तो यात्रियों की संतुष्टि उनके अनुभव को मापने के लिए एक महत्वपूर्ण मापदंड होता है, और यह बात किसी भी व्यवसाय के लिए उसके प्रतिद्वंद्वियों पर अपनी बढ़त बनाए रखना काफी हद तक सुनिश्चित करती है। एएआई हवाई अड्डों ने ग्राहकों की संतुष्टि के मामले में उत्कृष्ट

प्रदर्शन किया है, जैसा कि एएआई हवाई अड्डों द्वारा विगत में प्राप्त एएसक्यू रेटिंग और जीते गए पुरस्कारों से देखा जा सकता है, लेकिन हवाई अड्डे सिर्फ अतीत की उपलब्धियों से संतुष्ट नहीं रह सकते। एएआई के हवाई अड्डों को प्रतिस्पर्धा में आगे रहने के लिए यात्रियों को बेहतर ग्राहक अनुभव प्रदान करने का प्रयास करते रहना चाहिए।

यात्रियों को प्रसन्न और संतुष्ट रखने के लिए यह समय की आवश्यकता है यह कि उन्हें श्रेणी में सर्वश्रेष्ठ अनुभव के साथ ऐसा समावेशी अनुभव मुहैया कराया जाए जो किसी से पीछे नहीं हो। चूंकि एक हवाई अड्डा, सामाजिक के साथ-साथ आर्थिक दोनों ही लिहाज से विभिन्न स्तरों के यात्रियों को सेवा प्रदान करता है, इसलिए इसे इन सभी स्तरों के यात्रियों को सेवाएं प्रदान करने में सक्षम होना चाहिए।

इस प्रकार, विभिन्न सामाजिक और वित्तीय ग्राहकों की जरूरतों को पूरा करने के लिए हवाई अड्डे के पास सेवाओं का समूह होना चाहिए। साथ ही नई प्रौद्योगिकियों के आगमन के साथ, हवाई अड्डे एक जीवंत स्थल बनते जा रहे हैं। एएआई भविष्य की यातायात मांग का सामना करने के लिए क्षमता निर्माण के मामले में कोई कसर नहीं छोड़ रहा है और पहले से ही क्षमता निर्माण और वृद्धि परियोजनाओं का एक समूह शुरू कर चुका है जो न केवल नए टर्मिनल भवनों के निर्माण, मौजूदा टर्मिनल भवनों के विस्तार / संशोधन, नए ग्रीन फील्ड हवाई अड्डों का निर्माण तक सीमित है बल्कि साथ ही सीयूटीई, सीयूएसएस, ई-गेट्स, डिजीयात्रा, इनलाइन बैगेज कन्वेयर सिस्टम, बॉडी स्कैनर आदि जैसे स्वचालन को प्रोत्साहित करने के लिए नवीनतम अत्याधुनिक तकनीकों का भी उपयोग कर रहा है। बेहतर स्लॉट प्रबंधन, भीड़भाड़ को कम करने की कुंजी है और इससे मौजूदा टर्मिनल भवनों की क्षमता में वृद्धि होती है। उपरोक्त प्रौद्योगिकियां हवाई अड्डे पर विभिन्न प्रक्रियाओं में लगने वाले समय को काफी कम करने में मदद करेंगी, जिससे यात्रियों को विभिन्न गतिविधियों में शामिल होने के लिए अधिक समय मिलेगा। अनेक यात्रियों के लिए हवाई अड्डे पर गुजारा गया समय समय आनंददायक समय बन चुका है।

एएआई दुनिया के सर्वश्रेष्ठ हवाई अड्डों द्वारा पेश किए गए सर्वोत्तम अनुभव का अनुकरण करने के लिए लगातार प्रयास कर रहा है ताकि यात्रियों की संतुष्टि से यात्रियों के वास्तविक आनंद के स्तर को ऊपर उठाया जा सके।

एएआई के हवाई अड्डे ने महामारी के समय में अपने साथियों से बेहतर रहे हैं, जैसा कि यात्रियों द्वारा सुरक्षा और स्वच्छता से संबंधित विशिष्ट प्रश्नों के लिए दी गई उच्च रेटिंग से स्पष्ट है। एएआई के हवाई अड्डों पर कोविड-19 से प्रभावी और कुशल तरीके से निपटने के लिए सभी उपाय उपलब्ध कराए गए हैं ताकि मुश्किल परिस्थितियों में यात्रा के तनाव को कम करने के साथ-साथ यात्रियों के बीच विश्वास उत्पन्न किया जा सके।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं.एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर 2021]

अध्याय 4

टिप्पणियां/ सिफारिशें जिनके संबंध में सरकार के उत्तर समिति द्वारा स्वीकार नहीं किए गए हैं और जिन्हें दोहराए जाने और जिन पर टिप्पणी किए जाने की आवश्यकता है

सिफारिश (क्र.स. 19.2)

समिति ने पाया कि विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआईआईबी) का गठन जुलाई, 2012 में नागर विमानन मंत्रालय के अंतर्गत एक स्वतंत्र जांच निकाय के रूप में किया गया था, जिसमें 2250 किलोग्राम से अधिक भार के विमानों संबंधी सभी दुर्घटनाओं और गंभीर घटनाओं की जांच करने का अधिदेश दिया गया था। 2250 किलोग्राम से कम वजन के विमान संबंधी घटना और गंभीर घटनाओं की जांच करने की शक्ति डीजीसीए को विमान दुर्घटनाओं और घटनाओं की जांच) नियम, 2012 के प्रावधानों के तहत प्रदान की गई थी। यद्यपि, समिति को दोनों एजेंसियों यानी एएआईआईबी और डीजीसीए के बीच जांच शक्तियों के विभाजन का कोई औचित्य नहीं लगता है जो केवल विमानों के वजन के आधार पर है। समिति एआईबी के स्वतंत्र कामकाज को लेकर भी आशंकित है यदि वह उसी मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में रहती है कि जिसकी लापरवाही/चूक के बारे में गंभीरता से जांच करना और रिपोर्ट करने का अधिदेश है। इसलिए समिति इन दोनों एजेंसियों के कार्यकरण की सही प्रकृति और उनके कार्यकरण में स्वायत्तता और स्वतंत्रता के संबंध में उनकी स्थिति के बारे में भी अवगत होना चाहती है।

सरकार का उत्तर

भारत, अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) अभिसमय (कन्वेंशन) का हस्ताक्षरकर्ता है, जो संयुक्त राष्ट्र संगठन (यूएनओ) की एक विशेष एजेंसी है। "विमान दुर्घटना और घटना अन्वेषण" विषय पर आईसीएओ कन्वेंशन के अनुबंध-13 के अंतर्गत यह अपेक्षित है कि राष्ट्र में एक स्वतंत्र दुर्घटना जांच प्राधिकरण हो ताकि 2250 किलोग्राम से अधिक वजन के विमान या टर्बोजेट-संचालित सभी विमानों संबंधी दुर्घटनाओं और गंभीर घटनाओं की जांच सुनिश्चित की जा सके। इसके अतिरिक्त, 'सुरक्षा प्रबंधन' विषय पर आईसीएओ कन्वेंशन के अनुबंध-19 में घटनाओं की जांच को

खतरे की पहचान और सुरक्षा के प्रबंधन के एक महत्वपूर्ण स्रोत के रूप में स्वीकार किया गया है।

इसके अतिरिक्त, नियम 2017 के अनुसार, एएआईबी को विमान दुर्घटनाओं और गंभीर प्रकृति की घटनाओं की जांच करने और केवल जांच के निष्कर्षों के आधार पर सिफारिशें करने का कार्य सौंपा गया है। तत्पश्चात ये सिफारिशें संबंधित नियामक प्राधिकरणों को ही भेजी जाती हैं। भविष्य में इस प्रकार की घटना की रोकथाम के लिए उचित कार्रवाई करने हेतु सिफारिशें संबंधित नियामक प्राधिकरणों, हितधारकों आदि को अग्रेषित की जाती हैं। चूंकि डीजीसीए और एएआईबी दोनों को विमान (दुर्घटनाओं और घटनाओं का अन्वेषण) नियम 2017 के तहत क्रमशः एक जांच गठित करने, घटना की जांच करने और उनके द्वारा की गई जांच की रिपोर्ट को स्वीकार करने का अधिकार दिया गया है, वे जांच के अपने कार्य में स्वतंत्र हैं।

भारतीय विमानन क्षेत्र के लिए सुरक्षा नियामक होने के कारण नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) को पंजीकरण, लाइसेंसिंग और हवाई अड्डे, हवाई जहाजों, ऑपरेटरों, उड़ान प्रशिक्षण, चालक दल और अन्य उपकरणों और उसके नियमों की निगरानी जैसी गतिविधियों के संपूर्ण प्रबंधन और पर्यवेक्षण का कार्य सौंपा गया है। डीजीसीए और एएआईबी दोनों ही इस मंत्रालय के संबद्ध कार्यालय हैं और इस क्षेत्र के सुदृढ, कुशल और सुचारु कार्यप्रणाली के लिए विभिन्न विशिष्ट क्षेत्रों में इस मंत्रालय को सलाह देते हैं। इसके अतिरिक्त, डीजीसीए को अंतरराष्ट्रीय एजेंसियों जैसे आईसीएओ, क्षेत्रीय नागर विमानन निकायों (ईसी, कोस्कैप-एसए) और विभिन्न देशों के साथ सहयोग (द्विपक्षीय समझौतों) का कार्य सौंपा गया है। डीजीसीए और एएआईबी दोनों को दिन-प्रतिदिन के कार्यों को सुचारु रूप से चलाने के लिए अधिकार प्रदान किए गए हैं।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं.एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर 2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय 1 का पैरा 24 देखें)

सिफारिश (क्र.स. 19.4)

समिति ने नोट किया कि अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) के साथ करार करने वाले देशों को आठ महत्वपूर्ण तत्वों (सीई) -विधान संगठन, लाइसेंसिंग, संचालन, वायु योग्यता, दुर्घटना जांच, वायु नेविगेशन सेवाओं और एयरोड्रोम को ध्यान में रखते हुए एक प्रभावी राज्य निरीक्षण प्रणाली स्थापित करने और लागू करने की आवश्यकता है जो अनिवार्य रूप से सुरक्षा रक्षा उपकरण है और सुरक्षा संबंधी नीतियों और संबद्ध प्रक्रियाओं के प्रभावी कार्यान्वयन (ईआई) के लिए आवश्यक हैं। इसके अलावा, सीईएस का प्रभावी कार्यान्वयन (ईआई) या इसकी कमी सुरक्षा निरीक्षण की राज्यों की क्षमता का संकेत है। समिति ने उन्हें प्रस्तुत आंकड़ों के विश्लेषण से पाया कि तथापि वर्तमान ईआई स्कोर 69.76% के विश्व औसत से थोड़ा (1%) ऊपर है, तब भी इस तरह के संगठन के रूप में एसईएस के संबंध में (61.54%) और लाइसेंसिंग (25.26%), भारत क्रमशः 71.14% और 73.55% के विश्व औसत से पीछे है। समिति यह नोट करके चिंतित है कि भारत जो अमेरिका और चीन के बाद प्रमुख नागर विमानन बाजारों में से एक है, दो सीई-संगठन और लाइसेंसिंग के ईआई में काफी पीछे है | अतः समिति पाती है कि एएआई इन दोनों सीई के संबंध में ईआई में विश्व स्तरीय औसत मानकों के अनुरूप गति बनाए रखने में सक्षम नहीं रह पाया है। अतः समिति को आशंका है कि उक्त सीई के ईआई में पीछे रहने से नागर विमानन क्षेत्र में विदेशी निवेश बाधित हो सकता है, जिसके कारण क्षेत्र की प्रत्याशित बढ़ोतरी पर असर पड़ सकता है। अतः समिति सरकार से आग्रह करती है कि वह सामान्य तौर पर और विशेष रूप से उक्त उल्लिखित दो सीई के संबंध में न केवल विश्व औसत तक पहुंचने अपितु सभी आठ महत्वपूर्ण तत्वों के संबंध में विश्व में बेहतरीन के समकक्ष होने हेतु उचित कदम उठाए।

सरकार का उत्तर

लाइसेंसिंग में शामिल - पायलट, फ्लाइट इंजीनियर, ग्राउंड कार्मिक, विमान यातायात नियंत्रक और एयरोड्रोम।

आईसीएओ अनुबंध-14 के पैरा 1.4.1 के अनुसार, हवाई अड्डे के लाइसेंस/प्रमाणन के संबंध में, "राज्य इस अनुबंध में निहित विशिष्टताओं के साथ-साथ अन्य प्रासंगिक

आईसीएओ विशिष्टताओं के अनुसार अंतरराष्ट्रीय प्रचालनों के लिए उपयोग किए जाने वाले हवाईअड्डों को एक उपयुक्त नियामक फ्रेमवर्क के माध्यम से प्रमाणित करेंगे"।

अंतरराष्ट्रीय प्रचालनों के लिए प्रयुक्त सभी एएआई हवाई अड्डों को डीजीसीए के सीएआर अनुच्छेद-4, श्रृंखला-ख और श्रृंखला-च के भाग-1 के अनुसार डीजीसीए से लाइसेंस प्राप्त है। इसलिए, हमारा ईआई 100% है। इसके अतिरिक्त, सभी एएआई घरेलू हवाई अड्डे, जहां से निर्धारित हवाई परिवहन सेवाएं प्रचालित हो रही हैं, उन्हें भी डीजीसीए द्वारा लाइसेंस प्रदान किया गया है। हालांकि, रक्षा हवाई अड्डे, जहां से निर्धारित हवाई परिवहन सेवाएं प्रचालित हो रही हैं, उन्हें अभी तक लाइसेंस नहीं दिया गया है। डीजीसीए ने रक्षा हवाई अड्डों को दिनांक 30 जून 2021 तक प्रमाणन से छूट दी है, जहां से निर्धारित हवाई परिवहन सेवाएं हो रही हैं। (अधिसूचना की प्रति संलग्न है)।

महत्वपूर्ण तत्व (सीई) 'लाइसेंसिंग' क्षेत्र में भारत में ईआई का खराब प्रतिशत के लिए अन्य लाइसेंसिंग क्षेत्रों को जिम्मेदार ठहराया जा सकता है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं.एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर 2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय 1 का पैरा 30 देखें)

सिफारिश (क्र.स. 28)

समिति को मंत्रालय के उत्तर से ज्ञात हुआ है कि दिल्ली और मुंबई विमानपत्तनों पर प्रचालन, अनुरक्षण और विकास समझौते (ओएमडीए) अथवा राज्य सहायता समझौते (एसएसए) के अनुसार एएसी का गठन किया जाना अपेक्षित नहीं है। उनके द्वारा इस संबंध में यह तर्क दिया गया है कि दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डायल) और मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (मायल) के संबंध में ओएमडीए/एसएसए में विमानपत्तनों पर जाँचोपाय हेतु पहले से ही प्रावधान मौजूद हैं। तथापि, समिति मंत्रालय

द्वारा दिए गए तर्क से सहमत नहीं है क्योंकि अन्य सभी विमानपत्तनों पर भी जाँचोपाय के प्रावधान मौजूद हैं और फिर भी इन विमानपत्तनों पर नागर विमानन मंत्रालय द्वारा एएसी के गठन का प्रावधान किया गया है। चूंकि दिल्ली और मुंबई एयरपोर्ट ओएमडीए/एसएसए के अंतर्गत निजी रूप से प्रबंधित विमानपत्तन हैं जिनमें भारी यातायात रहता है, अतः समिति का यह मानना है कि दिल्ली और मुंबई एयरपोर्ट पर एएसी का गठन और भी वांछनीय और प्रयोजनमूलक होगा। निर्वाचित संसद सदस्य/विधायक जो जनता के सीधे संपर्क में होते हैं, अधिक पारदर्शिता लाएंगे और इन विमानपत्तनों पर यात्री सुविधाओं के सुधार हेतु बहुमूल्य सुझाव देंगे। समिति का यह मानना है कि विमानपत्तन के प्रबंधन का कार्य निजी ऑपरेटर को दिए जाने का अर्थ यह नहीं होना चाहिए कि इन विमानपत्तनों पर एएसी का गठन न किया जाए बल्कि निजी रूप से प्रबंधित विमानपत्तनों की सलाहकार समिति में अविच्छिन्न रूप से जनप्रतिनिधि शामिल होने चाहिए जिससे कि विमानपत्तनों की सेवाओं को लोकोन्मुख बनाया जा सके। यदि डायल और मायल के ओएमडीए और एसएसए में निर्वाचित जनप्रतिनिधियों को संबद्ध करने के द्वारा सलाहकार समितियों के गठन का प्रावधान नहीं हो तो समिति यह सिफारिश करती है कि इसमें यथाशीघ्र संशोधन किया जाए जिससे कि इन जेवी विमानपत्तनों पर अन्य एएआई द्वारा प्रबंधित विमानपत्तनों की तरह ही समान एएसी जिसके चेयरपर्सन/वैकल्पिक चेयरपर्सन संसद सदस्य/ विधायक हों, के गठन हेतु सामर्थ्यकारी प्रावधान किए जा सकें। समिति आगे यह सिफारिश करती है कि मंत्रालय द्वारा यह सुनिश्चित किया जाए कि भविष्य में निजी ऑपरेटरों द्वारा विमानपत्तनों के प्रबंधन हेतु हस्ताक्षरित किए जाने वाले समझौतों में इन विमानपत्तनों पर अनिवार्यतः सलाहकार समितियों जिनमें स्थानीय संसद सदस्यों/विधायकों का समुचित प्रतिनिधित्व हो, के गठन हेतु उपयुक्त खंड का प्रावधान किया जाए।

सरकार का उत्तर

एएआई ने दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (डायल) और मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (मायल) के साथ ओएमडीए और अन्य परियोजना दस्तावेजों

को निष्पादित किया और ओएमडीए के प्रावधानों के अनुसार भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण हवाईअड्डे पर अपने आरंभिक कार्य निष्पादन के दौरान आईजीआई हवाईअड्डे के परिचालन, अनुरक्षण, विकास, डिजाइन, निर्माण, उन्नयन, आधुनिकीकरण, वित्त और प्रबंधन के कार्यों को करने और वैमानिकी, गैर-वैमानिकी और आवश्यक सेवाओं को करने के लिए विशेष अधिकार और प्राधिकार प्रदान किया है। ओएमडीए और राज्य सहायता समझौते के प्रावधानों के तहत, ओएमडीए कार्यान्वयन निरीक्षण समिति (ओआईओसी), संयुक्त समिति, संयुक्त समन्वय समिति और हवाई अड्डा समन्वय समिति आईजीआई हवाई अड्डा, दिल्ली और सीएसआईए, मुंबई हवाई अड्डों के लिए गठित करने की परिकल्पना की गई है:-

(क) ओएमडीए के अनुच्छेद 8. 5. 9 के तहत अपेक्षित ओएमडीए कार्यान्वयन निरीक्षण समिति (ओआईओसी) ओआईओसी ओएमडीए से संबंधित सभी मामलों के लिए 'संपर्क का एकल केंद्र' है। ओआईओसी आने वाले मुद्दों और संबंधित मामलों की संयुक्त समीक्षा और हवाई अड्डे के विकास की निगरानी के लिए उत्तरदायी है।

(ख) ओएमडीए के अनुच्छेद 5.2 (iv) के अंतर्गत परिवर्तन काल के लिए अपेक्षित संयुक्त समिति (जेसी) हवाई अड्डा परिचालनों के व्यापक देख रेख के लिए जिम्मेदार है।

(ग) राज्य सहयोग समझौते की धारा 5.1 के अंतर्गत अपेक्षित संयुक्त समन्वय समिति (जेसीसी)। जेसीसी का गठन भारत सरकार की सेवाओं को सुचारु रूप से तथा कुशलता से निष्पादित करने के लिए किया गया है।

(घ) एसएसए की धारा 5.2 के अनुसार हवाई अड्डा समन्वय समिति (एसीसी)। एसीसी का गठन हवाई अड्डे की सुचारु एवं कुशल परिचालन तथा जेवीसी एवं भारत सरकार के बीच हवाई अड्डे की नीति संबंधित मुद्दों से जुड़े वार्तालाप एवं समन्वय को सुगम बनाने के लिए किया गया है।

(ङ) संसदीय समितियों द्वारा दौरा: यहाँ तक कि संसदीय समितियों (परिवहन, पर्यटन एवं संस्कृति पर विभाग-संबंधी संसदीय स्थायी समिति) ने भी आईजीआई हवाई अड्डा, दिल्ली का दौरा किया है एवं जनोपयोगी दृष्टिकोण को ध्यान में रखते हुए सुधार के लिए निविष्टियाँ तथा प्रतिक्रियाएँ प्रदान की हैं।

डायल एवं मायल हवाई अड्डों पर पहले से ही मजबूत यात्री प्रतिक्रिया प्रणाली मौजूद है तथा हवाई अड्डे पर बेहतर यात्री अनुभव प्रदान करने हेतु यात्रियों के निविष्टियों का मूल्यांकन कर उन्हें क्रियान्वयित किया जाता है।

शेयर धारक के समझौते के अनुसार, बोर्ड में हैदराबाद इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड एवं बेंगलुरु इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड के पास पहले से ही राज्य सरकार तथा एएआई का प्रतिनिधित्व है। इसलिए, उचित सार्वजनिक निरीक्षण पहले से ही मौजूद है। विधायकों/सांसदों के प्रतिनिधित्व वाली सलाहकार समिति की कोई आवश्यकता नहीं है।

कोचीन अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) हवाई अड्डा है, जो केरल सरकार के नियंत्रण में है। केरल के माननीय मुख्यमंत्री सीआईएएल के निदेशक मंडल के अध्यक्ष हैं तथा मुख्य सचिव एवं दो अन्य मंत्रियों को भी सीआईएएल के निदेशक मंडल में शामिल किया गया है। सभी अनिवार्य निर्णय तथा मुद्दे पर केवल निदेशक मंडल द्वारा ही चर्चा एवं निर्णय लिया जाता है। अतः, सीआईएएल के प्रबंधन नियंत्रण में जनप्रतिनिधियों का प्रतिनिधित्व बिलकुल उपलब्ध है।

[नागर विमानन मंत्रालय, का.जा. सं.एच-11020/2/2021-एएआई, दिनांक 24 सितंबर 2021]

समिति की टिप्पणी

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय 1 का पैरा 53 देखें)

अध्याय पाँच

टिप्पणियाँ /सिफारिशें जिनके संबंध में सरकार ने अन्तरिम उत्तर दिए हैं

-शून्य-

नई दिल्ली;
24 जनवरी, 2022
04 माघ, 1943 (शक)

संतोष कुमार गंगवार
सभापति
सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति

आगमन क्रम में उड़ानों को वरियता प्राप्त किए जाने के संबंध में प्राप्त शिकायतें

क्रम संख्या	हवाई अड्डे का नाम	रिपोर्ट की स्थिति
1.	मुंबई	शून्य
2.	चेन्नई	शून्य
3.	कोचीन	शून्य
4.	जयपुर	शून्य
5.	पटना	शून्य
6.	भुवनेश्वर	शून्य
7.	नागपुर	शून्य
8.	वाराणसी	शून्य
9.	इंदौर	शून्य
10.	कोयंबटूर	शून्य
11.	रांची	शून्य
12.	रायपुर	शून्य
13.	भोपाल	शून्य
14.	सूरत	शून्य
15.	अमृतसर	शून्य
16.	मंगलौर	शून्य
17.	तिरुवनंतपुरम	शून्य
18.	विजयवाड़ा	शून्य
19.	त्रिची	शून्य
20.	अगरतला	शून्य
21.	इंफाल	शून्य

क्रम संख्या	घटना की तारीख	से मिली जानकारी	संक्षिप्त विवरण जैसा कि एयरलाइन से प्राप्त हुआ है	की गई जांच और उसका परिणाम	शिकायत के निपटान और एयरलाइनों को सूचित करने की तिथि
आईजीआई हवाईअड्डा, दिल्ली					
1	29.10.2019	एयर इंडिया	क्यूटीआर3एमसी के संबंध में क्रम का परिवर्तन	क्यूटीआर3एमसी एक अलग ट्रेक का पालन कर रहा था और एक सामान्य वेपॉइंट पर एआईसी824 के साथ मिला। क्यूटीआर3एमसी लंबवत रूप से एआईसी824 से ऊपर था लेकिन क्षैतिज रूप से आगे था। क्यूटीआर3एमसी रडार से अलग होने पर	19.11.2020

				<p>एआईसी824 के नीचे उतरा और हमेशा एआईसी824 से आगे ही था ।</p> <p>परिणाम: क्रम परिवर्तन नहीं</p>	
2	02.12.2019	एयर इंडिया	होल्डिंग पॉइंट पर क्रम का परिवर्तन	<p>एआईसी161 ने पूर्ण लंबाई के प्रस्थान के लिए अनुरोध किया, जबकि अन्य प्रस्थान हेतु पीछे प्रतीक्षा कर रहे थे।</p> <p>परिणाम: कम से कम औसत विलंब हेतु क्रम को संशोधित किया गया</p>	13.01.2020
3	16.12.2019	एयर इंडिया	प्रस्थान के लिए क्रम परिवर्तन	<p>ग्राउंड में ट्रैफिक का प्रबंध करने के लिए 4 अलग-अलग फ्रिक्वेंसी पर 4 ग्राउंड कंट्रोलर काम कर रहे हैं। वर्तमान घटना में</p>	07.01.2021

				<p>एआईसी636 एक अलग फ्रिक्वेन्सी पर काम कर रहा था और जब तक यह एसएमसी (एस) पर बदला जाता नियंत्रक पहले ही आईजीओविमान को टेक्सिंग निर्देश दे चुका था । आशंका गलत और निराधार है। कभी-कभी यह संभव है कि नियंत्रक द्वारा लिया गया कोई निर्णय कभी-कभी किसी अन्य क्षेत्र में यातायात के संचालन के संबंध में कॉकपिट में सीमित स्थितिजन्य जानकारी के आधार पर अनुपयुक्त प्रतीत हो सकता है।</p> <p>परिणाम: कम से कम औसत विलंब</p>	
--	--	--	--	--	--

				हेतु क्रम को संशोधित किया गया	
4	05.01.2020	एयर इंडिया	प्रस्थान के लिए क्रम परिवर्तन	विमान आईजीओ2977 के पीछे था परिणाम: एआईसी 380 के लिए कोई देरी नहीं हुई ।	30.01.2020
5	11.01.2020	एयर इंडिया ऑपरेशन	पुश बैक क्रम में परिवर्तन	ग्राउंड फ्रीक्वेंसी पर बहुत सारे आरटी कंजेशन के साथ भारी ट्रैफिक घनत्व और एप्रन 34 के जटिल लेआउट के कारण, एक समय में 2-3 से अधिक विमानों को समायोजित करना संभव नहीं है, इस प्रकार एक ब्लॉक से एक से अधिक विमान के पुश बैक अनुरोध करने पर अंतर्निहित देरी हो सकती है। एप्रन 34 में भीड़भाड़	24.01.2020

				<p>होने के कारण वीटीआई683 और एआईसी637 सहित सभी वायुयानों में 15-25 मिनट की और देरी हुई।</p> <p>परिणाम: कोई क्रम परिवर्तन नहीं था वीटीआई683ने एआईसी 637 से पहले पुशबैक का अनुरोध किया था ।</p>	
6	26.02.2020	एयर इंडिया ऑपरेशन	आगमनक्रम में परिवर्तन	<p>आईजीओ154 एआईसी548से एक मिनट आगे था ।</p> <p>परिणाम: यहां कोई क्रम परिवर्तन नहीं था और एयर इंडिया पायलट द्वारा अपमानजनक टिप्पणियों का उपयोग करने के लिए डीजीसीए को एएसआर जारी</p>	एयर इंडिया से उत्तर प्रतीक्षित है

				किया गया है	
7	01.02.2020	एटीसी लॉग बुक	निजी एयरलाइंस का पक्ष लेने का बेबुनियाद आरोप	एयर इंडिया ने पुशबैक में 3 मिनट की देरी की । परिणाम: झूठे आरोप के लिए एयर इंडिया को एसआर जारी किया गया ।	उत्तर प्रतीक्षित और मामला एअर इंडिया के पास लंबित
8	04.02.2021	एयर इंडिया ऑपरेशन	होल्डिंग पॉइंट पर क्रम का परिवर्तन	एआईसी915का क्रम जीओडबल्यू133के पीछे था । परिणाम: होल्डिंग पॉइंट पर कोई क्रम परिवर्तन नहीं था ।	12.02.2021

कोलकाता हवाई अड्डा

1	31.12.2020	एयर इंडिया	अप्रोच कंट्रोलर द्वारा एआई730 को उतरने में तेजी लाने के लिए कहा गया था, जबकि विमान 6ई446 को नंबर 2 की सलाह दी गई थी। बाद में 6ई446 को नंबर 1 बनाया गया और एआई 730 को इंडिगो की उड़ान को प्राथमिकता देने के लिए एक	इंडिगो की उड़ान (6ई 446) उसी मार्ग पर एयर इंडिया की उड़ान (एआई 730) से आगे थी और एआई	25.01.202 1
---	------------	------------	---	--	--------------------

			अलग हेडिंग दिया गया।	730 से ऊपर के स्तर पर थी। जब रडार सेपरेशन प्राप्त किया गया था, तो 6ई 446 को एआई 730 के माध्यम से उतरने को कहा गया था। लैंडिंग दूरी प्राप्त करने के लिए ,एआई 730 को भी एक अलग हेडिंग दिया गया था। इस प्रकार, यह देखा गया कि कोई तरजीह देते हुए बर्ताव नहीं किया गया था।	
--	--	--	----------------------	--	--

शमशाबाद हवाई अड्डा

1	05.12.2019	कैप्टन वाईके रोहिल्ला एयर	एआईसी542, वीओएचएस- वीओटीपी, वीओएचएसपर रनवे 09आरके ए9 शॉर्ट पर था। तीन मिनट बाद स्पाइस क्यू400	जांच करने पर पता चला कि टावर	सूचना 28.01.2020 को मेल
---	------------	---------------------------	---	------------------------------	-------------------------------

		इंडिया	(एसईजे1061) को 09आरके ए9 शॉर्ट पर होल्ड करने का निर्देश दिया गया। स्पाइस ने ए10 का अनुरोध किया जिसे एटीसीद्वारा अनुमोदित किया गया । बाद में दोनों विमान निगरानी टावर 118.45पर थे। शमशाबाद टावर ने बिना किसी कारण के क्रम बदल दिया और क्यू400 को एआईसी542 से आगे प्रस्थान कर दिया।	कंट्रोलर की गलती थी। नियंत्रक ने अपने स्पष्टीकरण में बताया कि उन्हें कार्यभार संभालने के दौरान भारग्राही अधिकारी से अनुचित ब्रीफिंग मिली। नियंत्रक को इस संबंध में मप्र (एटीएम) से ज्ञापन और परामर्श जारी किया गया था।	के माध्यम से भेजी गई थी ।
2	10.01.2020	कैप्टन एस किरण कमांडर एयर	एआई 526 और 6ई187 उसी आगमन स्टार के माध्यम से वीओएचएस में उतरने के लिए एक ही समय में केएम पर क्रमशः 32000 फीट और 38000 फीट की ऊंचाई पर	जांच करने पर यह पाया गया कि एसीसी (एस) नियंत्रक ने	सूचना 28.01.2020 को मेल के माध्यम से

		इंडिया (एचवाई डी)	थे (उड़ान रडार स्क्रीनशॉट संलग्न) । मुझे आश्चर्य हुआ कि दोनों विमानों को नियंत्रित करने वाले आपके कर्मचारियों ने एआई 526 से पहले 6ई 187 लैंड कराने के लिए उनको ही ज्ञात हित में सभी प्रयास किए हैं, जो नीति के खिलाफ है (निचले विमान के लिए वरीयता) फिर उत्तर से वेक्टरिंग करके, हेडिंग देते हुए और हम (एआई526) को हमारे डाउनविंड लेग को दक्षिणी तरफ बढ़ाने के लिए कहा गया, जिसके परिणामस्वरूप अतिरिक्त ईंधन जला और हमारी ओटीपी खराब हुई और अतिरिक्त कार्बन फुटप्रिंट में योगदान दिया ।	स्थापित और प्रकाशित प्रक्रियाओं के अनुसार आगमन क्रम तय किया। क्रम तय करने में कोई पक्षपात नहीं था। इसकी सूचना कैप्टन एस किरण को ईमेल के जरिए दी गई ।	भेजी गई थी।
--	--	-------------------	---	---	-------------

बंगलुरु हवाई अड्डा

1	26.03.2021	पीआई सी-रूपा, एआई सी608	26.03.2021 को 1207 यूटीसीबजे एआईसी608 वीओबीएल -वीएबीबी आरईजी - वीटीसीआईएच एच10 के लिए टेक्सिंग कर रहा था और आईएडी1334 वीओबीएल- वीओजीओ आरईजी - वीटीकेओसीएच8 के लिए टेक्सिंग	-----	
---	------------	-------------------------	--	-------	--

			कर रहा था। दोनों एक ही समय में संबंधित होल्डिंग पॉइंट पर पहुंच गए और आईएडी1334 को एच8 के माध्यम से आरडबल्यूवाई09आर पर लाइन अप करने और टेक ऑफ करने का निर्देश दिया गया, जिस पर एआईसी608 ने आरटी पर बहस करना शुरू कर दिया।		-----
--	--	--	---	--	-------

गुवाहाटी हवाई अड्डा

1	25.11.2019	पार्थ एस चक्रवर्ती, एयरपोर्ट मैनेजर, एयर इंडिया, गुवाहाटी।	इसमें उड़ान एआई 889 दिनांक 25 नवंबर 2019 का संदर्भ है, जिसके आगमन और प्रस्थान का समय इस प्रकार है: आगमन, चॉक इन: ऑन 1152 इन 1159 प्रस्थान, चॉक आउट : आउट 1233 ऑफ 1253 विमान, वीटी पीपीजेबे नं 4 पर पार्क था । 1232 बजे एयरोब्रिज को हटाया गया।	ए) 0652Z पर, एक विमान को एक्स2 पोजिशन पर पुशबैक दिया गया। बी) 0654जेडपर, बे नंबर 09 से एक अन्य विमान ने पुशबैक के लिए कहा, जाहिर है कि उसे पुशबैक नहीं दिया जा सकता था	सूचना 24.12.2019 को ईमेल के माध्यम से भेजी गई।
----------	------------	--	---	--	--

		<p>यह नोट किया गया कि पुशबैक शुरू नहीं हो रहा था और एटीसी से संपर्क किया गया, यह सूचित किया गया कि हम उड़ान के कमांडर से पूछ सकते हैं क्योंकि सूचना पहले ही कमांडर को दे दी गई थी।</p> <p>एक और कुछ मिनटों में, एटीसी से एक बार फिर संपर्क किया गया, जब यह देखा गया कि विमान, बे नंबर 3 पर खड़ा है, और जिसका एयरोब्रिज वीटी पीपीजे के लगभग 05 मिनट के बाद वापस ले लिया गया था, उसे वीटी पीपीजे से पहले पुशबैक करने की अनुमति दी गई थी।</p> <p>एटीसी द्वारा यह बताया गया कि विमान के साथ सभी बातचीत रिकॉर्ड की गई थी और यदि कोई संदेह उत्पन्न होता है, तो एटीसी में रखे गए रिकॉर्ड की जांच की जा सकती है। यह एक विमान को एटीसी द्वारा दी गई</p>	<p>क्योंकि एक्स2 पहले से ही रिक्त नहीं था पुश बैक के लिए क्रम संख्या 1.</p> <p>सी) स्टैंड नंबर 04 से 0655ज़ेड (1225 बजे) एआईसी 889 ने, एसएमसी से संपर्क किया और स्तर समन्वय के लिए अनुरोध किया और एसएमसी को सूचित किया कि वह अगले 5 मिनट में तैयार हो जाएगी। चूंकि एआईसी889 ने कभी कोई मंजूरी नहीं मांगी, इसलिए एआईसी889 को एटीसी</p>	
--	--	--	--	--

		<p>मंजूरी की वैधता पर सवाल उठाने के लिए है, जब प्रक्रिया पूरी होनी बाकी है।</p> <p>एरोब्रिज को वापस लेने के संबंध में डेटा उपलब्ध है और इसे ध्यान में रखा जा सकता है।</p> <p>ऑपरेटिंग कमांडर से बात की गई जब वह आईएमएफ से विमान के साथ एआई 890 के रूप में लौट रहा था। उन्होंने अतीत में एटीसी की कार्रवाई की पुष्टि की, जब उन्हें मंजूरी नहीं दी गई थी, तब भी जब उनका कार्गो दरवाजा खुला था। उन्होंने इस अवलोकन से भी सहमति व्यक्त की कि यदि एयरोब्रिज को अभी तक हटाया नहीं किया गया था तो बे 3 पर विमान को मंजूरी नहीं मिलनी चाहिए थी।</p>	<p>मंजूरी देने का कोई मुद्दा नहीं है।</p> <p>डी) 0659जेड पर, बे नंबर 05 से विमान ने पुशबैक के लिए कहा। इसे प्रतीक्षा करने के लिए कहा गया क्योंकि बे नंबर 09 से विमान एक्स2 पर पुशबैक की प्रतीक्षा कर रहा था।</p> <p>ई) 0701जेड पर, बे नंबर 04 से एआईसी889 ने पुशबैक के लिए कहा। तो, उस समय एआईसी889 प्रस्थान क्रम में नंबर 3 बन जाता है।</p> <p>एफ) उस</p>	
--	--	---	--	--

				<p>समय टीडबल्यूवाई एफको टीडबल्यूवाई 'एफ' के माध्यम से बे नंबर 02 में आगमन को समायोजित करने के लिए क्लियर रखा जाना था। 0708ज़ेडपर, बे नंबर 05 में विमान को 'एक्स1' स्थिति पर पुशबैक दिया गया और 0710ज़ेड पर, एआईसी889 को 'वाई1' की स्थिति में पुशबैक दिया गया।</p> <p>जी) व्यस्ततम यातायात अवधि के दौरान बहुत अधिक</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>भीड़भाड़ के बावजूद, जमीन पर यातायात को गतिशील रूप से प्रबंधित किया गया था, जिसके कारण एआईसी889 बे नंबर 05 से विमान के ठीक बाद, जिसने 0719जेड पर प्रस्थान किया 0722 जेड पर प्रस्थान कर सका था।</p> <p>एच) मेल में उल्लिखित बे नंबर 03 से विमान ने 0739Z पर प्रस्थान किया।</p>	
2	23.11.2019	पार्थ एस च क्रवर्त, एयर पोर्ट	यह 23 नवंबर 2019 की फ्लाइट एआई 891 के ऑपरेटिंग कमांडर द्वारा	ए) एप्रोच परिदृश्य में एआईसी780,	सूचना 24.12.2019

		<p>मैनेजर, एयर इंडिया, गुवाहाटी।</p>	<p>किए गए एक अवलोकन को भी इंगित करने के लिए है, जिसे लैंड करने को प्राथमिकता नहीं दी गई थी, बल्कि उसे गो अराउंड के लिए कहा गया था। कमांडर ने नोट किया था कि इस अवधि के दौरान विस्तार की एक उड़ान को गुवाहाटी से उड़ान भरने की अनुमति दी गई थी। मामला हमारे पास भेजा गया है, हमसे अनुरोध किया गया है कि इस मामले को एटीसी, गुवाहाटी के साथ हल करने के लिए उठाया जाए।</p>	<p>सीसी-जीटी, एआईसी891, डीपी-जीटीसे 10 एनएमसे आगे लैंडिंग क्रम में नंबर 01 था, जो लैंडिंग अंतराल के लिए भी पर्याप्त नहीं था।</p> <p>बी) एपीपी ने प्रस्थान को समायोजित करने के लिए एक और 06 एनएम रिक्ति उत्पन्न की।</p> <p>सी) 1244ज़ेडपर, जब एआईसी891 को प्रस्थान के कारण रिक्ति के लिए हेडिंग050 पर जाने के लिए कहा गया, तो एआईसी891</p>	<p>को ईमेल के माध्यम से भेजी गई ।</p>
--	--	--	---	---	---

				<p>ने नियंत्रक से पूछताछ की कि क्या यह एक वीआईपी प्रस्थान था।</p> <p>डी) एआईसी891 को मेल में बताए अनुसार कभी भी गो अराउंड के लिए नहीं कहा गया था। वाक्यांश गो अराउंड का मेल में दुरुपयोग किया गया है।</p> <p>ई) उपयुक्त गति नियंत्रण के साथ कुल मिलाकर 16 एनएम रिक्ति उत्पन्न करने के लिए एआईसी891 में कोई महत्वपूर्ण</p>	
--	--	--	--	---	--

				विलम्ब नहीं हुआ।	
3	04.03.2020	एसपीएस नरली , असोसिएट डायरेक्टर - एयर ट्रेफिक मैनेजमेंट (फ्लाइट ऑपरेशंस सपोर्ट) इंटर ग्लोब एविएशन लिमिटेड	उड़ान की तिथि: 04 मार्च 2020 उड़ान संख्या: आईजी0316 डीईपी विज्ञापन: वीईजीटी डीईएसटी एडी: वीओबीएल एसटीडी: 12:00यूटीसी एसटीए: 15:15यूटीसी गुवाहाटी में, विमान 11:45 यूटीसी पर पुश बैक के लिए तैयार था। एटीसी से पुशबैक क्लियरेंस का अनुरोध करने पर, एसओबीटी प्रक्रियाओं के अनुसार पुश बैक को अस्वीकार कर दिया गया था। हेडविंड के कारण फिर से अनुरोध करने पर क्योंकि हमारे उड़ान का समय और ब्लॉक का समय समान था, पुश बैक दिया गया था लेकिन स्टार्ट अप और टैक्सी निकासी केवल 12:00 यूटीसी पर दी गई	इंडिगो एयरलाइंस के असोसिएट डायरेक्टर (एटीएम) द्वारा उठाए गए मुद्दों के संदर्भ में , ऑडियो/ वीडियो ट्रांसक्रिप्ट विश्लेषण के बाद निम्नलिखित तथ्य पाए गए हैं: - आईजी0316, जीटी-बीएल, ईओबीटी 1200Z दिनांक 4 मार्च, 2020. 1. 1150 ज़ेडपर, आईजी0316 ने पुश बैक	संचार 17.03.2020 को भेजा गया था ईमेल के माध्यम से ।

			<p>थी।</p> <p>अब, हवाई अड्डे पर विद्यमान यातायात के कारण (एक आगमन विमान) बैकट्रैक और टेक ऑफ में और भी देरी हुई जिसके परिणामस्वरूप हवाई समय 12:07 यूटीसी है।</p> <p>विमान के लगभग पूरे दिन समय से पहले चलने के बावजूद, गुवाहाटी एटीसी के कारण विमान के रोटेशन में देरी हुई।</p>	<p>और स्टार्ट अप के लिए एसएमसीसे संपर्क किया।</p> <p>2. ग्राउंड पर ट्रेफिक के कारण सिर्फ 1 मिनट की देरी थी। अतः, 1151 जेड पर, आईजी0316 को बे नं 04 से स्थिति एक्स1 पर पुश बैक दिया गया ।</p> <p>3. आईजी0316 ने 1157 जेड पर टैक्सी मांगी। प्रस्थान क्रम में यह नंबर 02 पर था।</p> <p>4. जब आईजी0316 एचपी टीडबल्यूवाई</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>"एफ" पर पहुंच रहा था, नंबर 01 प्रस्थान पर पहले ही आरडबल्यूवाई 02 बैक ट्रैक कर रहा था। वह विमान 1201 ज़ेडपर उड़ा।</p> <p>5. उसके तुरंत बाद आईजी0316 को आरडबल्यूवाई 02 को बैकट्रैक और लाइन अप करने का निर्देश दिया गया। तदनुसार, आईजी0316 1205 Z पर उड़ा गया। इसलिये, यह पता चला है कि</p> <p>1. जैसा कि</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>ट्रेलिंग मेल में बताया गया है, आईजी0316 ने एसएमसीसे 1145 ज़ेड पर संपर्क नहीं किया।</p> <p>2. सीधे आईजी0316 को 1151 ज़ेड पर पुशबैक / स्टार्ट-अप दिया गया और टैक्सी मांगने पर 1157 ज़ेड पर टैक्सी दी गई। यह गलत है कि 1200 जेड पर स्टार्ट-अप और टैक्सी दी गई थी।</p> <p>3. आईजी0316 1205 ज़ेड पर एयरबोर्न हुआ। यह</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>गलत है कि आईजी0316 1207 ज़ेड पर एयरबोर्न हुआ।</p> <p>4. सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि एसओबीटीके मुद्दे पर आईजी0316 और टीडबल्यूआर/एसएमसीके बीच कोई बातचीत नहीं हुई।</p> <p>हालांकि, गुवा हाटी में एलजीबीआई हवाई अड्डे से क्षमता बाधित हवाई अड्डे के लिए निर्धारित घरेलू प्रस्थान को संबोधित करने के लिए</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>एसओपी का पालन किया जा रहा है। 10 मिनट के औसत समय (एप्रना में पुश बैक से एयरबोर्न तक) को ध्यान में रखते हुए , यह प्रयास किया जाता है कि एप्रना से (जो एसओबीटी/सी टीओटीके अधीन होते हैं और जल्दी पुशबैक/ स्टार्ट-अप के लिए कहा जाता है) को ऐसे में प्रस्थान करने के लिए इस तरह समायोजित किया जाता है कि यह एसओबीटी /</p>	
--	--	--	--	---	--

				सीटीओटीमान दंड अनुसार एयरबोर्न हो जाए ।	
--	--	--	--	--	--

16.02.2021 तक अनुसूची उड़ान परिचालित करने वाले हवाई अड्डों की सूची

क्रम सं.	हवाई अड्डा	टिप्पणियां	क्रम सं.	हवाई अड्डा	टिप्पणियां
1.	आदमपुर		52	लेह	
2.	अहमदाबाद		53	लीलाबारी	
3.	अमृतसर		54	लखनऊ	
4.	आगरा		55	लुधियाना	
5.	अगाती		56	मदुरै	
6.	अगरतला		57	मैंगलोर	
7.	इलाहाबाद		58	मैसूर	
8.	औरंगाबाद		59	पाक्यांग	
9.	बेलगाम		60	पंतनगर	
10.	भुवनेश्वर		61	पटना	
11.	वडोदरा		62	पठानकोट	
12.	भुज		63	पोर्टब्लेयर	
13.	भोपाल		64	पोरबंदर	
14.	भावनगर		65	पुणे	
15.	बीकानेर		66	राजकोट	
16.	बागडोगरा		67	राजमुंदरी	
17.	कालीकट		68	रायपुर	

18.	चेन्नई		69	रांची	
19.	कोयंबटूर		70	सेलम	
20.	कडप्पा		71	शिलांग	
21.	देहरादून	8.11.2020	72	सील्चर	
22.	दरभंगा		73	सूरत	
23.	धर्मशाला (गग्गल कांगड़ा)		74	श्रीनगर	
24.	डिब्रूगढ़		75	तेजपुर	
25.	दीमापुर		76	तूतीकोरिन	
26.	दीव		77	तिरुपति	
27.	गया		78	त्रिवेंद्रम	
28.	गुवाहाटी		79	तिरुचिरापल्ली	
29.	गोवा		80	उदयपुर	
30.	गोरखपुर		81	विजयवाड़ा	
31.	ग्वालियर		82	वाराणसी	
32.	हिंडन		83	विज़ाग	
33.	हुबली		84	चंडीगढ़	एएआई जेवीसी हवाई अड्डा
34.	इंदौर		85	दिल्ली	एएआई जेवीसी हवाई अड्डा
35.	इंफाल		86	मुंबई	एएआई जेवीसी हवाई अड्डा

36.	जबलपुर		87	नागपुर	एएआई जेवीसी हवाई अड्डा
37.	जलगांव				
38.	जयपुर		अन्य जेवीसी प्राइवेट/डिफेंस/राज्य सरकार के हवाई अड्डे		
39.	जेसलमेर		88	हैदराबाद	जेवी हवाई अड्डा
40.	जम्मू		89	बैंगलोर	जेवी हवाई अड्डा
41.	जामनगर		90	कोचीन	जेवी हवाई अड्डा
42.	झारसुगुडा		91	आईजल	राज्य सरकार
43.	जोधपुर		92	कन्नूर	जेवी हवाई अड्डा
44.	जोरहाट		93	दुर्गापुर	जेवी हवाई अड्डा
45.	कलबुर्गी (गुलबर्गी)		94	नांदेड़	प्राइवेट
46.	कांडला		95	विद्यानगर	डिफेंस
47.	कानपुर (चकेरी)		96	नासिक	राज्य सरकार
48.	किशनगढ़		97	पासीघाट	डिफेंस /प्राइवेट
49.	कोलकाता		98	बीदर	राज्य सरकार
50.	कोल्हापुर		99	जगदलपुर	राज्य सरकार
51.	कुल्लू		100	शिरडी	राज्य सरकार

सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति
(2021-2022) की उन्नीसवीं बैठक का कार्यवाही सारांश

समिति की बैठक मंगलवार, 21 दिसम्बर, 2021 को 1500 बजे से 1515 बजे तक कमरा सं. '147', तृतीय तल, संसदीय सौध, नई दिल्ली में हुई ।

उपस्थित

श्री संतोष कुमार गंगवार - सभापति

सदस्य

लोक सभा

2. श्री लावू श्रीकृष्णा देवरायालू
3. डॉ. हिना विजयकुमार गावीत
4. श्री सी.पी. जोशी
5. श्रीमती कनिमोड़ी करुणानिधि
6. श्री जनार्दन मिश्र
7. डॉ. अरविन्द कुमार शर्मा
8. श्री सुशील कुमार सिंह
9. श्री रामदास तडस

राज्य सभा

10. श्री के.सी. राममूर्ति
11. श्री एम. शनमुगम

सचिवालय

1. श्री आर.सी. तिवारी - अपर सचिव
2. श्री जी.सी. प्रसाद - अपर निदेशक

2. सर्वप्रथम, सभापति ने सदस्यों का समिति की बैठक में स्वागत किया जिसका आयोजन निम्नलिखित चार प्रारूप की-गई-कार्रवाई प्रतिवेदन पर विचार करने और स्वीकार करने हेतु किया गया है:-

- (i) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से संबंधित सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति के पहले प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट समिति की टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई ।
- (ii) सेन्ट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड (सीसीएल) से संबंधित सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति के दूसरे प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट समिति की टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई ।
- (iii) भारतीय खाद्य निगम से संबंधित सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति के तीसरे प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट समिति की टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई ।
- (iv) नेशनल थर्मल पावर कॉर्पोरेशन (एनटीपीसी) से संबंधित सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति के आठवें प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट समिति की टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई ।

3. तत्पश्चात समिति ने उपर्युक्त प्रतिवेदनों पर एक-एक करके विचार किया और बिना किसी संशोधन के स्वीकार किया । तदुपरांत समिति ने उक्त प्रारूप प्रतिवेदनों को संबंधित मंत्रालयों/विभागों द्वारा तथ्यात्मक सत्यापन के आधार पर अंतिम रूप देने और संसद में प्रस्तुत करने हेतु प्राधिकृत किया ।

तत्पश्चात समिति की बैठक स्थगित हुई ।

परिशिष्ट-दो

(प्राक्कथन का पैरा 4 देखें)

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) के संबंध में सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति के पहले प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई का विश्लेषण

एक.	सिफारिशों की कुल संख्या	43
दो.	टिप्पणियां/सिफारिशें, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है [क्रम सं. 1.1, 1.2, 3.1, 3.2, 5.1, 5.2, 6, 7, 8, 9,10, 11, 12, 14.1, 15, 16, 18, 19.1, 19.3, 20, 21, 22, 23, 24, 25.1, 25.2, 26.1,26.2, 27.1, 27.2, 29, 30, 31, 32 और 33]	35
	कुल का प्रतिशत :	81.39%
तीन.	टिप्पणियां/सिफारिशें, जिनके संबंध में सरकार के उत्तरों को देखते हुए समिति आगे कार्रवाई नहीं करना चाहती है [क्रम सं. 2.1, 3.3, 4, 13 और 17]	05
	कुल का प्रतिशत :	11.63%
चार.	टिप्पणियां/सिफारिशें, जिनके संबंध में सरकार के उत्तरों को समिति ने स्वीकार नहीं किया है [क्रम.सं. 19.2,19.4 और 28]	03
	कुल का प्रतिशत:	6.98%
पांच.	टिप्पणियां/सिफारिशें, जिनके संबंध में सरकार ने अंतरिम उत्तर दिए हैं	शून्य
	कुल का प्रतिशत:	शून्य

