

## अध्याय 5 अध्याय नागर विमानन मंत्रालय की भूमिका

### 5.1 वायु सेवा समझौते (ए.एस.एज)/ 'द्विपक्षीय'

#### 5.1.1 विहंगावलोकन

अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन पर दिसम्बर 1944 का सम्मेलन, जो शिकागो सम्मेलन के नाम से भी जाना जाता है, ने अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को स्थापित किया (आई.सी.ए.ओ)<sup>35</sup> सम्मेलन ने वायु क्षेत्र, वायुयान पंजीकरण तथा संरक्षा पर नियम स्थापित किये तथा हस्ताक्षर करने वाले देशों के वायु यात्रा सम्बन्धी वैमानिक अधिकारों का विवरण भी दिया।

अन्तर्राष्ट्रीय वाणिज्यिक वैमानिक यातायात अधिकार समान्यतः 'वायु की स्वतन्त्रता' के रूप में व्यक्त किये जाते हैं जिसमें एक देश के हवाई कंपनियों को दूसरे देश के वायु क्षेत्र में प्रवेश करने या उतरने के अधिकार प्रदान करते हुए वाणिज्यिक वैमानिक अधिकारों का एक सेट बनाता है। सम्मेलन अधिकारिक रूप से पांच स्वतन्त्रताओं को मान्यता देती है। पहली दो स्वतन्त्रताएँ अर्थात:

- पहली स्वतन्त्रता—एक विदेशी इलाके के ऊपर से बिना उतरे उड़ने का अधिकार; और
- द्वितीय स्वतन्त्रता— दूसरे देश जाते समय रास्ते में विदेशी इलाके<sup>36</sup> में ईंधन भरने या अनुरक्षण करने का अधिकार

इन्टरनेशनल एयर सर्विस ट्राजिट एग्रीमेन्ट (आई.ए.एस.टी.ए) द्वारा सम्मिलित किया गया है जिसे 129 देशों ने स्वीकार किया है (2007 की गर्मी तक)

तीसरी, चौथी एवं पाँचवी स्वतन्त्रताएँ, जो नीचे वर्णित हैं, वायु सेवा समझौते (ए.एस.ए) के माध्यम से देशों के बीच वार्ता की गई। (द्विपक्षीय समझौते के रूप में भी स्लिखित)

#### सारणी 5.1 वायु की तीसरी, चौथी एवं पाँचवी स्वतन्त्रता

स्वतन्त्रता	विवरण	उदाहरण
तृतीय	अपने देश से दूसरे देश उड़ने की स्वतन्त्रता	एयर इण्डिया के लिये नई दिल्ली—लन्दन
चतुर्थ	दूसरे देश से अपने देश उड़ने की स्वतन्त्रता	एयर इण्डिया के लिये लन्दन—नई दिल्ली
पाचवीं	दो विदेशी इलाकों के बीच उड़ने की स्वतन्त्रता (और ट्रैफिक को लेना और छोड़ना), जब उड़ान अपने देश से प्रारम्भ या समाप्त होती है।	एयर इण्डिया के लिये नई दिल्ली—लन्दन—न्यूयार्क और ब्युकम (पाचवीं स्वतन्त्रता अधिकार यू के द्वारा प्रदत्त)

प्रथम पाँच स्वतन्त्रताओं के अतिरिक्त अनेक अन्य 'स्वतन्त्रताएँ जोड़ी गयी हैं यद्यपि अधिकतर अन्तर्राष्ट्रीय द्विपक्षीय सन्धियों के तहत मान्य नहीं हैं।

<sup>35</sup>संयुक्त राष्ट्र की अन्तर्राष्ट्रीय वायु यातायात समन्वयन तथा नियमित करने के लिए प्रभारित विशेषीकृत एजेन्सी

<sup>36</sup>अर्थात् गैर यातायात उद्देश्य के लिए

विशेष तौर पर, छठी स्वतन्त्रता—अपने देश में रूकते हुए एक विदेशी इलाके से दूसरे विदेशी इलाके को उड़ने के अधिकार, ने काफी महत्व प्राप्त कर लिया है। उदाहरण के लिए अमीरात<sup>37</sup> के 6 वें यातायात स्वतन्त्रता में भारत से दुबई होते हुए यू.के./यू.एस.ए (अपने गृह राज्य) शामिल है। बहुत सी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई कम्पनियाँ विशेषतः इ.जी नगर राज्य/छोटे राज्य (अर्थात् अमीरात, दुबई; कतर एयर वेज, कैथी पैसिफिक/हांगकांग, सिंगापुर एयर लाइन्स(सिंगापुर) से प्रचालित होती हैं अपने यात्री राजस्व का बड़ा हिस्सा छठें यातायात स्वतन्त्रता से प्राप्त होता है।

अन्य अनाधिकारिक स्वतन्त्रता में निम्नलिखित शामिल हैं:

- सातवी स्वतन्त्रता (दो विदेशी देशों के बीच उड़ने का अधिकार जबकि अपने देश में उड़ने का प्रस्ताव नहीं है) अर्थात् सिंगापुर एयर लाइन्स यूके से यू.एस.ए सीधी उड़ रही है;
- आठवी स्वतन्त्रता (दो या अधिक जगहों के बीच विदेशी इलाकों में यात्री ढोने का अधिकार) अर्थात् लन्दन से विट्रिश एयर वेज उड़ानें यू.एस.ए. में न्यूयार्क और लास एन्जिल्स के बीच यात्री ढोना);
- नौवीं स्वतन्त्रता (एक विदेशी इलाके के भीतर यात्री ढोने के अधिकार जो, बिना अपने देश से या देश को सेवा जारी किए बिना) अर्थात् विदेशी हवाई कम्पनी जो फ्रांस के अन्दर 'स्टैड एलोन सेवा चलानी है।

हाँलाकि अबतक, ये 7,8 और 9 वीं स्वतन्त्रता समान्यतः सीमित वाणिज्यिक महत्व के हैं।

### 5.1.2 ए.एस.एज/द्विपक्षीय समझौते

अन्तर्राष्ट्रीय वायु सेवाओं के प्रचालन के लिए यातायात अधिकार द्विपक्षीयवायु सेवा समझौते द्वारा निर्दिष्ट की जाती हैं(ए.एस.ए., द्विपक्षीय समझौते या सीधे तौर पर द्विपक्षीय के रूप में संदर्भित किये जाते हैं। ये ए.एस.एज या द्विपक्षीय समझौते द्विपक्षीय रूप से, सामान्यतः पारस्परिकताओं, उचित/समान अवसर के आधार पर दो देशों के बीच, निर्धारित वायु सेवाओं के लिए कानूनी ढाँचा उपलब्ध कराती है।, इन ए.एस.ए के तहत यातायात अधिकार तथा अधिकृत क्षमताए बाजार की माँग के अनुसार देशों के बीच विनिमयित की जाती है। ए.एस.ए. स्पष्ट रूप से दोनों देशों की निर्दिष्ट हवाई कंपनियों के प्रचालन की वारम्बारता, सीटों की संख्या, काल के प्वाइन्ट के अनुसार वे अधिकारो को विनिदिष्ट करती हैं।

हाल में, 'ओपेने स्काई पालिसी' जो न्यूनतम सरकारी हस्तक्षेप के साथ देशों के बीच निर्वाधित वायु सेवाए उपलब्ध कराती है, की संकल्पना को कुछ आधार मिला है। यूरोपियनयूनियन—मार्च 2007 का यू.एस ओपेन स्काई समझौता इस दिशा में एक मील का पत्थर है। तथापि कई अन्य देशों ने नियमित वायु सेवा/ अधिकारिता सहित द्विपक्षीय समझौते किए हैं। यहाँ तक मई 2009 का कि एसियान मल्टीलेटरल एयर सर्विसेस/एयर फ्रेट सर्विस एग्रीमेन्ट कम विकसित हवाई कम्पनियों वाले देशों को अधिक विकसित कम्पनियों वाले देशों के साथ तारतम्य बनाने के लिये अंशशोधित तथा क्रमिक क्रियान्वयन का आहवान करती है।

2000 तक, भारत से/को द्विपक्षीय अधिकारिता, अन्त से अन्त यातायात प्रक्षेपणों, जो तीसरे और चौथे थे, यातायात स्वतन्त्रता के आधार पर थे, के अनुक्रम में थे अर्थात् यात्रियों को स्वदेश से अन्य देशों तक ढोना तथा व्युत्क्रय तथा विदेशी वाहक भारत के केवल बड़े वायु पत्तनो तक ही सीमित थे। 2003—04 के दौरान, द्विपक्षीय अधिकार उदारीकृत किये गये तथा विदेशी हवाई कम्पनियों को भारत में आन्तरिक बिन्दुओं तक अर्थात् मुख्य वायु चालक से आगे तक अनुमती दी गयी।

<sup>37</sup> इसको हवाई कंपनी कोड "ई.के." से भी जाना जाता है।

### 5.1.3 'अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर यातायात अधिकार का उपयोग' पर संशोधित नीति-दिसम्बर 2004

सितम्बर 2004 में ट्युनिशिया के साथ ए.एस.ए पर एम.ओ.सी.ए नोट अनुमोदित करते समय, कैबिनेट ने यह भी निर्देश दिया कि 'भारत और अन्य देशों के बीच हवाई सेवा उपलब्ध कराने के लिए निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र दोनों में योग्यता बनाने से संबंधित मामले तथा इस प्रकार के योग्यता का इष्टतम उपयोग' की जाँच की जानी चाहिए एवं कैबिनेट के सामने जल्दी से प्रस्तुत किया जाना चाहिए। इस परिपेक्ष्य में, दिसम्बर 2004 में एम.ओ.सी.ए ने 'अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर यातायात अधिकार का उपयोग' के लिए एक कैबिनेट नोट प्रस्तुत किया।

एम.ओ.सी.ए के अनुसार:

- जबकि भारत एवं अन्य देशों के बीच अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर द्विपक्षीय हवाई यातायात अधिकार का निर्णय पारस्परिकता के आधार पर लिया गया, वर्तमान में, अन्तर्राष्ट्रीय क्षेत्रों में उपलब्ध अधिकारों का वास्तविक उपयोग बहुत ही असंतुलित था। जबकि विदेशी एयरलाइन्स द्वारा उपयोग लगभग 65 प्रतिशत था, वहीं यह हमारे एयरलाइन्स का केवल 30 प्रतिशत के करीब था, इसके परिणामस्वरूप, विदेशी एयरलाइन्स ने यातायात अधिकार से असमानुपातिक आर्थिक लाभ प्राप्त किया। इसके अतिरिक्त, 100 देशों जिनसे भारत का ए.एस.ए. था में से 51 देशों ने भारत को संचालन किया, जबकि भारतीय वाहक केवल 25 देशों में संचालित किए गए।

**2004-05 से आगे द्विपक्षीय अधिकार में अत्याधिक वृद्धि के बाद, अधिकारों के असंतुलित उपयोग का रुख जारी रहा (विदेशी वाहकों द्वारा उच्चतर उपयोग के साथ)। यह अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर उड़ान के लिए निजी भारतीय वाहकों के अनुमति प्रदान करने के बावजूद हुआ।**

- जबकि भारतीय अधिकार मुख्यतः अनुपयुक्त रहा, भारत से अधिकांश अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर अपर्याप्त क्षमता की समस्या थी, वर्ष के करीब 6 महीनों के लिए सीट प्राप्त करने के लिए यात्रियों को कठिनाई हुई। विदेश मंत्रालय, पर्यटन एवं वाणिज्य तथा व्यापार, उद्योग एवं पर्यटन निकाय अन्तर्राष्ट्रीय वायु सेवा को उदार बनाने की आवश्यकता को दोहरा रहे थे जिससे भारत के लिए/से सीट पूरे वर्ष उपलब्ध हो सके।
- वर्ष के कई महीनों के दौरान अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर गम्भीर क्षमता बाधाओं को समस्या को स्वीकार करते हुए एक वर्ष में तीन से छः महीने के लिए उनके संबंधित स्थान तक असीमित संख्या में सेवाओं का संचालन करने के लिए नामित एयरलाइन्स को अनुमति देते हुए, पीक सीजन आवश्यकताओं (2003-04 से जिसमें बहुत अधिक वृद्धि हुई) एम.ओ.सी.ए ने की पूर्ति के लिए 'सीमित खुला आकाश' नीति अपनाया।
- यातायात अधिकार का अधिकांश ए.आई.एल. के पास उपलब्ध था। (आई.ए.एल. को एम.ए.ए.आर.सी., खाड़ी और एस.ई. एशियन देशों को संचालित करने के लिए नियुक्त और जेट एयरवेज तथा एयर सहारा कुछ एस.ए.ए.आर.सी. देशों को संचालित करने के लिए नियुक्त)। तथापि विदेशी एयर लाइनों के यातायात अधिकार को अधिकारों के उपयोग में ए.आई.एल. की असमर्थता के कारण व्यापार और पर्यटन की आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु क्रमिक वृद्धि करनी पड़ी थी।

यातायात अधिकारों के उपयोग एवं अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं पर निर्मित क्षमता के लिए निम्नलिखित पहलुओं पर विचार किया गया:

- अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर यातायात अधिकारों का उपयोग करने में सक्षम बनाने के लिए ए.आई.एल. को मजबूत बनाना
  - ❖ अपने बेड़ा अधिग्रहण परियोजना रिपोर्ट के साथ ए.आई.एल. यथासमय भारत सरकार के पास जाएगी (जिसमें इक्विटी का अतिरिक्त मात्रा में बढ़ाना और बेड़ा अधिग्रहण से संबंधित उधार के लिए भारत सरकार की गारंटी का प्रावधान शामिल होगा), प्रस्ताव पर गुण के आधार पर भारत सरकार द्वारा विचार किया जाएगा।
  - ❖ इसके अतिरिक्त अगले दो वर्षों के लिए इसकी प्रचालन योजना के अनुसार ए.आई.एल. के लिए यातायात अधिकार आरक्षित रखने का प्रस्ताव रखा गया था।
  - ❖ ए.आई.एल. द्वारा मौजूदा प्राप्त मुआवजा (विदेशी एयरलाइन्स के साथ सरकार-आदेश वाणिज्यिक समझौते के द्वारा) को जारी रखने की अनुमति दी जाय जो अलगे पाँच वर्षों में समीक्षा के शर्त पर हो।
- बेड़ा और नेटवर्क उपयोग पर एयर इन्डिया एवं इन्डियन एयरलाइन्स के बीच तालमेल
  - ❖ अधिक अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर संचालन करने के लिए आई.ए.एल. के आग्रह के संबंध में, भारत सरकार को यह विचार करने की आवश्यकता थी कि क्या यह अपने दो पी.एस.यू. को अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर एक दूसरे से प्रतियोगिता करने की अनुमति दे या नहीं (जो कि दोनों के लिए हानिकारक होगा)। दूसरी तरफ, शेयरहोल्डर के परिप्रेक्ष्य में, ए.आई.एल. एवं आई.ए.एल. के संचालनों में बेहतर तालमेल एवं एकीकरण को भारत सरकार पसंद करती।
  - ❖ एम.ओ.सी.ए. के कहने पर ए.आई.एल. एवं आई.ए.एल. द्वारा संयुक्त रूप से बनाये गये कंसल्टिंग फर्म (ए.टी. कीर्ने) के माध्यम से अध्ययन के लिए एम.ओ.सी.ए. ने संदर्भित किया, जिससे दो एयरलाइन्स के बीच बेहतर संचालन एकीकरण प्राप्त हो सके। अध्ययन ने सुझाव दिया कि दो एयरलाइन्स के बीच बेड़ा एवं नेटवर्क पर सहयोग के माध्यम से मूल्य सृजन की बहुत संभावना थी, और सुझाव दिया कि ए.आई.एल. एवं आई.ए.एल. के बीच उन्नत सहयोग समान शेयरहोल्डर के रूप में भारत सरकार के लिए 340 करोड़ रुपये का संभावित लाभ उत्पन्न करेगा (इसमें से 238 करोड़ रुपये कुशल नेटवर्क एकीकरण से उत्पन्न होगा)।
  - ❖ ए.आई.एल. एवं आई.ए.एल. के बीच बेहतर सहयोग एवं संचालन एकीकरण दोनों एयरलाइन्स को मजबूत बनाने की दिशा में बेहतर नीति होगी और अन्तर्राष्ट्रीय क्षेत्र में यातायात अधिकार के उपयोग को सबसे अधिक संभव बनाने के लिए देश के अन्दर एक उपयुक्त हब एवं स्पोक व्यवस्था का सृजन होगा; यह दोनों एयरलाइन्स के लिए जीत की स्थिति हो सकती थी,
  - ❖ उपयुक्त पहलुओं को देखते हुए, दो एयरलाइन्स के बीच बेहतर संचालन तालमेल स्थापित करने एवं उनके आपसी लाभ के लिए एम.ओ.सी.ए. द्वारा उचित उपायों को लागू एवं कार्यान्वयित किया जाना चाहिए।

दिसम्बर 2004 तक ए.आई.एल. एवं आई.ए.एल. दोनों के लिए बेड़ा अधिग्रहण प्रस्ताव (एम.ओ.सी.ए. नोट में संदर्भित नहीं किया गया) चल रहा था। आवश्यकता पड़ने पर दो एयरलाइन्स के बीच 'संचालन तालमेल' पर विचार किया जा सकता था, हम यह सुनिश्चित नहीं कर पाये थे कि ए.आई.एल. एवं आई.ए.एल. का बेड़ा अधिग्रहण प्रस्ताव के अंतर्निहित पूर्वानुमान में यह संचालन तालमेल क्यों नहीं हुआ, तथा यह भी कि समान बेड़ा अधिग्रहण रणनीति (अगर नहीं तो संयुक्त बेड़ा अधिग्रहण) पर विचार क्यों नहीं किया गया।

*हम यह भी सुनिश्चित नहीं कर पाये कि 2004 का एटी किर्ने की अध्ययन रिपोर्ट, जिसमें यह पाया गया कि 'दो एयरलाइन्स के बीच बेड़ा और नेटवर्क पर सहयोग के माध्यम से मूल्य सृजन की बहुत क्षमता थी,' को मार्च 2006 तक पुनः क्यों नहीं लिया गया (ए.आई.एल एवं आई.ए.एल दोनों के द्वारा स्वतंत्र विमान अधिग्रहण की समाप्ति के कुछ ही महीने बाद), ए.आई.एल एवं आई.ए.एस के विलय के पक्ष में भारत सरकार का 'सैद्धांतिक विचार' कुछ ही पहले लिया गया था।*

• अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर संचालित करने के लिए निर्धारित भारतीय वाहकों को अनुमति देना

❖ ए.आई. को मजबूत करने एवं ए.आई.एल एवं आई.ए.एल के बीच बेहतर तालमेल प्राप्त करने का प्रस्ताव कार्यान्वयित कर भी दिया जाता तो हमारे अधिकार एवं यातायात मार्गों के वास्तविक उपयोग के बीच महत्वपूर्ण अंतर रह जाएगा (विशेषतः मुख्य मार्गों जैसे यू.एस.ए, दक्षिण-पूर्व एशिया एवं भारत-यू.के)। इसके प्रति, विदेशों द्वारा कुछ मुख्य मार्गों पर अधिकारों का उपयोग बहुत अधिक था, इसका एक कारण था अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर संचालन करने के लिए एक से अधिक एयरलाइन्स को नामित करना।

❖ चूंकि खूला आकाश अवधि के दौरान अधिकांश आर्थिक लाभ अन्य देशों के एयरलाइन्स को जाता है इसलिए यह अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर संचालन के लिए भारत के एक से अधिक एयरलाइन्स को नामित करने के लिए पर्याप्त तर्कसंगत एवं अवसर था। पर व्यापार एवं उद्योग निकायों, पर्यटन मंत्रालय (एम.ओ.टी), वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय (एम.ओ.सी.आई.) एवं नरेश चन्द्र समिति की अनुशंसाओं एवं एम.ओ.सी.ए द्वारा गठन किया गया एन.सी.ए.ई.आर अध्ययन के अनुसार भी था।

❖ अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर संचालन के लिए एक से अधिक एयरलाइन्स को अनुमति देने की दिशा में अधिक से अधिक देश कार्य कर रहे थे। परिणामतः यह महसूस किया गया कि हम इस स्थिति में होंगे कि अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर अपने यातायात अधिकारों का इष्टतम उपयोग कर पायेंगे एवं अधिक एयरलाइन्स को नामित कर के असंतुलन को सुधार पायेंगे।

❖ यद्यपि, प्रतियोगी वातावरण को समायोजित करने के लिए समय पाने हेतु राष्ट्रीय वाहक को सक्षम बनाने के लिए एक बेहतर दृष्टिकोण की सिफारिश की गई थी और 3 वर्षों के लिए ए.आई.एस.एवं आई.ए.एल खाड़ी मार्गों पर आरक्षित किए जाने थे, जबकि सभी अन्य अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर संचालन के लिए अन्य भारतीय निर्धारित एयरलाइन्स को अनुमति प्रदान करना था। 'जो संचालक गंभीर नहीं थे' उनको हटाने के लिए केवल न्यूनतम पाँच वर्षों की निरन्तर संचालन एवं न्यूनतम 20 विमान वाले भारतीय अनुसूचित वाहकों को अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर संचालन करने के लिए अनुमति दिया जाना था।

❖ भारतीय अनुसूचित वाहकों का आबंटन करते समय ए.आई.एल/आई.ए.एल के संचालन योजनाओं पर उचित विचार किया जाना था।

• वाणिज्यिक समझौते

❖ अधिकांश वाणिज्यिक समझौते इस तर्क पर आधारित थे कि हमारे एयरलाइन्स को विदेशी एयरलाइन्स द्वारा एकतरफा संचालनों के लिए पूरित करने की आवश्यकता थी, एवं छठा स्वतंत्र यातायात को अपने पास रखने से विदेशी एयरलाइन्स को अनुचित लाभ हुआ, यह लागू करना

कठिन है, अगर एक बार हमारे उपयोग नहीं किए गये अधिकारों के विरुद्ध अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर संचालन करने के लिए अन्य भारतीय अनुसूचित वाहकों को अनुमति प्रदान की जाती।

**आश्चर्यजनक रूप से, इस तथ्य की टिप्पणी में केवल यह संदर्भ में है कि विदेशी एयरलाइन्स को छठा स्वतंत्र यातायात रखने में अनुचित लाभ हुआ।**

- ❖ वैश्विक रूप से, सरकार स्तरीय वार्ता के दौरान वाणिज्यिक समझौता आदेश पत्र जारी करना एक सामान्य प्रथा नहीं था, तथा यह संबंधित एयरलाइन्स पर छोड़ दिया गया कि आपसी लाभ के लिए उपयुक्त सहकारी समझौते की संभावना की तलाश करे। इसके अतिरिक्त, एक देश से दूसरे देश के बीच वाणिज्यिक समझौते में बहुत असंगति थी। विदेशी एयरलाइन्स द्वारा लिया गया किराया कम होता, अगर उन्हें भारतीय राष्ट्रीय वाहकों को मुआवजा नहीं देना पड़ता, और बहुत से एयरलाइन्स एवं देश अतर्कसंगत रूप से मुआवजे की अधिक राशि जिससे उनको परिचालन करने में कठिनाई हुई थी, के विरुद्ध निवेदन किया था।
- ❖ तत्पश्चात्, एम.ओ.सी.ए ने प्रस्ताव दिया कि सरकार आदेशित वाणिज्यिक समझौते के रूप में विदेशी एयरलाइन्स से मुआवजे की माँग की प्रथा को अब समाप्त कर दिया जाय, विदेशी वाहकों द्वारा सभी नये संचालन के इस प्रकार के समझौते से मुक्त कर दिया जाएगा, और सभी मौजूदा सरकार आदेशित वाणिज्यिक समझौते की समीक्षा की जाएगी एवं अगले पाँच वर्षों में चरणबद्ध रूप से हटा लिए जाएंगे।

#### उदारवादी नीति के परिकल्पित लाभ

यातायात अधिकारों के उपयोग के लिए प्रस्तावित उदारवादी लाभ के चार प्रमुख लाभ को प्रकाशित किया गया था:

- अन्तर्राष्ट्रीय यात्रा के लिए यात्री को अधिक विकल्प मिलता
- अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर यातायात अधिकार का भारतीय उपयोगों में सुधार होता।
- अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर सीमा-शुल्क अधिक तर्कसंगत एवं वहन करने योग्य होने की संभावना थी।
- अपने संचालनों में तालमेल बिठाने से ए.आई. और आई.ए. को फायदा मिलता

अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर यातायात अधिकारों के उपयोग पर एम.ओ.सी.ए के प्रस्ताव को दिसम्बर 2004 में कैबिनेट द्वारा अनुमोदित कर दिया गया था, और अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर भारतीय अनुसूचित वाहकों के दिशानिर्देशों को जनवरी 2005 में डी.जी.सी.प. द्वारा अधिसूचित किया गया था।

#### हमारे विचार में:

- अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर संचालन करने के लिए निजी भारतीय वाहकों को अनुमति प्रदान करने का प्रस्ताव को अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर 'उपयोग नहीं किए गये अधिकारों' के आधार पर तर्कसंगत ठहराया गया। जैसा कि बाद में विस्तृत किया गया है, ए.आई.एल/आई.ए.एल द्वारा अधिकारों का कम उपयोग करने को तर्कसंगत बताना आंशिक रूप से दोषपूर्ण था। उत्तरी अमेरिकी क्षेत्र में, एयर इन्डिया द्वारा उपयोग विदेशी एयरलाइन्स की अपेक्षा बहुत अधिक था, जबकि निजी भारतीय वाहकों द्वारा उपयोग कम था। यह केवल अफ्रीका, एशिया, सेवियत क्षेत्र, और स्तर तक खाड़ी क्षेत्र में है, कि ए.आई.एल द्वारा बहुत कम उपयोग हुआ था; इन क्षेत्रों में, भारतीय निजी वाहकों द्वारा उपयोग भी कम था।

- अन्तर्राष्ट्रीय यात्रा के लिए विकल्प एवं कम सीमा-शुल्क से संबंधित भारतीय यात्रियों के लिए उदारवादी नीति के लाभ को नोट किया गया था। भारत सरकार का भारतीय निजी वाहकों को अधिकार प्रदान करना इस आधार पर तर्कसंगत माना जा सकता था कि अपने संरक्षित वातावरण से निकलने की ए.आई.एल/आई.ए.एल की आवश्यकता एवं प्रतिस्पर्धी वातावरण में कार्य करना, जो संचालन दक्षता के लिए विवश कर देता। यद्यपि, यह तर्क का स्पष्टतया प्रयोग नहीं किया गया था।
- अति महत्वपूर्ण मामला, कि एम.ओ.सी.ए नोट में इसको पर्याप्त रूप से समाधान नहीं था वह छठा स्वतंत्रता यातायात के द्वारा विदेशी एयरलाइन्स को 'अनुचित लाभ' है, बाद के सैक्शन में इसका वर्णन किया गया है।

#### 5.1.4 अधिकारिता क्षमता में वृद्धि का प्रभाव "द्विपक्षीय" के अंतर्गत

##### 5.1.4.1 पृष्ठभूमि

मुख्य अधिकारिता विनिमय द्विपक्षीय करार के अंतर्गत सामान्यतः निम्न पक्ष शामिल है :

#### तालिका 5.2 – द्विपक्षीय करार की मुख्य शर्तें

<p><b>क्षमता</b></p>	<p>क्षमता सामान्यतः सीटों/सप्ताह या आवृत्तियों/सप्ताह या इनको कुछ विभिन्नताओं को मिलाकर दर्शाई जाती है।</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• सिंगापुर के मामले में ज्ञात की गई क्षमता में 'यूनिट' भी शामिल है (प्रयुक्त विमान के प्रकार पर आधारित)</li> <li>• 'ओपन स्काई' द्विपक्षीय करार में (जैसे कि भारत-यू.एस.ए.) अधिकारिकता असीमित है (सीटों और आवृत्तियों आदि में बिना प्रतिबंध के साथ)। 'नीयर ओपन स्काई' करार यू.के. के साथ में, प्रतिबंध केवल आवृत्तियों पर था जोकि मुम्बई/दिल्ली एयरपोर्ट से/को उड़ानों के संबंध में थी और अन्य वायुपत्तनों पर असीमित अधिकारिता थी। एशियान/सार्क देशों के लिये भारत में 'ओपन स्काई' नीति 18 गन्तव्य स्थलों के लिये है।</li> </ul> <p>सामान्यतः क्षमता अधिकारिकता कुछ गौण भिन्नताओं के साथ आपस में एक दूसरे के परस्पर हैं।</p>
<p><b>लचीलापन/लाभ</b></p>	<p>ठीक उतने ही सीट अधिकारिता पर स्थिर रहना सदा ही संचालन की दृष्टि से संभव नहीं होता, करार में लचीलापन यालाभ (1 या 2 प्रतिशत सामान्यरूप से) विशिष्ट सीट अधिकारिकता के पश्चात् होना चाहिए।</p>
<p><b>व्यावसायिक बिंदु</b></p>	<p>यह विदेशी भारवाहकों के लिये व्यावसायिक बिंदुओं को दर्शाता है (जोकि भारतीय विमानपत्तन जिन पर विदेशी वायुयान उड़ाने संचालित करते हैं) और व्यावसायिक बिंदु भारतीय भारवाहकों के लिये (जोकि विदेशी विमानपत्तनों को जिन पर भारतीय एयरलाइनें उड़ाने संचालित करती है)।</p>

<b>यातायात अधिकार</b>	द्विपक्षीय करार, पाँचवें स्वतंत्र ('उपरोत') अधिकारियों को एक या दोनों पार्टियों को प्रतिबंध सहित या उसके बिना प्रदान करें या न करें। उदाहरणतः भारत-सिंगापुर करार में जर्काता पर्थ और सिडनी 'उपरोत' बिंदु की तरह भारतीय भारवाहकों के लिये शामिल था जैसे भारतीय भारवाहकों यात्रियों को सिंगापुर से जर्काता/पर्थ/सिडनी और वापिस ले जा सकते हैं।
<b>मौसम</b>	विभिन्न क्षमतायें गर्मियों और सर्दियों के मौसम के लिये निश्चित की गई या विशिष्ट मौसम के लिये तय की गई (जैसे कि गर्मियाँ 2009 या सर्दियाँ 2009/10)

हमने द्विपक्षीय उदारीकरण की समीक्षा निम्न 18 देशों के संबंध में, पूर्व-उदारीकरण (2004) और उदारीकरण के पश्चात् (2008-09/2009-10) की :

**तालिका 5.3-क्षेत्र और देशों के नाम जिनसे द्विपक्षीय करार की समीक्षा की गई**

<b>खाड़ी क्षेत्र</b>	दुबई, ओमान, कुवैत, बेहरीन, कतार, सऊदी अरब।
<b>यूरोप</b>	यू.के. जर्मनी, फ्रांस, स्विट्जरलैंड
<b>उत्तरी अमरीका</b>	यू.एस.ए., कनाडा
<b>दक्षिण पूर्व एशिया और ओशिनिया</b>	सिंगापुर, थाइलैण्ड, मलेशिया और आस्ट्रेलिया
<b>अफ्रीका</b>	दक्षिण अफ्रीका और मॉरिशस

प्रारंभ में, यातायात के अधिकारों के विनियमन तंत्र को निर्धारित करने के लिये संबंधित स्टेक होल्डर (ए.आई.एल. सहित) के विचारों को सुनिश्चित करने हेतु द्विपक्षीय वार्ता से पूर्व पत्राचार किया गया। तत्पश्चात् ऐसा तंत्र तैयार किया गया जिसमें द्विपक्षीय वार्ता से पहले, अंतर-अनुसचिवीय बैठक (सचिव, सिविल विमानन की अध्यक्षता में) मंत्रालयों के साथ आयोजित की गई, जैसे कि बाह्य मामलें, पर्यटन और अन्य संबंधित मंत्रालय जोकि योग्य भारतीय वाहक को उनकी राय के लिए आमंत्रित किया गया। द्विपक्षीय वार्ताओं को सामान्यतः बैठक के कार्यवृत्त के रूप में दस्तावेज बनाकर रखा गया।

**5.1.4.2 खाड़ी क्षेत्र में द्विपक्षीय**

खाड़ी मार्ग भारत के बाह्य यातायात का मुख्य सेक्टर है, मुख्यतः प्रवासी श्रमिकों को शामिल करके। क्षमता वृद्धि और व्यवसायिक बिंदुओं उदारीकरण के आरंभ में और 2008-09/2009-10 तक की अवधि में छः देशों को इससे सेक्टर के सार के साथ संक्षिप्त विवरण, भारतीय/विदेशी भारवाहकों द्वारा क्षमता की उपयोगिता निम्नलिखित है :



तालिका 5.4— द्विपक्षीय के अंतर्गत खाड़ी देशों में क्षमता अधिकारिता (उदारीकरण के पूर्व और पश्चात्)

देश	उदारीकरण-पूर्व		उदारीकरण पश्चात्		टिप्पणी		
	वर्ष	क्षमता अधिकारिता	व्यावसायिक बिंदु (विदेशी / भारतीय भारवाहकों के लिये)	वर्ष		क्षमता अधिकारिता	व्यावसायिक बिंदु (विदेशी / भारतीय भारवाहकों के लिये)
दुबई	2003-04	10,400 सीटें/सप्ताह	6 विदेशी/1 भारतीय	2008-09	54,200 सीटें/सप्ताह	14 विदेशी/1 भारतीय	दुबई वाहक की उपयोगिता (98.5%); भारतीय वाहक की उपयोगिता (45.9 %)
ओमान	2003-04	3774 सीटें/सप्ताह	4 विदेशी/2 भारतीय	2010-11	11,550 सीटें/सप्ताह	12 विदेशी/2 भारतीय	ओमान वाहक की उपयोगिता (11,242 सीटें); भारतीय वाहक 2009-10 में(8447 - 9697 सीटें)
कुवैत	2003-04	5200 सीटें/सप्ताह	5 विदेशी/1 भारतीय	2007-08	12,000 सीटें/सप्ताह + 2% लचीलापन	9 विदेशी/1 भारतीय	कुवैत वाहक की उपयोगिता (7880-10254 सीटें); भारतीय वाहक 2007-08 में(3863-4154 सीटें)
बेहरीन	2003-04	11,186 सीटें/सप्ताह	7 विदेशी/1 भारतीय	2009-10	13,768 सीटें/सप्ताह	9 विदेशी/1 भारतीय	इस आबंटन में वृद्धि इसके बावजूद थी कि संपूर्ण खाड़ी हवाई अधिकारिता बेहरीन को जाने वाली थी और बाकी शेयर धारक देश अपनी अधिकारिता पृथक रूप

भारत में नागर विमानन की निष्पादन लेखापरीक्षा का प्रतिवेदन

देश	उदारीकरण-पूर्व			उदारीकरण पश्चात्			टिप्पणी
	वर्ष	क्षमता अधिकारिता	व्यावसायिक बिंदु (विदेशी/भारतीय भारवाहकों के लिये)	वर्ष	क्षमता अधिकारिता	व्यावसायिक बिंदु (विदेशी/भारतीय भारवाहकों के लिये)	
							से प्राप्त कर रहे थे। बेहरीन वाहकों की उपयोगिता (11109-13071 सीटें); भारतीय वाहक 2009-10 में (2718-2396 सीटें)
कतर	2003-04	2872 सीटें/सप्ताह	5 विदेशी/ 1 भारतीय	2010-11	24,778 सीटें/सप्ताह	13 विदेशी/ 1 भारतीय	यह प्रत्यक्ष रूप से राजनैतिक कारणों से था कतार भारवाहकों की उपयोगिता (18,140 -21,100 सीटें); भारतीय भारवाहकों (5294 - 4680 सीटें) 2010-11 में
सऊदी अरब	2003-04	8500 सीटें/सप्ताह 13 आवृतियां	4 विदेशी/ 3 भारतीय	2008-09	20,000 सीटें/सप्ताह, 75 आवृतियां	8 विदेशी/ 3 भारतीय	साऊदी वाहकों की उपयोगिता 2008-10 में (8333 - 12294 सीटें); भारतीय वाहकों (5955-9896 सीटें)

उपरोक्त तालिका से स्पष्ट तौर पर खाड़ी क्षेत्र के विभिन्न सेक्टरों में क्षमता अधिकारिकता में भारी वृद्धि पता चलती है। वृद्धि हुई अधिकारिकता की उपयोगिता विदेशी वाहकों ने भारतीय वाहकों से लगभग पूरी तरह से अधिक थी। इसका महत्वपूर्ण कारण छठा स्वतंत्र यातायात, भारत मार्ग से इन विदेशी देशों से अन्य गन्तव्यों पर होना था और न केवल बिंदु से बिंदु तक यातायात होना था।

#### 5.1.4.2.1 भारत-दुबई सेक्टर

एक व्याख्या के मामले की तरह द्विपक्षीय अधिकारिकता का उदारीकरण, घटनाओं का कालक्रम दुबई सेक्टर के संबंध में, मई 2007 से मार्च 2010 तक की अवधि का (जब सीट क्षमता 18400 सीटों/सप्ताह से बढ़ाकर 54200 सीटों/सप्ताह और व्यवसायिक बिंदु भारत में 10 से बढ़ाकर 14 किये गये) का सार निम्न है :

*तालिका 5.5-क्षमता अधिकारिकता में वृद्धि/व्यवसायिक बिंदुओं का दुबई सेक्टर के लिये, का कालक्रम*

समयसीमा	घटनायें
मई 2007	द्विपक्षीय अधिकारिकता 18400 सीटों/सप्ताह से बढ़ाकर 21950 सीटों की गई और पुनः जल्द ही 26700 सीटों (सर्दियों 2007-08) में, 28200 सीटों (गर्मियों 2008) में और 29,100 सीटों (जुलाई 2008) में बढ़ा दी गई।  यह भी तय हुआ कि मुंबई में भीड़भाड़ के कारण स्लाट न उपलब्ध होने यू.ए.ई. एयरलाइन (अमीरात) उचित कोशिश करेगी वृद्धि की गई क्षमता से मुंबई में, उन्नत किये गये उपस्कर द्वारा वर्तमान आवृत्तियों को उपयोग में लाए।
सितम्बर/अक्टूबर 2007	अमीरात ने शीत 2007 में 28 सेवाएं/सप्ताह मुंबई को/से की अनुसूची दर्ज की वर्तमान संचालित 19 सेवाओं/सप्ताह के स्थान पर और यह दर्शाया कि वायुयान को उन्नत करने की उच्च कोशिश के बावजूद भी वे ऐसा करने में असफल रहे, क्योंकि वायुयान उपलब्ध नहीं थे। निदेशक नियमन एवं सूचनायें (डी.आर.आई.), डी. जी.सी.ए. ने अमीरात के आग्रह को ध्यान में रखने के लिये सलाह एम.ओ.सी.ए. को दी, क्योंकि एम.ओ.यू. को निश्चित सीमा आवृत्तियों की संख्या पर नहीं लगाते थे। एस.ओ. (ए) ने सिफारिश की आवृत्तियों को बताया जाये जोकि एम.ओ.सी.ए. द्वारा शीत 2007 अनुसूची में स्वीकृत की गई।
दिसंबर 2007	अमीरात ने दिसंबर 2007 में अनुरोध किया कि वायुयान 237 सीटवाला ए-330 से 380 सीट वाला बी-777, 42 सेवाओं में किया जाये। डी.जी.सी.ए. ने इंगित किया जबकि इमारत के अनुरोध को पारित करने में कोई औचित्य, ओपन स्काई नीति की दृष्टि से व्यस्त काल में तथा 'सीटों की उपलब्धता यात्रियों के न होने' की दृष्टि से, नहीं था। एम.ओ.सी.ए. को इस मामले का ध्यान करना चाहिए था।  जे.एस. (आर) एम.ओ.सी.ए. ने दर्शाया कि सिविल विमानन के मंत्री ने इस मामले पर उससे विमर्श किया था और 'शीत की भीड़भाड़ तथा उड़ानों में सीटें प्राप्त करने की समस्या को ध्यान में रखते हुए, यह महसूस किया गया कि उन्नत अनुरोध को मान लिया जाये। यह मंत्री द्वारा स्वीकृत था।

समयसीमा	घटनायें
जनवरी 2008	<p>एस.ओ. (ए) ने सुझाव दिया कि एम.ओ.सी.ए. को कोजीकोड के अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदु के रूप में, दोनों अमीरात (दुबई) और एयर अरेबिया (शारजाह) के लिये स्वीकृत करें, यह इस आधार पर करें कि 'काफी समय से लंबित मांग' शारजाह और दुबई सी.ए.ए. और अन्य अनुरोध पर है और <b>ये बिना द्विपक्षीय वार्ता के पत्रों के विनिमय से ही किया जा सकता है।</b> सचिव एम.ओ.सी.ए. ने इस प्रस्ताव को मान लिया।</p> <p><b>कोजीकोड को अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदु स्वीकृत किया गया जबकि दुबई भारतीय वाहकों के लिये अकेला व्यवसायिक बिंदु बना रहा।</b></p>
मार्च 2008	<p>दुबई सी.ए.ए. ने सुझाव दिया द्विपक्षीय वार्ता द्वारा वर्तमान अधिकारिकता और बाजार पहुंच की बढ़ाने के लिये समीक्षा की जाये। डी.जी.सी.ए. ने इंगित किया कि दुबई सी.ए.ए. का अनुरोध, क्षमता अधिकारिता में वृद्धि उचित है। क्योंकि निर्धारित एयरलाइनों द्वारा अधिकारिकता पूर्ण रूप से उपयोग हो रही थी और भार कारक भी 80% या उतना ही के दायरे में था।</p> <p>जबकि ए.आई.एल. ने कठोर ढंग से द्विपक्षीय वार्ता न करवाने की सिफारिश की और अमीरात को अतिरिक्त अवसर कम से कम एक और वर्ष (मध्य 2009 तक) निम्न आधार पर प्रदान किये :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• क्षमता अधिकारिकता भारत/दुबई द्विपक्षीय के अंतर्गत के 9 महीने पहले लगभग 60 प्रतिशत तक बढ़ गई, इसके अलावा अन्य द्विपक्षीय यू.ए.ई. के (दुबई को छोड़कर) में 7,190 सीटों की वृद्धि अलग है।</li> <li>• अमीरात का सीट कारक 86.9 प्रतिशत (अप्रैल/नवंबर 2007 के दौरान) था लेकिन भारतीय भारवाहकों का सीट कारक का औसत केवल 74.9 प्रतिशत (जनवरी/दिसंबर 2007 के दौरान)<sup>38</sup> था, जोकि आवश्यक तौर पर इसलिये था क्योंकि भारवाहक मुख्यतः तीसरे/चौथे स्वतंत्र यातायात का वहन करता था जबकि अमीरात छठे स्वतंत्र यातायात भारत और दुबई से आगे बिंदुओं तक बड़े पैमाने पर ले जाने में सक्षम था। 53 प्रतिशत अमीरात का वहन मुख्यतः यू.के., जर्मनी, यू.एस.ए., कतार, साऊदी अरब इत्यादि से/को किया गया। अमीरात के छठे स्वतंत्र यातायात वहन से ए.आई.एम. के यू.के. सेवाओं पर बहुत बड़ा विपरीत असर पड़ा।</li> <li>• क्षमता की नियुक्ति में अपेक्षित वृद्धि भारतीय/दुबई भारवाहकों द्वारा मध्य 2009 तक की अवधि के लिये बाजार आवश्यकता को पूर्ण करने से काफी अधिक होगा, इसके साथ ही अधिक क्षमता की स्थिति भी हो सकती है।</li> <li>• क्षमता अधिकारिता में वृद्धि के प्रत्येक वित्तीय अंश के साथ अमीरात छठे स्वतंत्र वहन यू.के./यूरोप/यू.एस.ए. से/को और भी अधिक बढ़ाने में सक्षम होगा जोकि भारतीय भारवाहकों के लिये नुकसानदायक रहेगा तथा ए.आई.एल. की योजना यूरोपियन केंद्र के संचालन हेतु को भी विपरीत रूप से प्रभावित करेगा तथा यू.एस.ए. कनाडा यू.के. और यूरोप में क्षमता नियुक्ति को बढ़ा देगा।</li> </ul> <p>ए.आई.एल. के प्रतिबंधों के बावजूद एस.ओ.(ए) ने इंगित किया कि 'इस मामले को द्विपक्षीय वार्ता मुंबई के ध्यान देने योग्य', 80 प्रतिशत भारकारक और निजी भारवाहकों की रूचि के कारण बताया। मंत्रालय द्वारा द्विपक्षीय वार्ता के प्रस्ताव को स्वीकृत कर दिया।</p>

<sup>38</sup> डी.आर.आई., डी.जी.सी.ए. के सीट कारक से दावे के विपरीत, '80% या इतने ही के आस-पास होने के कारण'

समयसीमा	घटनायें
अप्रैल 2008	<p>बातचीत की कार्यनीति को अंतिम रूप देने के लिए, 'अंतर-मंत्रालय बैठक' सचिव एम.ओ.सी.ए. की अध्यक्षता में हुई। जे.एस. (आर) एम.ओ.सी.ए. ने जेट एयरवेज, जेट लाइट और एयर डक्कन के संचालन इस मार्ग पर करने के अनुरोध पर प्रकाश डाला। यह तय किया गया कि भारत को 'अपने भारवाहकों द्वारा मांगे गये यातायात अधिकारिकता को शीत 2009-10 तक अनुसूचियों में सुरक्षित करना चाहिए' जोकि हमारे अपने वाहकों और यात्रियों के हित में होगा।</p> <p>अतः दिसंबर 2004 की कैबिनेट स्वीकृति निजी भारतीय भारवाहकों को उपयोग नहीं हुए द्विपक्षीय अधिकारिकता को उपयोग करने की अनुमति देने पर आधारित थी, उपरोक्त 'बातचीत कार्यनीति' द्विपक्षीय अधिकारिकता को बढ़ाने हेतु थी ताकि निजी भारतीय भारवाहकों की आवश्यकता पूरी की जा सके।</p> <p>द्विपक्षीय वार्ता में, भारतीय तरफ ने इंगित किया कि जबकि भारतीय भारवाहकों के पास पाँचवें स्वतंत्र अधिकार दुबई से आगे तक के थे, किंतु ये प्रयोग नहीं किये जा रहे थे और 'चेंज ऑफ गॉज'<sup>39</sup> इसकी सुविधा प्रदान करता है। बातचीत के बाद, दोनों तरफ ने अधिकारिकता को धीरे-धीरे 39,200 सीटों तक बढ़ाने में सहमति जाहिर की तत्काल 48,200 सीटें (शीत 2008-09), 51200 सीटें (ग्रीष्म 2009) और 54,200 सीटें (शीत 2009/10)। भारतीय अनुरोध 'चेज ऑफ गेज' के लिये और दुबई का अनुरोध अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदुओं (अमृतसर, मंगलोर, पूणे, त्रिवी, कोयम्बटूर और गोवा) को पत्राचार के द्वारा ध्यान दिया जाना था।</p>
अगस्त / सितंबर 2008	<p>दुबई सी.ए.ए. ने कहा कि उन्होंने 'चेंज इन गॉज' के प्रस्ताव की स्वीकृति सिद्धांत रूप में दे दी है। जबकि बुनियादी ढाँचों के सख्त मजबूरी दुबई एयरपोर्ट पर होने के कारण, उन्हें भारत के प्रस्ताव पर बाद में पुनः विचार करना होगा, जब सुविधायें और बुनियादी ढाँचें निर्माणाधीन जबेल अली एयरपोर्ट पर तैयार हो जायेंगे तथा ऐसी व्यवस्था के लिये तैयार होंगे।</p> <p>ए.आई.एल. ने इंगित किया :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>जबकि अमीरात को बड़ी मात्रा के अधिक यातायात भारत/दुबई द्विपक्षीय के अंतर्गत मिला (छोटे स्वतंत्र यातायात और 10 व्यवसायिक बिंदु भारत में के कारण), भारतीय भारवाहक केवल तीसरे/चौथे स्वतंत्र भारत/दुबई यातायात का विशेषतः वहन कर रहे थे। 'चेंज इन गेज' के उपबंध से भारतीय भारवाहक भारत के विभिन्न बिंदुओं से दुबई तक छोटे वायुयान के द्वारा हेतु, बड़े वायुयान को दुबई के आगे यूरोप/उत्तर अमरीका के बिंदुओं पर संचालित होने में सफल होते।</li> <li>बुनियादी ढाँचों की मजबूरी दुबई एयरपोर्ट पर 'चेज ऑफ गेज' के लिए दुबई सी.ए.ए. का केवल बहाना था, ताकि भारतीय भारवाहकों को पूरी तरह से अवसरों को मना किया जाये जोकि इमराज कई वर्षों से लाभ ले रहा था।</li> <li>जबकि चर्चा के द्वारा अप्रैल 2008 में दुबई प्रतिनिधियों ने यह कहा था कि उन्हें</li> </ul>

<sup>39</sup>'चेंज ऑफ गॉज' के द्वारा एयरलाइनें, मार्ग के विभिन्न भागों पर क्षमता को यातायात के अनुरूप जोड़ तोड़ करने में सक्षम करता है। ये वायुयान को बदलकर (छोटे से बड़े या इसके विपरीत) लागू कर सकते हैं या आवृत्तियों में बदलाव द्वारा। चेंज एन गॉज के द्वारा भारतीय भारवाहक भारत के विभिन्न भागों से यातायात को एकत्र करके पृथक बड़े वायुयान में स्थानांतरित कर पाते (दुबई के केंद्र की तरफ प्रयोग करके) तथा यू.एस.ए./यू.के., यूरोप और वापस वहन कर सकते।

समयसीमा	घटनायें
	<p>प्रस्ताव मंजूर है और उच्च अधिकारियों से बातचीत के बाद इसे सुनिश्चित किया जायेगा बाद में, शायद कार क्योंकि पहले ही क्षमता अधिकारिकता की वृद्धि तक पहुंच गया और उन्हें यह ज्ञात हो गया कि भारतीय प्रस्ताव को न मानने 'चेंज एन गॉज' से वार्ता के विफल होने की कोई उम्मीद नहीं है—उन्होंने बताया कि वे अपने उच्च अधिकारियों से संपर्क करने में असफल रहे और मामला पत्राचार से तय कर लिया जायेगा।</p> <p>ए.आई.एल. ने इसलिए यह सिफारिश दी कि दुबई सी.ए.ए. को तत्काल 'चेज ऑफ गेज' प्रस्ताव की स्वीकृत करने की सलाह दी जाये। जबकि अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदुओं के अनुरोध को द्विपक्षीय वार्ता के अगले सत्र में तय किया जाये (ताकि दुबई सी.ए.ए. पर दबाव डाला जा सके।</p>
<p>मार्च 2009</p>	<p>दुबई सी.ए.ए. ने पुनः बताया कि वे भारतीय भारवाहकों को 'चेज ऑफ गेज' की सुविधा जेबेल अली एयरपोर्ट पर 2012 के बाद से देने की स्थिति में हैं। (भारत की 'चेज ऑफ गेज' की तैयारी करने के बारे में पूछते हुए) और अनुरोध किया कि प्रारंभिक तीन अतिरिक्त बिंदु—अमृतसर, मंगलोर, त्रिची ग्रीष्म 2009 के संचालन हेतु प्रदान किये जाये।</p> <p>सी.एम.डी., ए.आई.एल. ने (मार्च 3, 2009) फ्लाई दुबई की मीडिया रिपोर्टों पूणे चंडीगढ़, अमृतसर, जयपुर ओर गोवा (जून 2009 से आरंभ) के संचालन प्रारंभ होने की घोषणा के आधार पर सचिव को लिखा। जिसमें निम्नलिखित सूचनाएं थी :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● भारत को केवल एक बिंदु (दुबई) पर पहुँच है जबकि यू.ए.ई. भारवाहक पहले ही 10 व्यवसायिक बिंदुओं पर पहुंच रखते हैं।</li> <li>● अप्रैल 2008 की वार्ता के दौरान, दुबई प्रतिनिधियों ने कहा था कि जबकि वे भारतीय प्रस्ताव 'चेंज इन गॉज' से सहमत है, वे आवश्यक स्वीकृति उच्च अधिकारियों से टेलीफोन पर प्राप्त नहीं कर सकते और दुबई वापसी पर इसे प्राप्त कर लेंगे। जबकि बाद में दुबई सी.ए.ए. ने इंगित किया कि वे चेंज एन गॉज जेबेल अली एयरपोर्ट या (न कि दुबई एयरपोर्ट) के प्रस्ताव पर पुनः विचार 2012 और 2018 के बीच करेंगे (यानि 4 से 10 वर्ष बाद)</li> <li>● अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदु प्रदान न किये जायें, यदि यह बिल्कुल जरूरी है तो दुबई को पुणे, अमृतसर मंगलोर और त्रिची में पहुंच प्रदान न की जाये क्योंकि एयर इंडिया एक्सप्रेस इन बिंदुओं पर सीधी सेवा संचालित करती है।</li> </ul> <p>सी.एम.डी., ए.आई.एल. ने पुनः सचिव एम.ओ.सी.ए. के (25 मार्च 2009 में) लिखा, उपरोक्त कथनों को इंगित करते हुए कहा कि 10 व्यवसायिक बिंदुओं पर भारत में अमीरात की पहुंच ने; इनको भारत के विभिन्न भागों से विश्व के विभिन्न बिंदुओं पर यातायात को ले जाने में सक्षम कर दिया है जोकि भारतीय भारवाहकों के लिये नुकसानदायक है। अतिरिक्त बिंदुओं की आज्ञा देने से अमीरात को भारतीय यातायात को दुबई में 'केंद्रित' करने में और सफलता मिलेगी तथा इसकी आज्ञा नहीं दी जानी चाहिए। इससे सेक्टर में वृद्धि करने के अनुरोध अन्य जगह से भी अुरोध मिलेंगे तथा दुबई के अनुरोध को, जून/जुलाई 2009 में द्विपक्षीय वार्ता को स्वीकृत नहीं करना चाहिए।</p> <p>इस पर जे.एस. (पी) ने इंगित किया कि दुबई की वर्तमान ऐजियाती वित्तीय स्थिति</p>

समयसीमा	घटनायें
	<p>के कारण, जेबेल अली की परियोजना के रूकने की सूचना है और सुझाव दिया कि चेंज ऑफ गॉज की सुविधा को सुनिश्चित करने के बयान को 2010 तक वर्तमान एयरपोर्ट पर उपलब्ध किया जाये, जोकि 2012 या जब भी जेबेल अली संचालित हो, के लिये सोचा जाए। सी.एम.डी. ए.आई.एल. और सी.एम.डी. एयर इंडिया एक्सप्रेस, के साथ चर्चा के बाद जे.एस. (एस) ने चंडीगढ़ और लखनऊ को आबंटित करने का प्रस्ताव दिया जहाँ छठे स्वतंत्र यातायात की बहुत कम संभावना थी। यह सचिव एम.ओ.सी.ए. द्वारा स्वीकृत किया गया।</p> <p>अतः दुबई को 2 अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदु मिले जबकि भारतीय भारवाहकों को कोई नहीं।</p>
<p>अप्रैल / मई / जून 2009</p>	<p>दुबई सी.ए.ए. ने फिर से 6 अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदुओं की मांग पेश की यह दर्शाते हुए कि उनकी सैद्धांतिक मंजूरी जेबेल अली एयरपोर्ट पर 2012 से होने के करार, पर हो चुकी है। एस ओ (ए) ने कोयम्बटूर और गोवा के अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदुओं को प्रदान करने का प्रस्ताव किया और 'चेज ऑफ गेज' की दुबई में तैयारी हेतु ध्यान करने के लिये पुनः भेजा। यह सचिव एम.ओ.सी.ए. द्वारा मंजूर किया गया।</p> <p>इसके उत्तर में दुबई सी.ए.ए. ने इंगित किया कि वे 'चेज ऑफ गेज' की भारतीय तैयारी हेतु बाद में पुनः पहुंचेंगे, परंतु 4 अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदुओं तथा 1300 अतिरिक्त सीटें कलकत्ता में देने के लिए फिर अनुरोध किया।</p> <p>एस.ओ. (ए) ने कलकत्ता में अधिकारिकता वृद्धि के प्रस्ताव को मंजूर करने को कहा (क्योंकि यह केवल शीत 2009/10 से ग्रीष्म 2010 तक तय वृद्धि को स्थानांतरित करने जैसा था) इसके साथ ही दुबई को चेंज इन गॉज की तैयारी के लिये स्वीकृति देने हेतु अनुस्मारक देने का प्रस्ताव किया। जबकि सचिव एम.ओ.सी.ए. शीत अनुसूची को पहले स्वीकार करने के लिए तैयार नहीं हुए। मंत्री, सी.ए. ने इंगित किया कि जे.एस. (पी) को सचिव, सी.ए. से अधिकारिकता के मुद्दे पर चर्चा, करनी चाहिए और उसके बाद प्रस्तुत करना चाहिये। जे.एस. (पी) ने इंगित किया कि उसने नागर विमानन मंत्री के सचिव को निर्देश हेतु सूचित कर दिया है।</p> <p>कोयम्बटूर और गोवा अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदुओं के रूप में व कोलकाता की 1300 अतिरिक्त सीटें सहित मंजूर की गई जबकि दुबई केवल अकेला व्यवसायिक बिंदु भारतीय भारवाहकों के लिये रहा।</p>
<p>अगस्त / सितंबर 2009</p>	<p>ए.आई.एल. ने फिर से सचिव सिविल विमानन को यह दर्शाते हुए लिखा :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदुओं (चंडीगढ़, लखनऊ, कोयम्बटूर और गोवा) प्रदान करने से द्विपक्षीय अवसरों का दुबई में बहुत अधिक विस्तार होगा तथा इसके बदले में भारतीय भारवाहकों को कोई लाभ नहीं मिलेगा।</li> <li>• क्योंकि जेबेल अली एयरपोर्ट कोई तारतम्य प्रदान नहीं कर रही थी और ऐसा आने/जाने वाला एयरपोर्ट नहीं था जिससे ए.आई.एल. संचालित हो सके, इसका असरकार अर्थ 'चेज ऑफ गेज' सुविधा की नामंजूरी है। ए.आई.एल. ने सिफारिश को कि दुबई सी.ए.ए. को कहा जाये कि 4 अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदुओं के संचालन की शुरुआत की मंजूर केवल 'चेज ऑफ गेज' सुविधा दुबई एयरपोर्ट के मिलने के बाद दी जायेगी (जेबेल अली एयरपोर्ट नहीं)।</li> </ul>

समयसीमा	घटनायें
फरवरी / मार्च 2010	<p>यू.ए.ई. के अनुरोध के बाद, क्षमता अधिकारिता के पुनः आबंटन और फलाई दुबई के चंडीगढ़, लखनऊ और कोयम्बटूर से/तक संचालन की मंजूरी पर, सचिव एम.ओ. सी.ए. ने प्रधान सचिव, पी.एम. को सूचित किया :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• भारतीय बाजार में क्षमता से आधिक्य को देखते हुए और फलाई दुबई एक कम मूल्य वाला भारवाहक होने के कारण, कीमतों में और अधिक कमी आ सकती है और भारतीय भारवाहकों को विपरीत रूप से प्रभावित करेगी तथा</li> <li>• फलाई दुबई के अनुरोध को (ग्रीष्म 2010 से शुरुआत के लिये) मंजूर किया जायेगा परंतु सोचे समझे तरीके से ताकि भारतीय भारवाहकों पर इसका असर कम से कम हो।</li> </ul> <p>फलाई दुबई को लखनऊ तक/से संचालित होने के प्रस्ताव को तब तक मंत्री, सी.ए. ने मंजूरी दे दी।</p>

घटनाओं का कालक्रम स्पष्ट तौर पर यह दर्शाता है कि लाभ एक तरफा अमीरात /दुबई को मिला (अधिकारिकता में वृद्धि और अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदु भारत में होने के कारण)। बावजूद बार-बार एयर इंडिया के विरोध किये जाने के कि वापस जवाबदेही की कमी है और छठे स्वतंत्र यातायात को अमीरात, दुबई द्वारा भारत के आंतरिक स्थलों से प्राप्त कर रहा है, चेंज इन गॉज की सुविधा दुबई अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट पर की जाने को भी ठीक प्रकार से आगे नहीं बढ़ाया गया और न ही अतिरिक्त लाभ प्रदान करने से जोड़ा गया। इसके फलस्वरूप ऐसी सुविधा के लिये अस्पष्ट आश्वासन मिले, वे भी दुबई में न होकर निर्माणाधीन जेबेल अली एयरपोर्ट पर (जोकि ए.आई.एल. और अन्य भारतीय भारवाहकों के लिए अव्यवहारिक विकल्प था) और वह भी दूरगामी समयकाल 2012 और 2018 के मध्य के साथ/स्पष्टतौर पर जहां दुबई सी.ए.ए. में अपने एयरलाइनों के व्यवसायिक हितों की चतुराई से सुरक्षित किया, एम.ओ.सी.ए. उचित मुआवजा प्राप्त करने में असफल रही।

क्षमता अधिकारिकता में प्रगामी वृद्धि और अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदुओं ने ए.आई.एल. के संचालन दुबई तक को बुरी तरह प्रभावित किया। 2009-10 के दौरान जहां क्षमता नियुक्ति दुबई भारवाहकों को 48663 से 53664 सीटें/सप्ताह की श्रेणी में थी (98.5 प्रतिशत अधिकारिकता), समान्तर क्षमता नियुक्ति भारतीय भारवाहकों की 24916 से 25390 सीटें/सप्ताह थी (45.9 प्रतिशत अधिकारिकता)। ए.आई.एल. की नियुक्तियाँ<sup>40</sup> भारतीय नियुक्तियों के केवल 9.7 प्रतिशत थी; 2009-10 के दौरान इसने पी.एल.एफ. प्राप्त किया व 67.4 प्रतिशत हो गई और रु. 42 करोड़<sup>41</sup> की संचालन हानि अर्हित की। जबकि वृद्धि हुए अधिकारिकता का बुरा असर (अमीरात छठे स्वतंत्र यातायात संचालन द्वारा) ए.आई.एल. की उड़ाने यू.एस.ए./यू.के./यूरोप पर को आंका नहीं जा सका।

<sup>40</sup>इसके सहायक संचालनों, ए.आई.सी.एल. को छोड़कर

<sup>41</sup>ए.आई.एल. की दुबई उड़ानों को संचालन हानि 2002-09 के पश्चात् होनी शुरू हो गई (मोटे तौर पर सीट अधिकारिकता में अत्यधिक वृद्धि/व्यवसायिक बिंदुओं में वृद्धि के संपात में)



सितंबर 2006 में पी.एम.ओ. ने दो पत्र श्री अबनी रॉय और श्री अजय चक्रवर्ती, एम.पी. से नागरिक विमानन मंत्रालय को भेजे। श्री रॉय का पत्र उस नीति को हवाला देता है जिसके अंतर्गत खाड़ी क्षेत्र को पी.एस.यू. एयरलाइनों के लिये तीन वर्ष तक प्रतिबंधित किया गया था और जैसा कि मान्यवर मंत्री (सी.ए.) ने आश्वासन दिया था, इसे 5 वर्ष के लिये बढ़ाने की आवश्यकता थी, फाइल की टिप्पणियों से पता चला कि "ड्राफ्ट सिविल विमानन नीति..... में खाड़ी मार्गों पर, सभी यातायात अतिकारों ए.आई.एल. और आई.ए.एल. के लिये 3 वर्ष से 5 वर्ष के लिये बढ़ाने का प्रस्ताव है। यहां इस प्रस्ताव की समीक्षा का कोई उपबंध नहीं है" और पी.एम.ओ. को उचित रूप से सूचित करने का सुझाव दिया गया। जबकि बाद की टिप्पणियों में दर्शाया गया कि 'ओ.एस.डी., एम.सी.ए. ने पी.एम.ओ. को बताया कि पी.एम.ओ. को उत्तर भेजने की आवश्यकता नहीं है।" वास्तव में ए.आई.एल./आई.ए.एल. को आरक्षण केवल तीन वर्ष यानि दिसंबर 2007 तक जारी रहा।

स्पष्ट तौर पर खाड़ी क्षेत्र ए.आई.एल./आई.ए.एल. का सर्वाधिक लाभप्रद अंतर्राष्ट्रीय खंड था, द्विपक्षीय अधिकारिता की उदारीकृत नीति से पहले। ए.आई.एल. ने बार-बार नागरिक विमानन मंत्रालय को सीट अधिकार एवं भारत के आंतरिक स्थलों पर अतिरिक्त व्यवसायिक बिन्दुओं की वृद्धि के लिए खाड़ी देशों द्वारा किए प्रस्तावों/अनुरोधों पर सख्त आपत्ति जताई। यह इस आधार पर था कि वर्तमान क्षमता 'वास्तविक' यातायात से बहुत अधिक थी, बिंदु से बिंदु यातायात (जैसे कि तीसरे/चौथे स्वतंत्र यातायात), और यह प्रस्तावित वृद्धि मुख्यतः छठे स्वतंत्र यातायात को प्रदर्शित करने थे जो ए.आर.एल. के निष्पादन के खाड़ी क्षेत्र में ही नहीं अपितु अन्य सेक्टर जैसे यू.के./यू.एल.ए./यूरोप में बुरी तरह प्रभावित करता। ए.आई.एल. के प्रतिबंध के बाद भी सिविल विमानन मंत्रालय ने 2004-05 के तदंतर में अत्याधिक अधिकारिकता वृद्धि की।

#### 5.1.4.3 यूरोपीय क्षेत्र

यूरोपीय क्षेत्र में भी अधिकारिकता में बहुत अधिक वृद्धि की गई थी। यू.के., जर्मनी, फ्रांस और स्वीट्जरलैंड में अतिवृद्धि का सार निम्नलिखित है :

तालिका 5.6- क्षमता अधिकारिकता द्विपक्षीय के अंतर्गत का सार (पूर्व और पश्चात् उदारीकरण) यूरोपीय क्षेत्रों के लिये।

देश	पूर्व-उदारीकरण			उदारीकरण-पश्चात्		
	वर्ष	अधिकारिकता / सप्ताह	व्यवसायिक बिंदु (विदेशी / भारतीय भारवाहकों के लिए)	वर्ष	अधिकारिकता / सप्ताह	व्यवसायिक बिंदु (विदेशी / भारतीय भारवाहकों के लिये)
यू.के.	2003-04	16 आवृत्तियां + 3 अतिरिक्त (7600 सीटें)	4 विदेशी / 3 भारतीय	2005-06	56 आवृत्तियां (मुंबई/दिल्ली - लंदन) + अन्य सेक्टरों में असीमित	7 विदेशी / 6 भारतीय

देश	पूर्व-उदारीकरण			उदारीकरण-पश्चात्		
	वर्ष	अधिकारिकता / सप्ताह	व्यवसायिक बिंदु (विदेशी / भारतीय भारवाहकों के लिए)	वर्ष	अधिकारिकता / सप्ताह	व्यवसायिक बिंदु (विदेशी / भारतीय भारवाहकों के लिये)
जर्मनी	2003-04	12 आवृतियां	5 विदेशी / 5 भारतीय	2009-10	61/63 आवृतियां	9 विदेशी / 8 भारतीय
फ्रांस	2003-04	5200 सीटें / सप्ताह	3 प्रत्येक	2009-10	18375 सीटें / सप्ताह	6 विदेशी / 4 भारतीय
स्विट्जरलैंड	2003-04	5700 सीटें / सप्ताह	3 प्रत्येक	2009-10	5700 सीटें / सप्ताह	4 विदेशी / 3 भारतीय

**कई यूरोपीय देश, खाड़ी भारवाहकों के छोटे स्वतंत्र यातायात का गंतव्य स्थान थे। इसके अतिरिक्त भारतीय भारवाहकों और इन यूरोपीयन देशों राष्ट्रीय भारवाहकों के बीच प्रतिस्पर्धा भी ए.आई.एल. के निष्पादन में कमी में योगदान दिया।**

#### 5.1.4.4 उत्तरी अमरीका क्षेत्र

2003-04 तक, यू.एस.ए. से हुये करार के अनुसार वहां असीमित आवृतियों की अनुमति थी, केवल व्यवसायिक बिंदुओं की सीमाओं के साथ। वर्ष 2005-06 में इसकी उदारीकरण असीमित व्यवसायिक बिंदुओं के लिये किया गया जिसके लिये ए.आई.एल. भी पक्ष में था। वर्ष 2010-11 में ए.आई.एल. की उपयोगिता 8120-6454 सीटें थी और जेट एयरवेज-3556 सीटें, यू.एस. भारवाहकों की उपयोगिता 7805-7679 सीटें थी।

कनाडा के मामले में वर्ष 2003-04 तक अधिकारिकता 2100 सीटें / सप्ताह + 2 सेवायें प्रत्येक दो व्यवसायिक बिंदुओं सहित थी। यह वर्ष 2007-08 में 35 आवृतियों तक बढ़ा दी गई, प्रत्येक 4 अतिरिक्त व्यवसायिक बिंदुओं सहित। 2010-11 में ए.आई.एल. उपयोगिता 2394 सीटें और जेट एयरवेज 1778 सीटें, कनेडियन भारवाहकों की उपयोगिता, शून्य थी।

**यू.एस.ए. और कनाडा भी छोटे स्वतंत्र यातायात भारत से अन्य भारवाहकों के द्वारा महत्वपूर्ण गन्तव्य था, हमारी राय में इसने भी ए.आई.एल. के बुरे प्रदर्शन, उत्तरी अमरीका मार्गों पर में योगदान दिया।**

#### 5.1.4.5 दक्षिण-पूर्व एशिया और ओशिनिया क्षेत्र

दक्षिण पूर्व एशिया और ओशिनिया क्षेत्र के संबंध में अधिकारिकता के उदारीकरण का सार निम्नलिखित है:

**तालिका 5.7-एस.ई. एशिया और ओशिनिया के द्विपार्श्वों के अन्तर्गत एस.ई. एशिया और ओशिनिया के अंतर्गत क्षमता अधिकारिता (पूर्व और पश्चात उदारीकरण) का सार**

देश	पूर्व-उदारीकरण		उदारीकरण-पश्चात		टिप्पणियाँ		
	वर्ष	अधिकारिता	पाइन्ट आफ काल (विदेशी और भारतीय भारवाहकों के लिए)	वर्ष		पश्च-उदारीकरण	पाइन्ट आफ काल (विदेशी और भारतीय भारवाहकों के लिए)
सिंगापुर	2003-04	23.05 इकाई + 1650 सीटें + 18 बिन्दुओं <sup>42</sup> 5 असीमित आवृतियाँ	6 + 18 विदेशी / 1 भारतीय	2008-09	31.15/ 32.75 इकाई+ 1650 सीटें + 18 बिन्दुओं के प्रति 5 असीमित आवृतियाँ + 20.65 इकाइयाँ	7 + 18 विदेशी / 1 भारतीय	सिंगापुर भारवाहकों का उपयोग (22364-22121 सीटें); भारतीय भारवाहकों का उपयोग (13719-11456 सीटें) 2008-09 से
थाइलैण्ड	2003-04	9895 सीटें / सप्ताह	8 विदेशी / 2 भारतीय	2007-08	23,609 सीटें / सप्ताह (+2745)	8 + 18 विदेशी / 3 भारतीय	थाई भारवाहकों का उपयोग (13325-12955 सीटें); भारतीय भारवाहकों का उपयोग(7818-9065 सीटें) 2007-09 के दौरान।
मलेशिया	2003-04	7000 (+ 1500) सीटें / सप्ताह	6 विदेशी / 3 भारतीय	2007-08	22531 सीटें / सप्ताह	6 + 18 विदेशी / 6 भारतीय	मलेशिया भारवाहकों का उपयोग (10161-10003 सीटें); भारतीय भारवाहकों का उपयोग (5557-4129 सीटें) 2008-09 के पश्चात्

<sup>42</sup>ये 18 पर्यटन गन्तव्य स्थल पृथक रूप से असीमित उड़ानों के लिए एशियान और सारक देशों से चिह्नित थे।

देश	पूर्व-उदारीकरण		उदारीकरण-पश्चात्		टिप्पणियां
	वर्ष	अधिकारिकता	वर्ष	पश्च-उदारीकरण पाइन्ट आफ काल (विदेशी और भारतीय भारवाहकों के लिए)	
ऑस्ट्रेलिया	2003-04	2100 सीटें / सप्ताह	2009-10	8531 सीटें	आस्ट्रेलिया के भारवाहकों का उपयोग (711-891 सीटें); भारतीय भारवाहक (सी.एस.ए. के अन्तर्गत <sup>43</sup> ) - 355 सीटें 2009-10 में

<sup>43</sup>सी.एस.ए. कोड शेयर करार

**दक्षिण पूर्व एशियन भारवाहक (विशेषतः थाईलैंड और मलेशिया आदि से) पुनः प्रमुख छठे स्वतंत्र यातायात भारवाहक थे, जोकि क्षमता अधिकारिकता में अत्याधिक वृद्धि से अति लाभान्वित हुए।**

#### 5.1.4.6 अफ्रीका क्षेत्र

हमनेदो देशों – दक्षिण अफ्रीका और मॉरिशस के द्विपक्षीय अधिकारिता में उदारीकरण की समीक्षा की :

- दक्षिण अफ्रीका के मामले में अधिकारिकता 14 आवृतियों और प्रत्येक 3 पाइन्ट ऑफ काल से बढ़ाकर 28 आवृतियां और प्रत्येक 6 पाइन्ट ऑफ काल वर्ष 2008–09 में कर दी गई। ए.आई.एल. ने दक्षिण अफ्रीका की दिशा में कोई उड़ान संचालित नहीं की।
- मॉरिशस के मामले में, अधिकारिकता 4 आवृतियों और प्रत्येक 3 व्यवसायिक बिंदुओं (विदेशी विमानन के लिए) से बढ़ाकर 14 आवृतियां और 4 व्यवसायिक बिंदु (विदेशी विमानन के लिये) कर दी गई। ए.आई.एल. मॉरिशस में कोई उड़ान संचालित नहीं करता था।

#### 5.1.5 अस्वीकृति का प्रथम अधिकार

द्विपक्षीय अधिकारिता में उदारीकरण की नीति के भाग के अनुरूप, यह नोट किया गया कि “अन्य भारतीय वाहकों को अधिकारिता का आबण्टन करने से पूर्व एयर इण्डिया/इण्डियन एयर लाइन की परिचालन योजना का उचित ध्यान रखा जाएगा”, यह स्पष्ट नहीं है कि यह खब्दांश वास्तव में “अस्वीकृति के प्रथम अधिकार” के रूप में शब्द का सही अर्थ देता है।

अन्तराष्ट्रीय क्षेत्रों पर परिचालन के लिए अन्य भारतीय भारवाहकों से अनुरोधों को अपनी टिप्पणियों के लिए सभी को नागर विमानन मंत्रालय द्वारा अग्रेषित किया जाता है। हमने ए.आई.एल. की टिप्पणियों के लिए नागर विमान व मंत्रालय द्वारा अग्रेषित जेट एयरवेज आदि के प्रस्तावित अन्तराष्ट्रीय परिचालनों से सम्बन्धित 13 अनुरोधों की समीक्षा की।

इसके अनुसार, अन्य भारतीय भारवाहकों के अन्तराष्ट्रीय सेक्टरों में संचालन के अनुरोधों को ए.आई.एल. की टिप्पणी हेतु मंत्रालय सिविल विमानन द्वारा भेजे गये। हमने 13 अनुरोधों, जोकि जेट एयरवेज आदि के प्रस्तावित अन्तराष्ट्रीय संचालन से संबंधित थे, तथा मंत्रालय सिविल विमानन द्वारा ए.आई.एल. की टिप्पणियों हेतु भेजे गये थे, की समीक्षा की।

- कई मामलों में, ए.आई.एल. अनुरोधों की सहमति में था, जब अनुपयोगी अधिकारिता अन्य भारतीय भारवाहकों द्वारा उपयोग के लिए उपलब्ध थी।
- जबकि निजी सवयं के भारवाहकों द्वारा प्रस्तावित संचालन/ कोड शेयरिंग प्रबन्धनों के तहत ए.आई.एल. ने यह कहते हुए अपनील शर्तों प्रकट की कि बाजार में परिनियोजित क्षमता मौजूदा वास्तविक बाजार की अपेक्षा से अधिक थी और आगे क्षमता के परिवर्धन के परिणाम स्वरूप व्यक्तिगत बाजारी शेयर में मन्दी, सीट फेक्टर में कमी, उपज में मन्दन, मार्गों में लाभ परअसर पड़ा और इस प्रकार यह राष्ट्रीय भारवाहकों के सर्वोत्तम हित में नहीं था।

इसके अतिरिक्त ए.आई.एल. प्रबंधन ने कहा (मई 2011) कि भूतकाल में कई मामलों में मंत्रालय सिविल विमानन ने ए.आई.एल. का विचार नहीं मांगा, जब भारतीय निजी भारवाहकों ने अतिरिक्त संचालन हेतु “अर्जी” दी।

जबकि ए.आई.एल. को अपने व्यवसायिक हितों की रक्षा करने के प्रयास करने में कोई शक नहीं, पर हमारे विचार से, उदारीकरण की नीति केवल ए.आई. को अधिकारिता के उपयोग के लिये प्रथम अधिकार देती है। यह आवश्यक तौर पर निजी भारवाहकों की तैनाती को सीमित करने के लिये विस्तार नहीं करती क्योंकि पहले से ही उपयुक्त क्षमता थी।

छठे स्वतंत्र भारवाहकों के मामले में भारी प्रतिस्पर्धा की सामान्य समस्या होना वास्तव में नामी है। ए.आई.एल. की अन्य समस्या जोकि निजी भारवाहकों के साथ कोड शेयरिंग व्यवस्था के संबंध में थी, वे अपने घरेलू नेटवर्क-कोड शेयर को प्रस्तुत करने में असमर्थ थे क्योंकि सिंगल कोड आरक्षण तंत्र उपलब्ध नहीं था, जैसा इंगित किया गया है पहले के खंड में, ए.आई. ने स्टार एलायंस को समयबद्ध रूप में ग्रहण किया होता तो इससे कोड शेयरिंग का पूरा लाभ प्राप्त किया जा सकता था।

### 5.1.6 व्यावसायिक व्यवस्था

द्विपक्षीय अवसरों का आदान-प्रदान, सामान्य रूप से इस सिद्धांत पर आधारित है कि दो देशों के एयरलाइनों को उचित ओर सामान अवसर मिलें तथा लाभों में संतुलन बना रहे। लाभ के असमानता के मामलों में जोकि एकपक्षीय संचालन और विदेशी भारवाहकों द्वारा अथवा असंतुलित संचालन विदेशी भारवाहकों द्वारा, अंतर-शासकीय ए.एस.ए./मेमोरेडम ऑफ अंडरस्टैंडिंग (एम.ओ.यू.) सामान्यतः ऐसे एकपक्षीय/असंतुलित संचालन/असंतुलित पाइन्ट ऑफ काल/एक तरफ की एयरलाइन द्वारा अर्जित लाभ, दूसरी तरफ से अत्याधिक होने को व्यवसायिक प्रबंध द्वारा दोनों ओर की निर्धारित एयरलाइनों के बीच अच्छादित करने के लिए जरूरी है। ऐसे व्यवसायिक प्रबंधन कई प्रकार के होते हैं :

#### तालिका 5.8-व्यवसायिक अनुबंध के प्रकार

पूल अनुबंध	इस व्यवस्था के अंतर्गत दोनों तरफ की एयरलाइनें संचालित होती है और इनका अर्जित राजस्व इकट्ठा करके पूर्व-निर्धारित अनुपात में बांटा जाता है जोकि सीमा के आधार पर होता है।
ज्वाइंट वेंचर अनुबंध	इस व्यवस्था के अंतर्गत एक एयरलाइन (संचालन करने वाली एयरलाइन) द्वारा उड़ानें संचालित की जाती है जबकि क्षमता दोनों तरफ की एयरलाइनों द्वारा ज्वाइंट उड़ान संख्या के अंतर्गत बेची जाती है। शुद्ध राजस्व (लागतों की गणना करने के बाद) बराबर शेयर में दोनों एयरलाइनें बांटती है जोकि न्यूनतम गारंटी रिटर्न भुगतान के आधार पर संचालित एयरलाइन द्वारा दूसरी एयरलाइन को दिया जाता है।
कम्पन्सेशन अनुबंध	यह व्यवस्था है जिसके अंतर्गत संचालित एयरलाइन पूर्व-निर्धारित कम्पन्सेशन दूसरी ओर की एयरलाइन को देती है।
कोड शेयर/ब्लॉक स्पेस अनुबंध	यह व्यवस्था है जिसमें उड़ानें एक एयरलाइन द्वारा (संचालन करने वाली एयरलाइन) की जाती है और अन्य एयरलाइनें (भागीदार/बाजार एयरलाइनें) सीटें (तय ब्लॉक या फ्री सेल) प्राप्त करती है और अपनी क्षमता के अनुरूप अपनी उड़ानों को अपने आरक्षण तंत्र के तहत बेचती है। इससे जो राजस्व प्राप्त होता है, तय सीट कीमत से अधिक राजस्व को मार्केटिंग एयरलाइन रख लेती है।

ए.आई.एल. ने 20–26 विदेशी एयरलाइनों के साथ व्यवसायिक प्रबंध/करार किये जोकि भारत में संचालित थीं जिससे ए.आई.एल. को उन मार्गों राजस्व अर्जित करने में मदद मिली को आपरेट किए बिना ये 2001–10 के दौरान रु. 200–500 करोड़ की श्रेणी में था, ऐसी अधिदेशाधीन व्यावसायिक व्यवस्था दिसंबर 2009 के बाद पूरी तरह से समाप्त हो गई जबकि छोटी एयरलाइनों (7 उड़ानों या उससे कम) के मामलों में, ये जनवरी 2008 तक स्वयं समाप्त हो गई।

### 5.1.7 द्विपक्षीय अधिकारों पर ज्वाइंट-पोजीशन पेपर

फरवरी 2011 में जेट एयरवेज, किंगफिशर एयरलाइन और एयर इंडिया जोकि तीन प्रमुख एयरलाइनों के प्रतिनिधि हैं, ने पिछले वर्षों<sup>44</sup> के द्विपक्षीय अधिकार विनिमय के ज्वाइंट पोजीशन पेपर, कान्फेडरेशन ऑफ इंडियन इन्डस्ट्रीज (सी.आई.आई.) की राष्ट्रीय सीमित, सिविल विमानन के समक्ष रखे। इन तीनों एयरलाइनों के मुख्य जाँच-निष्कर्ष निम्न है :

- द्विपक्षीय प्रबंधों के अंतर्गत यातायात अधिकारों का विनिमय पहले से ही तीसरे/चौथे स्वतंत्र बाजार आवश्यकताओं से कई देशों की तुलना में अधिक था। जिसके परिणामस्वरूप कई मामलों में द्विपक्षीय के अंतर्गत क्षमता परिनियोजन बाजार आवश्यकता से काफी अधिक था।
- विभिन्न द्विपक्षीयों के अंतर्गत क्षमता अधिकारिता जनवरी 2004 (पूर्व उदारीकरण) से मार्च 2010 तक की अवधि में 282 प्रतिशत<sup>45</sup> बढ़ गई। इसके अतिरिक्त कई विदेशी भारवाहकों को भी भारत के आंतरिक बिंदुओं में बहुत अधिक संख्या में पहुंच प्रदान की गई जिसके कारण भारतीय भारवाहकों को घरेलू देशीय लाभ से वंचित रहना पड़ा।
- उपलब्ध अधिकारिकता वास्तविक तीसरे/चौथे स्वतंत्र यातायात संभाव्य से कहीं अधिक होने के कारण, इससे बड़े भारवाहकों के अत्याधिक संख्या में छठे स्वतंत्र यातायात को भारत से लाने/ले जाने में प्रोत्साहन मिला। आंतरिक बिंदुओं में पहुंच को अनुमति ने इन बड़े भारवाहकों द्वारा छठे स्वतंत्र वाहन घटक को बढ़ा दिया क्योंकि तीसरे/चौथे स्वतंत्र संभाव्य, इन आंतरिक बिंदुओं से सामान्यतः बहुत कम था। ये आंतरिक बिंदु जिनके संभाव्य कम थे, को आदर्श रूप में गृह-देश-भारवाहकों द्वारा अपने केंद्रों पर संचालित करना चाहिये।
- भारत में, बहुत अधिक संख्या में आंतरिक बिंदुओं पर पहुंच की अनुमति, इसके साथ-साथ क्षमता अधिकारिता जो तीसरे/चौथे स्वतंत्र मार्केटिंग स्थिति से अधिक थी, की अनुमति ने ऐसी स्थिति उत्पन्न की, जहां विदेशी भारवाहक भारतीय यातायात को अपने केंद्रों यानि भारत के बाहर ले जाने में सफल रहे। इसने भारत में मजबूत केंद्रों के विकास को बुरी तरह प्रभावित किया, तथा भारतीय भारवाहकों (घरेलू एवं अंतर्राष्ट्रीय संचालित दोनों) भारतीय एयरपोर्टों और अन्य अभिकरणों, जो सिविल विमानन उद्योग से शामिल है, को हानि पहुंचाई।
- संख्या के संदर्भ के छठे स्वतंत्र भारवाहक, अमीरात (ई.के.) से भारत आने/जाने के लिए सर्वाधिक—2.4 मिलियन यात्री (59%यातायात का) था। यहां तक कि एयर अरेबिया जोकि कम दाम का भारवाहक है, तथा जिसकी बिंदु से बिंदु बिक्री मॉडल पर कार्य करने की आशा थी, छठे स्वतंत्र यातायात का 43% था।

<sup>44</sup>फरवरी 2011 के पोजीशन पेपर में व्यक्त विचारों को नागर विमानन मन्त्रालय को अप्रैल 2010 में विस्तृत पत्र में ए.आई.एल. द्वारा विस्तार से उजागर कर दिया गया था लेकिन कोई लाभ नहीं हुआ।

<sup>45</sup>यू.एस.ए., यू.के. और एशियान/सार्क देशों के संबंध में योग्यता की कमी/आंशिक योग्यता कारण क्षमता अधिकारिता में वास्तविक वृद्धि और भी अधिक है।

- बड़ी हुई अधिकारिता की स्वीकृति, भारतीय भारवाहकों के समुचित एयरपोर्ट केंद्र बनने से पहले दी गई थी, इसलिये विदेशी भारवाहकों का संचालन मुख्यतः उनके अपने देशों से, भारतीय भारवाहकों के संचालन से काफी अधिक था, जिसके इन बाजारों में अपने संचालन को बढ़ाने में भारतीय भारवाहक पहले से ही अवसर-रहित हो गये। इन्हीं अवसरों की पूर्व समाप्ति और अत्याधिक अधिकारिता विनिमय के कारण भारतीय भारवाहकों का अधिकारिकता की उपयोगिता, काफी कम प्रदर्शित हुई।

तत्पश्चात् उन्होंने निम्न उपायों की सिफारिश की :

- अधिकारिकता को वापिस कम किया जाये ताकि सही तीसरे/चौथे स्वतंत्र बाजार आवश्यकता जोकि खाड़ी (बेहरीन, कतार, आबूधाबी, शारजाह, दुबई), एशिया (हाँगकाँग, मलेशिया, सिंगापुर, थाईलैंड) रूस और यूरोप (फ़्रांस, जर्मनी और नीदरलैंड) के बराबर हो जाये।
- विदेशी भारवाहकों का भारतीय आंतरिक बिंदुओं में प्रवेश प्रतिबंधित किया जाये और विभिन्न बिंदु द्विपक्षीय के अंतर्गत पर पहुंच को वापिस लिया लाये। किसी भी मामले में क्षमता अधिकारिकता/यातायात अधिकार में विनिमय में अगले पाँच वर्ष तक कोई वृद्धि न हो, केवल उन मामलों को छोड़कर जहां अधिकारिकता तीसरे/चौथे स्वतंत्र बाजार आवश्यकता (उत्पत्ति/गंतव्य आंकड़ों पर आधारित) से कम है।
- यदि किसी भारतीय व्यवसायिक बिंदु से अन्य देश में विशिष्ट यातायात संभाव्य है, पहुंच प्रदान करने से पहले यह विचार जरूरी है कि भारतीय भारवाहक वहां पर्याप्त क्षमता पहले से ही प्रदान कर रहे हैं।

#### 5.1.8 क्षमता अधिकारिता में वृद्धि और छठे स्वतंत्र भारवाहक की स्थिति का समग्र प्रभाव

द्विपक्षीय करारों जोकि भारत और अन्य देशों के मध्य जुलाई 2004 से जुलाई 2010 के बीच हुए के अंतर्गत क्षमता अधिकारिकता 51.1 मिलियन से 180.48 मिलियन सीटें (दोनों तरफ से) प्रतिवर्ष की वृद्धि से 253.18 प्रतिशत की वृद्धि प्रदर्शित हुई। क्षमता अधिकारिकताओं में वृद्धि खाड़ी देशों में 100 से 700 प्रतिशत की श्रेणी में थी, 100 से 200 प्रतिशत दक्षिण पूर्व एशिया देशों में, और 200 से 400 प्रतिशत यूरोपीयन देशों में थी, उदारीकृत द्विपक्षीय अधिकारिकता के कारण, प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय भारवाहकों ने भारत के मुख्य शहरों और आंतरिक बिंदुओं में अच्छादन और आवृत्ति को बढ़ा दिया, प्रतिवादी एयरलाइनों का भारत के आंतरिक बिंदुओं में आने/जाने के लिये क्षमता अभिनियोजन में भी वृद्धि हुई।

2009-10 की अवधि में कुछ एयरलाइनों का, खाड़ी दक्षिण पूर्व एशिया यूरोप और उत्तरी अमेरिकन के देशों द्वारा यात्री भारवाहकों का यातायात भारत से आने/जाने वालों का विवरण तथा छठे स्वतंत्र यातायात में इन एयरलाइनों द्वारा वहन का विवरण निम्न है :

**तालिका 5.9-2009-10 के दौरान यात्रियों का भारत को/से आना-जाना, प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय एयरलाइनों द्वारा छठे स्वतंत्र यातायात/ 'बिंदु से बिंदु' यातायात, का ब्यौरा**

विदेशी एयरलाइन का नाम	कुल यात्री (लाख में) भारत से/को वहन	'बिंदु से बिंदु' यात्री (लाख में) भारत को/से वहन	छठे स्वतंत्र यात्री (लाख में) भारत से/को वहन	छठे स्वतंत्र वहन की प्रतिशतता
(अ) खाड़ी क्षेत्र				
अमीरात (यू.ए.ई.)	39.91	16.35	23.56	59
जजीरा एयरलाइन्स (कुवैत)	12.14	6.87	5.27	43



भारत में नागर विमानन की निष्पादन लेखापरीक्षा का प्रतिवेदन

विदेशी एयरलाइन का नाम	कुल यात्री (लाख में) भारत से/को वहन	'बिंदु से बिंदु' यात्री (लाख में) भारत को/से वहन	छटे स्वतंत्र यात्री (लाख में) भारत से/को वहन	छटे स्वतंत्र वहन की प्रतिशतता
कतार एयरलाइन	9.54	2.12	7.42	78
ओमान एयर	9.36	5.37	3.99	43
खाड़ी एयर (बेहरीन)	6.58	1.38	5.20	79
इतिहाड एयरवेज़ (दुबई/यू.ए.ई.)	4.77	1.25	3.52	74
कुवैत एयरलाइन	4.76	2.85	1.91	40
कुल	<b>87.6</b>	<b>36.19</b>	<b>50.87</b>	<b>58</b>
<i>(ब) दक्षिण पूर्व एशिया क्षेत्र</i>				
थाई एयरवेज़	10.14	6.24	3.90	39
सिंगापुर एयरलाइन	9.99	5.11	4.88	49
कैथे पेसीफिक	9.58	2.31	7.27	76
श्रीलंका	7.02	3.82	3.20	46
मलेशिया एयरलाइन	5.42	3.17	2.25	42
कुल	<b>42.15</b>	<b>20.65</b>	<b>21.50</b>	<b>51</b>
<i>(स) यूरोप क्षेत्र</i>				
लफ्थानजा	11.37	1.49	9.88	87
ब्रिटिश एयरवेज़	9.83	3.81	6.02	61
एयर फ़्रांस	4.21	1.14	3.07	73
के.एल.एम. (नीदरलैंड)	3.17	0.76	2.41	76
स्विस	2.03	0.14	0.83	63
आस्ट्रेरियन	0.97	0.14	0.83	86
कुल	<b>31.58</b>	<b>8.09</b>	<b>23.49</b>	<b>74</b>
<i>(डी) उत्तरी अमेरिका क्षेत्र</i>				
कॉन्टीनेटल	3.36	3.14	0.22	7
अमेरिकन एयरलाइन	1.60	1.49	0.11	7
डेल्टा	1.13	1.10	0.03	2
उत्तरी-पश्चिमी	0.52	0.34	0.18	34
कुल	<b>6.61</b>	<b>6.07</b>	<b>0.54</b>	<b>8</b>

(सौजन्य : ए.आई.एल., जेट एयरवेज़ और किंग फिशर द्वारा द्विपक्षीयों पर ज्वाइंट पोजीशन पेपर, सी.आई.आई. राष्ट्रीय समिति, सिविल विमानन की फरवरी 2011 में दर्ज किए)

जैसाकि ऊपर देखा जा सकता की छठा स्वतंत्र यातायात भारत से/की मुख्यतः अमीरात, जज़ीरा एयरलाइन, कतार एयरवेज़, थाई एयरवेज़, सिंगापुर एयरलाइन, लफ्तानजा, ब्रिटिश एयरवेज़, कैथे पेसीफिक, कॉन्टीनेटल, उत्तरपश्चिमी इत्यादि ने ही कब्जा करके रखा। छठा स्वतंत्र वहन, विदेशी भारवाहकों द्वारा उनके कुल वहन भारत से/को 40 से 79 प्रतिशत की श्रेणी (खाड़ी भारवाहकों का), 39 से 76 प्रतिशत (दक्षिण पूर्व एशिया भारवाहकों का), 61 से 87 प्रतिशत (यूरोपीय भारवाहकों) और 2 से 34 प्रतिशत (उत्तरी अमेरिका भारवाहकों का) था। क्षमता अधिकारिकता में वृद्धि ने विदेशी भारवाहकों को छठे स्वतंत्र यातायात की वहन करने में सक्षम किया, जोकि वैसे ए.आई.एल. और अन्य भारतीय भारवाहकों द्वारा वहन किया जाना था।

इसके अतिरिक्त, उदारीकृत द्विपक्षीय अधिकारों के परिणामस्वरूप, जोकि एम.ओ.सी.ए. ने बढ़ाये थे, निजी भारतीय भारवाहकों ने अपने संचालनों की विशिष्ट तौर पर जारी कर दिया और अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर संचालन की अनुमति प्राप्त कर ली। निजी भारतीय भारवाहकों का राष्ट्रीय भारवाहकों की तुलना में शेयर अत्याधिक बढ़ गया, जैसा कि निम्न सार में दिया गया है :

*तालिका 5.10 अंतर्राष्ट्रीय यात्री यातायात (लाख में) भारत से/को अनुसूचित सेवाओं द्वारा भारतीय भारवाहकों से वहन की गई*

वर्ष	आई.ए.एल.	ए.आई.एल.	जेट एयरवेज़	जेट लाइट
2004-05	16.77	31.05	1.21	1.04
2005-06	19.57	30.96	4.41	1.83
2006-07	22.55	31.42	8.25	2.58
2007-08	24.40	29.59	16.40	1.74
2008-09	21.33	22.49	31.07	1.95

लेखापरीक्षा की एम.ओ.सी.ए. से पूछताछ के उत्तर में (दिसंबर 2009) ए.आई. ने बताया कि भारत सरकार द्वारा लागू की गई उदारीकृत नीति के परिणामस्वरूप घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय बाजारों में अतिक्रमता हो गई, जोकि अधिग्रहण में कमी का कारक और कम प्राप्ति और भारतीय घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय भारवाहकों में भारी धन की हानि का कारण बना। इसके अतिरिक्त, भारतीय निजी भारवाहकों ने केवल बाजारों को सेवाएं प्रदान की जोकि पहले ही ए.आई. द्वारा प्रदान की जा रही थी, इससे नीति का उद्देश्य जोकि भारत को/से वायुमार्ग द्वारा जोड़ने का था, व्यर्थ हो गया और ए.आई. के अधिग्रहण कारक और प्राप्तियों को विपरीत रूप से प्रभावित किया।

छठे स्वतंत्र यातायात का मामला ए.आई. द्वारा तथा कुछ हद तक अन्य निजी भारतीय भारवाहकों द्वारा, बार-बार उठाया गया। यह विचार करते हुए कि उपरोक्त तालिका पैरा 5.1.8 में प्रस्तुत आंकड़े एम.ओ.सी.ए./डी.जी.सी.ए. द्वारा बहुत आराम से इकट्ठा किये जा सकते थे, यह समझना मुश्किल है कि कैसे यह स्पष्ट मामला मुख्य रूप से बिना ध्यान दिये रहा और एम.ओ.सी.ए. की फाइलों की टिप्पणियों में इसका जिक्र नहीं हुआ जिसके कारण भारतीय भारवाहकों पर बुरा प्रभाव पड़ा।

फरवरी 2011 के पोजीशन पेपर जोकि तीन प्रमुख भारतीय अंतर्राष्ट्रीय भारवाहकों—ए.आई., किंग फिशर और जेट एयरवेज के थे — ने केवल इस गंभीर समस्या को उजागर किया कि द्विपक्षीय अधिकारिकता का कई देशों में (खासकर खाड़ी, एस.ई. एशिया और यूरोप) में बिना सोचें समझें वृद्धि की गई। जिससे कई विदेशी एयरलाइनों (मुख्य रूप से अमीरात एयरलाइनों को) को भारत के बाजार के बड़े भाग को कब्जा करने में तथा ऐसे यातायात को अपने केंद्रों (उदाहणतः दुबई आदि) में स्थानांतरित करने यू.ए.ए., यू.के., यूरोप और अन्य स्थानों के विभिन्न गन्तव्यों में 'छठे स्वतंत्र यातायात' के द्वारा जारी करने में सहायता मिली। जबकि द्विपक्षीय करार, स्पष्ट रूप से छठे स्वतंत्र अधिकारों के उपयोग को जारी नहीं करता, अधिकारिकता विनियम 'सही' या 'बिंदु से बिंदु' उड़ान आवश्यकताओं से जोकि दो देशों के मध्य (तीसरे/चौथे स्वतंत्र यातायात, उत्पत्ति गन्तव्य आंकड़ों पर आधारित) से काफी अधिक था और इसके कारण बड़ी-एयरलाइनों द्वारा छठे स्वतंत्र यातायात को वृहत केंद्रों द्वारा समुपयोग में लाने की निहित आज्ञा मिली। वास्तव में इनमें से कई एयरलाइनों के विज्ञापनों के अभियान से यह आशय स्पष्ट पता चलता है। एम.ओ.सी.ए. की फाइलों की टिप्पणियों में जोकि प्रस्तावित अधिकारिकता उदारीकरण को प्रस्तुत करती है, भारतीय 'मजदूर वर्ग/कार्यशील वर्ग' की भारत को/से अधिक सीटों की मांग को उद्धारित करती है (जैसे कई अभिकरणों—एम.ई.ए., पर्यटन मंत्रालय, एम.ओ.सी.ए.) एक तरह से भ्रामक है क्योंकि भारतीय मजदूर वर्ग/कार्यशील वर्ग को केवल बिंदु से बिंदु तक कनेक्टिविटी में रूची होगी (अधिकतर खाड़ी/मध्य पूर्व में) और न कि छठे स्वतंत्र यातायात (जैसे कि यू.के./यू.एस.ए./यूरोप आदि की उड़ानें)।

जैसाकि उम्मीद है कि भारतीय अनुसूचित भारवाहक अपने व्यवसायिक लाभों को संभव हद तक सुरक्षित करेंगे (और विदेशी एयरलाइनों से कम प्रतिद्वंद्विता इसे मददगार रहेगी) यह स्पष्ट मुद्दा है कि ए.आई. (और अन्य भारतीय एयरलाइनों) के लिये स्थिर संचालन स्थल की कमी रही, इस कठोर प्रतिद्वंद्विता को झेलने से पहले ही। वास्तव में यह ऐसा मामला नहीं है कि नेसिल/ए.आई. तक सुरक्षित वातावरण में लाभान्वित हो, विदेशी एयरलाइनों (और अन्य भारतीय भारवाहकों) की प्रतिद्वंद्विता से पृथक रह कर, विशेषतः चालू आर्थिक उदारीकरण के दौर में। हालांकि द्विपक्षीय अधिकारिकता के उदारीकरण (खासकर खाड़ी, एस.ई. एशिया/यूरोप में) का समय 2004-05 से आगे, ने काफी कुछ अपेक्षित छोड़ दिया :

- ए.आई.एल./आई.ए.एल. के नये जत्थे की प्राप्ति (भारत सरकार द्वारा 2005 के अंत में स्वीकृत) केवल 2006 और 2010<sup>46</sup> के मध्य प्राप्त होनी अनुसूचित थी। जिससे 2 या 3 वर्ष की पर्याप्त समयावधि, वायुयानों की प्राप्ति के पश्चात् ए.आई.एल./आई.ए.एल. को विस्तृत 'फुटप्रिंट को स्थिर करने हेतु 'लेवल प्लेइंग फील्ड' प्रतिस्पर्धा के लिये मिला।

<sup>46</sup>बी 787-8 ड्रीमलाइनर वायुयान के प्राप्त होने में और अधिक पहले से नहीं देखी जा सकती थी और ध्यान में लाई जा सकती थी।

- यह केवल अब ही (नवंबर 2010 पश्चात्) हुआ है कि आखिरकार भारत के पास एक अंतर्राष्ट्रीय दर्जे का विमानपत्तन नई दिल्ली में (टी-3) है जोकि बड़े पैमाने पर और केंद्रित रूप से संचालित है (घरेलू/अंतर्राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय); बड़े पैमाने पर अन्य अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों का भारत के विकास जोकि केंद्र तथा केंद्रीत संचालन (कम से कम जहां घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल एक साथ स्थापित है) बाद में किया जायेगा। पुनः दो-तीन वर्षों की उचित समयावधि के बाद जब दिल्ली में टी-3 पूर्ण रूप से संचालित हो जायेगा और इससे सभी भारतीय एयरलाइनों को स्थिर संचालन क्षेत्र उपलब्ध कर दिया होगा (केवल ए.आई.एल./आई.ए.एल. नहीं) जोकि छठे स्वतंत्र यातायात के बड़े भारवाहकों को ले जाने में विशेषता प्राप्त कर लेगा।
- यहां तक कि ए.आई.एल. ने 2008 में निवेदन किया कि अधिकारिकता में और अधिक वृद्धि दुबई को केवल एक वर्ष (2009 के मध्य तक) विलंबित की जाये, एम.ओ.सी.ए. द्वारा ध्यान में नहीं लाया गया, जब वे अधिकारिकता में वृद्धि के विनिमय पर करार कर रहे थे।
- मध्य पूर्व के कई छोटे देशों में केवल एक (या कुछ मामलों में दो मुख्य विमानपत्तन या व्यवसायिक बिंदु) प्रस्तुत करने हेतु थे जबकि बड़े भारतीय बाजार में कई आकर्षित करने वाले आंतरिक स्थल थे, जिनके व्यवसायिक संभाव्य अच्छा था। द्विपक्षीय अधिकारिकता के विनिमय में बराबरी का या लेन-देन का कारक केवल कुछ हद तक क्वतार के मामले को छोड़कर (जोकि राजनीतिक-आर्थिक विचारों से प्रत्यक्षतः प्रेरित था) का कुछ हद तक हम जांच नहीं कर पाये।
- जबकि दुबई विमानपत्तन छठे स्वतंत्र यातायात अमीरात एयरलाइनों का प्रमुख केंद्र है, भारत को दुबई से पक्के तथा तत्काल आश्वासन 'चेन्ज ऑफ गॉज' सुविधा के दुबई एयरपोर्ट पर प्राप्त नहीं हुए जोकि भारतीय भारवाहकों को छोटे भारवाहकों में यातायात के भारतीय आंतरिक स्थलों में ले जाने का अवसर मिल जाता और उन्हें आगे यू.के./यू.एस.ए./यूरोप तथा अन्य गन्तव्यों पर अधिक क्षमता वाले वायुयानों में ले जाते। इसके स्थान पर दुबई सरकार ने अपने मुख्य विमानपत्तन (दुबई एयरपोर्ट) के संदर्भ में ऐसे आश्वासन से मनाकर दिया और केवल अस्पष्ट आश्वासन निर्माणाधीन जेबेल अली अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट के संदर्भ में किया (जोकि वर्तमान में मुख्य रूप से मालवाहक एयरपोर्ट है और दुबई एयरपोर्ट से काफी देर है) और वह भी दूरगामी समयावधि 2012 और 2018 के मध्य के लिये। स्पष्टतः दुबई सरकार ने व्यवसायिक हितों की अपने एयरलाइनों के, रक्षा की, एम.ओ.सी.ए. उचित मुआवजा प्राप्त करने में असफल रहा।

अतः, उदारीकृत नीति द्विपक्षीय अधिकारिकता की ओर भारतीय यात्री को बहुत अधिक लाभान्वित किया विकल्पों के मामले को बहुत अधिक लाभान्वित किया विकल्पों के मामले में (तथा कम राजस्व) उदारीकरण के समयों ने (एम.आई.एल./आई.ए.एल. के विमान प्राप्त करने, भारतीय विमानपत्तनों के नवीनीकरण करने, बुनियादी ढाँचे और केंद्र व केंद्रीत संचालन क्षमताओं के साथ; आदि के समयों में ए.आई. को स्थिर संचालन क्षेत्र नहीं उपलब्ध कराया (और कुछ कम हद तक अन्य निजी भारतीय एयरलाइनों को) इस स्तर पर भारतीय भारवाहकों को नवीन और विषम चुनौतियों का असरकारक रूप में सामना करना था क्योंकि वे स्थापित अंतर्राष्ट्रीय बड़े भारवाहकों जोकि छठे स्वतंत्र यातायात के संचालन में विशेषता रखते थे, द्वारा पेश की गई थी।

जबकि, इसे ए.आई. का अन्य अंतर्राष्ट्रीय एयरलाइनों से मुकाबला करने में परेशानी का कारण नहीं समझना चाहिए; ए.आई. की गंभीर और पुरानी संचालन कमियां (जो अन्यत्र रिपोर्ट में स्पष्ट की गई हैं) ने भी इसी असरकारक ढंग से मुकाबलों की क्षमता को प्रभावित किया।

### 5.1.9 एम.ओ.सी.ए का उत्तर

मंत्रालय के उत्तर (अगस्त 2011) एवं एक्जिट कान्फ्रेंस में उनके दावे (अगस्त 2011) का सारंश निम्नलिखित है:

- उन्होंने केवल राष्ट्रीय वाहक के मालिक होने के बजाय सार्वजनिक हित, सम्पर्क, सुरक्षा इत्यादि को सम्भालेव में उनकी महत्वपूर्ण भूमिका निभाने का वर्णन किया। संबंधित सरकारों के बीच द्विपक्षीय समझौते किए गये।
- तीन वर्षों के लिए खाड़ी क्षेत्र में एवं पाँच वर्षों के लिए वाणिज्यिक समझौते के विस्तार के रूप में भी राष्ट्रीय वाहक (ए.आई.एल/आई.ए.एल) के हित को सुरक्षित किया गया था। इसके अतिरिक्त, द्विपक्षीय अधिकार पर निर्णय लेते समय पारस्परिकता एवं एयर इन्डिया के हित को ध्यान में रखा गया।
- छठी स्वतंत्रता के सम्बंध में, मंत्रालय ने कहा कि यह स्वतंत्रता दी नहीं गई थी, लेकिन यह तृतीय एवं चतुर्थ स्वतंत्रता से गैर इरादन लाभ के रूप में प्रवाहित हुआ था। इसके अतिरिक्त, उनके पास वे दास्तावेज थे जिसमें अन्य भारतीय वाहकों ने कहा था कि छठी स्वतंत्रता से उनका संबंध नहीं था भारतीय वाहक छठे स्वतंत्रता का प्रयोग नेपाल एवं बंगलादेश से यात्री को लाने में भी कर रहे थे।
- दुबई सेक्टर पर, मंत्रालय ने वर्णन किया कि लोग, व्यापार लोगों के प्रतिनिधियों एवं श्रमिक एवं विदेश जाने वाले कार्यकारी के अनुरोध पर बेहतर सम्पर्क उपलब्ध कराने के लिए भारत में कॉल के 14 पाईट्स प्रदान किए गये थे। संभावित रोल बैंक सम्बन्धी लेखापरीक्षा के अनुशांसा को कार्यान्वित नहीं किया जा सकता था। इसके अतिरिक्त, तीसरी/चौथी स्वतंत्रता यातायात के आधार पर दुबई सबसे बड़ा बाजार था, और ए.आई.एल/भारतीय वाहकों के लिए दुबई और इसके अतिरिक्त पंचम स्वतंत्रता अधिकार के प्रयोग के बढ़ हुए लाभ को लेखापरीक्षा में शामिल नहीं किया गया था। सरकार ने अपनी ओर से, किसी भारतीय वाहकों से ऐसी कोई माँग आये बिना समझौते के पैमाने को बदलने का प्रयास किया।
- नियमित रूप से अस्वीकार करने का प्रथम अधिकार ए.आई.एल को प्रदान किया गया था। हालाँकि, एम.ओ.सी.ए ने ए.आई.एल के यथार्थ इरादे के आधार पर लोक हित में यह निर्णय लिया था।
- किंगफिशर, जेट एयरवेज एवं एयर इन्डिया द्वारा लिया हुआ एवं ड्राफ्ट लेखापरीक्षा रिपोर्ट में संदर्भित सी.आई.आई संयुक्त पोजिशन पेपर के संबंध में मंत्रालय ने बताया कि यह संयुक्त पोजिशन पेपर आधिकारिक दास्तावेज नहीं था, तथा यह सरकारी रिकार्ड में उपलब्ध नहीं था। इसके अतिरिक्त, अधिकांश एयरलाइन का मालिक चेयरमैन था। इसलिए, इसका प्रयोग लेखापरीक्षा रिपोर्ट में नहीं किया गया था। उनके अनुसार, अनुशांसाएँ, निष्कर्ष एवं संयुक्त पेपर द्वारा विभिन्न एयरलाइन को दिये गये संख्या को इंगित करने वाले ऑकड़े इस प्रकार यथार्थ संदिग्ध थे। हालाँकि, वैकल्पिक डेटा संदिग्ध क्यों था इसके इंगित विवरण प्रदान करने में वे असफल रहे।
- यह स्वीकार करते हुए कि घरेलू एवं अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों के बीच स्थानान्तरण की सुविधा देने वाले हब भारत में नहीं होने के कारण छठे स्वतंत्रता यातायात का लाभ भारतीय वाहक प्राप्त नहीं कर सके, मंत्रालय ने बताया कि उन्हें एयर लाइन्स की जगह आम लोगों के हितों की प्राथमिकता देनी थी एवं भारतीय वाहक बहुत से बन्तर्व्यो को पूरा करने में सक्षम नहीं थे, जो कि विदेशी एयरलाइन द्वारा पूरा किया गया था। इस प्रकार छठी स्वतंत्रता को टाला नहीं जा सकता था, जबकि यह स्पष्ट रूप से नहीं किया गया था। निम्नलिखित कारणों से हम मंत्रालय के जवाब से सहमत नहीं हैं

- हालाँकि, मंत्रालय द्विपक्षीय नीति को लागू करना स्वीकार कर लिया यऔर बताया कि वे द्विपक्ष के लिए मेनुअल पर कार्य कर रहे हैं।

निम्नलिखित कारणों से हम मंत्रालय के जवाब से सहमत नहीं हैं :

- छठे स्वतंत्र यातायात का 'अनैच्छिक फायदा' मुख्य रूप से एम.ओ.सी.ए द्वारा दिए गए एंटाइटेल्मेंट का बड़ा और उदार विस्तार के कारण हुआ बिना भारत से और को और चौथे फ्रीडम ट्रेफिक का उचित विचार किए। जैसा कि इस रिपोर्ट में बताया गया है, इस तरह के विस्तार का समय, हब के दबाव और आई.ए.एल/ए.आई.एल द्वारा विलम्बित प्लीट अधिग्रहण को ध्यान में रखते हुए, ए.आई के लिए और कुछ हद तक अन्य भारतीय वाहकों के लिए एक लेवल प्लेइंग फील्ड नहीं दे पाया।
- राष्ट्रीय वाहकों के हितों की पर्याप्त रूप से रक्षा नहीं की गई। द्विपक्षीय अधिकार का इस तरह का भारी-भरकम विस्तार, तीसरे/चौथे फ्रीडम ट्रेफिक के बाहर, पारस्परिकता के समान नहीं था, जब ए. आई ने अन्य सेक्टरों को उड़ान के लिए इस तरह के बढ़े हुए हक के लिए कोई आग्रह नहीं किया था। पारस्परिक बर्ताव के लिए ए.आई आग्रहों, खासकर दुबई के संदर्भ में, को ठीक प्रकार से नहीं निपटाया गया।
- अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर निजी वाहकों को उड़ान के लिए सी.सी.ई.ए के दिसम्बर 2004 के नोट में छठे फ्रीडम ट्रेफिक का केवल एक आनुबंधिक संदर्भ है। वस्तुतः, यद्यपि नोट ने निजी वाहकों को 'अनुपयुक्त हक' के उपयोग करने की अनुमति का सुझाव दिया था, बढ़े हुए हक के लिए दुबई के साथ बातचीत विशिष्ट रूप से निजी भारतीय वाहकों के जरूरतों का पूरा करने पर आधारित था।
- मंत्रालय का दावा कि उन्होंने दुबई में गेज परिवर्तन का अनुरोध स्वयं किया था तथ्यात्मक रूप से गलत है, क्योंकि ए.आई.एल द्वारा 2008 और 2009 (सारणी 5.5) में उद्धृत के विभिन्न पत्रों में यह विशिष्ट रूप से उद्धृत था। वस्तुतः, मंत्रालय ने गेज परिवर्तन को अतिरिक्त कॉल प्वाइंट और बढ़े हुए क्षमता हक के साथ सम्बद्ध करने का पर्याप्त प्रयास नहीं किया। जहाँ तक भारतीय वाहकों द्वारा पाँचवें फ्रीडम अधिकारों के उपयोग करने का सवाल है, अप्रैल 2008 के दुबई द्विपक्षीय वार्ता के दौरान, भारतीय पक्ष ने विशिष्ट रूप से यह तथ्य उजागर किया था कि यद्यपि भारतीय वाहकों को दुबई से बाहर पाँचवे फ्रीडम अधिकार थे, उनका उपयोग नहीं हो रहा था और गेज परिवर्तन उसकी सहायता कर सकता था।
- जहाँ तक सी.आई.आई के नागर विमानन पर राष्ट्रीय समिति एयर इन्डिया, जेट एयरवेज और किंगफिशर द्वारा तैयार किए गए ज्वाइंट पोजिशन ऑप बाइलेटाल राइटस में दिखाए गए "संदिग्ध सत्यता" के डाटा का सवाल है, और छठे फ्रीडम ट्रेफिक के उपलब्ध मान्य डाटा और तीसरे/चौथे फ्रीडम ट्रेफिक के साथ-साथ हमने पाया कि ए.आई.एल ने छठे फ्रीडम वाहक के विस्तृत सांख्यिकी (खासकर नवम्बर 2008 और अप्रैल 2010 में) दिए थे बढ़े हुए हक के सम्बंध में। वस्तुतः मंत्रालय के फाइल नोटिंग से दुबई द्विपक्षीय के बारे में इस प्रकार के विचार प्रकट नहीं होते हैं कि ए.आई.एल द्वारा दिए गए डाटा वैध नहीं थे या संदिग्ध गुणवत्ता के थे। स्पष्ट रूप से मंत्रालय का जवाब एक बाद में सोचा गया विचार है।

ज्वाइंट पोजिशन पेपर एवं ए.आई के नवम्बर 2008 एवं अप्रैल 2010 के एम.ओ.सी.ए के पत्र के तुलना सारंश से निम्न बातों का पता चलता है:

**तालिका 5.11 मुख्य एयरलाइन्स द्वारा छठे स्वतंत्र वाहन से संबंधित आँकड़ों  
(प्रतिशत में)**

एयरलाइन	इसके अनुसार आँकड़े		
	ए.आई.एल		संयुक्त पोजिशन पेपर
	नवंबर 2008	अप्रैल 2010	फरवरी 2011
एमेरिटस	51	56	59
गल्फ एयर	85	79	79
इतिहाद एयरवेज	67	66	74
ओमान एयरवेज	36	उपलब्ध नहीं	43
सिंगापुर एयरलाइंस	41	उपलब्ध नहीं	40
थाई एयरवेज	46	39	39
सिंगापुर एयरलाइन्स	53	47	49
मलेशियन एयरलाइन्स	44	उपलब्ध नहीं	42
कैथे पेशेफिक एयरलाइन्स	53	72	76
लुफ्थांसा एयरलाइन्स	75	81	87
ब्रिटिश एयरवेज	49	48	61
के.एल.एम. एयरलाइन्स	76	69	76
एयर फ्रांस	59	67	73

स्रोत : एम.ओ.सी.ए. को ए.आई.एल. का 19 नवंबर 2008, 13 अप्रैल 2010 का पत्र और सी.आई.आई. को प्रस्तुत दिनांक 7 फरवरी 2011 का संयुक्त पोजिशन पत्र।

स्पष्टतः एम.ओ.सी.ए. को ए.आई.के. पत्रों और ज्वाइंट प्राजिशन पेपर के प्रवृत्ति सामान्य रूप से सुसंगत थे, वस्तुतः 2008 से 2011 कई मामलों में एक अलग बढ़ती हुई प्रवृत्ति किसी भी से संदिग्ध डाटा के पत्र में अस्वीकार नहीं किए जा सकते हैं।

## 5.2 एम.ओ.सी.ए. का ए.आई.एल., आई.ए.एल. और ए.आई. का एम.ओ.यू. द्वारा निष्पादन का अनुवीक्षण

भारत सरकार के प्रशासनिक मंत्रालय और केंद्रीय लोक सेक्टर उद्यम (सी.पी.एस.ई.) प्रबंधन के बीच वार्षिक ए.ओ.यू. का मकसद था। सी.पी.एस.ई. के निष्पादन कामोनिटर करने का माध्यम बनना ताकि वर्ष के आरंभ में तय लक्ष्यों के संदर्भ में वर्ष के अंत तक के निष्पादन मूल्यांकन हो सके। लोक उद्यम विभाग (डी.पी.ई.) की मार्गदर्शिकाओं के अनुसार, निष्पादन के मूल्यांकन के पैरामीटर वित्तीय और अवित्तीय दोनों होंगे, जिनको में से प्रत्येक को 50 प्रतिशत मूल्य दिया जायेगा। अवित्तीय पैरामीटर को आगे विभाजित किया गया, जायनेमिक पैरामीटर (30%मूल्य), उद्यम विशिष्ट पैरामीटर (10%मूल्य) और सैक्टर विशिष्ट पैरामीटर (10%मूल्य)

मंत्रालय ने अपने (अगस्त 2011 के) उत्तर में लेखापरीक्षा टिप्पणी को स्वीकार किया एवं कहा कि एम.ओ.यू. को पूरी तरह से सुधार कर बिल्कुल नये एम.ओ.यू. को नये पैरामीटर के साथ बनाया गया है।

### 5.2.1 एम.ओ.यू. के रेटिंग और वित्तीय निष्पादन के मध्य आपसी समन्वय की कमी

डी.ई.पी. द्वारा ए.आई.एल., आई.ए.एल. और नेसिल के कुल स्कोरों सहित एम.ओ.यू. रेटिंग वर्ष 1989-2008 के लेखापरीक्षित आंकड़ों पर आधारित समीक्षा में निम्न स्थिति का पता चला:

तालिका 5.12- आई.ए.एल., आई.ए.एल. और नेसिल/ए.आई. की एम.ओ.यू. रेटिंग

वर्ष	एयर इंडिया लिमिटेड (ए.आई.एल.)	इंडियन एयरलाइन लिमिटेड (ए.आई.एल.)	एन.ए.सी.आई.एल.
1989-90	अच्छा	एन.एस./एन.ई. <sup>47</sup>	-
1990-91	एन.एस./एन.ई.	एन.एस./एन.ई.	-
1991-92	एन.एस./एन.ई.	एन.एस./एन.ई.	-
1992-93	बहुत अच्छा	बुरा	-
1993-94	उत्कृष्ट	एन.एस./एन.ई.	-
1994-95	संतोषजनक	उत्कृष्ट	-
1995-96	संतोषजनक	उत्कृष्ट	-
1996-97	बहुत अच्छा	उत्कृष्ट	-
1997-98	एन.एस./एन.ई.	उत्कृष्ट	-
1998-99	बहुत अच्छा	बहुत अच्छा	-
1999-2000	बहुत अच्छा	बहुत अच्छा	-
2000-2001	एन.एस./एन.ई.	बहुत अच्छा	-
2001-2002	अच्छा	बहुत अच्छा	-
2002-2003	बहुत अच्छा	बहुत अच्छा	-
2003-2004	बहुत अच्छा	उत्कृष्ट	-
2004-2005	अच्छा	बहुत अच्छा	-
2005-2006	एन.एस./एन.ई.	बहुत अच्छा	-

<sup>47</sup>यह माना जा सकता है कि एन.एस./एन.ई. का अर्थ प्रस्तुत नहीं किया गया/मूल्यांकन नहीं किया गया होगा।



वर्ष	एयर इंडिया लिमिटेड (ए.आई.एल.)	इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड (ए.आई.एल.)	एन.ए.सी.आई. एल.
2006-07	एन.एस./एन.ई.	एन.एस./एन.ई.	-
2007-08	-	-	एन.एस./एन.ई.
2008-09	-	-	एन.एस./एन.ई.

नोट : 1 अप्रैल 2007 के पश्चात् ए.आई.एल. और आई.ए.एल. के विलय के कारण नई ईकाई ए.आई. जानी गई।

उपरोक्त तालिका से यह पता चलता है कि 20 वर्ष की अवधि 1989-90 से 2008-09 के दौरान एक बार ए.आई.एल./आई.ए.एल. एन.ए.सी.आई.एल. को खराब रेटिंग जोकि खराब आई.ए.एल. (1992-93) में मिली। एक बहुत बड़ी संख्या में रेटिंग एन.एस./एन.ई. (नहीं प्रस्तुत किया गया/मूल्यांकन नहीं किया) थी, जाकि ऐसी स्थिति थी जो 2006-07 से आगे तक बिना रूके जारी रही।

इसकेविपरीत शुद्ध/लाभ/हानि का ए.आई.एल./आई.ए.एल. और ए.आई. का खाका उसी 1989-90 से 2008-09 तक 20 वर्ष की अवधि में निम्न स्थिति पाई गई:

**तालिका 5.13- शुद्ध लाभ (हानि) ए.आई.एल./आई.ए.एल./एन.ए.सी.आई.एल. (ए.आई.) के मामलों में 1989-90 से 2008-09 तक का खाका**  
(रूपये करोड़ में)

	ए.आई.एल.	आई.ए.एल.	एन.ए.सी.आई.एल.
1989-90	70.89	लागू नहीं	-
1990-91	81.23	लागू नहीं	-
1991-92	145.89	लागू नहीं	-
1992-93	333.14	लागू नहीं	-
1993-94	201.90	-258.46	-
1994-95	40.80	-188.73	-
1995-96	-271.84	-109.98	-
1996-97	-296.94	-14.59	-
1997-98	-181.01	47.27	-
1998-99	-174.48	13.12	-
1999-2000	-37.63	45.27	-
2000-2001	-44.40	-159.17	-
2001-2002	15.44	-246.75	-
2002-2003	133.86	-196.56	-
2003-2004	92.33	44.17	-
2004-2005	96.36	65.61	-
2005-2006	14.94	49.50	-
2006-07	-447.93	-240.29	-
2007-08	-	-	-2226.16
2008-09	-	-	-5548.26

**हमारी राय में, ए.आई.एल./आई. ए.एल./नेसिल के एम.ओ.यू. रेटिंग का बहुत कम या बिल्कुल कोई भी सामंजस्य उनके वास्तविक वित्तीय निष्पादन से नहीं है, जबकि 50 प्रतिशत महत्व वित्तीय पैरामीटरों की एम.ओ.यू. में दिया गया था।**

वित्तीय पैरामीटर जो आई.ए.एल. और ए.आई.एल. द्वारा वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक अपनाये गये उनका सार नीचे दिया गया है :

**तालिका 5.14-आई.ए.एल. के एम.ओ.यू. में वित्तीय पैरामीटर**

आई.ए.एल. वर्षवार मानदंड मूल्य लक्ष्य/उपलब्धियाँ									
मानदंड का प्रकार	मानदंड	यूनिट	2004-05			2005-06			2006-07
			भार में %	लक्ष्य	उपलब्धियाँ	भार में %	लक्ष्य	उपलब्धियाँ	
वित्तीय	कुल/मार्जिन/कुल ब्लॉक	रु.	2	.063	.068	2	.070	.078	साइन नहीं हुआ/मूल्यांकन नहीं हुआ
	शुद्ध लाभ/(हानि)	रु. करोड़ में	15	(24.75)	17.50	10	30.00	68.50	
	कुल लाभ/(हानि)	रु. करोड़ में	8	23.10	56.35	10	68.85	100.50	
	कुल मार्जिन (लाभ ब्याज, मूल्य हास और टैक्स से पहले)	रु. करोड़ में	18	345.50	370.50	17	383.00	428.85	
	कुल बिक्री	रु. करोड़ में	2	5041.00	5246.50	4	6417.75	6038.00	
	पीबीडीआईटी/कुल रोजगार	रु. लाख में	5	1.85	1.99	7	2.06	2.33	

तालिका 5.15—के साथ एम.ओ.यू. में वित्तीय पैरामीटर— ए.आई.एल.

आई.ए.एल. वर्षवार मानदंड मूल्य लक्ष्य/उपलब्धियाँ									
मानदंड का प्रकार	मानदंड	यूनिट	2004-05 (बी.ई.)			2005-06			2006-07
			भार % में	लक्ष्य	उपलब्धि	भार % में	लक्ष्य	उपलब्धि	
वित्तीय	कुल मार्जिन/कुल ब्लॉक	%	2	8.70	आंकड़े उपलब्ध नहीं	प्रस्तुत नहीं किया/मूल्यांकन नहीं हुआ			प्रस्तुत नहीं किया/मूल्यांकन नहीं हुआ
	शुद्ध लाभ/शुद्ध मूल्य	%	10	22.86					
	कुल लाभ/पूंजी नियोजित	-%	10	9.12					
	कुल मार्जिन	रु. करोड़ में	8	634.98					
	कुल बिक्री (राजस्व)	रु. करोड़ में	4	6444.00					
	पी.बी.डी.आई.टी./कुल कर्मचारी	%	7	4.04					
	जोड़ किया गया मूल्य/कुल बिक्री	%	9	5.04					

हमारे विचार से कई मानदंडों को शामिल करने से जोकि एक जैसे या एक जैसी प्रकृति के थे (जैसे कि कुल मार्जिन, कुल लाभ, शुद्ध लाभ इत्यादि) अनावश्यक पैरामीटर का दोहराव हुआ बिना मूल्यों को अनुवीक्षण में जोड़े हुए।

मंत्रालय ने अपने जवाब (अगस्त 2011) में लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ स्वीकारी एवं भविष्य में अनुपालन के लिए उन्हें नोट किया।

### 5.2.2 एम.ओ.यू. के लिए अपनाये गये अवितीय पैरामीटर

अवितीय पैरामीटर की लेखापरीक्षा जांच में पाया गया कि आई.ए. के मामले में विभिन्न पैरामीटरों को दिया गया मूल्य इस प्रकार था :

तालिका 5.16— ए.आई.एल. में एम.ओ.यू. के अवितीय पैरामीटर

पैरामीटर	मूल्य दिया गया
वायुयान की उपयोगिता (कुल)	10%
तकनीकी नियमितता	5% प्रत्येक
विदेशी विनिमय अर्जन/कर्मचारियों की उत्पादकता (ए.टी.के.एम./कर्मचारियों की संख्या); ग्राहक संतोष (आई.एम.आर.बी. मूल्यांकन), एच.आर.डी. (प्रशिक्षित कर्मचारियों की संख्या); सुरक्षा संकेतक	4% प्रत्येक
निकाय की तैयारी/कार्यनीति योजना, बेंचमार्किंग; मार्केटिंग योजना की तैयारी	3% प्रत्येक
माल का वहन, कुलभार कारक; समय पर निष्पादन	2% प्रत्येक

ए.आई.एल. के संदर्भ में समान विश्लेषण की स्थिति निम्न है :

तालिका 5.17— ए.आई.एल. में एम.ओ.यू. के अवितीय पैरामीटर

पैरामीटर	मूल्य दिया गया
बेंचमार्किंग; वायुयान उपयोगिता (कुल)	5% प्रत्येक
दो वायुयानों का परिचय; कार्यतंत्र में दो नये स्टेशनों का शामिल होना	4% प्रत्येक
ग्राहक संतोष सर्वे, अनुसूचित ए.टी.के.एम. की उन्नति, व्यवसायिक स्टाफ के प्रशिक्षण की संख्या	3% प्रत्येक
समय पर निष्पादन, रिपोर्ट योग्य घटनाओं के सूचक, संचालन राजस्व, संचालन खर्च, आर.टी.के.एम./कर्मचारी, आई.एस.ओ. प्रमाणिकता के सहित विभागों की संख्या, कार्यनीति योजना की तैयारी, फुटकर देनदार, मैदान-सेवा विभाग की मदद लेना	2% प्रत्येक
यात्री भार कारक, यात्री मार्केट शेयर, उत्पाद के नवीनीकरण और आई.टी. पर खर्च, ज्वाइंट वेंचर अन्य एयरलाइनों के साथ, एक वायुयान का निपटान	1% प्रत्येक

इसके विपरीत, डी.जी.सी.ए. द्वारा अनुवीक्षित यातायात और संचालन के पैरामीटरों जिसमें निम्न शामिल है :

- उड़ान रद्द होने के आंकड़ें तथा समय पर निष्पादन (आगमन और प्रस्थान);
- वाहित यात्री-वहन, निष्पादित सीट किलोमीटर और यात्री-वहन में वृद्धि;
- यात्री भार कारक;
- उठाया गया माल और टन-किलोमीटर निष्पादित;

- भार तौल कारक
- विभिन्न अनुसूचित एयरलाइनों का मार्केट शेयर और;
- यात्री शिकायतें (संख्या प्रति 10,000 यात्री वाहित संख्या)

लेखा परीक्षा के विचार में, जो एम.ओ.यू. में शामिल अवितीय पैरामीटर छोटे और महत्वहीन थे (विभिन्न प्रकार की योजनाओं की तैयारी, प्रशिक्षित कर्मचारियों की संख्या बेंचमार्किंग, 'तकनीकी नियमितता', इत्यादि) या ऐसे पैरामीटरों को अनुचित मूल्य दिया गया, नाजुक यातायात और संचालन पैरामीटरों जोकि एयरलाइन उद्योग से संबंधित थे के कीमत पर (ऐसे जिनका अनुवीक्षण डी.जी.सी.ए. द्वारा किया जाता है)। इससे एम.ओ.यू. रेटिंग, आई.ए. और ए.आई. के निष्पादन की अनुचित 'सुदूर' छवि प्रस्तुत करने के लिए विषम बना दिया।

एम.ओ.यू. के वित्तीय और अवितीय पैरामीटरों को एक साथ मिलाकर ऐसे थे कि एम.ओ.यू. एक अर्थहीन कार्यवाही बन गई, यह विरले ही (यदि हो) बुरा निष्पादन दर्शाता है और सभी संबंधित पार्टियों की असरदायक जिम्मेदारी सुनिश्चित करने में असमर्थ था।

मंत्रालय ने जवाब (अगस्त 2011) में लेखापरीक्षा टिप्पणी को स्वीकारा व कहा कि एम.ओ.यू. संशोधित किया जा रहा है जिससे पैमाने ठीक स्थिति को दर्शा सकें।

### 5.2.3 एम.ओ.यू. अनुवीक्षण में अन्य गंभीर कमियाँ

- एम.ओ.यू. के भाग-V के अनुसार मंत्रालय की जिम्मेदारी है तय लक्ष्यों के आधार पर और एम.ओ.यू. में शामिल पैरामीटरों के अनुसार निष्पादन का अनुवीक्षण तिमाही आधार पर करना। एम.ओ.यू. से संबंधित पत्राचार फाइलों/दस्तावेजों की लेखापरीक्षा जांच में पाया गया कि एम.ओ.सी.ए. द्वारा कोई अनुवीक्षण नहीं किया गया और कोई प्रगति रिपोर्ट नहीं प्राप्त की गई तथा कोई लक्ष्यों की प्राप्ति पर फीडबैक एयरलाइनों को नहीं भेजा गया। एम.ओ.यू. का अनुवीक्षण और मूल्यांकन केवल डी.पी.ई. द्वारा किया गया।
- 1989-90 से 2006-07 तक की अवधि में आई.ए.एल. का एम.ओ.यू. पांच बार हस्ताक्षरित/मूल्यांकित नहीं किया गया और ए.आई.एल. का छः बार। एम.ओ.यू. वित्तीय वर्ष के अंत में प्रस्तुत हुआ और इसलिये असरदार अनुवीक्षण हथियार के रूप में उपयोग नहीं किया गया जैसे कि आई.ए.एल. का एम.ओ.यू. 2004-05, नवंबर 2004 में हस्ताक्षरित हुआ और 2005-06 का अक्टूबर 2005 में हुआ, जबकि ए.आई.एल. का एम.ओ.यू. 2004-05 सितंबर 2004 में हस्ताक्षरित हुआ।
- 2007-08 से संबंधित नेसिल का एम.ओ.यू. केवल इस मानदंड 'विलयन की पूर्णता' को दर्शाता है जोकि पूर्ण नहीं हुआ (लेकिन मूल्यांकित नहीं हुआ)। नेसिल के लिये एम.ओ.यू. 2008-09, डी.पी.ई. को अप्रैल 2009 में 2008-09 की समाप्ति के बाद भेजा गया।

मंत्रालय ने अपने जवाब (अगस्त 2011) में लेखा परीक्षा टिप्पणी को स्वीकारा एवं कहा कि एम.ओ.सी.ए. को विमान कंपनी के प्रदर्शन की रिपोर्ट देने हेतु नया एम.आई.एस. बनाया गया है एवं उसकी सामयिक जांच भी की जा रही है।

### 5.3 अनुचित सुविधायें प्रदान करना

मार्च 2010 में जब नेसिल बड़े वित्तीय कठिनाइयों से गुजर रही थी, ए.ओ.सी.ए. ने आदेश जारी किया जिसमें स्वयं तथा नजदीकी परिवार सदस्यों की यात्रा टिकटें, उच्च वर्ग की एयर इंडिया/इंडियन एयरलाइनों द्वारा उपलब्ध सीट बशर्ते सीटें उपलब्ध हों, की सुविधा को बढ़ाकर सभी भूतपूर्व सचिवों, नागर विमानन मंत्रालय को दे दी गई। संबंधित दस्तावेज/फाइलें जोकि इस प्रक्रिया और रिकार्ड जारी करने से संबंधित था लेखापरीक्षा द्वारा मांगा गया परंतु उसे उपलब्ध नहीं कराया गया।

*लेखापरीक्षा के विचार से, इस अतिरिक्त सुविधा से संबंधित परिपत्र को जारी करना, नेसिल के कठिनाइयों के समय में, एम.ओ.सी.ए. एक जिम्मेदार स्टॉकहोल्डर की तरह काम नहीं करने को दर्शाता था। अगर एम.ओ.सी.ए. का यह विचार था कि ऐसी सुविधा को विस्तृत किया जाना चाहिये तो ऐसे खर्च को एम.ओ.यू. द्वारा ही किया जाना चाहिए था, न कि नेसिल द्वारा।*

*इस उन्नयन का नतीजा लेखापरीक्षा के निष्कर्षों के साथ पढ़ा जा सकता है जोकि प्रथम और व्यवसायिक वर्ग में बुरे निष्पादन और बिना नेसिल को उचित व्यावसायिक मूल्य दिए, निःशुल्क कोटि उन्नयन के संबंध में है।*

मंत्रालय ने अपने जवाब (अगस्त 2011 के) में लेखापरीक्षा टिप्पणी को नोट किया।