

नागर विमानन मंत्रालय  
भारत सरकार

\*\*\*\*\*

स्लॉट आवंटन लिए दिशानिर्देश  
(मई 2013 में संशोधित)

## विषय वस्तु

I)	परिभाषा	3
II)	भूमिका	3
III)	भारतीय कार्यपद्धति: एक ऐतिहासिक परिप्रेक्ष्य	4
IV)	मांग तथा क्षमता प्रबंधन	9
V)	समन्वय तंत्र	12
VI)	ऐतिहासिकता	13
VII)	स्लॉट आवंटन	15
VIII)	स्लॉट वापसी और ऐतिहासिक बेसलाइन	21
IX)	स्लॉट आवंटन के पश्चात समन्वय	20
X)	अवशिष्ट मुद्दे	24
XI)	टाईम लाइन	25
XII)	प्राधिकरण	25

## परिभाषाएं

" स्लॉट" एक संयोजक द्वारा परियोजित प्रचालन अनुमति है जिनके अंतर्गत लेवल 3 एयरपोर्ट पर किसी विशेष तिथि एवं समय पर आगमन एवं प्रचालन के लिए आवश्यक पूर्ण हवाईअड्डा अवसंरचना का उपयोग करना है।

हवाईअड्डों का वर्गीकरण: स्लॉट आवंटन के उद्देश्य से हवाईअड्डों को सामान्यतः भीड़-भाड़ के अनुरूप निम्नलिखित स्तरों पर वर्गीकृत किया गया है:

- क) स्तर 1: जहां हवाईअड्डा अवसंरचना की क्षमता हवाईअड्डा इस्तेमाल करने वालों के लिए हमेशा पर्याप्त रहती है।
- ख) स्तर 2: जहां विशेष दिन, सप्ताह या ऋतु पर कुछ अवधि के लिए भीड़-भाड़ होने की संभावना रहती है जिसे एयरलाइनों के बीच ऐच्छिक सहयोग द्वारा सुलझाया जा सकता है।
- ग) स्तर 3: जहां पर्याप्त अवसंरचना की कमी के कारण क्षमता में कमी आती है।

### 1) भूमिका

1. देश में प्रमुख हवाईअड्डों पर यातायात बढ़ने के साथ इन हवाईअड्डों की क्षमता में कमी आई है। अतः हवाईअड्डों की अवसंरचना का सुचारू रूप से प्रयोग करने के लिए तथा हवाईअड्डा प्रयोगकर्ताओं को अधिकतम लाभ पहुंचाने के उद्देश्य से यह आवश्यक है कि एयरलाइनों तथा दूसरे विमान प्रचालकों को नियंत्रित या सीमित हवाईअड्डा क्षमता का आवंटन करने के लिए एक नीति होनी चाहिए जो कि पारदर्शी तथा उचित प्रक्रिया के द्वारा एक व्यवहार्य हवाईअड्डा तथा विमान यातायात प्रचालन सुनिश्चित कर सके।
2. एक हवाईअड्डे का विभिन्न स्तरों पर वर्गीकरण एक जिम्मेदार प्राधिकारी द्वारा मांग तथा क्षमता का विश्लेषण तथा स्टैकधारकों तथा संबद्ध लोगों के साथ पूर्ण सलाह के बाद ही किया जाना चाहिए। हवाईअड्डे को लेवल-3 तभी घोषित किया जाना चाहिए जब यह विश्लेषण तथा परामर्श की मांग प्रमुखता से उपलब्ध क्षमता से बढ़ सकती है तथा अल्पावधि के लिए समस्या के निदान के लिए कोई भी व्यवहारिक मार्ग नहीं है। हवाईअड्डा क्षमता को वेबसाइटों के द्वारा सर्वसाधारण को उपलब्ध रहना चाहिए।
3. लेवल-3 हवाईअड्डे के लिए एक संयोजक की आवश्यकता है जो एयरलाइनों तथा दूसरे विमान प्रचालकों को हवाईअड्डे को उपलब्ध क्षमता के प्रबंधन के लिए या तो प्रयोग कर रहे हैं अथवा करने की योजना बना रहे हैं, को स्लॉटों का आवंटन कर सके। एक हवाईअड्डा स्लॉट का मतलब एक संयोजक द्वारा परियोजित प्रचालन के लिए अनुमति है जिसके अंतर्गत लेवल-3

एयरपोर्ट पर किसी विशेष तिथि एवं समय पर आगमन एवं प्रचालन के लिए आवश्यक पूर्ण हवाईअड्डा अवसंरचना का उपयोग करना है। प्रक्रिया को इस प्रकार से अभिकल्पित करना है कि प्रणाली में एक अन्तर्निहित व्यवस्था हो।

4. यह समझना जरूरी होगा कि हवाईअड्डा क्षमता की कमी जैसी मौलिक समस्या का समाधान समन्वयन है। सभी उदाहरणों में, भीड़-भाड़ वाले अवसंरचना के प्रबंधन के लिए समन्वयन को अंतरिम समाधान के रूप में देखा जा सकता है जब तक कि हवाईअड्डा क्षमता के विस्तार के लिए दीर्घ-सूत्री समाधान का कार्यान्वयन न किया जाए।
5. ये दिशानिर्देश भारतीय समन्वयन के लिए स्लॉट आवंटन तथा प्रबंधन को तैयार करते हैं, तथा इन्हें सभी प्रभावित हवाईअड्डों तथा विमान वाहनों जो इस प्रकार के हवाईअड्डा अवसंरचना का प्रयोग कर रहे हैं, को समुचित रूप से नोट करना चाहिए तथा कार्यान्वित करना चाहिए। इन दिशानिर्देशों को सर्वोत्तम अंतरराष्ट्रीय कार्य प्रणाली तथा आयटा वर्ल्डवाइड स्लॉट दिशानिर्देश, जो कि वर्ष में दो बार संशोधित किया जाता है, की सिफारिशों के अनुरूप बनाया गया है। वर्ल्डवाइड स्लॉट दिशानिर्देश वैश्विक रूप से अपनाया गया सक्षम स्लॉट आवंटन का मानक है जो विश्व में भीड़-भाड़ वाले हवाईअड्डा अवसंरचना का इष्टतम उपयोग करता है।
6. ये दिशानिर्देश स्लॉट आवंटन, धारणीय प्रतिस्पर्धा को प्रोत्साहन तथा देश के दुर्गम क्षेत्रों में विमान संपर्कता को एयरलाइनों के प्रचालन की व्यवहार्यताको सुनिश्चित करते हुए, की प्रक्रिया में तेजी लाते हैं।

### III) भारतीय कार्यपद्धति: एक ऐतिहासिक परिप्रेक्ष्य:

#### 1. वर्ष 2007 से पूर्व स्लॉट आवंटन की प्रक्रिया:

2007 से पूर्व, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अंतरराष्ट्रीय एवं घरेलू एयरलाइनों (कोचीन हवाईअड्डा छोड़कर, जिसके लिए स्लॉट आवंटन का कार्य हवाईअड्डे द्वारा ही किया जा रहा था) को स्लॉट का आवंटन कर रहा था। एयरलाइनें अपनी अनुसूची एक कैलेण्डर वर्ष में दो बार ग्रीष्म ऋतु तथा शीत ऋतु के प्रारंभ में प्रस्तुत करती हैं। सेना हवाईअड्डों के संबंध में, चूंकि टर्मिनलों का प्रबंधन एएआई द्वारा किया जाता है तथा हवाईपट्टी का रक्षा मंत्रालय द्वारा व्यवस्थापन किया जाता है, इस प्रकार के हवाईअड्डों के स्लॉट के लिए आवेदन दोनों एजेंसियों के साथ किया जाता है।

(i) अंतरराष्ट्रीय एयरलाइनें:

(क) कार्यपालक निदेशक (प्रचालन) द्वारा निदेशित एक स्लॉट आवंटन समिति जिसमें नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए), एअर इंडिया, नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो, कस्टम विभाग, अप्रवजन ब्यूरो तथा रक्षा प्राधिकारी (यदि आवश्यक हो तो), ने प्रस्ताव पर विचार किया तथा हवाईपट्टी, पार्किंग स्टैंड तथा टर्मिनल बिल्डिंग अंतरराष्ट्रीय विमान ट्रांसपोर्ट एसोशिएसन (आईएटीए) अनुसूचित दिशानिर्देश के अनुरूप अधिसूचित हवाईअड्डा क्षमताओं में ही इन्हें समायोजित करने की बात रखी।

(ख) इन स्लॉटों / प्रस्तावों पर आईएटीए द्वारा वर्ष में दो बार आयोजित अनुसूचित सम्मेलनों में और भी चर्चा की गई थी, जिनमें एयरलाइनों तथा हवाईअड्डा प्रचालकों ने भाग लिया।

(ii) घरेलू एयरलाइनें :

कार्यकारी निदेशक (प्रचालन), एएआई की अध्यक्षता वाली एक स्लॉट आवंटन समिति, जिसमें डीजीसीए, बीसीएएस, सभी एयरलाइनों तथा रक्षा प्राधिकरणों (यदि आवश्यक हो) के प्रतिनिधि शामिल थे, ने प्रस्तावों पर चर्चा की और अधिसूचित हवाई अड्डों, विस्तार के भीतर उन्हें समायोजित किया।

(iii) उक्त बैठक के बाद अनुमोदित स्लॉट की जानकारी उड़ान अनुसूची के अनुमोदन के लिए डीजीसीए को दी गई।

(iv) नई / अतिरिक्त उड़ानों, परिचालन वजहों के कारण समय में परिवर्तन आदि के बारे में प्राप्त संशोधनों के लिए आगामी अनुरोधों पर एएआई द्वारा विचार किया गया था तथा स्वीकार्य पाए जानेपर अधिसूचित क्षमताओं के अंदर इन्हें क्लियर कर दिया।

(v) हवाईअड्डा प्रचालकों और एयरलाइनों के बीच किसी भी विवाद के मामले में, जो स्लॉट आवंटन समिति की बैठक के बाद अनसुलझे बने रहे, उनका निपटान सदस्य (प्रचालन) के स्तर पर किया गया था।

2. कार्यबल की सिफारिशें :

स्लॉट के आवंटन की व्यवस्था की समीक्षा करने के लिए, नागर विमानन मंत्रालय ने 2003 में डॉ. नसीम जैदी, तत्कालीन संयुक्त सचिव, नागर विमानन मंत्रालय के अंतर्गत एक टास्क फोर्स का गठन किया था जिसमें डीजीसीए, एएआई और इंटेलिजेंस ब्यूरो के प्रतिनिधि शामिल थे।

टास्क फोर्स में अन्य बातों के साथ-साथ स्लॉट आवंटन की व्यवस्था पर निम्नलिखित सिफारिशें कीं :

- (i) हवाई अड्डा प्रचालकों उचित तरीके से को स्लॉट आवंटन कार्य सौंपे जाने चाहिए। हवाई अड्डा प्रचालकों और एयरलाइनों के बीच किसी विवाद की स्थिति में मामले को मध्यस्थता के लिए अपीलीय समिति को सौंपा जाना चाहिए।
- (ii) एएआई को यह मॉनिटर करने के लिए एक उपयुक्त तंत्र विकसित करना चाहिए, कि एयरलाइनों अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों की संभलाई के लिए सभी हवाई अड्डों पर उन्हें प्रदान की गई समय-अवधि का पालन कर रही हैं। इस जानकारी का उपयोग एयरलाइनों को ऐतिहासिक अधिकार की अनुमति देने में किया जा सकता है।
- (iii) एएआई को समय-समय पर उन हवाईअड्डों के रनवे, एप्रन और टर्मिनल क्षमताओं का आकलन करना चाहिए जहां से अंतर्राष्ट्रीय उड़ानें संचालित होती हैं। टर्मिनल भवन का सर्वेक्षण करते समय सभी विनियामक एजेंसियों को तब शामिल किया जाना चाहिए।
- (iv) क्षमता की कमी, यदि कोई हो, को इंटरनेट पर प्रकाशित होने वाली हवाई अड्डा क्षमता (एनएसी) चार्ट पर नोटिस के जरिए अधिसूचित किया जाए।
- (v) एएआई को स्लॉट समन्वयक होना चाहिए और स्लॉट आवंटन के मामलों पर इसे अंतर्राष्ट्रीय एयरलाइनों तथा आईएटीए के साथ सीधे डील करना चाहिए।
- (vi) एएआई को गैर-व्यस्त तथा दिन के समय के एयरलाइनों के स्लॉट आवंटन को बढ़ावा देना चाहिए। तथापि, असाधारण मामलों में, स्लॉट स्वीकृति समिति एयरलाइन के अनुरोधों पर विचार कर सकती है, विशेष रूप से विकासशील देशों के अनुरोधों पर या निर्धारित क्षमता के भीतर रात के समय के दौरान स्लॉट के लिए गंतव्य हवाईअड्डे पर कर्फ्यू से प्रभावित उड़ानों के लिए।
- (vii) ग्राउंड हैंडलिंग एजेंसियों को अपनी हैंडलिंग आवश्यकताओं के अनुरूप स्लॉट आवंटन को प्रभावित नहीं करना चाहिए।
- (viii) एयरलाइन प्रचालकों के परामर्श के साथ एयरलाइनों के रिपोर्टिंग समय के बारे में यात्रियों को सलाह देने का एक प्रभावी तंत्र विकसित किया जाना चाहिए और इसे मॉनिटर किया जाना चाहिए।

वर्ष 2005 में सरकार द्वारा टास्क फोर्स की संस्तुतियों को निम्नलिखित के अधीन स्वीकार किया गया था :

- (i) एएआई एयर-साइड तथा टर्मिनल क्षमता का निर्धारित समयावधि में मूल्यांकन करना जारी रखेगा परन्तु सभी एयरलाइनों को उपलब्ध क्षमता के विवरणों की जानकारी के बारे में सूचित करना वांछनीय नहीं हो सकता है। इसके स्थान पर एएआई घंटों के आधार पर जाए बिना दिन और रात के दौरान उपलब्ध क्षमता को मोटे तौर पर सूचित कर सकता है।
- (ii) ग्रैंडफादर के अधिकारों के लिए, आवंटित स्लॉट के 80% के मानक स्लॉट पालन किया जाना चाहिए।

- (iii) स्लॉट आवंटन समिति में विवाद के मामले में, एएआई हवाईअड्डा होने की स्थिति में इसका निपटान सदस्य (परिचालन) के स्तर पर तथा ग्रीनफील्ड हवाईअड्डों के मामले में हवाईअड्डा समन्वय समिति के स्तर पर किया जाएगा।
- (iv) ऐतिहासिक स्लॉटों के आवंटन के बाद शेष स्लॉटों का 50% नई एयरलाइनों को आवंटित किया जाएगा और शेष मौजूदा एयरलाइनों को। यदि नई एयरलाइनों की मांग 50% की सीमा तक नहीं है तो शेष स्लॉटों को मौजूदा एयरलाइनों को आवंटित किया जा सकता है।

3. वर्ष 2007 के बाद स्लॉट आवंटन प्रक्रिया :

दिल्ली और मुंबई हवाई अड्डों को पट्टे पर जेवीसी को देने और एक दूसरे जेवीसी द्वारा हैदराबाद और बंगलुरु में ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे स्थापित करने के बाद, इस मंत्रालय ने स्लॉट आवंटन प्रक्रिया की समीक्षा की तथा अपने पत्र दिनांक 10 सितम्बर, 2017 के द्वारा "संशोधित प्रक्रिया" जारी की।

यह संशोधित प्रक्रिया दिल्ली और मुंबई के संबंधित जेवी हवाईअड्डा प्रचालकों को इन हवाईअड्डों के लिए तथा एएआई को अन्य हवाईअड्डों के लिए स्लॉट आवंटित करने की अनुमति प्रदान करती है। एएआई और जेवीसी को समय-समय पर आकलन करने और एप्रन एवं हवाई अड्डों की टर्मिनल क्षमताएं अधिसूचित करने के लिए कहा गया था, जहां अंतर्राष्ट्रीय उड़ानें संचालित होती हैं।

स्लॉट आवंटन की संशोधित प्रक्रिया के अनुसार, दिल्ली और मुंबई हवाई अड्डों के लिए प्रक्रिया निम्नानुसार थी :

- (i) अंतरराष्ट्रीय और घरेलू, दोनों एयरलाइनें आईएटीए दिशानिर्देशों के अनुसार जेवीसी को अपनी अनुसूची ग्रीष्मकाल और शीतकाल शुरू होने से पूर्व प्रस्तुत करेंगी।
- (ii) अंतर्राष्ट्रीय एयरलाइनें भी इसके साथ एअर इंडिया के माध्यम से एएआई को अपनी अनुसूची प्रस्तुत करेंगी। घरेलू एयरलाइनें अपनी अनुसूची एएआई को सीधे ही प्रस्तुत करेंगी।
- (iii) जैसा कि, एएआई द्वारा एटीसी / सीएनएस सेवाओं को प्रदान करना जारी रखा जाएगा, जेवीसी को इसके लिए नोडल एजेंसी के रूप में एएआई के परामर्श के साथ स्लॉट आवंटन करना होगा। एएआई जेवीसी को स्लॉट आवंटन के लिए रनवे की क्षमता की सलाह देगा।
- (iv) जेवीसी एएआई द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार रनवे क्षमता, टर्मिनल एवं एप्रन क्षमता (जैसा संबंधित जेवीसी द्वारा सुझाया गया है) के संदर्भ में एयरलाइनों के अनुरोधों का विश्लेषण करेंगे। यदि एयरलाइनों का अनुरोध क्षमता मानदंडों के भीतर है, जो जेवीसी स्लॉट का अनुमोदन कर देंगे।
- (v) यदि रनवे की क्षमता की कमी के कारण कोई स्लॉट उपलब्ध नहीं है और टर्मिनल और एप्रन क्षमता परिप्रेक्ष्य से उपलब्ध है तो जेवीसी रनवे क्षमता परिप्रेक्ष्य से अनुमोदन / प्रस्ताव के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) के साथ समन्वय करेगी।

- (vi) रनवे क्षमता के परिप्रेक्ष्य में जेवीसी भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) से मंजूरी मिलने के बाद एयरलाइंस को प्रस्ताव / अनुमोदन प्रदान करेगी
- (vii) जेवीसी स्लॉट अनुमोदन (अंतरराष्ट्रीय और घरेलू दोनों के लिए) उड़ानों की सूचना भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) को भेजेगे, जो अनुसूची के अनुमोदन के लिए इसकी सूचना नागर विमानन महानिदेशालय को देगा।
- (viii) अनुसूची में संशोधन के लिए इसी प्रक्रिया का अनुपालन किया जाएगा।

बाद में संशोधित प्रक्रियाओं को भी अन्य जेवीसी यथा हैदराबाद और बेंगलोर पर भी लागू किया गया था

#### 4. मौजूदा प्रणाली में खामियां:

- (i) स्लॉट के निष्पक्ष मूल्यांकन और हवाईअड्डा क्षमता नोटिस (एनएसी) चार्ट के रूप में इसे प्रकाशित करने की कोई प्रणाली विद्यमान नहीं है।
- (ii) देश में स्तर-3 के किसी हवाई अड्डे पर स्लॉट्स के बारे में जानकारी सार्वजनिक डोमेन में उपलब्ध नहीं है और इसके परिणामस्वरूप स्लॉट आवंटन की प्रक्रिया में अस्पष्टता की व्यापक आशंका विद्यमान है।
- (iii) एयरलाइनें वास्तव में स्लॉटों का उपयोग किये बिना इन स्लॉट्स को ब्लॉक कर रही हैं। यदि एयरलाइंस एक निर्दिष्ट अवधि के भीतर ही इसका उपयोग करने में विफल होती हैं तो इन आवंटित स्लॉटों को रद्द करने के लिए कोई तंत्र नहीं है।
- (iv) घरेलू एयरलाइंस द्वारा स्लॉट फाइल करने की तारीख तय नहीं की गई हैं।
- (v) अपीलीय तंत्र को अधिक मजबूत बनाने की जरूरत है
- (vi) स्लॉट आवंटन दिशानिर्देशों को सुपरिभाषित किया जाना चाहिए और इन्हें वैश्विक स्तर पर सर्वोत्तम पद्धतियों के अनुरूप बनाया जाना चाहिए।

5. वर्ष 2011 में, स्लॉट आवंटन की वर्तमान प्रणाली के बारे में प्रतिक्रिया सकारात्मक नहीं थी और इस संबंध में विभिन्न हितधारकों से अनेक शिकायतें प्राप्त हुई थीं। यह अपेक्षित था कि स्लॉट आवंटन की व्यवस्था पारदर्शी, निष्पक्ष और न्यायसंगत होना चाहिए और इसमें आवश्यक सुधार होना चाहिए। तदनुसार, निम्नलिखित निर्देश जारी किए गए थे:

- (i) डीजीसीए को अगले सीजन के कम से कम चार महीने पूर्व अनुसूची दाखिल कराने के लिए घरेलू विमान सेवाओं को पत्र जारी करना चाहिए।



- (ii) प्रत्येक सीज़न की शुरुआत से पहले एएआई और जेवीसी को अपनी वेबसाइट पर मेट्रो हवाई अड्डों के लिए को हवाईअड्डे क्षमता नोटिस(एनएसी) चार्ट- रनवे, एप्रन तथा टर्मिनल प्रकाशित करना चाहिए, ताकि एयरलाइन अपनी अनुसूची के अनुसार योजना बना सके।
- (iii) अनुसूची भरने के बाद, हवाईअड्डा प्रचालक हवाईअड्डा क्षमता के अनुसार स्लॉट्स पर कार्रवाई करेंगे और प्रकाशित प्रस्ताव के आधार पर निर्धारित अवधि के लिए एयरलाइंस हेतु मसौदा अनुसूची पर टिप्पणी की जाएगी। जानकारी के आधार पर स्लॉट आवंटन समिति की बैठक से कम से कम 30 दिन पहले, वेबसाइटों पर संशोधित एनएसी चार्ट अपलोड किया जाएगा।
- (iv) संशोधित एनएसी चार्ट और एयरलाइंस को दिए गए ऑफ़र के आधार पर स्लॉट को अंतिम रूप देने के लिए आवंटन समिति को सूचित किया जाएगा।
- (v) एएआई के एनएएस द्वारा आवंटित स्लॉटों के पालन की निगरानी की जाएगी। यदि कोई एयरलाइन आवंटित स्लॉट (15 मिनट) का पालन न करती है तो अधिसूचि आरंभ होने के दो महीने के बाद इसे अधिसूचित किया जाएगा। इस जानकारी का उपयोग आवंटित स्लॉट की ऐतिहासिकता की गणना के लिए किया जाएगा।
- (vi) मध्य-मौसम के दौरान अनुसूची में संशोधन पर चर्चा तथा इसे अंतिम रूप संयुक्त सचिव, नागर विमानन मंत्रालय की अध्यक्षता वाली समिति द्वारा की जाएगी जिसमें डीजीसीए, एएआई और जेवीसी हवाईअड्डों के अधिकारी शामिल होंगे। यह समिति बैठक संशोधनों पर चर्चा करने और उन्हें अंतिम रूप देने के लिए एक महीने में कम से कम एक बार अवश्य बैठक करगी।
- (vii) यदि कोई एयरलाइन एक महीने के लिए आवंटित स्लॉट का उपयोग नहीं करता है, तो आवंटित स्लॉट रद्द किया जा सकता है। डीजीसीए के प्रतिनिधि ने बताया कि यह नागर विमानन अपेक्षा (सीएआर) का भाग है जिसमें अंतर्गत एयरलाइंस को इसके बारे में सूचित करना होता है वाणिज्यिक कारणों से विचाराधीन अवधि में प्रचालित न किए गए अनुपयुक्त स्लॉट और / या उड़ानों की सूचना देनी होती है जिसके कारण संयोजन / रद्दीकरण होता है इसकी सूचना भी सभी संबंधित एजेंसियों को देनी होती है

#### **IV) मांग और क्षमता प्रबंधन**

1. एक समन्वय समिति के रूप में नामित क्षमता प्रबंधन समिति हवाईअड्डे के स्तर पर व्यापक रूप से सामान्यतः स्वीकृत तरीकों का उपयोग करते हुए मांग और क्षमता विश्लेषण करेगी। विशिष्ट रूप से मांग और क्षमता विश्लेषण तब किया जाएगा जब हवाई अड्डे के बुनियादी ढांचे, परिचालन प्रथाओं, या मांग के पैटर्न में परिवर्तन होगा। समिति की संरचना निम्नानुसार होगी:

- (i) संबंधित हवाईअड्डा प्रचालक
- (ii) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण/एएनएस का प्रतिनिधि
- (iii) नागर विमानन महानिदेशालय का प्रतिनिधि

2. विश्लेषण में निष्पक्ष रूप से सेवा के वांछित स्तर पर मांग को समायोजित करने के लिए आधारभूत संरचना की हवाईअड्डे की क्षमता पर विचार किया जाएगा, जैसे प्रतीक्षा समय, भीड़ या देरी का स्तर। विश्लेषण में माना जाएगा कि हवाईअड्डे सुविधाओं को कुशलता से प्रबंधित किया जा रहा है और पूरी तरह से कार्यरत हैं।
3. विश्लेषण में किसी अवसंरचना, प्रचालनिक, या पर्यावरणीय तंत्रों का निर्धारण किया जाना चाहिए जो मांग को पूरा करने में बाधाक हो और अवसंरचना, प्रचालनिक या नीतिगत परिवर्तनों या सुधारों के माध्यम से ऐसी कमियों को पूर करने के लिए विकल्प का चयन करे।
4. मांग और क्षमता विश्लेषण के परिणामों को एयरलाइंस के साथ साझा किया जाएगा ताकि एक निश्चित समय अवधि के भीतर उनके विचारों प्राप्त किए जा सकें। इस प्रकार प्राप्त एयरलाइनों के विचारों पर हवाईअड्डे की अंतिम क्षमता का निर्धारण करने से पूर्व समन्वय समिति में चर्चा की जाएगी।
5. मांग और क्षमता विश्लेषण के परिणामों, एयरलाइनों के विचारों और हवाईअड्डे की अंतिम क्षमता को संबंधित हवाईअड्डा ऑपरेटरों की वेबसाइटों सहित नामित वेबसाइटों पर प्रकाशित किया जाएगा।
6. इस विश्लेषण का उद्देश्य हवाईअड्डे की क्षमता में सुधार करना होना चाहिए ताकि मांग को समायोजित किया जा सके और जहां भी संभव हो, वहां से हवाईअड्डे को स्तर 1 से स्तर 2 या स्तर 2 से स्तर 3 में परिवर्तन करने की आवश्यकता से बचा जा सके।
7. जब हवाईअड्डे की अवसंरचना सभी मांगों को पूरा करने में सक्षम नहीं होती है तो समन्वय समिति हवाईअड्डे को स्तर 2 या स्तर 3 में परिवर्तित करने की आवश्यकता का निर्धारण कर सकती है।
8. स्तर में परिवर्तन का निर्णय लिए जाने पर समन्वय समिति द्वारा सभी इच्छुक पक्षकारों (एयरलाइंस, हवाईअड्डा प्रबंधन निकाय, सरकार, आयटा) को हवाईअड्डे

हवाई अड्डे के स्तर को बदलने के निर्णय की जानकारी दी जाएगी। प्रत्येक स्थिति में, हवाई अड्डे के स्तर के परिवर्तन की जानकारी अगले शीत काल के लिए अधिक से अधिक 1 अप्रैल तक तथा अगले ग्रीष्म काल के लिए अधिक से अधिक 1 सितम्बर तक दे दी जानी चाहिए।

9. समन्वय समिति द्वारा निम्नलिखित के प्रति सुनिश्चय किए जाने के पश्चात ही स्तर में बदलाव किया जाना चाहिए:

(i) पूर्ण मांग और क्षमता विश्लेषण किए जाने; तथा

(ii) सभी इच्छुक पार्टियों के साथ विश्लेषण तथा प्रस्तावित स्तर परिवर्तन के संबंध में विचार विमर्श किया जाना तथा उनके विचारों को ध्यान में रखा जाना।

10. स्तर 3 में बदलाव तब आवश्यक हो सकता है, जब:

(i) किसी विशिष्ट अवधि के दौरान हवाई अड्डे के बुनियादी ढांचे की मांग हवाई अड्डे की क्षमता से अधिक हो;

(ii) अल्प काल में मांग को पूरा करने के लिए हवाई अड्डे के बुनियादी ढांचे का विस्तार संभव न हो;

(iii) स्वैच्छिक अनुसूची समायोजन के माध्यम से समस्या को हल करने का प्रयास विफल या अप्रभावी रहे हों।

11. समन्वय समिति द्वारा असाधारण परिस्थितियों में किसी हवाई अड्डे को अधिक से अधिक एक सीजन के लिए स्तर 3 नामित किया जा सकता है। किसी विशेष आयोजन (उदाहरणतः ओलम्पिक, विश्व कप इत्यादि) अथवा

एक हवाई अड्डे के रूप में एक अस्थायी अवधि के लिए एक सीजन से अधिक नहीं होना चाहिए उदाहरण

असाधारण परिस्थितियां एक विशेष वजह से मांग में महत्वपूर्ण वृद्धि हुई है।

किसी विशेष आयोजन (उदाहरण के लिए, ओलंपिक, विश्व कप आदि) के कारण मांग में बढ़ोतरी अथवा क्षमता में अस्थायी कमी के कारण हवाई अड्डे पर मांग और क्षमता असंतुलित होने जैसी स्थितियां असाधारण परिस्थितियों के दायरे में आती हैं। स्तर 3 का दर्जा चूंकि अस्थाई तौर पर दिया जाता है तथा यह एक सीजन से अधिक नहीं होता है अतः इससे स्तर के अस्थाई बदलाव के परिणामस्वरूप स्लॉट के प्रति एयरलाइनों का किसी प्रकार से ऐतिहासिक अधिकार स्थापित नहीं होता है।

12. जहां तक संभव हो पूर्व समान सीजन के समतुल्य क्षमता में कटौती नहीं की जानी चाहिए। क्षमता में किसी किसी प्रकार कटौती करने से पूर्व हवाई अड्डे पर प्रचालन करने वाली एयरलाइन से परामर्श किया जाना चाहिए। किसी भी मामले में एयरलाइनों के ऐतिहासिक स्लॉट की स्वीकार्यता नहीं की जानी चाहिए। प्रारम्भिक प्रस्तुति की सीमा रेखा अथवा स्थापित न की जा सकने वाली स्तर में की जाने वाली ऐसी कटौती के लिए ऐतिहासिक स्लॉट अपरिहार्य स्थितियों के अलावा नहीं दिए जाने चाहिए।

## V) समन्वय तंत्र

1. स्तर 1 के हवाई अड्डे के हवाईअड्डा प्रचालक को हवाईअड्डे की अवसंरचना तथा मांग की पूर्ति के अनुरूप हवाईअड्डे के लिए अतिरिक्त क्षमता संवर्धन की आवश्यकताओं पर नजर रखनी चाहिए। एयरलाइन प्रचालनों के लिए आने वाली बाधाओं से बचाव के लिए यह उत्तरदायित्व कार्यशील एवं संचलन एजेंटों तथा अन्य प्राधिकरणों का है।

2. स्तर 2 हवाई अड्डे पर प्रचालन करने वाली एयरलाइनों को समन्वय मापदंडों पर बोझ कम करने के लिए स्वैच्छिक अनुसूची समायोजन के लिए तत्पर रहना चाहिए तथा ऐसा न हो पाने की स्थिति में हवाईअड्डे का स्तर 3 निर्धारित करना पड़ सकता है जिससे अनिवार्य स्लॉट आवंटन करना पड़ेगा। स्वैच्छिक अनुसूची समायोजन की सुविधा हवाईअड्डा प्रचालक द्वारा प्रदान की जानी चाहिए।

3. स्तर 3 के हवाई अड्डे पर स्लॉट आवंटन के लिए हवाई अड्डा प्रचालक द्वारा एक समन्वयक को नामित किया जाएगा जिसकी सूचना प्रत्येक को दी जाएगी तथा इससे संबंधित विवरण वेबसाइटों सहित नामित वेबसाइटों पर जारी किए जाएंगे।

4. समन्वयक के कार्य में निम्नलिखित क्रियाकलाप शामिल होंगे:

i) एयरलाइनों तथा अन्य विमान प्रचालकों के लिए स्लॉट का आवंटन निष्पक्ष, पारदर्शी एवं गैर-पक्षपात के माध्यम से लागू समन्वय मानदंडों, दिशानिर्देशों एवं **विनियमों का पालन करते हुए किया जाएगा।**

ii) इच्छुक पार्टियों को हवाईअड्डा अवसंरचना लागू होने का विवरण हवाई अड्डे के सभी विवश घटकों के लिए समन्वय पैरामीटर बुनियादी ढांचे, जैसे कि रनवे, टैक्सीवेज़, विमान पार्किंग, गेट, टर्मिनल क्षमता (चेक-इन, सुरक्षा, सामान पुनः प्राप्त, आदि) और पर्यावरणीय अपेक्षाएं (उदाहरण के लिए, रात प्रतिबंध), स्थानीय दिशानिर्देश और **विनियम; और स्लॉट आवंटन के लिए प्रयोग किए जाने वाले किसी भी अन्य मानदंड से संबंधित सभी घटकों के लिए लागू समन्वय मानदंड सूचित किए जाने चाहिए।**

iii) इच्छुक पक्षों को, यथासंभव ऑनलाइन माध्यम से, आवंटित स्लॉट्स की सूची, उपलब्ध शेष स्लॉट और उनके वांछित स्लॉट उपलब्ध न होने न होने कारण सूचित किए जाने चाहिए। जहां तक संभव हो दी जाने वाली सूचना विस्तृत और यथासंभव ग्राफ युक्त होनी चाहिए जिसमें प्रत्येक प्रकार के समन्वय मानदंड के लिए हवाईअड्डे की अनुसूची सीमाएं एवं व्यस्त काल का चित्रण किया जाना चाहिए।

iv) योजनागत एवं वास्तविक प्रचालनों की निगरानी, "उपयोग करें अथवा छोड़ दें" नियम का प्रयोग, तथा एयरलाइनों, अन्य विमान एवं हवाईअड्डा प्रचालकों का निष्पादन रिपोर्ट करना।

- v) उत्पन्न होने वाली असंगत अपेक्षाओं का इस प्रकार समाधान की इसमें बाह्य मध्यवर्तन की आवश्यकता न पड़े।
- vi) आयटा के सभी स्लॉट सम्मेलनों में भाग लेना एवं प्रतिभागिता करना।

5. स्लॉट आवंटन के लिए प्रारंभिक समन्वय की अध्यक्षता डीजीसीए या उनके प्रतिनिधि द्वारा समन्वय समिति के अध्यक्ष के रूप में की जा सकती है तथा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण इसके संयोजक होंगे।

#### VI) एतिहासिकता

1. 'प्रयोग करें या छोड़ दें' नियम:

एतिहासिक पूर्ववर्त केवल स्लॉटों की एक श्रृंखला के लिए ही प्रदान किया जाएगा यदि एयरलाइन समन्वयकर्ताओं को संतुष्टि के स्तर पर यह प्रदर्शित कर सके कि उक्त श्रृंखलाओं को पूर्ववर्ती समान मौसम में आवंटित अवधि के दौरान कम से कम 80 प्रतिशत तक प्रचालित किया गया था। समन्वयकर्ताओं द्वारा एयरलाइनों को समय पर इस आशय की प्रतिक्रिया प्रदान करनी चाहिए कि मौसम के दौरान न्यूनतम 80 प्रतिशत के प्रयोग की अपेक्षा पूरी करने में विफल हो रहा है ताकि एयरलाइन उपयुक्त कार्रवाई कर सके।

2. एतिहासिक पूर्ववृत्त के लिए पात्रता:

i) निम्नलिखित दिशानिर्देश एतिहासिक पूर्ववृत्त की पात्रता वाले स्लॉटों तथा 80 प्रतिशत प्रयोग को प्राप्त करने वाले प्रचालनों की संख्या का निर्धारण करेंगे।

- (क) 31 जनवरी (ग्रीष्म) तथा 31 अगस्त (शीत) की तिथियों को एतिहासिक आधाररेख पर धारित स्लॉटों की श्रृंखला को एतिहासिक पूर्ववृत्त की पात्रता के निर्धारण हेतु आधार के रूप में प्रयोग किया गया है।
- (ख) ऐतिहासिक आधाररेखा तिथि के पश्चात नए रूप में आवंटित स्लॉटों की श्रृंखला के लिए, प्रथम आवंटन की तिथि को श्रृंखला में स्लॉटों की संख्या 80 प्रतिशत प्रयोग के परिकलन के लिए आधार का निर्माण करेगा।
- (ग) तदर्थ आधार पर आवंटित स्लॉट ऐतिहासिक पूर्ववृत्त के लिए पात्र नहीं हैं। तथापि, एक श्रृंखला के रूप में प्रार्थित स्लॉट किन्तु आरंभिक तौर पर तदर्थ आधार पर, जो मौसम के अंत तक श्रृंखला का निर्माण करता है, वे ऐतिहासिक पूर्ववृत्त के लिए पात्र होंगे।
- (घ) यदि एक एयरलाइन के पास प्रचालन की समान या ओवरलैपिंग अवधि के साथ समान समय पर स्लॉटों की एक से अधिक श्रृंखला है तो प्रत्येक श्रृंखला के प्रयोग को अलग से परिकलित किया जाता है।

- (ड) यदि एक उड़ान सप्ताह में एक दिन से अधिक प्रचालित होती है, तो सप्ताह के प्रत्येक दिन को स्लॉटों की पृथक श्रृंखला के रूप में माना जाएगा।
- (च) स्लॉटों की श्रृंखलामें तर्द्ध गैर-समय संबंधी परिवर्तन (उदाहरण के लिए उड़ान संख्या, मार्ग या सेवा प्रकार) ऐतिहासिक पूर्ववृत्त के लिए पात्रता को प्रभावित नहीं करता है। 80 प्रतिशत प्रयोग को सेवा के प्रचालन की पूर्ण अवधि पर परिकलित किया जाता है।
- (ii) ऐतिहासिक आधाररेख तिथि के पश्चात रद्दीकरण: ऐतिहासिक आधाररेखा तिथि के पश्चात सभी रद्दीकरणों को 80 प्रतिशत प्रयोग परिकलन में स्लॉटों की श्रृंखला के गैर उपयोग के रूप में माना जाता है बशर्ते गैर-उपयोगिता न्यायोचित हो।
- (iii) जब एक हवाईअड्डा स्तर 3 में परिवर्तित होता है, तो पूर्ववर्ती समान मौसम में हवाईअड्डे पर प्रचालित प्रत्येक एयरलाइन के लिए ऐतिहासिक स्लॉटों का निर्धारण आवश्यक हो जाता है। यह निर्धारण पूर्ववर्ती समान मौसम के लिए नियोजित तथा प्रचालित, दोनों अनुसूचियों के उपलब्ध रिकार्डों के आधार पर किया जाता है। नए रूप से नामित स्तर 3 हवाईअड्डा ऐतिहासिक स्लॉटों के निर्धारण के लिए नियोजित अनुसूचियों को प्रचालित सेवाओं के साथ तुलना करेगा। यह प्रक्रिया उन हवाईअड्डों पर भी लागू होगी जो सीधे स्तर 1 से स्तर 3 में परिवर्तित होंगे।

### 3. स्लॉटों के गैर-आवंटन का औचित्य:

- i) स्लॉटों की श्रृंखला के 80 प्रतिशत प्रयोग के परिकलन के दौरान, प्रयोग न किए गए स्लॉटों को प्रचालित माना जाएगा यदि गैर-उपयोगिता का निम्नलिखित किसी कारण से औचित्य सिद्ध किया जाए या समन्वयकर्ता द्वारा युक्तिसंगत समझा जाए:
- (क) एयरलाइन के नियंत्रण से परे अप्रत्याशित तथा अपरिहार्य कारणों से एयरलाइन की विमान सेवाओं में व्यवधान, उदाहरण के लिए, हवाईअड्डा या हवाईपट्टी का बंद होना या खराब मौसम; या
- (ख) उन सेवाओं को प्रभावित करने वाली कार्रवाई जो एयरलाइन को नियोजित अनुसार आने प्रचालनों को करने से रोके, उदाहरण के लिए, औद्योगिक कार्रवाई या हड़तालें।
- ii) उड़ान के रद्द होने या गैर प्रचालित होने के यथा संभव शीघ्र एयरलाइन द्वारा समन्वयकर्ता को संपर्क किया जाना चाहिए ताकि पुष्टि की जा सके कि ऐसी उड़ानों को प्रचालित माना जाएगा।

### 4. स्लॉट का दुरुपयोग:

- i) एक स्तर-3 के हवाईअड्डे पर प्रचालन करने से पूर्व एयरलाइन को अनिवार्य रूप से स्लॉट आवंटित होना चाहिए। बिना स्लॉट के प्रचालन करने वाली एयरलाइन को समन्वयकर्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है कि वह बिना स्लॉट वाले किसी भी प्रचालन को रोक दे। यदि एयरलाइन बिना स्लॉट प्रचालन को जारी रखती है तो इस मामले को हवाईअड्डा समन्वय समिति या अन्य उत्तरदायी निकाय के ध्यानार्थ लाया जाता है।

- ii) एयरलाइनों द्वारा जानबूझ कर समन्वयकर्ता द्वारा आवंटित समय से व्यापक रूप से भिन्न समय पर या भिन्न रूप से स्लॉट का प्रयोग नहीं करना चाहिए। नियमित रूप से ऐसा करने वाली एयरलाइनें उनके द्वारा प्रचालन के समय या आवंटित समयों के लिए ऐतिहासिक पूर्ववृत्त के लिए पात्र नहीं होंगी।
- iii) सम्पूर्ण मौसम के लिए दिए गए स्लॉट हेतु एयरलाइन के समय निष्पादन के आंकड़े की मानीटरिंग समन्वयकर्ता द्वारा की जाएगी और स्लॉट के दुरुपयोग का निर्धारण करते समय इसे ध्यान में रखा जाएगा।
- iv) समन्वयकर्ता उक्त एयरलाइन के साथ सर्वप्रथम वार्ता किए बिना एयरलाइन को ऐतिहासिक पूर्ववृत्त से इनकार नहीं करेगा।
- v) स्लॉट दुरुपयोग में निम्नलिखित कार्रवाइयां भी शामिल हैं:

- (क) उन स्लॉटों को रोकना जिन्हें एयरलाइन प्रचालित नहीं करना चाहती है।
- (ख) अन्य विमान प्रचालन को क्षमता इनकार किए जाने के उद्देश्य हेतु से इतर नियोजित प्रचालनों के लिए स्लॉटों को रोकना।
- (ग) नए स्लॉटों के लिए अनुरोध करना जिन्हें एयरलाइन प्रचालित नहीं करना चाहती है, या
- (घ) उन्नत प्राथमिकता प्राप्त करने की मंशा वाले से इतर अन्य प्रचालन के लिए स्लॉटों हेतु अनुरोध करना।
- vi) स्लॉट निष्पादनों की मानीटरिंग के संबंध में समन्वयकर्ता के निष्कर्षों की समीक्षा के लिए समन्वयकर्ता को समन्वय समिति की सलाह लेनी चाहिए।
- vii) निरंतर रूप से स्लॉट के दुरुपयोग से भावी स्लॉट अनुरोधों के लिए निम्न प्राथमिकता प्रदान की जाती है।

## VII) स्लॉट आवंटन

ऐतिहासिक स्लॉटों का निर्धारण:

1. समन्वय प्रक्रिया तब आरंभ होती है जब समन्वयकर्ता स्लॉट ऐतिहासिक आवंटन सूची (एसएचएल) संदेश के रूप में प्रत्येक एयरलाइन को उनके ऐतिहासिक स्लॉटों का ब्यौरा उपलब्ध करता है। जब समन्वयकर्ता द्वारा ऐतिहासिक स्लॉटों का निर्धारण किया जाता है तो प्रत्येक हवाईअड्डे के लिए इन संदेशों को संवितरण किया जाना चाहिए, किन्तु एसएचएल समी सीमा के (पृष्ठ सं 25 पर देखें) के पश्चात नहीं। ऐतिहासिक स्लॉट का निर्धारण इस समयसीमा द्वारा घरेलू तथा अंतरराष्ट्रीय प्रचालनों के लिए किया जाएगा।

2. एयरलाइनों द्वारा समन्वयकर्ता को एसएचएल की पावती अवश्य देनी होगी और उसकी विषयवस्तु की जांच करनी होगी। जिन एयरलाइनों को एसएचएल संदेश प्राप्त नहीं हुआ है वे एसएचएल संदेश के लिए समन्वयकर्ता से अनुरोध करेंगे। यदि एयरलाइन एतिहासिक स्लॉट के निर्धारण से असहमत है तो वह यथाशीघ्र और सहमत एतिहासिक समयसीमा के भीतर समन्वयकर्ता से संपर्क करेगी। इससे आरंभिक प्रस्तुत समयसीमा (पृष्ठ सं 25 पर देखें) से पूर्व मदभेदों को दूर करने में सहायता मिलेगी।
3. सहमत एतिहासिक समयसीमा के पश्चात समन्वयकर्ता द्वारा किसी नए मतभेद पर विचार नहीं किया जाएगा।

एयरलाइनों द्वारा आरंभिक स्लॉट प्रस्तुतिकरण :

4. एयरलाइनों द्वारा स्तर -3 हवाईअड्डे के संबंधित समन्वयकर्ता के साथ ग्रीष्म तथा शीत मौसम के लिए प्रत्येक वर्ष दो बार आरंभिक आवंटन हेतु अपना स्लॉट अनुरोध फाइल करना होगा। इस अनुरोध को फाइल करने के लिए वास्तविक समयसीमा आयटा डब्ल्यूएसजी समन्वय कलेंडर के अनुसार होगी जो लगभग शीत मौसम के लिए अक्टूबर माह के मध्य में (जो मार्च के अंतिम रविवार को शुरू होता है) तथा ग्रीष्म मौसम के लिए (जो अक्टूबर के अंतिम रविवार को शुरू होता है) मई के मध्य होगी।
5. आरंभिक प्रस्तुतिकरण में पूर्ववर्ती मौसम में आरंभ हुई उड़ानों वाली आरंभिक उड़ानों सहित मौसम के दौरान एयरलाइन द्वारा वांछित अनुसार सभी घरेलू तथा अंतरराष्ट्रीय उड़ानों के लिए अनुरोध शामिल हैं।
6. यदि समन्वयकर्ता को पता चलता है कि एक एयरलाइन एतिहासिक स्लॉट के लिए आवेदन करने में विफल रही है तो, समन्वयकर्ता उस एयरलाइन से इस संबंध में तत्काल स्पष्टीकरण मांगेगा। यदि एयरलाइन इसके 24 घंटों के भीतर प्रतिउत्तर नहीं देता है तो वह स्लॉट अन्य एयरलाइन को आवंटित कर दिया जाएगा।

#### **आरंभिक समन्वय:**

7. एयरलाइनों द्वारा किए गए अनुरोधों और उनके द्वारा प्रकाशित क्षमता के आधार पर स्तर-3 हवाईअड्डेका प्रत्येक समन्वयकर्ता आरंभिक प्रस्तुत समयसीमा (पृष्ठ सं 25 पर देखें) के भीतर वाहकों को संप्रेषित किए जाने हेतु आरंभिक स्लॉट आवंटन तैयार करेगा। एसएचएल में हवाईअड्डे के समन्वय मापदंडों के भीतर अनिवार्य रूप से रखे जाने के लिए एयरलाइनों के आरंभिक प्रस्तुतिकरण में किसी प्रकार के परिवर्तन तथा ऐसे परिवर्तन के कारण की सूचना देनी होगी। यदि अनुरोधित समय उपलब्ध नहीं है तो समन्वयकर्ता या उपलब्धकर्ता समीपवर्ती उपलब्ध समय का आवंटन करेगा।



8. समन्वयकर्ता द्वारा तैयार आरंभिक स्लॉट आवंटन योजना को सभी एसएएलों के जारी किए जाने के पश्चात संबंधित हवाईअड्डा प्रचालकों की वेबसाइट में प्रकाशित किया जाएगा और इसमें एयरलाइनों द्वारा निर्धारित प्रारूप में सभी आवंटित समयों तथा बकाया अनुरोधों का ब्यौरा शामिल होना चाहिए और इसमें उड़ान संख्या तथा मार्ग का ब्यौरा नहीं होता है।

#### **स्लॉट सम्मेलन गतिविधि:**

9. द्धिवर्षीय आयटा स्लॉट सम्मेलन (एससी) अंतरराष्ट्रीय तथा घरेलू प्रचालनों के लिए, यदि आवश्यक हो, स्लॉटों और अनुसूची समायोजनों पर आरंभिक चर्चा करने के लिए एक फॉर्म है।
10. स्लॉट सम्मेलन से पूर्व, स्लॉट सम्मेलन की कुशलता में सुधार करने के उद्देश्य से आरंभिक स्लॉट आवंटनों, अवांछित स्लॉटों का रद्दीकरण, तथा हलके परिवर्तनों को प्रोत्साहित किया जाता है।
11. स्लॉट सम्मेलन के आरंभ से समन्वयकर्ता और सुलभकर्ता द्वारा सभी एयरलाइनों को सभी आवंटित समयों तथा बकाया अनुरोधों और संबंधित एयरलाइन के लिए उन्नत क्षमता उपयोगिता आंकड़ों को पूर्ण ब्यौरा उपलब्ध कराया जाना चाहिए।
12. यदि आवश्यक हो, स्तर-3 हवाईअड्डों के समन्वयकर्ताओं द्वारा स्लॉट रिटर्न समयसीमा से पूर्व घरेलू स्लॉटों के समायोजन के लिए स्तारनीय सम्मेलन का आयोजन कर सकते हैं।
13. सम्मेलन से पूर्व समन्वय प्रक्रिया जारी रहती है और पुनःआवंटन एक सतत प्रक्रिया है। समन्वयकर्ताओं द्वारा सभी अनुरोधों को अवश्यक रूप से कार्रवाई की जाएगी और जहां संभव हो इन पर 3 कार्य दिवसों में कार्रवाई की जाएगी।
14. समन्वयकर्ताओं तथा सुलभकर्ताओं द्वारा सभी बकाया अनुरोधों का रिकार्ड रखा जाना चाहिए और स्लॉट सम्मेलन के दौरान तथा पश्चात और विशेष रूप से स्लॉट रिटर्न समयसीमा पर इनकी नियमित रूप से समीक्षा की जानी चाहिए।

#### **स्लॉट आवंटन प्राथमिकताएं:**

15. एयरलाइनों द्वारा आरंभिक प्रस्तुतीकरणों के आधार पर स्लॉट आवंटन योजना को विकसित करते समय समन्वयकर्ता को निम्नलिखित प्राथमिकताओं को लागू करना चाहिए:
- i) वीआईपी संचलन
  - ii) ऐतिहासिक स्लॉट
  - iii) ऐतिहासिक स्लॉटों में परिवर्तन को उपलब्ध क्षमता के भीतर समान स्लॉट के लिए नए अनुरोधों से पहले प्राथमिकता दी जानी चाहिए। तथापि, समन्वयकर्ता द्वारा ऐतिहासिक समय में

परिवर्तन के एयरलाइन के अनुरोध को स्वीकार्य किए जाने के पश्चात, एयरलाइन बाद में अपने मूल ऐतिहासिक स्लॉट का दावा नहीं कर सकती है।

- iv) ऐतिहासिक स्लॉट में ऐतिहासिक स्लॉट और परिवर्तन आवंटित किए जाने के बाद, समन्वयक नव निर्मित स्लॉट सहित एक स्लॉट पूल स्थापित करेगा। निम्नलिखित पैराग्राफ में निर्धारित मानदंड का उपयोग करते हुए एयरलाइंस द्वारा अनुरोध किए गए पूल में उपलब्ध स्लॉट एयरलाइन्स को आवंटित किए जाते हैं।

16. विभिन्न एयरलाइनों को स्लॉट पूल में उपलब्ध स्लॉटों के आवंटन के लिए निम्नलिखित मापदंड अपनाया जाता है:

- i) नए उम्मीदवार: एक एयरलाइन किसी भी दिन हवाईअड्डे पर स्लॉटों की एक श्रृंखला के लिए अनुरोध कर सकती है, यदि एयरलाइन के अनुरोध को स्वीकार कर लिया जाता है तो, वह उस दिन उस हवाईअड्डे पर 5 स्लॉटों से कम रखेगी।
- क) नए उम्मीदवार के लिए ही एयरलाइनें पात्र होंगी।
- ख) आरंभिक स्लॉट आवंटन के समय पूल में उपलब्ध 50% स्लॉट नए उम्मीदवारों को आवंटित किए जाएंगे बशर्ते नए उम्मीदवारों द्वारा किए गए अनुरोध 50% से कम हों।
- ग) नए उम्मीदवारों में स्लॉट आवंटन करते समय वर्ष भर प्रचालनों के लिए प्राथमिकता तथा स्लॉट आवंटन के लिए अतिरिक्त मापदंड लागू होंगे।
- घ) एक नया उम्मीदवार जिसे अनुरोध से एक घंटे पूर्व या पश्चात स्लॉट उपलब्ध कराए गए हैं किन्तु उसमें विशिष्ट अवधि के दौरान इसे स्वीकार नहीं किया है तो वह उस सीजन के लिए नए उम्मीदवार की स्थिति में नहीं रहेगा।
- ड) यदि एक नए उम्मीदवार अपने स्लॉट अनुरोध के संबंध में समन्वयकर्ता के प्रतियुत्तर से असंतुष्ट रहता है तो वह इस स्थिति से निपटने के लिए वह विवाद निपटान समिति के साथ बैठक का अनुरोध कर सकता है।
- च) यदि एक मौजूदा एयरलाइन टियर-I शहर से टियर-II/टियर-III शहरों में नए स्टेशनों के लिए या विपरीत स्थिति में या 2 या अधिक टियर-II/टियर-III नगरों/शहरों के बीच नए स्टेशनों को जोड़ने के लिए एक नई उड़ान आरंभ करने का प्रस्ताव है तो स्लॉट आवंटन के लिए उसे अन्य एयरलाइनों के ऊपर प्राथमिकता प्रदान की जाएगी। एयरलाइन द्वारा संपूर्ण सीजन में उसी सेक्टर पर प्रचालन किया जाएगा और वह ऐसी उड़ानें रद्द नहीं करेगी। यदि एयरलाइन इन दिशा-निर्देशों का अनुपालन नहीं करती है तो ऐसी उड़ानों के लिए आवंटित स्लॉटों को वापस ले लिया जाएगा।

- (ii) संशोधन : संबंधित हवाईअड्डा प्रचालकों द्वारा अंतिम स्लॉट आवंटन योजना के प्रकाशन के पश्चात कोई संशोधन नहीं किया जाएगा बशर्ते मौसम/तकनीकी कारणों (हवाईअड्डा प्रचालक से संबंधित)/प्रचालनिक प्रतिबंध (जैसे निगरानी घंटे/सूर्यास्त प्रतिबंध आदि) पर विचार किया जाएगा।
- (iii) हब : यात्री तथा कार्गो प्रचालनों के लिए अंतरराष्ट्रीय तथा घरेलू दोनों क्षेत्रों हेतु हबों का प्रचालन इन दिशा-निर्देशों के प्रमुख सिद्धांत होंगे। घरेलू-घरेलू, घरेलू-अंतरराष्ट्रीय, अंतरराष्ट्रीय-घरेलू तथा अंतरराष्ट्रीय-अंतरराष्ट्रीय क्षेत्रों पर विमान संपर्कता की योजना बनाने वाली एयरलाइनों को स्लॉट आवंटन में प्राथमिकता प्रदान की जाएगी।
- (iv) वर्ष भर प्रचालनों को आरंभ करना :
- (क) प्रत्येक श्रेणी में (ऐतिहासिक स्लॉटों में परिवर्तन, नए उम्मीदवारों को आवंटन तथा स्लॉट पूल से अन्य आवंटन) वर्ष भर आधार पर प्रचालित करने के लिए मौजूदा प्रचालनों को बढ़ाए जाने के अनुरोध को नए स्लॉट अनुरोधों से पहले प्राथमिकता दी जाएगी।
- (ख) यह मूल्यांकन करने के लिए कि क्या एयर राउंड प्राथमिकता लागू होती है, समन्वयकर्ता द्वारा अल्प तथा दीर्घ हॉल सेवाओं की विभिन्न आवश्यकताओं को पोषित करने के लिए समयों का लचीलापन उपलब्ध कराया जाएगा।
- (v) आरंभिक स्लॉट आवंटन के लिए अतिरिक्त मापदंड : जब ऊपर निर्धारित अनुसार प्राथमिक मापदंड का प्रयोग करते हुए स्लॉट का आवंटन न किया जा सके तो निम्नलिखित कारकों पर विचार किया जाना चाहिए :
- (क) प्रचालन की प्रभावी अवधि : समान सीजन में प्रचालन की अधिक लंबी अवधि के लिए प्रभावी होने वाली अनुसूची को प्राथमिकता दी जाएगी।
- (ख) सेवा तथा बाजार का प्रकार : विभिन्न प्रकार की शेष सेवाएं (अनुसूचित, चार्टर तथा कार्गो) तथा बाजार (घरेलू, क्षेत्रीय तथा लांग हॉल), तथा हवाईअड्डा मार्ग नेटवर्क के विकास पर विचार किया जाना चाहिए।
- ग) प्रतिस्पर्धा: समन्वयकों को यह सुनिश्चित करने का प्रयत्न करना चाहिए कि उपलब्ध स्लॉटों के आवंटन में प्रतिस्पर्धी कारकों का पूरा ध्यान रखा जाए।
- घ) कर्फ्यू: जब एक हवाईअड्डे पर कर्फ्यू की वजह से कोई स्लॉट संबंधी समस्या उत्पन्न होती है तो जिस एयरलाइन की अनुसूची कर्फ्यू की वजह से अवरुद्ध होती है उसे अन्यत्र प्राथमिकता दी जानी चाहिए।
- ड.) यात्री जनता और अन्य प्रयोक्ताओं की अपेक्षाएं: समन्वयकों को यह सुनिश्चित करने का प्रयत्न करना चाहिए कि यात्री जनता और वाहकों की आवश्यकताएं यथासंभव पूरी हों।

- च) प्रचालनों की बारम्बरता: उच्चतर बारम्बरता का आशय अपने आप में स्लॉट आवंटन के लिए उच्चतर प्राथमिकता नहीं होना चाहिए।
- vi) स्लॉटों का आवंटन करते समय, समन्वयकर्ता विनिर्दिष्ट घरेलू सेक्टरों के संबंध में डीजीसीए द्वारा प्रकाशित ब्लॉक टाइम्स का ध्यान रखेंगे और प्राप्तकर्ता हवाईअड्डे पर एयरलाइन को दिए जाने वाले स्लॉटों की उपलब्धता सुनिश्चित करेंगे।
- vii) समन्वयकों वीआईपी आवागमनों/गैर अनुसूचित प्रचालनों/चिकित्सकीय आपात् स्थिति/प्राकृतिक आपदा/निकासी आदि के कारण एक्स्ट्रा सेक्शन की उड़ानों के लिए स्लॉटों की उपलब्धता सुनिश्चित करनी चाहिए।

विवाद निवारण समिति:

17. निम्नानुसार एक विवाद निवारण समिति का गठन किया जाए:

- i) संयुक्त सचिव, नागर विमानन मंत्रालय
- ii) डीजीसीए
- iii) सदस्य (एएनएस), एएआई
- iv) रक्षा प्राधिकारी (रक्षा एंक्लेवों के मामले में)
- v) संबंधित हवाईअड्डा प्रचालक

18. स्लॉट संबंधी अनसुलझे मुद्दों पर विवाद निवारण समिति की बैठक में चर्चा की जाएगी जिसका आयोजन स्लॉट रिटर्न डेडलाइन से पहले किया जाएगा। एयरलाइन अपनी अनुसूची की फाइलिंग सीजन के आरंभ होने से पहले उनकी अंतिम स्लॉट आवंटन योजना के अनुसार डीजीसीए में की जाएगी जिसकी संवीक्षा संबंधित हवाईअड्डों के समन्वयकों द्वारा की जाएगी।

### VIII) स्लॉट वापसी और ऐतिहासिक बेसलाइन

1. एयरलाइनों को स्लॉट केवल तभी होल्ड करने चाहिए जब उनकी मंशा प्रचालन करने या इनका प्रयोग करने की हो। यह सुनिश्चित करने के लिए, कि कम क्षमता व्यर्थ न जाए, एयरलाइनों

को ऐसा कोई भी स्लॉट वापस कर देने चाहिएं जिनके बारे में उन्हें ज्ञात हो कि वे उनका उपयोग नहीं करेंगे। अल्पकालिक सूचना पर भी, वापस किए गए स्लॉटों को पुनःआवंटित करना संभव हो सकता है।

2. विशेष तौर पर, स्लॉटों की जिन सीरीज को प्रचालित करने की एयरलाइनों की मंशा न हो, उन्हें स्लॉट वापसी की अधिक से अधिक अंतिम तिथि अर्थात् 15 जनवरी (ग्रीष्म) और 15 अगस्त (शरद) से पहले वापस कर देने चाहिएं।
3. जो एयरलाइनें अंतरराष्ट्रीय स्तर पर स्लॉटों की सीरीज होल्ड करके रखती हैं और उन्हें स्लॉट वापसी की अंतिम तिथि के बाद वापस करती हैं, उन्हें अगले समतुल्य सीजन के दौरान समन्वयकर्ता द्वारा निम्नतर प्राथमिकता मिलेगी।
4. एयरलाइनों को सभी सार्वजनिक अवकाश और अन्य तदर्थ रद्दकरण ऐतिहासिक बेसलाइन तिथि अर्थात् 31 जनवरी (ग्रीष्म) और 31 अगस्त (शरद) को या इससे पहले करने चाहिएं ताकि 'यूज इट ऑर लूज इट' की गणना में ऐसे रद्दकरण को पर विचार न किया जाए।
5. जो एयरलाइनें स्लॉट वापसी की अंतिम तिथि के बाद स्लॉटों की सीरीज वापस करती हैं उनकी सूची समन्वयकर्ता द्वारा अनुरक्षित करके प्रकाशित की जाएगी।
6. ऐतिहासिक दृष्टांत (प्रीसीडेंट) के निर्धारण के लिए ऐतिहासिक बेसलाइन तिथि को सभी अंतरराष्ट्रीय स्लॉट होल्डिंग की पुष्टि करनी चाहिए (पृष्ठ 27 पर दी गई टाइमलाइन देखें)।

#### **IX) अंतिम स्लॉट आवंटन के बाद समन्वय**

1. समन्वय प्रक्रिया स्लॉट आवंटन को अंतिम रूप दिए जाने के बाद भी जारी रहती है। सभी नए अनुरोधों को समन्वयकों द्वारा तत्परता से संसाधित किया जाना चाहिए।
2. जहां किसी अनुरोध को समन्वय के मापदंडों के भीतर समायोजित नहीं किया जा सकता, वहां समन्वयकर्ता निवेदित समय के निकटतम उपलब्ध स्लॉट की पेशकश करेगा और यह कारण भी बताएगा कि मूल अनुरोध को क्यों मंजूर नहीं किया जा सका।
3. समन्वयकर्ता को सभी बकाया अनुरोधों का रिकार्ड अनुरक्षित रखना चाहिए और नियमित रूप से इसकी समीक्षा करनी चाहिए। समन्वयकर्ता को पहले से रेखांकित प्राथमिकताओं का इस्तेमाल करते हुए बकाया अनुरोधों को यथाशीघ्र पूर्ण करने का प्रयास करना चाहिए।

4. तदर्थ प्रचालनों के लिए स्लॉट आवंटन:

i) समन्वयकर्ता को एयरलाइनों और सामान्य/कारोबारी विमानन प्रचालकों की ओर से प्राप्त होने वाले सभी तदर्थ स्लॉट अनुरोधों को संसाधित करना चाहिए मगर स्लॉटों की सीरीज के अनुरोध को प्राथमिकता देनी चाहिए।

ii) ऑफ-पीक अवधि में तदर्थ रद्दकरणों और तदर्थ स्लॉट अनुरोधों का यथाशीघ्र संसाधित करना चाहिए।

5. प्रचालन के दिन परिवर्तन:

i) समन्वयकर्ता को सामान्य कारोबारी अवधि से बाहर स्लॉट आवंटन के लिए क्रियाविधियां स्थापित करनी चाहिए।

ii) एयरलाइनों को अपने आवंटित स्लॉटों में 'ऑन द डे' उपस्कर परिवर्तनों या प्रचालनिक घटा-बढ़ी (उदाहरणार्थ विलंबित उड़ानें, मौसम संबंधी व्यवधान आदि)के बारे में समन्वयकर्ताओं को अधिसूचित नहीं करना चाहिए।

iii) केवल उन उल्लेखनीय परिवर्तनों, जिनसे अनुवर्ती दिन प्रभावित होता (होते) हैं, के संबंध में किसी एयरलाइन द्वारा अनुवर्ती दिन (दिनों) के लिए नए स्लॉट का अनुरोध प्रस्तुत किया जाना अपेक्षित है।

iv) जब दीर्घावधिक व्यवधानों के परिणामस्वरूप प्रक्रिया का पुनःअनुसूचीकरण होता है, तो ऐतिहासिक दृष्टांत के लिए अहर्ता के प्रबंध पर समन्वयकर्ता और एयरलाइन के बीच चर्चा और सहमति होनी चाहिए।

v) एयरलाइनों द्वारा समन्वयकर्ता को रद्दकरणों के दिन अधिसूचित कराया जाना चाहिए ताकि स्लॉट अन्य वाहकों को पुनःआवंटित किए जा सकें।

6. उस एयरलाइन के स्लॉट जिसे किसी हवाईअड्डे पर प्रचालन का लाइसेंस प्राप्त है:

i) लाइसेंस प्राप्त कर लेने के बाद सीजन के मध्य में प्रचालन आरंभ करने की मंशा रखने वाली एयरलाइन द्वारा किए गए अन्य सभी लंबित अनुरोध को समन्वयकर्ता द्वारा प्राथमिकता दी जाएगी।

- ii) समन्वयकर्ता ऐसे स्लॉट अनुरोधों को संसाधित करेगा और उन्हें समन्वय के मापदंडों के भीतर समायोजित करेगा।
7. उस एयरलाइन के स्लॉट जो किसी हवाईअड्डे पर प्रचालन बंद कर चुकी हो:
- i) जो एयरलाइन किसी हवाईअड्डे पर प्रचालन करना बंद कर चुकी हो, उसे शेष सीजन और अगले सीजन के लिए स्वयं को आवंटित सारे स्लॉट तुरंत लौटा देने चाहिए (यदि पहले से आवंटित हैं) और समन्वयकर्ता को परामर्श देना चाहिए कि वे इन्हें भविष्य में स्लॉटों का इस्तेमाल करेंगे या नहीं।
- ii) यदि कोई एयरलाइन समन्वयकर्ता द्वारा निर्धारित औचित्यपूर्ण अंतिम तिथि तक आवश्यक सूचना मुहैया कराने में विफल रहती है तो समन्वयकर्ता स्लॉटों को वापस ले सकता है या उन्हें पुनः आवंटित कर सकता है। वापस लिए गए स्लॉटों के आवंटन में, किसी अन्य एयरलाइन को प्राथमिकता दी जाएगी जो नए मार्ग पर प्रचालन करने की इच्छुक हो।
8. उस एयरलाइन के स्लॉट जो अपना प्रचालन का लाइसेंस गंवा चुकी हो:
- i) स्लॉट केवल वैध प्रचालन लाइसेंस रखने वाली एयरलाइन द्वारा रोक कर रखे जा सकते हैं। यदि एयरलाइन का वैध प्रचालन लाइसेंस खत्म हो चुका हो, तो उसके स्लॉट स्लॉट पूल में वापस आ जाएंगे।
- ii) दिवालिया होने(या समान क्रियाविधियों) की स्थिति में एयरलाइनों के प्रतिनिधियों को स्लॉटों के लिए अपनी भावी मंशाओं का उपयोग समाप्त करने के लिए समन्वयकर्ता के साथ वार्ता करनी चाहिए और प्रशासक को संपर्क संबंधी विवरण मुहैया कराना चाहिए।
- iii) एयरलाइनों गतिविधियों की औपचारिक अधिग्रहण के समन्वयकर्ता द्वारा स्लॉटों को विमान सेवाओं की बहाली के संचालन लाइसेंस को एक महीने के लिए आरक्षित किया जा सकता है। विमान सेवाओं की स्थिति की के संबंध में एयरलाइन अपने कानूनी प्रतिनिधि या जिम्मेदार लाइसेंस प्राधिकरण समन्वयक को सूचित रख सकता है।
- iv) यदि समन्वयक द्वारा निर्धारित एक उचित समय सीमा के भीतर बातचीत शुरू नहीं किया गया है और दिवालियापन से जुड़े कोई कानूनी संरक्षण अगर नहीं है, तो समन्वयक स्लॉट्स पुनः आवंटित किया जाना चाहिए।

9. विलय और अधिग्रहण के बाद एयरलाइन स्लॉट:

i) जब किसी एयरलाइन का किसी अन्य एयरलाइन में विलय हो जाता है या किसी अन्य एयरलाइन द्वारा अधिग्रहण किया जाता है तो इस एयरलाइन द्वारा धारित स्लॉटों की श्रृंखला अधिग्रहणकर्ता एयरलाइन के पक्ष में हस्तांतरित हो जाएगी।

ii) विलयित या अधिग्रहीत एयरलाइन द्वारा धारित ऐतिहासिक स्लॉट अधिग्रहणकर्ता एयरलाइन के पक्ष में हस्तांतरित हो जाएंगे जो इन स्लॉटों को ऐतिहासिक रूप से प्रयोग करेगी जैसे कि वह स्वयं इन स्लॉटों को धारित करती हो।

## X) अवशिष्ट मुद्दे

1. एयरलाइनों द्वारा स्लॉटों के उपयोग में परिवर्तन:

i) हवाईअड्डों के स्लॉट मार्ग या विशिष्ट उड़ान संख्या नहीं होते और इन्हें किसी एयरलाइन द्वारा एक मार्ग से अन्य मार्ग पर या सेवा-श्रेणी से अन्य सेवा-श्रेणी पर परिवर्तित किया जा सकता है।

ii) ऐसे परिवर्तनों की सूचना औचित्यपूर्ण अवधि के भीतर समन्वयकर्ता को दी जानी चाहिए।

2. ऐतिहासिक दृष्टांत के बिना आवंटित स्लॉट:

i) जहाँ कतिपय अस्थायी कारणों के चलते स्लॉटों की श्रृंखला किसी एयरलाइन द्वारा धारित ऐतिहासिक स्लॉटों में से उपलब्ध हो जाती है, वहाँ समन्वयकर्ता इन स्लॉटों को तदर्थ आधार पर किसी अन्य एयरलाइन को पुनः आवंटित कर सकता है।

ii) स्लॉटों की ऐसी श्रृंखला के उपयोग से एयरलाइन ऐतिहासिक दृष्टांत का दावा करने की पात्र नहीं हो जाती। ऐतिहासिक दृष्टांत मूल स्लॉट धारक के पास ही रहते हैं बशर्ते वह एयरलाइन अगले समतुल्य सीजन में अपने ऐतिहासिक स्लॉटों के लिए आवेदन करे।



## XI) टाइमलाइन

वास्तविक तिथियों और अंतिम तिथियों के लिए आयटा की वर्ल्डवाइड स्लॉट गाइडलाइंस (डब्ल्यूएसजी) का अंतिम संस्करण देखें।

गतिविधि	स्लॉट कांफ्रेंस (एससी) की प्रारंभिक तिथि से विशिष्ट तिथियां
एसएचएल दिशानिर्देश	एससी-59 दिन
सहमत ऐतिहासिक अंतिम तिथि	एससी-42 दिन
अंतिम समन्वय मापदंडों और उपलब्ध क्षमता के ब्यौरे की पुष्टि	एससी-42 दिन
प्रारंभिक प्रस्तुति की अंतिम तिथि	एससी-35 दिन
एसएल की अंतिम तिथि	एससी-14 दिन
अंतरराष्ट्रीय प्रचालनों के लिए आयटा की स्लॉट कांफ्रेंस	नवंबर (ग्रीष्म) और जून (शरद) में दूसरे शनिवार के बाद गुरुवार को उद्घाटित
स्लॉट वापसी की अंतिम तिथि	15 जनवरी (ग्रीष्म) और 15 अगस्त (शरद)
ऐतिहासिक बेसलाइन तिथि	31 जनवरी (ग्रीष्म) और 31 अगस्त (शरद)
सीजन का प्रारंभ	मार्च में अंतिम रविवार (ग्रीष्म) और अक्टूबर में अंतिम रविवार (शरद)

एसएचएल: स्लॉट हिस्टॉरिकल एलॉकेशन लिस्ट

एसएल: स्लॉट एलॉकेशन लिस्ट

\*घरेलू स्लॉटों के लिए स्लॉट वापसी की अंतिम तिथि के बाद और समन्वय अपेक्षित हो सकता है, तथापि सभी घरेलू स्लॉट समन्वयकर्ताओं को सीजन के प्रारंभ से पहले औचित्यपूर्ण समय में सभी घरेलू स्लॉट समन्वय पूर्ण कर लेने चाहिए ताकि समन्वय ऐतिहासिक दृष्टांत के लिए घरेलू हिस्टॉरिकस बेसलाइन डाटा स्थापित कर सकें।

## XII) प्राधिकरण

1. प्रत्येक हवाईअड्डे पर एक समन्वयकर्ता नामित किया जाना है
2. प्रत्येक हवाईअड्डे पर एक समन्वय समिति
  - i) संबंधित हवाईअड्डा प्रचालक

- ii) हवाईअड्डे का नियमित रूप से इस्तेमाल करने वाली सभी एयरलाइनें और उनके प्रतिनिधि संगठन
- iii) हवाई यातायात नियंत्रण प्राधिकारी (एएआई के प्रतिनिधि)
- iv) सामान्य/कारोबारी विमानन के प्रतिनिधि (जहाँ उपयुक्त हों)

3. प्रत्येक हवाईअड्डे पर एक क्षमता प्रबंधन समिति

- i) संबंधित हवाईअड्डा प्रचालक
- ii) एएआई/एनएस का एक प्रतिनिधि
- iii) नागर विमानन महानिदेशालय का एक प्रतिनिधि
- iv) नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो का एक प्रतिनिधि
- v) आप्रवास ब्यूरो का एक प्रतिनिधि

4. प्रत्येक हवाईअड्डे पर एक समन्वय समिति

- i) संयुक्त सचिव, नागर विमानन मंत्रालय
- ii) नागर विमानन महानिदेशक
- iii) सदस्य (एएनएस), भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
- iv) संबंधित हवाईअड्डा प्रचालक
- v) रक्षा प्राधिकारी (रक्षा एंक्लेवों के संबंध में)

\*\*\*\*\*