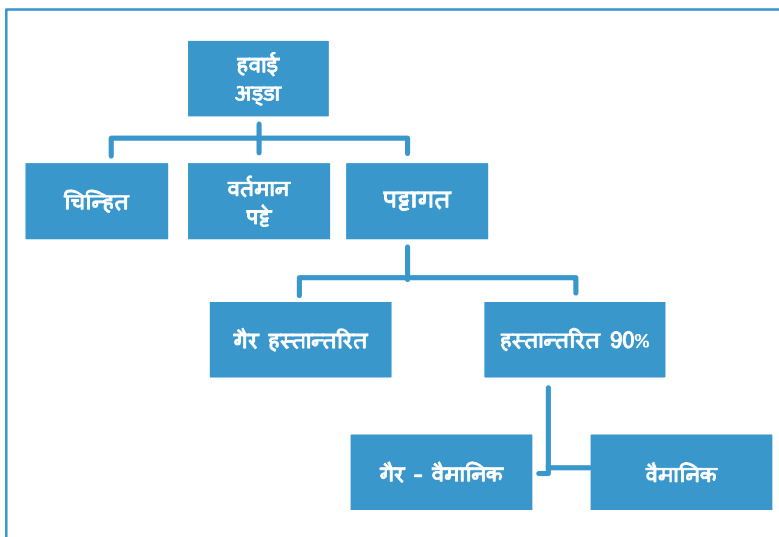


ओएमडीए के अनुच्छेद 2.6.1 के अनुसार एएआई सीएसआई हवाई अड्डे में वर्तमान पट्टे के तहत भूमि के अलावा भूमि को पट्टे पर देने के लिए तथा हवाई अड्डे के विकास के लिए एमआईएएल को चिन्हित संपत्तियाँ (कार्वड आउट एसेट्स) देने के लिए सहमत हुआ था। इसे 'पट्टागत परिसर' के रूप में निर्दिष्ट किया गया था। एमआईएएल तथा एएआई के बीच पट्टा विलेख अनुबन्ध में यह प्रावधान किया गया (अनुच्छेद 2.1.2) कि एएआई को वर्तमान पट्टे की अवसान अथवा पहले समाप्ति पर, इन पट्टों के तहत भूमि पट्टागत परिसर का एक एकीकृत भाग होगी। 'चिन्हित परिसम्पत्तियाँ' एएआई के पास थी तथा पट्टागत परिसर का भाग नहीं बनी थी। चिन्हित परिसम्पत्तियों में हवाई यातायात नियंत्रण (एटीसी) टावर, एएआई राष्ट्रीय हवाई अड्डा डिविजन (एनएडी) स्टाफ कालोनी, होटल लीला को पट्टे पर दी गई भूमि, हवाई अड्डे की परिचालन चारदीवारी से बाहर खुदरा ईंधन बिक्री केन्द्र तथा सम्मेलन केन्द्र शामिल थे। यह सहमति हुई थी (ओएमडीए का अनुच्छेद 2.6.3) कि चिन्हित परिसम्पत्तियों में अन्तर्निहित भूमि एमआईएएल को पट्टे पर दी जा सकती है, यदि वैमानिक उद्देश्यों के लिए आवश्यक हो।

चार्ट-11 हवाई अड्डा भूमि



इस प्रकार, एमआईएएल के साथ करार का पालन करते हुए, हवाई अड्डे की भूमि में समाविष्ट 'पट्टागत परिसर' इसे पट्टे पर दिया गया तथा चिन्हित परिसम्पत्तियाँ, एएआई द्वारा रखी गई। एमआईएएल पट्टागत परिसरों का 'हस्तान्तरित परिसम्पत्तियों' के साथ-

साथ 'गैर' हस्तान्तरण परिसम्पत्तियाँ बनाने के लिए उपयोग कर सकता था। हस्तान्तरण परिसम्पत्तियों में वैमानिकी तथा गैर वैमानिकी दोनों उद्देश्यों के लिए उपयुक्त सम्पत्तियाँ शामिल थीं जो अनुबन्ध की समाप्ति पर वापस एएआई को हस्तान्तरित की जाएंगी। गैर-हस्तान्तरण परिसम्पत्तियों का अर्थ एमआईएएल द्वारा वाणिज्यिक दोहन के लिए उपलब्ध भूमि से है

जिसके लिए अनुबन्ध की समाप्ति पर एमआईएएल के अधिकार, हक एवं हित प्राप्त करने का एएआई का कोई दायित्व नहीं है (यद्यपि इसे अधिकार है) ओएमडीए के अनुसार गैर-हस्तान्तरित परिसम्पत्ति के लिए उपलब्ध भूमि पट्टागत परिसर के 10 प्रतिशत तक सीमित है।

## 6.1 हवाई अड्डे की भूमि का सर्वेक्षण तथा भूमि अभिलेखों का अनुरक्षण

ओएमडीए में (अप्रैल 2006) जिसके तहत 'पट्टागत परिसर' एमआईएएल को सौंपे गए थे, पट्टे पर दी गई भूमि के विशिष्ट विवरणों को परिभाषित नहीं किया। ओएमडीए की अनुसूची 25 में 'पट्टागत परिसर' का एक मानचित्र होना अपेक्षित था जो रिक्त छोड़ दिया गया था। एएआई तथा एमआईएएल के बीच पट्टा विलेख (अप्रैल 2006) में भी 'पट्टागत परिसर' को सीमांकित नहीं किया गया था। पट्टा विलेख की सुसंगत अनुसूची (अनुसूची 1) भी रिक्त छोड़ दी गई थी। ओएमडीए (अनुसूची 27) 'चिन्हित परिसम्पत्तियों' को केवल 3,08,747.15 वर्ग. मी.(76.3 एकड़<sup>6</sup>) के रूप में निरूपित करता है। इस प्रकार एमआईएएल को भूमि सौंपने से पहले पट्टे पर दिए गए परिसरों का वास्तविक क्षेत्र तथा सीमांकन निश्चित रूप से परिभाषित नहीं किया गया था। यहां तक कि पट्टागत परिसरों का भी ओएमडीए एवं पट्टा विलेख में उल्लेख नहीं किया गया था।

एएआई ने अपनी आरएफपी(2005) में स्पष्ट किया कि मुम्बई हवाई अड्डे का कुल क्षेत्र 1,875 एकड़ था। एमआईएएल ने अपने 2007 के मास्टर प्लान में हवाई अड्डे की भूमि के एक सम्पत्ति मानचित्र का प्रयास किया था। हवाई अड्डे की भूमि का कुल क्षेत्र जैसा कि एमआईएएल द्वारा सुनिश्चित किया गया था, 2,001 एकड़ था जो एएआई के 1,875 एकड़ के आंकड़े की तुलना में काफी अधिक था। एमआईएएल ने मानचित्र में 'चिन्हित परिसम्पत्तियों, वर्तमान तथा अवसित पट्टों, अन्य सरकारी एजेंसियों के कब्जे में भूमि, विवाद के तहत भूमि तथा अतिक्रमण वाली भूमि को अलग-अलग दर्शाया था। पट्टागत परिसर 1,912.9 एकड़ तथा चिन्हित परिसम्पत्तियां 88 एकड़ के रूप में दर्शायी गई थी। एएआई तथा एमआईएएल द्वारा उद्धरित भूमि की सीमा में अति महत्वपूर्ण अन्तर एएआई द्वारा अनुरक्षित अभिलेखों तथा दस्तावेजों की गुणवत्ता पर प्रश्नचिन्ह लगाता है।

एएआई ने अनुपूरक पट्टा विलेख के कार्यान्वयन के लिए भूमि अभिलेखों की उचित जांच करने के लिए एक समिति गठित (11 मई 2011) की थी। समिति की रिपोर्ट (5 जुलाई 2011) के अनुसार, सम्पत्ति रजिस्टर कार्डों के अनुसार कुल क्षेत्र 2001.36 एकड़ था। तथापि, यह देखा गया था कि दिसम्बर 2011 में एएआई तथा एमआईएएल द्वारा हस्ताक्षरित

<sup>6</sup> एक एकड़ = 4,046.82 वर्ग मीटर

अनुपूरक पट्टा विलेख ने सीएसआई हवाई अड्डा, मुम्बई में एएआई (पट्टाकार) की अधिकार प्राप्त कुल भूमि 2006.73 एकड़ दर्ज की थी। इस प्रकार, ओएमडीए के हस्ताक्षर होने के 4.5 वर्षों के पश्चात तथा सीएसआई हवाई अड्डा, मुम्बई एमआईएएल को सौंपे जाने के बाद भी, हवाई अड्डे की भूमि का कुल क्षेत्र निश्चित नहीं किया गया था।

हवाई अड्डे की भूमि का कुल क्षेत्र जैसा कि यह 2006 से 2012 तक उत्तरोत्तर परिवर्तित किया गया, नीचे दर्शाया गया है:

**तालिका 4: सीएसआई हवाई अड्डा, मुम्बई में भूमि धारिता**

सीएसआई हवाई अड्डे में भूमि धारिता			
03 मई 2006 को प्रास्थिति (ओएमडीए के हस्ताक्षर होने के बाद)	2006-07 में आयोजित पुनर्सर्वेक्षण के अनुसार प्रास्थिति	समिति रिपोर्ट के अनुसार प्रास्थिति (5 जुलाई 2011)	दिसम्बर 2011 में प्रास्थिति (पूरक पट्टा विलेख हस्ताक्षरित होने के बाद)
1875 एकड़	2001 एकड़	2001.36 एकड़	2006.73 एकड़

एएआई ने बताया (जुलाई 2013) कि हवाई अड्डे की भूमि का क्षेत्र अतिक्रमण हटाने के पश्चात् ही निश्चित किया जा सकता है।

एमओसीए ने उत्तर दिया (नवम्बर 2013) कि ओएमडीए ने केवल 'पट्टागत परिसर' तथा 'चिन्हित परिसम्पत्तियों' का मानचित्र उपलब्ध कराया है तथा भूमि 'जैसा है जहां है' आधार पर सौंपी गई थी। इस पर सहमत होते हुए कि एएआई के पास कोई उचित भूमि अभिलेख उपलब्ध नहीं थे, एमओसीए ने बताया कि सर्वेक्षण किये जाने के पश्चात् भी, एमआईएएल कब्जे वाली भूमि परिवर्तित हो सकती है क्योंकि एमआईएएल के साथ भूमि का विनिमय अभी भी प्रगति पर था।

इस संबंध में यह दर्शाना महत्वपूर्ण है कि दिल्ली हवाई अड्डे से संबंधित समान मामले पर, 2012-13 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 5 में निहित पीपीपी का कार्यान्वयन-इन्दिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, दिल्ली की निष्पादन लेखापरीक्षा पर अपनी रिपोर्ट में पीएसी ने सिफारिश की कि भूमि का आवश्यक सर्वेक्षण किया जाए तथा भविष्य के लिए एवं पीएसी को अवगत कराने के लिए छह माह के भीतर पट्टागत भूमि तथा चिन्हित परिसम्पत्तियों की पहचान करने के लिए प्रत्यक्ष मार्किंग निर्मित की जाएं। एमआईएएल तथा सीएसआई हवाई अड्डे के संबंध में भी एमओसीए तथा एमआईएएल को उपरोक्त सिफारिश पर कार्य करने की सलाह दी जाए।

## 6.2 न्यूनतम अग्रिम फीस के आधार पर एमआईएएल को हस्तान्तरित चिन्हित भूमि

ओएमडीए के अनुसार 'चिन्हित परिसम्पत्तियों' प्राथमिक रूप से एएआई के उपयोग के लिए अभिप्रेत थीं तथा, यदि आवश्यक हो, केवल वैमानिक उद्देश्यों के लिए एमआईएएल को हस्तान्तरित की जा सकती थीं। एमआईएएल ने एमओसीए से वैमानिक सेवाएं स्थापित करने तथा सीएसआई हवाई अड्डा, मुम्बई का विस्तारण/विकास करने के लिए 'चिन्हित परिसम्पत्तियों' के तहत लगभग समस्त भूमि हस्तान्तरित करने का अनुरोध किया (2007 में)। इस मामले पर एएआई द्वारा विचार किया गया था (109<sup>वीं</sup> बोर्ड बैठक/27 अप्रैल 2007 तथा 119<sup>वीं</sup> बोर्ड बैठक/07 अप्रैल 2008) तथा 'चिन्हित परिसम्पत्तियों' में से अतिरिक्त 28.98 एकड़ (राष्ट्रीय हवाई अड्डा डिविजन (एनएडी) कालोनी के 15 एकड़, सम्मेलन केन्द्र के 11 एकड़ तथा हवाई यातायात नियंत्रण टावर क्षेत्र के 2.98 एकड़) पट्टे पर देने का निर्णय किया गया था। यह भी सहमति हुई थी कि अतिरिक्त पट्टे के लिए उपयुक्त भुगतान अलग से निर्धारित किया जाएगा। तत्पश्चात् यह निर्णय किया गया कि (16 अप्रैल 2008) एनएडी कालोनी के 25 एकड़ तथा सम्मेलन केन्द्र के 16 एकड़ एमआईएएल को पट्टे पर दिये जाएंगे। एमआईएएल ने भी उपरोक्त के स्थान पर एएआई को इसकी भविष्यगत आवश्यकताओं के लिए उपलब्ध कराने हेतु 5 एकड़ के एक उपयुक्त क्षेत्र को चिन्हित करने के लिए सहमति दी। एएआई 'चिन्हित परिसम्पत्तियों' में से 43.98 एकड़ एमआईएएल को हस्तान्तरित करने के लिए सहमत था जिसे एएआई बोर्ड द्वारा 6 मार्च 2009 की इसकी 129<sup>वीं</sup> बोर्ड की बैठक में अनुमोदित किया गया था।

एएआई बोर्ड ने निर्णय किया (मार्च 2009) कि 43.98 एकड़ की अतिरिक्त चिन्हित भूमि एमआईएएल द्वारा भुगतान की गई अग्रिम राशि पर आधारित प्रतिफल के प्रति एमआईएएल को हस्तान्तरित की जाएगी। एमआईएएल द्वारा भुगतान की गई ₹150 करोड़ की अग्रिम राशि के आधार पर इस भूमि के लिए प्रतिफल ₹3.52 करोड़ की राशि तक बनता था।  $(\frac{₹150 \text{ करोड़}}{1875 \text{ एकड़}} \times 43.98 \text{ एकड़} = ₹3.52 \text{ करोड़})$  अतिरिक्त भूमि के लिए अनुपूरक पट्टा विलेख 15 मई 2009 को कार्यान्वित किया गया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि एएआई ने बाद में एमआईएएल के अनुरोध पर ₹150 करोड़ की अग्रिम राशि पर इसके मूल्यांकन को अवधारित करते हुए 4.17 एकड़ भूमि का एक अतिरिक्त टुकड़ा हस्तान्तरित किया। ₹0.33 करोड़  $(\frac{₹150 \text{ करोड़}}{1875 \text{ एकड़}} \times 4.17 \text{ एकड़})$  के भुगतान पर एनएडी कालानी में 'एफ' ब्लॉक के 4.17 एकड़ एमआईएएल को पट्टे पर देने के लिए 15 अप्रैल 2010 को एक अनुपूरक पट्टा विलेख कार्यान्वित किया गया था।

एमओसीए ने बताया (मार्च 2012) कि एमआईएएल द्वारा एएआई को भुगतान की गई अग्रिम राशि का हवाई अड्डे की भूमि तथा परिसम्पत्ति से कोई संबंध नहीं था तथा यह ओएमडीए फीस का केवल एक भाग था। अतः एएआई द्वारा एमआईएएल को उपलब्ध कराई गई अतिरिक्त भूमि के मूल्य की गणना करने के लिए अग्रिम राशि को आधार के रूप में प्रयोग करना उचित नहीं होगा।

ओएमडीए का अनुच्छेद 2.6.3 बताता है कि चिन्हित परिसम्पत्तियों में निहित भूमि के संबंध में, पार्टियां आगे सहमत थीं कि अवधि के दौरान किसी समय यदि एमआईएएल को कोई वैमानिक सेवाएं उपलब्ध कराने अथवा कोई वैमानिक परिसम्पत्ति को विकसित करने एवं/अथवा निर्माण करने के लिए उक्त भूमि की आवश्यकता है, तो पार्टियां सदभाव से उन निबन्धन एवं शर्तों पर बातचीत करने के लिए आगे आएंगी जिन पर एएआई उक्त भूमि एमआईएएल को पट्टे पर देगा तथा एमआईएएल एएआई से पट्टे पर लेगा। इस प्रकार बिना बात चीत के अग्रिम राशि पर आधारित दरों पर, एमआईएएल को अतिरिक्त भूमि पट्टे पर देने की अनुमति देना अनुपयुक्त था।

एएआई ने बताया (जुलाई 2013) कि अतिरिक्त भूमि मात्र वैमानिक प्रयोग के लिए पट्टे पर दी गई थी, न कि वाणिज्यिक दोहन के लिए। अतः, एमआईएएल से वाणिज्यिक दर की मांग नहीं की जा सकती थी। इसके अतिरिक्त एमओसीए ने बताया (नवम्बर 2013) कि इन परिसम्पत्तियों से सामान्य जनता को लाभ पहुँचाते हुए वैमानिक प्रभारों को समायोजित कर लेगी।

उत्तर को निम्नलिखित तथ्यों के मद्देनजर देखे जाने की आवश्यकता है:

- (i) ओएमडीए के अनुसार चिन्हित भूमि को पट्टे पर देने के लिए निबन्धन एवं शर्तों पर बातचीत की जानी चाहिए जो नहीं की गई थी। यह कि भूमि वैमानिक उद्देश्यों के लिए पट्टे पर दी गई थी, इस प्रावधान को परिवर्तित नहीं करता।
- (ii) इसके अतिरिक्त, पट्टागत परिसरों की सीमा में वृद्धि के साथ, वाणिज्यिक दोहन के लिए एमआईएएल के पास उपलब्ध भूमि की मात्रा भी बढ़ी है जो अन्य 30 वर्षों के लिए जारी रहने के आश्वासन के साथ 30 वर्षों के लिए उपलब्ध होगी।

### 6.3 190.1 एकड़ का वाणिज्यिक दोहन

ओएमडीए का अनुच्छेद 2.2.4 एमआईएएल को गैर हस्तांतरण परिसम्पत्तियों के प्रावधान हेतु पट्टागत परिसर के दस प्रतिशत (अथवा ऐसा अलग प्रतिशत जैसाकि मुम्बई के सक्षम स्थानीय प्राधिकारी के मास्टर प्लान प्रतिमानों में निर्धारित किया गया है, जो समय-समय पर परिवर्तित हो सकता है) को उपयोग करने की अनुमति देता है। यह आवश्यक रूप से वाणिज्यिक दोहन के लिए एमआईएएल को उपलब्ध भूमि है।

2005 में एएआई द्वारा जारी की गई आरएफपी ने मुम्बई हवाई अड्डे का कुल क्षेत्र 1875 एकड़ दर्शाया है। 4 अप्रैल 2006 को हस्ताक्षरित किये गए ओएमडीए ने हवाई अड्डे का कुल क्षेत्र नहीं दर्शाया परन्तु 'चिन्हित परिसम्पत्तियों' का क्षेत्र 76.3 एकड़ (ओएमडीए की अनुसूची 27) नियत किया है। कुल क्षेत्र को 1875 एकड़ (जैसाकि आरएफपी में दर्शाया गया है) के रूप में मानते हुए 1798.7 एकड़ के शेष भूमि पट्टागत परिसर होगी। इस प्रकार, आरएफपी तथा ओएमडीए के अनुसार, एमआईएएल वाणिज्यिक दोहन हेतु 179.8 एकड़ (1798.7 एकड़ का 10 प्रतिशत) का उपयोग करने के लिए पात्र होगा। तत्पश्चात, एएआई ने एमआईएएल के साथ एक अनुपूरक पट्टा विलेख हस्ताक्षरित किया (दिसम्बर 2011) जिसमें पट्टागत परिसर का क्षेत्र (26 अप्रैल 2006 को) 1901.03 एकड़ रखा। इसने वाणिज्यिक दोहन हेतु एमआईएएल को उपलब्ध क्षेत्र को 190.1 एकड़ तक बढ़ा दिया। इस प्रकार एमआईएएल को 10.23 एकड़ भूमि का वाणिज्यिक रूप से दोहन योग्य अतिरिक्त का लाभ होगा।

वाणिज्यिक दोहन हेतु उपलब्ध भूमि के सही क्षेत्र, 187.5 एकड़, का दावा करते समय (मूल पट्टागत परिसर का 10 प्रतिशत), एमओसीए ने बताया (नवम्बर 2013) कि भूमि के अतिक्रमण को हटाने में विलम्ब के कारण एमआईएएल वाणिज्यिक दोहन हेतु इस भूमि का भी उपयोग नहीं कर सका।

उत्तर को निम्नलिखित के मद्देनजर देखे जाने की आवश्यकता है:

- (i) 2005 के आरएफपी में कुल हवाई अड्डा क्षेत्र 1875 एकड़ माना गया था। ओएमडीए ने (अप्रैल 2006) में 1798.7 एकड़ के शेष पट्टागत परिसरों के साथ चिन्हित परिसम्पत्तियों के रूप में 76.3 एकड़ अलग रखा। ओएमडीए के अनुसार (अनुच्छेद 2.2.4) वाणिज्यिक दोहन हेतु उपलब्ध भूमि पट्टागत परिसरों का 10 प्रतिशत है, ना कि कुल क्षेत्र का। इस प्रकार, एमओसीए का यह तर्क कि एमआईएएल वाणिज्यिक दोहन हेतु उपलब्ध भूमि प्रारंभिक रूप से 187.5 एकड़ थी, गलत है।

- (ii) एएआई ने अप्रैल 2006 को पट्टागत परिसरों के लिए 1901.03 एकड़ के एक क्षेत्र के लिए सहमत होते हुए एक अनुपूरक पट्टा अनुबंध (दिसम्बर 2011) हस्ताक्षरित किया। इसने ओएमडीए के प्रावधानों के अनुसार वाणिज्यिक दोहन हेतु भूमि की उपलब्धता को 190.1 एकड़ तक बढ़ा दिया।
- (iii) एएआई ने चिन्हित परिसम्पत्तियों को 39.95 एकड़ तक सीमित करते हुए दूसरा अनुपूरक पट्टा विलेख हस्ताक्षरित किया (अप्रैल 2010)। चूंकि हवाई अड्डे का कुल क्षेत्र 2006 एकड़ है (जैसाकि कि दिसम्बर 2011 में हस्ताक्षरित अनुपूरक पट्टा विलेख में दर्शाया गया है), पट्टागत परिसर वास्तव में 1966.76 एकड़ तक अधिक होने चाहिए, जो एमआईएएल के लिए वाणिज्यिक दोहन हेतु भूमि पात्रता को 196.67 एकड़ तक बढ़ा रहा है।
- (iv) एक्विजिट कान्फ्रेंस के दौरान, एमआईएएल के प्रतिनिधियों ने सूचित किया कि स्थानीय प्राधिकरण (एमएमआरडीए) ने वर्तमान में 133 एकड़ के वाणिज्यिक दोहन की अनुमति दी थी। एमआईएएल ने बाद में सूचित किया कि वाणिज्यिक दोहन की मात्रा बढ़ सकती है, जब एवं जैसे ही 204.99 एकड़ का अतिक्रमण हटा दिया जाए तथा यह अविश्वसनीय रूप से 190 एकड़ को पार कर जाएगी।

इस प्रकार, वाणिज्यिक दोहन हेतु उपलब्ध भूमि की मात्रा अपरिभाषित रही है। न्यूनतम 133 एकड़ की अर्जन क्षमता को अनदेखा करना बुद्धिमानी नहीं हो सकती। एमआईएएल को अर्जन क्षमता से लाभ गैर-हस्तांतरण परिसम्पत्ति से राजस्व के रूप में होगा। यद्यपि इस पर एसएसए की शर्तों में हवाई अड्डा प्रभारों का अवधारण करने हेतु विचार नहीं किया जाएगा, तथापि यह एक राजस्व वृद्धिकारक कार्यकलाप होगी जिसमें यात्रियों पर विभिन्न उगाहियों के रूप में भार को कम करने की संभावना होगी।

*एमओसीए/एएआई को भूमि के वाणिज्यिक दोहन के अर्थव्यवस्था पर ध्यान से कार्य करने की आवश्यकता है।*

#### **6.4 कार्यकलापों के पुनः स्थापन और भूमि उपयोग में परिवर्तन पर एमआईएएल को अनुचित अभिलाभ**

जैसाकि उपर्युक्त पैरा 6.2 में उल्लेख किया गया है, चिन्हित परिसम्पत्तियों को एएआई द्वारा अपने निजी उपयोग के लिए रोका गया था और मात्र एमआईएएल को यदि उसे इसकी वैमानिक उद्देश्यों के लिए आवश्यकता हो, हस्तान्तरित किया जा सकता था। एमआईएएल के अनुरोध पर चिन्हित परिसम्पत्तियों में से 48.15 एकड़ भूमि के हस्तान्तरण के बाद शेष चिन्हित भूमि (39.95 एकड़) को एएआई की एनएडी स्टाफ की आवासीय कालोनी में आवश्यक रूप से शामिल किया गया है। एमआईएएल ने पट्टागत परिसरों में अवस्थित एयर

इण्डिया केबिन केटरिंग और शेफ-एयर-फ्लाइट किचेन को एएआई की शेष चिन्हित भूमि में पुनः स्थापन करने का प्रस्ताव दिया। एएआई/एमओसीए ने इस प्रस्ताव को सहमति दी।

चिन्हित भूमि में इन गैर वैमानिक सुविधाओं का पुनःस्थापन अतिरिक्त चिन्हित भूमि का उपयोग गैर-वैमानिक उद्देश्यों के लिए करने जैसा है और जो ओएमडीए के प्रावधानों का उल्लंघन था जिससे पता लगा कि एमआईएएल द्वारा 'चिन्हित भूमि' का उपयोग सिर्फ वैमानिक उद्देश्यों के लिए किया जा सकता है।

बाद में एमआईएएल ने गैर-वैमानिक उद्देश्यों के लिए इस खाली भूमि के उपयोग में परिवर्तन के लिए अनुरोध किया जिस पर एमओसीए द्वारा इस शर्त पर सहमति दी गई कि एमआईएएल वैमानिक उद्देश्य के लिए समान भूमि का एक वैकल्पिक स्थान मुहैया कराएगा। वैकल्पिक स्थल अतिक्रमण क्षेत्र था लेकिन इसे एएआई/एमओसीए द्वारा स्वीकार किया गया था।

यह स्वीकार करते हुए कि उपयोग 3 एकड़ के लिए बदला गया था, एमओसीए ने बताया (नवम्बर 2013) कि एयर इण्डिया ने एयर इण्डिया केबिन केटरिंग और शेफ-एयर-फ्लाइट किचेन सुविधा के उपयोग को लम्बे समय से बन्द कर दिया था।

उत्तर का निम्न तथ्यों के प्रति अवलोकन किया जाता है कि

- (i) गैर-वैमानिक कार्यकलापों को पट्टागत परिसरों से एएआई के उपयोग के लिए एक मात्र रूप से 'चिन्हित परिसम्पत्ति' के शेष भाग में पुनः स्थापन करने का उद्देश्य था।
- (ii) भूमि के अन्त उपयोग में परिवर्तन की अनुमति का ओएमडीए में कोई प्रावधान नहीं था तथापि, एएआई द्वारा एमआईएएल के अनुरोध पर भूमि का उपयोग निरन्तर बदला गया।
- (iii) वैमानिक उद्देश्यों के लिए अथवा एएआई को हस्तान्तरण के लिए आग्रीपाडा पर एमआईएएल द्वारा चिन्हित वैकल्पिक स्थल (3 एकड़) पर वास्तविक रूप से अतिक्रमण था (जैसा कि 2007 और 2011 की मास्टर प्लान से देखा गया)। तथापि, एएआई ने इस संबंध में एमआईएएल के साथ कोई आपत्ति नहीं उठाई। इस प्रकार, प्रभावी रूप से गैर वैमानिक के अन्तर्गत भूमि के उपयोग में एमआईएएल द्वारा वृद्धि की गई जबकि यह अतिक्रमण क्षेत्रों के वैमानिक कार्यों के लिए निर्वासित भूमि के बराबर है।



## 6.5 एएआई का यातायात प्रबंधन केन्द्र

एमआईएएल को एएआई के एयर ट्रेफिक प्रबंधन केन्द्र के लिए पट्टागत परिसर के रूप में चिन्हित भूमि में से अतिरिक्त 25 एकड़ एनएडी भूमि और 16 एकड़ कन्वेंशन केन्द्र को पट्टे पर देने पर सहमत होते हुए 5 एकड़ भूमि को चिन्हित करने के निर्देश दिए गए थे। 2011 के मास्टर प्लान में एमआईएएल ने 5 एकड़ क्षेत्र को एएआई के लिए अतिक्रमणित क्षेत्र में चिन्हित किया। बाद में 15<sup>वीं</sup> ओआईओसी बैठक (14 सितम्बर 2012) में यह निर्णय लिया गया था कि एएआई को तुरन्त भूमि की आवश्यकता नहीं है और उसे एमआईएएल को जब भी आवश्यकता होगी उपलब्ध करवाया जाएगा। फिलहाल एएआई के लिए मामला बिना वास्तविक हस्तांतरण के समाप्त माना गया है।

15<sup>वीं</sup> ओआईओसी बैठक में एएआई को 5 एकड़ भूमि के हस्तांतरण को फिलहाल समाप्त माने जाने का निर्णय दर्शाता है कि एएआई अपनी आवश्यकता के बारे में अग्रसक्रिय नहीं था और यह कि एमआईएएल ओआईओसी को एएआई को भूमि के प्रावधान को टालने के लिए राजी करने में समर्थ था जिसकी झोपडपट्टी के पुर्नवास के बाद उपलब्धता अनिश्चित होगी।

एएआई ने बताया (जुलाई 2013) कि उनका योजना विभाग एयर नेविगेशन सेवा विभाग के समन्वय से क्षेत्र की पहचान की प्रक्रिया में है जो एमआईएएल को देने को कहा जाएगा। एमओसीए ने जवाब दिया कि ओआईओसी की 15<sup>वीं</sup> बैठक में एएआई ने एमआईएएल से तुरन्त 5 एकड़ भूमि देने का अनुरोध किया था; तथापि एआईएएल ने कहा कि वह अतिक्रमण हटने के बाद ही भूमि उन्हें सौंपेंगे।

एमआईएएल ने एग्जिट कान्फ्रेंस में पुष्टि की कि वह चर्चा के बाद एएआई को उचित भूमि प्रदान करेगा। एमओसीए आगे के विकासों का मॉनीटर करेगा और सुनिश्चित करेगा कि वांछित परिणामों में आगे देरी नहीं होगी।

## 6.6 अन्य सरकारी एजेंसियों के आधिपत्य में भूमि

सीएसआई हवाई अड्डे के चारों तरफ की भूमि के टुकड़े सरकारी एजेंसियों के आधिपत्य में थे। मास्टर प्लान 2007 में एमआईएएल द्वारा ऐसे नौ प्लॉटों की सूची तैयार की गई थी। इसमें डाक एवं तारसंचार (पीएण्डटी) विभाग, वायु सेना, भारतीय नौसेना, केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग (सीपीडब्ल्यूडी), यैलो फीवर हास्पिटल एवं भारतीय मौसम विभाग (आईएमडी) के अधिपत्य वाली भूमि शामिल है। इनमें कुछ प्लॉट 'पट्टागत परिसरों' की चारदीवारी से बाहर थे जैसे कि पीएनटी के मामले में एमआईएएल ने अपने मास्टर प्लान में बताया कि

इन प्लानों की भूमि भावी उपयोग के लिए जरूरी हो सकती है। मास्टर प्लान 2011 से और ओआईओसी के कार्यवृत्तों के अध्ययन से देखी गई इन प्लानों की प्रास्थिति नीचे दी गई है:

- पीएण्डटी विभाग, वायु सेना, नौ सेना के आधिपत्य में भूमि: वायु सेना और नौसेना के आधिपत्य में भूमि को स्थाई रूप से उन्हें हस्तान्तरित कर दिया गया जैसाकि मास्टर प्लान 2011 से देखा गया। पीएण्डटी विभाग के आधिपत्य में भूमि का मुख्य भाग पट्टागत परिसरों से बाहर है। यह बताया गया (मास्टर प्लान 2007) कि यह भूमि सीएसआई हवाई अड्डे के विकास के लिए अपेक्षित होगी। तथापि, मास्टर प्लान 2011 में यह माना गया है कि यह 'वर्तमान रूप से अपेक्षित नहीं है'।
- आईएमडी परिसर: इन भवनों का चिन्हित परिसम्पतियों में पुनः स्थापन करने का निर्णय लिया गया था। नए कार्यालय की निर्माण लागत एमआईएएल द्वारा वहन की जानी है।
- सीपीडब्ल्यूडी के आधिपत्य में भूमि: केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग (सीपीडब्ल्यूडी) के कब्जे में हवाई अड्डे के पट्टागत परिसरों के अन्दर 17.36 एकड़ भूमि है। यद्यपि, भूमि का अधिकार एएआई के पास है। फिर भी यह ऐतिहासिक कारणों (सीपीडब्ल्यूडी के 1972 तक मुम्बई हवाई अड्डा के अनुरक्षण के प्रभार में होने की वजह से) के लिए सीपीडब्ल्यूडी के आधिपत्य में है। मास्टर प्लान (2007 और 2011) के अनुसार यह भूमि हवाई अड्डे पर हवाई कार्गो सुविधा विकसित करने के लिए आवश्यक थी। एमआईएएल ने सीपीडब्ल्यूडी के साथ एक करार किया (मई 2009 में हस्ताक्षरित सहमति ज्ञापन) जिसके अनुसार सीपीडब्ल्यूडी चिन्हित स्थानों पर सीपीडब्ल्यूडी के लिए एमआईएएल द्वारा निर्माण किए गए कार्यालयों, आवासों एवं गोदामों के बदले में कथित भूमि को खाली करेगा। इस मामले में निर्माण की लागत का वहन भी एमआईएएल द्वारा किया जाएगा।

एएआई/एमओसीए ने बताया (जुलाई/नवम्बर 2013) कि विभिन्न सुविधाओं के पुनः स्थापन में हुए किसी व्यय और परियोजना की लागत में अनुवर्ती बढ़ोतरी पर, यदि कोई है, ऐरा अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार टेरिफ के निर्धारण के समय ऐरा द्वारा विचार किया जाना है।

तथ्य यह रह जाता है कि हवाई अड्डे के लिए भूमि आवश्यकता और ऐसी भूमि के अभीष्ट उपयोग को एमआईएएल के आनुक्रमिक मास्टर प्लान के अनुसार समय-समय पर बदला जाता है। एएआई/एमओसीए ने इन योजनाओं ने महत्वपूर्ण रूप से टिप्पणी नहीं की थी और ऐसे परिवर्तन करने की अनुमति दी थी। एमआईएएल को चिन्हित भू-खण्ड (आईएमडी, सीपीडब्ल्यूडी के आधिपत्य में) के आधिपत्य के हस्तांतरण में विशेष व्यय शामिल हैं जिन्हें अनुवर्ती नियंत्रण अवधियों में परियोजना लागत में शामिल किया जाएगा और इस प्रकार,

इसके कारण हवाई अड्डा प्रभागों में भविष्य में वृद्धि होगी और इस से यात्रियों पर सम्भावित अतिरिक्त भार पड़ेगा।

## 6.7 अतिक्रमण

यद्यपि पट्टा विलेख 2006 (26 अप्रैल 2006 का हस्ताक्षर किया गया) की अनुसूची 2 में अतिक्रमण किए गए क्षेत्र को 147 एकड़ के रूप में दर्शाया गया जबकि 2006 के राज्य सरकार समर्थन करार (एसजीएसए) (27 अप्रैल 2006 के एक दिन बाद हस्ताक्षर किया गया था) कि अनुसूची 2 में अतिक्रमण किए गए क्षेत्र को लगभग 171 एकड़ के रूप में दर्शाया गया था। एएआई द्वारा 2006 में दो आनुक्रमिक दिनों पर हस्ताक्षर किए गए दो दस्तावेजों में अतिक्रमण किए गए क्षेत्र के लिए दो अलग आँकड़ों का उल्लेख वास्तविक रूप से अतिक्रमण किए गए क्षेत्र के संबंध में एएआई के स्पष्ट तालमेल के अभाव को दर्शाता है। आकस्मिक रूप से, ओएमडीए ने अतिक्रमण किए गए क्षेत्र का सीमांकन नहीं किया यद्यपि ऐसे क्षेत्र के मानचित्र को अनुसूची 26 में शामिल किया जाना था जिसे खाली छोड़ दिया गया था। एमआईएल ने सूचना दी (2 री ओआईओसी बैठक-05 जनवरी 2007) कि अतिक्रमण किया गया क्षेत्र लगभग 276 एकड़ था। इसके पश्चात, कलक्टर, मुम्बई उपनगर जिला, (17 जनवरी 2011) के साथ पत्राचार में एएआई ने बताया कि अतिक्रमण की गई भूमि 308.96 एकड़ थी। एएआई ने बताया (जुलाई 2013) कि भूमि के अतिक्रमण को केवल उचित रूप से अतिक्रमण को हटाने और उसके पश्चात सर्वेक्षण के बाद ही सुनिश्चित किया और अंतिम रूप दिया जा सकता है। इस तथ्य को स्वीकार करते समय कि एएआई के पास इसकी परम्परा के कारण अतिक्रमण सहित कोई उचित भूमि अभिलेख नहीं थे, एमओसीए ने बताया कि एमआईएल द्वारा सर्वेक्षण किया गया था और अतिक्रमण हटाने के कार्य में विभिन्न जटिल मामलों के शामिल होने के कारण विलम्ब हो रहा है।

यह एएआई द्वारा हवाई अड्डे के भूमि प्रबंधन की खराब गुणवत्ता पर जोर देता है जिनकी पहले ही इस रिपोर्ट के पैराग्राफ 6.1 में चर्चा की गई है।

## 6.8 अतिक्रमण को हटाना

एमआईएल ने अतिक्रमणकारियों के पुनर्वास और अतिक्रमण की गई हवाई अड्डा की भूमि के प्रत्यावर्तन के संबंध में कार्यकलापों को करने के लिए 15 अक्टूबर 2007 को मै. हाऊसिंग डिवलपमेंट एण्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (एचडीआईएल) के साथ ठेका किया था। एचडीआईएल को तदनुसार चरणबद्ध तरीके से अतिक्रमणकारियों द्वारा खाली की गई भूमि के हिस्से को विकसित करने का अधिकार दिया गया था। अतिक्रमण को प्रारम्भ करने की तारीख के 48

माह के अन्दर अर्थात् अक्टूबर 2011 तक या एमआईएएल के विवेक पर छः माह के अतिरिक्त विस्तारण के अंदर हटाया जाना था। बाद में ठेका को एमआईएएल द्वारा समाप्त कर दिया गया था क्योंकि अतिक्रमणों को हटाया नहीं गया था।

एएआई ने बताया (जुलाई 2013) कि एमआईएएल द्वारा झोपडपट्टी /अतिक्रमण को हटाने के लिए एचडीआईएल के साथ किए गए ठेके को कार्य निष्पादन में एचडीआईएल की विफलता के कारण समाप्त कर दिया गया। एमओसीए ने यह सूचना भी दी (नवम्बर 2013) कि एचडीआईएल और एमआईएएल ने एक मध्यस्थ की नियुक्ति की थी और मध्यस्थता कार्यवाहियाँ चल रही थी।

ठेके को समाप्त करने और अतिक्रमण को हटाने में प्रगति की कमी के कारण हवाई अड्डा विकास योजना बुरी तरह प्रभावित होती रहेगी।