

## अध्याय III: नागर विमानन मंत्रालय

### भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण

#### 3.1 भूमि प्रबन्धन

##### 3.1.1 प्रस्तावना

भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण (एएआई) भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 1994 के अधिनियमन से भारतीय अन्तरराष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण (आईएएआई) और राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण (एनएए) के विलीन होने से 1 अप्रैल 1995 को अस्तित्व में आया। एएआई 122<sup>1</sup> विमान पत्तनों का प्रबन्ध करता है और जिसका निहित 31 मार्च 2012 को सारे देश में फैली हुई 52868.36 एकड़ भूमि से था। विमान पत्तन प्रचालनों में एयर साइड के साथ-साथ सिटी साइड के कार्यकलाप भी शामिल किए जाते हैं। एयर साइड की ओर की भूमि रनवेज, टेक्सीवेज, ऐप्रनस, हेंगरस, पेरीमीटर सड़क टावरों के नियंत्रण के सृजन के लिए अपेक्षित है जबकि सिटी साइड की ओर की भूमि टर्मिनल भवन, कार पार्किंग, पहुंच मार्ग के निर्माण/विकास, विभिन्न लाभभोगियों/ग्राहियों आदि को आबंटित किए जाने वाले स्थान के विकास के लिए अपेक्षित है।

लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र 01.4.2009 से 31.3.2012 तक तीन वर्षों के लिए एएआई के पांच क्षेत्रीय कार्यालयों<sup>2</sup> पर और इसके निगमित कार्यालय पर उपलब्ध अभिलेखों की जाँच करने तक सीमित था। भूमि अभिलेखों की विस्तृत संवीक्षा 13<sup>3</sup> चयनित विमान पत्तनों पर भी की गई थी। लेखापरीक्षा ने भूमि के प्रबन्धन, भूमि अधिग्रहण, भूमि अभिलेखों के रखरखाव, भूमि के रक्षोपाय, भूमि पट्टा नीति को अंतिम रूप देने, पट्टा करारों के निष्पादन और कथित कार्यालयों पर उत्पन्न हुए इष्टतम राजस्व के लिए उपलब्ध भूमि के उपयोग से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा की।

##### 3.1.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

###### 3.1.2.1 योजना

एक विशिष्ट विमान पत्तन पर भूमि की आवश्यकता प्रचालित किए जाने वाले प्रस्तावित एयरकाफ्ट, विमान पत्तन की सांस्थितिक स्थिति, भावी विस्तार योजनाएं, विमान पत्तन लाइसेंसिंग प्राधिकरण के लिए आवश्यकता, एरोनोटिकल/गैर-एरोनोटिकल प्रचालनों के लिए विभिन्न पार्टियों को भूमि का पट्टे पर देना, अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) दिशानिर्देश आदि जैसे विभिन्न प्रकार के घटकों पर आधारित है। एएआई जैसी एक एजेंसी के लिए 'मास्टर प्लान' में एरोनोटिकल और गैर-एरोनोटिकल सेवाओं को कवर करते हुए विमान पत्तन क्षेत्र के विकास के लिए योजनाएं निर्धारित करने की प्रत्याशा की गई है जिसका प्रत्येक विमान पत्तन की आवश्यकता के आधार पर अद्यतन किया जाएगा। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि मास्टर प्लान 122 विमान पत्तनों में से मात्र 74 के लिए खण्डशः उपलब्ध थी।

<sup>1</sup> घरेलू और अन्तरराष्ट्रीय विमान पत्तन - 96, सिविल विदेशी अंत क्षेत्र - 26

<sup>2</sup> पूर्व, पूर्वोत्तर, उत्तर, दक्षिण और पश्चिम क्षेत्रीय कार्यालय

<sup>3</sup> अमृतसर, हैदराबाद, जम्मू, जयपुर, जुहू, लेह, लखनऊ पत्तन नगर, सफदरजंग, श्रीनगर, तिरुपति, वाराणसी और विशाखापत्तनम

**(क) भूमि नियमपुस्तिका**

एएआई ने स्वाम्य दस्तावेजों की उपलब्धता, उचित भूमि अभिलेख प्रबन्धन सुनिश्चित करने के लिए, अतिक्रमणों को रोकने के लिए उपलब्ध भूमि के वाणिज्यिक उपयोग के मामले में भूमि पट्टा नीति के निरूपित करने और लागू करने आदि में वर्ष 2000 में कारपोरेट मुख्यालय (सीएचक्यू) पर एक भूमि प्रबन्धन निदेशालय की स्थापना की। तथापि, एएआई ने नियमपुस्तिका तैयार नहीं की ताकि इन महत्वपूर्ण मामलों का सारे संगठन में एक समान रूप से नियमित आधार पर समाधान किया जा सके।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि ड्राफ्ट भूमि नियमपुस्तिका तैयार कर ली गई है और जो परिचालन के लिए तैयार है। तथापि, भूमि नियमपुस्तिका का अभी अनुमोदन किया जाना था (अक्तूबर 2012)।

**(ख) आबंटित भूमि का निरस्त करना**

शहरी विकास मंत्रालय (एमओयूडी) ने लोदी एस्टेट में रिहाइशी भूमि में एएआई की भूमि के बदले में रिहाइशी क्वार्टरों के निर्माण के लिए एएआई को वसन्त विहार, नई दिल्ली (जुलाई 1985) में 2.0524 एकड़ भूमि आबंटित की। जबकि एएआई ने भूमि पर कब्जा मार्च 1987 में ले लिया था फिर भी आबंटन की निबंधन एवं शर्तों के अनुसार कब्जा लेने की तारीख से दो वर्षों के अन्दर भवन के निर्माण को पूरा किया जाना अपेक्षित था। इस अनुबन्ध के बावजूद एएआई न तो भूमि का उपयोग कर सका/ इस भूमि के उपयोग के लिए कोई योजना बना सका और न ही दिल्ली विकास प्राधिकरण (डीडीए) से समय में वृद्धि माँग सका। परिणामस्वरूप, एमओयूडी ने एएआई को किया गया आबंटन निरस्त कर दिया (सितम्बर 2002)।

यद्यपि, एएआई ने मामले को विवाद समिति (सीओडी) के साथ उद्भूत किया फिर भी सीओडी ने समय के अन्दर रिहाइशी क्वार्टरों के निर्माण न करने में और लगभग 17 वर्षों से समय में वृद्धि की माँग न करने में एएआई की ओर से चूकों की पुष्टि की (अगस्त 2009)। यद्यपि सीओडी ने सचिव एमओयूडी से मामले पर पुनर्विचार करने की सिफारिश की और यह सलाह भी दी कि क्या वैकल्पिक उपयुक्त भूमि का आबंटन एएआई को किया जा सकता है, मार्च 2012 तक एमओयूडी द्वारा एएआई को कोई भूमि आबंटित नहीं की गई थी।

तथ्यों को स्वीकार करते हुए प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि एमओयूडी को मामले के सौहार्दपूर्ण निपटान के लिए सीओडी द्वारा दी गई सलाह के अनुसार एएआई को वैकल्पिक भूमि देनी थी। इस प्रकार, आबंटन की निबंधन एवं शर्तों के अननुपालन के कारण एएआई को वसन्त विहार, नई दिल्ली में 2.0524 एकड़ बढ़िया भूमि का नुकसान हुआ।

**(ग) हैदराबाद में बेगमपेट विमान पत्तन का उपयोग न होना**

बेगमपेट विमान पत्तन, हैदराबाद (790 एकड़ भूमि के क्षेत्र सहित) के वाणिज्यिक प्रचालनों को मार्च 2008 में शमशादबाद में बनाए गए नए ग्रीनफील्ड विमान पत्तन पर शिफ्ट कर दिया गया था। एएआई ने विमान पत्तन के रखरखाव पर 2009 से 2012 के दौरान ₹ 2.18 करोड़ का व्यय किया। नए विमान पत्तन पर शिफ्ट करने से पहले एएआई द्वारा पूर्ववर्ती तीन वर्षों में अर्जित राजस्व निम्नलिखित था:

2005-06	2006-07	2007-08
₹ 135.49 करोड़	₹ 225.56 करोड़	₹ 222.21 करोड़

एएआई ने नागर विमानन प्रशिक्षण केन्द्र (सीएटीसी) स्थापित करने, अनुरक्षण का सृजन एवं विस्तार करने, मरम्मत एवं पूर्ण मरम्मत (एमआरओ) सुविधाएं स्थापित करने, हैदराबाद अन्तरराष्ट्रीय विमान पत्तन को तीव्र गति रेल से जोड़ने की स्थापना करने, सम्मेलन केन्द्र की स्थापना एवं विमानन एकसपोज करने, सामान्य विमानन एयरक्राफ्ट के लिए सुविधाएं, अन्य सेवाएं और एरोनोटिकल प्रयोजनों के लिए उपयोग हेतु विद्यमान अवसंरचना का उपयोग किया (अप्रैल 2008)।

यह देखा गया था कि मात्र 'नागर विमानन प्रशिक्षण केन्द्र' का एटीसी प्रशिक्षण आयोजित करने के लिए सृजन किया गया था, एयर शोज एवं विमानपत्तन का उपयोग सामान्य विमानन प्रयोजनों के लिए किया जा रहा था। जबकि उच्च गति वाली रेल लिंक का प्रयोजन आन्ध्र प्रदेश सरकार द्वारा स्थगन में रखा गया था फिर भी एमआरओ सुविधा के लिए प्रस्ताव को मूर्तरूप नहीं दिया जा सका और निविदा प्रक्रिया सम्मेलन केन्द्र से संबंधित कार्य के बारे में अभी प्रारम्भ की जानी थी (फरवरी 2013)।

इसलिए, हैदराबाद के उत्तम स्थान में 790 एकड़ भूमि सहित एक विमान पत्तन जो प्रतिवर्ष लगभग ₹ 200 करोड़ का राजस्व अर्जित कर रहा था का मात्र आंशिक रूप से उपयोग किया जा रहा था। प्रबंधन ने उत्तर दिया (मार्च 2012) कि विद्यमान स्थान के पुनः उपयोग के लिए प्रस्ताव सक्रिय विचाराधीन था। तथापि, लेखापरीक्षा में यह नोट किया गया कि कोई ठोस योजना हैदराबाद विमान पत्तन पर विद्यमान भूमि का उपयोग करने के लिए प्रकट नहीं हुई थी।

### 3.1.2.2 आबंटन की अधिकता में स्थान का अवैध कब्जा

एएआई ने विशिष्ट विमान पत्तनों पर विभिन्न आबंटियों/पट्टाधारियों को आबंटित भूमि का आवधिक रूप से निरीक्षण और माप करने के लिए सभी विमान पत्तन निदेशकों को अनुदेश जारी किए (मई 2007) ताकि यह सुनिश्चित किया जाए कि कोई अतिरिक्त भूमि आबंटियों/पट्टाधारियों को वास्तविक रूप से आबंटित भूमि के अलावा उनके द्वारा कब्जे में नहीं है।

लेखापरीक्षा में जाँच किए गए निम्नलिखित मामलों में यह देखा गया था कि निदेशालय भूमि प्रबन्धन ने अधिक क्षेत्र के अप्राधिकृत कब्जेवालों को हटाने के लिए कोई उपयुक्त कार्रवाई नहीं की।

### 3.1.2.3 निजी पक्षकारों द्वारा भूमि पर अधिक कब्जा

(क) नादिरगुल में फ्लाई टैक एविएशन लिमिटेड (फ्लाई टेक) को ₹ 2345 प्रतिमाह की लाइसेंस फीस सहित 01.3.1996 से 28.2.1999 तक 3 वर्षों की अवधि के लिए 465 वर्ग मीटर का हेंगर के लिए स्थान आबंटित किया गया था। उपर्युक्त पट्टा 28.2.2002 तक बढ़ाया गया था और इसके बाद एजेंसी के पक्ष में कोई पट्टा नहीं दिया गया था। एजेंसी का कथित हेंगर पर निरन्तर कब्जा बना रहा। इसके अतिरिक्त, फ्लाई टेक ने अवैध रूप से 12132.69 वर्गमीटर माप की भूमि भी कब्जे में ली थी। एएआई ने सार्वजनिक परिसर (अप्राधिकृत कब्जे का बेदखल) अधिनियम, 1971 के अंतर्गत 2001 में कार्यवाहियां प्रारम्भ की और अप्रैल 2006 में बेदखल आदेश जारी किया

जिसकी पुष्टि जुलाई 2009 में आन्ध्र प्रदेश के उच्च न्यायालय द्वारा की गई थी। एएआई ने एजेंसी से जुलाई 2010 तक क्षतियों के रूप में ₹ 27 करोड़ का दावा किया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि अप्रैल 2006 में जारी किए गए बेदखल आदेश की पुष्टि आन्ध्र प्रदेश के उच्च न्यायालय द्वारा की गई थी फिर भी पार्टी के अनुरोध (सितम्बर 2009) पर एएआई ने पक्षकारों के मध्य विवाद का निपटान करने के लिए दिसम्बर 2009 में एक मध्यस्थ की नियुक्ति की। इसके कारण पुनः मुकदमेबाजी हुई जो अभी अनिर्णीत थी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 27.37 करोड़ की क्षतियों की उगाही नहीं हुई (मार्च 2012)।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि नियुक्त किए गए मध्यस्थ (दिसम्बर 2009) के निष्कर्ष एएआई को स्वीकार्य नहीं थे चूंकि एएआई को एजेंसी द्वारा प्रस्तावित की गई राशि दावा की गई राशि की तुलना में बहुत कम थी। एएआई के अनुरोध पर उच्च न्यायालय के दो पूर्व न्यायकर्ता का पैनल मामल की जांच करने के लिए नियुक्त किया गया था। पैनल की रिपोर्ट प्रतीक्षित थी।

तथ्य यह रह जाता है कि एएआई ने 2006 में बेदखल आदेश के जारी करने के पश्चात् भी समय से कोई कार्रवाई नहीं की और जिसकी पुष्टि आन्ध्र प्रदेश के उच्च न्यायालय द्वारा की गई थी और मैसर्स फ्लाई टेक का निरन्तर भूमि पर कब्जा बना रहा।

(ख) मैसर्स इन्डामेर एण्ड कम्पनी को महानिदेशक नागर विमानन (डीजीसीए) द्वारा जुहू हवाई अड्डा पर जनवरी 1954 में 1247.96 माप वर्गमीटर भूमि के हेंगर का आबंटन किया गया था और एक करार निष्पादित किया गया था। यद्यपि, एएआई ने समय-समय पर लाइसेंस फीस की दर में वृद्धि की फिर भी मैसर्स इन्डामेर ने बढ़ी हुई दर पर विवाद किया और निरन्तर 1996 की दरों पर भुगतान करता रहा। एएआई ने बेदखली प्रारम्भ की और दिसम्बर 2001 में पीपीई अधिनियम 1971 के अंतर्गत कार्यवाही शुरू की। सम्पदा अधिकारी ने 28 जुलाई 2004 को मामला बन्द कर दिया और मामला निर्णय की घोषणा के लिए आरक्षित रखा गया था लेकिन आज तक इसकी घोषणा नहीं की गई है।

एएआई ने अक्टूबर 2010 में एक समिति का गठन किया और दोबारा मार्च 2011 में बातचीत की लेकिन मामला अभी भी सुलझे बिना रहा। इसके कारण मैसर्स इन्डामेर से ₹ 12.86 करोड़ (मार्च 2012) के बकाया की वसूली नहीं हुई जबकि किसी वैध करार के बिना हेंगर पर अप्राधिकृत कब्जा निरन्तर बना रहा।

(ग) एएआई ने जुहू विमान पत्तन पर हेंगर के निर्माण के लिए 15 वर्षों के लिए अप्रैल 1993 में मैसर्स मेसको को 3252.79 वर्गमीटर भूमि का क्षेत्र आबंटित किया। पार्टी ने नवम्बर 1997 से लाइसेंस फीस और रायल्टी के भुगतान में चूक की। सार्वजनिक परिसर (अप्राधिकृत कब्जे का बेदखल) अधिनियम, 1971 के अंतर्गत एएआई द्वारा कार्यवाहियों के प्रारम्भ करने पर पार्टी उच्च न्यायालय मुम्बई में चली गई।

उच्च न्यायालय (जनवरी 2003) के आदेश के अनुपालन में एएआई ने एक मध्यस्थ (फरवरी 2003) की नियुक्ति की। मध्यस्थ ने एएआई के पक्ष में निर्णय दिया (अगस्त 2008) और एएआई को लाइसेंस फीस के प्रति ₹ 1.27 करोड़ का भुगतान करने के लिए मेसको को निदेश दिए। तदनुसार मैसर्स मेसको ने इसका भुगतान एएआई को किया। मैसको के संबंध में निर्धारण, संग्रहण और बकाया प्राप्यों के विवरण की समीक्षा करते समय जिसे एएआई द्वारा मध्यस्थ को प्रस्तुत किया गया

(जून 2008), एएआई के ध्यान में आया (जून 2011) कि मेसको से वसूलीयोग्य ₹ 1.20\* की राशि को विवरण में शामिल नहीं किया गया था। उपर्युक्त के अतिरिक्त, विलम्बित भुगतानों के लिए ब्याज के प्रति ₹ 2.06 करोड़ की राशि को इसके दावा में एएआई द्वारा शामिल नहीं किया गया था।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि पार्टी से देय बकाया कुल राशि जांच के अंतर्गत थी। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि प्रबंधन ने या तो देय राशि को अंतिम रूप देने और वसूली करने या मध्यस्थ को एक गलत विवरण प्रस्तुत करने में चूक के लिए उत्तरदायित्व नियत करने के लिए कोई ठोस कार्रवाई नहीं की।

### 3.1.2.4 सरकारी एजेंसियों/पीएसयू द्वारा भूमि का अधिक कब्जा

(क) एएआई ने पांच वर्षों की अवधि के लिए बेंगलूरु विमान पत्तन पर एयर कार्गो काम्प्लेक्स के लिए मैसर्स मैसूर सेल्स इन्टरनेशनल लिमिटेड (एमएसआईएल) को 2017.60 वर्गमीटर माप की भूमि का आबंटन किया (दिसम्बर 1995)। एमएसआईएल ने अप्राधिकृत रूप से 547.8 वर्गमीटर की निकटवर्ती भूमि पर भी कब्जा किया। करार की समाप्ति के पश्चात् एएआई ने करार का नवीनीकरण नहीं किया और एमएसआईएल का किसी प्रकार की लाइसेंस फीस का भुगतान किए बिना 2565.4 एकड़ माप की कुल भूमि पर निरन्तर कब्जा जारी रहा।

मामले का निपटान करने के लिए एएआई ने लाइसेंस फीस की लागू दर का 50 प्रतिशत प्रभारित करने का निर्णय लिया (अगस्त 2009) और 18 जनवरी 2001 से 31 मार्च 2010 की अवधि के लिए पार्टी के साथ दूसरा करार किया (फरवरी 2010)। कम दर पर करार के करने के पश्चात् भी मैसर्स एमएसआईएल ने न तो इसके बकाया प्राप्यों को क्लीयर किया और न ही वर्तमान पट्टा करारों का भुगतान किया और स्थान अप्राधिकृत कब्जे में था (मार्च 2012)। स्थान को खाली कराने के लिए और एमएसआईएल से ₹2.63 करोड़ (मार्च 2012) की राशि के प्राप्यों की उगाही करने में एएआई द्वारा किए गए प्रयास अभिलेख पर नहीं पाए गए थे।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि एएआई मैसर्स एमएसआईएल से भूमि लेने के लिए पार्टी के प्रति कानूनी कार्रवाई/बेदखल कार्यवाही का अवलोकन कर रहा था। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि या तो बेदखल करने के लिए अथवा प्राप्यों की उगाही के लिए कोई कानूनी कार्रवाई अक्टूबर 2012 तक पार्टी के प्रति प्रारम्भ नहीं की गई थी।

(ख) बीएसएफ का जनवरी 2005 से सफदरजंग विमान पत्तन पर 2285.10 माप भूमि के हेंगर सं0 3 पर अप्राधिकृत कब्जा था। एएआई ने बीएसएफ को आबंटित की जाने वाली भूमि पर हेंगर के निर्माण की तारीख तक या पांच वर्षों की अवधि के लिए हेंगर सं0 3 का आबंटन करने के लिए जनवरी 2005 से प्राप्यों की उगाही या प्राप्यों के भुगतान के लिए एक करार के लिए बिना निर्णय लिया (जनवरी 2012)। बाद में एएआई ने बीएसएफ से उपर्युक्त हेंगर के आबंटन को वापस ले लिया (नवम्बर 2012) और इसे स्ट्रेटेजिक फोर्सिस कमान को आबंटित कर दिया।

\* (i) 0.76 करोड़ को प्राप्त हुए के रूप में माना गया, यद्यपि यह दावा की अवधि से संबंधित नहीं था। (ii) ₹ 0.28 करोड़ की राशि को लाइसेंस फीस के प्रारंभिक रोकड़ के रूप में दिखाने के बजाए देय राशि को शून्य के रूप में दिखाया गया (iii) लाइसेंस फीस के बिल की राशि का ₹ 0.16 करोड़ तक कम दिखाया गया।

सात वर्षों की अवधि के लिए प्रचलित दरों पर भी प्राप्यों की उगाही करने में या करार के करने में विफल होने के परिणामस्वरूप एएआई को ₹3.45 करोड़ के राजस्व की हानि हुई (जनवरी 2005 से मार्च 2012)।

### 3.1.2.5 भूमि अभिलेखों का रखरखाव और भूमि के रक्षोपाय

भूमि का स्वाम्य सम्बन्धित राज्य के राजस्व प्राधिकारियों के पास उपलब्ध अभिलेखों के अनुसार अवधारित किया जाता है। इसलिए यह आवश्यक है कि सभी भूमि स्वाम्य अभिलेख उपलब्ध हैं, उनका उचित रूप से रखरखाव किया गया और उनका सभी विमान पत्तनों पर अद्यतन किया गया है। इसके अतिरिक्त, उपलब्ध भूमि पर चारदीवारी का समय से निर्माण करते हुए अतिक्रमणों से उचित रूप से रक्षोपाय किया जाना चाहिए। भूमि प्रबन्धन विभाग भूमि स्वाम्य दस्तावेज जब कभी ये उपलब्ध न हो को प्राप्त करने के लिए संबंधित प्राधिकारियों के साथ सम्पर्क करने के लिए जिम्मेवार है।

### 3.1.2.6 भूमि अभिलेख

एएआई के स्वयम् के विभिन्न स्तरों पर रखरखाव किए गए भूमि अभिलेखों में भी अन्तर के रूप में संबंधित राज्य सरकारों के एएआई भूमि अभिलेखों और राजस्व अभिलेखों के मध्य विसंगतियों के मद्देनजर एएआई ने सभी विमान पत्तनों पर अभिलेखों के मिलान और अद्यतन के लिए सुधारात्मक कदम उठाने के लिए सभी विमान पत्तन निदेशकों को अनुदेश दिए (सितम्बर 2007)।

37455.729 एकड़ भूमि (अर्थात् 52868.36 एकड़ की कुल भूमि का 70.85 प्रतिशत) के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि 14053.202 एकड़ भूमि को एएआई के नाम (मार्च 2012) में नहीं बदला\* गया था।

निम्नलिखित विमान पत्तनों पर अभिलेखों की नजुना जांच से 31.3.2012 को वास्तविक कब्जे के अन्तर्गत भूमि और रखरखाव किए गए भूमि अभिलेखों में विसंगतियों का पता चला जैसाकि नीचे तालिका में दिया गया है:-

(भूमि एकड़ में)

स्टेशन का नाम	31.3.2012 को		अन्तर
	एएआई अभिलेखों के अनुसार धारित भूमि	कब्जे के अंतर्गत वास्तविक भूमि	
अमृतसर	1008.000	975.000	(-)33.00
देहरादून	250.080	326.420	76.34
गोवा	48.495	54.770	6.275
जम्मू	129.210	134.500	5.29
वाराणसी	1120.202	632.770	(-)487.43

एएआई ने बताया (मार्च 2012) कि आवश्यक अनुदेश सभी विमान पत्तनों पर भूमि अभिलेखों को पूरा करने के लिए संबंधित अधिकारियों को जारी कर दिए गए थे।

\* राज्य सरकार राजस्व प्राधिकारी के अभिलेखों में शीर्षक के अनुसार भूमि स्वामी नाम के दर्ज करने की प्रक्रिया

लेखापरीक्षा संवीक्षा में पुनः पता चला कि स्वाम्य अभिलेखों में विसंगति के कारण एएआई को किसी मुआवजा के बिना लखनऊ विमान पत्तन पर 7341 वर्गमीटर भूमि का कब्जा छोड़ना पड़ा था। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने स्वाम्य के अंतरण सहित भुगतान आधार पर लखनऊ विमान पत्तन पर बाई पास के निर्माण के लिए 5600 वर्गमीटर भूमि के अन्तरण के लिए एएआई से सम्पर्क किया (जनवरी 2001)। यद्यपि, एएआई अभिलेखों के अनुसार भूमि का कथित टुकड़ा उनके अधिकार में था फिर भी भूमि अभिलेखों में भूमि का स्वाम्य रक्षा प्राधिकारियों के नाम में रहा, क्योंकि यह एएआई के नाम में परिवर्तित नहीं किया गया था।

मार्च 2003 में एनएचएआई ने एएआई की किसी सहमति/अनुमति के बिना उपर्युक्त कथित भूमि की चार दीवारी को तोड़ दिया और इस भूमि पर सड़क का निर्माण किया। सड़क के निर्माण के लिए एनएचएआई द्वारा उपयुक्त कुल भूमि 7341 वर्गमीटर थी जिसके लिए एनएचएआई ने मुआवजा का भुगतान करने के लिए अपनी इच्छा दिखाई। तथापि, उचित अभिलेखों के अभाव में एएआई इस भूमि पर अपना स्वाम्य स्थापित नहीं कर सका और मामला अभी भी सुलझे बिना रहा।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि मामला एनएचएआई के साथ पुनः उठाया जाएगा।

### 3.1.2.7 चार दीवारी

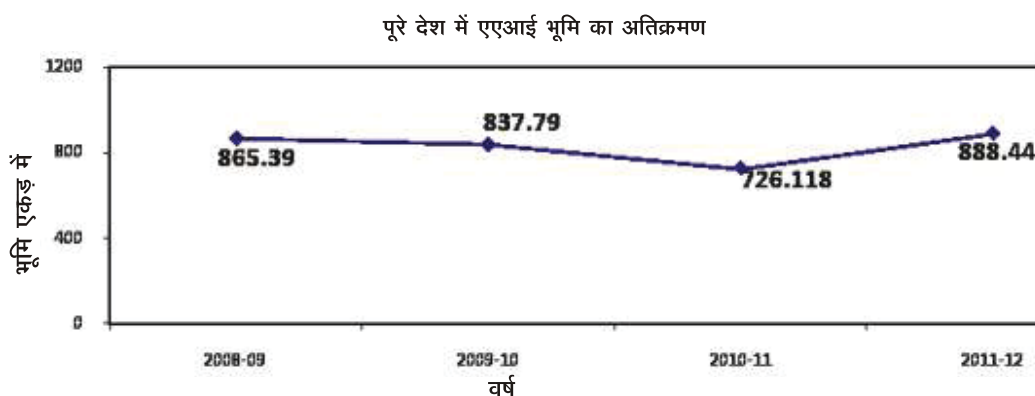
एएआई ने स्थानीय निवासियों द्वारा अतिक्रमण से एएआई भूमि के रक्षोपाय के लिए सभी विमान पत्तनों पर भूमि सीमा के सीमांकन के पश्चात् तुरन्त चार दीवारी के निर्माण के लिए अनुदेश जारी किए (मार्च 2000)।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि दस वर्षों से अधिक की चूक के पश्चात् भी पाँच विमान पत्तनों नामतः लखनऊ, औरंगाबाद, बेलूरघाट, झारसूगुडा और वारंगल पर चार दीवारी का निर्माण भूमि के सीमांकन न करने, स्पष्ट स्थल की अनुपलब्धता, स्थानीय निवासियों द्वारा बाधित आदि करने के कारण पूरा नहीं हुआ था।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि अतिक्रमण से बचने के लिए चार दीवारी/ सुरक्षा फेन्सिंग के निर्माण द्वारा भूमि को सुरक्षित करने के लिए आवश्यक अनुदेश विमान पत्तनों/क्षेत्रीय मुख्यालय को जारी कर दिए गए हैं।

### 3.1.2.8 अतिक्रमण

मार्च 2009 से मार्च 2012 तक अतिक्रमण के अंतर्गत क्षेत्र को नीचे दिए गए चार्ट में दिखाया गया है:-





लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि भूमि के अतिक्रमण के कारण विमान पत्तनों पर विभिन्न सुविधाओं के सृजन में विलम्ब या आस्थगन हुआ था जैसाकि नीचे चर्चा की गई है:

(क) फायर स्टेशन (वर्ग IX) और आपातकालीन चिकित्सा केन्द्र के निर्माण से संबंधित कार्य लखनऊ विमान पत्तन पर अगस्त 2008 में दिया गया था। इसे प्रारम्भ नहीं किया जा सका क्योंकि एएआई प्रस्तावित स्थल जिसको स्थानीय ग्रामीणों द्वारा अतिक्रमण किया गया था पर भार मुक्त भूमि उपलब्ध कराने में समर्थ नहीं था। इसके परिणामस्वरूप कार्य ₹9.08 करोड़ की लागत पर दिया गया था जिस पर अगस्त 2009 में प्रतिबन्ध लगा दिया गया था।

प्रबन्धन ने अपने उत्तर (मार्च 2012) में बताया कि इंजीनियरिंग विभाग ने भावी निर्माणों के लिए अतिक्रमण मुक्त भूमि सुनिश्चित करने के लिए अनुरोध किया था। तथापि, तथ्य यह रह जाता है कि अपेक्षित फायर स्टेशन और आपातकालीन चिकित्सा केन्द्र का अतिक्रमण के कारण निर्माण नहीं हो सका।

(ख) एएआई ने हैदराबाद विमान पत्तन पर 96.06 एकड़ की अतिक्रमण की गई भूमि से निजी पक्षकारों के पुनर्वास और बेदखल के लिए आन्ध्र प्रदेश सरकार को मई 1994 में ₹1.25 करोड़ अदा किए। तथापि, राज्य सरकार द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी, इसलिए, एएआई ने 13 वर्षों की चूक के पश्चात् इसकी राशि के प्रतिदाय की मांग की (अगस्त 2007)। लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि न तो अतिक्रमण हटाया गया था और न ही एएआई बकाया राशि (अक्टूबर 2012) की उगाही करने में समर्थ था।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि अतिक्रमण के हटाने/धन की उगाही का मामला राज्य सरकार के साथ लिया जाएगा।

(ग) कम दृश्यता के दौरान एयरक्राफ्ट के भूमि पर उतरने को समर्थ बनाने के लिए आईसीएओ द्वारा अपेक्षित सीएटी-II लाइटिंग सुविधा 2004 और 2008 के दौरान क्रमशः ₹ 5.18 करोड़ और ₹ 5.31 करोड़ की लागत पर लखनऊ और अमृतसर विमान पत्तनों पर उपलब्ध कराई गई थी। तथापि, इसका परिचालन भार मुक्त भूमि की अनुपलब्धता के कारण क्रमशः फरवरी 2011 और नवम्बर 2011 तक नहीं किया जा सका।

प्रबन्धन ने अपने उत्तर (मार्च 2012) में बताया कि इंजीनियरिंग विभाग ने भावी निर्माणों के लिए अतिक्रमण मुक्त भूमि सुनिश्चित करने के लिए अनुरोध किया था। आगे यह सूचित किया गया कि लखनऊ पर अतिक्रमण मुख्य रूप से मस्जिद/मन्दिर जिसमें यथेष्ट समय लगेगा के पुनः स्थापन के कारण था। अमृतसर विमान पत्तन पर विलम्ब रक्षा द्वारा ओआरपी/ब्लास्ट फेस के निष्पादन की आवश्यकता के कारण हुआ था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था चूंकि भार मुक्त भूमि उपलब्ध कराने में प्रबन्धन की विफलता के कारण ₹10.49 करोड़ की लागत पर प्राप्त हुई सीएटी-II लाइटिंग का प्रतिष्ठापन नहीं हुआ।

### **3.1.2.9 करारों के नवीनीकरण/निष्पादन में चूकें**

पट्टा करारों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित कमियों का पता चला:

### **3.1.2.10 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों/सरकारी विभागों के साथ करार**



(क) पवन हंस हेलीकोप्टर लिमिटेड (पीएचएचएल) को जुहू, सफदरजंग, राजामुन्दरी और गुवाहाटी विमान पत्तनों पर एएआई के साथ किए गए विभिन्न करारों के अंतर्गत कब्जा की गई भूमि और हेंगर के स्थानों के लिए प्रचलित दरों<sup>1</sup> पर पट्टा किराए का भुगतान करना अपेक्षित था।

तथापि, प्रचलित दरों पर पट्टा किराए का भुगतान करने के बजाए पीएचएचएल ने इस आधार पर कि एएआई द्वारा मांगी गई दरें आधिक्य में थी, पूर्व संशोधित दरों<sup>2</sup> पर पट्टा किराए का भुगतान किया।

मामले को सुलझाने के लिए एमओसीए ने एक मध्यस्थ की नियुक्ति की जिसने मई 2003 में निर्णय दिया। निर्णय के अनुसार पीएलएचएल को सफदरजंग के लिए मार्च 2005, राजामुन्दरी के लिए जून 2007, गुवाहाटी के लिए मार्च 2008 और जुहू के लिए मार्च 2009 तक की अवधि के दौरान पूर्व संशोधित दरों पर पट्टा किराए का भुगतान करना अपेक्षित था। इसके पश्चात् एएआई के बोर्ड द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार लाइसेंस फीस का भुगतान किया जाना अपेक्षित था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि एएआई ने अप्रैल 2005 (सफदरजंग), अप्रैल 2008 (गुवाहाटी) और अप्रैल 2009 (जुहू) से लागू दरों पर लाइसेंस फीस प्रभारित करने के लिए एक खण्ड को समाविष्ट करते हुए पीएचएचएल के साथ नए करारों पर हस्ताक्षर नहीं किए। राजामुन्दरी विमान पत्तन के संबंध में पीएचएचएल ने एएआई के साथ संशोधित करार पर हस्ताक्षर किए थे और निर्णय के अनुसार दरों पर पट्टा किराए का भुगतान कर रहा था। परिणामतः मध्यस्थ निर्णय के अनुसार प्राप्यों के भुगतान न करने के परिणामस्वरूप मार्च 2012 को ₹ 16.83 करोड़ की राशि के प्राप्य हुए। तथापि, चूंकि मामले को सुलझाया नहीं गया था इसलिए एक मध्यस्थ की नियुक्ति एमओसीए द्वारा पुनः की गई थी (जुलाई 2012) और निर्णय प्रतीक्षित था (अक्टूबर 2012)।

(ख) एएआई के पास इण्डियन एयरलाइन्स को आबंटित किए गए स्थान के लिए लाइसेंस फीस से संबंधित उनके साथ दीर्घ लम्बित विवाद थे। एमओसीए ने बकाया प्राप्यों/मामलों पर निर्णय देने के लिए एक मध्यस्थ की नियुक्ति की (फरवरी 2005)। मध्यस्थ निर्णय की घोषणा फरवरी 2009 में की गई थी। निर्णय के अनुसार एयर इण्डिया (तत्कालीन इण्डियन एयरलाइन्स-इन्टरनेशनल एयरपोर्ट डिवीजन) विमान पत्तनों को एएआई द्वारा आबंटित भूमि/स्थान के बारे में लाइसेंस फीस के भुगतान में ब्रह्मा निर्णय का अनुसरण किया जाना चाहिए और 1.4.2001 से प्रत्येक 3 वर्षों से 25 प्रतिशत वृद्धि तक का भी अनुपालन किया जाना चाहिए। एयर इण्डिया (तत्कालीन इण्डियन एयरलाइन्स-नेशनल एयरपोर्ट डिवीजन) विमान पत्तनों के संबंध में करार के अनुसार प्रत्येक तीन वर्षों से 15 प्रतिशत वृद्धि का अनुपालन किया जाना था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एएआई मध्यस्थ निर्णय के अनुसार प्राप्यों की उगाही करने में समर्थ नहीं था जिसके परिणामस्वरूप 30 सितम्बर 2012 तक ₹ 161.16 करोड़ के प्राप्य बकाया रहे।

(ग) एएआई ने छह माह जिसे बाद में एक ओर वर्ष के लिए अर्थात् जुलाई 2006 तक बढ़ा दिया था की अवधि के लिए एनएच-8, महीपालपुर नई दिल्ली पर पहुंच नियंत्रित राजमार्ग के निर्माण के दौरान अस्थाई यातायात विपथन के लिए एनएचएआई को 6766 वर्गमीटर माप की भूमि पट्टे पर

<sup>1</sup> जुहू ₹ 660/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष (पीएसएमपीए), सफदरजंग भूमि के लिए- ₹240 पीएसएमपीए और हेंगर के लिए ₹ 100 पीएसएमपीए, राजामुन्दरी-भूमि के लिए ₹ 9पीएसएमपीए और हेंगर के लिए ₹78 पीएसएमपीए और गुवाहाटी - हेंगर के लिए ₹1510/-पीएसएमपीए

<sup>2</sup> जुहू- ₹330 पीएसएमपीए, सफदरजंग - भूमि के लिए ₹85 पीएसएमपीए और हेंगर के लिए ₹30- पीएसएमपीए राजामुन्दरी- भूमि के लिए ₹9 पीएसएमपीए और गुवाहाटी-हेंगर के लिए ₹1200 पीएसएमपीए

दी (फरवरी 2005)। तथापि, जून 2010 में और बाद में अगस्त 2012 में किए गए संयुक्त सर्वेक्षण के दौरान उपर्युक्त भूमि लाइसेंस फीस के भुगतान या करार के किसी नवीनीकरण के बिना एनएचएआई के अधिकार में पाई गई थी। परिणामतः ₹ 4.43 करोड़ की राशि अगस्त 2006 से मार्च 2012 की अवधि हेतु बकाया थी।

एएआई मुख्यालय ने एनएचएआई के साथ मामले को उठाने के लिए इसके क्षेत्रीय मुख्यालय (एनआर) को अनुदेश दिए (जनवरी 2013)।

(घ) नमूना जांच किए गए पांच<sup>1</sup> विमान पत्तनों पर केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग (सीपीडब्ल्यूडी) किसी लाइसेंस फीस का भुगतान किए बिना 27416.88 वर्ग मीटर माप की भूमि पर कब्जा किए हुए पाया गया था। यद्यपि भूमि को खाली कराने के लिए अथवा लाइसेंस फीस की बकाया राशि की उगाही के लिए समय-समय पर (तत्कालीन राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण और भारतीय अन्तरराष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण के माध्यम से) एएआई द्वारा प्रयास किए गए थे तथापि, वे सफल नहीं हो सके थे। वर्तमान रूप से चूंकि प्रचलित दरों पर लाइसेंस फीस प्रभारित करने के लिए एएआई और सीपीडब्ल्यूडी के मध्य कोई करार विद्यमान नहीं था फिर भी एएआई ₹ 8.29 करोड़<sup>2</sup> (मार्च 2012) तक की राशि की लाइसेंस फीस को लागू करने में असमर्थ था।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि दीर्घ लम्बित लाइसेंस फीस की वसूली संभव नहीं प्रतीत हो रही थी। प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि एएआई की यौक्तिकीकरण नीति (2008) के अनुसार सरकारी विभागों को प्रचलित दर के 50 प्रतिशत पर प्रभारित करना था। तथापि एएआई ने न तो उपर्युक्त नीति के लिए सीपीडब्ल्यूडी को आवेदन किया और न ही भूमि को खाली कराने के लिए अपेक्षित कार्रवाई की।

(ङ) 4645.15 वर्गमीटर भूमि की माप का एक प्लॉट 3 फरवरी 1981 से 2 फरवरी 1991 तक 10 वर्षों की अवधि के लिए ₹ 1 प्रतिवर्ष की दर पर लाइसेंस फीस के भुगतान पर औषधालय के निर्माण के लिए हैदराबाद विमान पत्तन पर सीजीएचएस को आबंटित किया गया था। सीजीएचएस ने आगामी अवधि के लिए लाइसेंस फीस में एएआई द्वारा किए गए संशोधनों पर विवाद किया।

मामले का निराकरण करने के लिए एएआई के बोर्ड ने 03.2.1991 से 31.3.2008 तक की अवधि के लिए पट्टे के नवीकरण के लिए कार्योत्तर अनुमोदन प्रदान किया (सितम्बर 2008)। बोर्ड ने बकाया प्राप्यों का निपटान करने के अध्यक्षीन अप्रैल 2008 से मार्च 2011 तक की पुनः अवधि के लिए पट्टे के विस्तार का भी अनुमोदन किया।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि एएआई के बोर्ड ने बकाया प्राप्यों के भुगतान के अध्यक्षीन अप्रैल 2008 से मार्च 2011 तक की पुनः अवधि के लिए पट्टे का अनुमोदन किया। तदनुसार, सीजीएचएस ने 31 मार्च 2008 तक के बकाया को क्लीयर किया था। प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि कब्जे के अंतर्गत भूमि के लिए कोई करार निष्पादित नहीं किया गया था और

<sup>1</sup> अमृतसर (8766.8वर्गमीटर), जयपुर (4047.0 वर्गमीटर), लखनऊ (3949.8 वर्गमीटर), श्रीनगर (5823.0 वर्गमीटर) और विशाखापत्तनम (4830.28 वर्गमीटर)

<sup>2</sup> अमृतसर ₹1.00 करोड़ (1995 से 2012), जयपुर- ₹2.08 करोड़(मार्च 2012 तक), लखनऊ-₹0.97 करोड़ (मार्च 2012 तक), श्रीनगर- ₹0.82 करोड़ (2008 से 2012) और विशाखापत्तनम - ₹3.42 करोड़ (अक्टूबर 2012 तक)

आगामी अवधि के लिए प्राप्त्तों का भुगतान सीजीएचएस द्वारा नहीं किया गया था। परिणामतः, ₹3.29 करोड़ (मार्च 2012 तक) की राशि सीजीएचएस के प्रति बकाया थी।

### 3.1.2.11 रायपुर और राँची विमान पत्तनों पर निजी पक्षकार को अभिलाभ

एएआई ने विमान पत्तनों पर निर्माण कार्य में लगे ठेकेदारों को भूमि के आबंटन के लिए प्रचलित दर पर लाइसेंस फीस प्रभारित करने का निर्णय लिया (अगस्त 2005)। इसके पश्चात् जुलाई 2008 में एक तकनीकी अनुदेश (सं0 18) इस बारे में जारी किया गया था। उपर्युक्त अनुदेशों के उल्लंघन में रायपुर और राँची विमान पत्तनों पर नए टर्मिनल भवन के निर्माण के लिए कार्य से संबंधित निविदा दस्तावेजों को यह उल्लेख करते हुए क्रमशः जून 2008 और अक्टूबर 2008 में जारी किया गया था कि ठेकेदार को ₹1 प्रतिवर्ष की नाममात्र लाइसेंस फीस पर संयंत्र एवं मशीनरी के प्रतिष्ठापन, सामग्री के स्टोर करने एवं ढेर लगाने के लिए गैर-परिचालन क्षेत्र में विमान पत्तन परिसरों के अन्दर भूमि आबंटित की जाएगी। मैसर्स केएमबी ईआरए (जेवी) और मैसर्स अहलूवालिया कोन्ट्रैक्ट्स (इण्डिया) लिमिटेड को रायपुर और राँची में नए टर्मिनल भवनों के निर्माण के लिए क्रमशः सितम्बर 2008 और जनवरी 2009 में ठेके दिए गए थे।

एएआई ने प्रचलित लाइसेंस फीस के बजाए मात्र ₹1 प्रतिवर्ष की लाइसेंस फीस पर रायपुर और राँची विमान पत्तनों पर ठेकेदारों को क्रमशः 3984 वर्गमीटर और 36,781 वर्गमीटर माप की भूमि का कुल क्षेत्र आबंटित किया। उपर्युक्त के परिणामस्वरूप ₹2.38 करोड़ (मार्च 2012 तक) की लाइसेंस फीस की वसूली न होने के कारण हानि हुई।

### 3.1.3 सरकारी विभाग/सांविधिक निगम के पास लम्बित मुआवजा

#### 3.1.3.1 भारतीय नौसेना

भारतीय नौसेना के उपयोग के लिए विशाखापत्तनम पर सिविल हवाई अड्डे के अन्तरण के लिए भारत सरकार की संस्वीकृति (जनवरी 1986) के अनुपालन में एएआई ने 794.70 एकड़ माप की भूमि और उन पर बनी हुई संरचना को भारतीय नौसेना के सुपुर्द कर दिया था (जून 1987)। एएआई ने भूमि की लागत और हवाई अड्डे की संरचना के प्रति भारतीय नौसेना को ₹174 करोड़ का दावा उद्भूत किया (जुलाई 1991)। राशि का भुगतान एक माह के अंदर किया जाना था जिसमें विफल होने पर नौसेना प्राधिकारी राशि पर 12 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर ब्याज का भुगतान करने के लिए दायी थे।

एएआई ने 13 वर्षों की चूक के पश्चात् मामला रक्षा मंत्रालय के साथ लिया (जनवरी 2001)। इसके पश्चात्, एएआई ने विवाद समिति (सीओडी) को मामला भेजने के लिए एमओसीए से अनुमति माँगी (दिसम्बर 2004 और जनवरी 2010) जिसके लिए एमओसीए ने कोई उत्तर नहीं दिया।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि मामला नौसेना प्राधिकारियों के साथ लिया जाएगा।

#### 3.1.3.2 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

एआई ने चेन्नै विमान पत्तन के अग्रभाग में फ्लाई ओवर के निर्माण के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) को 3881.40 वर्गमीटर माप की भूमि का अन्तरण किया (2006) और एनएचएआई पर ₹7.11 करोड़ के लिए एक मांग उद्भूत की (जनवरी 2008)। 6 वर्षों की चूक के पश्चात् भी राशि उगाही हुए बिना रही।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि मामला पुनः एनएचएआई के साथ उठाया जाएगा।

### निष्कर्ष

भूमि प्रबन्धन विभाग उचित अभिलेख के रखरखाव के लिए, एएआई के पास निहित भूमि के स्वाम्य को स्थापित करने के लिए जिम्मेवार था। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि उपर्युक्त विभाग पूर्ण रूप से उन उद्देश्यों को प्राप्त नहीं कर सका जिसके लिए इसका सृजन किया गया था। लेखापरीक्षा में नमूना जांच की गई 37455.729 एकड़ भूमि में से 14053.202 एकड़ भूमि को एएआई के नाम में परिवर्तित नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, 888.44 एकड़ भूमि अतिक्रमण के अंतर्गत थी (मार्च 2012) जिसके कारण एएआई को कतिपय सुविधाओं के सृजन/परिचालन को आस्थगित करना पड़ा था जैसाकि ब्यौरा ऊपर दिया गया है।

बहुत सी एजेंसियाँ अप्राधिकृत रूप से विभिन्न विमान पत्तनों पर भूमि पर कब्जा कर रही थीं। तथापि, पक्षकारों के साथ करारों के अभाव में एएआई लाइसेंस फीस/देय पट्टा किराया की उगाही करने में असमर्थ था।

### सिफारिशें

- एएआई के नाम में पूर्ण भूमि अभिलेखों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई की जाने की आवश्यकता है।
- अप्राधिकृत कब्जा और अतिक्रमणों को हटाने के लिए प्रयास किए जाने चाहिए।
- चूककर्ताओं से बकाया प्राप्यों की वसूली के लिए प्रयास किए जाने चाहिए।

मामला दिसम्बर 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

### 3.2 राजस्व की हानि

सेवा संभरक अर्थात बीएसईएस लिमिटेड द्वारा प्रभारित प्रति यूनिट दर के आधिक्य में ग्राहियों से डायल द्वारा संग्रहीत विद्युत प्रभारों में एएआई द्वारा इसके देय शेयर की उगाही न होने के कारण ₹ 6.22 करोड़ के राजस्व की हानि।

भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने 04 अप्रैल 2006 को दिल्ली अन्तरराष्ट्रीय विमान पत्तन प्राइवेट लिमिटेड (डायल), एक संयुक्त उद्यम कम्पनी (जेवीसी) के साथ प्रचालन, प्रबन्धन एवं विकास करार (ओएमडीए) पर राज्य प्रोत्साहक की क्षमता के रूप में हस्ताक्षर किए और 'जहाँ है जैसा के आधार' पर इन्द्रा गाँधी अन्तरराष्ट्रीय (आईजीआई) विमान पत्तन दिल्ली 03 मई 2006 को डायल को सुपुर्द कर दिया गया था। ओएमडीए के अनुसार डायल को प्रारम्भिक रूप से 30 वर्षों के लिए दिल्ली में आईजीआई विमान पत्तन का प्रचालन और अनुरक्षण करना अपेक्षित था जो पुनः एक वर्ष के लिए डायल के राजस्व के 45.99 प्रतिशत के राजस्व शेयर के रूप में वार्षिक फीस और ₹ 150 करोड़ की अपफ्रान्ट फीस के भुगतान पर अगले 30 वर्षों के लिए विस्तारयोग्य था। एएआई को उपचित राजस्व शेयर के क्रेडिट को सुनिश्चित करने के लिए ओएमडीए ने डायल के परामर्श से एएआई द्वारा एक स्वतंत्र लेखापरीक्षक की नियुक्ति का प्रावधान किया। राजस्व शेयर की गणना डायल के त्रैमासिक राजस्व के आधार पर की जानी थी जैसाकि कथित स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा प्रमाणित किया गया।

ओएमडीए का खण्ड 1.1 निम्न रूप में राजस्व को परिभाषित करता है:

‘राजस्व का मतलब जेवीसी द्वारा किए गए भुगतान, यदि कोई भी हो, सुसंगत प्राधिकारियों द्वारा किए गए कार्यकलापों या विद्युत, पानी, मलजल के प्रावधान के लिए जेवीसी द्वारा प्राप्त हुए भुगतान या तीसरी पार्टी के सेवा संभरकों को ऐसी उपयोगिताओं के लिए अदा की गई राशियों की सीमा तक अनुरूप उपयोगिताओं के लिए, को छोड़कर जेवीसी के सभी पूर्व कर सकल राजस्व से है।’

स्वतंत्र लेखापरीक्षकों की नियुक्ति ओएमडीए की शर्तों में की गई थी जिसका उल्लेख डायल के राजस्व पर 31 मार्च 2012 को समाप्त त्रैमासिक के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में किया गया था कि हाई टेंशन (एचटी) और लो टेंशन (एलटी) दोनों के लिए सेवा संभरक अर्थात् बीएसईएस लिमिटेड द्वारा प्रभारित किए जाने वाले ₹ 6.47 प्रति यूनिट के प्रति डायल ग्राहियों से एलटी के मामले में लगभग ₹ 9.66 प्रति यूनिट की दर पर और एचटी के मामले में ₹ 6.91 प्रति यूनिट पर विद्युत प्रभारों का संग्रहण कर रहा था। स्वतंत्र लेखापरीक्षक ने अपनी रिपोर्ट में उल्लेख किया कि डायल ने बीएसईएस लिमिटेड को देय प्रति यूनिट दर के अतिरिक्त अप्रैल 2010 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान विभिन्न ग्राहियों से संग्रहीत ₹ 13.52 करोड़ की अतिरिक्त राशि को एएआई के साथ शेयर नहीं किया।

उपर्युक्त उल्लिखित राजस्व की परिभाषा के अनुसार सेवा संभरकों को अदा की गई राशि की अधिकता में किसी भी वसूली को डायल के राजस्व के रूप में माना जाएगा। तदनुसार, एएआई ₹ 13.52 करोड़ की उपर्युक्त राशि में 45.99 प्रतिशत का अपना देय शेयर प्राप्त करने का हकदार था।

डायल ने बताया (नवम्बर 2011) कि वे आईजीआई विमान पत्तन पर विभिन्न ग्राहियों/एयरलाइन्स से वसूल किए गए विद्युत प्रभारों पर 27 प्रतिशत सेवा प्रभारों के उद्ग्रहण करने की एएआई द्वारा अपनाई गई पद्धति का अनुसरण कर रहे थे। डायल ने पुनः बताया कि विद्युत प्रभारों पर उद्ग्रहीत किए गए सेवा प्रभार विमान पत्तन के अन्दर संवितरण लाइनों और अवसंरचना के सृजन और रखरखाव पर व्यय की गई भारी लागतों की वसूली के लिए आवश्यक थे।

नागर विमानन मंत्रालय ने बताया (मार्च 2012) कि क्योंकि विधिक प्रावधानों के अनुसार डायल विद्युत के संवितरण से कोई लाभ अर्जित नहीं कर सका इसलिए यह आवश्यक है कि दोनों पक्षकारों (एएआई और डायल) को विद्युत प्रभारों पर कोई लाभ नहीं लेना चाहिए। मंत्रालय ने पुनः बताया कि उन्होंने सही परिप्रेक्ष्य में मामलों का निराकरण करने के लिए एएआई और डायल को अनुदेश जारी किए।

मंत्रालय के साथ-साथ डायल का उत्तर ओएमडीए में अनुबद्ध राजस्व के प्रावधानों और परिभाषा के विपरीत था। इसके अतिरिक्त, चूंकि डायल सभी सुविधाओं से सज्जित उपलब्ध कराए गए स्थानों के लिए ग्राहियों/एयरलाइनों से ₹ 500 प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह की दर पर उपयोगिता/सरलीकरण प्रभारों की वसूली भी कर रहा था इसलिए विमान पत्तन के अन्दर संवितरण लाइनों और अवसंरचना के सृजन और रखरखाव पर व्यय की गई भारी लागतों की वसूली के लिए विद्युत प्रभारों पर सेवा प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए डायल का तर्क स्वीकार्य नहीं था।

इस प्रकार, बीएसईएस लिमिटेड द्वारा प्रभारित प्रति यूनिट दर की अधिकता में ग्राहियों से विद्युत प्रभारों के प्रति डायल द्वारा संग्रहीत ₹ 13.52 करोड़ की राशि में एएआई द्वारा इसके देय शेयर की उगाही न होने के कारण एएआई ने ₹ 6.22 करोड़ के राजस्व की हानि उठाई।

### 3.3 डायल के राजस्व में देय शेयर की उगाही न होना

दिल्ली अन्तरराष्ट्रीय विमान पत्तन लिमिटेड (डायल) ने आयात शुल्क के भुगतान के लिए सरवड फ्रोम इण्डिया स्कीम (एसएफआईएस) के अन्तर्गत अर्जन किए गए ₹ 91.83 करोड़ की राशि के ड्यूटी क्रेडिट स्क्रिप मूल्य का उपयोग किया लेकिन 'आय' के रूप में इसे लेखांकित नहीं किया। इसने ओएमडीए के अनुसार उपर्युक्त राजस्व अर्थात् ₹42.23 करोड़ के प्राप्य के 45.99 प्रतिशत के शेयर को प्राप्त करने से एएआई को वंचित किया। एएआई ने पुनः उपर्युक्त राशि की उगाही न होने के कारण ब्याज के प्रति ₹9.84 करोड़ (जनवरी 2013 तक) की हानि वहन की।

भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने 04 अप्रैल 2006 को दिल्ली अन्तरराष्ट्रीय विमान पत्तन प्राइवेट लिमिटेड (डायल), एक संयुक्त उद्यम कम्पनी (जेवीसी) के साथ प्रचालन, प्रबन्धन और विकास करार (ओएमडीए) पर राज्य प्रोत्साहन की क्षमता के रूप में हस्ताक्षर किए। करार के अनुसार एएआई ने 'जहाँ है जैसा है' के आधार पर 3 मई 2006 को इन्द्रा गांधी अन्तरराष्ट्रीय (आईजीआई) विमान पत्तन, दिल्ली डायल को सुपुर्द कर दिया था। ओएमडीए के अनुसार, डायल को प्रारम्भिक रूप से 30 वर्षों के लिए दिल्ली में आईजीआई विमान पत्तन का प्रचालन और अनुरक्षण करना अपेक्षित था जो पुनः एक वर्ष के लिए डायल के राजस्व के 45.99 प्रतिशत के राजस्व शेयर के रूप में वार्षिक फीस और ₹150 करोड़ की अपग्रान्ट फीस के भुगतान पर अगले 30 वर्षों के लिए विस्तार योग्य था। ओएमडीए के खण्ड 11.1.2.4 के अनुसार एएआई द्वारा नियुक्त किए गए स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा त्रैमासिक आधार पर डायल के राजस्व का सत्यापन किया जाना था।

डायल भारत सरकार द्वारा जारी विदेश व्यापार नीति के सरवड फ्रोम इण्डिया स्किम (एसएफआईएस) के अंतर्गत सीमाशुल्क स्क्रिप के लिए हकदार था। एसएफआईएस की शर्तों के अंतर्गत सेवा संभरक उनके द्वारा अर्जित की गई विदेशी मुद्रा की प्रतिशतता के रूप में शुल्क क्रेडिट स्क्रिप के लिए हकदार है जिसका उपयोग आयातों के मामले में आयात शुल्क के भुगतान के लिए किया जा सकता है।

ओएमडीए की शर्तों में नियुक्त किए गए स्वतंत्र लेखापरीक्षक ने 31 मार्च 2011 और 31 मार्च 2012 को समाप्त त्रैमासिक के लिए डायल के राजस्व पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में उल्लेख किया कि सीमाशुल्क स्क्रिप की ₹91.83 करोड़ की राशि का उपयोग आयातों पर शुल्क के भुगतान के लिए डायल द्वारा (2009-10 के दौरान ₹65.01 करोड़, 2010-11 के दौरान ₹24.09 करोड़ और 2011-12 के दौरान ₹2.73 करोड़) किया गया था। तथापि, डायल ने लेखाकरण मानक -10, स्थायी परिसम्पत्तियों के लिए लेखाकरण और लेखाकरण मानक-2, 'मालसूचियों के मूल्यांकन के प्रावधानों के अनुसार यथा अपेक्षित स्थायी परिसम्पत्तियों के मूल्य की माप करते समय सीमाशुल्क स्क्रिप की उपर्युक्त राशि को लेखा में नहीं लिया जिसके अनुसार स्थायी परिसम्पत्तियों, उपभोज्य मर्दों, फालतू पुर्जे आदि के क्रय की लागत को उनके वर्तमान स्थान और कार्यचालन स्थिति के लिए इन मर्दों को लाने में व्यय की गई लागतों के लिए उचित रूप से संभव सादृश्य मुहैया कराने में शुल्क क्रेडिट हकदारी के या तो नगद रूप में या उपयोग के रूप में उन पर देय आयात शुल्क को शामिल करते हुए उनके पूर्ण मूल्य पर दर्ज किया जाना चाहिए।

31 मार्च 2011 और 31 मार्च 2012 को समाप्त वित्तीय वर्ष के लिए डायल के लेखाओं पर उनके सांविधिक लेखापरीक्षक प्रतिवेदन में सांविधिक लेखापरीक्षकों ने भी राय दी कि डायल को आय के रूप में आयातों पर शुल्क के भुगतान के लिए इसके द्वारा उपर्युक्त सीमाशुल्क स्क्रिप की उपर्युक्त राशि को अभिलेखित करना चाहिए।



इससे उपर्युक्त राजस्व जो ₹42.23 करोड़ (₹1.83 करोड़ का 45.99 प्रतिशत) निकाला गया के 45.99 प्रतिशत शेयर के प्राप्त करने से एएआई भी वंचित हुआ। एएआई ने उपर्युक्त राशि पर ब्याज के प्रति ₹9.84 करोड़ (जनवरी 2013 तक) की हानि भी वहन की।

इसे बताए जाने पर, नागर विमानन मंत्रालय ने बताया (मार्च 2012) कि एएआई ने डायल से राजस्व के अपने शेयर की वसूली के लिए कार्रवाई प्रारम्भ की थी। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि ₹40.98 करोड़ की राशि के लिए मार्च 2012 में उद्भूत किए गए एक बीजक की जनवरी 2013 तक उगाही नहीं हुई थी।

मंत्रालय द्वारा लेखापरीक्षा आपत्ति के स्वीकरण के बावजूद भी एएआई जनवरी 2013 तक डायल से ₹42.23 करोड़ की राशि के राजस्व के अपने देय शेयर की उगाही नहीं कर सका। उपर्युक्त राशि की उगाही में विलम्ब के परिणामस्वरूप एएआई को ₹9.84 करोड़ (जनवरी 2013 तक) के ब्याज की हानि हुई।

#### एयर इण्डिया लिमिटेड

#### 3.4 भूमि सम्वहलाई करारों के परिहार्य समापन के कारण राजस्व की हानि

एयर इण्डिया ने जनवरी 2010 से मार्च 2012 तक ₹ 12.21 करोड़ के राजस्व की हानि उठाई और मुम्बई विमान पत्तन पर तीन ग्राहक एयरलाइन्स द्वारा भूमि सम्वहलाई करारों के समापन के कारण अप्रैल 2012 से आगे तक ₹8.53 करोड़ प्रति वर्ष के आवर्ती राजस्व की भी हानि होगी।

एयर इण्डिया लिमिटेड (एआईएल) भारत में विभिन्न विमान पत्तनों पर 'ग्राहक एयरलाइन्स'<sup>1</sup> को भूमि सम्वहलाई सेवाएं उपलब्ध कराती है। एयरलाइन्स द्वारा सेवाओं की आवश्यकता के आधार पर एनआईएल ने अन्तरराष्ट्रीय हवाई परिवहन संघ द्वारा निर्धारित मानक के अनुसार व्यापक सम्वहलाई<sup>2</sup> या विशिष्ट सम्वहलाई सेवाओं के लिए ग्राहक एयरलाइन्स के साथ एक भूमि सम्वहलाई करार (जीएचए) किया। ग्राहक एयरलाइन्स के साथ निष्पादित जीएचए में या तो विशिष्ट अवधि ठेका है या एक अनिश्चित अवधि के लिए जब तक वैध रह सकता है तब तक या तो एक पार्टी द्वारा दूसरी अन्य पार्टी को लिखित में पूर्व नोटिस<sup>3</sup> देने के पश्चात् समाप्त किया जा सकता है।

लेखापरीक्षा ने मलेशियन, इथोपियन और सऊदी एयरलाइन्स के संबंध में एआईएल की एक वर्ष की दैनिक उडान सम्वहलाई विसंगति रिपोर्ट (एफएचडीआर) की संवीक्षा की और देखा कि ग्राहक एयरलाइन्स एआईएल द्वारा उपलब्ध कराई गई उप मानक सेवाओं की शिकायत कर रही थी। सेवाओं में इन विसंगतियों द्वारा ई-मेल्स के माध्यम से कथित एयरलाइन्स द्वारा एआईएल पर भी दवाब डाला गया था। तथापि, कोई समय से सुधारात्मक कार्रवाई एआईएल द्वारा नहीं की गई थी जिसके कारण जीएचए का समापन हुआ जिसके परिणामस्वरूप जनवरी 2010 से मार्च 2012 तक

<sup>1</sup> एआईएल की ग्राहक एयरलाइन्स में मलेशियन एयरलाइन (एमएच-अगस्त 2007 से जुलाई 2010 तक), इथोपियन एयरलाइन (ईटी-सितम्बर 2005 से समाप्ति की तारीख तक) और सऊदी अरेबियन एयरलाइन (एसवी 28-नवम्बर 1998 से समाप्ति की तारीख तक) शामिल हैं।

<sup>2</sup> व्यापक सम्वहलाई में यात्री सम्वहलाई, रेम्प सम्वहलाई, कार्गो, केबिन सफाई सेवाएं, उडान प्रचालन, गन्तव्य नियंत्रण प्रणाली, जांच किए गए समान का एक्स रे और स्ट्रेपिंग, समान मिलान प्रणाली और आंशिक सुरक्षा सेवाएं आदि शामिल हैं।

<sup>3</sup> सऊदी अरेबियन एयरलाइन और मलेशियन एयरलाइन्स के संबंध में साठ दिन और इथोपियन एयरलाइन्स के संबंध में नब्बे दिन।



की अवधि के दौरान ₹ 12.21 करोड़ की हानि हुई और अप्रैल 2012 से आगे तक ₹ 8.53 करोड़ प्रतिवर्ष के राजस्व की आवर्ती हानि हुई। जीएचए की समाप्ति के तीन मामलों का विशिष्ट ब्यौरा नीचे दिया गया है:

(i) **मलेशियन एयरलाइन्स (एमएच):** एमएच मुम्बई में प्रतिदिन उड़ानों का प्रचालन करता है और उसने अगस्त 2007 से जुलाई 2010 तक एआईएल के साथ विद्यमान करार का नवीकरण किया था। एमएच ने एआईएल द्वारा मुहैया कराई गई सेवाओं के दीर्घकालिक और निरन्तर ह्रास और भूतपूर्व द्वारा सामाना की गई परिणामी कठिनाइयों का उल्लेख करते हुए इसकी समाप्ति से सात महीने पहले करार समाप्त कर दिया था। एफएचडीआर की संवीक्षा से पता चला कि एमएच ने लदान करने वालों की कमी, अनुचित सम्हलाई आदि के कारण एआईएल के साथ बहुत सी समस्याओं का सामना किया।

(ii) **इथोपियन एयरलाइन्स (ईटी) :** ईटी ने तीन वर्ष की अवधि के लिए सितम्बर 2005 में मुम्बई विमान पत्तन पर एआईएल के साथ जीएचए का नवीनीकरण किया जिसे इस प्रावधान सहित पुनः अनिश्चित रूप से बढ़ा दिया गया था कि या तो पार्टी 90 दिनों का पूर्व नोटिस देते हुए करार को समाप्त कर सकती है। इसके पश्चात् भी ईटी के बताए जाने पर (अगस्त 2008) कि एआईएल का सेवा स्तर बहुत कम था एवं सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार के लिए एआईएल द्वारा प्रबल सुधार और आश्वासन के लिए आवश्यकता पर जोर दिया गया फिर भी एआईएल एयरलाइन को सन्तुष्ट करने के लिए समय से सुधारात्मक उपाय करने और सेवाओं के मानक का सुधार करने में विफल रहा। ईटी ने एआईएल द्वारा दी गई सेवाओं की खराब गुणवत्ता के कारण फरवरी 2010 में जीएचए को समाप्त कर दिया।

(iii) **सऊदी अरेबियन एयरलाइन्स (एसवी):** एसवी ने नवम्बर 1999 में मुम्बई विमान पत्तन के लिए एआईएल के साथ जीएचए का नवीनीकरण किया। करार इस विकल्प सहित एक अनिश्चित अवधि के लिए था कि या तो पार्टी इसे उचित नोटिस देते हुए समाप्त कर सकती है। एसवी ने अन्य बातों के साथ-साथ समापन के लिए कारण के रूप में बहुत से अनुवर्ती के बावजूद एआईएल द्वारा इसकी शिकायतों के सुधार के अभाव का उल्लेख करते हुए मार्च 2012 में मुम्बई विमान पत्तन के लिए जीएचए समाप्त कर दिया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एआईएल के भूमि सेवा विभाग की परिचालन नियमपुस्तिका के खण्ड 4.6 में टेकों की निष्पादित शर्तों में ग्राहक के साथ आपसी समस्याओं का समाधान करने के लिए समीक्षा बैठक करने की क्रियाविधि का प्रावधान किया गया है। तथापि, एआईएल ग्राहक एयरलाइन्स के साथ नियमित आवधिक बैठकें करने के समर्थन में कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं करा सका।

इस प्रकार, ग्राहक एयरलाइन्स द्वारा बताई गई कमियों को डील करने में एआईएल की गम्भीरता और सुधारात्मक कार्रवाई के अभाव के परिणामस्वरूप दो एयरलाइन्स (एमएच एवं ईटी) द्वारा जीएचए के समापन के कारण जनवरी 2010 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान एआईएल को ₹ 12.21 करोड़ के राजस्व की हानि हुई और ईटी एवं एसवी द्वारा जीएचए के समापन के कारण अप्रैल 2012 से आगे तक ₹ 8.53 करोड़ प्रतिवर्ष के राजस्व की आवर्ती हानि हुई।

प्रबन्धन ने अपने उत्तर (सितम्बर 2012) में बताया कि:

- एमएच और ईटी द्वारा उद्भूत की गई विसंगतियाँ जीएच सेवाओं में कतिपय विचलनों के कारण हुई थीं जो स्वरूप में लघु थीं और उड़ानों में किसी प्रकार के विलम्ब के परिणाम से नहीं हुई थीं। ये अधिकांश विसंगतियाँ मुम्बई विमान पत्तन पर श्रमबल की कमी और स्थान बाध्यताओं के कारण मुख्यतः अवसंरचना समस्याओं के कारण थीं जो प्रबन्धन के नियंत्रण से परे थीं।
- भारत सरकार द्वारा जीएच नीति में परिवर्तन से दिल्ली में नए भूमि सम्वहलाई एजेंट को ग्रेब कारबार के लिए ग्राहक एयरलाइन्स के लिए भारी छूट का प्रस्ताव दिया जा रहा था। एसवी ने एयरलाइन और मैसर्स सीलेबी\* के मध्य एक करार के अनुसार एआईएल के साथ जीएचए समाप्त कर दिया था। दो के मध्य करार के अनुसार बाद वाला मुम्बई में जीएच कार्य करने के लिए इस्तनबुल पर सम्वहलाई प्रभारों को कम करेगा।

निम्नलिखित बिन्दुओं पर उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

- शिकायतें ई-मेल्स और एफएचडीआर के माध्यम से एमएच और ईटी एयरलाइन्स द्वारा की गई थीं और एयर इण्डिया मैनेजमेंट और इसके स्टाफ के मध्य चल रहे औद्योगिक विवाद के परिणामस्वरूप जीएच सेवाओं में विघटन के कारण एमएच द्वारा सामना की गई कठिनाइयों को बताते हुए नागर विमानन परिवहन मंत्रालय, मलेशिया सरकार (अक्टूबर 2009) के अवर सचिव द्वारा भारतीय उच्च आयोग, कुआला लाम्बपुर के टिप्पण में बताया गया कि ग्राहक एयरलाइन्स ने एआईएल की जीएच सेवाओं की खराब गुणवत्ता के कारण एआईएल के साथ उनके जीएचए को समाप्त कर दिया था। तर्क यह है कि ये कमियां लघु थी जिसने ग्राहक एयरलाइन्स के साथ डीलिंग में गंभीरता का अभाव दर्शाया जिसके कारण जीएचए का समापन हुआ।
- सभी भूमि सम्वहलाईकर्ता के लिए स्थान की कमी जैसे मामले सामान्य हैं और अकेले एआईएल के लिए एकमात्र नहीं है। तथ्य यह रह जाता है कि एआईएल इन समस्याओं का निराकरण करने में विफल रही।
- तर्क यह है कि एसवी ने मुम्बई में बाद के भूमि सम्वहलाई कार्य करने के लिए मैसर्स सेलेबी द्वारा एसवी को किए गए एक प्रस्ताव के लिए अनुवर्ती एआईएल के साथ जीएचए को समाप्त कर दिया जो इस तथ्य के लिए स्वयं की गवाही में है कि मैसर्स सीलेबी मुम्बई में कम दरों पर बेहतर जीएच सेवाएं प्रदान कर रहा था। यह परिवर्तित कारबार परिवेश में प्रभावी रूप से प्रतिस्पर्धा करने के लिए एआईएल की असमर्थता को भी दर्शाता है। यह कथन कि भारत सरकार द्वारा जीएच नीति में परिवर्तन से नए जीएच एजेंट्स ग्रेब कारबार के लिए ग्राहक एयरलाइन्स को भारी छूट दे रहे थे जो खराब सेवाओं, उच्च दरों और जीएच

---

\* एक निजी पार्टी तुर्की में इस्तनबुल पर सम्वहलाई सेवाएं मुहैया कराएगी जहां एसवी प्रचालन कर रही है और कारबार में भारत में एक नया प्रवेशक है।

प्रचालनों के लिए ग्राहकों को रोकने के लिए एआईएल की परिणामी असमर्थता का भी स्वीकरण है। तीव्र प्रतिस्पर्धा के क्षेत्र में एआईएल अपनी जीएच सेवाओं में सुधार करने के लिए सन्तोषजनक सेवाएं मुहैया कराते हुए और प्रभावी कदम उठाते हुए विद्यमान ग्राहकों को रोकने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप कम्पनी को कारबार के साथ-साथ राजस्व की हानि हुई।

मामला अक्टूबर 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था, उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

### पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लिमिटेड

## 3.5 हेलीकॉप्टर्स का परिचालन

### 3.5.1 प्रस्तावना

पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लिमिटेड (कंपनी), कंपनी अधिनियम, 1956 के तहत एक सरकारी कंपनी के रूप में 15 अक्टूबर 1985 को गठित की गई थी। 31 मार्च 2012 को कंपनी का चुकता शेयर (₹ 245.62 करोड़) भारत सरकार और आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) द्वारा 51:49 के अनुपात में रखा गया था। दूर दराज और पहाड़ी इलाकों में संचालित करने, दुर्गम क्षेत्रों को जोड़ने, यात्रा और परिवहन को बढ़ावा देने के लिए चार्टर्स के परिचालन, अंतर शहरी यातायात, तथा तेल क्षेत्र की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए हेलिकॉप्टर सहायता देने के उद्देश्य से कंपनी बनायी गयी थी। कंपनी के पास 45 हेलीकॉप्टर्स को एक बेड़ा है (मार्च 2012) जिसमें 35-डॉल्फिन एन एवं एन3 (10 सीट वाले), सात-बेल (6 सीट वाले), दो-बी 3 (6 सीट वाले) और एक-एमआई-172 (26 सीट वाला) शामिल हैं। कंपनी ने 2009-10 और 2010-11 में क्रमशः ₹ 35.59 करोड़ तथा ₹ 18.51 करोड़ का लाभ कमाया जबकि 2011-12 में इसे ₹ 10.35 करोड़ की हानि हुई।

लेखापरीक्षा ने, किए गए करार तथा एमओयूज़ के लिए कम्पनी की परिचालन दक्षता का मूल्यांकन करने हेतु अप्रैल 2009 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान पीएचएचएल में हेलीकॉप्टर्स की परिचालनों की समीक्षा की।

### 3.5.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 3.5.2.1 ओएनजीसी के साथ परिचालन

ओएनजीसी सबसे बड़ा ग्राहक है जिसको कंपनी अक्टूबर 1986 से अपतटीय परिचालन हेतु हेलीकॉप्टर सेवाएँ दे रही है। कंपनी ने 2009-10 से 2011-12 के दौरान ओएनजीसी परिचालनों से ₹ 522.44 करोड़ का राजस्व अर्जित किया जो उस अवधि के लिए कुल परिचालन राजस्व का 43.72 प्रतिशत था। लेखापरीक्षा ने ओएनजीसी के साथ परिचालन में निम्नलिखित कमियाँ देखी:

#### 3.5.2.2 एयर क्राफ्ट ऑन ग्राउण्ड (ए ओ जी)

ओएनजीसी ने अपना अपतटीय परिचालन पूरा करने के लिए दो अतिरिक्त हेलीकॉप्टर्स सहित 12 डॉल्फिनहेलीकॉप्टर्स (आठ एन और चार एन 3) को किराए पर लेने हेतु कंपनी को एक ठेका दिया (अक्टूबर 2006)। ठेकागत हेलीकॉप्टर बिना देरी के सभी दिन उपलब्ध कराये जाने थे और किसी एयरक्राफ्ट ऑन ग्राउण्ड (एओजी) डेज़ के हकदार नहीं थे। ठेके में किसी भी ठेकेगत हेलीकॉप्टर्स के

एओजी डेज़ के लिए लिक्विडेटेड डैमेजेज़ की उगाही तथा निर्धारित मासिक प्रभारों (एफएमसी) की कटौती के लिए भी प्रावधान किया गया था।

कंपनी ने ओएनजीसी के साथ जुलाई 2010 में तीन एन 3 हेलीकॉप्टर एवं अप्रैल 2012 में सात एन 3 हेलीकॉप्टरों के लिए दो और ठेके दिये। ये दो ठेके दो दिन प्रति माह प्रति हेलीकॉप्टर एओजी डेज़ की स्वीकार्य शर्त पर थे जिसके बाद ओएनजीसी द्वारा एलडी की वसूली की जानी थी और ऐसे दिनों के लिए कंपनी को एफएमसी का कोई भुगतान नहीं किया जाना था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि ओएनजीसी से अनुबंध करते समय (अक्टूबर 2006) कंपनी इस तथ्य से अवगत थी कि ठेके के अंतर्गत अपनी प्रतिबद्धता को पूरा करने के लिए इसके पास पर्याप्त पायलट नहीं थे। फिर भी कंपनी ने अपने डाफिनबेड़े के लिए वांछित पायलटों की भर्ती नहीं की जिससे पश्चिमी क्षेत्र जहां से ओएनजीसी की आवश्यकताएँ पूरी की जानी थी, में 2009-10 से 2011-12 के दौरान औसतन 22 से 18 पायलटों की कमी थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि उपरोक्त ठेकों के अंतर्गत डाफिनबेड़े के परिचालन में 2009-10 से 2011-12 की अवधि में कुल 738.5 एयरक्राफ्ट आन ग्राउंड (एओजी) डेज़ के 64 प्रतिशत के लिए पायलटों की कमी उत्तरदायी थी। शेष 36 प्रतिशत एओजी दिन कलपुर्जों की गैर-उपलब्धता, अनुरक्षण में देरी तथा इंजीनियरों की कमी के कारण थे।

ओएनजीसी ने हेलीकॉप्टरों की गैर-उपलब्धता के आधार पर अप्रैल 2009 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान एओजी दिनों के लिए नुकसान निवारण के रूप में ₹ 10.37 करोड़ तथा एफएमसी के रूप में ₹ 6.61 करोड़ राशि की कटौती की।

### 3.5.2.3 डाफिनहेलीकॉप्टरों का एएस-4 रेट्रो फिटमेंट

ओएनजीसी के साथ कंपनी के करार (अक्टूबर 2006) के उपरोक्त संदर्भ को देखते हुए आठ डाफिनएन हेलीकॉप्टरों को एजिएशन मानक-4 (एएस-4)<sup>१</sup> के अनुरूप किये जाने की आवश्यकता थी।

कंपनी मै. सोफेमा, मै. यूरोकॉप्टर, फ्रांस के एक प्राधिकृत प्रतिनिधि को विमान मानक-4 (एएस-4) के अनुसार छः डाफिन एन 3, के अलावा अपने 17 डाफिन एन हेलीकॉप्टरों के रेट्रो उपकरण के लिए ₹83.42 करोड़ (13561696 यूरो) की कुल लागत पर तीन टुकड़ों में ठेका दिया (अगस्त 2005 से जुलाई 2007)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि डाफिन एन हेलीकॉप्टरों के अनुरूप आठ एएस-4 के लिए केवल 10 डाफिन एन हेलीकॉप्टर (20 प्रतिशत अनुरक्षण रिजर्व को ध्यान में रखते हुए) ओएनजीसी की आवश्यकता को पूरा करने के लिए उपयुक्त थे। तथापि, कम्पनी 17 डाफिन एन हेलीकॉप्टरों के रिट्रोफिटमेंट के लिए कार्यवाही की। इसके अतिरिक्त कंपनी के अन्य किसी ग्राहक ने एएस-4 के अनुपालन पर जोर दिया नहीं दिया, न ही यह डीजीसीए या हेलीकॉप्टर के निर्माता के अनुसार अनिवार्य था। इसके अलावा, ओएनजीसी द्वारा विंटेज क्लाइंट<sup>२</sup> (जुलाई 2010) की शुरुआत के साथ ओएनजीसी के साथ

<sup>१</sup> एएस-4 एक संशोधन किट है जो ओएनजीसी द्वारा अपने विमान सलाहकारों की आवश्यकतानुसार अपतटीय परिचालनों में सुरक्षा की आवश्यकता के लिए लाई गई।

<sup>२</sup> हेलीकॉप्टर की उम्र तकनीकी-वाणिज्यिक बोली शुरुआत की तारीख से पाँच वर्ष से अधिक नहीं होनी चाहिए।

डाफिनहेलीकॉप्टरों के अनुरूप इन एएस-4 का आगामी उपयोग भी निराशाजनक था क्योंकि डाफिन एन हेलीकॉप्टरों का पूरा बेड़ा 31 मार्च 2012 को 24 वर्ष से अधिक पुराना था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि डिलीवरी के पाँच वर्षों से अधिक समय के बाद भी ₹ 9.94 करोड़ मूल्य के एएस-4 किट्स 31 मार्च 2012 तक स्थापन हेतु प्रतीक्षित थे। इस प्रकार, डाफिन-एन हेलीकॉप्टरों के लिए सात एएस-4 किट की खरीद आवश्यकता से अधिक थी जिससे ₹ 27.92 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ (मार्च 2012)।

#### 3.5.2.4 इन्वेंटरी प्रबंधन

गैर-संचालित इन्वेंटरी में ऐसे मद शामिल हैं जो तीन वर्ष से अधिक समय से संचालित नहीं हुए हैं। 31 मार्च 2012 को कंपनी के पास कुल ₹ 121.20 करोड़ की कुल इन्वेंटरी थी जिसमें भंडार, कलपुर्जे, पुनर्मरम्मतयोग्य, रोटेबिल्स इत्यादि शामिल थे जिसमें से ₹ 13.88 करोड़ गैर संचालित था। इन्वेंटरी का समयवार विश्लेषण लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया। लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि ₹ 1.87 करोड़ मूल्य (मार्च 2012) का सामान, कलपुर्जे और हेलीकॉप्टरों के प्रमुख उपकरण या तो कम, अनुपयुक्त या क्षतिग्रस्त मदों इत्यादि की आपूर्ति स्वीकार कर लिये जाने के कारण पड़े थे। प्रबंधन आवश्यक प्रभावी कदम उठाने में विफल रहा।

#### 3.5.2.5 कलपुर्जे की अनुपलब्धता

कंपनी ने ओडिशा सरकार के साथ 30 घंटे न्यूनतम गारंटी उड़ान हेतु ₹ 1.56 करोड़ एफएमसी और तत्पश्चात ₹ 86,500 प्रति घंटा पर कोरापुर/भुवनेश्वर में एक एमआई-172 हेलीकॉप्टर देने का करार किया (नवम्बर 2011)। करार 07 अगस्त 2011 से 31 दिसम्बर 2011 अवधि के लिए था, जिसे बाद में जून 2012 तक बढ़ा दिया गया।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि महत्वपूर्ण कलपुर्जे 'सर्किट ब्रेकर' के अभाव में 27 मई 2012 से 20 जून 2012 (25 दिन) की अवधि के दौरान हेलीकॉप्टर बेकार पड़ा रहा और यह एक रूसी पार्टी से ऋण के आधार पर कलपुर्जा प्राप्त करने के बाद ही चालू हो पाया। यद्यपि कंपनी ने सभी सूचीबद्ध मदों के लिए रीआर्डर स्तर तय करने हेतु जून 2010 के दौरान अनुदेश जारी किया था लेकिन कमजोर अनुमान, रीआर्डर के गैर-निर्धारण और लम्बे लीड समय से जरूरत के समय महत्वपूर्ण कलपुर्जा न मिलने से एफएमसी कटौती और जुर्माना प्रभावों के कारण कंपनी को ₹ 1.98 करोड़ की हानि हुई।

प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2013) कि हेलीकॉप्टर के जमीन पर आने के तुरन्त बाद इसने सामान खरीदने का प्रयास किया (30 मई 2012) और सामान हेतु दिनांक 14 दिसम्बर 2012 को क्रय आदेश जारी किया गया। सामान की प्राप्ति अभी भी प्रतीक्षित थी।

मंत्रालय का उत्तर प्रबंधन की विफलता की पुष्टि करता है एओजी जिसने स्थिति के बाद भी महत्वपूर्ण सामान की सूची प्रबंधित करने हेतु क्रय आदेश देने में सात महीने का समय लिया।

#### 3.5.2.6 रीयर लेफ्ट स्लाइडिंग दरवाजों की खरीद में अनदेखी

कंपनी ने पार्ट सं. 365ए87-3031-0003 के अंतर्गत ₹ 2.45 करोड़ मूल्य के डाफिन एन हेलीकॉप्टरों के 10 रीयर लेफ्ट स्लाइडिंग दरवाजों की आपूर्ति के लिए मै. वेक्टरा एविएशन, मै. यूरोकॉप्टर के एक प्राधिकृत वितरक, को एक आर्डर दिया (नवम्बर 2007)। इसकी आपूर्ति हो गई (दिसम्बर 2009) और 2009-10 के दौरान भुगतान कर दिया गया। कंपनी ने ₹ 2.40 करोड़ के

डाफिन एन हेलीकॉप्टरों के 10 रियर लेफ्ट स्लाइडिंग दरवाजों की आपूर्ति के लिए भाग सं. 365 ए 87-3031-0206 के तहत मै. वेक्टर एविएशन को दूसरा आर्डर दिया (फरवरी 2008)। इसकी आपूर्ति दिसम्बर 2009 से जनवरी 2010 के दौरान की गई तथा 2010-12 के दौरान ₹ 2.20 करोड़ का भुगतान कर दिया गया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि भाग सं. 365ए87-3031-0206 के लिए भाग सं. 365ए87-3031-0003 एक वैकल्पिक भाग था अर्थात् उसी कलपुर्जे/सामान के लिए अलग कोड नाम था। इस तथ्य को महसूस करते हुए कंपनी ने दूसरे क्रय आदेश को रद्द करने के लिए मै. वेक्टर एविएशन को स्पष्ट रूप से फैंक्स भेजा (जुलाई 2008) और फैंक्स प्रेषण की 'ओके' रिपोर्ट पर भरोसा किया। कंपनी को न तो आदेश रद्दीकरण के संबंध में वेक्टर एविएशन से कोई औपचारिक पावती प्राप्त करने का कोई प्रयास किया न यह प्राप्त हुई। कंपनी ने डिलीवरी की प्राप्ति पर आपूर्तिकर्ता के साथ आदेश रद्दीकरण का मुद्दा उठाया, जिसने कोई भी फैंक्स मिलना मना कर दिया था। कलपुर्जे को वापस लेने के लिए कंपनी द्वारा बार-बार के अनुरोध पर आपूर्तिकर्ता ने बताया कि आपूर्त 10 दरवाजे वापस नहीं लिये जा सकते क्योंकि ये कंपनी के विशेष आदेश हेतु बनाये गए थे और मै. यूरोकॉप्टर द्वारा डाफिन एन हेलीकॉप्टरों का निर्माण बन्द किया जा चुका है। इस प्रकार आदेश रद्दीकरण सुनिश्चित करने में उदासीनता से डाफिन एन हेलीकॉप्टरों के लिए 10 रियर लेफ्ट स्लाइडिंग दरवाजों की अनावश्यक खरीद हुई जिसके कारण ₹ 2.20 करोड़ का निरर्थक व्यय हुआ।

### 3.5.2.7 रेडियो अल्टीमीटर इंडिकेटर

मै. प्राइम इंटरट्रीज ने फरवरी 2009 से अप्रैल 2009 के दौरान जारी क्रय आदेशों के प्रति कंपनी को 2009-10 के दौरान डाफिन एन हेलीकॉप्टरों के लिए ₹ 0.72 करोड़ मूल्य के आठ रेडियो अल्टीमीटर इंडिकेटरों (भाग सं. 9599-607-12185) की आपूर्ति की। अल्टीमीटरों के भौतिक सत्यापन (जुलाई 2009) पर यह पाया गया कि सभी आठ अल्टीमीटर (भाग सं. 9599-607-12185) मीटरों में ग्रेजुएशन मीटर में था। हालांकि डाफिन एन हेलीकॉप्टरों में पहले से लगे तथा इन्वेंटरी में रखे अल्टीमीटर में ग्रेजुएशन फीट में था (भाग सं. 9599-607-12183)। हेलीकॉप्टरों में दो विभिन्न प्रकार के सूचक लगाने से हेलीकॉप्टरों के लिए जोखिम और गलत सूचना देने से गम्भीर सुरक्षा समस्या और गड़बड़ी हो सकती थी, अतः कंपनी ने 2010-11 के दौरान ₹ 0.24 करोड़ मूल्य पर मै. डी जे एविएशन से रेडियो अल्टीमीटर इंडिकेटरर्स के ग्रेजुएशन को मीटर से फीट में परिवर्तित करा लिया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि मै. डी जे एविएशन अपेक्षित परिवर्तन करने के लिए प्राधिकृत नहीं था। सुधारात्मक कदम उठाये बिना विमान में सामान घटक न लगाने की यू.के. सिविल विमानन प्राधिकरण की सलाह (जुलाई 2012) को देखते हुए, परिवर्तित रेडियो अल्टीमीटर बेकार पड़े रहे जिससे ₹ 0.96 करोड़ की हानि हुई।

### 3.5.2.8 इंजन बेड़ा

मार्च 2012 को कंपनी के पास विभिन्न प्रकार के हेलीकॉप्टर इंजन का बेड़ा नीचे दर्शाये अनुसार था:

(मार्च 2012 तक)

हेलीकॉप्टर का प्रकार	उपलब्ध विमान	लगाए गए इंजनों की संख्या	बेड़े में रखे गये इंजनों की संख्या
----------------------	--------------	--------------------------	------------------------------------



एमआई-172	01	02	06*
डाफिन एन	18	36	19
डाफिन एन 3	17	34	04
बेल	07	07	02
बी-3	02	02	शून्य

\* मरम्मत न होने योग्य एक इंजन सहित।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि कंपनी ने विभिन्न प्रकार के हेलीकॉप्टरों के लिए बेड़े में रखे जाने वाले न्यूनतम इंजनों हेतु कोई मानक/मानदंड निर्धारित नहीं किया था, रखे गए इंजनों के बेड़े में बहुत अधिक अंतर देखा गया। आगे की टिप्पणियाँ इस प्रकार हैं:

### 3.5.2.9 एमआई-172 हेलीकॉप्टरों के लिए इंजन

बोर्ड ने एमआई-172 हेलीकॉप्टरों के लिए चार इंजनों के बेड़े (एक इंजन मरम्मत से परे रूप में घोषित किए जाने सहित) के अलावा मै. कलिमोव रूस से दो नए इंजन, पहला इंजन ₹ 3.27 करोड़ (6,95,800 अमेरिकी डॉलर) में तथा दूसरा इंजन ₹ 3.41 करोड़ (740000 अमेरिकी डॉलर से 2 प्रतिशत छूट पर) में खरीद के लिए अनुमोदन दिया (सितम्बर 2010)। पहले इंजन के लिए नवम्बर 2010 में तथा दूसरे इंजन के लिए अक्टूबर 2011 में क्रय अनुबंध किया गया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 19 अप्रैल 2011 को तवांग, अरुणांचल प्रदेश में एक एमआई-172 हेलीकॉप्टर की दुर्घटना के बाद कंपनी के बेड़े में केवल एक एमआई-172 हेलीकॉप्टर रह गया था। उसी समय (अप्रैल 2011), जबकि कंपनी के पास पाँच इंजनों का एक बेड़ा था (मार्च 2011 में खरीदे गए नए इंजन सहित), अक्टूबर 2011 में दूसरे इंजन के लिए क्रय अनुबंध किया गया जो मार्च 2012 में प्राप्त हुआ। इस प्रकार, प्रबंधन का दूसरा इंजन खरीदने का निर्णय अविवेकपूर्ण था।

### 3.5.3 विमान नियम 1937 का उल्लंघन

(क) विमान नियम 1937 के नियम 78(1) में प्रावधान है कि, "कोई भी हवाई-अड्डा एक निर्धारित हवाई यातायात सेवाओं द्वारा लैंडिंग या प्रस्थान के या किराये हेतु कार्गो अथवा यात्री वाहक किसी विमान द्वारा लैंडिंग या प्रस्थान की श्रृंखला के लिए तब तक उपयोग न किया जाए जब तक कि यह अनुज्ञापित न हो या ऐसे लाइसेंस या अनुमोदन के अधीन वर्णित शर्तों के अनुसार महानिदेशक द्वारा अनुमोदित न हो।" इसके अतिरिक्त, नियम 78(4) में प्रावधान है कि, "इन नियमों के तहत कोई भी व्यक्ति अस्थायी हवाई-अड्डे या एक हवाई अड्डे से उड़ान नहीं भरेगा या उड़ान भरने का कारण बनेगा, जो अनुज्ञापित या अनुमोदित न हो, जैसा भी मामला हो, जब तक कि महानिदेशक द्वारा निर्धारित न्यूनतम सुरक्षा आवश्यकताओं को पूरा कर लेता।

लेखापरीक्षा ने देखा कि तवांग में एमआई-172 हेलीकॉप्टर की दुर्घटना की जाँच हेतु एमओसीए द्वारा नियुक्त जाँच समिति ने कहा कि नियम 78 न केवल हवाई-अड्डों पर बल्कि हेलीपैडों पर भी लागू था और संचालक को यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी थी कि उसका हेलीकॉप्टर अनुज्ञापित हेलीपैडों पर ही उतरे। इसके आगे इसने बताया कि अरुणांचल प्रदेश में कोई भी हवाई-अड्डा/हेलीपैड लाइसेंस प्राप्त या अनुमोदित नहीं था। अभिलेखों की समीक्षा से यह देखा गया कि 30 जून 2012 को कंपनी गंगटोक, कटरा, फाटा (केदारनाथ), अमरनाथ, पोर्टब्लेयर, पटना, कोरापुट और गडचिरोली में बिना डीजीसीए के लाइसेंस या अनुमोदन के हवाई-अड्डों/हेलीपैडों से हेलीकॉप्टर



परिचालित कर रही थी। इस प्रकार आवश्यक लाइसेंस या अनुमोदन के अभाव में इन हवाई अड्डों/हेलीपैडों की सुरक्षा संदिग्ध थी।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (फरवरी 2013) में बताया कि डीजीसीए के पास पड़े हेलीपैड और विभिन्न हेलीपैडों से किए जा रहे संचालन के अनुमोदन की जिम्मेदारी का निर्वहन डीजीसीए द्वारा अनुमोदित मानक परिचालन प्रक्रिया के अनुसार किया जा रहा है।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि एमओसीए द्वारा नियुक्त जाँच समिति ने जोर दिया था कि नियम 78 के तहत संचालक को यह भी सुनिश्चित करने की भी जिम्मेदारी थी कि उसके हेलीकॉप्टर लाइसेंस प्राप्त हेलीपैडों पर ही उतरें।

(ख) लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि डीजीसीए द्वारा जारी 'हवाई सुरक्षा' पर सीएआर के खण्ड 5 में दी गई विस्तृत प्रक्रिया के अनुसरण में कंपनी द्वारा चालक-दल की उड़ान पूर्व स्वास्थ्य जाँच संबंधी उचित रिकार्ड नहीं बनाए जा रहे थे।

प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2013) कि अब उन्होंने सभी स्तर पर रिकार्ड रखना शुरू कर दिए हैं।

लेखापरीक्षा को किसी दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने के अभाव में लेखापरीक्षा में उत्तर की पुष्टि नहीं की जा सकती।

#### 3.5.4 निधियों का अवरोधन

31 मार्च 2012 को, विभिन्न पार्टियों से ₹ 171.87 करोड़ की राशि बकाया थी जिसमें से ₹ 42.22 करोड़ 16 वर्षों से अधिक रेंज की अवधि से बकाया थे जिसके प्रति कंपनी ने ₹ 3.40 करोड़ का प्रावधान किया। कंपनी अरुणांचल प्रदेश और पंजाब सरकार से ₹ 3.84 करोड़ की उपरोक्त राशि की वसूली नहीं कर सकी क्योंकि उनको बिना किसी औपचारिक ठेके के सेवाएं दी गई थी।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि प्रबंधन द्वारा समय पर और सशक्त कार्रवाई करने के अभाव में बहुत ज्यादा बकाया पड़े रहे क्योंकि बकायों की समय पर वसूली के लिए कोई प्रणाली नहीं थी। बकाया की स्थिति नाजुक थी, इस तथ्य को देखते हुए कि 2011-12 के दौरान ₹ 232.83 करोड़ के ऋण पर ₹ 14.46 करोड़ के ब्याज का भुगतान करना था। इस प्रकार, बकाया वसूली में कंपनी की विफलता से इसके परिचालन को वित्तीय सहायता हेतु उधार को बढ़ावा मिला इस कारण ब्याज पर अतिरिक्त व्यय हुआ। लेखापरीक्षा ने देखा कि 31 मार्च 2012 को ₹ 171.87 करोड़ की बकाया राशि आगे दिसम्बर 2012 के अंत तक बढ़कर ₹ 192.10 करोड़ हो गई।

प्रबंधन ने अपने उत्तर में स्वीकार किया (फरवरी 2013) कि अरुणांचल प्रदेश और पंजाब राज्य सरकारों ने ठेके हस्ताक्षर करने में देरी के फलस्वरूप बकायों की वसूली नहीं हुई। इसने आगे बताया कि बकाया राशि की वसूली के लिए निरंतर प्रयास किये जा रहे हैं।

#### निष्कर्ष

कंपनी के पास उसके पश्चिमी क्षेत्र में डाफिन बेड़े के हेलीकॉप्टरों जहाँ से इसके एक सबसे बड़े ग्राहक यथा ओएनजीसी की आवश्यकता पूर्ति के लिए 2009-12 की अवधि के दौरान औसतन 22 से 18 पायलटों की कमी थी। ओएनजीसी ने मुख्य रूप से पायलटों की कमी से हेलीकॉप्टरों की अनुपलब्धता के कारण एओजी के प्रति ₹ 16.98 करोड़ (एफएमसी एवं निर्णीत हर्जाना) राशि की कटौती कर ली। एएस-4 किटों, स्लाइडिंग दरवाजों, इंजनों, महत्वपूर्ण सामानों की खरीद में देरी

के कई मामले थे जिससे एफएमसी की हानि हुई जो एक दक्ष इन्वेंटरी नियंत्रण प्रणाली की आवश्यकता को इंगित करता है।

बकायों की समय पर वसूली के लिए कोई प्रणाली नहीं थी जिसके कारण 31 मार्च 2012 को ₹ 171.87 करोड़ का भारी बकाया था जो क्रेडिट नियंत्रण प्रक्रियाओं के कार्यान्वयन की आवश्यकता पर बल देता है।

मंत्रालय को फरवरी 2013 में मामले से अवगत करा दिया गया था; उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।