भारत सरकार
नागर विमानन मंत्रालय
राज्य सभा
लिखित प्रश्न संख्या: 51
सोमवार, 21 जुलाई, 2025 (30 आषाढ़, 1947, (शक)) को दिया जाने वाला उत्तर

डीजीसीए के विमानपत्तनों, विशेष रूप से दिल्ली और मुंबई, का ऑडिट

51. श्रीमती फूलो देवी नेतमः

क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) देश में प्रतिवर्ष कितने यात्री हवाई यात्रा करते हैं, राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों का तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) द्वारा देश के विमानपत्तनों, विशेष रूप से दिल्ली और मुंबई विमानपत्तनों के ऑडिट का ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त ऑडिट के निष्कर्षों/टिप्पणियों में क्या कमियाँ पाई गईं, तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) इन कमियों को दूर करने के लिए क्या समय-सीमा निर्धारित की गई है, तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुरलीधर मोहोल)

(क): वित्तीय वर्ष 2022-23, 2023-24 और 2024-25 के लिए भारतीय और विदेशी ऑपरेटरों द्वारा अनुसूचित घरेलू और अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय परिचालनों में यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या संलग्नक-I में दी गई है।

(ख) से (घ): नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) अपनी वार्षिक निगरानी योजना के अनुसार, डीजीसीए लाइसेंस प्राप्त हवाईअड्डों का वार्षिक ऑडिट करता है। दिल्ली हवाईअड्डे पर नवीनतम वार्षिक निगरानी निरीक्षण दिनांक 23 से 26 सितंबर 2024 तक और मुंबई हवाई अड्डे पर दिनांक 21 से 24 जून 2025 तक किया गया था। प्राप्त निष्कर्षों/टिप्पणियों और अनुपालन की स्थिति का विवरण अनुलग्नक-II में संलग्न है।

अनुलग्नक I

वित्तीय वर्ष 2022-23, 2023-24 और 2024-25 के लिए अनुसूचित घरेलू और अनुसूचित अंतर्राष्ट्रीय परिचालनों के लिए भारतीय और विदेशी ऑपरेटरों द्वारा ले जाए गए यात्री (संख्या में)					
वित्तीय वर्ष	घरेलू यात्रियों की संख्या	अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों की संख्या			कुल यात्री परिवहन
		घरेलू ऑपरेटरों	विदेशी ऑपरेटरों	कुल	
2022-23	13,60,28,656	2,38,76,218	3,07,58,340	5,46,34,558	19,06,63,214
2023-24	15,36,74,682	2,95,91,159	3,72,02,764	6,67,93,923	22,04,68,605
2024-25	16,55,41,692	3,38,55,957	4,00,13,698	7,38,69,655	23,94,11,347
कुल	45,52,45,030	8,73,23,334	10,79,74,802	19,52,98,136	65,05,43,166

अनुलग्नक-II

दिल्ली हवाईअड्डे की वार्षिक निगरानी योजना, 2024 के दौरान प्राप्त टिप्पणियां/निष्कर्ष:

क्र. स.	टिप्पणियां	स्थिति
1.	हवाई अड्डे के दस किलोमीटर के दायरे में अवैध बूचड़खानों/दुकानों तथा खुले कूड़ेदानों में कचरा डालने वालों की सूची तैयार नहीं की जाती है और न ही उसका रखरखाव किया जाता है। (9.4.4, आईसीएओ एएसएम भाग I, वायुयान नियमावली 1937 उप नियम 91)	बंद
2.	28/10, 29आर/11एल की रनवे पट्टी पर 3 फीट तक ऊँची घास देखी गई। हवाईअड्डा प्रचालकों को रनवे पर निरंतर प्रचालन तथा रखरखाव के लिए कम समय के कारण, विशेष रूप से रनवे के पास रनवे पट्टी पर, घास की ऊँचाई को निर्धारित सीमा के भीतर प्रबंधित करने के लिए संसाधन बढ़ाने की आवश्यकता है। (9.4.3, आईसीएओ एएसएम भाग 3)	बंद
3.	प्रिंट मीडिया का उपयोग करते हुए हवाईअड्डा प्रचालकों द्वारा जन जागरूकता कार्यक्रम नहीं अपनाया गया है। (9.4.3, आईसीएओ एएसएम भाग 3)	बंद
4.	एफएस-2 कमरों में अलार्म/सायरन की आवाज़ बहुत धीमी थी और मुश्किल से सुनाई देती थी। इसे बदला जाना चाहिए। (9.2.40)	बंद
5.	छह सीएफटी बहुत पुराने पाए गए, जो या तो वर्ष 2008 में या उससे पहले बने थे। बिना किसी उचित कारण के सीएफटी की प्रचालन अवधि बढ़ा दी गई है। हवाईअड्डा प्रचालक इन सीएफटी को चरणबद्ध तरीके से हटाने की योजना जल्द से जल्द प्रस्तुत करें। सीएफटी का रखरखाव करने वाले कर्मियों का योग्यता प्रमाण पत्र उपलब्ध नहीं है। (9.2.41)	बंद
6.	रनवे 29L/11आर पर छोटी-छोटी लांगिट्यूडिनल क्रैक्स देखे गए। रनवे के कठोर हिस्से में कंक्रीट स्लैब के जोड़ों (joints) से जोड़ (joints) भरने वाली सामग्री अपरदित हो गई है। (सीएआर खंड 4, श्रृंखला बी भाग I पैरा 10.2.1)	बंद
7.	आरडब्ल्यूवाई 10 के टचडाउन क्षेत्र के पास विंड डिरेक्शन इंडिकेटर (डब्ल्यूडीआई) अनुपयोगी पाया गया। (सीएआर खंड 4, श्रृंखला बी भाग I पैरा 5.1.1, 5.1.2 & 5.1.4)	बंद
8.	रनवे 29एल की रनवे सेंट्रल लाइन लाइटें और रैपिड एग्जिट टैक्सीवे सेंटर-लाइन लाइटें, रबर के जमा होने के कारण अस्पष्ट पाई गईं। (ना.वि.अ. खंड 4, श्रृंखला बी भाग I पैरा 3.1.22)	बंद

9.	रनवे 29एल के अप्रोच साइड और रनवे 09/27 के निकटवर्ती ट्रांजीशन सरफेस पर संचालित क्रेनों पर ऑब्सटैकल लाइट नहीं देखी गई। (सीएआर खंड 4, श्रृंखला बी भाग I पैरा 6.1)	बंद
10.	हवाईअड्डे पर एईएमसी की बैठकें नियमित रूप से आयोजित नहीं की जाती हैं। पिछली बैठक 26 अक्टूबर 2023 को आयोजित की गई थी। (सीएआर खंड 4, श्रृंखला बी भाग I पैरा 9.4.4)	बंद
11.	हवाईअड्डे के आसपास पक्षियों के आकर्षण के स्रोतों की पहचान कर ली गई है, लेकिन हवाईअड्डा प्रचालक द्वारा समयबद्ध तरीके से निवारण के उपाय नहीं किए गए हैं। इसके अलावा, प्रचालक को बर्ड एक्टिविटी लॉग बनाए रखने की सलाह दी जाती है। (9.4.4, आईसीएओ एएसएम भाग I, वायुयान नियमावली 1937 उप नियम 91, एडीएसी 1/2022)	बंद
12.	पक्षी नियंत्रण गतिविधियों में लगे सभी कर्मचारियों के लिए इंडक्शन और रिफ्रेशर ट्रेनिंग रिकॉर्ड उपलब्ध नहीं हैं। (आईसीएओ एएसएम भाग 3, पैरा 4.9.1, 4.9.7)	बंद
13.	कार्य संसाधन विश्लेषण जवाबदेह प्रबंधक द्वारा अनुमोदित नहीं है। (9.2.45)	बंद
14.	सभी एआरएफएफ कर्मियों को प्रेशर फ़ेड फ्यूल फायर प्रशिक्षण प्रदान नहीं किया गया है। हवाईअड्डा प्रचालक ने डीजीआर से संबंधित प्रशिक्षण पुनश्चर्या की योजना 2 वर्षों से अधिक समय में बनाई है, इसे 2 वर्षों में पूरा किया जाना आवश्यक है। प्रतिक्रिया समय की जाँच दैनिक आधार पर नहीं की जाती है। (संलग्नक क, पैरा 18.2)	बंद
15.	आरडब्ल्यूवाई 29एल पर निम्नलिखित मार्किंग धुंधले पाए गए: क. रनवे डेसिग्नेशन मार्किंग, ख. सेंटर लाइन मार्किंग, ग. थ्रेशहोल्ड मार्किंग, घ. एमिंग प्वाइंट मार्किंग और ङ. टच डाउन ज़ोन मार्किंग। यह दर्शाता है कि रनवे के उपलब्ध रखरखाव समय में एसओपी के अनुसार इन गतिविधियों को पूरा करने के लिए रनवे मार्किंग की फ्रीक्वेंसी बढ़ाने या संसाधनों को बढ़ाने की आवश्यकता है। (सीएआर खंड 4, श्रृंखला बी भाग I पैरा 5.2)	बंद
16.	रनवे 29एल की रनवे सेंट्रल लाइन लाइटें और रैपिड एग्जिट टैक्सीवे सेंटर-लाइन लाइटें रबर के जमा होने के कारण अस्पष्ट पाई गईं। (सीएआर खंड 4, शृंखला बी भाग I पैरा 3.1.22)	बंद
17.	यदि विमान उचित स्टॉप स्थिति में आगे चला जाता है तो एवीडीजीएस में महत्वपूर्ण चेतावनी संकेत का निरीक्षण के दौरान वॉक टेस्ट द्वारा परीक्षण नहीं किया जा सका, हालांकि एवीडीजीएस के अन्य सभी कार्यों का परीक्षण वॉक	बंद

	टेस्ट द्वारा किया गया था। हवाई अड्डा प्रचालक को सलाह दी जाती है कि चेतावनी संकेत की गंभीरता को ध्यान में रखते हुए नियमित जाँच के लिए वॉक टेस्ट में इस फंक्शन को शामिल करें। निर्धारित रखरखाव योजना, सटीकता और सीएआर अपेक्षाओं की जाँच के लिए एवीडीजीएस/वीडीजीएस मैनुअल प्रस्तुत करना आवश्यक है। (सीएआर धारा 4, श्रृंखला बी भाग I पैरा 5.3.26.6)	
18.	रनवे 10 को दक्षिण से जोड़ने वाली एक सड़क पर रोड होल्डिंग पोज़िशन और रोड होल्डिंग साइन नहीं देखे गए। एफओडी निर्माण से बचने के लिए सड़क की मरम्मत भी की जाएगी। (सीएआर खण्ड 4, शृंखला बी भाग I पैरा 5.2.15, 5.3.28)	बंद
19.	1. टैक्सीवे सेंटर लाइन लाइट केबल खुली और बिना केबल पार्किंग स्टैंड संख्या 260 से 265 के पास खुली हुई और बिना इन्सुलेशन के पाई गई। (सीएआर खण्ड 4, शृंखला बी भाग I पैरा 8) 2. आरएमएस वाहन-एआर581 टैक्सीवे के मध्यवर्ती होल्डिंग पॉइंट के अंदर पार्क किया हुआ पाया गया और विमान उसी जंक्शन से टैक्सीवे के को पार कर रहा था, इसलिए टैक्सीवे पर अपेक्षित मंजूरियों का उल्लंघन हो रहा था। (सीएआर खण्ड 4, श्रृंखला बी भाग I पैरा 3.12.4)। 3. रनवे 29आर थ्रेशोल्ड क्षेत्र के पास निर्माण कार्य को सीएआर की अपेक्षाओं के अनुसार साइनेज/चिह्नों (रोशनीकृत) और गैर-रोशनीकृत दोनों द्वारा) से बाधित नहीं किया गया था। (सीएआर खण्ड 4, श्रृंखला बी भाग I पैरा 7.1.2)। 4. ऑपरेटर ने एजीएल की विश्वसनीय सेवा और उपकरणों के उचित संचाल को सुनिश्चित करने के लिए निवारक रखरखाव कार्यक्रम विकसित नहीं किया है। आवागमन क्षेत्र के फुटपाथ के लिए निवारक रखरखाव कार्यक्रम भी प्रस्तुत करना अपेक्षित है। (सीएआर खण्ड 4, श्रृंखला बी भाग I पैरा 8 और एडीएसी 02/2022)	बंद
20.	वर्ष 2024 में 30 अगस्त तक एअर साइड में महत्वपूर्ण संख्या में वन्य जीव (34 - खरगोश, 15 - कुत्ते, 16 - बिल्ली, 14 - बंदर, 12 - मॉनिटर लिजार्ड, 2 - लोमड़ी) रिपोर्ट किए गए हैं। हवाई अड्डा संचालक को हवाई क्षेत्र से वन्य जीवों को कम से कम करने/ हटाने के लिए जल्द से जल्द एक योजना प्रस्तुत करनी होगी। योजना में अगले वर्षों के लिए बढ़ाए जाने वाले संसाधन, समय-सीमा और लक्ष्य शामिल होने चाहिए। (9.4.3, आईसीएओ एएसएम भाग 3)	बंद
21.	आईजीआई हवाईअड्डे पर एप्रन टी 2 का फुटपाथ सबसे पुराना है और इसे जल्द से जल्द दुरुस्त करने की जरूरत है। एप्रन की हालत ऐसी है कि उस	बंद

	पर हर जगह वनस्पति उगती हुई आसानी से देखी जा सकती है। रखरखाव के अभाव में दरारें और चौड़ी हो गई हैं। कंक्रीट स्लैब के जोड़ों से जॉइंट सीलेंट मिट गया है/क्षय हो गया है और इससे एफओडी बन रहा है। एप्रन पर पहले से मरम्मत किए गए पैच से भी एफओडी बन रहा है जो रखरखाव के अभाव में क्षतिग्रस्त हो गया है। ज्वाइंट में लोहे के नट और बोल्ट देखे गए। एप्रन की स्थिति से पता चलता है कि एप्रन पर रखरखाव गतिविधियां लंबे समय से रुकी हुई थीं और यहां तक कि एफओडी को भी वहां से नहीं हटाया गया था। (सीएआर खण्ड 4, श्रृंखला बी भाग I पैरा 3.13)	
22.	टैक्सीवे के और एन पर कई जगहों पर गड्ढे, लोंगिट्यूडनल क्रैक्स, पॉट होता और एफओडीएस देखे गए। टैक्सीवे पर ऐसी अनियमितताएं दर्शाती हैं कि हवाईअड्डे पर सिविल रखरखाव कार्यों के लिए संसाधन पर्याप्त नहीं है। इसलिए, मानवशक्ति बढ़ाई जानी चाहिए।	खुला (पीडीसी 30-09-2025)

मुंबई हवाईअड्डे की वार्षिक निगरानी योजना, 2025 के दौरान प्राप्त टिप्पणियां/निष्कर्ष:

क्र.सं.	टिप्पणियां	स्थिति
1.	कई रनवे इनसेट लाइट लेंसों की सतह पर खरोंचें पाई गईं। निरीक्षण के दौरान पाया गया कि लेंसों को टूथब्रश और स्थानीय विलयन से साफ किया जा रहा था। जो घर्षण का संभावित कारण हो सकता है। प्रचालक को विलायक की अनुकूलता और डिपोजिट को साफ करने की सही विधि के बारे में विनिर्माता की सिफारिशों का अनुपालन करना होगा। (ना.वि.अ. 14बी पैरा 10.5.2)	बंद
2.	गलत पेंटिंग विधि के कारण रनवे सेंट्रल लाइन मार्किंग की सतह और निकटवर्ती सतह के बीच दृश्य सतह अंतर देखा गया। (ना.वि.अ. 4बी 1पैरा 10.5.2 डीओसी 9157 भाग 4 पैरा 12, पैरा 15)	बंद
3.	रनवे पेवमेंट पर रनवे सतह के ऊपर एफओडी ऊपर निकला हुआ देखा गया (समकोण पर एन8, एन9)	बंद
4.	एन8 और एन9 के पास भारी रबड़ निक्षेप देखा गया (ना.वि.अ. 4बी पैरा 1 10.5.2)	बंद
5.	1. इंदामार हैंगर के पास जनरल एविएशन का फुटपाथ क्षतिग्रस्त पाया गया। (सतह पर दरारें, 1.5 सेमी गहराई का गड्ढा और क्षति) 2. इंदामार हैंगर के पास जॉइंट सीलिंग का काम अवमानक पाया गया। (सीलेंट मरम्मत के लिए गलत विधि का प्रयोग किया जा रहा था, मरम्मत का काम अधूरा था) (ना.वि.अ. 4बी पैरा 1 10.2)	बंद
6.	कुछ साइनेज में अवतल सतह के पैनल देखे गए। कुछ साइनेज की सतह साफ नहीं थी। ऑपरेटर को साइनेज बोर्डों की गुणवत्ता का आकलन करना था। कुछ साइनेज की रोशनी अपेक्षित स्तर से कम पाई गई (3214 साइनेज की रोशनी की सीमा 17-30 सीडी/एम2 के बीच पाई गई)। ऑपरेटर को साइनेज की रोशनी का आकलन करना था। (ना.वि.अ. 4बी पैरा 1 10.5.2)	बंद
7.	1. पीबीबी प्रशिक्षण रिकॉर्ड क्रम में नहीं थे, जैसे कुछ प्रशिक्षण रिकॉर्ड बिना तारीख के थे, एक ही दिन में एक सत्र में 168 प्रशिक्षण आयोजित किए गए, 40 मूल्यांकन रिकॉर्ड का एक नमूना जांचा गया, 95 प्रतिशत रिकॉर्ड बिना तारीख के थे, कुछ नमूना जांच में प्रशिक्षण और ड्यूटी का समय ओवरलैपिंग था। 2. विभिन्न विभागों जैसे पीबीबी प्रचालन, रखरखाव, वीडीजीएस रखरखाव, हवाईअड्डा सुरक्षा में प्रशिक्षण ऐसे व्यक्तियों द्वारा संचालित किया जा रहा है जो प्रशिक्षक के रूप में प्रमाणित नहीं हैं।	बंद
8.	1. सीएफटी रखरखाव ओईएम में परिभाषित प्रक्रियाओं के अनुरूप नहीं है। 2. एआरएफएफ वाहन तकनीशियन प्रशिक्षण प्रमाणपत्र 2019 दिनांकित हैं। आवर्ती प्रशिक्षण रिकॉर्ड उपलब्ध नहीं हैं।	बंद
9.	कुछ प्रशिक्षण अभिलेखों का क्रियान्वयन दस्तावेजी प्रक्रिया के अनुसार नहीं किया जा रहा है, जैसे कि अग्रिम प्रशिक्षण अभिलेख, बचाव सीढ़ी अभ्यास।	बंद
10.	रनवे 32 स्ट्रिप छूट संबंधी डेटा उपलब्ध नहीं है।	बंद
11.	बाधा विनियमन और नियंत्रण प्रक्रियाएं परिभाषित की गई हैं लेकिन उन्हें प्रभावी ढंग	बंद

	से कार्यान्वित नहीं किया जा रहा है।	
12.	मानक टैक्सी रूटिंग को परिभाषित करने के लिए लो वाया प्रोसीजर ऑपरेटर के संबंध में 2024 के एआईपी एसयूपीपी 302 के संबंध में।	बंद
13.	रनवे 32 एप्रोच लाइट मीठी नदी में स्थित है, जिसके लिए टो-इन-एंगल और वर्टिकल एंगल सेटिंग के रिकॉर्ड उपलब्ध नहीं थे।	बंद
14.	1. वीडीजीएस ओईएम के लिए संपूर्ण सिस्टम के लिए एमटीबीएफ 24800 बजे दर्शाया गया है, हालांकि ऑपरेटर द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई। 2. पीबीबी स्लैग खामी दर्शाई गई है जबकि यह खामी रखरखाव रजिस्टर में प्रदर्शित नहीं हो रही थी।	बंद
15.	आईसीएओ डीओसी 9137 भाग 1 पैरा 8.1.11 के अनुसार, फोम बनाने में उपयोग किए जाने वाले पानी में कोई मिलावट नहीं होनी चाहिए। ऑपरेटर को इसकी रिपोर्ट प्रस्तुत करनी होगी।	बंद
16.	कम दृश्यता प्रक्रिया के संबंध में एआईपी एसयूपीपी 302/2024 के संबंध में निम्नलिखित कमी देखी गई: 1. (1 ना.वि.अ. 4बी1 पैरा 5.3.17.13) 350 मीटर से कम मान वाले आर.वी.आर. स्थितियों में उपयोग के लिए इच्छित टैक्सीवे पर, देशांतरीय अंतराल 15 मीटर से अधिक नहीं होना चाहिए। 2. (ना.वि.अ. 4बी 1 एपीपी4-1 पैरा 4) जहां परिचालन रनवे दृश्य सीमा की स्थिति में 800 मीटर से कम मान में किया जाता है, वहां औसत संकेत प्रकाश कम से कम निम्नानुसार होना चाहिए:-	बंद

लाल	30 सीडी/एम2
पीला	150 सीडी/एम2
सफेद	300 सीडी/एम2

प्रचालक को इसके लिए मूल्यांकन, जीएपी विश्लेषण और शमन उपाय प्रस्तुत करना होगा।

*****