

नागर विमानन क्षेत्र के लिए  
रोडमैप पर समिति का प्रतिवेदन

भाग II

नागर विमानन मंत्रालय  
भारत सरकार  
अक्टूबर-2004

नागर विमानन नीति पर समिति  
नागर विमानन मंत्रालय  
राजीव गांधी भवन  
सफदरजंग हवाईअड्डा  
नई दिल्ली - 110003 (भारत)

नरेश चंद्र  
अध्यक्ष

प्रिय मंत्री महोदय,

मैं नागर विमानन मंत्रालय द्वारा दिनांक 21/7/2003 के आदेश संख्या एवी.13011/02/2003-डीटी द्वारा नियुक्त की गई समिति का प्रतिवेदन (भाग-11) अग्रेषित करके सम्मानित हूँ।

जैसा कि मेरे 28 नवंबर, 2003 के पूर्ववर्ती प्रसारण पत्र में इंगित है, हमने समिति को संदर्भित मामलों की विस्तार से जांच की है जिन्हें हमारे प्रतिवेदन के भाग-1 में शामिल नहीं किया गया था। इनमें हवाईअड्डों के प्रशासन, एयरलाइनों के विनियमन, उड़ान संरक्षा, प्रशिक्षण, हवाईअड्डा सुरक्षा और अधिनियमों और नियमों के प्रावधानों के संशोधन से संबंधित मुद्दे शामिल हैं।

भवदीय,

ह/-

(नरेश चन्द्र)

माननीय प्रफुल पटेल,  
नागर विमानन मंत्रालय,  
राजीव गांधी भवन,  
नई दिल्ली।

## विषय सूची

<b>अध्याय 1.</b>	<b>प्रस्तावना</b>	<b>1</b>
<b>अध्याय 2.</b>	<b>प्रशिक्षण</b>	<b>4</b>
2.1	इंजीनियर	4
2.2	पायलट	5
2.3	इगुआ	6
<b>अध्याय 3.</b>	<b>विमानन सुरक्षा</b>	<b>9</b>
3.1	सामान्य सुरक्षा उपाय	9
3.2	नागर विमानन सुरक्षा अधिनियम की आवश्यकता	11
3.3	आप्रवास और सीमाशुल्क से संबंधित मुद्दे	12
<b>अध्याय 4.</b>	<b>संरक्षा विनियम</b>	<b>14</b>
4.1	डीजीसीए की पुनर्संरचना	14
4.2	वायुयान अधिनियम 1934, वायुयान नियमावली 1937 और अन्य विनियमों के लिए अपेक्षित संशोधन	17
<b>अध्याय 5.</b>	<b>अवसंरचना</b>	<b>22</b>
5.1	हवाईअड्डा विकास और एएआई की पुनर्संरचना	22
5.2	हवाई क्षेत्र क्षमता का संवर्धन	23
5.3	हवाईअड्डा क्षमता संवर्धन	26
5.4	संचार, दिक्चालन और सत्रिलांस क्षमता संवर्धन	27
5.5	उड़ान निरीक्षण	30
5.6	हेलीपोर्टों और हेलीपेडों का विकास	31
5.7	कार्गो प्रचालन	32
5.8	स्वदेशी वैमानिक उत्पादों का आयात	32

“ग्राहक हमारे यहां आने वाला सबसे अहम मेहमान होता है। वह हम पर निर्भर नहीं होता। हम उस पर निर्भर होते हैं। वह हमारे काम में खलल नहीं डालता। वह इसका प्रयोजन होता है। वो हमारे कारोबार के लिए बाहरी नहीं होता। उसकी सेवा करके हम उस पर कोई अहसान नहीं कर रहे। वह हमें ऐसा करने का मौका देकर हम पर अहसान कर रहा है।”

- महात्मा गांधी

## शब्द संक्षेपों की सूची

एएआई	एयरपोर्ट्स एथोरिटी ऑफ इंडिया (भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण)
एसीसी	एरिया कंट्रोल सेंटर (क्षेत्र नियंत्रण केंद्र)
एडीएस	ऑटोमेटिक डिपेंडेंट सर्विलांस (स्वचालित निर्भता निगरानी)
एईआरए	एविएशन इकॉनॉमिक रेगुलेटरी अथोरिटी (विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण)
एएलएच	एडवांस्ड लाइट हेलीकॉप्टर (उन्नत हल्का हेलीकॉप्टर)
एएमई	एयरक्राफ्ट मेंटेनेंस इंजीनियर (विमान अनुरक्षण इंजीनियर)
एसडीई	एयरपोर्ट सरफेस डिटेक्शन इक्विपमेंट (विमान भूतल परिचयन उपस्कर)
एटीसी	एयर ट्राफिक कंट्रोल (हवाई यातायात नियंत्रण)
एटीसीओ	एयर ट्राफिक कंट्रोलर (हवाई यातायात नियंत्रक)
एटीएफ	एविएशन टर्बाइन फ्यूल (विमानन टर्बाइन ईंधन)
एटीएम	एयर ट्राफिक मैनेजमेंट (हवाई यातायात प्रबंधन)
एटीएस	एयर ट्राफिक सर्विसेज (हवाई यातायात सेवाएं)
एवीजीएएस	एविएशन गैसोलीन फ्यूल (विमानन गैसोलीन ईंधन)
बीएएमईएल	बेसिक एयरक्राफ्ट मेंटेनेंस इंजीनियर्स (मूल विमान अनुरक्षण इंजीनियर)
बीसीएएस	ब्यूरो ऑफ एविएशन सिक्योरिटी (नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो)
बीएसएनएल	भारत संचार निगम लिमिटेड
सीएआर	नागर विमानन अपेक्षाएं
सीआईएसएफ	सेंट्रल इंडस्ट्रियल सिक्योरिटी फोर्स (केंद्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल)
सीएनएस	कम्यूनिकेशन, नेवीगेशन, सर्विलांस (संचार, दिक्चालन निगरानी)
सीओएससीए	कमिश्नर ऑफ सिक्योरिटी, सिविल एविएशन (नागर विमानन सुरक्षा आयुक्त)
सीपीडीएलसी	कंट्रोलर पायलट डेटा लिंक कम्यूनिकेशन (नियंत्रक पायलट डेटा संपर्क संचार)
सीपीएल	कमर्शल पायलट लाइसेंस (वाणिज्यिक पायलट लाइसेंस)
डीजीसीए	डायरेक्टरेट जनरल ऑफ सिविल एविएशन (नागर विमानन महानिदेशालय)
डीएमई	डिस्टेंस मैज्रिंग इक्विपमेंट (दूरी मापक उपस्कर)
ईएसएफ	एसेंशियल एयर सर्विसेज फंड (अनिवार्य हवाई सेवा निधि)
ईएमएआरएसएसएच	यूरोप-मिडल ईस्ट-एशिया रूट स्ट्रक्चर साउथ ऑफ हिमालयाज (यूरोप-मध्य पूर्व-एशिया मार्ग संरचना दक्षिणी हिमालय)
एफएए	फेडरल एविएशन एडमिनिस्ट्रेशन (संघीय विमानन प्रशासन)

एफडीपीएस	फ्लाइट डेटा प्रोसेसिंग सिस्टम (उड़ान डेटा प्रक्रिया प्रणाली)
एफडीटीएल	फ्लाइट ड्यूटी टाइम लिमिटेशन (उड़ान ड्यूटी समय सीमा)
एफआईसी	फ्लाइट इनफॉर्मेशन सेंटर (उड़ान सूचना केंद्र)
एफआईआर	फ्लाइट इनफॉर्मेशन रीजन (उड़ान सूचना क्षेत्र)
एफएल	फ्लाइट लेवल (उड़ान स्तर)
जीबीएएस	ग्राउंड बेस्ड ऑगमेंटेशन सिस्टम (भू आधारित संवर्धन प्रणाली)
जीपीएस	ग्लोबल पोजीशनिंग सिस्टम (वैश्विक स्थिति प्रणाली)
एचएफ	हाई फ्रीक्वेंसी (उच्च आवृत्ति)
एचएएल	हिंदुस्तान ऐरोनॉटिक्स लिमिटेड
आईएएआई	इंटरनेशनल एयरपोर्ट अथोरिटी ऑफ इंडिया (भारतीय अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण)
आईसीएओ	इंटरनेशनल सिविल एविएशन ऑरगेनाइजेशन (अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन)
आईजीआरयूए	इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी
आईएलएस	इस्ट्रूमेंट लैंडिंग सिस्टम (उपस्कर अवतरण प्रणाली)
आईएमडी	इंडियन मीटरोलोजिकल डिपोर्टमेंट (भारत मौसमविज्ञान विभाग)
जेएए	ज्वाइंट एयरवर्दीनेस एथोरिटी (संयुक्त उड़नयोग्यता प्राधिकरण)
एमओसीए	मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एविएशन (नागर विमानन मंत्रालय)
एमएचए	मिनिस्ट्री ऑफ होम अफेयर्स (गृह मंत्रालय)
एमएसएसआर	मोनोपल्स सेकंडरी सर्विलांस रडार
एमटीएनएल	महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड
एनएए	नेशनल एयरपोर्ट एथोरिटी (राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण)
एनएएल	नेशनल एयरोस्पेस लेबोरेट्री (राष्ट्रीय हवाईक्षेत्र प्रयोगशाला)
एनओसी	नो ऑब्जेक्शन सेर्टिफिकेट (अनापत्ति प्रमाणपत्र)
ओएफसी	ऑप्टिकल फाइबर केबल
ओजेटी	ऑन-द-जॉब-ट्रेनिंग (काम के साथ प्रशिक्षण)
पीआईसी	फोटो आइडेंटिफिकेशन
पीपीएल	प्राइवेट पायलट लाइसेंस (निजी पायलट लाइसेंस)
पीडब्ल्यूडी	पब्लिक वर्क्स डिपार्टमेंट (लोक निर्माण विभाग)
आरडीपीएस	रडार डेटा प्रोसेसिंग सिस्टम (रडार डेटा प्रक्रिया प्रणाली)
आरएनएफसी	रूट नेवीगेशन फेसिलिटी चार्जस (मार्ग दिक्चालन सुविधा प्रभार)
आर/टी	रेडियो टेलीफोन
आरवीआर	रनवे विजुअल रेंज
आरवीएसएम	रिड्यूस्ट वर्टिकल सेपरेशन मिनिमा
एसएआरपीएस	स्टैंडर्ड एंड रिक्मेंडेड प्रैक्टिसेज (मानक एवं अनुशंसित परिपाटियां)

एसबीएस	सेटलाइट बेस्ड ऑगमेंटेशन सिस्टम (सेटलाइट आधारित संवर्धन प्रणाली)
टीओआर	टर्म्स ऑफ रेफरेंस (संदर्भ शर्तें)
टीओआरए	टेक ऑफ रनवे एवेलेबल (उपलब्ध टेकऑफ रनवे)
यूएस	यूनाइटेड स्टेट्स ऑफ अमेरिका (संयुक्त राज्य अमरीका)
यूटी	यूनियन टेरिटरी (संघ राज्य क्षेत्र)
वीडीएल	वीएचएफ डेटा लिंक (वीएचएफ डेटा सम्पर्क)
वीएफआर	विजुअल फ्लाइट रूल्स (दृश्य उड़ान नियम)
वीएचएफ	वेरी हाई फ्रीक्वेंसी (अत्यंत उच्च आवृत्ति)
वीओआर	वेरी हाई फ्रीक्वेंसी ओमनी रेंज (अत्यंत उच्च आवृत्ति ओमनी रेंज)
वीएसएटी	वेरी स्माल एपर्चर टर्मिनल (अत्यंत अल्प एपर्चर टर्मिनल)

इस समिति की स्थापना नागर विमानन मंत्रालय द्वारा एक तेजी से बढ़ती और आधुनिक बन रही महाद्वीपीय आकार की अर्थव्यवस्था के आवश्यकताओं को पूरा करने में सक्षम एक विश्व स्तरीय नागर विमानन क्षेत्र को विकसित करने के प्रयोजनार्थ एक रोडमैप तैयार करने के लिए की गई थी। समिति की संदर्भ शर्तों का ब्यौरा परिशिष्ट 1 में दिया गया है। समिति के कामकाज का प्रमुख संदर्भ और इसके द्वारा परिकल्पित दृष्टिकोण समिति की रिपोर्ट के भाग-1 के परिचायक अध्याय में दी गई थी। (त्वरित संदर्भ के लिए इसे वर्तमान भाग के अनुबंध 1 पर दिया गया है)

नीतिगत मुद्दों के मुख्य विस्तार को कवर करने वाली सिफारिशें इस रिपोर्ट के भाग-1 में दी जा चुकी हैं (ये इस भाग के अनुबंध 2 में शामिल हैं)। समिति संतोष सहित नोट करती है कि सरकार पहले ही इन सिफारिशों के अनुरूप कदम उठा चुकी हैं। विमानन टर्बाइन ईंधन (एटीएफ) पर आबकारी शुल्क कम किया गया है, अंतर्देशीय यात्रा कर और विदेशी यात्रा कर समाप्त किया जा चुका है, अवतरण और मार्ग दिक्चालन सुविधा प्रभारों (आरएनएफसी) को कम किया गया है, चार्टर नीति का उदारीकरण किया गया है और दिल्ली और मुंबई अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डों की पुनर्संरचना की प्रक्रिया आरंभ की जा चुकी है।

दूसरी ओर, समिति चिंता सहित नोट करती है कि सरकार ने अब अप्रैल, 2005 से विमानों के लीज किराए के विप्रेषण पर कर से छूट वापस लेने का निर्णय लिया है। समिति महसूस करती है कि यह उपाय छोटे शहरों को जोड़ने के लिए क्षेत्रीय एयरलाइनों की स्थापना की योजनाओं को हतोत्साहित करने का काम करेगा। छोटे शहरों, विशेषकर पर्यटन महत्ता वाले कस्बों के लिए हवाई सम्पर्कता आने वाले वर्षों में जोर दिया जाने वाला प्रमुख क्षेत्र होना चाहिए। विशिष्ट तौर पर, ये क्षेत्रीय एयरलाइनें लीज पर लिए गए छोटे विमानों का उपयोग करने वाले छोटे प्रचालक होंगे। अतएव, समिति सिफारिश करती है कि कर से छूट समाप्त नहीं की जानी चाहिए।

समिति पुनः उद्धृत करना चाहेगी कि नागर विमानन सेक्टर में सभी नई पहलों को यात्रा करने वाली जनता और अन्य प्रयोक्ताओं की आवश्यकताओं का सर्वोच्च प्राथमिकता देते हुए निरूपित किया जाना चाहिए। इसका अर्थसंरक्षा और सुरक्षा की आवश्यकता के अनुरूप लागतों को कम करना, प्रतिस्पर्धा को प्रोत्साहित करना, हवाईअड्डों पर उत्पन्न होने वाली बाधाओं को समाप्त करना होगा। अब यह सुस्वीकृत है कि एक आधुनिक अर्थव्यवस्था में हवाई यात्रा एक उच्चवर्गीय विलासिता नहीं बल्कि कुशल कारोबार और वाणिज्य के संचालन के लिए अनिवार्य अपेक्षा है। एक कुशल नागर विमानन सेक्टर के गुणक प्रभाव अद्भुत हो सकते हैं।



माननीय प्रधान मंत्री ने अगस्त 2004 में जेआरडी टाटा जन्म शताब्दी के अवसर पर अपने संबोधन में निम्नानुसार अवलोकन किया:

“वैश्वीकरण का दौर अपरिवर्तनीय है। हम इससे भाग नहीं सकते। हमें स्वयं को उभरती विश्व अर्थव्यवस्था के साथ अधिकाधिक एकीकरण के लिए तैयार करना होगा... इसके लिए हमें विश्वस्तरीय अवसंरचना सृजित करनी होगी। पहले पहल आर्थिक सुधार आरंभ करने के एक दशक बाद, हम आज भी नहीं कह सकते कि हमें अपनी सड़कों, अपने हवाईअड्डों, अपनी बंदरगाहों, अपनी ऊर्जा आपूर्ति, अपनी शहरी अवसंरचना पर गर्व है। आधुनिक औद्योगिक विकास की मूल अवसंरचना की घोर अवहेलना हुई है। हम इसे उलटने के लिए प्रतिबद्ध हैं। इनमें से प्रत्येक क्षेत्र में हमें सार्वजनिक-निजी भागीदारियों की आवश्यकता है। अकेला सार्वजनिक क्षेत्र वह नहीं दे सकता जिसकी समयबद्ध और प्रतिस्पर्धी तरीके से आवश्यकता है। इस प्रकार प्रत्येक भागीदारी का अपना महत्व है।”

माननीय प्रधान मंत्री अनेक दूसरे अवसरों पर भी देश में विमानन अवसंरचना सहित परिवहन अवसंरचना के विकास को गति प्रदान करने की आवश्यकता पर जोर देते रहे हैं। समिति आशा करती है कि इसके द्वारा किए गए कार्य से सरकार को नीतिगत पहलें विकसित करने और इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए कार्रवाई योजना तैयार करने में मदद मिलेगी।

इस रिपोर्ट (भाग-1।) में, समिति ने अपना ध्यान प्रशिक्षण, विमानन सुरक्षा, संरक्षा विनियम, कानूनी संरचना और हवाईअड्डा अवसंरचना से संबंधित ब्यौरे के मुद्दे पर केंद्रित किया है। यह महसूस किया गया है कि इन मुद्दों का निर्णायक रूप से समाधान करने के नागर विमानन सेक्टर के विस्तार के लिए लाभकारी परिणाम होंगे।

समिति अपनी चर्चाओं के दौरान, स्टेकधारकों और विशेषज्ञों के साथ परामर्शों पर व्यापक रूप से निर्भर रही है। संबंधित सूची परिशिष्ट 2 में दी गई है। समिति उनमें से प्रत्येक का उनके मूल्यवान सुझावों के लिए धन्यवाद देना चाहेगी। अन्य समितियों, जिन्होंने इनमें से कुछ मुद्दों की जांच की है, की सिफारिशों को भी अद्यतन करके इस रिपोर्ट में उपयुक्त स्थानों पर शामिल किया गया है।

यह रिपोर्ट 5 अध्यायों में संयोजित किया गया है। अगले अध्याय (अध्याय-2) में इंजीनियरों और पायलटों के प्रशिक्षण और इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी (इगुआ) की भूमिका से संबंधित मुद्दों पर ध्यान दिया गया है। अध्याय 3 में नए नागर विमानन सुरक्षा अधिनियम और नागर विमानन सुरक्षा के प्रावधान में निहित विभिन्न एजेंसियों के बीच समन्वय में सुधार लाने और आप्रवास और सीमाशुल्क अनापत्ति से संबंधित प्रक्रियाओं को

सुचारु बनाने की आवश्यकता पर बल दिया गया है। अध्याय 4 में नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) के सुदृढीकरण और उपयुक्त रूप से पुनर्संरचना द्वारा संरक्षा विनियम में संवर्धन की आवश्यकता का समर्थन किया गया है ताकि यह सीएनएस/एटीएम और उड़ान अंशांकन की प्रभावी निगरानी और वायुयान अधिनियम 1934 (हवाई यातायात नियंत्रकों की लाइसेंसिंग के लिए), वायुयान नियम 1937 और अन्य विनियमों में कतिपय संशोधन कर सके। अध्याय 5 में दिल्ली और मुंबई हवाईअड्डों की हवाईक्षेत्र क्षमता, प्रचालनिक क्षमताओं और संचार, दिक्चालन और निगरानी क्षमताओं में वृद्धि की आवश्यकता और गुंजाइश को रेखांकित किया गया है। इसके अतिरिक्त, इसमें हेलीपॉर्टों और हेलीपेडों, कार्गो प्रचालनों और स्वदेशी वैमानिक उत्पादों के विकास के उपाय सुझाए गए हैं।

समिति ने, 11 सितंबर, 2001 के बाद हवाई यातायात में अचानक आई गिरावट के बाद, हाल ही में विश्व भर में नागर विमानन सेक्टर के भाग्य में उन्नति भी नोट की है। इसलिए, अनेक सरकारों और एयरलाइनों ने अपनी नागर विमानन अवसंरचना का स्तरोन्नयन करने, एयरलाइन के बेड़े का संवर्धन करने और बाजार में बड़ी हिस्सेदारी हासिल करने के लिए आक्रामक मुहिम चलाने के लिए उल्लेखनीय निवेश की योजनाओं को अंतिम रूप दिया है। समिति आशा करती है कि भारतीय नागर विमानन प्रणाली, जिसमें हमारी एयरलाइनें भी शामिल हैं, का सामना हमारे तटों के निकटवर्ती स्थानों की ओर से अधिकाधिक प्रतिस्पर्धा से होगा, उदाहरण के लिए दुबई, सिंगापुर, क्वालालंपुर, कोलंबो इनमें से कुछ हैं। रिपोर्टों में चीन और जापान में भी एयरलाइनों के बेड़े का उल्लेखनीय विस्तार भी इंगित किया गया है। समिति के मतानुसार, इस प्रतिस्पर्धा के सामने टिके रहने के लिए भारत में सभी संबंधित पक्षों की ओर से साहसिक और व्यावहारिक रुख अनिवार्य है। हमें ऐसा कोई कारण नजर नहीं आता कि भारतीय नागर विमानन प्रणाली एशिया की सर्वोत्तम प्रणालियों में शुमार क्यों नहीं हो सकती। जहां अवसंरचना वास्तव में एक प्रतिबंधक कारक है, वहीं भारत के लिए और भारत से क्षमता की कमी एक अन्य प्रमुख अवरोध है। इस स्थिति में सुधार लाने के उद्देश्य से, समिति सरकार से अनुरोध करना चाहेगी कि हवाई परिवहन सेवाओं के उदारीकरण की प्रक्रिया तेज की जाए, जिसकी शुरुआत वर्तमान सेवा करारों में अप्रयुक्त पात्रताओं का उपयोग, विशेषकर अधिक यातायात वाले सभी गंतव्यों के संबंध में, करने की अनुमति देने से की जा सकती है।

सुप्रशिक्षित तकनीकी मानवशक्ति, जैसे इंजीनियरों और पायलटों की उपलब्धता एक गतिशील विमानन सेक्टर के लिए पूर्वापेक्षा होती है। समिति को इसके विचार-विमर्श के दौरान समझाया गया था कि भावी इंजीनियरों और पायलटों को प्रशिक्षण प्रदान करने में नियोजित विभिन्न संस्थानों के सामने व्यापक कठिनाइयां आ रही हैं। इस अध्याय में विमानन संबद्ध प्रशिक्षण के काम में लगे सार्वजनिक और निजी संस्थानों की कठिनाइयों को कम करने के लिए उपाय सुझाए गए हैं।

## 2.1 इंजीनियर

प्रशिक्षण के उच्च मापदंड सुनिश्चित करने के लिए, केवल डीजीसीए द्वारा अनुमोदित संस्थानों को विमान अनुरक्षण इंजीनियरों को प्रशिक्षण प्रदान करने की अनुमति दी जाती है। किसी अभ्यर्थी द्वारा तीन मूल पत्रों में उत्तीर्ण होने के बाद, डीजीसीए मूल विमान अनुरक्षण इंजीनियर लाइसेंस (बीएएमईएल) प्रदान करता है। इसके बाद, अभ्यर्थी विनिर्दिष्ट विमान पर प्रशिक्षण प्राप्त करता है। आवश्यक अनुभव प्राप्त करने के बाद, अभ्यर्थी विनिर्दिष्ट प्रकार के विमान के लिए लाइसेंस प्राप्त करता है।

इस समिति के विचार-विमर्श के दौरान, प्रशिक्षण संस्थानों के प्रतिनिधियों ने उनके समक्ष आने वाली अनेक कठिनाइयां इंगित कीं, जिन पर डीजीसीए और नागर विमानन मंत्रालय द्वारा ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। प्रतिनिधियों द्वारा उठाए गए कुछ मुद्दों पर नीचे चर्चा की गई है।

लंबे समय से, प्रशिक्षण संस्थानों की मुख्य समस्या अपने विद्यार्थियों के लिए काम करते हुए (ऑन द जॉब) प्रशिक्षण (ओजेटी) संबंधी सुविधाओं की अनुपलब्धता रही है। इस समस्या पर काबू पाने के लिए, डीजीसीए ने अगस्त 1993 में उस समय के प्रमुख प्रचालकों, यथा इंडियन एयरलाइंस, एअर इंडिया और पवन हंस को उनके द्वारा प्रचालित विमानों/हेलीकॉप्टरों के अनुरक्षण में प्रत्येक छह महीने में विनिर्दिष्ट संख्या में ओजेटी प्रदान करने के लिए एक परिपत्र जारी किया था। सूचना के अनुसार सभी प्रचालकों ने इन अनुदेशों पर ध्यान नहीं दिया है हालांकि यह उनके दीर्घावधिक हित में प्रतीत होता है। संस्थाओं के प्रतिनिधिगण इस दृष्टिकोण पर एकमत थे कि मंत्रालय/डीजीसीए को अनुमोदित अनुरक्षण संगठनों और अनुसूचित प्रचालकों के लिए अनिवार्य बनाना चाहिए ताकि विद्यार्थी अपने संगठनों में ओजेटी से गुजर सकें। यह सुझाव मायने रखता है। किसी प्रचालक द्वारा प्रशिक्षित किए जाने वाले प्रशिक्षुओं की संख्या को उनके द्वारा प्रचालित बेड़े की क्षमता के अनुपात में नियत किया

जा सकता है, जैसे प्रति विमान/हेलीकॉप्टर एक प्रशिक्षु। (डीजीसीए की परीक्षा में मेरिट, चयन का मापदंड हो सकता है) इसका न केवल ओजेटी से संबंधित समस्या के समाधान में उल्लेखनीय प्रभाव होगा, बल्कि इससे विमान अनुरक्षण इंजीनियर (एएमई) प्रशिक्षण की गुणवत्ता में सुधार लाने में भी मदद मिलेगी।

उद्योग के प्रतिनिधियों ने यह भी इंगित किया कि कुछ अनुसूचित प्रचालकों ने अब अपने स्नातक इंजीनियरों को लाइसेंसधारक अनुरक्षण इंजीनियरों में परिवर्तित करने के लिए प्रारंभिक (एब इनीशियो) एएमई प्रशिक्षण देना प्रारंभ कर दिया है। स्नातक इंजीनियरों की भर्ती पहले गुणवत्ता नियंत्रण प्रभागों के लिए की जाती थी, और इसके लिए इनका एएमई लाइसेंस होना अपेक्षित नहीं है। तथापि, उन्हें अब लाइसेंसधारक इंजीनियरों में परिवर्तित किया जा रहा है, जिसके लिए स्वयं प्रचालक बीएएमईएल प्राप्त करने तक के लिए मूल प्रशिक्षण प्रदान कर रहे हैं। यह प्रक्रिया बहुत अधिक समय लेने वाली और अत्यंत खर्चीली प्रक्रिया है क्योंकि बीएएमईएल धारक एयरलाइनों के लिए बिना किसी लागत के बाजार में उपलब्ध हैं। उनके विचार में, एयरलाइनों का डीजीसीए अनुमोदित एएमई प्रशिक्षण संस्थान से उत्तीर्ण होने वाले बीएएमईएल-धारकों को लेना चाहिए तथा और उनके द्वारा संचालित किए जाने वाले विमानों / हेलीकॉप्टरों के प्रकारों पर उन्हें परिवर्तित करना चाहिए। हालांकि, यह एयरलाइन का अधिकार है कि वे उपयुक्त माने जाने वाले किसी भी स्रोत से कर्मियों की भर्ती कर सकती हैं, जबकि प्रशिक्षण संस्थानों द्वारा दिए गए तर्क का महत्व है तथा विमानन उद्योग के दीर्घकालिक हितों में मंत्रालय / डीजीसीए द्वारा इस पर विचार किया जाना बनता है।

विमान के रखरखाव के काम में इंजीनियरों या अनुमोदित कर्मियों की सहायता के लिए सभी गैर-प्रमाणित तकनीकी कर्मियों को अनुशंसित प्रशिक्षण पाठ्यक्रम के अंतर्गत प्रशिक्षण प्राप्त करना चाहिए। प्रशिक्षण संस्थानों में सफलतापूर्वक प्रशिक्षण कार्यक्रम पूरा कर लेने वाले उम्मीदवारों के नामों पर इस उद्देश्य के लिए विचार किया जा सकता है। डीजीसीए ने भी एक परिपत्र जारी किया है जिसमें सिफारिश की गई है कि जो कितकनीशियनों का चयन उन में से किया जाना चाहिए जो विमान के रखरखाव के काम पर प्रशिक्षित और योग्य हैं। विमानन उद्योग के इंजीनियरिंग रखरखाव संगठन में नौकरी के अवसरों के लिए बीएएमईएल धारकों को प्राथमिकता दी जा सकती है। यह अधिक बुद्धिमान और उज्ज्वल छात्रों को विमानन इंजीनियरिंग में शामिल होने के लिए आकर्षित करेगा, जो दीर्घ काल में रखरखाव और उड़ान योग्यता के मानक को बढ़ाएगा और इससे विमानन में सुरक्षा का स्तर बढ़ जाएगा।

एयरलाइंस और प्रशिक्षण संस्थानों के बीच बेहतर समन्वय की भी आवश्यकता है। जबकि प्रशिक्षण संस्थानों को एयरलाइंस की आवश्यकताओं को बेहतर ढंग से समझने की जरूरत है, एयरलाइंस को प्रशिक्षण संस्थानों को आवश्यक सुधार और सलाह देने की जरूरत है। प्रशिक्षण की गुणवत्ता मुद्दों को हल करने के लिए दोनों के बीच बातचीत शुरू करने वाला मंच होना आवश्यक है। डीजीसीए इस संबंध में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकता है।

## 2.2 पायलट

एक श्रेणी के तौर पर पायलट, विमानन उद्योग के प्रमुख स्तंभों में से एक हैं। इसके बावजूद संस्थानों का कहना है कि ऐसे पायलटों को प्रशिक्षण दिया जा रहा है, जो अक्सर उच्च ईंधन लागत और उपयुक्त प्रकार के ट्रेनर विमानों तक अपर्याप्त पहुंच सहित विभिन्न कारकों के कारण तनाव में आ रहे हैं। उड़ान प्रशिक्षण संस्थानों के प्रतिनिधियों के साथ चर्चा से पता चला है कि निम्नलिखित उपायों से प्रशिक्षण संस्थानों को स्थिरता प्राप्त करने में मदद मिलेगी।

(1) एविएशन गैसोलीन ईंधन जिसे सामान्यतः एवीजीएस के रूप में जाना जाता है, प्रशिक्षण विमान (पिस्टन इंजन विमान) द्वारा उपयोग किया जाता है, एविएशन टरबाइन ईंधन (एटीएफ) के रूप में लगभग चार गुणा महंगा है क्योंकि इसे टरबाइन इंजन द्वारा उपयोग किया जाता है। यह प्रशिक्षण लागत पर दबाव डालता है। यह देखते हुए कि उड़ान प्रशिक्षण संस्थान द्वारा उपभोग किया जाने वाला ईंधन एयर ट्रांसपोर्ट के प्रयोजनों के लिए इस्तेमाल किए जाने वाले कुल ईंधन का एक छोटा सा भाग है, एविगैस कीमतों में पर्याप्त कटौती के लिए नगण्य अनुदान अपरिहार्य होगा, जबकि प्रशिक्षण लागत प्रतिस्पर्धी होनी चाहिए। (उड़ान प्रशिक्षण गतिविधि पर पहले अनुदान दिया जाता था। अनुदान को अप्रैल 2002 से वापस ले लिया गया है।)

(2) डीजीसीए भी फ्लाइट क्लबों को कई प्रशिक्षण विमान प्रदान करता है, जिनमें पर्याप्त रूप से कमी आई है। इस प्रवृत्ति को उलट दिया जाना चाहिए। नागर विमानन मंत्रालय / डीजीसीए द्वारा परिचालन संस्थानों को प्रशिक्षक विमान के मामले में पूंजी अनुदान देना चाहिए।

(3) ऐसे विमानों को प्राप्त करने की उच्च लागत के कारण प्रशिक्षण संस्थानों के पास दो इंजन प्रशिक्षण प्रदान करने की सीमित क्षमता होती है, भले ही सभी एयरलाइंस (उचित तरीके से) सुरक्षा की खातिर पायलटों की भर्ती के लिए बहुल इंजन विमान रेटिंग पर जोर देती हैं। कई पायलट इस रेटिंग को प्राप्त करने के लिए विदेश जाते हैं। इसलिए सरकार / डीजीसीए को देश के विभिन्न क्षेत्रों में स्थित कम से कम पांच चयनित प्रशिक्षण संस्थानों के लिए दो इंजन इंजन उपलब्ध कराए जाने चाहिए, जिन्हें प्रमुख क्षेत्रीय प्रशिक्षण संस्थानों के रूप में विकसित किया जा सकता है। उड़ान प्रशिक्षण मानकों को बढ़ाने के लिए इन संस्थानों को बहुल इंजन प्रक्रिया प्रशिक्षक भी उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

(4) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) का समर्थन इन संस्थानों के अस्तित्व के लिए महत्वपूर्ण है। एएआई को हैंगर के लिए मामूली किराया लेते रहना जारी रखना चाहिए। प्रशिक्षण गतिविधियों को आरएनएफसी और लैंडिंग और पार्किंग शुल्क से पूरी तरह से छूट दी जानी चाहिए। निगरानी घंटों का विस्तार अतिरिक्त शुल्क के बिना विशेषकर रात्रि उड़ान के लिए दिया जाना चाहिए। ये सभी विमान यातायात परिचालन को लंबे समय तक आगे बढ़ने में मदद करेंगे और एएआई इससे लाभान्वित होगा।

(5) प्रशिक्षण संस्थानों के मामले में, डीजीसीए / मंत्रालय गैर अनुसूचित परिचालक परमिट के लिए रुपये 25,000 का शुल्क माफ कर सकता है और परमिट की वैधता का विस्तार मौजूदा एक

वर्षके स्थान पर पांच वर्षतक कर सकता है। इसके अलावा, डीजीसीए को देश में योग्य प्रशिक्षकों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए आईजीआरए में नियमित उड़ान प्रशिक्षकों के प्रारंभिक और पुनश्चर्या पाठ्यक्रम संचालित करना चाहिए।

(6) वाणिज्यिक पायलट लाइसेंस के अनुदान के लिए प्रशिक्षण की गुणवत्ता में सुधार करने के लिए, केवल उच्च मानक संस्थानों को ही अनुमति दी जानी चाहिए जिनके पास ग्राउंड ट्रेनिंग और रात उड़ान प्रदान करने की सुविधा है।

(7) विमान के पुर्जों के आयात की प्रक्रिया को सरल बनाने की आवश्यकता है। विमानविनिर्माताओं के पुर्जों की सूची में सूचीबद्ध पुर्जे या डीजीसीए द्वारा विमान पुर्जोंके रूप में प्रमाणित किए जाने वाले पुर्जों को ही सीमा शुल्क विभाग द्वारा विमान पुर्जोंके रूप में छूट दी जानी चाहिए।

### 2.3 इगुआ (आईजीआरए)

इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी (इगुआ) फुर्सतगंज, जिला रायबरेली, उत्तर प्रदेश में स्थित है जिसकी स्थापना देश में उड़ान प्रशिक्षण के मानक में सुधार लाने के लिए नागरिक विमाननमंत्रालय के अंतर्गत एक स्वायत्त निकाय के रूप में 1985 में की गई थी। अकादमी का सर्वोच्च निकाय गवर्निंग काउंसिल है, जिसका नेतृत्व नागर विमानन मंत्रालय के सचिव द्वारा किया जाता है। अकादमी आधुनिक और परिष्कृत प्रशिक्षक विमान, उड़ान सिमुलेटर और अन्य प्रशिक्षण संसाधनोंसे लैस है। यहांस्वयं के वायु यातायात नियंत्रण (एटीसी) के साथ 1722 मीटर लंबाएक स्वतंत्र और समर्पित रनवे और अग्निशमन सुविधाओं, उड़ान, ईंधन भरने के लिए समर्पित हवाई क्षेत्र, आवास विमान और रखरखाव के काम के लिए दो पूरी तरह से बंद हो जाने वाले हैंगर हैं।

अकादमी एक पूरी तरह से आवासीय संस्था है जिसमें प्रशासनिक ब्लॉक, कक्षाएं, सिमुलेटर बिल्डिंग, 72-कक्षों वाला छात्रावास आवास और कर्मचारियों के लिए 88 घर शामिल हैं। यह निम्नलिखित पाठ्यक्रम प्रदान करती है:

- i) निजी पायलट लाइसेंस (पीपीएल) पाठ्यक्रम
- ii) वाणिज्यिक पायलट लाइसेंस (सीपीएल) पाठ्यक्रम
- iii) वाणिज्यिक हेलीकाप्टर पायलट का लाइसेंस पाठ्यक्रम
- iv) उपकरण रेटिंग पाठ्यक्रम

अकादमी द्वारा अभी तक लगभग 40 विदेशी नागरिकों सहित 400 से अधिक पायलटों को प्रशिक्षित किया गया है। अकादमी ने एक सौ से अधिक गैर-संस्थागत प्रशिक्षुओं के लिए बहु-इंजन प्रशिक्षण भी प्रदान किया है।

#### 2.3.1 वित्तीय संसाधन

इगुआ एक गैर-लाभकारी संगठन है, जिसे केंद्र सरकार (50%), एअर इंडिया (25%) और इंडियन एयरलाइंस (25%) से अनुदान सहायता प्राप्त होती है। एएआई भी इगुआ को समय-समय पर अनुदान देता है। इगुआ की वार्षिक बजटीय आवश्यकता समय के साथ बढ़ रही है और फिलहाल यह 10 करोड़ रुपये है। दो राष्ट्रीय वाहक इगुआ को समर्थन देकर इसका वित्तीय भार

सहते हैं, हालांकि निजी प्रचालकों को भी उच्च गुणवत्ता वाले प्रशिक्षित पायलटों के माध्यम से इगुआसे लाभ मिलता है। इसलिए, यह उपयुक्त होगा कि इगुआके वित्तीय भारको निजी प्रचालकोंद्वारा भी वहन किया जाए। इस संबंध में योगदान के लिए कुछ नियम तैयार किए जाने चाहिए - उदाहरण के लिए, इगुआ के खर्चों की पूर्ति के लिए उनकी वार्षिक आय का 0.01% या उनके बेड़े में प्रति विमान एक रुपये लाख। इगुआ के खर्चों के लिए योगदान देना एयरलाइनों के दीर्घकालिक स्व-हित में होगा, क्योंकि उन्हें उच्च गुणवत्ता वाले प्रशिक्षित पायलटों की एक निश्चित संख्या प्राप्त होगी। अकादमी के कार्य में पारदर्शिता लाने के लिए, डोनर एयरलाइंस के नामांकित व्यक्तियों को इसके शासी परिषद में शामिल किया जा सकता है।

संगठन के कमजोर वित्तीय स्वास्थ्य में योगदान करने वाला एक प्रमुख कारक यह है कि प्रशिक्षुओं से लिया जाने वाला शुल्क प्रशिक्षण की लागत से काफी कम है। उदाहरण के लिए, पीपीएल से सीपीएल तक प्रशिक्षण की लागत लगभग रु.30 लाख है जबकि शुल्क केवल रु. 10 लाख लिया जाता है। प्रशिक्षण की उच्च लागत मुख्य रूप से भारी और अधिक शक्तिशाली टीबी 20 विमान (प्रारम्भिक प्रशिक्षण के लिए भी) के उपयोग और एवीजीएस ईंधन की कीमतों में भारी वृद्धि के कारण है। दीर्घ काल में, इगुआको प्रशिक्षण की लागत कम करने के लिए हल्का परिष्कृत प्रशिक्षक विमान शामिल करना चाहिए (इगुआ लागत कम करने के लिए कथित तौर पर Zlin 242 एल विमान को शामिल करने की योजना बना रहा है)। इसी समय, इगुआको प्रशिक्षुओं से पूरी लागत वसूली की ओर बढ़ना चाहिए।

### 2.3.2 क्रियाकलापों के विस्तार के लिए भविष्य के अवसर

इगुआ के पास अपने मौजूदा बुनियादी ढांचे और सुविधाओं के उपयोग में वृद्धि करके अपनी लागत कम करने की क्षमता है। इसके पास सुव्यवस्थित रखरखाव वाली कई शॉप हैं, जिनका उपयोग ऐसे विमान प्रचालकों (विशेषकर गैर-अनुसूचित प्रचालकों) द्वारा किया जा सकता है, जिनके पास अपनी सुविधाएं नहीं हैं। चूंकि इगुआ के पास किंग एयर एयरक्राफ्ट के लिए अच्छी रखरखाव सुविधाएं हैं, इसलिए उसे इन विमानों के महत्वपूर्ण रखरखाव का काम पूरा करना चाहिए, जो आज कल राज्य सरकारों, निगमित घरानों और प्रचालकों के स्वामित्व में हैं।

जबकि देश में प्रशिक्षण संस्थानों में योग्य और प्रशिक्षित उड़ान प्रशिक्षकों की जबरदस्त मांग है, इगुआ एकमात्र ऐसा संस्थान है जो गुणवत्ता प्रशिक्षण प्रदान कर सकता है। देश में अन्य प्रशिक्षण संस्थानों द्वारा प्रदान किए जाने वाले उड़ान प्रशिक्षण की प्रमुख कमजोरियों में इन्स्ट्रूमेंट उड़ान के खराब मानक एक हैं। इन संस्थानों के पास छात्रों को जमीनी प्रशिक्षण प्रदान करने की बिलकुल भी क्षमता नहीं है। इगुआको इस दिशा में पहल करनी चाहिए और नियमित इन्स्ट्रूमेंट रेटिंग पाठ्यक्रम प्रदान करने चाहिए। डीजीसीए को इगुआके लिए पाठ्यक्रम संरचना का विकास करना चाहिए। इससे उड़ान की गुणवत्ता में सुधार लाने की दिशा में लंबा रास्ता तय करने में मदद मिलेगी। इन पाठ्यक्रमों का खर्च देश में विमानन के विकास के हित के लिए डीजीसीए द्वारा वहन किया जाना चाहिए।

सामान्य विमानन, राज्य सरकारों, निगमों और गैर अनुसूचित प्रचालकों से संबंधित पायलटों को आवर्ती रिफ्रेशर पाठ्यक्रम प्रदान कराने के लिए देश में कोई सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं।

इस गतिविधि के लिए काफी मांग है, जिसका उपयोग इगुआद्वारा आवधिक और संरचित रिफ्रेशर पाठ्यक्रमों को चलाकर किया जा सकता है।

वर्तमान में, पिस्टन इंजन विमान पर सीपीएल धारकपायलटों को एयरलाइनों द्वारा अपने जेट इंजन विमान के लिए सह-पायलटों के रूप में भर्ती किया जाता है, जिसमें विमान की तकनीक में बड़ी छलांग शामिल है। इस संक्रमण के लिए पायलटों को पर्याप्त समय और प्रयास की आवश्यकता होती है। ऐसा इसलिए है, क्योंकि पायलटों के प्रशिक्षण के लिए देश में कोई छोटा जेट विमान उपलब्ध नहीं है, तथा और छोटे निजी प्रशिक्षण संस्थानों को इसमें शामिल उच्च निवेशों को ध्यान में रखते हुए जेट विमान प्रशिक्षण प्रदान करने में कठिनाई होती है। इगुआको प्रशिक्षण बुनियादी ढांचे के इस अंतर को भरने के तरीके तलाशने चाहिए।

हाल तक, देश में हेलीकॉप्टर पायलटों की उपलब्धता केवल ऐसे पायलटों तक सीमित थी जो रक्षा सेवाओं से रिटायर हो गए थे क्योंकि हेलीकॉप्टर पायलट प्रशिक्षण उपलब्ध कराने के लिए कोई प्रशिक्षण संस्थान नहीं था। इगुआहेलीकॉप्टर प्रशिक्षण प्रदान करता था, लेकिन कुछ समय पहले इसने इसकार्यको रोक दिया था। बिल्कुल हाल ही में, हिंदुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एचएएल), बंगलोर ने भावीहेलीकॉप्टर पायलटों के लिए प्रशिक्षण शुरू किया है। चूंकि देश में हेलीकॉप्टर गतिविधि तेजी से बढ़ रही है, इसलिए इस उद्योग की जरूरतों को पूरा करने के लिए देश में पर्याप्त प्रशिक्षण सुविधाएं होनी चाहिए। इगुआको हेलीकॉप्टर पायलटों के प्रशिक्षण को पुनः आरंभ करने पर विचार करना चाहिए। यहपड़ोसी देशों से प्रशिक्षुओं को भी आकर्षित करेगा, जहां इस सुविधा की उपलब्धता सीमित है। इगुआको हेलीकॉप्टर पायलटों को रिफ्रेशर प्रशिक्षणभी देना चाहिए, जिसके लिए वर्तमान में देश में कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है।

### 2.3.3 इगुआ का वाणिज्यिककरण

इगुआवर्तमान में अनुदान (केंद्र सरकार और राष्ट्रीय वाहकों द्वारा दी जाती है)पर पूरी तरह से निर्भर है। ऐसादीर्घकाल तक नहीं हो सकता है। दुनिया भर में ऐसे कई उच्च गुणवत्ता वाले प्रशिक्षण संस्थान हैं जो वाणिज्यिक आधार पर काम कर रहे हैं। इसलिए इगुआको लंबे समय में संभवतः, कुछ प्रतिष्ठित एजेंसी के साथ साझेदारी में वाणिज्यिक आधार पर संचालित करना अनिवार्य और संभव, दोनों हैं। इगुआ एशियाई क्षेत्र में एक प्रमुख प्रशिक्षण संस्थान बनने की क्षमता रखता है। सितंबर 11की घटनाओं के बाद अमेरिका द्वारा अमेरिका में पायलटों के प्रशिक्षण पर लगाए गए प्रतिबंधों ने अमेरिका के बाहर इस तरह के प्रशिक्षण के लिए पर्याप्त अवसर बना दिए हैं। इगुआद्वारा इस स्थिति का फायदा उठाया जा सकता है। इगुआविदेशी नागरिकों को भी प्रशिक्षण प्रदान कर रहा है। विदेशी प्रशिक्षुओं को उड़ान प्रशिक्षण प्राप्त करने से पहले सुरक्षा मंजूरी की प्रक्रिया से गुजरना पड़ता है। कथित तौर पर यहसुरक्षा मंजूरी प्राप्त करने के लिए काफी समय लगता है, कई मामलों में प्रशिक्षुओं को ऑस्ट्रेलिया जैसे अन्य देशों में जाना पड़ता है। जबकि सुरक्षा महत्वपूर्ण मामलाहै और इसके साथ समझौता नहीं किया जा सकता है, विलम्बको कम करने के लिए प्रक्रिया कोसुव्यवस्थित किया जा सकता है। इस प्रक्रिया में भारत के दूतावासों और उच्च आयोगों सेसहायता लीजा सकती है।



भारतीय हवाई अड्डों में सुरक्षा समस्याओं और चुनौतियां कई कारकों से उत्पन्न होती हैं। शुरुआत के लिए, अपनी गतिविधियों की प्रकृति से नागरिक विमानन क्षेत्र आतंकवादी कार्रवाईयों से अति संवेदनशील है। समस्या इस तथ्य से कई गुणा बढ़ जाती है कि सुरक्षा एक व्यावसायिक माहौल में सुनिश्चित की जानी चाहिए, जिसका अर्थ यह है कि यात्रियों और कार्गो के लिए सुविधा के एक भाग के तौर पर सुरक्षा प्रदान करने की जरूरत है। दूसरे, भारत में, कुछ हवाई अड्डों में सुरक्षा कार्य अभी भी राज्य / संघ क्षेत्र (यूटी) पुलिस, केंद्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सीआईएसएफ), एएआई और एयरलाइनोंके बीच विभाजित किए गए हैं। जिसके परिणामस्वरूप, समग्र सुरक्षा के लिए कोई एकल एजेंसी सीधे उत्तरदायी नहीं है। तीसरे, विमानन सुरक्षा प्रक्रियाओं को कुछ मान्य अंतरराष्ट्रीय मानदंडों के अनुरूप होना चाहिए। भारतीय परिस्थितियों में ऐसी अनुरूपता हासिल करना अक्सर एक चुनौती है। अंत में, विभिन्न सुरक्षा आवश्यकताओं की प्राथमिकता और उन जरूरतों को पूरा करने के लिए जवाबदेहीके संबंध में स्पष्टता की कमी है। उदाहरण के लिए, हालांकि हवाई अड्डे की संपत्ति की रक्षा हवाई अड्डों के व्यावसायिक स्व-हित में है, हवाई अड्डों की बाहरी दीवारको सुरक्षित करने को राष्ट्रीय सुरक्षा के एक भाग के रूप में माना जा सकता है, जैसे कि यान-रोधी हरण तथा यात्रियों की स्क्रीनिंग। यहां, यह उल्लेखनीय है कि समिति ने अपनी पहले की रिपोर्ट में सिफारिश की थी कि सरकारी जिम्मेदारी होने के नाते, विमानन और हवाई अड्डे की सुरक्षाकी जानी चाहिए तथा सरकार द्वारा इसका वित्त पोषण किया जाना चाहिए।

### 3.1 सामान्य सुरक्षा उपाय

विमानन क्षेत्र की चुनौतियों का समाधान करने के लिए, निम्नलिखित उपाय करने की सिफारिश की गई है।

(1) राज्य / संघ शासित क्षेत्र पुलिस के असंतोषजनक प्रदर्शन के संबंध में धारणा को देखते हुए, यान-हरण रोधी और परिधि सुरक्षा कर्तव्यों में उनके स्थान पर सीआईएसएफ की तैनाती से पूरे देश में बेहतर एवं एक समान सेवाएं प्रदान होने का अनुमान है। हालांकि, सीआईएसएफ की तैनाती स्थानीय पुलिस की तुलना में अधिक महंगी है। संवेदनशील हवाई अड्डों को छोड़कर दूरदराज के इलाकों में स्थित हवाई अड्डों पर, जहां एक दिन में शायद ही 1 या 2 उड़ानें हो सकती हैं, इसलिए सुरक्षा के लिए स्थानीय पुलिस जारी रहेंगी। सीआईएसएफ की पृष्ठभूमि को देखते हुए, सीआईएसएफ को और अधिक प्रभावी बनाने के लिए निम्नलिखित पहल की आवश्यकता है:

क) यान-हरणरोधी उपायों सहित सभी संवेदनशील सुरक्षा नौकरियों को सीआईएसएफ के अधिकारी स्तर के कार्मिकोंद्वारा संभाला जाना चाहिए;

ख) कैडर की स्थिरता को उन सीआईएसएफ कार्मिकों द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिए जिन्हें विमानन सुरक्षा प्रशिक्षण प्रदान किया गया है ताकि वे अन्य सीआईएसएफ कार्यों

को करने के लिए वापस भेजे जाने से पूर्व एक निर्धारित समयावधि के लिए सेवा प्रदान करें।

ग) एक प्रभावी और प्रासंगिक प्रशिक्षण व्यवस्था की स्थापना; तथा

घ) गार्ड ड्यूटी पर लगे कार्मिकों को छोड़ कर सीआईएसएफ की हवाईअड्डा इकाइयों के लिए यात्री-अनुकूल यूनिफॉर्म दी जाए।

(2) उच्च स्तर की व्यावसायिकता को प्राप्त करने और प्रशिक्षण सुविधाओं की वर्तमान अपर्याप्तता में प्रशिक्षण के महत्व को ध्यान में रखते हुए, नागर विमानन ब्यूरो सोसायटी (बीसीएस) के अंतर्गत एक नियमित नागर विमानन प्रशिक्षण अकादमी की स्थापना की जानी चाहिए। सीआईएसएफ के कर्मियों और हवाईअड्डे एवं एयरलाइन परिचालन में शामिल अन्य लोगों को प्रशिक्षित और संवेदनशील बनाने के लिए इसे पर्याप्त स्टाफ और बुनियादी सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए।

(3) हवाई अड्डे में प्रवेश को विनियमित करने के लिए फोटो पहचान कार्ड (पीआईसी) जारी करने की प्रक्रिया कई समस्याओं से जूझ रही है, जिसमें बुनियादी ढांचे की कमी, देरी की शिकायतें, बड़ी संख्या में एंटाइटेल्मेंट और समाप्त हो गए पीआईसी की पुनर्प्राप्ति शामिल है। समिति निम्नलिखित की सिफारिश करती है।

क) स्थायी पीआईसी के लिए पात्रता की समय-समय पर समीक्षा की जाए तथा इसकी संख्या को यथा संभव कम किया जाए। बुद्धिमानीपूर्ण कार्य के रूप में, हवाई अड्डे की गतिविधियों को ऐसे तरीके से व्यवस्थित किया जाना चाहिए जिससे मानवशक्ति की आवश्यकता यथा संभव कम हो सके। उदाहरण के लिए, घास काटने के कार्य का मशीनीकरण हो सकता है।

ख) गृह मंत्रालय (एमएचए) की तर्ज पर आगंतुकों को दैनिक पास जारी करने को सुप्रवाही बनाए जाने के प्रयास किए जाएं और इनकी संख्या को यथा संभव न्यूनतम रखा जाए।

ग) घरेलू हवाई अड्डों पर देरी की समस्याओं पर काबू पाने के लिए, पहले की भांति हवाईअड्डा निर्देशक द्वारा अस्थायी पास जारी किए जा सकते हैं। (बीसीएस इसके लिए मानदंडों को निर्धारित कर सकता है। कर्मचारियों की अपर्याप्तता और सुविधा के संतुलन को देखते हुए, अस्थायी पास की वैधता को 15 दिनों से 2 महीने तक बढ़ाया जा सकता है, लेकिन ऐसे पासों की संख्या को न्यूनतम रखा जाना चाहिए);

घ) पीएससी जारी करने के लिए अधिकृत बीसीएस के संसाधनों की कमी को दूर किया जाना आवश्यक है, क्योंकि इससे देरी हो रही है। देश के विभिन्न हिस्सों में बीसीएस के अधिक कार्यालय खोलने की भी आवश्यकता है;

ड.) एयरपोर्ट निदेशकों द्वारा अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डे पर कार्यरत श्रमिकों और मजदूरों के लिए दैनिक टोकन पास तीन दिनों से अधिक के लिए भी जारी किए जा सकते हैं, यदि यह बिल्कुल आवश्यक हो;

च) समाप्त हो गए पासों की बहाली एक गंभीर समस्या है और इस तरह के पीआईसी की बहाली के लिए प्रायोजकों को जिम्मेदार बनाने के लिए बीसीएस नियम जारी कर सकता है।

(4) टैक्सी और होटल प्रचालकों तथा उनके एजेंटों द्वारा टर्मिनल भवनके बाहर पर्यटकों एवं यात्रियों के उत्पीड़न के बारे में शिकायत ने लंबे समय के लिए समाधान को खारिज कर दिया है। इसके कारणों में से एकनियंत्रण की द्विविधता है। हालांकि आमतौर पर टर्मिनल के बाहर शहरी इलाके का एक विशाल क्षेत्र है, यह स्थानीय पुलिस है - न कि हवाई अड्डे की सुरक्षा - जिनके पास उस क्षेत्र में अधिकार क्षेत्र है। यह अनुशंसा की जाती है कि हवाई अड्डा सुरक्षा पुलिस / सीआईएसएफ को टर्मिनल भवनों के निकटवर्ती इलाकों में क्षेत्रों पर क्षेत्राधिकार होना चाहिए और उन्हें इस उद्देश्य के लिए पुलिस अधिनियम के तहत सीमित पुलिस अधिकार दिए जा सकते हैं।

(5) इकाओ (आईसीएओ) के दिशानिर्देशों के अनुसार सभी हवाई अड्डों पर ऑन लाइन लगेज स्क्रीनिंग की शुरुआत की जाए। कम से कम, सभी अंतरराष्ट्रीय और अति संवेदनशील हवाई अड्डों पर, इसे शीघ्रतापूर्वक किया जाए, किसी भी परिस्थिति में एक वर्ष के भीतर। जब तक पंजीकृत सामान की ऑनलाइन एक्स-रे की लंबित शुरुआत न हो तब तक एक्स-रे के बाद भी यात्री के कब्जे वाले बैग-इन-बैगेज से उत्पन्न होने वाले सुरक्षा अंतराल को पाटने के लिए निम्नलिखित सुरक्षा उपाय सुझाए जाते हैं :

क) एक्स-रे होने के बाद चेक-इन सामान का प्रभार संबंधित एयरलाइंस को लेना चाहिए; या

ख) गड़बड़ीकी संभावनाओं को कम करने के लिए एक्सरे मशीनों को चेक-इन काउंटर के बहुत करीब रखा जाना चाहिए;

(6) विमान में जाने वाली खानपान वस्तुएं सुरक्षा श्रृंखला में एक कमजोर कड़ी बनाती हैं। यह अनुशंसा की जाती है कि इस संबंध में सुरक्षा व्यवस्था के निगरानी और निष्पादन पहलू को और अधिक कड़ा किया जाए। यदि आवश्यक हो, तो खानपान प्रतिष्ठानों की सुरक्षा प्रक्रियाओं को बीसीएस द्वारा संशोधित, स्वीकृत और मॉनिटर किया जाए। केवल बीसीएस द्वारा प्रमाणित एजेंसियों को यह काम करनेकी अनुमति दी जानी चाहिए। इस उद्देश्य के लिए, बीसीएस द्वारा नियमों को निर्धारित किया जाना चाहिए।

(7) यात्री विमान द्वारा ले जायी जाने वाली कार्गो और कूरियर मर्दोंके लिए सुरक्षा व्यवस्था यात्रियों और उनके सामान के मामले जितनी सख्त नहीं है। समिति का मानना है कि इन वस्तुओं के संबंध में सुरक्षा प्रक्रियाओं के कार्यान्वयन को सख्ती से लागू करने और बारीकी से मॉनिटर करने की आवश्यकता है।

(8) एयरलाइंस सुरक्षा कर्मचारियों की भर्ती और प्रशिक्षण के लिए आवश्यक कड़े मानकों को बनाए नहीं रखा जा रहा है और परिणामस्वरूप उनके प्रदर्शन का स्तर उच्च स्तर का नहीं है। इसलिए, यह सिफारिश की जाती है कि विमानन सुरक्षा प्रक्रियाओं में उनकी पेशेवर योग्यता के लिए सभी एयरलाइंस सुरक्षा कर्मचारियों को बीसीएस द्वारा प्रमाणित किया जाना चाहिए।

(9) बेहतर अनुशासन सुनिश्चित करने के लिए, टर्मिनल भवन और इसके आसपास के क्षेत्र में काम कर रहे सुरक्षा कर्मियों सहित सभी कर्मियों को पीआईसी और पहचान टैग्स पहनना आवश्यक है।

(10) सभी अंतरराष्ट्रीय और अतिसंवेदनशील हवाई अड्डों पर सुरक्षा में सुधार के लिए, उनकी लागत के बावजूद, विशेष रूप से इलेक्ट्रॉनिक परिधि निगरानी के लिए स्मार्ट कार्ड वाले

बायोमेट्रिक सुविधाओं वाले स्मार्ट कार्ड और सामानों के ऑनलाइन एक्स-रे के लिए सुरक्षा में सुधार करने के लिए नवीनतम उपलब्ध तकनीकों को अपनाया जाना चाहिए।

### 3.2 नागर विमानन सुरक्षा अधिनियम की आवश्यकता

भूमि पर हवा में नागर विमानन सुरक्षा को दुनिया में अंतर्राष्ट्रीय आतंकवाद के बढ़ते खतरे के संदर्भ में गंभीर चिंता के विषय के तौर पर देखा जाता है। वर्तमान में इस मामले से निपटने के लिए भारत में कोई प्रभावी कानूनी ढांचा नहीं है। विमान अधिनियम में इसके साथ निपटने के लिए कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं हैं। हालांकि नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो को सुरक्षा नियामक के रूप में स्थापित किया गया है, किंतु ऐसा बिना किसी वैधानिक आधारके किया गया है। इसकी समीक्षा करने और एक नया नागर विमानन सुरक्षा अधिनियम लागू करने की जरूरी आवश्यकता है जो न केवल बीसीएएस को वैधानिक स्थिति प्रदान करेगा बल्कि नागर विमानन सुरक्षा से संबंधित विशिष्ट अपराधों के लिए निवारक दंड और इन मामलों के शीघ्र निपटान के लिए अविलंबित कार्यविधि भी निर्धारित करेगा। एएआई के अलावा अन्य एजेंसियों द्वारा हवाई अड्डों को स्थापित करने देने के निर्णय की तत्काल आवश्यकताएं बढ़ गई हैं क्योंकि इन निजी स्वामित्व वाले हवाई अड्डों की सुरक्षा की जिम्मेदारी पूरी तरह से सरकार की रहेगी।

### 3.3 आप्रवासन और सीमा शुल्क से संबंधित मुद्दे

देश में पर्यटकों के प्रवेश की सुविधा के प्रयासों के बावजूद, आप्रवासन और सीमा शुल्क से संबंधित मुद्दे, विदेशों में स्थित मिशनों में वीजा के मुद्दे और भारतीय हवाई अड्डों में आव्रजन प्रक्रियाएं वांछित होने के लिए बहुत कुछ छोड़ देती हैं। आप्रवासन काउंटरों का कामकाज आम तौर पर अक्षम और धीमा है। कई बार, सुरक्षाके नाम पर यात्रियों को देरी, उत्पीड़न और कठोर व्यवहार के अधीन किया जाता है। इन मुद्दों को हल करने के लिए निम्नलिखित उपाय सुझाए गए हैं।

(1) समिति ने अपनी पहले की रिपोर्ट में केवल मशीन द्वारा पढ़े जा सकने वाले पासपोर्ट जारी करना शुरू करने तथा सभी मौजूदा पासपोर्टों को एक निश्चित अवधि के भीतर मशीन पठनीय रूप में परिवर्तित करने की जरूरत पर बल दिया था। समिति को यह बताया गया है कि मशीन पठनीय पासपोर्ट जारी करने की व्यवस्था भारत में पासपोर्ट कार्यालयों में लागू की गई है, लेकिन विदेशों में स्थित सभी भारतीय मिशन, जो अन्य देशों में रहने वाले भारतीय नागरिकों और संकटकाल में भारत आने वाले भारतीयों को पासपोर्ट भी जारी करते हैं, के मामलों में यह संभव नहीं होगा। समिति का मानना है कि उन सभी महत्वपूर्ण भारतीय मिशनों में मशीन-पठनीय पासपोर्ट जारी करने की सुविधा स्थापित करना मुश्किल नहीं होगा जहां बड़ी संख्या में पासपोर्ट जारी किए जाते हैं। अन्य मिशनों को केवल सीमित वैधता अवधि वाले पासपोर्ट जारी करने के लिए अधिकृत बना दिया जाना चाहिए और इन पासपोर्ट धारकों को भारत में पासपोर्ट कार्यालयों से नियमित पासपोर्ट प्राप्त करना जरूरी होना चाहिए। किसी भी मामले में, सभी आव्रजन

काउंटरोँ को अंतरिम उपाय के रूप में स्कैनरोँ (पासपोर्ट संसाधित करने के लिए) के साथ सुसज्जित किया जाना चाहिए ताकि दृश्य स्कैनिंग और जानकारी भरनेके लिए समय कम किया जा सके। मैनुअल रूप से कुंजीयन की वर्तमान प्रणाली को बदलने के लिए यह कम लागत वाला विकल्प है।

(2) गृह मंत्रालय और इंटेलिजेंस ब्यूरो के अधिकारियों ने संकेत दिया है कि आव्रजन काउंटरोँ पर पुलिस और सिविलियनकर्मियों को एक साथ करने और उन्हें पर्याप्त प्रशिक्षण प्रदान करने के प्रयास किए जा रहे हैं। हालांकि इंटेलिजेंस ब्यूरो, सेंट्रल पुलिस संगठनों, राज्य पुलिस और अन्य संगठनों से कर्मियों को मिश्रितकरनावांछनीय है। एक समानपर्यटन-अनुकूल दृष्टिकोण सुनिश्चित करने के लिए ऐसे सभी कर्मियों को उचित प्रशिक्षण देना जरूरी है। यह भी सुझाव दिया जाता है कि गृह मंत्रालय अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डों पर आव्रजन का प्रबंधन करने के लिए विनम्र और कम्प्यूटर की समझ रखने वाले कर्मियों के एक समर्पित कैडर को जगह देने का कार्यभार संभाले।

(3) आप्रवासन फार्मों (जो आने वाले यात्रियों द्वारा भरे गए हैं) का किस प्रकार से सही उपयोग किया जा रहा है, इस बात को लेकर भी संदेह उठाया गया है। जबकि केवल सीमित जानकारी मांगने के लिए फार्म को हाल ही में संशोधित किया गया है, फिर भी अधिक सरलीकरण के लिए काफी संभावनाएं हैं। यह अनुशंसा की जाती है कि यात्रियों के दृष्टिकोण को ध्यान में रखते हुए गृह मंत्रालय और अन्य उपयोगकर्ता-एजेंसियों द्वारा इसकी एक और समीक्षा की जाए।

(4) वर्तमान में, आगमन और प्रस्थान करने वाले यात्रियों को आव्रजन निकासी के लिए लंबी कतार में खड़े होना पड़ता है। अधिकांश देशों में, उनके अपने नागरिकों को घर लौटने पर किसी प्रकार के अवरोहण कार्ड को नहीं भरना पड़ता है तथा उन्हें एक पृथक काउंटर पर केवल अपना पासपोर्ट दिखाना पड़ता है। इस प्रणाली को भारत में भी अपनाया जाना चाहिए। आनेवाले विदेशी नागरिकों के लिए, कई देशों ने हवाई जहाज के अवरोहणकार्ड के एक हिस्से को पासपोर्ट के साथ संलग्न करने की प्रथा प्रारम्भ की है जिसे प्रस्थान के समय एयरलाइनों द्वारा ले लिया जाता है और आव्रजन अधिकारियों के पास जमा करा दिया जाता है। अगर यह किया जाता है, तो प्रस्थान करने वाले भारतीय नागरिकों को अवरोहण कार्ड भरने की जरूरत होगी तथा एक विस्तृत आप्रवासन सुरक्षा से गुजरना होगा जो देश से भागने वाले किसी भी "वांछित" व्यक्ति को रोकने के लिए बनायी जाती है।

(5) आव्रजन काउंटरोँ में लंबे समय तक देरी के लिए जिम्मेदार एक कारण यह भी है कि आगमन और प्रस्थान करने वाले यात्रियों की 'लुक-आउट' नोटिस के आधार पर जांच की जाती है। इस सूची में नाम जोड़ने के लिए अनुरोध विभिन्न कार्यालयों से प्राप्त होते हैं। हालांकि, चूंकि इन नोटिसों को समय-समय पर अद्यतन नहीं किया जाता है, इसलिए कर्मचारियों को नोटिस की लंबी सूची के उपयोग से यात्रियों को स्क्रीन करना पड़ता है। हवाई अड्डों पर 'लुक-आउट' नोटिस की नियमित समीक्षा की एक प्रणाली शुरू करनी आवश्यक है तथा यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि सूची में केवल आतंकवादियों और जघन्य अपराधों में शामिल व्यक्तियों के नाम शामिल हैं।

- (6) विकसित देशों ने वीज़ा जारी करने के नए तरीकों को अपनाया है ताकि आप्रवासन औपचारिकताओं को आसान और तेज़ी से पूरा किया जा सके। उदाहरण के लिए, ऑस्ट्रेलिया जैसे कुछ देशों में टिकट के साथ इलेक्ट्रॉनिक वीज़ा जारी किया जाता है। गृह मंत्रालय के अधिकारियों की एक टीम ने ऑस्ट्रेलिया में एडवांस पैसेंजर सूचना प्रणाली की सराहना की जो आगंतुकों के आने से पहले से ही उनसे संबंधित जानकारी के प्रसंस्करण में तेज़ी लाती है। सूचना प्रौद्योगिकी में उन्नति के साथ, भारत में भी ऐसी ही एक प्रणाली शुरू करना मुश्किल नहीं होना चाहिए।
- (7) एशिया में कुछ देशों सहित कई देश ऐसे लोगों को स्वाइप कार्ड प्रदान करते हैं - बायोमेट्रिक्स अथवा स्मार्ट कार्ड - जो इसके लिए भुगतान करने के इच्छुक होते हैं ताकि वे एक अलग फास्ट ट्रेक चैनल के माध्यम से जा सकें। इसकी शुरुआत भारत में भी की जानी चाहिए।
- (8) आयात शुल्कों के कम हो जाने तथा आयात नियंत्रण व्यवस्था के उदारीकरण के साथ सामान्य यात्रियों को अब अनुमोदित सीमा से अधिक सामान ले जाने के लिए थोड़ा ही प्रोत्साहन मिलता है। इसलिए जांच की जाने वाली एकमात्र प्रतिबंधित सामानमादक दवाएं (ड्रग्स) हैं। एक्स-रे द्वारा इसका पता नहीं लगाया जा सकता है। फिर भी आगमन वाले प्रत्येक यात्री को हाथ वाले सामान का एक्स-रे कराना आवश्यक है और एक्स-रे मशीनों को आगमन कक्ष के बैगेज बेल्ट पर स्थापित किया गया है। यह केवल चोरी के जोखिम को बढ़ाता है क्योंकि एक्स-रे दर्शाता है कि कौन से सामान में मूल्यवान वस्तुएं हैं। आने वाले यात्रियों के पंजीकृत और हाथ वाले 100% सामान का एक्स-रे किया जाना चाहिए।
- (9) प्रस्थान करने वाले यात्रियों की कस्टम जांच को समाप्त करने के लिए एक उच्च स्तरीय निर्णय लिया गया था, लेकिन अभी तक इसे लागू नहीं किया गया है। इस को जारी रखने का कोई औचित्य नहीं है।
- (10) वर्तमान में, सुविधा-संबंधित मुद्दों को डीजीसीए की अध्यक्षता में एक समन्वय समिति के माध्यम से निपटाया जाता है। यह समिति, जो वर्तमान में वर्ष में एक बार मिलती है, को सभी परिचालन संबंधी मुद्दों का हल निकालने के लिए अधिक बार मिलना चाहिए। महत्वपूर्ण अंतर-मंत्रिस्तरीय मुद्दों, जिन्हें डीजीसीए स्तर पर नहीं सुलझाया गया है, उन्हें कैबिनेट सचिव की अध्यक्षता में गठित की जाने वाली राष्ट्रीय सुविधा समिति को भेजा जाना चाहिए जिसमें गृह, राजस्व, वाणिज्य, पर्यटन और नागरिक उड्डयन सचिव सदस्य के रूप में हैं।

## अध्याय 4

### सुरक्षा विनियमन

#### 4.1 डीजीसीए का पुनर्गठन

##### 4.1.1 वर्तमान सेट-अप

डीजीसीए देश में विमानन सुरक्षा नियमों को लागू करने के लिए मुख्य सरकारी निकाय है जैसा कि विमान अधिनियम और विमान नियमों में परिकल्पित है। 1972 से पहले, डीजीसीए सुरक्षा विनियामक होने के अलावा हवाई अड्डों और एयर ट्राफिक सेवाओं (एटीएस) का स्वामी और प्रचालक भी था। डीजीसीए की संरचना में तब वैमानिकी निरीक्षण (अब उड़ान योग्यता कहा जाता

है)निदेशालय, एयरोड्रोम, संचार, लाइसेंसिंग और प्रशिक्षण, विमानपरिवहन और विनियमन तथासूचना शामिल था।

1972 में, अंतर्राष्ट्रीयभारतीय विमानपत्तनप्राधिकरण (आईएएआई) का गठन किया गया था और दिल्ली, मुंबई, चेन्नई और कोलकाता में चार अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों पर उसका नियंत्रण था। 1986 में, राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एनएए) का गठन किया गया था और शेष घरेलू हवाईअड्डे और एटीएस कानियंत्रण इसके अंतर्गत किया गया। एयरोड्रोम और एटीएस के कार्यों के अलावा, डीजीसीए के एयरोड्रोम और संचार निदेशालयों सेसंबंधित जनशक्ति और बुनियादी ढांचे काएनएए (अब एएआई) ने अधिग्रहण किया था।

भारतीय मौसम विज्ञान विभाग (आईएमडी), जो सत्तर के दशक तक नागर विमानन मंत्रालय का हिस्सा था, एयर ट्रांसपोर्ट ऑपरेशन के लिए मौसम विज्ञान सेवाएं प्रदान करता है। आईएमडी अब विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के अधीन है।

डीजीसीए मुख्य रूप से विमानन सुरक्षा नियमों के लिए विनियामक प्राधिकरण है और इसमें हवाई मार्ग, उड़ान निरीक्षण, हवाई अड्डा मानक, उड़ान कू प्रशिक्षण और लाइसेंसिंग, वायु परिवहन, विनियमन और सूचना, वायु सुरक्षा और अनुसंधान एवं विकास निदेशालय शामिल हैं। वायु सुरक्षा निदेशालय 1971 में इंडियन एयरलाइंस के बोइंग 737 विमान की एक बड़े दुर्घटना के बाद बनाया गया था, जबकि विमाननिगम अधिनियम रद्द करने और निजी एयरलाइनोंके आगमन के बाद हवाई अड्डा मानक और उड़ान निरीक्षण निदेशालय का गठनकिया गया था।

#### 4.1.2 आज का विमानन परिदृश्य

पिछले दशक में नागर विमानन क्षेत्र के आकार, दायरे और जटिलता में विशाल वृद्धि हुई है। इस कारण विनियामक के दायरेऔर कार्यक्षेत्र में वृद्धि की आवश्यकता है।

विमान निगम अधिनियम 1953 के अनुसार, इंडियन एयरलाइंस घरेलू क्षेत्र और पड़ोसी देशों में एकमात्र अनुसूचित विमान परिवहन सेवा प्रचालक थी, जबकि एअर इंडिया अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर काम कर रहा थी। विमान निगम अधिनियम को 1994 में रद्द कर दिया गया जिससे घरेलू क्षेत्रीय हवाई परिवहन सेवाओं को निजी क्षेत्र में खोलने का मार्ग बनाया गया।

1985 तक, एयर ट्रेफिक कंट्रोलर्सको सरकारीकर्मचारी(डीजीसीए) होने के नाते लाइसेंस प्राप्त करने की आवश्यकता नहीं थी।

तथापि, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के सृजन के पश्चात, एटीसी को भाविप्रा में अंतरित कर दिया गया है। इकाओ को अनुबंध 1 के अनुसार, विमान परिवहन नियंत्रकों को राज्य द्वारा लाइसेंस प्रदान किए जाने की आवश्यकता है। इस उत्तरदायित्व को वायुयान अधिनियम के अंतर्गत नागर विमानन महानिदेशालय को प्रत्यायोजित किए जाने की आवश्यकता है।इसके लिए अधिनियम में संशोधन की आवश्यकता है।

इसी प्रकार, इकाओ के अनुबंध 14 में अपेक्षित है कि एयरोड्रोमों के लाइसेंसिंग /प्रमाणन तथा हवाईअड्डा अवसंरचना के सुरक्षा पहलुओं की निगरानी और विमान दिक्चालन सुविधाओं तथा

प्रणालियों का कार्य राज्य द्वारा किया जाए। वर्तमान में नागर विमानन महानिदेशालय निजी हवाईअड्डों के प्रचालन के लिए लाइसेंस जारी कर रहा है। इसे भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के हवाईअड्डों के लिए भी उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

दिक्चालन उपकरणों का फ्लाइट कैलिब्रेशन वर्तमान में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा किया जा रहा है। अंतरराष्ट्रीय पद्धतियों के अनुसार, इस कार्य को स्वतंत्र विनियामक प्राधिकरण यथा नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा किए जाने की आवश्यकता है। चूंकि फ्लाइट कैलिब्रेशन के लिए गहन अवसंरचना की आवश्यकता होती है, इसलिए नागर विमानन महानिदेशालय को बाहरी एजेंसियों की सेवाएं प्राप्त करने की अनुमति प्रदान की जाएं। अंतरराष्ट्रीय स्तर पर ऐसी अनेक एजेंसियां कार्य कर रही हैं।

इकाओ की योजना है कि सभी भू-आधारित संचार और दिक्चालन प्रणालियों को उपग्रह आधारित संचार, दिक्चालन, निगरानी (सीएनएस) तथा विमान यातायात प्रबंधन (एटीएम) प्रणालियों से प्रतिस्थापित किया जाए। इस संबंध में, इकाओ के सहयोग के साथ भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण जीपीएस सिग्नलों के प्रयोग के लिए गगन नामक अत्याधुनिक उपग्रह आधारित संवर्धन प्रणाली (एसबीएस) विकसित कर रहा है। प्रचालकों द्वारा इन नई प्रणालियों के प्रयोग से पूर्व, उन्हें यह सुनिश्चित करने के लिए प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता है कि उनकी निरंतर क्षमता को सुनिश्चित करने के लिए निरंतर निगरानी में रखे जाने की आवश्यकता है। तदनुसार, इन नई प्रणालियों के प्रमाणन और निगरानी के कार्य के लिए वायुयान नियमावली के अंतर्गत नागर विमानन महानिदेशालय को शक्तियों के प्रत्यायोजन की आवश्यकता है।

#### **4.1.3 नागर विमानन महानिदेशालय के सुझाए गए उपाय व पुनर्संरचना**

वर्तमान विमानन परिदृश्य के दृष्टिगत, जैसा कि पिछले खंड में उल्लेख किया गया है, निम्नलिखित उपाय किए जाएंगे।

- (1) नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा विमान यातायात नियंत्रकों को लाइसेंस प्रदान करना। एटीसीओ के लाइसेंसिंग का उत्तरदायित्व नागर विमानन महानिदेशालय को सौंपा जाए। इसके प्रावधान के लिए वायुयान नियमावली में संशोधन किया जाए।
- (2) एयरोड्रमों की निगरानी में नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा विमान दिक्चालन सुविधाओं और प्रणालियां शामिल हैं। वायुयान नियमावली में आवश्यक प्रावधान किए जाने की आवश्यकता है ताकि नागर विमानन महानिदेशालय विमान दिक्चालन सुविधाओं और प्रणालियों सहित लाइसेंस प्राप्त एयरोड्रमों की निगरानी का कार्य कर सके। यदि



आवश्यकता हो, इस प्रयोजन के लिए नागर विमानन महानिदेशालय स्वतंत्र बाहरी एजेंसियों की सेवाएं प्राप्त कर सकता है।

(3) नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा उपग्रह आधारित संवर्धन प्रणाली (एसबीएस) का प्रमाणन और निगरानी। इसके लिए वायुयान नियमावली में आवश्यक प्रावधान किए जाने की आवश्यकता है।

(4) नागर विमानन महानिदेशालय निदेशालयों का पुनर्संरचना:

निम्नलिखित निदेशालय प्राप्त करने के लिए नागर विमानन महानिदेशालय के पुनर्संरचना की आवश्यकता है:

(i) उड़नयोग्यता निदेशालय

(ii) उड़ान निरीक्षण निदेशालय

मौजूदा उड़ान निरीक्षण निदेशालय को सुदृढ/पुनर्संरचित और उड़ान मानक निदेशालय के नाम से पुनर्नामांकित किए जाने की आवश्यकता है।

(क) विमान प्रचालक निगरानी

(ख) सामान्य विमानन और हेलीकाप्टर प्रचालन तथा उड़ान प्रशिक्षण निगरानी

(ग) उड़ान कर्मीदल प्रशिक्षण और लाइसेंसिंग (मौजूदा प्रशिक्षण और लाइसेंसिंग निदेशालय को इस नए प्रभाग का भाग बनाया जाएगा।)

(iii) विमान दिक्चालन और एयरोड्रम मानक निदेशालय

मौजूदा एयरोड्रम मानक निदेशालय को निम्नलिखित पृथक प्रभागों के साथ "विमान दिक्चालन और एयरोड्रम मानक निदेशालय" के रूप में पुनर्संरचित किया जाए -

(क) विमान यातायात नियंत्रण गतिविधियों और विभिन्न वैमानिक सुविधाओं (एयरोड्रम मानक प्रभाग) की सुरक्षा निगरानी सहित एयरोड्रम के लाइसेंसिंग, प्रमाणन और निगरानी का कार्य।

(ख) उड़ान कैलिब्रेशन सहित सीएनएस/एटीएम उपकरण, सुविधाओं और प्रणालियों (विमान दिक्चालन प्रणाली प्रभाग) का प्रमाणन और निगरानी।

(iv) विमान परिवहन निदेशालय

इस निदेशालय में निम्नलिखित कार्यों के लिए एक पृथक प्रभागों की आवश्यकता है:

(क) विमान वाहक प्रमाणन व निगरानी

(ख) गैर अनुसूचित और चार्टर उड़ान क्लियरेंस

(ग) विमान परिवहन सांख्यिकी

(v) विधि कार्य निदेशालय

विधिक अपेक्षाओं के अनुपालन को सुनिश्चित करने और विधिक पहलुओं पर सलाह देने के लिए, नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा ऐसे नए निदेशालयों के सृजन की आवश्यकता है। इसे उसी पटर्न पर होना चाहिए जो अन्य राष्ट्रों द्वारा स्वीकार किया गया है।

(vi) विमान सुरक्षा निदेशालय

(vii) एयरोड्रम इंजीनियरिंग निदेशालय

(क) मौजूदा अनुसंधान और विकास निदेशालय इकाओं मानकों के अनुसार एयरोड्रम इंजीनियरिंग निदेशालय (एईडी) की भूमिका अदा करता है और इसका नाम बदल कर एईडी किया जाना चाहिए। एईडी की प्रधान भूमिका विमान/इंजनों, नए उत्पादों, आशोधनों और मरम्मत योजनाओं ओड के अनुमोदन की होनी चाहिए। एईडी में विमान दिक्चालन में सहयोग प्रदान करने के लिए विकसित/स्वीकार किए जाने के लिए सीएनएस/एटीएम प्रणालियों के प्रमाणन के लिए प्रभाग होना चाहिए। यह निदेशालय अपनी विशेषज्ञता प्राप्त प्रयोगशालाओं के माध्यम से विमान सुरक्षा निदेशालय और उड़नयोग्यता निदेशालय को सहायता उपलब्ध कराता रहेगा।

(ख) गैर विनियामक गतिविधियां जैसे ग्लाइडरों, विंचों और हलके प्रशिक्षु विमानों के अभिकल और विगास कार्य को बंद कर दिया जाना चाहिए। इससे होने वाली वित्तीय बचत का प्रयोग अन्य महत्वपूर्ण क्षेत्रों को सुदृढ किए जाने के लिए किया जा सकता है।

(5) नागर विमानन महानिदेशालय की श्रमशक्ति आवश्यकता

उड़ान निरीक्षण, एयरोड्रम मानकों, विमान परिवहन निदेशालयों का पुनर्संरगठन/सुदृढीकरण और नागर विमानन महानिदेशालय में विधिक कार्क निदेशालय के सृजन के लिए अर्हता प्राप्त तकनीकी कार्मिकों के सृजन व भर्ती का आवश्यकता है। नागर विमानन महानिदेशालय को अतिरिक्त पदों के सृजन, भर्ती के लिए उपयुक्त प्रक्रिया के निर्धारण और विशेषज्ञता प्रशिक्षणों के लिए क्षेत्रों को चिह्नित किए जाने के लिए विस्तृत प्रस्ताव बनाने के कहा जाए।

चूंकि नागर विमानन महानिदेशालय को विमान यातायात नियंत्रकों के लाइसेंसिंग, सीएनएस/एटीएम उपकरणों, सुविधाओं और प्रणालियों के प्रमाणन और निगरानी तथा दिक्चालन उपकरणों के उड़ान कैलिब्रेशन का अतिरिक्त उत्तरदायित्व सौंपा जाना है, इसलिए यहां कार्मिकों के लिए उच्च गुणवत्ता वाले प्रशिक्षण की आवश्यकता है। इस प्रकार के उच्च गुणवत्ता वाले कार्मिकों का वेतन स्तर अत्यधिक होता है और इसलिए, उस प्रणाली को ही अपनाए जाने की आवश्यकता है जो उड़ान निरीक्षण निदेशालय के लिए अपनाई गई है। उद्योग के वरिष्ठ पायलटों को एफआईडी द्वार प्रतिनियुक्ति लिया गया है और सरकार की लागत की वसूली के लिए उद्योग से चेक शुल्क प्रभारित किया गया है। सीएनएस/एटीएम के लिए अर्हता प्राप्त कार्मिकों के इंडक्शन/भर्ती तथा दिक्चालन उपकरण के उड़ान कैलिब्रेशन के लिए समान व्यवस्था का निर्धारण किया जाना चाहिए।

#### **(6) अन्य मामले**

नागर विमानन महानिदेशालय का टैरिफ परीक्षण प्रभाग, जो अंतरराष्ट्रीय यात्री किराए और फ्रीक्वेंट फ्लायर कार्यक्रम को अनुमोदन प्रदान करने के लिए प्रधान रूप से उत्तरदायी है, को विमान परिवहन सेवाओं को उदार बनाने के लिए इस रिपोर्ट के भाग 1 में समिति की सिफारिश के दृष्टिगत विखंडित किया जाए। वे मुद्दे जिनमें प्रतिस्पर्धी-रोधी परिणाम हैं, यदि कोई हो, का समाधान अंततः प्रस्तावित भारतीय प्रतिस्पर्धा आयोग द्वारा किया जाना चाहिए और तबतक यह कार्य प्रस्तावित विमानन आर्थिक विनियाम प्राधिकरण (एरा) द्वारा किया जाएगा।

नागर विमानन महानिदेशालय, जो वर्तमान में दुर्घटनाओं के अन्वेषण और निवारण दोनों के लिए उत्तरदायी है और इसलिए, उन्हें हितों के संभावित मतभेद से गुजरना पड़ता है। अन्वेषण को अधिक पारदर्शी और उपयोग (सुरक्षा संवर्धन हेतु) बनाने के लिए नागर विमानन महानिदेशालय को अपनी भूमिका को यूएसए, यूके, कनाडा, ऑस्ट्रेलिया, फ्रांस, जर्मनी आदि जैसे उन्नत देशों द्वारा अनुसरण की जा रही पद्धतियों की तर्ज में दुर्घटनाओं/घटनाओं के निवारण तक सीमित रखनी चाहिए। दुर्घटनाओं और प्रमुख घटनाओं के अन्वेषण का कार्य नागर विमानन मंत्रालय के अधीन गठित एक पृथक संगठन को सौंपा जाना चाहिए।

### **4.2 वायुयान नियमावली, 1934, वायुयान नियम, 1937 तथा अन्य विनियमों में अपेक्षित संशोधन**

#### **4.2.1 संशोधनों की आवश्यकता**

पिछले दशक के दौरान भारत में विमानन परिदृश्य में व्यापक परिवर्तन हुआ है। सरकार की मुक्त आकाश नीति के कारण, निजी एयरलाइनों ने प्रचालन आरंभ किया है जिससे विमान और यात्रियों के सुरक्षित प्रचालन को सुनिश्चित करने के लिए विनियमों के संशोधित अंश अनिवार्य हो गए हैं। हालांकि विनियमों को अंशों में संशोधित/समीक्षित किया गया है, विमानन के सभी पहलुओं के कुशल विनिमन के लिए एक वृहत समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।

#### **4.2.2 वायुयान अधिनियम, 1934**

(1) विमान यातायात नियंत्रकों के लाइसेंसिंग का उत्तरदायित्व नागर विमानन महानिदेशालय को सौंपा जाना चाहिए।

(2) अधिनियमों के प्रावधानों के उल्लंघन के कारण केवल 1000/2000 रूपए का दंड या छह माह से एक वर्ष के कारावास का प्रावधान है। बहुत पहले निर्धारित वित्तीय दंड आज के परिप्रेक्ष्य में अनुपयुक्त हैं। इस पहलू पर खंड 10, 11, 11ख की उपयुक्त रूप से समीक्षा और संशोधन किए जाने की आवश्यकता है।

#### 4.2.3 वायुयान नियमावली 1937

(1) वायुयान नियमावली 1937 की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है और निम्नलिखित के संबंध में नए नियमों को शामिल करने की आवश्यकता है:

(क) विमान यातायात नियंत्रक की लाइसेंसिंग

(ख) विमान दिक्कालन सुविधाओं और प्रणालियों तथा उड़ान कैलिब्रेशन सहित एयरोड्रॉमों की निगरानी।

(ग) उपग्रह आधारित संवर्धन प्रणाली (एसबीएस) का प्रमाणन और निगरानी।

(2) कुछ क्षेत्र, जहां मौजूदा नियमों को संशोधित किए जाने की आवश्यकता है, निम्नानुसार हैं:

(क) नियम 13क यात्रियों को नागर विमानन महानिदेशालय की पूर्व अनुमति के अतिरिक्त विमान में कैमरा ले जाने से प्रतिबंधित करता है।

(ख) नियम 18 (1क), 140क, 140ख, 140ग तथा 153 “निगम” (पूर्ववर्ती इंडियन एयरलाइंस तथा एयर इंडिया) पर कतिपय दायित्व निर्धारित करता है। विमान निगम अधिनियम के वापस लिए जानपे और निजी एयरलाइनों के प्रचालनों के आलोक में इन नियमों की समीक्षा की आवश्यकता है।

(ग) नियम 25 में अपेक्षित है कि विमान के स्वामी (या प्रचालक) तथा पायलट-इन-कमांड को विमान में उन स्थानों पर नोटिस दर्शाने होंगे जहां धूम्रपान निषेध है। इस नियम को हटाया जाना चाहिए क्योंकि अब विमान में धूम्रपान की अनुमति नहीं है।

(घ) नियम 38क(3) में अपेक्षित है कि 600 एनएम से अधिक की उड़ान पर त्वरित और निरंतर ग्राउंड पोजीशन की क्षमता वाले तथा सार्वजनिक पारवहन में लगे बिना दिक्कालन उपकरण वाले विमान पर में उड़ान नेविगेटर अपेक्षित है (जैसे कोलकाता-पोर्ट ब्लेयर तथा चेन्नई-पोर्ट ब्लेयर सेक्टर)। तथापि, आधुनिक विमान, दिक्कालन उपकरण आधारित ग्राउंड पर स्वतंत्र पायलट को अपेक्षित सूचना उपलब्ध कराना अपेक्षित है और इसलिए इसमें फ्लाइट नेविगेटर की आवश्यकता नहीं है। इसलिए नियम की समीक्षा आवश्यक है।

(ड.) अपने वर्तमान रूप में उड़ान ड्यूटी समय सीमितता (एफडीटीएल) पर नियम 42क 30 निरंतर दिनों में पायलट द्वारा लॉज किए जाने वाले अधिकतम उड़ान घंटों को शामिल करते हैं। यह नियम एफडीटीएल के अन्य पहलुओं को शामिल नहीं करता है जैसे विश्राम अवधि, आदि। एफडीटीएल के सभी तत्वों को शामिल करने के लिए इस नियम की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है। प्रचालनिक कार्मिकों की सभी श्रेणियों जैसे उड़ान कर्मिंदल, केबिन कर्मिंदल, विमान यातायात नियंत्रक आदि के लिए एफडीटीएल आवश्यकताओं को शामिल करने के लिए

इस नियम में संशोधन भी किया जा सकता है और इसका ब्यौरा सीएआर के माध्यम से डीजीसीए द्वारा उपलब्ध कराया जाए।

(च) नियम 133क नागर विमानन महानिदेशालय को निदेश जारी करने की शक्तियां प्रदान करता है जिसके अंतर्गत नागर विमानन अपेक्षाएं जारी की गई हैं। नियम की समीक्षा की जाए ताकि सुरक्षा और संरक्षा के लिए त्वरित खतरे वाले मामलों को छोड़कर जन सूचना आमंत्रित टिप्पणियों को अनिवार्य रूप से शामिल किया जा सके।

(छ) विमान निगम अधिनियम को वापस लिए जाने के आलोक में, विमान परिवहन सेवा से संबंधित वायुयान नियमावली के भाग XIII के केवल कुछ प्रावधानों को संशोधित किया गया था। तथापि, सम्पूर्ण भाग XIII की वर्तमान परिदृश्य की तर्ज पर समीक्षा और पुनर्निर्धारण की आवश्यकता है।

(ज) एयरोड्रमों से संबंधित वायुयान नियमों की अनुसूची V का सृजन तब किया गया था जब एनएए के सृजन से पूर्व हवाईअड्डे नागर विमानन महानिदेशालय के अधिकारक्षेत्र में थे। इन नियमों में लैंडिंग और पार्किंग प्रभार 20 वर्ष पुराने हैं। परिवर्तित स्वामित्व के आलोक में इन नियमों की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है। हवाईअड्डा प्रचालक इस रिपोर्ट के भाग-1 में समिति की सिफारिशों की तर्ज पर प्रस्तावित भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण के प्रस्तावों के मद्देनजर इन प्रभारों को निर्धारित कर सकते हैं।

(झ) वायुयान नियमावली की अनुसूची VI में वायुयान नियमावली के उल्लंघन की स्थिति में दंड लगाए जाने का प्रावधान है। यह दिंड 250/500 रुपए या एक/दो माह की जेल से अधिक नहीं है। आज के समय में यह दंड बहुत छोटा है और इसकी समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।

(ट) वायुयान नियमावली की अनुसूची XI, जो अनुसूचित विमान परिवहन सेवाएं प्रचालित करने की अनुमति प्रदान करने की प्रक्रिया को निर्धारित करती है को वायुयान नियमावली के भाग XIIIके साथ संशोधित किए जाने की आवश्यकता है।

(ठ) नियम 71, 74, 75 तथा 77सी के प्रावधानों को संशोधित किए जाने की आवश्यकता है ताकि अन्वेषण रिपोर्ट को सार्वजनिक किए जाने में होने वाले विलंब को कम किया जा सके। विमान यातायात सेवा और टैरिफ फाइलिंग से संबंधित नियम 134 और 135 तब लागू होते हैं जब किरायों/टैरिफ के लिए पूर्व अनुमोदन की आवश्यकता होती है। वर्तमान में, घरेलू प्रचालनों और अंतरराष्ट्रीय कार्गो प्रचालनों के लिए टैरिफ को विनियमित किया गया है। इसलिए, इन नियमों को विनियमित परिदृश्य के अनुरूप संशोधित किए जाने की आवश्यकता है।

#### **4.2.4 अन्य विनियमों की समीक्षा और सरलीकरण**

(1) अनेक नागर विमानन अपेक्षाएं देश में तीव्र परिवर्तित परिदृश्य के दृष्टिगत विमान परिवहन सेवाओं की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता से संबंधित हैं। कुछ अपेक्षित महत्वपूर्ण परिवर्तन निम्नानुसार हैं:

(क) गैर अनुसूचित एयरलाइनों द्वारा अनुसूचियों के प्रकाशन की अनुमति पर विचार किया जाना चाहिए।

(ख) कार्गो प्रचालनों के लिए प्रचालन अनुमति घरेलू और अंतरराष्ट्रीय प्रचालनों के लिए पृथक रूप से दी जानी चाहिए। यह पत्रि प्रचालक की गतिविधियों का प्रतिबंध स्थापित करती है और प्रचालकों की आर्थिक स्थिति को बाधित करती है। प्रचालनों में लचीलापन उपलब्ध कराने के लिए, एकल पर्मिट जारी किए जाने की आवश्यकता है, जो घरेलू और अंतरराष्ट्रीय दोनों प्रचालनों को शामिल करता है।

(ग) विमान परिवहन प्रचालकों के लिए विमान पर्मिट प्राप्त करने के लिए आरंभिक अनापत्ति प्रमाणपत्र प्राप्त करने के लिए आवेदनक के लिए विमान का प्रकार और पंजीकरण दर्शाने की आवश्यकता है जिसे वे आयात करना चाहते हैं। यह क्रिया निरर्थक हो जाती है यदि एनओसी प्रदान करने में विलंब होता है जिसके परिणामस्वरूप आवेदक को नए विमान की खोज करनी पड़ती है जबकि वह एनओसी प्राप्त करने के अंतिम स्तर पर होता है। इसलिए, इस लिए इसमें शामिल किया जाना चाहिए कि आवेदन में केवल विमान का प्रकार ही दर्शाया जाए।

(घ) अनुसूचित प्रचालनों के लिए पर्मिट प्रदान करने के लिए, आवेदक को प्रत्येक विमान के लिए कम से कम पायलटों के तीन समूहों को नियुक्त करना अपेक्षित है। यह अपेक्षा इस आवश्यकता पर आधारित है कि बड़े जेट विमान के मामले में उड़ान का संभावित स्तर अत्यधिक होगा। चूंकि टर्बो प्रो तथा छोटे जेट विमान सामान्य रूप से बड़े जेट विमान की तुलना में बहुत कम उड़ान भरते हैं, पायलटों की न्यूनतम को केवल 80 सीटों तक की अधिकतम प्रमाणित सीट क्षमता वाले प्रकार के प्रति विमान के दौ सेटों तक कम किया जाना चाहिए।

(ङ.) पुरुलिया हथियार गिराए जाने के मामले के पश्चात भारत के लिए चार्टन उड़ानों की क्लियरेंस को अत्यंत कड़ा बनाया गया थे, विशेष रूप से उन विमानों के संबंध में जिनमें ऐसे दरवाजे हों जिन्हें ऊपर उड़ान के दौरान किया जा सकता है। इस अपेक्षा की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।

(च) सरकार ने अंतरराष्ट्रीय क्षेत्रों पर निजी एयरलाइनों को प्रचालनों को अनुमति प्रदान की है। इस संबंध में अपेक्षाओं की अंतरराष्ट्रीय पद्धतियों के अनुसार युक्तिकरण की आवश्यकता है।

(छ) वर्तमान में विमानन संबंधी सभी अनुरक्षण एवियोनिक्स इंजीनियरों द्वारा प्रमाणित किए जाने की अपेक्षा है। इसके कारण छोटे स्टेशनों पर विलंब होता है जहां एयरलाइन द्वारा केवल ए तथा सी लाइसेंस धारक एएमई तैनात किए गए हैं। इस अपेक्षा की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है ताकि अपेक्षित प्रशिक्षण प्रदान करने के पश्चात ए तथा सी इंजीनियरों को एवियोनिक्स के लिए अतिरिक्त विशेषाधिकार प्रदान किया जा सके।

(ज) अनुसूचित प्रचालकों को डीजीसीए मुख्यालय से क्लियरेंस प्राप्त करना अपेक्षित है यदि उन्हें प्रचालनिक या वाणिज्यिक कारणों से विमान के मार्ग में परिवर्तन करने की आवश्यकता है। इससे प्रचालक के लिए अत्यधिक परेशानी होती है, विशेष रूप से यदि ऐसी क्लियरेंस की आवश्यकता छुट्टी के दिन या कार्य घंटों के बाद होती है। नागर विमानन महानिदेशालय से पूर्व क्लियरेंस की आवश्यकता को हटाया जाना चाहिए। एटीसी से क्लियरेंस को ऐसे मामलों में शामिल किया जाना चाहिए।

(झ) प्रचालकों को वर्तमान में जारी प्रचालन परमिट एक वर्ष के लिए वैध है। यह बोझिल है, क्योंकि इसके लिए प्रचालक और डीजीसीए के बीच दस्तावेजों की बारम्बार संचलन की आवश्यकता होती है। इसलिए, नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा को अनुसूचित प्रचालकों ( पांच वर्ष हेतु) तथा गैर अनुसूचित प्रचालकों को (तीन वर्ष) के प्रचालन परमिट की वैधता प्रदान की जाए। यह नोट किया जाए कि नागर विमानन महानिदेशालय ने हाल ही में पायलटों के लाइसेंसों की वैधता को बढ़ाया है जिससे लाइसेंसों के विनियामक उद्देश्यों को कम किए बिना कार्यभार में व्यापक कमी हुई है।

(2) पिछले कुछ वर्षों के दौरान, नागर विमानन महानिदेशालय के अधिकारियों और विमानन उद्योग के कार्मिकों को सीओएससीएपी-एसए कार्यक्रम और ईयू-भारती नागर विमानन सहयोग परियोजना के माध्यम से अंतरराष्ट्रीय विनियमों और पद्धतियों का ज्ञान प्राप्त हुआ है। अंतरराष्ट्रीय स्तर के इस प्राप्त ज्ञान से नागर विमानन महानिदेशालय को अपने विनियमों की समीक्षा करनी चाहिए ताकि उन्हें यूरोप के जेएए तथा यूएसए के एफएए जैसी एजेंसियों द्वारा अनुसरण की जा रही अंतरराष्ट्रीय पद्धतियों की तर्ज पर लाया जा सके, विशेष रूप से अभिकल्प/उत्पादन संगठन (जेएआर 21 के अनुसार) के अनुमोदन तथा अनुरक्षण संगठन (जेएआर 145 के अनुसार) के अनुमोदन से संबंधित हैं।

### अवसंरचना

#### 5.1 हवाईअड्डा विकास और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की पुनर्संरचना

कुशल व आधुनिक हवाईअड्डा अवसंरचना के विकास के बिना नागर विमानन का विकास संभव नहीं है। सभी अन्य उभरती हुई अर्थव्यवस्थाओं ने अपने हवाईअड्डा अवसंरचना को स्तरोन्नयन पहले ही समतुल्य स्तर पर या और बेहतर कर दिया है जो कि विकसित देशों में उपलब्ध है। यह केवल भारत में ही है कि पिछले एक दशक के दौरान इस क्षेत्र में कोई महत्वपूर्ण निवेश नहीं हुआ है। इसलिए, नागर विमानन क्षेत्र जो एकमात्र महत्वपूर्ण क्षेत्र है पर सरकार द्वारा तत्काल ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

रिपोर्ट के भाग 1 में, समिति के कड़े शब्दों में हवाईअड्डों के निजीकरण की नीति का समर्थन किया है। समिति ने यह नोट किया है कि रिपोर्ट के भाग 1 के प्रस्तुत किए जाने से, निजीकरण राष्ट्रीय चर्चा का एक प्रमुख विषय बन गया है और इस संवेदनशील विषय पर राजनीतिक मतैक्य अभी तक स्थापित नहीं हो पाया है। हवाईअड्डा अवसंरचना के आधुनिकीकरण की तत्काल आवश्यकता के दृष्टिगत समिति कतिपय अरिरीक्त उपायों, जो भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की पुनर्संरचना के माध्यम से आधुनिकीकरण तक ले जा सकते हैं, के साथ अपनी पूर्ववर्ती सिफारिशों को दोहराती है। तथापि समिति आशा करती है कि दिल्ली और मुंबई हवाईअड्डे की पुनर्संरचना की चालू प्रक्रिया को उसके तार्किक निष्कर्ष तक पहुंचाया जाएगा।

देश में सभी हवाईअड्डों के प्रबंधन को पूर्व में एकल प्राधिकरण के अंतर्गत लाया गया था ताकि समान न्यूनतम मानकों को सुनिश्चित किया जा सके। जहां इससे दूरस्थ क्षेत्रों में छोटे हवाईअड्डों को न्यूनतम स्वीकार्य स्तर तक मानकों के अनुरक्षण में मदद मिली है, केन्द्रीयकृत नीति निर्धारण प्रक्रिया ने स्थानीय उपायों और उनकी जवाबदेही को समाप्त कर दिया है। ऐसा स्थिर प्रबंधन ढांचा अंतरराष्ट्रीय मानकों के परिपक्व हवाईअड्डा नेटवर्क के तीव्र विकास में सहायक नहीं है और तुलनात्मक आकार के किसी भी विकसित राज्य में विद्यमान नहीं है। परिपक्व बाजारों में, हवाईअड्डे कार्यनिष्पादन मानकों की सुदृढता के आधार पर आपस में प्रतिस्पर्धा करते हैं और प्रत्येक हवाईअड्डा सभी संभव स्रोतों से अधिकतम राजस्व प्राप्त करने का प्रयास करता है। अब भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अपनी आरक्षित निधियों का विस्तार करने में सक्षम हुआ है क्योंकि वह विस्तार और आधुनिकीकरण के लिए हवाईअड्डा राजस्व का पुनर्निवेश करने में विफल रहा है, जब कि वह नियमित अंतरालों पर व्यापक स्तर पर हवाईअड्डा प्रभारों के वृद्धि करता रहा है। समानान्तर रनवे सहित एक भी अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डे का न होना हवाईअड्डे के अखंड प्रबंधन के लिए खराब टिप्पणी है। हवाईअड्डा क्षेत्र की व्यापक भूमि पर अतिक्रमण, जो भी स्थानीय हवाईअड्डा प्रबंधन के नाक के नीचे, भी जवाबदेही के अभाव का प्रश्न उठाती है। यह आश्चर्य की बात है कि लगभग एक लाख झुग्गियां सुव्यवस्थित रूप में मुंबई हवाईअड्डे की प्रमुख भूमि पर स्थान प्राप्त कर लेती हैं और इसके बावजूद एक भी व्यक्ति को उत्तरदायी नहीं ठहराया जाता है या इस प्रकरण के लिए दंडित नहीं किया जाता है।



इसलिए, सरकार को भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और निगमित हवाईअड्डा प्रबंधन को पृथक कर देना चाहिए प्रत्येक बड़े हवाईअड्डे का प्रबंधन स्वतंत्र निगमित निकाय द्वारा किया जाना चाहिए जबकि छोटे हवाईअड्डों को क्षेत्रीय आधार पर एकसाथ समूहित करके निगमित किया जाना चाहिए। राज्य सरकारों और वित्तीय संस्थानों को इन पृथक हवाईअड्डा कंपनियों की इक्विटी में निवेश को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। बड़े हवाईअड्डों द्वारा अर्जित लाभों के भाग को भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के अंतर्गत समान हवाईअड्डा प्रबंधन निधि के अंतर्गत लिया जाना चाहिए और छोटे हवाईअड्डों यथा क्षेत्रीय हवाईअड्डा कंपनियों की राजस्व कमी को इस समान संयुक्त निधि से पूरा किया जाना चाहिए। हवाईअड्डा कंपनियां जिन्हें एसी वित्तीय सहायता की आवश्यकता है, को तथापि, राजस्व सृजित करने की अपनी योजनाओं का वर्तमान ब्यौरा तथा इस समान संयुक्त निधि से सहायता प्राप्त करने का औचित्य प्रस्तुत करना होगा। समिति ने नोट किया है कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने अपने हवाईअड्डों पर अपने स्वामित्व वाली प्रधान भूमि के व्यापक क्षेत्र से गैर-वैमानिक राजस्व में वृद्धि कराने के लिए अब तक बहुत कम प्रयास किए हैं। यद्यपि इस भूमि के उपयोग के संबंध में किसी योजना के अभाव के कारण ही बड़े स्तर पर हवाईअड्डा भूमि पर बड़े स्तर पर अवैध कब्जा हुआ है।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के परामर्श, आर्कीटेक्चरल और निर्माण स्कंधों को पृथक कंपनियों के रूप में विभाजित किया जाना चाहिए, जिसे संयुक्त उद्यम साझेदार के रूप में अच्छे अंतरराष्ट्रीय ट्रैक रिकार्ड वाले भारतीय कंपनी द्वारा लिया जाना चाहिए। वित्तीय संस्थानों को भी इनकी इक्विटी में निवेश करने के लिए प्रोत्साहित किया जा सकता है। इस निकाय को प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के माध्यम से भारत तथा विदेश में निर्माण परियोजनाओं को निष्पादित करने के लिए प्रोत्साहित किया जा सकता है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की विशेषज्ञता और अवसंरचना के साथ यह विश्वास करने का हर कारण है कि यह निर्माण कंपनी सफल होगी यदि वहां कोई कृत्रिम अवरोध नहीं होंगे।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के कार्गो प्रखलनों को एक पृथक कंपनी के रूप में विभाजित किया जाना चाहिए। अंतरराष्ट्रीय स्तर की एक प्रमुख कार्गो कंपनी को विकसित किए जाने की आवश्यकता है, जो राष्ट्रीय स्तर पर प्रचालनों की व्यवस्था कर सके। वर्तमान में, कार्गो प्रचालन भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण का एक छोटा साइड व्यवसाय है। एक समर्पित कंपनी को अंतरराष्ट्रीय मानकों के स्तर पर अपने निष्पादन को विकसित करने के लिए प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।

रिपोर्ट के भाग 1 में, समिति ने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से एटीसी सेवाओं को पृथक किए जाने और इस कार्य को सरकारी स्वामित्व वाले एटीसी निगम को सौंपे जाने की सिफारिश की है। यदि पूर्ववर्ती पैराग्राफों में सुझाए अनुसार भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की पुनर्संरचना की जाती है तो, एक पृथक एटीसी निगम के सृजन की आवश्यकता नहीं होगी क्योंकि तब भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के पास केवल सीएनएस-एटीएम का उत्तरदायित्व ही रह जाएगा। इससे भी भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम में संशोधन किए जाने की आवश्यकता उत्पन्न होती है, जिसमें इस उत्तरदायित्व को विशिष्ट रूप से भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को सौंपा गया है।

समिति के ध्यानार्थ कुठ एसी घटनाएं लाई गई हैं, जहां हवाईअड्डों के आसपास भूमि प्रयोग प्रारूपों में परिवर्तन किया जा रहा है। उदाहरण के लिए, जयपुर हवाईअड्डे के समीप आवासीय कॉलोनियों को अनुमति प्रदान की गई है। ये गतिविधियां विमान के प्रचालनों को प्रभावित करने के अतिरिक्त हवाईअड्डे के भावी विस्तार और विकास को प्रभावित कर सकती हैं। समिति महसूस करती है कि इस संबंध में राज्य सरकार द्वारा स्थानीय प्राधिकारियों को आवश्यक अनुदेश और निदेश दिए जाने चाहिए।

## 5.2 वायु क्षेत्र क्षमताओं का संवर्धन

इस रिपोर्ट के भाग 1 में समिति ने वायु क्षेत्र के इष्टमीकरण से संबंधित समस्याओं का समाधान किया है और यूनाइटेड स्टेट्स तथा अनेक अन्य राष्ट्रों द्वारा अनुसरण किए जा रहे मॉडल की सिफारिश की है, जिसमें सम्पूर्ण वायु क्षेत्र स्थायी रूप से नागर विमानन को उपलब्ध कराया गया है और वायु क्षेत्र के कुछ क्षेत्र अनुरोध पर रक्षा विभाग के लिए आरक्षित रखे गए हैं। घरेलू हवाईअड्डों में वायु क्षेत्र के उपलब्धता और वायु यातायात क्षमता से संबंधित अनेक विशिष्ट मामले हैं, जिनका समाधान प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिए। ओवर-फ्लाइट में वृद्धि और हवाईअड्डों द्वारा व्यवस्थित विमानों की संख्या में वृद्धि के दृष्टिगत, इन विषयों के समाधान के लिए तत्काल उपाय किए जाने की आवश्यकता है। अभी भी, रनवे क्षमता की समस्या के कारण टेकऑफ और लैंडिंग स्लॉटों में विलंब और विमान यातायात नियंत्रण संबंधी समस्याओं की शिकायतें बारम्बार प्राप्त होती हैं।

एयर ट्रैफिक को गति देने के लिए, इमरश (यूरोप-मध्य पूर्व-एशिया रूट संरचना दक्षिण हिमालय) के तहत अतिरिक्त कई समानांतर वायु यातायात सेवाएं (एटीएस) मार्गों को वर्ष 2002 में शुरू किया गया था और 2003 में कम खड़ी पृथक्करण मिन्नमा (आरवीएसएम) की शुरुआत की गई थी। हवाई यातायात में उल्लेखनीय वृद्धि और हवा स्थान उपयोग EMARSSH मार्गों और RVSM की शुरुआत 'निम्न हुई है। इसने प्रशिक्षित जनशक्ति में वृद्धि की आवश्यकता है आने वाले वर्षों में आने वाले वर्षों में आने वाले हवाई यातायात में वृद्धि के मद्देनजर अतिरिक्त अतिरिक्त उपाय करने के लिए आगे की आवश्यकता है, एयरस्पेस क्षमता और उड़ान सुरक्षा बढ़ाना है।

(1) कम विमान के बीच अनुदैर्घ्य जुदाई न्यूनतम दोनों रास्ते में चरण और पहुंचने / उड़ान के प्रस्थान करने के चरण में 'के बजाय जुदाई' भारतीय स्थलीय हवाई क्षेत्र में प्रक्रियात्मक separatio'n के रडार के

आवेदन के द्वारा प्रदान की जानी चाहिए। अंतर्राष्ट्रीय मार्गों के लिए, जहां भी आसन्न देश / एटीएस इकाई समान जुड़ाई प्रदान करने में सक्षम है, वहां इसे अपनाया जा सकता है।

(2) संपूर्ण रियासत की हवा की जगह को कवर करने के लिए कुछ आसन्न रडार कवरेज के बीच अंतर। खंड 5.4.3 में दिए गए विवरण के अनुसार चार अतिरिक्त रडार आवश्यक हैं।

(3) निकटतम क्षेत्रों में लगातार रडार निगरानी प्रदान करने के लिए रडार डेटा नेटवर्किंग सुनिश्चित करना है।

(4) उच्च आवृत्ति (एचएफ) बैक अप एयर टैफिक कंट्रोल ऑफिसर्स (एटीसीओ) को निगरानी और हस्तक्षेप क्षमता के साथ उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

(5) आरवीएसएम एयर स्पेस में क्लास ए से क्लास डी एंड ई से एयर स्पेस अपग्रेड करें, अर्थात्, फ्लोरिडा (उड़ान स्तर) = 11 290 से 4101 = 11

(6) उड़ने का समय कम करने के लिए उपयोगकर्ता पसंदीदा मार्गों [सीधी मार्ग] का परिचय दें और इस तरह हवाई क्षेत्र के अधिग्रहण को कम करें।

(7) मौजूदा संख्या और विभिन्न क्षेत्र नियंत्रण केंद्र (ACCS) और क्षेत्रों उसमें से न्यायालय .Review। (क्षेत्रों को पुनर्गठित किए जाने की जरूरत है और अतिरिक्त क्षेत्रों यातायात के कुशल रखरखाव की सुविधा के लिए और उड़ान सुरक्षा सुनिश्चित करने के उच्च यातायात घनत्व क्षेत्र में प्रदान किया जाना है। नतीजतन, पर्याप्त जनशक्ति इन क्षेत्र नियंत्रण केंद्र / क्षेत्रों के लिए प्रदान किया गया है।) •

(8) एफएआर 26 ओ और एफ 460 के बीच ऊपरी क्षेत्र नियंत्रण बनाएं [आरवीएसएम के माध्यम से पेश अतिरिक्त एफएलएस के मद्देनजर]

(9) हवाई यातायात प्रवाह प्रबंधन प्रणाली को लागू करें

(1 ए) केन्द्रीय हवाई यातायात प्रवाह प्रबंधन प्रणाली के साथ इंटरफेस विभिन्न एसीसी में सभी रडार डाटा प्रोसेसिंग सिस्टम (आरडीपीएस) और फ्लाइंग डाटा प्रोसेसिंग सिस्टम (एफडीपीएस) को एकीकृत।

(11) यातायात संघर्ष पता लगाने के लिए उन्नत कंप्यूटर एडेड नियंत्रक उपकरणों का परिचय दें और 3111 24 3 (1) - हवाई क्षेत्र के लचीला उपयोग की अवधारणा को लागू किया जाना चाहिए। (2) सैन्य गतिविधि के लिए पर्याप्त आवश्यकता न होने पर सभी "आरक्षित एयरस्पेस" को सिविल एटीसी में वापस करना चाहिए। (3) एक निश्चित ऊंचाई से ऊपर एयरस्पेस, जो सैन्य उद्देश्यों के लिए की आवश्यकता नहीं है एक स्थायी आधार पर सिविल एटीसी के लिए उपलब्ध कराया जाना चाहिए। 410 अग्रिम में अलर्ट उत्पन्न करता है और टैफिक की सुरक्षा और सुगम प्रवाह को सुनिश्चित करने के लिए संभावित टैफिक रिजॉल्यूशन प्रदान करता है।

### 5.2.1 प्रक्रियात्मक परिवर्तन

(1) सभी घरेलू विमान हैं, जो रनवे की पूरी लंबाई की आवश्यकता नहीं है, भागो उड़ान भरना उपलब्ध (तोरा) विमान के लिए के आधार पर निकटतम चौराहे से दूर ले जाना चाहिए, रनवे की।

(2) सभी प्रस्थान यातायात, जहां तक व्यावहारिक है, रनवे में प्रवेश करने से पहले अपने पूर्व प्रस्थान चेक को पूरा करना चाहिए ताकि वे न्यूनतम रनवे अधिभोग के समय से उतर सकें।

(3) पहुंचने वाले ट्रैफिक को अंतिम रूप से 8 मील की दूरी पर अंतिम से टचडाउन के लिए अंतिम दृष्टिकोण गति बनाए रखना चाहिए।

(4), अलग नियंत्रक, दृष्टिकोण में आगमन और प्रस्थान अलावा नियंत्रक जो क्षेत्र के भीतर दोनों आगमन और प्रस्थान की निगरानी करती है दृष्टिकोण को संभालने के लिए।

(5) एसीसी और दृष्टिकोण के बीच यातायात का प्रबंधन करने के लिए समन्वयक से संपर्क करें, जहां आवश्यक।

(6) रेडियो टेलिफोन (आर / टी) की भीड़ को कम करने और शीघ्र प्रस्थान के लिए दिल्ली और मुंबई में इलेक्ट्रॉनिक माध्यमों / डेटा लिंक के माध्यम से विमान को प्रस्थान करने के लिए एटीसी निकासी जारी करने के लिए नियंत्रण टॉवर में अतिरिक्त स्थिति। डेटा लिंक सुविधाओं की स्थापना शीघ्र ही किया जा सकता है।

(7) दृष्टिकोण और टावर के बीच आवाज समन्वय, और दृष्टिकोण और एसीसी को रडार डिस्प्ले के माध्यम से डाटा संचार के साथ पूरक होना चाहिए, जहां कहीं भी आवश्यक हो।

(8) वर्तमान में, वहां पहुंचने वाले विमानों के बीच जुदाई को निर्दिष्ट करने का कोई प्रावधान नहीं है, जो सीधे-सीधे दृष्टिकोण और विमान छोड़ने की दिशा में उतरते हैं जो 1 पहुंचने वाले विमान के दृष्टिकोण के पारस्परिक से कम से कम 45 डिग्री से भिन्न होता है दृष्टिकोण ट्रैक पर एक निर्दिष्ट फिक्स के मामले में एक परिणाम के रूप में, यातायात का प्रवाह बाधित है। जिन देशों में तुलनीय सुविधाएं उपलब्ध हैं में हवाई अड्डों पर, विमान arrive.and बहुत 'कम अंतराल पर रवाना। इसलिए, मौजूदा प्रथाओं की समीक्षा करने की आवश्यकता है इसके अलावा एक तय करने के लिए ऑपरेटरों के साथ परामर्श में हवाई अड्डे से और हवाई अड्डे से आंदोलनों को बढ़ाने के लिए स्थापित करने की आवश्यकता है। ठीक उपयुक्त स्थानों पर तेजी से बाहर निकलने के टैक्सी ट्रैक की उपलब्धता के आधार सीमा से लगभग 5 मील की दूरी पर स्थापित किया जा सकता।

### 5.2.2 सिविल-सैन्य 'समन्वय

(1) - हवाई क्षेत्र के लचीला उपयोग की अवधारणा को कार्यान्वित करने की आवश्यकता है।

(2) सैन्य गतिविधि के लिए पर्याप्त आवश्यकता न होने पर सभी "आरक्षित एयरस्पेस" को सिविल एटीसी में वापस करना चाहिए।

(3) एक निश्चित ऊंचाई से ऊपर एयरस्पेस, जो सैन्य उद्देश्यों के लिए की आवश्यकता नहीं है एक स्थायी आधार पर सिविल एटीसी के लिए उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

(4) घरेलू मार्ग संरचनाओं के पुनर्गठन की जरूरत सुरक्षित हवाई क्षेत्र है, जो उड़ान समय को कम करने और ईंधन बचाने के लिए मदद मिलेगी के माध्यम से उड़ान प्रत्यक्ष प्रदान करने के लिए।

(5) 500 फीट ऊपर हिंडोन हवाई क्षेत्र यातायात के कुशल रखरखाव की सुविधा के लिए और दोनों आगमन और विमान के प्रस्थान का ट्रैक दूरी कम करने के लिए दिल्ली एटीसी को सौंप दिया जाना चाहिए।

(6) हैदराबाद हवाईअड्डे के पास कई सैन्य प्रतिष्ठानों के कारण नागरिक उड़ानों के लिए प्रतिबंध हटा दिया जाना चाहिए ताकि नागरिक विमान की प्रत्यक्ष उड़ान की सुविधा मिल सके और इससे उड़ान समय और ईंधन की खपत कम हो।

(7) मुंबई और दिल्ली जैसी व्यस्त हवाई अड्डों में वायु सेना का व्यायाम बड़ी संख्या में नागरिक उड़ानों के विघटन को कम करने या कम करने से बचाया जाना चाहिए।

### 5.2.3 हेलीकॉप्टर संचालन

भारत में हेलीकॉप्टर आपरेशन मूल रूप से दृश्य उड़ान नियम (VFR) उन्मुख और VFR और विशेष VFR उड़ानों के लिए लागू के रूप में दृश्यता शर्तों के अधीन.. हेलीकॉप्टर भी हवाई अड्डों से संचालित और किसी भी अन्य फिक्स्ड विंग विमान की तरह यातायात का गठन कर रहे हैं। निश्चित विंग विमानों के लिए लागू पृथक्करण न्यूनतम इसलिए यंत्रवत् भी हेलीकॉप्टरों के लिए लागू किया जाता है। हाल के वर्षों में, हेलीकॉप्टर आंदोलनों में विशेष रूप से मुंबई और दिल्ली हवाई अड्डों में काफी वृद्धि हुई है। यह न केवल निर्धारित उड़ानों को प्रभावित करता है, बल्कि पीक घंटे यातायात के दौरान संचार की भीड़ को भी योगदान देता है।

मुंबई और दिल्ली के हवाई अड्डों पर हेलीकॉप्टर संचालन को सुचारू बनाने के लिए निम्नलिखित सुझावों पर विचार किया जा सकता है:

(1) हेलीकॉप्टर साइट्स पर विकसित किए जाने चाहिए, जो हवाई अड्डा यू ट्रेफिक में हस्तक्षेप न करें।

(2) हेलीकॉप्टरों के लिए अलग-अलग मार्ग / हवाई गलियारे ऐसे तरीके से विकसित की जानी चाहिए कि इन मार्गों में हेलीकॉप्टरों को किसी भी रूप में नहीं रखा गया है। तय विंग विमान आंदोलनों के लिए सुरक्षा के लिए खतरे।

(3) नामित मार्ग पर Helicopters उंचाड़ियों इन मार्गों के लिए लागू पर वीएफआर परिस्थितियों में एटीसी निकासी की आवश्यकता के बिना काम कर सकते हैं।

(4) वीएफआर / विशेष वीएफआर संचालन और उंचाई आवश्यकताओं के लिए लागू नियमों की समीक्षा डीजीसीए द्वारा आयोजित किया जाना चाहिए। धीमी गति से चलने वाले विमानों के संबंध में समीक्षा को भी बढ़ाया जा सकता है।

5.3। क्षमता क्षमता संवर्धन दीर्घकालिक उपाय के रूप में, कम से कम सभी हवाई अड्डों पर समानांतर रनवे बनाने के लिए कार्रवाई की जानी चाहिए जहां संभव है और हरी क्षेत्र के हवाई अड्डों पर। इसके अलावा, रनवे अधिभोग के समय को कम करने के लिए, तेजी से निकास टैक्सीवे को उपयुक्त स्थानों पर प्रदान किया जाना चाहिए ताकि विभिन्न प्रकार के विमान उचित लैंडिंग गति पर रनवे खाली कर सकें। 26 मुंबई में हवाई अड्डे की क्षमता और दिल्ली पहले से ही संतृप्ति स्तर पर पहुंच गया। आने वाले

वर्षों में भारत में अनुमानित वायु यातायात के विकास और अंतर्राष्ट्रीय मानकों को पूरा करने के दायित्व को देखते हुए निम्नलिखित उपायों को प्राथमिकता के आधार पर किया जा सकता है:

5.3.1 दिल्ली हवाई अड्डे के लिए प्रदान करें:

(1) मौजूदा टैक्सीवे "डेल्टा" (आर / डब्ल्यू 28) से पहले रैपिड एक्सेट टैक्सीवे

(2) दो रनवे के बीच टैक्सीवे [9/27 और 10/28] टैक्सीवे "डी" और "ई" को जोड़ने के लिए रनवे पर विमान के टैक्सींग से बचने के लिए 27. (यह रनवे 27 से घरेलू संचालन की सुविधा देगा जब आर / डब्ल्यू 28 उपयोग में।)

(3) अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल की तरफ बढ़ने के लिए रनवे 10 पर अंतर्राष्ट्रीय ट्रैफिक लैंडिंग के लिए रैपिड एक्सीट टैक्सीवे।

5.3.2 मुंबई हवाई अड्डा

के लिए प्रदान:

(1) रनवे 14 के लिए टैक्सीवे कनेक्ट अंतर्राष्ट्रीय प्रस्थान के लिए हवाई पट्टी अधिभोग कम करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय एप्रन कनेक्ट करने के लिए शुरू किया गया।

(2) व्यवहार्यता अध्ययन के बाद रनवे 27 के लिए रैपिड एक्सीट टैक्सीवे

(3) रनवे 27 की शुरुआत में टैक्सीवे से कनेक्ट करना

(4) आर / डब्ल्यू 27. साथ टैक्सीवे के चौराहे 'जी' से रनवे 32 को टैक्सीवे कनेक्ट उपरोक्त के अतिरिक्त, दोनों मुंबई और दिल्ली हवाई अड्डों पर, उन्नत भूतल आंदोलन मार्गदर्शन और नियंत्रण प्रणाली के साथ हवाई अड्डे भूतल जांच एकीकृत किया जाना चाहिए विमान और वाहनों के भूमि आंदोलन के बेहतर निगरानी के लिए उपकरण (एएसडीई) इसके अलावा, स्लॉट आवंटन प्रणाली को और अधिक कुशल बनाया जाना चाहिए। इस दिशा में, प्रणाली को आधारभूत आधारभूत सुविधाओं, एटीएस सुविधा, कोहरे प्रबंधन, एयरस्पेस समापन आदि को ध्यान में रखना चाहिए।

5.4 संचार बढ़ाना, नेविगेशन और निगरानी क्षमता

5.4.1 संचार

5.4.1.1 अर-ग्राउंड कम्युनिकेशन

नियंत्रक और पायलट के बीच दो-तरफा संचार निम्न श्रेणियों के तहत उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

वीएचएफ (बहुत उच्च आवृत्ति) संचार: भारत के ऊपर पूरे स्थलीय हवा का स्थान और भारतीय उड़ान सूचना क्षेत्र (एफआईआर) के भीतर अधिकतम संभव महासागर हवा के स्थान को प्रत्यक्ष नियंत्रक-पायलट आवाज संचार द्वारा वीएचएफ का उपयोग करने की आवश्यकता है। वीएचएफ की मौजूदा कवरेज पर्याप्त से कम है और इसलिए 27 अतिरिक्त वीएचएफ स्टेशनों को उपलब्ध कराकर बढ़ाया जाना चाहिए। इस संदर्भ में, अतिरिक्त RCAG (रिमोट नियंत्रित हवा जमीन;) स्टेशनों पर-lapping दो स्टेशनों के बीच इतना है

कि संचार के 99% से अधिक विश्वसनीयता हासिल की है पर्याप्त के साथ, प्रदान की जानी चाहिए। अतिरिक्त RCAGs इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए की सूची नीचे दी गई है।

नियंत्रण स्टेशन नियंत्रित स्टेशन

1. त्रिवेन्द्रम ऊटी
2. चेन्नई बेल्लारी
3. मुंबई गोवा
4. कोलकाता झारसुगुडा, शिलांग, कटिहार
5. दिल्ली जोधपुर, अमृतसर, सुंदरनगर (एचपी)
6. गुवाहाटी शिलांग

उपरोक्त के अतिरिक्त, मौजूदा की श्रेणी निम्नलिखित स्टेशनों पर उच्च शक्ति वाले उपकरणों को उपलब्ध कराने के द्वारा वीएचएफ स्टेशनों को विस्तारित करने की जरूरत है: 1. कोलकाता - पोर्ट ब्लेयर

2. कोलकाता - विशाखापत्तनम
3. कोलकाता - भुवनेश्वर
4. चेन्नई - पोर्ट ब्लेयर
5. चेन्नई विशाखापत्तनम

नियंत्रित और नियंत्रित स्टेशनों के बीच लिंक बैक-अप सुविधा के रूप में वीएसएटी (बहुत छोटा एपर्चर टर्मिनल) कनेक्टिविटी के साथ अंत-टू-एंड ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) कनेक्टिविटी के माध्यम से होना चाहिए। वीएसएटी को मुख्य लिंक के रूप में इस्तेमाल किया जा सकता है जहां ओएफसी कनेक्टिविटी संभव नहीं है।

वीएचएफ डेटा लिंक (वी डी एल): सभी वीएचएफ स्टेशनों के पास डेटा लिंक क्षमता के लिए पायलट के साथ डाटा संचार की स्थापना होगी, जब भी वीएचएफ पर डेटा लिंक संचार के मानकों को अंतिम रूप दिया जाएगा।

नियंत्रक पायलट डाटा लिंक संचार (सीपीडीएलसी): त्वरित और विश्वसनीय संचार सुनिश्चित करने के लिए सभी उड़ान सूचना केंद्र / क्षेत्र नियंत्रण केंद्रों पर 31 डेटा लिंक के लिए डायरेक्ट कंट्रोलर प्रदान किया जाना है। उड़ान विमान 260 311 के ऊपर भारतीय हवाई क्षेत्र में उड़ान भरने वाले सभी विमानों को 2111 चरणबद्ध तरीके से फ्यूचर एयर नेविगेशन सिस्टम (फैन) वर्कस्टेशन से सुसज्जित किया जाना चाहिए। डीजीसीए इस संबंध में आवश्यक नियमों को विकसित कर सकते हैं।

एचएफ कम्युनिकेशन (ध्वनि / डेटा • लिंक): एचएफ एयर ग्राउंड संचार CPDLC के बैकअप के रूप में काम करने के लिए प्रदान किया जा रहा है।

5.4.1.2 ग्राउंड टू ग्राउंड कम्युनिकेशन

वर्तमान में, विभिन्न स्थानों पर क्षेत्र नियंत्रण केंद्रों और उड़ान सूचना केंद्रों (एफआईसी) के बीच संचार भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) से लीज लाइनों पर उपलब्ध कराया गया है। बीएसएनएल द्वारा ऑप्टिकल फाइबर केबल नेटवर्क के व्यापक परिचय के बाद इन लिंकों की विश्वसनीयता और सेवाक्षमता में काफी सुधार हुआ है। हालांकि, शहर में बीएसएनएल केंद्र और हवाई अड्डे अभी भी बीच पिछले मील कनेक्टिविटी में समस्या, कई स्थानों पर बनी रहती है हालांकि इस तरह के दिल्ली, मुंबई, कोलकाता और चेन्नई, महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड (एमटीएनएल) के रूप में हवाई अड्डों पर / बीएसएनएल पहले से ही ऑप्टिकल विस्तार किया है शहर के केंद्र और हवाई अड्डे के बीच फाइबर केबल कनेक्टिविटी जो 99% से अधिक की इन लाइनों की बेहतर सेवाक्षमता में हुई है। इस कनेक्टिविटी को दूसरे हवाई अड्डों में भी सुधार की जरूरत है क्षेत्र नियंत्रण केंद्र और FICS के बीच संचार अंत के साथ यातायात के निर्बाध हवाले (रडार जुड़ाई के प्रावधान के लिए रडार हाथ से बंद सहित) को प्रभावित करने के ऑप्टिकल फाइबर केबल समाप्त करने के लिए नियंत्रक संचार करने के लिए नियंत्रक के लिए प्रदान की जानी चाहिए। जहां कहीं भी संचार संभव नहीं है, वीएसएटी प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल किया जाना चाहिए।

#### 5.4.2 नेविगेशन

##### 5.4.2.1 पारंपरिक मार्ग मार्ग नेविगेशन सिस्टम

भारतीय प्राथमिकी भीतर स्थलीय हवाई क्षेत्र पर्याप्त रूप से मापने उपकरण (डीएमई) बहुत उच्च आवृत्ति ओमनी रेंज (VOR), और दूरी की .by संयोजन कवर किया जाता है। हालांकि VOR और डीएमई उपकरण उपलब्ध हैं, इन उपकरणों के लिए घड़ी घंटे संचालन आवश्यकताओं को पूरा करने के वृद्धि करने की जरूरत है। उदाहरण के लिए, कालीकट में वीओआर और डीएमई सुविधाएं, जो सुबह से लेकर शाम तक ऑपरेशन पर होती हैं, चौबीस घंटे संचालित की जानी चाहिए। सभी सुविधाओं में 24 घंटे के आधार पर परिचालन की आवश्यकता को पूरा करने के लिए रखरखाव जनशक्ति द्वारा आबाद किया जाना है ;

##### 5.4.2.2 परंपरागत लैंडिंग सिस्टम

यंत्र रनवे विजुअल रेंज (आरवीआर) सुविधा के साथ इंस्ट्रूमेंट लैंडिंग सिस्टम (आईएलएस) सभी हवाई अड्डों पर उपलब्ध कराई जानी चाहिए जो कि जेट विमान परिचालन के लिए अधिक विश्वसनीय लैंडिंग सुविधा सुनिश्चित करने के लिए उपलब्ध कराए जाएंगे। दिल्ली हवाई अड्डे पर, कैट -3 (ए) आईएलएस को कैट-3 (बी) में अपग्रेड करने की जरूरत है। आईएलएस, जरूरत है वह कोलकाता, अहमदाबाद, लखनऊ में प्रदान की जाती है। जयपुर और अमृतसर, एक तत्काल उपाय के रूप में; और, अन्य हवाई अड्डों पर, मौसम और संचालन की स्थिति को देखते हुए आवश्यकताओं को समय-समय पर समीक्षा की जानी चाहिए।

भविष्य में मार्ग नेविगेशन और लैंडिंग **सिस्टम**: उपग्रह आधारित नेविगेशन गगन भारतीय हवाई क्षेत्र के भीतर हवाई मार्ग नेविगेशन निगरानी के लिए प्रदान की जानी चाहिए, और भू-आधारित आवर्धन प्रणाली (GBAS) कैट द्वितीय की आवश्यकता होती है सभी हवाई अड्डों (और कैट III, जब प्रमाणित) लैंडिंग सुविधा पर उपलब्ध कराया जा सकता है।

#### 5.4.3 निगरानी



वर्तमान में, monopulse माध्यमिक निगरानी रडार (MSSR) उपकरण, स्थानों पर प्रदान की जाती हैं अर्थात्, दिल्ली, मुंबई, कोलकाता, चेन्नई, वाराणसी,

हैदराबाद, बहरमपुर, नागपुर, तिरुवनंतपुरम, मंगलौर, अहमदाबाद और गुवाहाटी। ये उपकरण कवर रडार द्वारा स्थलीय एयर मार्गों के सबसे। हालांकि, इन रडारों के कवरेज के बीच अंतर है और इसलिए रडार कवरेज के तहत आवश्यक जुदाई हासिल नहीं की जा सकती। स्थलीय हवाई मार्ग पूरी तरह से और अधिकतम संभव महासागर वायु मार्गों के लिए माध्यमिक निगरानी रडारों द्वारा कवर किया जाना आवश्यक है। कवरेज इस तरीके से तैयार की जानी चाहिए कि कम से कम 260 या उससे ऊपर के उड़ान स्तर के ऊपर उड़ान भरने वाले सभी विमान रडार द्वारा कवर किए गए हैं। इसके अतिरिक्त अतिरिक्त एमएसएसआर के सटीक स्थानों को तदनुसार तैयार किया जाना है। एएआई द्वारा एयर ट्रेफिक सेवाएं प्रदान की जाने वाली संपूर्ण महासागर वायु अंतरिक्ष को आवश्यक रूप से आश्रित निगरानी निगरानी (एडीएस) द्वारा मानकों और आईसीएओ द्वारा प्रख्यापित सिफारिशों के अनुसार कवर किया जाना चाहिए। दिल्ली अहमदाबाद, दिल्ली-नागपुर, चेन्नई-कोलकाता और: यहाँ, यह वहाँ निम्नलिखित मार्गों पर अंतराल हैं कि

उल्लेखनीय है। वाराणसी- गुवाहाटी। इन एटीएस मार्गों पर FL 260 पर रडार कवरेज प्रदान करने के लिए, उपयुक्त स्थानों पर चार अतिरिक्त रडार स्थापित किए जाने की आवश्यकता है। इससे विमान के बीच रडार अलग होने का प्रावधान भी होगा, जब अन्य संबंधित सुविधाएं प्रदान की जाएंगी। निगरानी कवरेज और रडार जुदाई निचले स्तर पर आवश्यक है, तो एक अध्ययन मौजूदा रडार resiting उद्देश्य को प्राप्त कर सकते हैं जांच करने के लिए आवश्यक हो जाएगा। अन्यथा, अतिरिक्त रडार को तैनात करना होगा। समिति यह ध्यान देने के लिए परेशान है कि कुछ महीनों पहले आवश्यक रडारों के अधिग्रहण के जरिए इन अंतराल को दूर करने का निर्णय लिया गया था, फिर भी इसका कार्यान्वयन अभी तक नहीं हुआ है।

सर्विसेज मूवमेंट गाइडेंस एंड कंट्रोल सिस्टम, एएसडीई के साथ संबंधित हवाई अड्डे पर ऑपरेशन की श्रेणी का मिलान करने के लिए दिल्ली, मुंबई, चेन्नई और कोलकाता हवाई अड्डों पर चरणों में उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता है, ताकि पूरे हवाई अड्डे के परिचालन क्षेत्र में हैंगर के पीछे छाया क्षेत्र शामिल हों। ठीक से कवर किया। विमान संचालन की संपूर्ण अवधि के दौरान निगरानी सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए और मानविकी की जानी चाहिए।

#### 5.4.4 मुख्य उपकरण और वातानुकूलन के लिए बिजली की आपूर्ति

अनुचित शक्ति 'की आपूर्ति और वातावरण के कारण इलेक्ट्रॉनिक उपकरणों के प्रदर्शन में गिरावट ध्यान में रखते हुए यह सुनिश्चित किया है कि इस तरह सभी सुविधाएं बिजली की आपूर्ति के साथ प्रदान की जाती हैं है। सही वोल्टेज और पर्याप्त बैक-अप के साथ आवृत्ति की। निर्बाध बिजली की आपूर्ति की (यूपीएस)। अविश्वसनीय बिजली की आपूर्ति के मामले में, पर्याप्त व्यवस्था इन पद्धतियों के लिए समर्पित बिजली की आपूर्ति प्रदान करने के लिए किया जाना चाहिए।

#### 5.4.5 सीएनएस उपकरण के लिए पर्यावरण संरक्षण

प्रत्येक साइट पर, 'नियंत्रित पर्यावरण, अर्थात्, विनियमित तापमान और आर्द्रता और धूल से मुक्त संचालन प्रदान करने के लिए ध्यान रखा जाना चाहिए। इस उद्देश्य के लिए, उपयुक्त वायु - कंडीशनिंग उपकरण प्रदान किया जाना चाहिए और उचित निर्माण डिजाइन को अपनाया जाना चाहिए। इसके अलावा, बिजली और अन्य प्राकृतिक आपदाओं के लिए पर्याप्त सुरक्षा प्रदान की जानी चाहिए।

5.5 उड़ान जांच डीजीसीए के पुनर्गठन के विषय में पैराग्राफ 4.1.3 में पुनर्गठन करते समय समिति ने सिफारिश की है कि डीजीसीए द्वारा स्वतंत्र कॅनेडियन एजेंसियों को उड़ान कैलिब्रेशन का काम करना चाहिए यदि आवश्यक हो। यह सुनिश्चित करना है कि सेवा की बजाय नियामक एजेंसी द्वारा चेक या ऑडिट किया जाता है। प्रदाता। इस काम के कई अन्य देशों में विशेष एजेंसियों को आउटसोर्स किया है। भारत में यह काम अपने आप ही उड़ान निरीक्षण इकाई है जो केवल दो है के माध्यम से एएआई द्वारा वर्तमान में किया जा रहा है। इस उद्देश्य के लिए डोर्नियर-228 विमान। समिति को यह समझने के लिए दिया जाता है कि इस गतिविधि को वर्तमान में उड़ान दल की कमी से पीड़ित है। एएआई एक भी विमान उच्च ऊंचाई जो लेह VOR जैसी सुविधाओं की उड़ान अंशांकन के लिए आवश्यक है पर उड़ रहा करने में सक्षम नहीं है। न ही यह सभी नेविगेशन एड्स और बिल्ली-III (बी) के संचालन के लिए लैंडिंग एड्स यू पी की उड़ान अंशांकन को पूरा करने के लिए किसी भी विमान वायु जनित उपकरण और जमीन प्रयोगशाला के साथ सुसज्जित है।

## 5.6 हेलीपोर्ट्स और हेलीपैड का विकास

हाल ही में जब तक, देश के पूर्वोत्तर भाग में कुछ दूरदराज के स्थानों में अपहृत संचालन और संचालन के संबंध में हेलीकॉप्टर आपरेशनों को तैनात करने तक ही सीमित था। हाल के वर्षों में, हालांकि, हेलीकॉप्टर संचालन की मांग बढ़ रही है और कॉर्पोरेट क्षेत्र और पर्यटन जैसे विविध स्रोतों से बढ़ रही है, जिससे हेलीपैड और हेलीपोर्ट्स के विकास में तेजी लाने की आवश्यकता पैदा हो रही है। इसके अलावा, हेलीकॉप्टरों द्वारा वीआईपी के आंदोलन हाल ही में वृद्धि हुई है। हवाई अड्डों पर हेलीकॉप्टर संचालन को सुलझाने का मुद्दा अनुभाग (7) में शामिल किया गया है। हालांकि, यह हेलीकॉप्टर आपरेशन केवल देखने के हवाई यातायात बिंदु से हवाई अड्डों पर मदद की कर रहे हैं पर्याप्त नहीं है, हेलीपोर्ट्स और हेलीपैड का विकास भी महत्वपूर्ण है।

5.6.1 हेलीपोर्ट्स कॉर्पोरेट क्षेत्र अप हेलीपोर्ट उनके परिसर पर लगातार सुरक्षा मानकों और नियंत्रण के साथ सेट और उन्हें प्रशिक्षित कर्मचारियों की मदद से संचालित करने के लिए प्रोत्साहित किया जा सकता। डीजीसीए को न्यूनतम सुरक्षा मानदंडों को निर्धारित दिशा निर्देशों का एक सेट तैयार करना चाहिए, जैसे कि भूमि क्षेत्र की आवश्यकता, सुरक्षित और सुरक्षित संचालन के लिए आवश्यक न्यूनतम 31 प्रशिक्षित कर्मचारियों की न्यूनतम संख्या हेलीपोर्ट्स के आसपास ऊंचाई प्रतिबंधों से संबंधित सुरक्षा पहलुओं। ये मुख्य रूप से तकनीकी विशेष विवरण। इसके अलावा, डीजीसीए द्वारा तकनीकी निरीक्षण के बाद संचालित करने के लिए हेलीपोर्टों को लाइसेंस प्राप्त करने की आवश्यकता है। "हेलीपोर्ट लाइसेंस" को नवीनीकृत करने के लिए एक प्रावधान भी हो सकता है - समय-समय पर, कहते हैं, हर तीन साल। डीजीसीए की भूमिका मानक के पर्चे, लाइसेंस के लिए प्रारंभिक निरीक्षण और नवीकरण के लिए आवधिक निरीक्षण के लिए सीमित होगी।

## 5.6.2 हेलीपैड

राज्य सरकारों, मुख्यमंत्री और अन्य वीआईपी के लिए राज्य सरकारों द्वारा आधिकारिक काम में भाग लेने या प्राकृतिक आपदा प्रभावित क्षेत्रों में जाने के लिए आंतरिक क्षेत्रों का दौरा करने के लिए अक्सर हेलीकॉप्टर का उपयोग किया जाता है। देर से, चुनाव प्रचार के लिए हेलीकॉप्टर का व्यापक रूप से इस्तेमाल किया गया है। ऐसे सभी मामलों में, हेलीकॉप्टरों जिले के अधिकारियों द्वारा 31 चयनित स्पॉट पर तात्कालिक हेलीपैड पर उतरने के लिए अनुमति दी जाती है: राज्य इनसे जमीन मजबूत करने के

लिए कहा जाता है और हेलीकाप्टरों लैंडिंग स्पॉट के दृश्य पहचान के बाद भूमि की अनुमति दी जाती है। दुर्भाग्य से, इस उद्देश्य के लिए सुरक्षा मानकों का पर्याप्त रूप से पालन नहीं किया गया है। यह आदर्श होगा यदि राज्य सरकारों को 3 हेलीपैड्स तैयार करने के लिए प्रोत्साहित किया जा सकता है - कहते हैं, तकनीकी विनिर्देशों के अनुसार - डीजीसीए 31 द्वारा अनुमोदित साइटों पर एक प्रति जिला। ये पुलिस लाइन, कॉलेज / स्कूल खेल मैदान आदि में हो सकते हैं। राज्य सरकारों को ऐसी हेलीपैड स्थापित करने के लिए प्रोत्साहित करने के लिए, केंद्र सरकार शुरू में देश के लगभग 100 जिलों के लिए लागत का एक हिस्सा निधि सकता है। डीजीसीए की भूमिका उपयुक्त आधार की पहचान तक ही सीमित किया जाएगा, तकनीकी आवश्यकताओं विहित और हेलीपैड संचालित करने के लिए अनुमति दे रही है। पुलिस, सिविल डिफेंस, फायर सर्विस और पीडब्ल्यूडी के अधिकारियों जैसे जिलों में तैनात राज्य सरकार के अधिकारियों को सुरक्षा पहलुओं में बुनियादी प्रशिक्षण दिया जा सकता है ताकि वे हेलीकॉप्टर के संचालन के दौरान और जब सेवाएं प्रदान कर सकें। लंबे समय में, हवाई अड्डों और लाइसेंस प्राप्त हेलीपोर्टों के अलावा अन्य जगहों में हेलीकॉप्टर संचालन केवल इन हेलीपैड तक ही सीमित होना चाहिए, जो सुरक्षा आवश्यकताओं के अनुरूप है। निर्देशों का एक मैनुअल प्रत्येक जिले में उपलब्ध होना चाहिए।

5.7 कार्गो संचालन वायु कार्गो आंदोलन पर बाधाओं को संबोधित करते हुए निर्यात को बढ़ाया जा सकता है। खाद्य पदार्थों और नाशहीन वस्तुओं के निर्यात के लिए उभरते अवसरों का मुख्य रूप से हवाई अड्डों पर कार्गो-प्रबंधन की प्रणाली में कमजोरी के कारण का शोषण नहीं किया गया है। परिवहन उद्देश्यों के लिए भारतीय माल की लागत और गुणवत्ता लाभ अक्सर परिवहन की समस्याओं के कारण खो जाता है। यह हमारे सामने जोरदार तर्क दिया गया है कि राष्ट्रीय वायुयान, एयर इंडिया, माल ढुलाई आंदोलन को यात्री परिचालनों के एक मात्र सहायक के रूप में मानती है। रेल या सड़क द्वारा माल चालन न केवल समय-उपभोक्ता है, बल्कि डिलीवरी कार्यक्रम की बैठक में भी काफी हद तक अविश्वसनीय है। कार्गो हब के विकास के लिए पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है। खराब मौसम के लिए एक शीत शृंखला विकसित करने के लिए वाणिज्य मंत्रालय के प्रयासों ने बहुत कुछ नहीं दिया है। विदेशों के कई आयातकों ने भी भारतीय निर्यातकों को बिक्री के अंक जैसे सामानों की बिक्री के सामानों को एयर स्टोरेज के लिए डिपार्टमेंटल स्टोर्स जैसे पूछताछ से इन्वेंट्री की लागत को कम करने का प्रयास किया है। कार्गो यातायात के दीर्घकालिक हित में, सभी प्रमुख हवाई अड्डों को उनके कार्गो हैंडलिंग की व्यवस्था में सुधार करने के लिए कहा जाना चाहिए। हालांकि सीमा शुल्क के दृष्टिकोण से निर्यात के माल की मंजूरी में तेजी लाने के लिए कुछ पहल की गई है, हालांकि निर्यातकों को अभी भी लंबे समय तक फार्म भरने के लिए और उससे जुड़े बोज़िल प्रक्रियाओं से नाखुश हैं। हवाई अड्डे के निदेशक, एयरलाइंस के प्रतिनिधियों, कार्गो ऑपरेटर्स, सीमा शुल्क अधिकारियों और निर्यातकों से मिलकर प्रत्येक हवाई अड्डे पर स्थाई समिति स्थापित करने के लिए जरूरी है ताकि कार्गो से संबंधित समस्याओं पर विचार-विमर्श किया जा सके। वाणिज्य विभाग को भी इस गतिविधि पर नजर रखना चाहिए। संबंधित क्वार्टरों द्वारा एक सुझाव दिया गया है कि एक अनन्य "एयर कार्गो हब" निर्यातक समुदाय की शिकायतों को कम करने में मदद करेगा। लेकिन, देश का आकार और आयात और निर्यात कार्गो के भौगोलिक वितरण को देखते हुए, यह संदेह है कि क्या इस तरह के एक विशेष हब महान उपयोग का होगा। आज की आवश्यकता हर निर्यात बिंदु पर संबंधित सभी एजेंसियों, प्रक्रियाओं को व्यवस्थित करने और लागत में कमी के कारण कार्गो यातायात पर अधिक ध्यान देने के लिए है

5.8 स्वदेशी वैमानिकी उत्पाद का निर्यात

### 5.8.1 भारत में वैमानिकी उत्पाद

भारत में विमान, हेलीकॉप्टर और विमान भागों जैसे एरोनेटिकल उत्पादों के निर्माण का लंबा इतिहास है। उदाहरण के लिए, नेशनल एयरोस्पेस लैबोरेटरी (एनएएल), बेंगलूर ने दुनिया के सबसे अच्छे प्रकाश ट्रेनर विमानों में से एक को डिजाइन, विकसित और विकसित किया है, हंसाएनएएल वर्तमान में 15-सीटर मल्टी-रोल एयरक्राफ्ट के विकास में लगी हुई है। इसी तरह, हिंदुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एचएएल), बंगलूर उनके उन्नत लाइट हेलीकॉप्टर (एएलएच) के एक नागरिक संस्करण विकसित की है और बाजारों में विदेश में लग रही है। एयरोस्पेस सिस्टम 32 प्राइवेट लिमिटेड, बेंगलूर ने एक ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) विकसित किया है, जिसे रक्षा विमान द्वारा उपयोग के लिए बड़ी संख्या में आपूर्ति की गई है। टाटा हनीवेल विमानन में उपयोग के लिए कई सॉफ्टवेयर सिस्टम भी विकसित कर रहा है। भारत में वैमानिक उत्पादों का विकास तेजी से बढ़ रहा है यह सूची व्यापक नहीं है। इसलिए, भारत में जल्द ही एक विशाल विविधता और नागरिक विमानन में उपयोग के लिए स्वदेशी तौर पर विकसित एवियोनिक उत्पादों का एक अधिक परिष्कृत सेट हो सकता है।

### 5.8.2 समस्या और समाधान

यहां तक कि यहां निर्मित वैमानिकीय उत्पादों विश्व स्तर के हैं, फिर भी भारत उन्हें हमेशा विश्व बाजार में बेचने में सक्षम नहीं है। इस संबंध में बड़ी समस्या यह रही है कि ये उत्पाद संयुक्त राज्य अमेरिका के फेडरल एविएशन एडमिनिस्ट्रेशन (एफएए) या यूरोप के संयुक्त वायुहीनता प्राधिकरण (जेएए) द्वारा प्रमाणित प्रकार नहीं हैं, दुनिया भर में बेचा जाने वाले विमानन उत्पादों की प्रमाणन में शामिल दो प्रमुख एजेंसियां। हालांकि एफएए / जेएए प्रमाणीकरण सभी बाजारों के लिए अनिवार्य नहीं है, विदेश में खरीदारों अक्सर अपनी सुरक्षा और विश्वसनीयता पर विश्वास रखने के लिए जोर देते हैं। यूएस में बाजार पहुंच हासिल करने के लिए एफएए प्रमाणीकरण के लिए उदाहरण अनिवार्य है।

निर्माता स्वयं उत्पाद के एफएए / जेएए प्रमाणन प्राप्त नहीं कर सकते, क्योंकि इससे पहले समझौते की आवश्यकता होती है। जैसे ब्राजील, इंडोनेशिया, रूस जैसे कई विमानन उत्पाद विनिर्माण देशों को अपने उत्पादों की संयुक्त प्रमाण पत्र के लिए इन एजेंसियों के साथ द्विपक्षीय उड़ान योग्यता / सुरक्षा समझौते में प्रवेश किया है। एफएए / जेएए के साथ समझौतों की अनुपस्थिति, भारतीय निर्माताओं के लिए एक बड़ी बाधा है, हालांकि एफएए के साथ समझौते की प्रक्रिया कुछ समय पहले शुरू हुई थी।

भारतीय निर्माता एक समाधान की तलाश कर रहे हैं वे आईसीएओ और अंतरराष्ट्रीय मानकों से मिलने वाली वैमानिक उत्पादों के डिजाइन और उत्पादन की अपनी क्षमता का प्रदर्शन करने के लिए तैयार हैं। वास्तव में, एचएएल पहले से ही बोइंग 777 और 767 विमान के लिए कुछ भागों का निर्माण कर रहा है और एयरबोन ए 32 ओ विमानों के लिए एयरोनॉटिकल प्राधिकारियों के बीच द्विपक्षीय समझौतों की अनुपस्थिति में बोइंग और एयरबस के प्रत्यक्ष पर्यवेक्षण के तहत पहले से ही उत्पादन कर रहा है। अमेरिकी अधिकारियों ने भी भारत के साथ एक समझौते में गहरा रुचि दिखाई है देरी निर्माताओं के लिए महंगा साबित हो रही है, जो अपने उत्पादों को निर्यात करने में असमर्थ हैं, हालांकि प्रतिस्पर्धी भी। इसलिए, एफएए और जेएए के साथ अपेक्षित द्विपक्षीय वायुसेना / सुरक्षा समझौता प्राथमिकता के आधार पर प्राप्त किया जाना चाहिए।

इस उद्देश्य को हासिल करने के लिए भारत सरकार से एक स्पष्ट निर्देश और एक समयबद्ध कार्यक्रम जारी करने की आवश्यकता है। नागरिक उड्डयन मंत्रालय के तहत एक संयुक्त समूह का गठन होना चाहिए डीजीसीए, रक्षा मंत्रालय, एचएएल, एनएएल, भारतीय उद्योग परिसंघ और अन्य संबंधित विनिर्माण एजेंसियों को इस प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए यह हमारे वैमानिकी उद्योग प्रतिस्पर्धा करने के लिए और बाजार के लिए अपने उत्पादों के लिए दरवाजे खोलने, जिससे उद्योग के विकास में तेजी लाने की मदद करने की ओर एक बड़ा कदम होगा। एक श्री के राँय पॉल सदस्य डॉ प्रणव अक्टूबर के दिन, पर 2004 दीपक पारेख सदस्य मुंबई पर नई दिल्ली और मुंबई में हस्ताक्षर 'सेन सदस्य श्री वी सुब्रमण्यम सदस्य - सचिव श्री नरेश चंद्र अध्यक्ष 34

फ़ासं.एवी.13011/02/2003-डीटी

भारत सरकार

नागर विमानन मंत्रालय

“बी” ब्लॉक, राजीव गांधी भवन,  
सफदरजंग हवाईअड्डा, औरोबिंदो मार्ग  
नई दिल्ली- 110003. दिनांक:21.7.2003

आदेश

यह माना जाता है कि देश के व्यापक आर्थिक विकास के लिए नागर विमानन क्षेत्र एक मुख्य स्रोत हो सकता है। हालाँकि, एयरलाइनों, हवाईअड्डों इत्यादि के विकास के लिए अलग-अलग योजनाएँ बनीं हैं किन्तु, सम्पूर्ण क्षेत्र के लिए कोई भली-भांति परिभाषित खाका विद्यमान नहीं है। अतः, सरकार ने निम्नलिखित को सम्मिलित करके एक समिति गठित करने का निर्णय लिया है जो नागर विमानन क्षेत्र के लिए एक खाका तैयार करेगा जो कि नई राष्ट्रीय नागर विमानन नीति के लिए आधार प्रदान करेगा :-

- |      |  |   |            |
|------|--|---|------------|
| i.   | श्री नरेश चन्द्र<br>(भूतपूर्व मंत्रिमंडलीय सचिव)         | - | अध्यक्ष    |
| ii.  | श्री दीपक पारेख<br>(अध्यक्ष, एचडीएफसी)                   | - | सदस्य      |
| iii. | डॉ. प्रणब सेन<br>(सलाहकार, योजना आयोग)                   | - | सदस्य      |
| iv.  | सचिव (नागर विमानन)                                       | - | सदस्य      |
| v.   | अतिरिक्त सचिव और वित्तीय सलाहकार<br>नागर विमानन मंत्रालय | - | सदस्य सचिव |

2. समिति को निम्नलिखित सहित सभी महत्वपूर्ण कारकों को सम्मिलित करते हुए नागर विमानन क्षेत्र के लिए एक खाका तैयार करना होगा :-

- (i) अंतर्राष्ट्रीय और अंतर्राज्यीय एयरलाइनों के क्षेत्र में प्रतिस्पर्धा और एअर इंडिया लिमिटेड और इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड की भावी भूमिका;
- (ii) एक या अधिक अंतर्राष्ट्रीय केन्द्रों सहित एक विश्व-स्तरीय हवाईअड्डा अवसंरचना के दृष्टिगत हवाईअड्डों का नवीनीकरण;
- (iii) अंतर्राज्यीय विमानन क्षेत्र को किफ़ायती बनाते हुए संयोजकता स्थापित करना;
- (iv) देश के भीतर क्षेत्रीय वायु समपर्कता का विकास;
- (V) आंतरिक क्षेत्रों और सामाजिक तौर पर आवश्यक किन्तु आर्थिक रूप से अव्यवहार्य मार्गों पर वायु सेवाएँ प्रदान की व्यवस्था;
- (vi) तकनीकी और वित्तीय मामलों के लिए नियामक तंत्र ;
- (vii) वायु यातायात और मौसमविज्ञान-संबंधी जानकारी के लिए तंत्र का उन्नयन ;
- (viii) सामान्य विमानन को प्रोत्साहन;
- (ix) विमानन सुरक्षा;

(x) विमानन बचाव;

(xi) विमानन प्रशिक्षण।

3. समिति किसी भी विशेषज्ञ जिसे वो लाभप्रद मानती हैं, से परामर्श ले सकती हैं/निमंत्रण दे सकती हैं और नागर विमानन में दिलचस्पी रखने वाले या उससे संबद्ध किसी भी संस्थान, व्यक्ति और संगठन के साथ परस्पर बातचीत कर सकती हैं।

4. समिति को तीन माह के भीतर अपना कार्य पूरा करना होगा और अपनी अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत करनी होगी और समिति यथावश्यक अपेक्षित अन्तरिम सिफारिशें पेश कर सकती हैं।

5. समिति के गैर-आधिकारिक सदस्यों को समिति की बैठकों में भाग लेने के लिए केंद्र सरकार के उच्चतम ग्रेड के अधिकारियों पर लागू दर के हिसाब से टीए/डीए अदा किया जाएगा। इस पर व्यय होने वाली राशि का भुगतान नागर विमानन मंत्रालय के टीए/डीए प्रमुख द्वारा किया जाएगा।

एसडी/-

(बी.के.ढल)

अवर सचिव, भारत सरकार

दूरभाष: 24640214

सेवा में,

1. श्री नरेश चन्द्र, भूतपूर्व मंत्रिमंडल सचिव, सी-4/4053, वसंत कुंज, नई दिल्ली।
2. श्री दीपक पारेख, अध्यक्ष, एचडीएफसी लिमिटेड, रमोन हाउस, 169 बैकबे रीक्लेमेशन, मुंबई 400020
3. डॉ. प्रोणब सेन, सलाहकार, योजना आयोग, योजना भवन, नई दिल्ली।
4. श्री के. राँय पॉल, सचिव, नागर विमानन मंत्रालय।
5. श्री वी. सुब्रमनियॉ, एस एवं एफए, नागर विमानन मंत्रालय

संगठनों और व्यक्तियों की सूची

क्रम संख्या	प्रतिभागियों का विवरण	बैठक की तारीख
1.	<p><b>विदेश मंत्रालय</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>आर.एम अभयकर, सचिव</li> <li>राजीव सिकरी, विशेष सचिव (ईआर)</li> </ul> <p><b>भारतीय मौसम विभाग</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>एस.कुमार दास</li> <li>पी.राजेश राव, डीडीजीएम (ओ)</li> <li>डा. एस.के.श्रीवास्तव, एडीजीएम (एस एण्ड सी)</li> </ul> <p><b>पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लि.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>नागर बी.श्रीधर, अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक</li> <li>संजीव बहल, महाप्रबंधक (वित्त एवं प्रशासन)</li> <li>मंदीप सिंह, महाप्रबंधक</li> <li>संजीव अग्रवाल, कंपनी सचिव</li> <li>आर.सी.श्रीवास्तव, उपमहाप्रबंधक (प्रचालन)</li> </ul>	21.11.2003
2.	<p><b>गृह मंत्रालय</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>हरमिन्द्र राज सिंह, संयुक्त सचिव (पीएम)</li> <li>एल.सी.गोयल, संयुक्त सचिव (आईएस)</li> <li>पी.के.भारद्वाज, बीओआई, आई बी</li> <li>आर.मुथौटो, आई बी</li> </ul> <p><b>केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ताज हसन, डीआईजी, उत्तरी क्षेत्र</li> <li>शरीफ आलम, आईजी, उत्तरी क्षेत्र</li> </ul> <p><b>नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>टी.के.मैत्रा, आयुक्त</li> <li>आर.के.सिंह, अपर आयुक्त</li> <li>जे.एन. राँय, भूतपूर्व आयुक्त</li> </ul> <p><b>भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>एस.के.नरूला, अध्यक्ष</li> </ul> <p><b>अन्य</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>आर.सी.जैन, भूतपूर्व सचिव, भारत सरकार</li> </ul>	17.12.2003
क्रम संख्या	प्रतिभागियों का विवरण	बैठक की तारीख
3.	<ul style="list-style-type: none"> <li>एम.ए.इलारियस, गल्फ एयर</li> <li>वी.के.माथुर, सीएमडी/आईएनएपीईएक्स</li> <li>तुलसीराजन, एक्सप्रेस इंडिस्ट्रीज, भारतीय परिषद</li> <li>एयर मार्शल एस.एस.रामदास, ब्ल्यू डार्ट एक्सप्रेस</li> <li>साइप्रेस गुजधर,सी-11, अध्यक्ष नागर विमानन समिति</li> </ul>	13-01-2004



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• इंग्राणी कर, वरि.निदेशक (निर्यात) सी-11</li> <li>• रोशन लाल, भूतपूर्व निदेशक (कार्गो) एएआई</li> <li>• ए.के.प्रसाद, निदेशक (कस्टम)</li> <li>• आर.सी.जैन, भूतपूर्व सचिव, भारत सरकार</li> </ul>	
4.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ए.के.प्रसाद, निदेशक (कस्टम), राजस्व</li> </ul> <p><b>भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• रोशन लाल, भूतपूर्व निदेशक (कार्गो) एएआई</li> </ul> <p><b>दिल्ली निर्यात मंडल</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• एस.पी.अग्रवाल, अध्यक्ष</li> <li>• पी.एन.सुरी, महासचिव</li> <li>• वी.सी.जैन बाबू, उपाध्यक्ष</li> <li>• बी.के.अग्रवाल, महासचिव</li> <li>• सुबोध जैन</li> </ul>	20-01-2014
5.	<p><b>इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• के.गोहाइन, निदेशक इग्राउआएवं संयुक्त महानिदेशक</li> <li>• गुप कैप्टन नीनो चांद (सेवानिवृत्त) उड़ान परीक्षक</li> </ul> <p><b>अन्य</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• कैप्टन मोहिन्द्र कुमार, आरएसएफएस</li> <li>• कैप्टन एन.एल.दांगी, एएए, अहमदाबाद</li> <li>• कैप्टन आर.एस.कंग, एन.आई.एफ.सी.पटियाला</li> <li>• चेतन कुमार गुप्ता, गर्ग एविएशन लि.</li> <li>• मनोहर देव, एम.पी.फ्लाइंग क्लब</li> <li>• एयर कमांडोर अशोक कुमार (सेवानिवृत्त)ओरियंट फ्लाइंग स्कूल चेन्नई</li> <li>• कैप्टन एस.एन रेड्डी, विमानन सलाहकार, ए.पी. एविएशन अकादमी, हैदराबाद</li> <li>• कैप्टन कमल किशोर, मुख्य उड़ान परीक्षक, करनाल</li> <li>• वाई.पी. रेड्डी, अध्यक्ष, राजीव गांधी एविशन अकादमी, हैदराबाद</li> <li>• पी.बी.रेड्डी, मुख्य उड़ान परीक्षक, आई.ए.एम.आई</li> <li>• एयर कमांडोर अशोक कुमार (सेवानिवृत्त), आई.एच.ई.टी चेन्नई, एचएई, बैंगलौर</li> <li>• ए.एन.मुखर्जी, भारतीय वैमानिक संस्थान, नई दिल्ली</li> <li>• एस.कुमार, भारतीय वैमानिकी विज्ञान संस्थान, कोलकाता</li> <li>• अजय कुमार, भारतीय विमान इंजीनियरिंग संस्थान</li> <li>• डी.कृष्ण कुमार, वैमानिकी और व्यावहारिक विज्ञान, नेहरू कॉलेज, कोयम्टूर</li> <li>• सी.सी.अशोक, वैमानिकी स्कूल, नई दिल्ली</li> <li>• सी.पी.सिंह, उप निदेशक, भारत वैमानिक संस्थान</li> </ul>	28.01.2004
6.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• प्रवीन श्रीवास्तव, संयुक्त सचिव, (एफ) गृह मंत्रालय</li> </ul>	06.02.2004

	<ul style="list-style-type: none"> <li>राठी विनय झा, सचिव, पर्यटन निदेशालय</li> </ul>	
7.	<b>भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ए.के.मिश्रा, कार्यपालक निदेशक (सीएनएस)</li> <li>श्री एस.एस सिंह, महाप्रबंधक (एटीएम)</li> <li>वी.सोमा सुन्दरम, अपर महाप्रबंधक (एटीएम)</li> </ul>	20-02-2004
8.	<b>भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ए.के.मिश्रा, कार्यपालक निदेशक</li> <li>श्री कृष्ण, कार्यपालक निदेशक (एटीएम)</li> <li>वी.सोमा सुन्दरम, अपर महाप्रबंधक (एटीएम)</li> <li>श्री गुरुचरण भुथरा, कार्यपालक निदेशक (प्रचालन),आईएडी</li> <li>वी.डी.वी. प्रसाद राव, सदस्य (वित्त)</li> <li>पी.बी.देशवानी, महाप्रबंधक (योजना)</li> <li>ए.प्रसाद, अपर महाप्रबंधक, (एटीएम)</li> <li>जे.एस.भाटिया,</li> </ul> <b>एअर इंडिया लि.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>वी.तुलसीदास, अध्यक्ष एवं प्रबंधक निदेशक</li> <li>कैप्टन टी.मणीलाल, महाप्रबंधक, मुम्बई हवाईअड्डा</li> <li>एस.तलवार, क्षेत्रीय निदेशक,</li> <li>टी.के.पालिट, महाप्रबंधक (ओ)</li> <li>एन.के.बैरी, क्षेत्रीय निदेशक, दिल्ली</li> <li>के.एस.बालासारी</li> <li>एस.संतोषसम, महाप्रबंधक, आई जी आई एयरपोर्ट, नई दिल्ली</li> <li>हसन गफ्फुर, निदेशक सुरक्षा</li> <li>जी.एस.बनकोटी, उप महाप्रबंधक (एसई)</li> <li>दीपक समाल, निदेशक (जीएसटी)</li> <li>रोमेश बहल, उप प्रबंधक (संचार)</li> <li>ओ.पी. राजरोआ, उप प्रबंधक, (संचार)</li> </ul> <b>एयर सहारा</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>प्रवीन भारद्वाज</li> <li>के.दामोदरन, वी.पी</li> </ul> <b>एयर डक्कन</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>कैप्टन गोपीनाथ</li> </ul> <b>जेट एयरवेज</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>डब्ल्यू. प्रोक सोवीर, सी ई ओ</li> <li>एस.के.दत्ता, कार्यपालक निदेशक</li> <li>आई.के.वर्मा, ई वी पी</li> <li>सी.एस.डिसुजा, महाप्रबंधक</li> <li>ए.के. शिवनन्दन, महाप्रबंधक (पीआर)</li> <li>नंदनी वर्मा, उपाध्यक्ष (सीए)</li> </ul> <b>इंडियन एयरलाइंस</b>	04-03-2004

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• टी.एस.चंद्रशेखर, उप प्रबंध निदेशक</li> <li>• अंजना महेश्वरी, निदेशक (प्रणाली)</li> <li>• एस.चावला, निदेशक</li> <li>• संजीव दुआ, उप महाप्रबंधक (वित्त)</li> </ul>	
9.	<b>भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• के.रामालिंगम, अध्यक्ष</li> </ul> <b>नागर विमानन महानिदेशालय</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• सतेन्द्र सिंह, महानिदेशक</li> </ul>	14.05-2004
10.	<b>केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ताज हसन, डीआईजी, उत्तरी क्षेत्र</li> <li>• बी.के.रवि, एफ एच क्यू</li> <li>• वाई.एम.शर्मा, सी ओ</li> </ul> <b>नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• टी.के.मित्रा, आयुक्त</li> <li>• आर.डी. गुप्ता, विशेष सेवा अधिकारी-1</li> <li>• आर.के सिंह, अपर सीओएससीए</li> </ul>	

अनुबंध-1

## अध्याय- 6

### प्रस्तावना

नागर विमानन क्षेत्र और आर्थिक गतिविधि और सामान्य विकास पर इसके उत्प्रेरक प्रभाव के बीच संबंध अब भली भांती अभिज्ञात हैं। 1998के एक अध्ययनमें, एयर ट्रांसपोर्ट एक्शन ग्रुप (ATAG) ने अनुमान लगाया था कि वैश्विक उत्पादन पर विमानन का कुल प्रत्यक्ष आर्थिक प्रभाव 1998 में 1.36 ट्रिलियन यूएसडॉलर से बढ़कर 2010 में 1.7 ट्रिलियन यूएस डॉलर हो जाएगा; प्रत्यक्ष, अप्रत्यक्ष और प्रेरित रोजगार सहित 28 मिलियन (एमएन) नौकरियां नागर विमानन क्षेत्र से प्रभावित हैं। अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) ने अनुमान लगाया है कि अर्थव्यवस्था के लिए 100डॉलर एयर ट्रांसपोर्ट पर खर्च करने पर 325डॉलर के फायदे हैं; विमान परिवहन में एक सौ अतिरिक्त नौकरियों की वजह से 610 नई अर्थव्यवस्था-वार नौकरियों का सृजन हुआ। अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) का अध्ययन सूचित करता है कि वैश्विक जीडीपी से 4.5 प्रतिशत से अधिक नागर विमानन के हवाई परिवहन घटक हैं। वर्ष 2002 में अमेरिकी अर्थव्यवस्था पर नागर विमानन के प्रभाव पर एक डीआरआई. डबल्यूईएफए<sup>3</sup> अध्ययन किया गया, जिसमें आर्थिक मल्टीप्लायरों के विभिन्न प्रकारों का उपयोग करते हुए संबंधित उद्योगों पर प्रत्यक्ष, अप्रत्यक्ष और प्रेरित प्रभावों को शामिल किया गया है, जिसके लिए नागर विमानन एक सक्रिय कार्य प्रदान करता है, सकल घरेलू उत्पाद में नागर विमानन हिस्से का अनुमानित 9 प्रतिशत, लगभग 900 अरब डॉलर (बीएन) और 11 मिलियन नौकरियां।

भारत<sup>4</sup> में विमानन क्षेत्र तेजी से महत्व प्राप्त कर रहा है, हालांकि इसके कई प्रभावों को कड़ाई से नहीं मापा गया है। यह अनुमान है कि नागर विमानन द्वारा 22.5 अरब डॉलर की विदेशी मुद्रा लेन-देन सीधे सहायता प्रदान की जाती है और दूसरे विमानन सेवाओं के माध्यम से अप्रत्यक्ष रूप से 96 डॉलर बिलियन हैं। 95 प्रतिशत पर्यटकों का आगमन का हवाई मार्ग से होता है। हवाई अड्डे उच्च मूल्य और शीघ्र नष्ट होने वाली वस्तुओं के व्यापार की सुविधा प्रदान करते हैं; भारत में 40 प्रतिशत मूल्य के निर्यात और आयात विमान द्वारा किया जाता है। यह क्षेत्र दूरदराज के क्षेत्रों में जहां अन्य प्रकार के परिवहन से कनेक्टिविटी प्रदान नहीं किया जा सकता, वहाँ भी एक दिन नियमित रूप से सेवा प्रदान करेगा।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) 122 हवाई अड्डों का प्रबंधन करता है, जिनमें से 94 नागरिक हवाई अड्डों (11 अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों सहित<sup>6</sup>) और रक्षा हवाई क्षेत्र में 28 सिविल इंकलेव है। इन हवाई अड्डों ने 2002-03 में 4.4 करोड़ यात्रियों को परिचालन किया था (1.5 करोड़ अंतरराष्ट्रीय और 2.9 करोड़ घरेलू)। वर्ष 2002 में प्रतिकूल परिचालन की स्थिति यथा- कम भार कारक, उच्च ईंधन और बीमा लागत आदि के बावजूद घरेलू यात्री यातायात में 8 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी जो 1.3 करोड़ है। इस अवधि में एअर इंडिया (एआई) और इंडियन एयरलाइंस (आईए) द्वारा अंतरराष्ट्रीय यात्रियों का वहन किया गया। इसमें भी 8 प्रतिशत की वृद्धि हुई जो 0.4 करोड़ है। वर्ष 2003 में भारतीय हवाई अड्डों ने कार्गो के एक मिलियन टन (एमटीएस) के करीब संभालाई (0.65 मेट्रिक टन अंतरराष्ट्रीय और 0.33 मेट्रिक घरेलू); पिछले वर्ष की

तुलना में 15प्रतिशतकी वृद्धिहुई।2002-03 से 2006-07 तक घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय टैफिक के लिए परिवहन और कार्गो में प्रति वर्ष 5-7 प्रतिशत के बीच वृद्धि का अनुमान है।

1 एटीएजी, "एयर ट्रांसपोर्ट के आर्थिक लाभ", 1998

2इकाओ ब्रोशर, "नागर विमानन का आर्थिक योगदान: समृद्धि के रिपल्स", 2000

3 डीआरआई • डब्ल्यू ईएफए आईएनसी, "नागर विमानन के राष्ट्रीय आर्थिक प्रभाव", जुलाई 2002।

4 "भारत में विमानन क्षेत्र को मोटे तौर पर तीन अलग-अलग कार्यात्मक क्षेत्रों में वर्गीकृत किया जा सकता है: (i) इंडियन एयरलाइंस (आईए) और इसकी पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी एलायंस एयर (एए) एअर इंडिया (एआई), पवन हंस हेलीकॉप्टर की गतिविधियों सहित और अन्य निजी प्रचालकों; (ii) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) के दायरे के तहत अवसंरचना, और (iii) विनियमन और विकास, नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) और नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो (बीसीएसएस)

5 जब तक अन्यथा संदर्भित नहीं किया जाता, इस अध्याय की संख्यानागर विमानन मंत्रालयकी 2002-03 की वार्षिक रिपोर्टसे लिए गए हैं, दसवीं पंचवर्षीय योजना दस्तावेज और पर्यटनजैसे मंत्रालयों, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और नागर विमानन महानिदेशालय जैसे संगठनों,विमान परिवहन प्रचालकों और सीआईआई एवं फिक्कीजैसे विभिन्न उद्योग संघों द्वारा समिति के समक्ष प्रस्तुत किया जाता है।

नब्बे के दशक में शुरू किए गए चयनित क्षेत्रों का आंशिक विनियमन और परिणामी प्रतियोगिता ने घरेलू एयरलाइन परिचालनों को बदल दिया है। च्वाइस और सेवा की उड़ान गुणवत्ता, विशेष रूप से ट्रंक मार्गों पर, में नाटकीय रूप से वृद्धि हुई है। लचीला टैरिफ संरचना उड़ान को तेजी से और अधिक किफायती बना रहे हैं। ग्राहक इंटरफेस और सहायक सेवाओं की गुणवत्ता बेहतर है। अभिनव एयरलाइन प्रचालनमॉडल पेश किए जा रहे हैं। कार्गो एक मुक्त आकाश नीति (openskiespolicy) द्वारा शासित है। सरकार की आर्थिक अपेक्षाओं के प्रति भी लाभांश का भुगतान किया गया है; शीत अनुसूचियों के लिए मुक्त आकाश की घोषणा करने के इस फैसले ने एक अस्थिर अंतर्राष्ट्रीय माहौल में भी पर्यटकों के आगमन में बढ़ोतरी की हैऔर अब इस नीति को तीन और सालों के लिए विस्तार देने का आह्वान किया गया है।

इन प्रगति के बावजूद, भारत विमानन में पिछड़ गया है;इसने नब्बे के दशक की यात्रा बूम को खो दिया है, अन्य देशों के लिए कार्गो और कूरियर केंद्र के रूप में अपने प्राकृतिक भौगोलिक और आर्थिक लाभ को सौंप गया है और हवाई यात्रा अभी भी घरेलू आबादी के एक छोटे से हिस्से तक ही सीमित है। कुल विश्व विमानन यातायात में भारत का हिस्सा मामूली बनी हुई है। भारतमें वर्ष 2002 में वैश्विक स्तर पर 71.5 करोड़ और एशिया प्रशांत में 13 करोड़ के पर्यटन यात्री की तुलना में 24 लाख (0.38% हिस्सेदारी) यात्री ही आए। दुनिया भर में, पर्यटन सकल घरेलू उत्पाद का 10.2% है, जबकि भारत में, यह सिर्फ 4.8% है। ओएजी, एक सम्मानित उद्योग सूचना सेवा का अनुमान है कि 1989-2000 में चीन में एयर सीट की क्षमता 48.5% बढ़ गई है, लेकिन भारत में यह केवल 40%बढ़ा है। पूरे विश्व का यात्री टैफिक 161.5 करोड़ था और अकेले अनुसूचित एयरलाइंस का कार्गो यातायात 30 मैट्रिक टन था।वर्ष 2002 में दुनिया के 25 सबसे बड़े हवाई अड्डोंने102 करोड़ यात्रियों का वहन किया और 1.1 करोड़ वाणिज्यिक विमान परिवहन का संचालन हुआ। यात्रियों के संचलन के मामले में, दुनिया में मुंबई और दिल्ली के हवाई अड्डों क्रमशः 80 और 109 वें सबसे व्यस्त हवाईअड्डों के स्थान पर हैं।

पर्यटन को समर्थन देने के लिए एक कुशल विमानन क्षेत्र आवश्यक है, एक उद्योग जिसमें भारी रोजगार का अवसर है। यहाँ पर यह उल्लेखनीय है कि पर्यटन उद्योग में निवेश दूसरे क्षेत्रों में निवेश के मुकाबले सबसे बड़ी संख्या में रोजगार पैदा करेगा। इस प्रकार, 10 लाख रुपए के निवेश से

विनिर्माण क्षेत्र में 13 नौकरियां

कृषि में 45 नौकरियां, और

पर्यटन में 89 नौकरियां सृजित होंगी।

इसके अलावा पर्यटन के अप्रत्यक्ष लाभ महत्वपूर्ण होते हैं क्योंकि यात्रा एवं पर्यटन उद्योग से धीरे-धीरे प्राप्त होने वाले ये अप्रत्यक्ष लाभ उन लाभों से कहीं अधिक हैं, जो प्रत्यक्ष रूप से नजर आते हैं। वर्ल्ड ट्रेवल एंड टुरिज़्म काउंसिल (डब्ल्यूटीटीसी) के सैटेलाइट अकाउंटिंग आंकड़े बताते हैं कि भारत में 11.33 अरब डॉलर की यात्रा और पर्यटन उद्योग ने संबंधित आर्थिक गतिविधियों में 23.8 अरब डॉलर का समर्थन किया है।

.....  
<sup>6</sup>ये दिल्ली, मुंबई, कोलकाता, चेन्नई, तिरुवनंतपुरम, बेंगलोर, हैदराबाद, अहमदाबाद, गोवा, अमृतसर और गुवाहाटी में हैं।

<sup>7</sup>देश में कुल 400 एयरफील्ड / एयरस्ट्रिप्स हैं।

<sup>8</sup>14 उत्तरी अमेरिका में, यूरोप में 6 और एशिया में 5

.....

कुछ हवाईअड्डों को छोड़कर, उपलब्ध बुनियादी ढांचे का उपयोग कम किया जाता है। चार गेटवे एयरपोर्ट्स का राजस्व 42 प्रतिशत है। वहां बड़ी संख्या में हवाईअड्डे हैं जहां पूरा बुनियादी ढांचा उपलब्ध है, लेकिन केवल एक दिन में एक से दो उड़ानें संचालित होती हैं; भारतीय विमानपत्तन के लगभग 50 प्रतिशत हवाईअड्डे एयरलाइनों द्वारा उपयोग नहीं किए जा रहे हैं। हालांकि, भारतीय हवाई अड्डों के प्रदर्शन मापदंडों पर थोड़ा मात्रात्मक डेटा उपलब्ध है, मौलिक अनुभववाद (एम्पिरसिज़म) से पता चलता है कि सेवा की गुणवत्ता में कमी है। अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे, जो पर्यटन के आधार हैं, उनकी निगाह में भारत की सेवा गुणवत्ता अवमानक है। यात्री सुविधाएं, कन्वेयर बेल्ट सुविधाएं, आदि, अधिकांश भाग में शर्मिंदगी का सबब है। हवाईअड्डों पर निहायत अपर्याप्त कार्गो-हैंडलिंग प्रक्रियाएं एक टर्मिनल से दूसरे टर्मिनल तक ट्रांजिट में कुछ दिनों की देरी का कारण बनती हैं। पिछले 15 वर्षों में हवाई अड्डे के लैंडिंग शुल्क में तीन गुना वृद्धि होने के बावजूद, केवल दस हवाई अड्डों ने 2001 में लाभ कमाया था। भारत में हवाईअड्डों का प्रभार<sup>9</sup> अंतरराष्ट्रीय औसत से 78 प्रतिशत अधिक है।

जाहिर है, भारत में विमानन क्षेत्र संकट में है। हमारी एयरलाइनों की स्थिति गंभीर है, सार्वजनिक क्षेत्र की घरेलू वाहक के साथ लगभग 350 करोड़ रु. का नुकसान हुआ है और निजी विमान सेवाओं के बारे में बताया गया है कि 2002-03 के दौरान भारी नुकसान हुआ है, अंतरराष्ट्रीय स्तर पर 6-7 वर्ष की उम्र की तुलना में इंडियन एयरलाइन्स और एअर इंडिया के बेड़े की औसत आयु लगभग 17 वर्ष है। इसके अलावा, एअर इंडिया 16,000-18,000 कर्मचारियों को रोजगार देता है और इंडियन एअरलाइंस में कर्मचारियों की क्षमता 20,600 है जो कि अंतर्राष्ट्रीय स्तर के मुकाबले यात्री मार्ग किलोमीटर की तुलना में बहुत अधिक है। भारत यात्रियों, विमानों और कार्गो संस्करणों के संदर्भ में बाजार के शेरों खोता जा रहा है (या, कभी-कभी वर्षों में, द्विपक्षीय अधिकारों की चिंता से बचने के लिए मुश्किल से प्रबंधन करता है)। इंडियन एयरलाइन्स और एअर इंडिया की संयुक्त क्षमता ने 1997-2002 तक 1.8 प्रतिशत सीएजीआर पर संकुचित हो गया, जिससे उन्हें नेटवर्क उपयोग को अधिकतम करने से रोक दिया गया जो 'एयरलाइन मुनाफे के लिए महत्वपूर्ण है।' अपेक्षित रूप से, भारत वर्तमान में अपने अंतरराष्ट्रीय द्विपक्षीय हिस्से का केवल 40 प्रतिशत का उपयोग करता है। भारत से/तक यात्रा की लागत बहुत अधिक है, जो यहाँ की असुविधाजनक प्रक्रियाओं से संयुक्त हो कर हवाई यात्रा विकास को प्रभावी रूप से अवरूद्ध कर दिया है।

एअर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स का सार्वजनिक क्षेत्र का स्वामित्व में, अतिरिक्त वाणिज्यिक जवाबदेही और बोझिल खरीद प्रक्रियाओं के कई अपरिहार्य हैं स्तर को प्राप्त करता है। जो आगे इन उद्योग को शिथिल कर देता है और वाणिज्यिक उन्मुखीकरण/अभिविन्यास करें और प्रतिस्पर्धी बाजार में अपेक्षित सक्रियता दोनों को बाधित कर दिया है। श्रम नीति दृढ़ता प्रभावी लागत प्रबंधन को रोकता है। वर्तमान में, घरेलू बाजार (मार्ग यात्री किलोमीटर (आरपीके) के संदर्भ में), में एअर इंडिया की हिस्सेदारी 1993-94 में 100 प्रतिशत के मुकाबले 45 प्रतिशत रह गया है। विश्व स्तर पर, रीतिगत, वाहक क्षमता में निवेश करते हैं, जब लोड की क्षमता 70 प्रतिशत की क्षमता का स्पर्श करती है। भारत में, लोड पूरे साल इस बाधा को पार करते हैं। अक्टूबर से मार्च तक व्यस्ततम यात्रा महीनों के दौरान, इस स्तर से अधिक अंतरराष्ट्रीय यात्री भार, यात्रियों की बड़ी संख्या के रूप में व्यस्ततम यात्रा समय में उड़ानों से ऑफ-लोड किए गए हैं, इसके साक्ष्य हैं। दूसरी ओर, ऊपर उल्लिखित बाधाएं घरेलू यात्रा को निराश रखने में योगदान करती हैं; अधिकांश मार्गों में सीटें नियमित रूप से खाली रहती हैं; बदले में घरेलू वाहक की वित्तीय



व्यवहार्यता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करते हैं। सार्वजनिक क्षेत्र के वाहकों के पुराने बेड़े और विमान परिवहन नियंत्रण प्रणालियों के प्रबंधनपर चिंता बनी रहती है।

यह सच है कि एयरलाइनों के संकट का अनुमानित कारण समय की जटिलता में निहित है, जिसके माध्यम से नागर विमानन उद्योग, दुनिया भर में गुजर<sup>10</sup> रहा है। लेकिन भारत में गड़बड़ी गहरी है। कई सालों से, नागर विमानन क्षेत्र का इस्तेमाल राजनीतिक संरक्षण के लिए अक्सर किया जाता रहा है और परिणामस्वरूप दखल से क्षेत्र की व्यवहार्यता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। नागर विमानन के लिए मुश्किल वातावरण ने विकृतियों, अक्षमताओं और बाधाओं को बढ़ा दिया है जिसके लिए सरकारी नीतियां भी जिम्मेदार हैं।

.....  
<sup>9</sup> लैंडिंग प्रभारों, मार्ग दिक्चालन सुविधा प्रभारों (आरएएनएफसी) और टर्मिनल दिक्चालन लैंडिंग प्रभार (टीएनएलसी) शामिल हैं।

<sup>10</sup> वैश्विक एयरलाइन उद्योग का 2003 में 6.5 अरब डॉलर के नुकसान का अनुमान है।

<sup>11</sup>समिति के समक्ष सी।। प्रस्तुतिकरण।

.....

हवाईअड्डों पर अनुषंगी सेवाओं के प्रावधान (वर्तमान में ईंधन भरने) पर मौजूदा प्रतिबंध सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को लाभ देते हैं, प्रतिस्पर्धा में बाधा डालते हैं और उच्च लागत रखने के लिए पर्याप्त हैं। निजी विमान सेवाओं को हवाईअड्डों पर प्रमुख रखरखाव ओवरहाल्स के लिए हेंगर स्थापित करने की अनुमति नहीं है, और इसके परिणामस्वरूप विदेशों में उच्च लागत वाले स्थानों पर रखरखाव की गतिविधि को आउटसोर्स करना पड़ता है। हमारे वाहकों को निजीकरण को लेकर अस्थिरता ने गंभीर रूप से उनके विकास और आधुनिकीकरण में बाधा पहुंचाई है।

एअर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स के निजीकरण पर चर्चा अक्सर सरकार के स्वामित्व वाले राष्ट्रीय वाहक होने की आवश्यकता पर केंद्रित होती है। इस संबंध में, समिति ने ध्यान दिया है कि हमारी आधी सदी पहले का इतिहास, जहां निजी तौर पर स्वामित्व वाली एअर इंडिया को वैश्विक विमानन समुदाय में गौरव स्थान है, को भुला दिया जाता है। इसलिए, यह उचित नहीं होगा कि इस मुद्दे पर राष्ट्रीय प्रतिष्ठा के विषय के रूप में चर्चा करें। भारत के किसी भी सार्वजनिक या निजी एयरलाइन जिसे कुशल वाहक के रूप में अच्छी प्रतिष्ठा प्राप्त है कि राष्ट्रीय गर्व का एक स्रोत होना चाहिए। यह भी उल्लेखनीय है कि वायु परिवहन जैसे गतिशील और प्रतिस्पर्धी उद्योग में, यह काफी संभावना है कि मौजूदा राष्ट्रीय ध्वज वाहक अन्य एयरलाइंस को भूमिका सौंप देगा जो कि मजबूत ऑपरेटरों के रूप में उभर आए। सबसे प्रमुख उदाहरण यू.एस. है, जहां अमेरिकी एयरलाइंस और यूनाइटेड एयरलाइंस ने पैन एम और टीडब्लू जैसी पूर्ववर्ती एयरलाइनों से इस आवरण को अपना लिया है।

हमारे आकार और रणनीतिक जरूरतों को देखते हुए, एक जीवंत नागर विमानन क्षेत्र हमारी अर्थव्यवस्था के साथ-साथ सुरक्षा के लिए भी आवश्यक है। देश की बुनियादी ढांचे के महत्वपूर्ण क्षेत्र के रूप में नागर विमानन के महत्व को इंगित करने के लिए पर्याप्त डेटा का उल्लेख किया गया है। किसी भी राष्ट्रीय आपात स्थिति में एक अच्छी तरह से योजनाबद्ध नेटवर्क के साथ समर्थित एक मजबूत एयरपोर्टों की प्रणाली मूल्यवान होगी। इसलिए, भारत में नागर विमानन को विशिष्ट वर्ग और अमीर के लिए एक सेवा के रूप में देखना उपयुक्त नहीं होगा। हमारी राय में यह दृष्टिकोण, भविष्य की योजना के लिए अपनाया जाना चाहिए। इसके लिए उस तरीके की पूरी तरह से समीक्षा की आवश्यकता होगी, जिसमें इस क्षेत्र में लगाए गए करों और शुल्क के बोझ के साथ ही भारत में नागर विमानन के विकास के लिए प्रोत्साहित करने और समर्थन करने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाने की जरूरत है।

एक बहुत बड़ा राजकोषीय बोझ, जो इस विचार से उत्पन्न होता है कि हम विमानन क्षेत्र को विशिष्ट वर्ग के रूप में देखते हैं और इसलिए, विकास के इंजन के बजाय एक दुधारू गायको निशाना बनाते हुए विमान वाहकों के अहित करता है। एटीएफ पर एक्साइज ड्यूटी 16 प्रतिशत है और भारतीय कैरियर्स के लिए एटीएफ पर बिक्री कर का औसत 25 प्रतिशत है, जिसके परिणामस्वरूप मूल एटीएफ की कीमतों पर कुल 45 प्रतिशत की मूल्यवृद्धि हुई है। पीएसयू तेल कंपनियों को एटीएफ की आपूर्ति के लिए अपने एकाधिकार बल पर उच्च और मनमानी शुल्क लगाने के लिए अनुमति देना केवल बोझ को बढ़ाता है। परिणामस्वरूप, यह घरेलू यात्रियों के लिए देश के भीतर यात्रा करने से दक्षिण पूर्वी एशियाई पर्यटन स्थलों पर जाना सस्ता है। (सारणी 1.1 देखें)

वित्तपोषण भी एक बाधा बन गया है। एयरलाइंस एक अत्यधिक पूंजीगत और जोखिम भरा व्यवसाय है। अगले 7-8 वर्षों में, एआई और आईए को 500 करोड़ और 400 करोड़<sup>12</sup> रुपये का इक्विटी निवेश सहित 16,000 करोड़ और 10,000 करोड़ रुपये की पूंजी निवेश की आवश्यकता होगी। इस परिमाण की वित्तीय आवश्यकताओं के लिए निवेशकों तक पहुंच की आवश्यकता होती है, जो उचित जोखिम प्रवृत्ति, अर्थात्

विदेशी पूंजी और यह वह क्षेत्र हैं, जहाँ निश्चित रूप से विदेशी निवेश में प्रतिबंध है, मुख्यतः इक्विटी जो सर्वाधिक दुर्भर बना हुआ है। उदाहरण के लिए, अंतरराष्ट्रीय सेवाओं में विदेशी व्यक्तियों और कंपनियों की इक्विटी सीमा 26 प्रतिशत है और घरेलू यात्री परिवहन में 40 प्रतिशत<sup>13</sup> है। यात्री विमान परिवहन में विदेशी एयरलाइंस की इक्विटी भागीदारी का पूर्ण निषेध, जो कि साफ तौर पर, उस पर अच्छा प्रभाव नहीं डालता, तर्कहीन है। लाइसेंसिंग आवश्यकताओं से संबंधित अन्य प्रविष्टि बाधाएं हैं, जो प्रतिस्पर्धा को सीमित करने के लिए कृत्रिम रूप से सेवा प्रदान करते हैं।

.....  
<sup>12</sup> एअर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स का बाह्य सलाहकारों का अनुमान

<sup>13</sup> दसवीं पंचवर्षीय योजना, 2002-2007, "राष्ट्रीय विकास परिषद के लिए प्रस्तुति", योजना आयोग, नई दिल्ली,  
 .....

### सारणी 1.1: दिल्ली से चयनित घरेलू और अंतरराष्ट्रीय स्थलों के लिए विमान किराया

दिल्ली से	आने जाने का किराया
गोवा	20,470 रूपए
कोचिन	37,700 रूपए
कोलंबो (डीजीसीए फेयर-राउंड ट्रिप भ्रमण)	17,355 रूपए
बैंकाक (डीजीसीए फेयर-राउंड ट्रिप भ्रमण) चेन्नई मार्ग से	25,170 रूपए
बैंकाक (डीजीसीए फेयर-राउंड ट्रिप भ्रमण)	
प्रत्यक्ष कोड शेयर उड़ान	17,980 रूपए

नोट: जैसा कि लागू है, यात्री सेवा शुल्क और बीमा शुल्क शामिल है।

स्रोत: इंडियन एयरलाइंस

पिछले एक दशक में इसी तरह की समस्याओं, अविनियमन और उदारीकरण वाले कई देशों ने उन्हें प्रतिस्पर्धा के सकारात्मक प्रभावों का इस्तेमाल करने में सक्षम बना दिया है। उपरोक्त कमियों की त्वरित निवारण की आवश्यकता को स्वीकार करते हुए, भारत सरकार (दिनांक 21.7.2003 की आदेश फाइल संख्या 13011/02/2003-डीटीद्वारा), भारत में विमानन क्षेत्र को तेजी से तर्कसंगत बनाने और सुधारने के लिए एक रूप रेखा तैयार करने हेतु समिति गठित की गई थी। संदर्भ की शर्तें (टीओआर) परिशिष्ट 1 में विस्तृत रूप से हैं।

अपने विचार-विमर्श के दौरान, समिति ने कई हितधारक संगठनों के साथ व्यापक विचार-विमर्श किया, जिसकी एक सूची परिशिष्ट 2 में दी गई है। इन सभी संगठनों ने समान रूप से विमानन लागत को कम करने और हवाई यात्रा को और अधिक किफायती बनाने पर जोर दिया ताकि सामान्य रूप से अर्थव्यवस्था-वार विकास को सुकर बनाया जा सके और विशेष रूप से यात्रा एवं पर्यटन उद्योग का

विकास किया जा सके। इन परामर्शों के दौरान समिति को एहसास हुआ कि, इसके अंतर्राष्ट्रीय कार्यप्रणालियों की वैकल्पिक और विविधतापूर्ण स्तर के साथ, जबकि अंतरराष्ट्रीय स्तर पर अविनियमन के अंतरराष्ट्रीय अनुभव को आकर्षित करना महत्वपूर्ण है, भारत की विशिष्ट जरूरतों और वास्तविकताओं के अनुरूप संरचनाओं को विकसित करने की आवश्यकता है। समिति ने दो विशिष्ट और अलग-अलग प्रकार की सेवाओं के शामिल के रूप में विमानन क्षेत्र को देखने के लिए इसे उपयोगी पाया। सबसे पहले, इस क्षेत्र का मुख्य भाग एक व्यवसाय के रूप में संचालित किया जाना और व्यावसायिक सिद्धांतों पर चलाना है। दूसरा सेट, सरकार की तरफ से कनेक्टिविटी सहित सामाजिक और वितरण संबंधी उद्देश्यों के अनुरूप, सीधे और पारदर्शी सब्सिडी के जरिए समर्थित होना चाहिए।

समिति ने महसूस किया कि, क्षेत्र को अविनियमित करने और परिणामस्वरूप सिफारिशों के कार्यान्वयन की जटिलता में शामिल मुद्दों की मात्रा को देखते हुए, एक रिपोर्ट में मुद्दों को न्यायदे पाना मुश्किल होगा। समिति ने दोहराया कि विवरण में शैतानी की गई होगी। इसलिए यह निर्णय लिया गया कि टोर को दो भागों में संबोधित किया जाएगा: भाग 1 उदारीकरण के ढांचे पर असर डालने वाले मुद्दों पर ध्यान केंद्रित होगा और जिसके परिणामस्वरूप नागर विमानन नीति (सीएपी) पर असर पड़ेगा; और भाग ॥ कार्यान्वयन के मुद्दों पर ध्यान केंद्रित करेगा, विशेष रूप से अन्य सरकारी विभागों के साथ समन्वय से संबंधित, अर्थात् वित्त, रक्षा मंत्रालय, गृह मंत्रालय आदि।

यद्यपि रिपोर्ट अलग-अलग मॉड्यूलों से संबंधित है (सरलता के लिए) जो कि सिस्टमिक लागत, वायु परिवहन सेवाएं, हवाई अड्डों, वायु यातायात नियंत्रण कम करने के विकल्प और संस्थागत रूपरेखा, यह जोर देना महत्वपूर्ण है कि व्यक्तिगत विमानन खंडों को सिस्टम-वाइड क्षमता प्राप्त करने के लिए एक मूलभूत पूर्ण इकाई के रूप में देखा जाना चाहिए। समिति आश्वस्त है कि यदि भारत नागर विमानन और पर्यटन क्षेत्रों को विकास के इंजन की महत्वपूर्ण पूंजी बनाना चाहता है तो विमानन क्षेत्र से संबंधित हर पहलू की जांच की जानी चाहिए और शीघ्रता से इन पर कार्रवाई की जानी चाहिए। इनमें से अत्यंत महत्वपूर्ण हमारे हवाई अड्डों की स्थिति, एयरलाइन लाभप्रदता, ईंधन की उच्च लागत (इन लागतों पर वित्तीय प्रभाव सहित), क्षमतासंवर्धन और सुरक्षा की लागत से संबंधित है। मौलिक रूप से परिवर्तित, प्रतिस्पर्धी (और तेजी से निजी क्षेत्र के वर्चस्व वाले) वातावरण जिसको समिति उभरते हुए देख सकती है यह आवश्यक है कि मौजूदा संस्थागत रूपरेखा काफी हद तक संशोधित हो और कुछ नए संस्थान विकसित किए जाएं, जिनमें इन संगठनों में से प्रत्येक की स्पष्ट रूप से परिभाषित, व्यवसाय उन्मुख और सुस्पष्ट से केन्द्रित सीमित भूमिका हो। समिति का यह दृढ़ मत है कि हमारे पास एयरलाइनों, हवाई अड्डों, वायु यातायात नियंत्रण और कार्गो सेवाएं सहित एक कुशल और जीवंत नागर विमानन क्षेत्र हो जो विश्व स्तरीय मानकों से मेल खाते हों और अंतरराष्ट्रीय स्तर पर प्रतिस्पर्धी हों। इस दिशा में, विभिन्न क्षेत्रों से संबंधित समिति की सिफारिशें और संस्थागत ढांचे, एक साथ, एक व्यापक दृष्टिकोण प्रदान करता है जो कि सुरक्षा, व्यवहार्यता और सामर्थ्य की आवश्यकता को संतुलित करता है। एकीकृत दृष्टिकोण चार स्तंभों पर आधारित है। सबसे पहले, समिति सभी प्रचालकों को एक समान अवसर प्रदान करना चाहती है और एक जबरदस्ती वसूल करने वाले राजस्व प्रशासन के दुर्बल भार को हटाना चाहती है। दूसरे समिति जहां तक संभव हो, निजी भागीदारी और प्रतिस्पर्धा में प्रवेश बाधाओं को कम करके वृद्धि करना चाहती है। तीसरा, समिति ने कड़े सुरक्षा मानकों के पालन और वे क्षेत्र जिनमें प्रतिस्पर्धा अनुकूल नहीं है, बाजार शक्ति का दुरुपयोग रोकने के लिए एक महबूत नियामक प्रबंध के साथ का प्रयोग करने की वकालत करती है। चौथा, यह मानते हुए कि सामर्थ्य और उपागम्यता अक्सर संपर्कता के साथ परस्पर विरोधी होते हैं और उन्हें व्यवहार्य वाणिज्यिक प्रचालनों से संतुलित करने की आवश्यकता होती है, समिति संस्थागत तंत्रों का सुझाव देती है जो पारदर्शी और स्पष्ट रूप से सामाजिक रूप से वांछनीय लेकिन अलाभकारी सेवाओं के लिए समर्थन प्रदान करें।

इस रिपोर्ट की संरचना इस प्रकार है। अध्याय 2 उच्च सर्वांगी लागतों को घटाने के विकल्पों की जांच करता है ताकि वायु यातायात को अधिक किफायती बनाया जा सके और वायु संपर्कता में वृद्धि हो सके। अध्याय 3 भारत में वायु यातायात सेवाओं के लिए जारी उदारीकरण एवं निजीकरण प्रक्रिया को गहरा करने और विस्तारित करने के औचित्य की रूपरेखा प्रदान करता है, और इन प्रयासों में शीघ्रता लाने के लिए आवश्यक विविध नीति उपायों का वर्णन करता है। अध्याय 4 भारत में मौजूदा हवाई अड्डों की निजी भागीदारी जो कि पहले से ही प्रगति पर है की प्रक्रिया में गति वृद्धि सहित कार्यक्षमता में वृद्धि लाने की प्रक्रिया की जांच

करता है। अध्याय 5 भारत में वायु यातायात नियंत्रण सेवाओं सहबित संबंधित मुद्दों जैसे कि वित्तीयन और विनियमन के सफल प्रावधान उपाय की रूपरेखा प्रदान करता है। अध्याय 6 एक एकीकृत संस्थागत संरचना की रूपरेखा प्रदान करता है, जो कि कार्यक्षेत्र के खंडों और भिन्न गतिविधियों के मध्य सार्वधिक उपयुक्त हो, और साथ ही साथ उभरते हुए उदार वातावरण में प्रभावशाली निरीक्षण प्रदान करे। अध्याय 7 मुख्य सिफारिशों का सार प्रस्तुत करता है, समिति की स्वीकृति अध्याय 8 में निहित है।

## अनुबंध-2

## 7.1 सामर्थ्य, संपर्कता और सामान्य विमानन में वृद्धि

भारत सरकार (भा.स.) का अंतर्राज्यीय और विदेशी व्यापार एवं पर्यटन की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए और सुदूर एवं अगम्य क्षेत्रों की संपर्कता अपेक्षाओं को प्राथमिक आधार पर पूरा करने के लिए विश्व स्तरीय सुविधाएं और कुशलसुरक्षित और विश्वसनीय वायु सेवाएं प्रदान करने का उद्देश्य रखती है। जिसको पूरा करने के लिए समिति को अन्य बातों के साथ साथ अन्य पहलुओं पर ध्यान देने के लिए भी कहा गया है।

(क) अंतर्राज्यीय विमानन क्षेत्र में सामर्थ्य और संपर्कता: (ख) देश के भातर क्षेत्रीय वायु

संपर्कता का विकास: (ग) सामान्य विमानन को प्रोत्साहन और (घ) विमानन प्रशिक्षण

वास्तव में इन विचारों ने नागर विमानन क्षेत्र के विभिन्न प्रचालनिक खंडों और संस्थापनों के लिए समिति की विवेचनाओं को नया आधार दिया है। समिति ने नागर विमानन क्षेत्र में दो भिन्न एवं पृथक तरह की सेवाओं के समावेश को देखना उपयोगी पाया है। प्रथम, मूलभूत सेवाओं का समूह जो कि व्यापार की भांति संचालित किया जाए और द्वितीय सामाजिक एवं वितरक उद्देश्यों के सामंजस्य से संपर्कता प्रदान करने के लक्ष्य हेतु सरकार प्रत्यक्ष एवं पारदर्शी अनुदान द्वारा समर्थन प्राप्त। समिति इस पर विशेष ध्यान दिलाना चाहती है कि पूर्व के अध्यायों की सिफारिशों, एक साथ मिलकर एक विस्तृत कार्यनीति प्रदान करती है- जिसके चार पृथक अंश हैं- जिनका उद्देश्य देश के विभिन्न क्षेत्रों में सर्वत्र वायु संपर्कता में वृद्धि करना और वायु परिवहन को किफायती बनाना है।

क) तात्कालिक उपाय जिनका उद्देश्य नागर विमानन क्षेत्र की व्यवस्था लागत को घटाना है। अन्य बातों के साथ-साथ इन उपायों में सम्मिलित हैं:- एक उदार आर्थिक प्रशासन एयरलाइनों की अपनी पसंद के सप्लायर से एटीएफ मंगाने की अनुमति और अन्य मंत्रालय के जैसे गृह मंत्रालय और रक्षा मंत्रालय साथ तालमेल में सुधार (अध्याय 2)

ख) वायु परिवहन सेवाओं में, किराया घटाने और फलस्वरूप सामर्थ्य बढ़ाने के उद्देश्य से निजी भागीदारिता और प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा। इस संबंध में, समिति दिशा संवितरण निर्देशों की समाप्ति का समर्थन करती है, प्रवेश अवरोधों को घटाने विदेशी इक्विटी और विदेशी एयरलाइनों के लिए निवेश मानकों का उदारीकरण: इसके अतिरिक्त अंतर्राष्ट्रीय वायु परिवहन खंड का उदारीकरण जिसमें शुरुआत में अंतर्देशीय निजी एयरलाइनों को अंतर्राष्ट्रीय सेवाएं प्रचालित करने की अनुमति दी जाए: इंडियन एयरलाइंस, एअर इंडिया और पीएचएचएल का शीघ्र निजीकरण: और क्षेत्रीय वायु सेवाओं, हेलीकॉप्टर प्रचालन और सामान्य विमानन को रियायतें (अध्याय 3)।



अधिकतम संभाव्य सीमा तक हवाईअड्डा सेवाओं के प्रावधान में निजी भागीदारिता को सरल बनाना ताकि कार्यकुशलता को अधिक प्रोत्साहन मिले और अतिरिक्त क्षमता से निवेश हो। (अध्याय 4)।

- ग) एटीसी सेवाओं के संबंध में, प्रचालनिक स्वतंत्रता को एटीसी सेवाओं को भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से अनबंडल करने और उन्हें सरकारी अधिकृत निगम के अंतर्गत अधिकरण के माध्यम से बढ़ावा देना ताकि आधुनिक तकनीकों को शीघ्रता से अपनाया जा सके (अध्याय 5)। डीजीसीए द्वारा सुरक्षा निगरानी के अतिरिक्त हवाईअड्डों और एटीसी सेवाओं की एकाधिकार शक्ति को नियंत्रित करने के लिए इन खंडों को एक स्वतंत्र आर्थिक विमानन विनियामक प्राधिकरण के दायरे में रखा जाए।  
(अध्याय 4,5 और 6)

- घ) मूलभूत किंतु वाणिज्यिक तौर पर अलाभकारी हवाईअड्डों को सुनिश्चित अनुदान सहायता प्रदान करने के लिए एक मूलभूत वायु सेवा कोष (ईएएसएफ) की स्थापना (अध्याय 3,4 और 5)।

समर्थन वांछित मूलभूत सेवाओं का विस्तार ईएएसएफ के पास उपलब्ध राशि के अनुकूल होना चाहिए। "बहुत थोड़े" में "बहुत अधिक" करने की कोशिश एक अन्यथा प्रशासनीय उद्यम को खोखला कर देगी।

समिति का यह मत है कि उपरोक्त उपायों का संगठित क्रियान्वयन वाणिज्यिक एवं सामान्य विमानन खंडों की लागत घटाने में दूर तक जाएगा, फलस्वरूप वायु यातायात अधिक किफायती बनेगा और इनका प्रयोग अधिक व्यापक।

## 7.2 वर्तमान मुद्दे और उपाय

**उदार आर्थिक प्रशासन** सरकार को एटीएफ पर उत्पाद शुल्क और बिक्री कर काफी हद तक घटाना चाहिए और एवीजीएस पर से आयात शुल्क और बिक्री कर हटा देना चाहिए। अन्य विमानन संबंधी करों एवं शुल्कों जैसे कि आईएटीटी, एफएटीटी और पीएसएफ को भी एक एकल, निम्न यथामूल्य खंड-विशिष्ट कर के साथ बदल देना चाहिए जैसा कि विमान किराये का 5 प्रतिशत और उससे होने वाली आमदनी को प्रस्तावित मूलभूत वायु सेवा कोष में जमा कर दिया जाए। बिक्री कर के मामले में, सरकार एटीएफ को "घोषित पदार्थ" केन्द्रीय बिक्री कर अधिनियम के अंतर्गत

वर्गीकृत करने पर विचार कर सकती है ताकि एटीएफ पर बिक्री कर 4 प्रतिशत से अधिक न बढ़े। इसके अतिरिक्त छोटे विमानों के मामले में जो कि आवश्यक रूप से क्षेत्रीय संपर्कता बढ़ाने के लिए तैनात किये गये हैं, सरकार को विमान के प्रकार पर आधारित वर्तमान विभेद को खत्म कर देना चाहिए और तदनुसार जेट और टर्बोप्राप विमानों के लिए एटीएफ करों में समानता लानी चाहिए जिसका अधिकतम प्रमाणित सीट क्षमता 80 से कम हो।

**हवाई अड्डा प्रभारों में कमी:-** समिति की सिफारिश करती है कि हवाईअड्डा प्रभारों को भी पड़ोसी दक्षिण पूर्व एशियाई और खाड़ी देशों के समान काफी हद तक कम करना चाहिए।

**एटीएफ मंगाने की स्वतंत्रता:** निजी क्षेत्र की एयर लाइनों को अपनी पसंद के सप्लायर से एटीएफ मंगाने की स्वतंत्रता होनी चाहिए। इस संदर्भ में, समिति यह सुझाव देती है कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (भा.वि.प्रा) को ईंधन पूर्ति हाइडेंट और सरकारी-अधिकृत तेल कंपनियों से अनुषंगी संरचनाओं को खरीदने की पेशकश करनी चाहिए और सभी तेल कंपनियों को ऐसी सुविधाओं तक उचित पहुंच देनी चाहिए। वैकल्पिक रूप से सरकारी-अधिकृत तेल कंपनियों को "आम प्रयोक्ता/संवाहक" उपकारित सिद्धांत पर निजी तेल कंपनियों को इन सुविधाओं तक पहुंच के लिए आधारित।

किसी भी मामले में हवाईअड्डों पर एकाधिकार शक्ति ईंधन आपूर्ति और मूलभूत सुविधाओं के दुरुउपयोग की संभाव्यता को देखते हुए ये प्रस्तावित आर्थिक विमानन विनियामक प्राधिकरण (ऐरा) के दायरे में आने चाहिए।

**सभी के लिये समान अवसर सुनिश्चित करना:** इंडियन एयरलाइंस और घरेलु निजी एयरलाइनों के मध्य समान अवसर सुनिश्चित करने के उद्देश्य से समिति सरकारी और सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों के कर्मचारियों पर निजी एयरलाइनों से यात्रा करने पर प्रतिबंध को हटाने की सिफारिश करती है। इसके अतिरिक्त, घरेलु निजी एयरलाइनों को अंतर्राष्ट्रीय सेवाएं प्रचालित करने और साथ ही ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए तृतीय पक्ष को अनुमति होनी चाहिए। ग्रीन हवाईअड्डों के संबंध में समिति हाल ही के सरकार के निर्णय जिसमें मौजूदा हवाईअड्डे की 150 कि.मी. की एरियल दूरी के भीतर ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे को अनुमति देने के पूर्व के प्रस्ताव को रद्द करने का निर्णय लिया गया था का समर्थन करती है। समिति तथापि सुझाव

देती है कि केन्द्र और राज्य सरकारों को मौजूदा हवाईअड्डों के काफी समीप ग्रीणफील्ड हवाईअड्डे को सामान्यतः रियायते और विशेषतः अनुदान प्रदान करने से बचना चाहिए, जो कि मौजूदा हवाईअड्डो की व्यवहार्यता से टकरा सकती है।

**गृह मंत्रालय:** अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे पर प्रचालकों को अधिक स्थान की उपलब्धता सुनिश्चितकरनी होगी ताकि गृह मंत्रालय अतिरिक्तकाउंटर स्थापित कर सके और अधिक अप्रवासी अधिकारियों की नियुक्ति कर सके। एक साल की समयावधि केभीतर हवाईअड्डा पर कंप्यूटर प्रणाली को अद्यतन किया जाए और सरकार को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सभी पासपोर्ट मशीन द्वारा पढ़ने योग्य है इसके अतिरिक्त, अप्रवासन से संबद्ध कागजी कार्यवाई अंतर्राष्ट्रीयकार्यप्रणाली के समान घटाई जाए। अप्रवासन सेवाएं प्रदान करने के लिए गृह मंत्रालयके प्रत्यक्ष नियंत्रण में विशेष प्रशिक्षण प्राप्त अधिकारियों का एक समर्पित संवर्ग होना चाहिए। क्योंकि विमानन और हवाईअड्डा सुरक्षा प्रधान उत्तरदायित्व है, वे गृह मंत्रालय द्वारा संभाले और निधिबद्ध किए जाने चाहिए।

**रक्षा मंत्रालय:** हवाई क्षेत्र के इष्टतम प्रयोग के लिए समिति यह सिफारिश करती है कि सरकार संयुक्त राज्य अमेरिका और कई अन्य देशों में पालन किये जाने वाले तंत्र पर विचार कर सकती, जिसमें हवाई क्षेत्र नागर विमानन के लिए निरंतर उपलब्ध रहता है और अनुरोध पर वायु क्षेत्र के भाग रक्षा मंत्रालय को फिर से अधिकृत रक्षा सेवाएं सुविधाओं जैसे कि रनवे के लिए परस्पर स्वीकृत प्रभार अदा करें। हवाई क्षेत्रऔर लागत सहभाजन के प्रभावशाली समन्वयन को सरल बनाने के लिए नागर एवं रक्षा एटीसी को जहां भी व्यवहार्य ही सह-स्थापित किया जा सके।

### 7.3 हवाई परिवहन सेवाएं

अंतर्देशीय हवाई परिवहन खंड में, मार्ग संवितरण दिशा-निर्देशों को हटा देना चाहिए और एयरलाइनों को वाणिज्यिक महत्व पर आधारित अपनी पसंद के मार्गों पर सेवाएं प्रदान करने की अनुमति होनी चाहिए। साथ-साथ सरकार को सुनिश्चित अनुदान सहायता भी प्रदान करनी चाहिए- प्राथमिक रूप से सामान्य राज कोष से और विमान किराया और हवाईअड्डे के निजीकरण से होने वाली आय पर खंड विशिष्ट- 5 प्रतिशत की दर से कर द्वारा वृद्धि करके आवश्यक किंतु अमितव्ययी सेवाएं प्रदान करने के लिए और इस पर निम्नतम अनुदान बोली लगाने की पद्धति द्वारा निर्णय। इस उद्देश्य की पूर्ति के लिए एक व्यपगत न होने वाले अनिवार्य हवाई सेवा कोष (ईएएसएफ) की भारत की संचित निधि से अलग स्थापनाकी जाए और इसका प्रबंधन एक स्वतंत्र बोर्ड को सौंप दिया जाए। जहां तक संभव हो सके सरकार को ईएएस प्रचालनों की लागत को वसूल करने के अवसर को प्रत्यक्ष प्रयोक्ता प्रभारों के जरिए पूरी तरह से प्रयोग में लाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, राज्य सरकारें ईएएस की निवल कीमत को घटाने के

लिए राजस्व संबंधी रियायतों के जरिए अपना योगदान दे सकती है, उदाहरण के लिए एटीएफ पर बिक्री कर की उच्च व्यापकता से ईएएस प्रचालनों को मुक्त करके

इसके अतिरिक्त, समिति सिफारिश करती है कि बेड़े के आकार और इक्विटी पूंजी से संबंधित अपेक्षाओं को हटा दिया जाए, ताकि प्रवेश को प्रोत्साहन मिले (और अधिक प्रतिस्पर्धा) और प्रचालकों और उनके वित्तपोषकों को उनकी वाणिज्यिक महत्व के आधार पर निर्णय लेने की अनुमति दी जाए। अंत में दोनों अंतर्राज्यीय और अंतरराष्ट्रीय अनुसूचित वायु परिवहन सेवाओं से संबंधित विदेशी इक्विटी निवेश मानकों को अधिक उदार बनाया जाए, ताकि 49 प्रतिशत तक निवेश की अनुमति दी जाए। विदेशी एयरलाइनों द्वारा निवेश के संबंध में, 49 प्रतिशत तक के निवेश को विदेशी निवेश समर्थ बोर्ड (एफआईपीबी) के अनुमोदन से अनुमति दी जाए। शेष सभी वायु सेवाओं में उदाहरणतः गैर-अनुसूचित सेवाओं जैसे कि हेलीकॉप्टर प्रचालनों में 100 प्रतिशत तक विदेशी निवेश (विदेशी एयरलाइनों द्वारा निवेश सहित) की अनुमति होनी चाहिए। सरकार को अंतर्राष्ट्रीय वायु परिवहन खंड के उदारीकरण का दो चरणों में अनुकरण करना चाहिए। प्रथम चरण में मौजूदा अंतर्राज्यीय निजी एयरलाइनों सहित भारत में आधारित निजी एयरलाइनों को भारत तक/से अंतर्राष्ट्रीय वायु परिवहन सेवाएं प्रदान करने की अनुमति होनी चाहिए। अगले चरण में, सरकार को द्विपक्ष के अंतर्गत अधिक उदार व्यवस्था बनानी चाहिए और उदारीकरण के समान उद्देश्य वाले क्षेत्रीय या बहुपक्षीय देशों के समूह से जुड़ कर विस्तृत बाजार खंडों तक पूर्ण पहुंच बढ़ानी चाहिए।

उपभोक्ताओं को लाभ पहुंचाने, सरकार के लिए राजस्व कर में वृद्धि करने और खुदरा यातायात व्यापार को प्रोत्साहन देने की दृष्टि में समिति दृढ़तापूर्वक वायु चार्टर्ड सेवाओं के और अधिक उदारीकरण की सिफारिश करती है। समिति विशिष्ट रूप से विदेशी चार्टर्ड प्रचालकों के लिए आवृत्ति और स्वामित्व अधिकार के प्रतिबंधों के संबंध में शिथिलीकरण की सिफारिश करती है। इसके साथ-साथ समिति सुझाव देती है कि ट्यूरिस्ट चार्टरों को भारतीय पासपोर्ट धारकों को जहाज पर ले जाने और अंतर्राज्यीय पर्यटक क्षेत्रों में मिश्रित विदेशी और भारतीय यात्रियों को ले जाने की अनुमति होनी चाहिए।

इंडियन एयरलाइंस और एअर इंडिया के संबंध में शीघ्रता से कार्यक्षमता सुधारने और निवेश बढ़ाने व सरकारी हस्तक्षेप को सिमित करने की सख्त जरूरत को देखते हुए सरकार को निजीकरण की प्रक्रिया में तेजी लानी चाहिए और प्रबंधन नियंत्रण कार्यनीतिक निजी निवेशकों को सौंप देना चाहिए। इस उद्देश्य की पूर्तिके लिये, सरकार द्वारा इंडियन एयरलाइंस और एअर इंडिया के शेयरों (मूल्यांकन के पश्चात) की घरेलू वित्तीय संस्थानों (FIs) और विदेशी संस्थागत निवेशकों (FIIIs) के पास निजी वियोजन पर विचार कर सकती है। इस संघ को अपनी पसंद के प्रबंधन दल नियुक्त करने और अपनी इच्छा से बाहर निकलने की अनुमति होनी चाहिए।

समिति का यह मत है कि पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लि0, जो कि मुख्यतः तेल क्षेत्र की आवश्यकताएं और चार्टर सेवाएं प्रदान करता है, का सार्वजनिक क्षेत्र में होने का कोई औचित्य

नहीं है। तदनुसार, समिति सिफारिश करती है कि सरकार को एक सामरिक भागीदार की नियुक्ति करके पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लि0 में विनिवेश करना चाहिए और, उसके पश्चात, एक आरंभिक सार्वजनिक प्रस्ताव पेश करें।

इंडियन एयरलाइंस, एअर इंडिया और पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लि0 से संबंधित ये सिफारिशें इस परिप्रेक्ष्य के सामंजस्य में हैं कि सरकार को नीति-निर्धारण कार्यों पर ध्यान देना चाहिये और अपने आप को प्रचालक की भूमिका से अलग कर लेना चाहिए।

समिति सिफारिश करती है कि घरेलू विमानन सेवाओं को और उन विमानों व हेलीकॉप्टर्स के लिए जिनकी अधिकतम प्रमाणित क्षमता 80 सीटों से कम हो पर लैंडिंग और दिक्चालन प्रभार घटाकर प्रोत्साहित करना चाहिए। समिति यह भी सिफारिश करती है कि हेलीकॉप्टर प्रचालनों और सामान्य विमानन को नेवीगेशन और लैंडिंग घटाकर, एटीएफ और एवीजीएस पर बिक्री कर का परिमेयकरण करके ताकि वो केंद्रीय बिक्री कर के सममूल्य पहुँच सके, मूलभूत वायु सेवाओं को उपकर प्रदान करने के लिए प्रस्तावित खंड-विशिष्ट कर का त्याग, हवाईअड्डों पर निम्न हैंगर प्रभार इत्यादि के जरिए प्रोत्साहन दिया जाए। इसके अतिरिक्त, हेलीकॉप्टर प्रचालनों को प्रोत्साहन देने के लिए, समिति सुझाव देती है कि नागर विमानन महानिदेशालय को मुख्य हवाईअड्डों पर हेलीपैडों के विकास सहित पृथक क्षेत्र और ऐसे प्रचालनों को नियमित करने के लिए उपयुक्त प्रक्रिया का विकास करना चाहिए।

विनियमन के संबंध में, नागर विमानन महानिदेशालय के संरक्षण में वर्तमान सुरक्षा निगरानी प्रशासन को मुख्य स्टेकधारकों के साथ एक अनिवार्य परामर्शक प्रक्रिया सम्मिलित करने के लिये सुधारा जाना चाहिए। एयरलाइनों द्वारा प्रतिस्पर्धा- विरोधी परंपराओं की निगरानी और पराजय करने के लिए, प्रतिस्पर्धा कानून (और भारत के प्रतिस्पर्धा आयोग) पर निर्भर होना चाहिए।

#### 7.4 हवाईअड्डे

यह देखते हुए कि हवाईअड्डे के क्षेत्र में महत्वपूर्ण मुद्दे मौजूदा सुविधाओं को अपर्याप्त प्रबंधन और क्षमता में वृद्धि के लिए अतिरिक्त पूंजी की आवश्यकताएं हैं, समिति सिफारिश करती है कि सरकार को सभी हवाईअड्डा के शीघ्र निजीकरण के प्रयासों पर ध्यान देना चाहिए। इसके लिए सरकार को मुंबई और दिल्ली हवाईअड्डों के प्रस्तावित निजीकरण में शीघ्रता लानी चाहिए और अन्य हवाईअड्डे के भी निजीकरण की प्रक्रिया जल्दी ही शुरू कर देनी चाहिए। सरकार को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि निजीकरण की सभी संभाव्य बाधाएं जैसे कि वर्तमान कर्मचारियों का पुनर्नियोजन, सुरक्षा लागातों का वहन, सुरक्षा प्रवासन इत्यादि के मध्य समन्वयन और मौजूदा किरायेदारों का प्रभावकारी पुनर्वास को प्रत्याशित प्रभावशाली तरीके से किया जाए ताकि निजीकरण की प्रक्रिया में विलंबन हो। उसके साथ-साथ योग्यता मानदंड इतना

कड़ा न हो कि अन्यथा सक्षम बोलीकर्ताओं के लिए भाग लेना असंभव हो जाए। क्षेत्रीय संपर्कता प्रदान करने और अलाभकारी हवाईअड्डों का अनुरक्षण और विकास सुनिश्चित करने का सरकार का तथ्य प्रस्तावित ईएएसएफ से न्यूनतमअनुदान बोली के जरिए पूरा हो सकता है। हवाईअड्डा प्रचालक द्वारा एकाधिकार शक्ति के संभाव्य दुरुपयोग को देखते हुए हवाईअड्डों का आर्थिक विनियमन आवश्यक है और वह प्रस्तावित आर्थिक विमानन विनियामक प्राधिकरण (ऐरा) में निहित होना चाहिए। सुरक्षा विनियमन एक महत्वपूर्णमुद्दा है और गुणवत्ता मानकों की अनुवीक्षण और संपादन नागर विमानन महानिदेशालय पर छोड़ देनी चाहिए।

## 7.5 वायु यातायात नियंत्रण

समिति एटीसी सेवाओं को भाविप्रा से पृथक करने और उन्हें सरकारी-स्वामित्व में एटीसी निगम में निहित करने की सिफारिश करती है। एटीसी निगम का सुरक्षा विनियमन डीजीसीए के अंतर्गत होना चाहिए। एकाधिकार शक्ति के संभाव्य दुरुपयोग को रोकने के लिए, एटीसी निगम को भी प्रस्तावित ऐरा के द्वारा विनियमित किया जाना चाहिए। प्रभावशाली एटीसी सेवाएं प्रदान करने में मौसम विज्ञान की सेवाओं को महत्व को स्वीकृति देते हुए समिति सुझाव देती है कि आईएमडी को प्रस्तावित एटीसी निगम के लिए प्रशिक्षित मौसम विज्ञान कार्मिकों की नियुक्ति करनी चाहिए। प्रभावशालीएटीसी सेवाएं प्राप्त करने के लिए, मौसम वैज्ञानिकों को एटीसी निगम के नियंत्रण में ही कार्य करना चाहिए। चाहे वे प्रतिनियुक्ति पर ही हो। इसके अतिरिक्त, एटीसी निगम भारतीय मौसम विज्ञान से विधिवत विचार-विमर्श करके विमानन गतिविधियों के लिए आवश्यक मौसम विज्ञान संबंधी उपकरण प्राप्त कर सकता है। मौसम विज्ञान अधिकारियों के कौशलका उन्नयन व प्रशिक्षण और साथ ही इकाओ के प्रावधानों के अनुसार प्रक्रियाओं के विकास जिम्मेदारी भी आईएमडी के पास ही बनी रहनी चाहिए।

## 7.6 संस्थागत रूपरेखा

सुरक्षा सभी संस्थाओं की सर्वोपरि वरीयता होनी चाहिए। सुरक्षा से संबंधित तकनीकी रूप से जटिल प्रक्रियाओं को देखते हुए वहां सुरक्षा मामलों का निगरानी करने के लिए एक विशिष्ट विनियामक, जो कि आर्थिक विनियामक से पृथक हो होना चाहिए। डीजीसीए इस कार्य के लिए उपयुक्त है और इसे सुरक्षाविनियमन का कार्य सौंपा जाना चाहिए। तथापि, इसे पारदर्शिता बढ़ाने के लिए अपनी विनियामक पद्धति में सुधार करना चाहिए और विमानन स्टेकधारकों के साथ विचार-विमर्श में पहल करनी चाहिए। डीजीसीए को सुदृढ़ बनाने की अत्यावश्यक जरूरत को देखते हुए उसे निपुण पायलटों को कांट्रैक्ट पर रखने की अनुमति दी जानी, जो कि या तो चिकित्सीय आधार पर सेवारत नहीं हैं या वे एयरलाइंस से सेवानिवृत्ति की सामान्य आयु पर पहुंच चुके हैं। ऐसे पायलटों को 65 वर्ष की आयु तक कांट्रैक्ट पर रखा जा सकता है (आरंभिक कांट्रैक्ट में 63 वर्ष और 2 वर्ष का विस्तारण) बशर्ते कि वे दुरुस्त हों। उसी शैली में डीजीसीए

को भाविप्रा के अनुभवी वायु यातायात नियंत्रकों की सेवाओं का लाभ उठाने की अनुमति होनी चाहिए, जो कि सेवानिवृत्ति के समीप हैं, प्रतिनियुक्ति के जरिए या संविदा आधार पर। साथ ही, डीजीसीए के अंतर्गत वायु यातायात नियंत्रकों की लाइसेंसिंग और पर्यवेक्षण के लिए एक पृथक खंड की रचना की जानी चाहिए।

बढ़ते हुए उदार वातावरण में सुरक्षा मामले अधिक प्रबल होंगे। समिति सिफारिश करती है कि विमानन सुरक्षा के लिए बीसीएएस को प्रमुख एजेंसी बने रहना चाहिए। वर्तमान में, विमानन सुरक्षा से संबंधित सभी अपराधों को भारतीय दंड संहिता के अंतर्गत अपराध के रूप में माना जाता है। विमानन सुरक्षा से संबंधित अपराधों को नियंत्रण में करने के लिए कोई विशेष प्रावधान नहीं है। इसलिए, हवाईअड्डों की सुरक्षा व्यवस्था और स्थानीय पुलिस के मध्य जिम्मेदारियों में महत्वपूर्ण विभाजन है। बीसीएएस और विमानन संबंधी सुरक्षा के पास विशेष शक्तियां होना दूरदर्शी होगा। इसके लिए, अपेक्षा के अनुसार संबद्ध अधिनियमों और नियमों को संशोधित करके बीसीएएस को पर्याप्त शक्तियां निहित करना चाहिए।

हवाईअड्डों और एटीसी सेवाओं के खंड, जिनके पास नैसर्गिक एकाधिकार या "आम प्रयोक्ता/वाहक" विशेषताएं हैं, वे प्रस्तावित ऐरा द्वारा स्वतंत्र आर्थिक विनियमन के अधीन होना चाहिए। समिति यह भी सुझाव देती है कि ऐरा को बहु अधिकतम मूल्य विनियमन जैसे सरल पद्धति अपनानी चाहिए। समिति ऐरा को एक एकल सदस्य कंपनी के रूप में स्थापित करने की सिफारिश करती है, जिसे उपयुक्त तकनीकी कर्मिंदल द्वारा समर्थन प्राप्त हो। जैसे ही क्षेत्र का विकास होगा, विनियामक को धीरे-धीरे पर्यवेक्षण से हटा लेना चाहिए और प्रतिस्पर्धा-विरोधी प्रथाओं को भारत के प्रतिस्पर्धा आयोग के हवाले कर देना चाहिए।

वाणिज्यिक रूप से अलाभकारी हवाईअड्डों सहित आवश्यक लेकिन अलाभकारी सेवाओं को सुनिश्चित अनुदान सहायता प्रदान करने के लिए एक मूलभूत वायु सेवा कोर्ष (ईएएसएफ) की स्थापना की जाए। इसके अतिरिक्त, समिति सिफारिश करती है कि ईएएसएफ का प्रबंधन करने की जिम्मेदारी एक स्वतंत्र बोर्ड जिसमें वित्त मंत्रालय और विमानन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि हो को सौंपी जाए। संसाधनों की संरक्षा और प्रभावशाली समन्वयन के उद्देश्य से, समिति सिफारिश करती है कि आरंभ में, ऐरा के अध्यक्ष को ही ईएएसएफ बोर्ड के अध्यक्ष के रूप में नियुक्त किया जाए।

यह देखते हुए कि अंतर्राष्ट्रीय वायु परिवहन सेवाओं का संपूर्ण उदारीकरण सरकार को दो पक्षों के मध्य बातचीत के लिए हमेशा शामिल रहना पड़ेगा। इस प्रक्रिया में, सरकार को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ऐसे समझौते मौजूदा हवाईअड्डों की वाणिज्यिक व्यवहार्यता या भारत की सभी एयरलाइनों को अत्यावश्यक सुविधाओं पर बुरा प्रभाव न डालें।

\*\*\*\*\*

