

अध्याय III: नागर विमानन मंत्रालय

एयर इंडिया लिमिटेड

3.1 डेडहेड लागत पर परिहार्य व्यय

एयर इंडिया लिमिटेड (कम्पनी) 2011-12 और 2012-13 के दौरान दिल्ली में तैनाती कर्मी दल के अनुपात में वृद्धि करने में विफल रही यहाँ तक कि इस अवधि के दौरान दिल्ली से उड़ानों के अनुपात में महत्वपूर्ण वृद्धि हुई जिसके कारण दिल्ली में मुम्बई आधारित कर्मी दल की तैनाती में ₹ 17.17 करोड़ का अतिरिक्त डेडहेड व्यय हुआ।

एयर इंडिया लिमिटेड (कम्पनी) को दिल्ली और मुम्बई स्टेशनों से विदेशी गंतव्यों के लिए अपनी प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों (वाइड बाडी डब्ल्यूबी) को संचालित करने के लिए इन स्टेशनों पर केबिन क्रू* की विभिन्न श्रेणियों की अपेक्षित संख्या बनाए रखना आवश्यक है। केबिन क्रू उड़ान भत्ते के साथ-साथ एक माह में उड़ान के घंटों की संख्या के आधार पर निर्वाह भत्ते का पात्र हैं। क्रू उड़ान संचालन के लिए ट्रांस-शिपमेंट या तैनाती के मामले में एक विशेष माह में निर्धारित ब्लॉक घंटों के पैसठ प्रतिशत भत्ते का पात्र है। क्रू की तैनाती के लिए किया गया ऐसा व्यय कम्पनी द्वारा 'डेडहेड' लागत के रूप में माना जाता है।

कम्पनी ने 'विंटर 2010' से दिल्ली को हब घोषित कर दिया। परिणामस्वरूप, दिल्ली से संचालित की जाने वाली अनुसूचित 'वाइड बॉडी फ्लाइट्स' की संख्या में परिवर्तन हो गया। दिल्ली को हब घोषित करने के साथ मुम्बई और दिल्ली से शुरू होने वाली उड़ानों के मौजूदा अनुपात 67:52 (अक्टूबर 2010) परिवर्तित होकर नवम्बर 2010 में 48:52 हो गया। दिसम्बर 2010 से मार्च 2013 के दौरान दिल्ली से शुरू होने वाली उड़ानों की प्रतिशतता 51 से 63 प्रतिशत के बीच थी। मार्च 2013 को मुम्बई : दिल्ली का संचालन 46:54 था।

* केबिन क्रू की श्रेणियाँ नामतः उड़ान पर्यवेक्षक /प्रभारी कर्मी केबिन क्रू, फ्लाइट पर्सन, एयर हास्टेस और अन्य केबिन क्रू।

इसके अतिरिक्त, जबकि दिल्ली से शुरू होने वाली उड़ानों में महत्वपूर्ण वृद्धि 33 प्रतिशत (अक्टूबर 2010) से 54 प्रतिशत(मार्च 2013) हो गई, इस अवधि में दिल्ली की क्र क्षमता में मौजूदा आवश्यकतानुसार वृद्धि नहीं हुई। इसके कारण 2010-11 से 2012-13 के दौरान क्र को मुंबई से दिल्ली जाने की आवश्यकता पड़ी। मुम्बई के क्र ने स्टॉफ ऑन ड्यूटी (एसओडी) के रूप में पैक्स/सपी^५ की तरह फ्लाइट ड्यूटी से एक दिन पहले यात्रा की, एक पूरी रात के लिए होटल में रुके और अतिरिक्त व्यय करते हुए अगले दिन उड़ान को संचालित किया। आगामी ड्यूटी को पूरा करके क्र या तो उसी दिन मुम्बई लौट गए अथवा एक या दो दिन दिल्ली में रुके जिससे डेडहेड लागत बढ़ गयी।

‘क्र आवागमन विवरण प्रपत्रों’ की संवीक्षा से पता चला कि 2011-12 और 2012-13 में कम्पनी के मुम्बई के क्र ने एसओडी की 36,736 और 28,059 घंटे की यात्रा की थी और कम्पनी ने मुम्बई और दिल्ली पर तैनात क्र को व्यवस्थित करने के लिए अक्टूबर 2010 से मार्च 2011 तक के छः महीने की गुंजाइश को ध्यान में रखते हुए उपरोक्त दो वर्षों के दौरान क्रमशः ₹ 6.19 करोड़ और ₹ 3.86 करोड़ के परिहार्य भत्ते का भुगतान किया। इसके अलावा जिस सीट पर केबिन क्र ने यात्रा किया वे यात्रियों को नहीं दिए जा सके जिसके कारण मुम्बई - दिल्ली -मुम्बई जैसे व्यस्त रूट के लिए भी कम राजस्व सृजित हुआ। यद्यपि नए शुरू हुए बी-787 (ड्रीमलाइर्स) हवाई जहाज की सभी उड़ानें दिल्ली से शुरू हुई थी, इसके संचालन के लिए प्रशिक्षित 42 प्रतिशत केबिन क्र सदस्य मुम्बई में थे (जून 2013 तक)।

तथ्य स्वीकार करते हुए कि दिल्ली से कई उड़ानों में काफी हद तक वृद्धि हुई थी और दिल्ली में तैनात क्र की बताई गई संख्या अपेक्षित स्तर तक नहीं बढ़ाई गई थी, कम्पनी ने कहा कि (अक्टूबर/नवम्बर 2013) कि:

- एसओडी यात्रा (डेडहेड घंटे) सितम्बर 2012 में 787 हवाई जहाज वाली उड़ानों के वाणिज्यिक संचालन की शुरुआत के साथ ही बढ़ गयी थी।
- वाइड बॉडी क्र में कार्य करने वाले फ्लाइट पर्सर्स का दूसरे केबिन क्र की दूसरी श्रेणियों में कार्य करना इस तथ्य के मद्देनजर सम्भव नहीं था कि कार्यों का अंतर

^५ सपी से तात्पर्य है क्र सदस्य का एक आनवर्ड स्टेशन से अगली ड्यूटी के उद्देश्य से यूनीफार्म में एक स्टेशन से यात्रा करना या दी गई ड्यूटी को पूरा करने के पश्चात् मूल स्टेशन वापस आना और यात्री सीट का हकदार होना।

परिवर्तन नहीं हो सकता और यह दो शीर्ष न्यायालयों के फैसलों सहित विभिन्न न्यायालयी निर्णयों का उल्लंघन भी होता और इससे न्यायालय की अवमानना होती। इसके अलावा केबिन क्रू के दिल्ली अनिवार्य स्थानान्तरण से औद्योगिक असंतोष हो जाएगा क्योंकि यह वर्ग बहुत अधिक संगठित था। यह एक विवेकपूर्ण और मितव्ययी निर्णय नहीं होता कि क्रू को दिल्ली स्थानांतरित कर दिया जाय और बड़े पैमाने पर वापसी आवागमन हो, क्योंकि मुम्बई हवाई अड्डे के विकास के बाद मुम्बई से अधिक उड़ाने संचालित होनी थी।

- अन्य केबिन क्रू जो दिल्ली स्थानान्तरण चाहते थे, के लिए अनुबंध पर और स्वैच्छिक आधार पर सभी 'एयरलाइन अटेंडेंट्स' हेतु दिल्ली में तैनाती की गई थी। दिल्ली के लिए स्थायी स्थानान्तरण एक स्पष्ट स्थानान्तरण नीति होने के बाद ही लागू किया जा सकता था जिसे बनाया जा रहा था।
- दिल्ली से संचालनों में वृद्धि हुई थी क्योंकि मुम्बई हवाई अड्डे पर प्रमुख कार्य चल रहे थे जिससे अतिरिक्त उड़ाने संभव नहीं थी, जबकि दिल्ली हवाई अड्डा सभी सुविधाओं और बुनियादी ढाँचे के साथ एक ब्रांड न्यू हवाई अड्डा है जो दिल्ली को अधिक उड़ाने संचालित करने में सक्षम बनाता है।
- मुम्बई में प्रशिक्षण सुविधाओं और बुनियादी ढाँचे की उपलब्धता और मूल रूप से वरिष्ठता और उपलब्धता के मापदण्ड के आधार पर केबिन क्रू को प्रशिक्षित करने के पूर्व प्रबंधन के निर्णय के कारण बी-787 हवाई जहाज के लिए प्रशिक्षित सबसे अधिक क्रू मुम्बई से थे।
- सभी एयरलाइन संचालनों में विनियामक निकाय द्वारा बनाए गए विनियमों को अनुरूप करने के क्रम में 'डेडहेड लागत' एक आम घटना है और डेडहेड लागत में कटौती करने के लिए कई स्थानों पर बेस बनाना न तो व्यवहार्य था, और न ही मितव्ययी था।
- संचालनों को ध्यान में रखते हुए यह सुनिश्चित करने के लिए कई कदम उठाये गए कि डेडहेड कॉस्ट को न्यूनतम किया जाए।

उत्तर को निम्नलिखित के संदर्भ में देखा जाना चाहिए :

- लेखापरीक्षा में शामिल की गई अवधि अर्थात् 2011-12 से 2012-13 के दौरान बी-787 उड़ाने केवल 5 महीनों में संचालित की गई अर्थात् सितम्बर 2012 से जनवरी 2013।
- केबिन क्रू को कम्पनी के किसी रूट अथवा सहयोगियों द्वारा संचालित रूट पर स्टेशन से बाहर तैनात किए जाने थे।
- यद्यपि कम्पनी ने दिल्ली से उड़ाने बढ़ा दी थीं क्योंकि मुम्बई हवाई अड्डे पर अतिरिक्त उड़ाने संचालित करना सम्भव नहीं था, यह दिल्ली में केबिन क्रू की अपेक्षित संख्या की उपलब्धता की योजना बनाने में विफल रही जिसके कारण डेडहेड व्यय हुआ।
- वरिष्ठता और उपलब्धता के आधार पर केबिन क्रू को प्रशिक्षित करने और बी-787 हवाई जहाज पर तैनात करने के प्रबंधन के निर्णय से और भी डेडहेड व्यय हुआ जबकि उड़ाने दिल्ली से बढ़ाई गई थी।
- कम्पनी द्वारा किए गए उपाय के बावजूद दिल्ली में मुम्बई की तुलना में आनुपातिक रूप से वृद्धि नहीं हुई। यद्यपि 'डेडहेड कॉस्ट' कम करने के उपाय किए जा रहे थे, अप्रैल 2013 से अगस्त 2013 की अवधि के दौरान कुल पीएएक्स घंटों में 1491.38 घंटे से 2706 घंटे (81 प्रतिशत वृद्धि) तक की वृद्धि हुई। यह भी देखा गया है कि बी-787 हवाई जहाजों में दिल्ली के प्रशिक्षित केबिन क्रू की प्रतिशतता जून से अक्टूबर 2013 के दौरान 58 से 53 हो गई।

जहाँ तक संचालनात्मक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए कुछ डेडहेड लागत आवश्यक थे, बताई गई उपरोक्त स्थिति परिहार्य थी जो मुम्बई की तुलना में दिल्ली में क्रू की कमी के कारण व्यय हुआ जबकि अंतर्राष्ट्रीय हब दिल्ली में स्थानांतरित कर दिया गया था। इसे उपयुक्त मानव संसाधन प्रबंधन उपायों के माध्यम से कम्पनी द्वारा सुधारा जा सकता था। कम्पनी को वित्तीय सहायता मंजूर करते समय बदलाव के लिए लागत के युक्तिकरण पर भारत सरकार द्वारा जोर देने और कम्पनी द्वारा सामना की जा रही वर्तमान वित्तीय कठिनाईयों को देखते हुए इसका बहुत अधिक महत्व है।

इस प्रकार, दिल्ली स्टेशन से शुरू होने वाली उड़ानों के अनुपात में केबिन क्रू की तैनाती में कम्पनी की असमर्थता के कारण 2011-12 और 2012-13 के दौरान डेडहेड लागत पर ₹ 17.17 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

मामले को नवम्बर 2013 में मंत्रालय को बताया गया; उनका उत्तर प्रतिक्रित था (मार्च 2014)।