

अध्याय 6: द्विपक्षीय समझौते और स्लाट व्यवस्था का प्रबन्धन

6.1 द्विपक्षीय समझौते

एक देश को इसकी सीमाओं से ऊपरके हवाई क्षेत्र में प्रभुसत्ता को अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) द्वारा मान्यता दी जाती है। द्विपक्षीय समझौते दो देशों के बीच होने वाले हवाई सेवा समझौते हैं, जोकि विभिन्न दर्जों की हवाई उड़यन की स्वतंत्रता प्रदान करते हैं, जो व्यवसायिक उड़यन अधिकारों का एक समूह है जो किसी देश की एयरलाइन को दूसरे देश के हवाई क्षेत्र में प्रवेश करने का विशेषाधिकार प्रदान करता है। अतः, द्विपक्षीय समझौतों के अन्तर्गत एआईएल तथा अन्य देशी व विदेशी वाहकों को अधिकारों की उपलब्धता और उनकी उपयोगिता की सीमा एआईएल को प्रभावित कर सकती है।

अंतरराष्ट्रीय व्यवसायिक उड़यन अधिकारों को आमतौर पर “हवाई उड़ान की स्वतंत्रता” के रूप में व्यक्त किया जाता है।

हवाई उड़ान की स्वतंत्रताएँ

पहली दो स्वतंत्रताएँ व्यवसायिक विमान के विदेशी हवाई क्षेत्र व हवाई अड्डों के मार्ग से सम्बंधित हैं, अन्य स्वतंत्रताएँ अंतरराष्ट्रीय स्तर पर लोगो, मेल तथा कार्गो को ले जाने के बारे में हैं। पहली से पाँचवीं स्वतंत्रताओं की गणना सरकारी तौर पर अंतरराष्ट्रीय सन्धियों विशेषकर शिकागो सम्मेलन द्वारा की जाती है। कई अन्य स्वतंत्रताओं को जोड़ा जा चुका है तथा यद्यपि अधिकतर स्वतंत्रता जो सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त नहीं है, बड़े पैमाने पर उन्हें भी कई देशों द्वारा लागू अंतरराष्ट्रीय सन्धियों के अन्तर्गत सहमति प्रदान की गई है। निचले क्रम वाली स्वतंत्रताएँ अपेक्षाकृत सार्वभौमिक हैं जबकि उच्च क्रम की संख्या वाली स्वतंत्रताएँ प्रचलन में कम हैं।

स्वतंत्रता	वर्णन	
पहला	लैंडिंग के बिना एक विदेशी देश के ऊपर से उड़ने का अधिकार	1st
दूसरा	यात्रियों व कार्गो को जहाज में चढ़ाने या उतारने के बिना एक विदेशी देश में ईंधन लेने व अनुरक्षण करने का अधिकार	2nd
तीसरा	अपने देश से अन्य देश तक उड़ान का अधिकार	3rd
चौथा	किसी दूसरे देश से अपने देश तक उड़ान का अधिकार	4th
पाँचवा	अपने देश में प्रारम्भ या समाप्त होने वाले उड़ान पर दो विदेशी देशों के मध्य उड़ान का अधिकार	5th
		6th
		7th
		8th
		9th

छठवाँ	एक विदेशी देश से अपने देश में रुकते हुए दूसरे विदेशी देश तक उड़ान का अधिकार	नीले वृत्त: संचालित एयरलाइन का घरेलू बाजार लाल या पीले वृत्त: विदेशी बाजार
सातवाँ	अपने स्वयं के देश को उड़ान की पेशकश न करते हुए, दो विदेशी देशों के मध्य उड़ान का अधिकार	
आठवाँ	अपने देश के अंदर उड़ने के क्रम में एक विदेशी देश के अन्दर से उड़ान का अधिकार	
नौवाँ	अपने देश तक न जाकर एक विदेशी देश के अन्दर उड़ान का अधिकार	

मार्च 2016 तक एमओसीए ने 109 देशों के साथ द्विपक्षीय समझौतों पर हस्ताक्षर किया था। एआईएल के 33 देशों में परिचालन सहित इनमें से 36 देशों में भारतीय वाहक परिचालन में थे। 48 देशों की एयरलाइन भारत में परिचालन में थी।

‘नागर विमानन पर निष्पादन लेखा रिपोर्ट’ शीर्षक वाली भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2011 की रिपोर्ट संख्या-18 में विशेष रूप से दर्शाया गया था कि 2003 की हवाई यातायात अधिकार के उदारीकरण के बाद भारत सरकार द्वारा द्विपक्षीय पात्रता महत्वपूर्ण बढ़ोतरी में सहमति का भारतीय विमानन कंपनियों विशेषकर एआईएल पर प्रभाव तथा विदेशी वाहकों द्वारा भारतीय वाहकों के मुकाबले इन पात्रताओं का बड़ी मात्रा में लाभ उठाया गया। इस रिपोर्ट ने छठी स्वतंत्रता वाहक के कारण प्वाइंट टू प्वाइंट यात्रियों के मुकाबले विदेशी वाहकों द्वारा भारत में/से छठे स्वतंत्रता वाहक के अन्तर्गत आवागमन के महत्वपूर्ण परिणामों को दर्शाया था। यह सुझाव दिया गया था कि जब तक भारत के पास अपने प्रभावी तथा कुशल हब न हो जाए तथा एयर इंडिया/अन्य भारतीय विमानन कंपनियाँ उनका प्रभावी रूप से लाभ न उठा पाए, तब तक यदि संभव हो तो एमओसीए द्वारा राजनयिक तथा अन्य बातों को ध्यान में रखते हुए छठी स्वतंत्रता यातायात नियम पर निर्भर देशों/विमानन कंपनियों की पात्रताओं (प्रथम दृष्टया में दुबई, बहरीन तथा अन्य खाड़ी देश) को सख्ती से अवरुद्ध कर दिया जाना चाहिए। 2013-14 की संसदीय लोक लेखा समिति ने अपनी 93 वीं रिपोर्ट में भी एआईएल के वाणिज्यिक हितों की रक्षा करने हेतु तुरन्त सुधारात्मक कार्यवाही की अनुशंसा की थी।

2010-11 से 2015-16 के दौरान दी गई 31 द्विपक्षीय पात्रता के उपयोग की सीमा जिसकी वर्तमान लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई थी, का विवरण नीचे तालिका में दिया गया है।

तालिका 6.1: लेखापरीक्षा द्वारा निरीक्षित किए गए द्विपक्षीय समझौतों की सूची

क्षेत्र	द्विपक्षीय समझौतों की समीक्षा के अन्तर्गत आने वाले देशों के नाम
खाड़ी/मध्य पूर्व	दुबई (यूएई), ओमान, कुवैत*, बहरीन*, सउदी अरब*, ईरान, ईराक, आबूधाबी
यूरोप	यूके*, जर्मनी*, फ्रांस, स्विजरलैण्ड*, इटली, आस्ट्रिया*, स्लोवेनिया, कजाखिस्तान
उत्तरी अमेरीका	कनाडा
दक्षिण पूर्व एशिया और ओशिनिया	सिंगापुर, थाईलैण्ड*, मलेशिया*, हाँगकाँग, म्याँनमार*, आस्ट्रेलिया*, न्यूजीलैण्ड
अफ्रीका	दक्षिण अफ्रीका*, सेशेल्स*, मॉरीशस*, इजिप्ट
दक्षिण एशिया	अफगानिस्तान*, भूटान, श्रीलंका

*पात्रताओं को 2010-11 से 2015-16 की अवधि में संशोधित नहीं किया गया।

तालिका में दर्शाए गए समझौतों में से 16 समझौतों को पहले ही निरीक्षित किया जा चुका था। लेखापरीक्षा ने पाया कि निरीक्षित किए गए 31 द्विपक्षीय समझौतों में से 15 देशों के साथ हुए समझौतों में कोई परिवर्तन नहीं था। बाकी बचे 16 मामलों का विवरण जिनमें 2010-11 से 2015-16 के दौरान द्विपक्षीय समझौतों की शर्तों में बदलाव किया गया था, अनुलग्नक-4 में दिया गया है।

लेखापरीक्षा निरीक्षण के परिणाम आगे के अनुच्छेदों में दिए गए हैं।

6.1.1 छठी स्वतंत्रता वाहक

भारत और विदेशी देशों के मध्य द्विपक्षीय पात्रताओं में वृद्धि के परिणाम स्वरूप, द्विपक्षीय समझौतों में स्वीकृत बैठने की क्षमता 'प्वाइंट से प्वाइंट' यात्री यातायात की आवश्यकता से दो गंतव्यों स्थलों के मध्य काफी मात्रा में बढ़ गई है। एआईएल द्वारा प्रस्तुत की गई जानकारी के आधार पर अग्रणी अंतरराष्ट्रीय एयरलाइन्स द्वारा अप्रैल 2014 से मार्च 2016 तक की अवधि में भारत में/से यात्रियों के 'प्वाइंट से प्वाइंट' तक तथा छठे स्वतंत्रता आवागमन का अलग-अलग विवरण अनुलग्नक-5 में दिया गया है। लेखापरीक्षा ने पाया कि इन दो वर्षों में नीचे तालिका में दिये गये एयरलाइन्स का छठे स्वतंत्रता के अंतर्गत यातायात उनके वास्तविक यात्री आवागमन के आधे से भी अधिक था।

तालिका 6.2 अग्रणी अंतरराष्ट्रीय एयरलाइनों द्वारा भारत तक लाए/से ले जाने वाला छठवाँ स्वतंत्रता यातायात

(प्रतिशत में)

क्रम सं.	एयरलाइन का नाम	2009-10 (भारत के नियंत्रक महालेखा परीक्षक के 2011 की रिपोर्ट सं. 18 के अनुच्छेद 5.1.8 के अनुसार)	2014-15	2015-16
1	कतर एयरवेज	78.00	82.60	79.37
2	खाड़ी एयर	79.00	80.45	81.03
3	एतीहाद	74.00	69.25	71.03
4	अमीरात	59.00	61.96	66.60
5	ब्रिटिश एयरवेज	61.00	61.95	55.70
6	एयर अरबिया	उपलब्ध नहीं	57.59	60.96
7	सिंगापुर एयरलाइन्स	49.00	53.37	58.31
8	फ़्लाई दुबई	उपलब्ध नहीं	68.75	70.86
9	तुर्की एयरलाइन्स	उपलब्ध नहीं	73.91	73.24
10	कैथे पैसेफिक	76.00	59.88	61.26
11	मलेशिया एयरलाइन्स	42.00	62.98	58.69
12	एयर फ़्रांस	73.00	60.00	61.21
13	ऑस्ट्रियन एयरलाइन	80.00	75.00	66.97
14	फिनएयर	उपलब्ध नहीं	75.34	61.70
15	के.एल.एम	76.00	78.16	73.48
16	लुफ्थांसा	87.00	77.95	76.89
17	स्विस इंटरनेशनल एयर लाइंस	63.00	65.53	65.22

आकड़ों के आगे के विश्लेषण ने निम्न इंगित किया :

उपरोक्त एयरलाइंस द्वारा छठी स्वतंत्रता के अन्तर्गत यातायात ने 2014-15 और 2015-16 के दौरान राष्ट्रों के बीच 'प्वाइंट से प्वाइंट' यातायात से बढ़त बनाए रखी। 2014-15 में, छठी-स्वतंत्रता यातायात पूरे वहन का 59.15 प्रतिशत था। यह 2015-16 में बढ़कर 61.14 प्रतिशत हो गया जैसा अनुलग्नक-5 में दर्शाया गया है।

2009-10 की तुलना में छः एयरलाइंस के संदर्भ में 2014-15 से 2015-16 में छठीस्वतंत्रता यातायात के उपयोग प्रतिशत में आंशिक वृद्धि हुई, लेकिन दूसरी छः एयरलाइंस के संदर्भ में 2009-10 की तुलना में उपयोग का आंशिक प्रतिशत घट गया।

यद्यपि एतिहाद एयरवेज द्वारा वाहित छठी स्वतंत्रता यातायात का अनुपात 2009-10 की तुलना में 2015-16 में आंशिक रूप से घट गया एवं उसी काल में अमीरात का आंशिक रूप से बढ़ गया, छठी स्वतंत्रता के अन्तर्गत एतिहाद एयरवेज व अमीरात द्वारा वहन की गई यात्रियों की संख्या क्रमशः 19.79 लाख व 36.03 लाख उच्चतर थी। इसके संदर्भ में, लेखापरीक्षा ने भारत-दुबई व भारत-आबूधाबी द्विपक्षीय पात्रता के उपयोग स्तर का समीक्षण किया। समीक्षण के परिणाम नीचे दिए हैं:

क. भारत दुबई सेक्टर

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक ने 2011 की रिपोर्ट संख्या 18 में दुबई के मामले में द्विपक्षीय क्षमता पात्रता में 2003-04 में 10,400 सीटें प्रति दिशा प्रति सप्ताह (पी डब्ल्यू ई डी) से 2008-09 में, 54,200 (+2 प्रतिशत) सीटें पीडब्ल्यूईडी होने को और विदेशी वाहकों द्वारा छठी यातायात स्वतंत्रता के ऊँचे स्तर के उपयोग को उजागर किया। अतः भारत और दुबई को मिलाकर कुल उपलब्ध पात्रता 110568 सीटें पीडब्ल्यूईडी था। एयर इंडिया ने भारत व दुबई के बीच दोनों तरफ मिलाकर (नवम्बर 2013 को) 46313 सीटें पीडब्ल्यूईडी क्षमता एवं सेक्टर के लिए 57891 सीटें पीडब्ल्यूईडी (80 प्रतिशत सीट फैक्टर पर) की आवश्यकता का अनुमान किया था। परिणामतः, प्रारंभ में ही उपलब्ध पात्रता दोनों तरफ की पूर्ण आवश्यकता के 91 प्रतिशत अधिक थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि मंत्रालय ने फरवरी 2014 में द्विपक्षीय पात्रताओं को 54200 सीटें पीडब्ल्यूईडी से 66504 सीटें पीडब्ल्यूईडी (22.7 प्रतिशत की वृद्धि) कर दी अर्थात् दोनों तरफ की कुल उपलब्ध पात्रता को पहले उपलब्ध पात्रता की 110568 सीटें पीडब्ल्यूईडी से बढ़ाकर 133008 कर दिया। यह वृद्धि दुबई वाहकों के उच्च भार कारक पर आधारित थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि वृद्धि से दुबई वाहकों के छठी यातायात आवागमन वहन में 2010-11 से 2015-16 के बीच वृद्धि हुई जैसा निचे तालिका में दिखाया गया है:

तालिका 6.3 : यूएई आधारित वाहकों द्वारा छठी स्वतंत्रता के अन्तर्गत संचालन

एयरलाइन	भारत से/को संचालन अप्रैल 2010/मार्च 2011		भारत से/को संचालन अप्रैल 2014/मार्च 2015		भारत से/को संचालन अप्रैल 2015/मार्च 2016	
	कुल संचालन	छठी स्वतंत्रता के अन्तर्गत संचालन	कुल संचालन	छठी स्वतंत्रता के अन्तर्गत संचालन	कुल संचालन	छठी स्वतंत्रता के अन्तर्गत संचालन
अमीरात	45,81,536	27,83,781	47,29,299	29,29,969	54,09,610	36,03,008
फ्लाई दुबई	37,827	20,080	2,88,014	1,98,258	4,77,182	3,38,326
कुल	46,19,363	28,03,861 (60.69 प्रतिशत)	50,17,313	31,38,227 (62.34 प्रतिशत)	58,86,792	39,41,334 (66.95 प्रतिशत)

स्रोत: एआइएल प्रबंधन का उत्तर

जैसा कि उपरोक्त तालिका में दर्शाया है, एयरलाइन का छठी स्वतंत्रता संचालन का हिस्सा 2010-11 में 60.69 प्रतिशत से बढ़कर 2014-15 में 62.34 व आगे 2015-16 में 66.95 प्रतिशत हो गया। छठी स्वतंत्रता वहन पर वाहित किए गए यात्रियों की वास्तविक संख्या भी इस काल में काफी बढ़ गयी। छठी स्वतंत्रता यात्रियों की संख्या में 2010-11 के तुलना में 2014-15 में 11.92 प्रतिशत की वृद्धि तथा 2015-16 में 40.57 प्रतिशत अनुरूप वृद्धि थी। छठी स्वतंत्रता संचालन में वृद्धि भारतीय वाहकों का अन्य बाजारों (यूरोप, उत्तरी अमरीका) में बाजार हिस्सा व वृद्धि संभावना को प्रतिकूल रूप से प्रभावित कर सकती है।

प्रासंगिक जानकारी के अभाव में, एआइएल पर विदेशी वाहकों द्वारा उच्च स्तर तक उपयोग किए गए छठी स्वतंत्रता यातायात के वास्तविक प्रभाव को लेखापरीक्षा में नहीं दर्शाया जा सका। एआइएल ने हालांकि कहा कि अमीरात को दिए 1000 पी डब्ल्यू ई डी के प्रति समूह पर एआइएल को सालाना 4.5 मिलियन यूएसडी का अनुमानित घाटा होगा, इस घाटे के अनुमान की सटीकता लेखापरीक्षा में सत्यापित नहीं की जा सकी।

एमओसीए ने कहा (02 फरवरी 2016) कि फरवरी 2014 से दो वर्षों के कम समय में भारतीय वाहकों द्वारा पात्रता का पूरा उपयोग किया गया तथा ऐसा प्रतीत होता है कि अन्तिम दो वर्षों के दौरान भारत एवं दुबई के बीच यातायात के तरीके में बहुत परिवर्तन आया था।

ख. भारत-आबूधाबी क्षेत्र

लेखापरीक्षा ने पाया कि अप्रैल 2013 में एतिहाद एयरवेज के निवेदन पर एमओसीए ने आबूधाबी की द्विपक्षीय पात्रता को 13330 सीटों से बढ़ाकर 50000 सीटें पीडब्ल्यूईडी कर दिया। एआईएल ने अनुमानित किया कि भारत तथा आबूधाबी के यातायात हेतु (फरवरी 2012 से जनवरी 2013 तक के आँकड़ों के आधार पर) बाजार सम्भावना 8110 पीडब्ल्यूईडी थी जो कि क्षेत्र हेतु 75 प्रतिशत सीट कारक पर 10813 पीडब्ल्यूईडी की क्षमता की आवश्यकता में रुपांतरित होगी। इस आवश्यकता के सापेक्ष, उपलब्ध पात्रताएँ 27193 पीडब्ल्यूईडी थीं जो कि आवश्यकता से दोगुनी थीं तथा दोनों पक्षों ने अपनी वर्तमान क्षमताओं का पूरा उपयोग नहीं किया था।

2010-11 से 2015-16 की अवधि के लिए एतिहाद एयरवेज के द्वारा छठी स्वतंत्रता संचालन को निम्नांकित तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 6.4: एतिहाद एयरवेज का छठा स्वतंत्रता संचालन

एयरलाइन	वित्त-वर्ष 2010-11 में भारत को/से संचालन		वित्त-वर्ष 2014-15 में भारत को/से संचालन		वित्त-वर्ष 2015-16 में भारत को/से संचालन	
	कुल संचालन	छठी स्वतंत्रता के अन्तर्गत संचालन	कुल संचालन	छठी स्वतंत्रता के अन्तर्गत संचालन	कुल संचालन	छठी स्वतंत्रता के अन्तर्गत संचालन
एतिहाद	5,43,350	4,43,221	16,49,407	11,41,917	27,86,377	19,78,563

स्रोत: एआईएल प्रबंधन का उत्तर

उपरोक्त सारणी से देखा जा सकता है, कि एयर लाइन कि छठी स्वतंत्रता संचालन 2010-11 से 2014-15 की अवधि में 2.5 गुना तथा 2010-11 से 2015-16 की अवधि में 4.5 गुना बढ़ गया। चूंकि पर्याप्त अनउपयोगित क्षमता (अधिकारिता 50000 सीटों की थी जो 2 प्रतिशत बढ़ सकती थी) शेष थी, भविष्य में छठी स्वतंत्रता यात्रियों की संख्या, भारतीय वाहको एवं वायु पत्तनों के हितों के विपरीत, बढ़ सकती है।

संबंधित सूचना के अभाव में, लेखापरीक्षा में, विदेशी वाहको द्वारा छठी स्वतंत्रता यातायात के उच्च स्तरीय उपयोग का एआईएल पर प्रभाव को निर्धारित नहीं किया जा सका। एआईएल ने अनुमान लगाया कि 2015 शीत काल तक, भारत-आबूधाबी सेक्टर में सीट अधिकारिता में 375 प्रतिशत की वृद्धि के कारण एआईएल को विपथन हानि प्रतिवर्ष 636

मिलियन अमरीकी डालर (₹3464 करोड़) होगी। विपथन हानि के अनुमान का लेखापरीक्षा में सत्यापन नहीं किया जा सका।

एमओसीए ने उत्तर दिया (02 फरवरी 2016) कि 2015-16 के वर्तमान शीतकालीन अनुसूची ने यह प्रदर्शित किया कि अधिकारिताओं का दो पक्षों के निर्धारित वाहको द्वारा उपभोग करने में भारी अन्तर था। जहां एतिहाद प्रति सप्ताह 46000 सीट उपयोग कर रहा था, भारतीय वाहक प्रति सप्ताह मात्र 19000 सीट उपयोग कर रहे थे। एमओसीए ने यह भी कहा कि भविष्य में अधिकारिताओं के आगे बढ़ाने के किसी भी प्रस्ताव पर विचार करते समय इस तथ्य को निश्चित रूप से ध्यान में रखा जायेगा।

एमओसीए ने आगे उत्तर दिया (02 सितम्बर 2016) की लेखापरीक्षा द्वारा उठाए गए दुबई वाहको/एतिहाद एयरवेज के द्वारा द्विपक्षीय अधिकारिताओं के साथ छठी स्वतंत्रता संचालन में वर्तमान बढ़ोतरी या बढ़ोत्तरी के मुद्दों को नोट कर लिया गया है। एमओसीए ने स्पष्ट किया कि किसी देश के द्वारा निर्धारित भारवाहक के द्वारा आवंटित यातायात अधिकारों के ऐसे उपभोग भारत के नियंत्रण में नहीं थे। यह मुख्यतः कुछ घटको जैसे सक्षम एयरलाइन, एयरपोर्ट पर यात्री सुविधाओं का स्थानांतरण तथा द्विपक्षीय वार्ताओं द्वारा दिये गये संचालन अधिकार को छठी स्वतंत्रता में परिवर्तन किसी देश की भौगोलिक स्थिति पर निर्भर था।

26 अक्टूबर 2016 को हुई, “एयर इन्डिया की टर्न अराउंड योजना एवं वित्तीय पुनर्गठन योजना” पर निष्पादन लेखा की निर्गम सम्मेलन में एमओसीए ने कहा कि सुगमता एवं यात्रियों की माँग समान महत्व की थी। लोगों, राज्य सरकारों तथा उद्योग संगठनों से भी अंतरराष्ट्रीय संचालन प्रारम्भ करने की प्रबल माँग थी। भारतीय वाहक, सक्षम विदेशी वाहको से प्रतिस्पर्धा करने में कठिनाई का सामना कर रहे थे अतः उपभोग में अन्तर था। एआईएल को नकदी की कमी तथा कम संख्या में वायुयानों की वजह से अधिकारिता/क्षमता को उपभोग करने में असमर्थता के कारण क्षति सहनी पड़ी। इसलिए, माँग एवं उपयोगिता क्षमता में अन्तर को भरने की आवश्यकता थी।

एमओसीए ने यह भी कहा कि छठी स्वतंत्रता संचालन को विनियमित नहीं किया जा सका क्योंकि इस सम्बन्ध में आईसीएओ के कोई दिशा-निर्देश नहीं थे। एमओसीए ने यह भी उल्लेख किया कि मुक्त आकाश प्रस्ताव करीब 70 देशों को दिया गया था तथा भारत को कई देशों से सकारात्मक प्रत्युत्तर भी प्राप्त हो रहे थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि नागर विमानन मंत्रालय ने जून 2016 में राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 (एनसीएपी 2016) जारी किया था जो 2016-17 के द्वितीय त्रैमासिक से प्रभावी थी। द्विपक्षीय समझौतों के सम्बन्ध में एनसीएपी के मुख्य विशेषताएं निम्नलिखित थीं;

क. अंतरराष्ट्रीय उड़ानों का प्रारम्भ करने के लिए, भारतीय वाहकों के पाँच वर्षों के अनुभव तथा 20 वायुयानों की आवश्यकता (5/20 आवश्यकता) बदल कर 20 वायुयानों का सेवायोजन या कुल क्षमता का (सभी घरेलू प्रस्थानों को शामिल करते हुए सीटों की औसत संख्या) घरेलू संचालनों के मामलों में 20 प्रतिशत जो भी अधिक हो कर दिया गया।

ख. सार्क देशों तथा उन देशों के साथ, जो नई दिल्ली से 5000 किमी के त्रिज्य क्षेत्र से पूर्णतः बाहर थे, पारस्परिक आधार पर 'मुक्त आकाश' वायु सेवा सहमति, जिसमें वर्तमान द्विपक्षीय अधिकारों के अतिरिक्त, देश के अंदर स्थित मुख्य अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा को/से (एमओसीए द्वारा समय-समय पर अधिसूचना के अनुसार) अंगिनित सीधी उड़ानों को अनुमति दी गई थी। हालाँकि, पहले के वायुसेवा समझौतों के अन्तर्गत आने वाले अन्य एयरपोर्ट पर व्यावसायिक बिंदुओं को पुनः-समझौतों तक माना जाएगा।

ग. पूर्णतः या आंशिक रूप से 5000 किमी के त्रिज्य क्षेत्र के अन्दर के देशों के संदर्भ में, जहाँ निर्धारित भारतीय भारवाहक अपनी अधिकारिता क्षमता का 80 प्रतिशत पूरी तरह उपभोग नहीं कर पाये थे, लेकिन विदेशी वाहकों/देशों ने अपने द्विपक्षीय अधिकारों का पूरी तरह उपभोग कर लिया था तथा क्षमता में विस्तार के लिए दबाव डाल रहे थे, अतिरिक्त क्षमता अधिकारिता के आवंटन के लिए एक विधि की अनुशंसा कैबिनेट सचिव के नेतृत्व वाली नामित समिति द्वारा किया जायेगा।

घ. जहाँ निर्धारित भारतीय भारवाहकों ने अपनी अधिकारिता क्षमता का 80 प्रतिशत का उपभोग कर लिया है तथा अतिरिक्त क्षमता अधिकारिता की माँग करते हैं, क्षमता अधिकारिता (द्विपक्षीय) को सामान्य तरीके से पुनः तय किया जायेगा।

6.1.2 सीट क्षमता अधिकारिता में वृद्धि

एआईएल द्वारा प्रस्तुत किये गये टर्न अराउंड योजना (टीएपी) तथा वित्तीय पुनर्गठन योजना (एफआरपी) के परीक्षण के लिए वित्त मंत्रालय के तहत अधिकारियों के समूह (जीओओ) की एक समिति के गठन करने का निर्णय जून 2011 में मंत्रियों के समूह (जीओएम) ने लिया। जीओओ के रिपोर्ट (अक्टूबर 2011) में कहा गया कि टीएपी में एक प्रावधान था कि विदेशी

वाहको के लिए निर्धारित द्विपक्षीय अधिकारिताओं में तब तक ढील नहीं दी जानी चाहिए जब तक कि एयर इंडिया अपने द्विपक्षीय लक्ष्यों के महत्वपूर्ण अंश का उपभोग और अपने प्रतिस्पर्धियों की तुलना में कुछ लाभ अर्जित न कर ले। अन्य शर्त यह थी कि एयर इंडिया को द्विपक्षीय अधिकारिता में अस्वीकृती का पहला अधिकार हो।

2012-13 से 2015-16 की अवधि में एमओसीए द्वारा अधिकारिता के वृद्धि किए मामलों का लेखापरीक्षा द्वारा विश्लेषण यह सत्यापित करने के लिए किया गया कि क्या वास्तव में, ऐसे विस्तार दिये जाने से पूर्व एआईएल द्वारा द्विपक्षीय लक्ष्यों के महत्वपूर्ण अंश का उपभोग कर लिया था। विश्लेषण इस तथ्य के कारण सीमित हो गया कि एआईएल द्वारा 2014 ग्रीष्मकाल से प्रभावी आंकड़े ही उपलब्ध करा पाया था और एमओसीए ने (नवम्बर 2016) कहा कि मंत्रालय के पास ग्रीष्मकालीन अनुसूची 2016 से संबंधित आंकड़े ही उपलब्ध थे।

उन 16 मामलों में जहाँ द्विपक्षीय अधिकारों में 2010-11 से 2015-16 की अवधि में परिवर्तन किये गये थे तथा जिनका विवरण अनुलग्नक 4 में सारांशीकृत है। एआईएल द्वारा द्विपक्षीय अधिकारों के उपयोग की समीक्षा यह संकेत करती है, इन मामलों में से आठ³⁷ मामलों में, एआईएल सहित भारतीय वाहको द्वारा द्विपक्षीय यातायात अधिकारों का वृद्धि से पूर्व, उपभोग महत्वहीन (60 प्रतिशत या कम उपभोग) था। शेष आठ मामलों में, भारतीय वाहको द्वारा यातायात अधिकारों का उपभोग उचित था।

6.1.3 एआईएल द्वारा द्विपक्षीय अधिकारिताओं का उपयोग

6.1.3.1 एआईएल द्वारा पांचवी स्वतंत्रता अधिकार का कम-उपयोग

एक उड़ान जो किसी के अपने देश से प्रारम्भ या समाप्त होती है, उसके दो विदेशी देशों के बीच उड़ान भरने के अधिकार को पांचवी स्वतंत्रता यातायात अधिकार कहा जाता है। पांचवी स्वतंत्रता मार्ग में यात्रियों को उठाने या छोड़ने के माध्यम से आर्थिक व्यवहार्यता बढ़ाने के उद्देश्य से अभिप्रेरित था। 5वीं स्वतंत्रता यातायात अधिकार के तीन विशिष्ट प्रकार नीचे दिये गये हैं।

- मध्यवर्ती स्थान- जहाँ अधिकार एक तीसरे देश द्वारा दूसरे देश को तीसरे एवं अनुदानग्राही देशों के बीच दिया जाता है।

³⁷ ईरान, ईराक, कज़ाखिस्तान, सिंगापुर, हाँगकाँग, भूटान, श्रीलंका और ईजिप्ट

- गंतव्य स्थान से आगे-जहाँ अधिकार देने वाला देश यातायात को तीसरे देश निरन्तर बने रहने के लिए अनुमति देता है।
- 'गंतव्य स्थान में पहले या पूर्व स्थल'-जहाँ अनुदानदाता, अनुदानग्राहो के मूल देश के बाहर अन्य गन्तव्यों के बीच सेवा की अनुमति देता है।

एआईएल सहित निर्धारित भारतीय वाहकों को अधिकांश द्विपक्षिय समझौतो द्वारा पाँचवी स्वतंत्रता अधिकार प्राप्त हुए थे। समीक्षा किये गये 50 समझौतो में से लेखापरीक्षा ने पाया कि 28 समझौतो में भारत के निर्धारित वाहकों को स्पष्ट मध्यवर्ती/आगे की पाँचवी स्वतंत्रता अधिकार प्राप्त था। अन्य 15 समझौतो में इस आवश्यकता के साथ कि व्यावहारिक बिंदु परस्पर सहमति या भारत सरकार द्वारा उल्लेखित होंगे, पाँचवी स्वतंत्रता अधिकार की अनुमति प्राप्त थी। इस प्रकार समीक्षा किये गये 50 देशों में से 41 देशों में एआईएल के पास पाँचवी स्वतंत्रता यातायात अधिकार के उपयोग का विकल्प मौजूद था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि एआईएल द्वारा पाँचवी स्वतंत्रता अधिकार का उपभोग कम था। पाँचवी स्वतंत्रता यातायात एआईएल द्वारा अनुमोदित शीतकालीन अनुसूचि 2011-12 एक ही क्षेत्र यथा भारत-हाँग-काँग-ओसाका क्षेत्र में उपयोग किया गया था। ग्रीष्मकालीन अनुसूचि 2015 में एआईएल ने पाँचवी स्वतंत्रता यातायात का तीन सेक्टरों (भारत-हाँगकाँग-कोरिया, भारत-हाँगकाँग-जापान, भारत-बहरीन-आबूधाबी) में उपयोग किया। आगे, एमओसीए द्वारा उपलब्ध कराये गये ग्रीष्मकालीन अनुसूचि 2016 के उपयोग विवरण के अनुसार, एआईएल (एयर इंडिया एक्सप्रेस सहित) ने पाँचवी स्वतंत्रता अधिकार को छः क्षेत्रों (10 देशों को सम्मिलित करते हुए) भारत-हाँगकाँग-दक्षिण कोरिया, भारत-हाँगकाँग-जापान, भारत-बहरीन-कतर, भारत-बहरीन-कुवैत, भारत-उजबेकिस्तान- कजाकिस्तान, भारत-आबूधाबी-रस-अल-खैमाह में उपयोग किया। इस प्रकार एयर इंडिया/एयर इंडिया एक्सप्रेस जिन 33 देशों में प्रचालन कर रही थी उनमें से मात्र 6 सेक्टरों/10 देशों में एयर इंडिया पाँचवी स्वतंत्रता अधिकार का उपभोग करने में समर्थ थी। दुबई के मामले में, यद्यपि भारतीय वाहको (एआईएल) को पाँचवी स्वतंत्रता अधिकार उपलब्ध थे तथा फरवरी 2014 में हस्ताक्षरित द्विपक्षीय समझौतो में

दुबई हवाई अड्डे पर “गेज परिवर्तन की सुविधा³⁸” पर भी सहमति थी, एआईएल इन अधिकारिताओं का उपभोग करने में असफल रहा।

एमओसीए ने उतर दिया (02 सितम्बर 2016) कि पाँचवी स्वतंत्रता अधिकार दो देशों की सरकारों के बीच अंतर्शासकीय द्विपक्षीय समझौते, जो कि देशों के बीच यातायात अधिकारों को संतुलित करने के लिए पारस्परिक लेन-देन का हिस्सा थी, से प्राप्त किये गये थे। पाँचवी स्वतंत्रता अधिकार में इसका उपभोग अलग नहीं रखा गया है क्योंकि यह यातायात संभावना, संचालन की व्यवहार्यता, वायु यान उपलब्धता आदि पर निर्भर करती है। वर्तमान में, एयर इंडिया तथा एयर इंडिया एक्सप्रेस अनुसूचित आवश्यकता के अनुसार पाँचवी स्वतंत्रता अधिकार में से कुछ अधिकारों का उपभोग कर रहे थे। एआईएल, हाँग-काँग से ओसाका, हाँग-काँग से सियोल मार्ग पर ‘बियान्ड राइट्स’ का उपयोग कर रही थी। एआईएल ने 15 अगस्त 2016 से प्रभावी, नया सम्पर्क अहमदाबाद-लंदन-न्यूयार्क (एएमडी-एलएचआर-ईडब्ल्यूआर) प्रारंभ किया जो इसको लन्दन से नेवार्क तक पाँचवी स्वतंत्रता अधिकार को उपयोग करने के लिए समर्थ बनायेगा। एयर इंडिया एक्सप्रेस बहरीन-कुवैत (वीएच-केडब्ल्यूआई) के बीच पाँचवी स्वतंत्रता अधिकार का उपभोग कर रहा था।

एमओसीए के उत्तर से यह स्पष्ट है कि एआईएल द्वारा पाँचवी स्वतंत्रता अधिकारता का उपभोग अभी नगण्य है।

6.1.3.2 एआईएल द्वारा सीट क्षमता का उपयोग

एयर इंडिया 2016 की ग्रीष्मकालीन अनुसूचि के अनुसार 33 देशों की उड़ान संचालित करती है। लेखापरीक्षा ने एयर इंडिया/एयर इंडिया एक्सप्रेस (एआई/एआईई) (2016 के ग्रीष्म ऋतु में) द्वारा 20 देशों में आवंटित यातायात अधिकारों का कम उपयोग पाया (विवरण अनुलग्नक-6 में है) लेखापरीक्षा ने निम्नांकित मुद्दे पाये:

- एयर इंडिया/एयर इंडिया एक्सप्रेस ने 13 देशों (ओमान³⁹, कुवैत, फ्रांस, जर्मनी, इटली/स्पेन, दक्षिण कोरिया, हाँग काँग, आस्ट्रेलिया, श्रीलंका, कजाकिस्तान/

³⁸ वायु यातायात में गेज परिवर्तन की सुविधा समान संख्या को रखते हुए वायुयान परिवर्तन की सुविधा है। यह शब्द रेल यातायात के गेज परिवर्तन प्रथा से लिया गया है।

³⁹ ओमान सेक्टर पर एआईएल अपने उपलब्धता का 100 प्रतिशत उपयोग कर सका जबकि ए आई ई ने उपलब्ध क्षमता का उपभोग भी नहीं किया।

उजबेकिस्तान, रास-अल-खेमाह, दुबई) के संबंध में आवंटित क्षमता का 100 प्रतिशत उपयोग किया, फिर भी कम्पनी ने उन आवंटनों में विस्तार के लिए कोई प्रयास नहीं किया ताकि भविष्य में क्षमता को बढ़ाया जा सके, इस तथ्य के बावजूद की वायुयानों की खरीद के कारण बेड़े के आकार में महत्वपूर्ण वृद्धि हुई थी।

- एयर इंडिया/एयर इंडिया एक्सप्रेस द्वारा सात गन्तव्यों अर्थात् कनाडा, बांगलादेश, ईराक, केन्या, मलेशिया, थाईलैंड, श्रीलंका के लिए आवंटन का उपयोग शून्य था। आबूधाबी, बहरीन, कुवैत, रूस तथा सिंगापुर के संदर्भ में द्विपक्षीय अधिकारिता का उपयोग 50 प्रतिशत से कम था।
- भारत-ओमान⁴⁰ सेक्टर तथा भारत-कतर सेक्टर में एमओसीए ने क्रमशः 540 सीटें (मार्च 2015) और 2615 (सितम्बर 2015) सीटें एआईएल के आवंटन से हटा लिया तथा एआईएल के द्वारा आवंटित सीटों के गैर उपयोग के कारण इन्डिगो एयरलाइन्स को स्थानान्तरित कर दिया ।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (02 फरवरी 2016) कि प्रेक्षण तथ्यात्मक हैं तथा भविष्य में यदि एआईएल या इसके आनुषंगियों को क्षमता बढ़ने के कारण अधिकारिता में आगे वृद्धि की आवश्यकता होगी तो सरकार एआईएल/इसके आनुषंगियों को उपलब्ध शेष में से या दोनों पक्षों का कोटा बढ़ाकर अधिकारिता देने के लिए इच्छुक होगी।

एमओसीए (2 सितम्बर 2016) ने भी प्रबंधन के विचार से सहमति व्यक्त की।

लेखापरीक्षा ने पाया कि द्विपक्षीय अधिकारिता को एआईएल द्वारा पूरी तरह उपयोग नहीं किया जा सका। इसके परिणाम स्वरूप भारत-ओमान तथा भारत-कुवैत सेक्टर में एआईएल को अपनी आवंटित क्षमता, अन्य निजी एयरलाइन्सों के पक्ष में छोड़नी पड़ी।

6.2 स्लाट प्रबंधन

लेवल-3⁴¹ हवाई अड्डे पर हवाई अड्डा स्लाट एक एयरलाइन के लिए महत्वपूर्ण अस्ति होती है। एक स्लाट, एक निश्चित समय और तिथि को आगमन या प्रस्थान के लिए आवश्यक

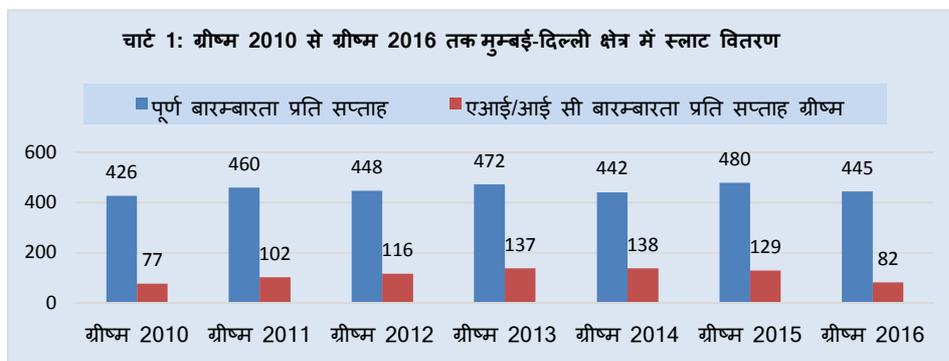
⁴⁰ ओमान और कतर क्षेत्रों से सीटों का हटाया जाना एआईई के संदर्भ में था।

⁴¹ लेवल 3 अर्थात् वे हवाई अड्डे जहाँ क्षमता उपलब्धकर्ता ने पर्याप्त अवसरचना विकसित नहीं की है या जहाँ सरकारों ने ऐसी शर्तें थोप रखी हैं कि माँग को पूरा करना असम्भव हो जाए।

हवाई अड्डा अवसंरचना के पूर्ण प्रयोग करने लिए एक अनुमति होती है। एक एयरलाइन को ऐतिहासिक अधिमानता के आधार पर स्लॉटों का रखने का अधिकार होता है यदि पिछले समतुल्य अवधि में कम से कम 80 प्रतिशत आवंटित अवधि के दौरान संचालित किये गये हो। स्लॉट एयर लाइनों के बीच हस्तान्तरित या विनियमित किये जा सकते हैं या लागू होने वाले विनियमों तथा दिशा निर्देशों की शर्तों के अनुसार, साझे संचालन के भाग के रूप में प्रयोग किये जा सकते हैं।

6.2.1 घरेलू हवाई अड्डों पर स्लॉट होल्डिंग

भारतीय विमानपत्तन प्रधिकरण घरेलू हवाई अड्डों के लिए स्लॉट प्रबंधन करती है। दिल्ली, मुम्बई, हैदराबाद, बेंगलुरु इत्यादि के संबंध में ज्वाइन्ट वेन्चर कम्पनियों (जेवीसी) तथा रक्षा हवाई अड्डों द्वारा प्रबंधित हवाई अड्डों के मामलों में संबंधित जेवीसी/रक्षा संस्थान स्लॉट आवंटित करते हैं। अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डों में आईएटीए दिशा निर्देशों का पालन किया जाता है। एमओसीए दिशानिर्देश, जिसमें आईएटीए नियमों को संज्ञान में लिया, घरेलू हवाई अड्डों में पालन किये गये। भारत में यात्री यातायात दिल्ली-मुम्बई और मुम्बई-दिल्ली क्षेत्र में अधिकतम था। नीचे दिये गये चार्ट में इन दो हवाई अड्डों पर घरेलू प्रतिस्पर्धियों की तुलना में एआईएल की स्लॉट होल्डिंग दर्शायी गयी है:



एआईएल द्वारा धारित स्लॉट्स 2010 के ग्रीष्मकाल में 77 से बढ़कर 2015 के ग्रीष्मकाल में 129 हो गये तथा फिर 2016 के ग्रीष्मकाल में यह कम होकर 82 हो गया। एआईएल का हिस्सा भी 2010 के ग्रीष्मकाल में 19.01 प्रतिशत से बढ़कर 2015 के ग्रीष्मकाल में 26.87 प्रतिशत हो गया तथा 2016 के ग्रीष्मकाल में यह गिरकर 18.43 प्रतिशत हो गया। इंडिगो का स्लॉट्स 112 से 119 तक बढ़ गया तथा उसी अवधि के दौरान जेट एयरलाइन का स्लॉट क्रमशः 104 से 111 तक बढ़ गया।

दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डीआईएएल) के स्लॉट निष्पादन के मासिक प्रतिवेदनों से लेखापरीक्षा ने पाया कि स्लॉट उपयोगीकरण पर एआईएल का निष्पादन खराब था। डीआईएएल ने सुधार के लिए उपयुक्त कदम उठाने के लिए एआईएल से अनुरोध किया। हालाँकि ग्रीष्म 2014 में कुछ स्लॉट के निष्पादन में कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं पाया गया जो 5 प्रतिशत तक कम रहा। लेखापरीक्षा ने स्लॉट के बेहतर निष्पादन को सुनिश्चित करने के लिए एआईएल से डीआईएएल को दी गई किसी सूचना को नहीं पाया।

प्रबंधन ने एआईएल के खराब स्लॉट निष्पादन को स्वीकारते हुए अपने उत्तर (02 फरवरी 2016) में कहा कि एआईएल के खराब निष्पादन के विरुद्ध डीआईएएल द्वारा कोई कारवाई नहीं की जा रही थी। एमओसीए (सितंबर 2016) ने एआईएल के विचारों से सहमत होते हुए कहा कि दिल्ली हवाई अड्डे पर स्लॉट्स की संख्या में वृद्धि हुई थी।

मुम्बई-दिल्ली पर एआईएल के स्लॉट्स की संख्या 129 (ग्रीष्मकाल 2015 सारणी) से 82 तक (ग्रीष्मकाल 2016 सारणी) घट गई तथा आईएटीए के दिशा निर्देशों के अनुसार खराब निष्पादन के कारण भविष्य में स्लॉट्स के वापस किये जाने की संभावना थी।

6.2.2 अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डों पर एआईएल की स्लॉट होल्डिंग

हवाई अड्डों में समन्वय के उद्देश्य के लिए संकुलता के तीन स्तरों के अनुसार उत्तरदायी प्राधिकारियों द्वारा हवाई अड्डों को वर्गीकृत किया जाता है। स्तर 3 हवाई अड्डों पर स्लॉट की अत्यधिक माँग है क्योंकि वहाँ पर स्लॉट हेतु माँग, उपलब्धता से कहीं अधिक थी।

चार्ट 2 : हवाई अड्डों का स्तर

स्तर 1	हवाई अड्डे जहाँ हवाई अड्डों के बुनियादी ढाँचे की क्षमता हवाई अड्डे के उपयोगकर्ताओं की माँगों को पूरा करने के लिए हर समय पर्याप्त है।
स्तर 2	हवाई अड्डे जहाँ दिन, सप्ताह या वर्ष की कुछ अवधियों के दौरान संकुलता की संभावना है जिसका समाधान एयरलाइन तथा सुविधा प्रदानकर्ता के बीच परस्पर रूप से सहमत की गई समय सारणी को समायोजित करने के द्वारा किया जा सकता है।
स्तर 3	हवाई अड्डे जहाँ क्षमता प्रदानकर्ताओं ने समुचित आधारभूत संरचना विकसित नहीं की अथवा जहाँ सरकार ने ऐसी शर्तें लागू कर दीं जिससे माँग को पूरा करना असंभव हो गया

स्रोत: स्लॉट आबंटन के लिए दिशानिर्देश (एमओसीए)

एयर इंडिया ने 18 स्तर 3 के अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डों (विवरण के लिए अनुलग्नक 7 का संदर्भ लें) पर संचालन किया। इन हवाई अड्डों में एआईएल द्वारा स्लॉट्स का प्रबंधन लेखापरीक्षा में जाँचा गया था इनमें से दुबई हवाई अड्डे से संबन्धित लेखापरीक्षा अवलोकन नीचे दिया गया है:

दुबई हवाई अड्डा:

एआईएल मुंबई-दुबई सेक्टर के लिए फरवरी 2013 से दुबई के अपने स्लॉट को बनाए न रख सका। कम्पनी ने इस सेक्टर में अपनी आवृत्तियों को 2012 के ग्रीष्मकाल में 18 से 2014 के शीतकाल में 7 तक घटा दिया। उसी समय, जेट एयरवेज ने अपनी आवृत्तियों को 21 से 35 तक बढ़ा दिया, इस प्रकार बाजार के एक बड़े हिस्से पर कब्जा कर लिया। एआईएल के पास हवाई जहाजों की संख्या बढ़ने (नए आगमन के कारण)से दुबई हवाई अड्डे पर स्लॉट्स की भविष्य में आवश्यकता हो सकती है। दुबई, हालाँकि, एक स्लॉट बाध्य हवाई अड्डा था तथा भविष्य में अतिरिक्त स्लॉट्स की संभावनाएं कम होंगी जैसा कि भारत दुबई द्विपक्षीय चर्चाओं के दौरान प्रकाश में लाया गया था।

प्रबंधन (02 फरवरी 2016) तथा एमओसीए (सितंबर 2016) ने कहा कि यद्यपि आवृत्तियों में कमी आई थी लेकिन दुबई को प्रस्तावित सीट 2010 में 10244 प्रति सप्ताह से बढ़कर अक्टूबर 2015 में 10382 प्रति सप्ताह की हो गई।

उत्तर में दर्शायी गई सीट में केवल आंशिक रूप से वृद्धि हुई थी। इसके अतिरिक्त, दुबई एक स्लॉट बाध्य हवाई अड्डा था तथा भविष्य में स्लॉट्स की उपलब्धता बहुत कम थी।

6.3 द्विपक्षीय एवं स्लॉट प्रबंधन की निगरानी

6.3.1 द्विपक्षीय अधिकारों की निगरानी

नागर विमानन मंत्रालय को विभिन्न एयरलाइन्स को निर्धारित किये गए यातायात अधिकारों के उपयोग की नियमित रूप से निगरानी करना अपेक्षित था। लेखापरीक्षा ने एमओसीए/डीजीसीए की ओर से उपयुक्त निगरानी के अभाव को पाया जैसा कि निम्नानुसार है:

- एमओसीए ने अनुगामी अनुसूचि हेतु एयरलाइन्स को अतिरिक्त यातायात अधिकारों के निर्धारण के समय केवल अप्रयुक्त अधिकारों के विवरण की माँग की। वास्तव में,

एमओसीए द्वारा विहित प्रोफार्मा एयरलाइन्स को विनिहित किये गए अधिकारों के उपयोग के विवरण को शामिल नहीं करता है। एक बार उड़ान कार्यक्रम अनुमोदित हो जाने पर डीजीसीए ने भी उपयोग के विवरण नहीं माँगे और इस प्रकार डीजीसीए ने एक एयरलाइन के अनुमोदित कार्यक्रम को उसका उपयोग मान लिया।

- वायु सेवा समझौता अनुबद्ध करता है कि प्रत्येक पार्टी के वैमानिक प्राधिकारियों को या उसकी नामनिर्दिष्ट एयरलाइन्स को, अन्य पार्टी के वैमानिक प्राधिकारियों को, ऐसे यातायात के आरोहण एवं अवरोहण के बिन्दुओं को दर्शाते हुए उस अन्य पार्टी के क्षेत्र से प्रत्येक माह के दौरान सहमत सेवाओं पर लाए और ले जाए गए ट्रेफिक से संबंधित आँकड़ों को उपलब्ध करना या करवाना चाहिए। दुबई के संदर्भ के अलावा विदेशी एयरलाइन्स से ऐसी साँखिकीय सूचना अभिलेख में नहीं मिली।
- आवेदनों में प्रदर्शित आवश्यकताओं को पूरा करने में उपलब्ध यातायात अधिकारों के पर्याप्त न होने की दशा में डीजीसीए (जुलाई 2009) के आदेश के अनुसार विभिन्न योग्य आवेदकों को यातायात अधिकारों का निर्धारण विगत पाँच वर्षों के दौरान घरेलू अनुसूचित हवाई यातायात सेवाओं पर आवेदकों द्वारा विनियोजित किये गए उपलब्ध सीट किलोमीटर (एसकेएम) के अनुपात में होना चाहिए। लेखापरीक्षा ने पाया कि ओमान के मामले में, जहाँ भारतीय वाहकों द्वारा उपयोग अधिक था वहाँ इंडिगो को निर्धारित किये गए यातायात अधिकारों को विगत पाँच वर्षों की घरेलू अनुसूचित सेवाओं पर इंडिगो द्वारा परिनियोजित किये गए एसकेएम को तैयार किये बिना ही घटा दिया गया।
- यह अनुबद्ध (जुलाई 2009 के डीजीसीए आदेश में) था कि अंतरराष्ट्रीय मार्गों पर यातायात अधिकारों के निर्धारण के पश्चात, हवाई परिवहन उपक्रम को घरेलू मार्गों पर परिनियोजित किये गए अपने एसकेएम को कम नहीं करना चाहिए। घरेलू मार्गों पर एसकेएम में किसी कमी के कारण अंतरराष्ट्रीय मार्गों पर यातायात अधिकारों के निर्धारण की समीक्षा की जानी चाहिए और एक उचित निर्णय लेना चाहिए। लेखापरीक्षा ने पाया कि जेट लाइट द्वारा परिनियोजित किये गए एसकेएम ने 2012-13 से 2013-14 की अवधि के दौरान गिरती हुई प्रवृत्ति दर्शायी। हालाँकि, जेट लाइट के अंतरराष्ट्रीय यातायात अधिकारों की किसी समीक्षा का कोई प्रमाण अभिलेख में नहीं पाया गया था।

एमओसीए ने अपने उत्तर (02 फरवरी 2016) में निम्नानुसार कहा:

- भारतीय वाहकों को आबंटित क्षमता तथा उनके द्वारा उपयोग को दर्शाने वाला एक चार्ट सहज रूप से उपलब्ध है तथा जिसका प्रत्येक नियत अवधि के बाद अद्यतन किया जाता है।
- एएसकेएम को विचार में लिया गया था तथा दुबई के संदर्भ में आबंटन एएसकेएम के अनुपात में किया गया था।

एमओसीए के उत्तर की निम्न के संदर्भ में विचार किये जाने की आवश्यकता है:

- अतिरिक्त अधिकारों हेतु विचार के दौरान एक निर्धारित अवधि के लिए क्षमता उपयोग वास्तव में माँगा गया था। हालाँकि, इन अधिकारों के संचालन की अवधि के दौरान इसे नियमित आधार पर नहीं किया गया था। इसलिए अप्रयुक्त अधिकारों का समय से पूर्व आबंटन संभव नहीं था।
- यद्यपि एमओसीए ने कहा कि एएसकेएम को विचार में लिया गया था, लेकिन लेखापरीक्षा ने ओमान का मामला उठाया जहाँ एएसकेएम के आधार पर एमओसीए द्वारा किसी विश्लेषण के बिना ही इंडिगो के यातायात अधिकारों को कम कर दिया गया।

6.3.2 स्लॉट प्रबंधन की निगरानी

एयरलाइन्स को केवल उन्हीं स्लॉट्स को धारण करना चाहिए जिन्हें वह संचालित या उपयोग करना चाहते हैं। एयरलाइन्स से अपेक्षित था कि वह उपयोग में न आने वाले किसी स्लॉट को तुरंत लौटा देंगे ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि अपर्याप्त क्षमता का अपव्यय नहीं हो। यह संभावना है कि अल्पसूचना अवधि में अन्य संचालकों को वापस स्लॉट पुनः निर्धारित, किया जा सके। स्लॉट दिशानिर्देशों में स्लॉट के उपयोग की निगरानी करने के लिए निम्नलिखित प्रावधान समाविष्ट हैं:

- नागर विमानन मंत्रालय (मई 2013) द्वारा जारी किया गया स्लॉट निर्धारण पर खंड 5 (vii) दिशानिर्देश कहता है कि यदि एयरलाइन एक महीने तक निर्धारित स्लॉट का उपयोग नहीं करती है तो निर्धारित स्लॉट निरस्त किया जा सकता है। डीजीसीए ने सूचित किया कि यह सीएआर का एक भाग है जिसमें एयरलाइन्स को स्लॉट के उपयोग तथा/या एक विचारित अवधि से संचालित न की गई उड़ानों के निरस्तीकरण

के उद्देश्य के लिए सभी संबंधित एजेन्सियों को सूचित करना था। हालाँकि, लेखापरीक्षा संवीक्षा ने ऐसे स्लॉट्स के निरस्तीकरण के लिए डीजीसीए द्वारा उठाए गए किसी कदम को प्रकट नहीं किया।

- स्लॉट दिशानिर्देशों के नियम 5 (vi) में अनुबद्ध है कि मध्य-अवधि के दौरान कार्यक्रम में संशोधनों पर चर्चा की जा सकती है तथा एमओसीए के संयुक्त सचिव की अध्यक्षता में डीजीसीए, एएआई और हवाई अड्डे के जेवीसी कर्मचारियों की एक कमेटी द्वारा अंतिम रूप दिया जा सकता है। कमेटी को इन संशोधनों पर चर्चा करने एवं अंतिम रूप देने के लिए महीने में कम से कम एक बैठक करनी चाहिए। लेखापरीक्षा, एमओसीए/डीजीसीए में यह आश्वस्त करने के लिए कोई अभिलेख नहीं ढूँढ पायी कि उपरोक्त कथित प्रावधान के संबंध में कमेटी द्वारा मध्य अवधि संशोधन अनुमोदित किये गए थे। इसके अतिरिक्त, दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डीआईएएल) के अभिलेखों से पाया गया था कि मध्य अवधि संशोधन स्वयं हवाई अड्डे के संचालकों द्वारा किये गये थे।

भारत एवं इन गंतव्यों के बीच प्वाइंट से प्वाइंट की यात्री यातायात आवश्यकताओं से परे विशेषरूप से खाड़ी क्षेत्र (दुबई एवं आबू धाबी) में सीट क्षमता पात्रता की बड़े पैमाने पर वृद्धि होने से भारत से लाने तथा ले जाने वाले छठे स्वतंत्रता वाहक में तीव्र वृद्धि हुई।

एआईएल अपने यातायात अधिकारों के निर्धारित हिस्से का उपयोग करने में विफल रहा जिससे अन्य भारतीय वाहकों को ऐसे अधिकारों का हस्तांतरण अतिसंवेदनशील हो गया। एआईएल के पास भी महत्वपूर्ण पाँचवे स्वतंत्रता अधिकार थे जिनका विदेशी एयरलाइन्स द्वारा छठे स्वतंत्र कैरिज के विपथनकारी प्रभाव का संभालने के लिए प्रभावशाली रूप से उपयोग किया जा सकता था। हालाँकि, अभी तक एआईएल द्वारा पाँचवे स्वतंत्रता अधिकार का महत्वपूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया गया।

