रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग I—खण्ड 1
PART I—Section 1
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 202] नई दिल्ली, बुधवार, जून 29, 2016/ आषाढ़ 8, 1938
No. 202] NEW DELHI, WEDNESDAY, JUNE 29, 2016/ASADHA 8, 1938

नागर विमानन मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 जून 2016

विषय: राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016

फा. सं.- एवी-11011/1/2014-ईआर (खंड III)

1. प्रस्तावना

1.1 अंतर्देशीय एवं अंतर्राष्ट्रीय यात्री यातायात के संदर्भ में भारत में विश्व के तीन शीर्ष राष्ट्रों में से एक होने का सामर्थ्य है। यह पूर्वी एवं पश्चिमी गोलार्ध के मध्य उपयुक्त भौगोलिक क्षेत्र में स्थित है, यहां समृद्ध मध्यम वर्ग वाले लगभग 30 करोड़ भारतीय हैं एवं इसकी अर्थव्यवस्था में तेजी से विकास हो रहा है। इन अनुकूल परिस्थितियों के होते हुए भी भारतीय विमानन सेक्टर को विकास की वे ऊंचाईयां प्राप्त नहीं हुई है जो वस्तुत: इसे प्राप्त होनी चाहिए थी तथा वर्तमान में यात्रियों की संख्या के संदर्भ में इसका स्थान विश्व में 10वां है।

1.2 भारतीय विमानन सेक्टर के विकास से अर्थव्यवस्था पर कई गुणा पड़ सकने वाले प्रभावों को ध्यान में रखकर सरकार द्वारा इस सेक्टर का महत्वपूर्ण तरीके से विकास प्रोत्साहित करना प्रस्तावित किया गया है। अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (इकाओ) द्वारा किए गए एक अध्ययन के अनुसार इसके आउटपुट गुणक एवं रोजगार गुणक क्रमश: 3.25 एवं 6.10 हैं। सरकार का उद्देश्य विविध विमानन उप सेक्टरों यथा एयरलाइनों, हवाईअड्डों, कार्गो, अनुरक्षण मरम्मत एवं ओवरहॉल सेवाओं (एमआरओ), सामान्य विमानन, एयरोस्पेस विनिर्माण, कौशल विकास इत्यादि के सामंजस्यपूर्ण विकास के लिए परिस्थिति उपलब्ध कराना है।

1.3 सरकार आम जनता के लिए विमान यात्रा को किफायती और सुविधाजनक बनाना चाहती है। उदाहरण के तौर पर यदि मध्यम आय वर्ग के दायरे में आने वाला प्रत्येक भारतीय वर्ष में एक बार भी विमान यात्रा करे तो इसके परिणामस्वरूप 35 करोड़ टिकटों की बिक्री होगी, जिससे वर्ष 2014-15 में बेची गई 7 करोड़ अंतर्देशीय टिकटों में एक बड़ा इजाफ़ा होगा। यह तभी

संभव हो सकेगा यदि विशेष रूप से क्षेत्रीय के हवाई यात्रा मार्गों किरायों को कम करके किफायती स्तर पर लाया जाए। केन्द्र एवं राज्य सरकारों तथा हवाईअड्डा प्रचालकों को लागतों में कमी लाने के लिए रियायतें उपलब्ध करवानी होगीं।

1.4 इन्हें इस सेक्टर को प्रभावित करने वाली प्रणालियों एवं प्रक्रियाओं की संरक्षा एवं सुरक्षा के हितों को हानि पहुंचाए बिना प्रौद्योगिकी का बेहतर उपयोग कर सरल बनाया जाना तथा अधिक पारदर्शी बनाना जरूरी है। विमानन सेक्टर के विकास से निवेश, पर्यटन तथा विशेषत: अकुशल एवं अर्द्धकुशल कामगारों के लिए रोजगार सृजन के दृष्टिकोण से अनेकानेक गुणक परिणाम हासिल हो सकेगें।

1.5 राष्ट्रीय नागर विमानन नीति (NCAP 2016) इसी दिशा में एक कदम है। जनसाधारण, अन्य स्टेकधारकों और विशेषज्ञों से प्राप्त विचारों के आधार पर राष्ट्रीय नागर विमानन नीति, 2016 के मसौदे को अंतिम रूप प्रदान किया गया है।

2. राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 (NCAP 2016)– परिकल्पना, लक्ष्य एवं उद्देश्य

क) **परिकल्पना**: जनसाधारण के लिए विमान सेवा को किफायती बनाने के लिए तथावर्ष 2022 तक 30 करोड़ तथा वर्ष 2027 तक 50 करोड़ अंतर्देशीय टिकट बिक्री और वर्ष 2027 तक अंतर्राष्ट्रीय टिकट बिक्री में वृद्धि कर 20 करोड़ रुपए करने के लिए आर्थिक प्रणाली तैयार करना। इसी प्रकार, वर्ष 2027 तक कार्गो की मात्रा में 10 मिलियन टन की वृद्धि करना।

ख) **लक्ष्य**: भारत तथा विश्व के विभिन्न भागों में पहुंच स्थापित करके यात्रियों को विमान यात्रा और कार्गो के विमान परिवहन के लिए संरक्षित, सुरक्षित, किफायती एवं वहनीय हवाई यात्रा उपलब्ध कराना।

ग) **उद्देश्य**

i) एकीकृत आर्थिक-प्रणाली की स्थापना, जिसके परिणामस्वरूप नागर विमानन क्षेत्र में व्यापक विकास होगा, जिसके कारण पर्यटन का संवर्धन होगा, रोजगार के अवसरों में वृद्धि होगी और संतुलित क्षेत्रीय विकास होगा।

ii) प्रौद्योगिकी के प्रयोग एवं प्रभावशाली मॉनीटरिंग द्वारा विमानन क्षेत्र की संरक्षा, सुरक्षा एवम स्थायित्व सुनिश्चित करना।

iii) वित्तीय समर्थन एवं अवसंरचना विकास द्वारा क्षेत्रीय सम्पर्कता में वृद्धि लाना।

iv) विनियमों में ढील प्रदान करते हुए प्रक्रियाओं को सरल बनाकर तथा ई-गवेंनेंस के माध्यम से व्यवसाय में सहजता बढ़ाना।

v) समग्र विमानन सेक्टर श्रृंखला यथा कार्गो, अनुरक्षण मरम्मत एवं ओवरहॉल, सामान्य विमानन, एयरोस्पेस विनिर्माण एवं कौशल विकास को सामंजस्यपूर्ण रीति से प्रोत्साहन।

3. नीति

राष्ट्रीय नागर विमानन नीति, 2016 के मसौदे में निम्नलिखित नीति विषयक मामले शामिल हैं:-

क) क्षेत्रीय सम्पर्कता

ख) संरक्षा

ग) विमान परिवहन प्रचालन

घ) मार्ग संवितरण दिशानिर्देश

ङ) अंतरराष्ट्रीय प्रचालनों के लिए 5/20 नियम अपेक्षा

च) द्विपक्षीय यातायात अधिकार

छ) कोड शेयर करार

ज) वित्तीय समर्थन

ण) सरकारों, निजी सेक्टर अथवा सार्वजनिक निजी भागीदारी पद्धति से हवाईअड्डों का विकास

ट) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण

ठ) हवाई दिक्कचालन सेवाएं

ड) विमानन सुरक्षा, आप्रवास एवं सीमा शुल्क

ढ) हैलीकॉप्टर

ञ) चार्टर

त) अनुरक्षण, मरम्मत तथा ओवरहॉल

थ) ग्राउंड हैंडलिंग

द) विमान कार्गो

ध) एयरोनॉटिक्ल 'मेक इन इंडिया'

न) विमानन शिक्षा एवं कौशल विकास

प) चिरस्थायी विमानन

फ) विविध

ब) अनिवार्य सेवा अनुरक्षण अधिनियम, 1968

4. क्षेत्रीय सम्पर्कता

क) क्षेत्रीय सम्पर्कता योजना (RCS) वर्ष 2016-17 की दूसरी तिमाही से प्रभावी होगी।

ख) नागर विमानन मंत्रालय द्वारा क्षेत्रीय संपर्कता योजना के मार्गों पर 500 से 600 किमी की दूरी के लिए कुछ अथवा सभी सीटों के लिए, मंहगाई सूचकांक से संबद्ध प्रति यात्री अधिकतम लगभग रू.2500 की दर से सांकेतिक हवाई किराए का लक्ष्य रखा जाएगा (लगभग एक घंटे की उड़ान के समान)। क्षेत्रीय संपर्कता योजना (आरसीएस) के अंतर्गत हेलीकॉप्टरों के लिए सीमा उच्चतर होगी। इस योजना से इच्छुक अनुसूचित एयरलाइनों को विकल्पों के लचीले अवसर उपलब्ध होंगे।

ग) इसका क्रियान्वयन निम्नलिखित प्रकार से होगा :

i) अगाती तथा लेह को जोड़ने वाले सेक्टरों सहित प्रयोग में न लाए जा रहे अथवा कम प्रयोग में लाए जा रहे हवाई अड्डों/मार्गों का पुनरूत्थान।

ii) विभिन्न हितधारकों द्वारा रियायतें।

iii) क्षेत्रीय संपर्कता योजना (आरसीएस) के अंतर्गत प्रचालकों हेतु व्यावहार्यता अंतराल निधियन **(वीजीएफ)।**

iv) नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो **(बीसीएएस)** तथा राज्य सरकारों द्वारा लागत प्रभावी सुरक्षा समाधान।

घ) वर्तमान में 450 में से लगभग 75 हवाई पट्टियों/हवाईअड्डों से अनुसूचित प्रचालन किए जा रहे हैं। एयरलाइन प्रचालकों से सादे (नो-फ्रिल) हवाईअड्डों की ठोसमांग के आधार पर शेष हवाई पट्टियों तथा हवाईअड्डों का पुनरूत्थान इनकीवित्तीय व्यवहार्यता को ध्यान में रखे बिना 50 करोड़ रूपए से 100 करोड़ रूपए की अनुमानित लागत से "मांग आधार पर" किया जाएगा। किसी भी हवाईअड्डे का पुनरूद्धार,राज्य सरकारों से सूचनाओं और उनकी स्वेच्छा प्राप्त करने के पश्चात किया जाएगा। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण/राज्य सरकारें सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से भी इन हवाईअड्डों के विकास की संभावनाओं की तलाश कर सकती हैं।

ङ) क्षेत्रीय सम्पर्कता सेवाएं (आरसीएस) केवल उन्हीं राज्यों के लिए प्रचालनात्मक होगीं जहां पर 10 वर्षों की अवधि के लिए ऐसे हवाईअड्डों के लिए एयर टर्बाइन फ्यूल (एटीएफ) पर वैट घटाकर 1% अथवा उससे कम कर दिया गया है।

छ) राज्य सरकारों द्वारा नि:शुल्क तथा सभी दायित्वों से मुक्त भूमि उपलब्ध कराई जाएगी तथा यथापेक्षित, अंतर्क्षेत्र में मल्टी-मॉडल भीतरी प्रदेश सम्पर्कता (सड़क, रेल, मैट्रो, जलमार्ग, इत्यादि) भी उपलब्ध करवाई जाएगी।

ज) क्षेत्रीय सम्पर्कता योजना के अंतर्गत उड़ान प्रचालन प्रारम्भ किए जाने की तारीख से 10 वर्ष तक :

i) क्षेत्रीय सम्पर्कता योजना के अंतर्गत प्रचालनों पर कोई हवाईअड्डा प्रभार नहीं वसूला जाएगा। अवतरण, पार्किंग तथा टर्मिनल दिक्चालन अवतरण प्रभारों (**TNLC**) को माफ किया जाएगा और मार्ग दिक्चालन और सुविधा प्रभार (**RNFC**) नाममात्र आधार पर वसूल किए जाएंगे।

ii) क्षेत्रीय समपर्कता वाले हवाई अड्डो से यात्रा प्रारम्भ करने अथवा इसे समाप्त करने वाले यात्रियों की टिकटों के कर योग्य मूल पर (90 प्रतिशत का उपशमन) 10 प्रतिशततक कर लगाया जाएगा और यह नागर विमानन मंत्रालय की अधिसूचना के आधार पर 1 वर्ष की आरंभिक अवधि के लिए किसी प्रकार के इनपुट क्रैडिट के बिना होगा।

iii) राज्य सरकार द्वारा पुलिस तथा अग्नि शमन सेवाएं मुफ्त उपलब्ध करवाई जाएगीं। बिजली, पानी एवं अन्य जनपयोगी सेवाएं काफी रियायती दरों पर उपलब्ध करवाई जाएगीं।

iv) सभी हवाईअड्डों पर क्षेत्रीय संपर्कता योजना (आरसीएस) के अंतर्गत प्रचालनों के लिए एयरलाइनों द्वारा स्वयं ग्राउंड हैंडलिंग की अनुमति प्रदान की जाएगी।

v) उक्त हवाईअड्डे पर अधिसूचना की तारीख से तीन वर्ष की आरंभिक अवधि के लिए क्षेत्रीय सम्पर्कता योजना हवाईअड्डों से प्रचालकों द्वारा प्राप्त विमानन ईंधन पर 2 प्रतिशत की दर से उत्पाद शुल्क लगाया जाएगा।

vi) एयर टर्बाइन ईंधन के मूल्य से संबद्ध व्यवहार्यता अंतराल निधियन (VGF) एयरलाइन द्वारा प्रचालन प्रारम्भ किए जाने की तारीख से 10 वर्ष की अवधि के लिए केवल विशिष्ट मार्ग के लिए ही किया जाएगा तथा यदि आवश्यक हुआ तो यह प्रतिस्पर्द्धी बोली आधार पर होगा।

झ) नागर विमानन मंत्रालय तथा राज्य सरकार के बीच व्यवहार्यता अंतराल निधियन (VGF) की हिस्सेदारी 80:20 के अनुपात में की जाएगी। पूर्वोत्तर राज्यों के लिए यह अनुपात 90:10 होगा। वीजीएफ के लिए पूर्ण राशि का भुगतान क्षेत्रीय संपर्कता निधि (आरसीएफ) से हवाईअड्डा प्रचालक द्वारा किया जाएगा और राज्य सरकार को तत्पश्चात प्रतिपूर्ति के लिए कहा जाएगा।

ञ) व्यवहार्यता अंतराल निधियन (VGF) के लिए नागर विमानन मंत्रालय की हिस्सेदारी क्षेत्रीय सम्पर्कता निधि (RCF) के माध्यम से होगी।

ट) क्षेत्रीय संपर्कता निधि का निधियन वायुयान अधिनियम 1934 की धारा5(2)(कख) के अंतर्गत सरकार द्वारा अधिसूचित की जाने वाली तारीख से उपकर लगाकर किया जाएगा। क्षेत्रीय सम्पर्कता निधि (RCF) उपकर कैट।।/कैट।।क, मार्गों, आरसीएस मार्गों से भिन्न सभी अन्तर्देशीय मार्गों तथा 80 से कम सीट की क्षमता वाले छोटे विमानों पर प्रति प्रस्थान 8000 रूपए की दर से लगाया जाएगा चाहे मार्ग कोई भी हो।

ठ) अंतरराष्ट्रीय मार्गों पर अतिरिक्त क्षमता हकदारियों के आवंटन से जारी प्रीमियम, यदि कोई हो, भी क्षेत्रीय सम्पर्कता निधि (RCF) में जाएगा।

ड) क्षेत्रीय सम्पर्कता निधि (RCF) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण या नागर विमानन मंत्रालय द्वारा निर्धारित किसी अन्य निकाय द्वारा एकत्रित तथा संचालित की जाएगी। इस क्रियान्वयन एजेंसी को योजना के क्रियान्वयन के लिए उपयुक्त प्रशासनिक प्रभार प्रदान किए जाएंगे। क्रियान्वयन एजेंसी द्वारा भी राज्य सरकारों को आवश्यक ब्यौरा उपलब्ध कराया जाएगा, ताकि उनसे वीजीएफ का भाग एकत्र किया जा सके।

ढ) इसी प्रकार,क्षेत्रीय सम्पर्कता योजना (RCS) वाले हवाईअड्डों पर कार्गो प्रचालनों को आरंभ करने की तारीख से 10 वर्षों तक, कार्गो विमान प्रचालनो को हकदारियां प्राप्त होंगी:

- क्षेत्रीय सम्पर्कता योजना (RCS) के अंतर्गत प्रचालनों पर हवाईअड्डा प्रभार नहीं वसूला जाएगा। टर्मिनल दिक्चालन अवतरण प्रभारों (TNLC) से छूट दी जाएगी और मार्ग दिक्चालन और सुविधा प्रभारों (RNFC) को सामान्य आधार पर वसूला जाएगा।
- उक्त हवाईअड्डे पर अधिसूचना की तारीख से तीन वर्ष की अवधि के लिए क्षेत्रीय सम्पर्कता योजना हवाईअड्डा प्रचालकों से कार्गो प्रचालकों द्वारा प्राप्त विमानन टर्वाइन ईंधन पर 2 प्रतिशत की दर से उत्पाद शुल्क लगाया जाएगा।
- तथापि, कार्गो प्रचालक व्यवहार्यता अंतराल निधियन **(VGF)** के लिए हकदार नहीं होंगे।

ण) विशिष्ट मार्ग के लिए व्यवहार्यता अंतराल निधियन **(वीजीएफ)**रियायतों की निरंतरता निर्धारित अवधि के लिए निरंतर रुप से उपयुक्त यात्री लोड कारक की शर्त पर होगी और 3 वर्ष के पश्चात इसकी समीक्षा की जाएगी।

त) समय-समय पर मार्गों के लिए प्राथमिकता निर्धारित की जाएगी तथा उसकी समीक्षा की जाएगी ताकि देश के विभिन्न भागों में क्षेत्रीय संपर्कता का संतुलित विकास हो सके।

थ) प्रचालकों को क्षेत्रीय सम्पर्कता योजना (RCS) में शामिल होने तथा इससे अलग होने के अंत:निर्मित तंत्र के साथ सुगम विकल्प उपलब्ध कराए जाएंगे।

द) उन्हें घरेलू और अंतरराष्ट्रीय दोनों एयरलाइनों के साथ कोड शेयर में शामिल होने करने की स्वतंत्रता होगी।

5. संरक्षा

क) सरकार द्वारा विमानन संरक्षा को सर्वोपरि महत्व दिया गया है। मुख्य ध्यान दुर्घटनाओं/घटनाओं में कमी लाना और उनसे बचाव करना है। संरक्षा उल्लंघन को पूर्ण असहनीयता के तौर पर लिया जाएगा। कुशल विमानन सुरक्षा निगरानी प्रणाली को प्रभावी बनाने के लिए नागर विमानन महानिदेशालय को प्रशासनिक तथा वित्तीय स्वायत्ता प्रदान की जाएगी।

ख) नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा विमानन संबंधी सभी व्यवहारों, पूछताछ एवं शिकायतों के लिए केन्द्रीकृत व्यवस्था के निर्माण के लिए प्रयास किए जाएगें। मई, 2016 से आरंभ करते हुए दिसंबर, 2016 तक समाप्त की लक्षित तिथि के साथ प्राथमिकता के आधार पर चरणबद्ध रूप में ई-गर्वेनेंस नागर विमानन (eGCA) परियोजना को कार्यान्वित किए जाने से नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा प्रदत्त की जाने वाली सेवाएं पूर्णत: स्व-चालित होगीं और इस कार्य को पूरा करने की लक्षित तिथि अक्तूबर, 2016 है।

ग) नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा राज्य संरक्षा कार्यक्रम (SSP) कार्यान्वित किया जाएगा तथा राष्ट्रीय स्तर पर होने वाले संरक्षा जोखिमों से बचाव के लिए राज्य संरक्षा योजना का आवधिक रूप से विकास किया जाएगा। राज्य संरक्षा कार्यक्रम के अंतर्गत संबंधित सेवा प्रदाता द्वारा संरक्षा प्रबंधन प्रणाली (SMS) को कार्यान्वित किए जाने, प्रचानात्मक जोखिमों की पहले से सक्रिय होकर पहचान करने एवं ऐसे जोखिमों के शमन हेतु जोखिम प्रबंधन सिद्धांत लागू किए जाने का सुनिश्चय किया जाएगा। संरक्षा जोखिमों की शिनाख्त के आधार के रूप में प्रयोग के लिए राज्य संरक्षा डाटाबेस का विकास भी किया जाएगा।

घ) नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा वास्तविक समय संरक्षा ट्रेकिंग एवं तत्पर घटना रिपोर्टिंग का सुनिश्चय किया जाएगा।

ङ) त्वरित, स्वतंत्र, व्यवसायिक एवं प्रभावी अन्वेषण करने के लिए विमान दुर्घटना एवं घटना अंवेषण ब्यूरो (AAIIB) का संविदा आधार पर श्रमशक्ति के साथ, यदि आवश्यक हो, भावी सशक्तिकरण किया जाएगा। अन्वेषण कार्य निर्धारित समयसीमा में पूरे हो जाएंगे और मंत्रालय द्वारा इन अन्वेषण रिपोर्टों की सिफारिशों के क्रियान्वयन की अवधिक रूप से समीक्षा की जाएगी।

च) नागर विमानन महानिदेशालय में औद्योगिक विशेषज्ञों के एक परामर्शदात्री समूह का गठन किया जाएगा जो प्रत्येक तिमाही में बैठक करेंगे और नागर विमानन के विभिन्न पहलुओं में सुधार के क्षत्रों का चयन करेंगे।

छ) नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा वित्तीय वर्ष 2016-17 से आवश्यकता के आधार पर जब भी अपेक्षित हो तब और प्रत्येक 5 वर्ष में कम से कम एक बार सभी नागर विमानन अपेक्षाओं (CARs) की पुनरीक्षा की जाएगी। इस प्रकार की पुनरीक्षा सीमित अवधि के लिए संविदा आधार पर बाहरी एजेंसी या विशेषज्ञों को नियुक्त करके की जानी चाहिए।

ज) उल्लंघनों की प्रकृति के आधार पर जुर्माने तथा दंड आरोपित करने के लिए नागर विमानन महानिदेशालय को प्राधिकृत किया जाएगा। इसके लिए अधिनियमों, नियमों, विनियमों में उपयुक्त संशोधन, जहां भी अपेक्षित हो किए जाएंगे।

झ) नागर विमानन महानिदेशालय को इस प्रयोजन के लिए संघ लोक सेवा आयोग से छूट प्रदान करके भर्ती नियमों में उपयुक्त रूप में संशोधनों करके स्वीकृत पदों के लिए उन अनुमोदित पदों के लिए अपने तकनीकी कार्मिकों के लिए पदों को भरने की अनुमति प्रदान की जाएगी, जहां पदों को पदोन्नति या प्रतिनियुक्ति द्वारा भरा जाना है।

ञ) नागर विमानन महानिदेशालय में कौशल को आकर्षित करने तथा बनाए रखने के लिए का कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग तथा वित्त मंत्रालय के परामर्श से उद्योग के अनुरूप वेतन का भुगतान किया जाएगा।

ट) नागर विमानान महानिदेशालय के अधिकारियों और कर्मचारियों की क्षमता निर्माण के लिए वैश्विक सर्वोत्तम पद्धतियों से उन्हें अवगत कराते हुए कार्यान्वियन किया जाएगा।

6. विमान परिवहन प्रचालन: वाणिज्यिक

नागर विमानन मंत्रालय वाणिज्यिक विमान परिवहन को तीन मुख्य श्रेणियों में श्रेणीबद्ध करके क्षेत्रीय संपर्कता पर ध्यान केन्द्रित करते हुए नागर विमानन परिवहन प्रचालनों का विकास प्रोत्साहित करेगा। इक्विटी तथा विमान की संख्या और प्रमाणन व प्रचालन विनियमों की दृष्टि से प्रवेश पूर्वापेक्षाएं, विमान के आकार और यात्रियों व अधिक छोटे विमानों को बेहतर लचीलापन उपलब्ध कराते हुए प्रचालनों की जटिलता के आधार पर ग्रेड प्रदान की जाएगी। कम्पयूटर तथा चार्टर प्रचालक सीप्लेन सेवाएं प्रचालित कर सकते हैं। वाणिज्यिक प्रचालनों के लिए श्रेणीकरण निम्नानुसार होगा

(I) अनुसूचित विमान परिवहन प्रचालक (अंतर्देशीय तथा अंतरराष्ट्रीय प्रचालन)- मौजूदा प्रावधानों में कोई परिवर्तन नहीं होगा।

(II) अनुसूचित यात्री प्रचालक –

i. इस श्रेणी के प्रचालक अधिकतम 40 टन तक के समग्र भार (AUW) वाले विमान के साथ प्रचालन करेंगे। न्यूनतम इक्विटी पूंजी आवश्यकताएं, बेड़े में विमानों की संख्या और आकार के आधार पर होंगी। यात्री विमान प्रचालक प्रबुद्ध रूप से घरेलू मार्गों पर नियमित आधार पर संपर्कता उपलब्ध कराएंगे।

ii. प्रचालनों की नियमितता को बनाए रखने के लिए ऐसे प्रचालकों के लिए विमानों की न्यूनतम संख्या निर्धारित की जाएगी।

iii. जिन प्रचालकों का प्रधान व्यवसाय यात्री विमान प्रचालन है, वे अतिरिक्त रूप से घरेलू चार्टर प्रचालन कर सकते हैं बशर्ते उनके प्रधान व्यवसाय के अनुसूचित प्रचालन प्रभावित न हों।

iv. उन्हें अन्य एयरलाइनों, घरेलू तथा अंतरराष्ट्रीय दोनों, के साथ कोड शेयर करने की अनुमति दी जाएगी।

(III) गैर अनुसूचित प्रचालक –

इस श्रेणी के प्रचालक घरेलू तथा अंतरराष्ट्रीय मार्गों पर चार्टर सेवाएं उपलब्ध कराएंगे। न्यूनतम इक्विटी पूंजी आवश्यकताएं, बेड़े के विमानों की संख्या और आकार (समग्र भार) के आधार पर होंगी।

गैर-वाणिज्यिक प्रचालनों के संबंध में, मौजूदा प्रावधान जारी रहेंगे।

7. मार्ग संवितरण दिशा-निर्देश (आरडीजी)

एयरलाइनों द्वारा आन्तरिक क्रास सब्सिडी के माध्यम से ट्रंक मार्गों (कुल संख्या 12) पर उनके राजस्वों के उपयोग के आधार पर जम्मू एवं कश्मीर, पूर्वोत्तर क्षेत्र, अंडमान और निकोबार द्वीप समूह, लक्षद्वीप, श्रेणी-2 तथा श्रेणी-3 शहरों के लिए विमान संपर्कता उपलब्ध कराने के लिए 1994 में आरडीजी लागू किए गए थे। आरडीजी दूरस्थ स्थानों के लिए संपर्कता कायम करने में सफल हुए हैं। वर्तमान में, श्रेणी-II तथा श्रेणी-III मार्गों पर तैनात की गई वास्तविक क्षमता इन क्षेत्रों में कारोबार की संभावनाओं पर प्रकाश डालते हुए आरडीजी थ्रेशहोल्ड से अधिक है। आरडीजी को युक्तिसंगत करने के लिए निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी:

क) पारदर्शी मानदण्डों के आधार पर और अधिक मार्गों को शामिल करके पांच वर्ष में एक बार श्रेणी-I मार्गों को युक्तिसंगत बनाया जाएगा। डीजीसीए में उपलब्ध सूचना के आधार पर कैट-I मार्ग के लिए प्रस्तावित मापदण्ड दो पूर्ण अनुसूचियों (यथा ग्रीष्म

और शीत) में 700 कि.मी. से अधिक की उड़ान दूरी, औसत सीट फैक्टर 70% से अधिक तथा वार्षिक यातायात 5 लाख यात्री है। नागर विमानन मंत्रालय का यह प्रयास रहेगा कि श्रेणी-I मार्गों के यौकिकीकरण से एयरलाइनों पर अनुचित वित्तीय एवं प्रचालनिक भार न पड़े और इसके लिए उन्हें उनकी भावी अनुसूचियों में समायोजन के लिए पर्याप्त समय उपलब्ध कराया जाए, जैसा कि नीचे (घ) में दर्शाया गया है...

ख) श्रेणी-I यातायात की प्रतिशतता के संदर्भ में अभिव्यक्त श्रेणी-II तथा IIए मार्गों पर तैनात किया जाने वाला यातायात वही रहेगा। तथापि, उत्तराखंड और हिमाचल प्रदेश के मार्गों को श्रेणी-II में शामिल किया जाएगा। श्रेणी-III मार्गों के लिए प्रतिशतता, श्रेणी-I यातायात का 35% होगी और यह इस तथ्य के दृष्टिगत होगा कि आरसीएस को समान प्रयोजन के लिए क्रियान्वित किया जा रहा है।

ग) मार्ग संवितरण दिशानिर्देश (RDG) की अपेक्षाओं को पूरा करने के प्रयोजन से, अनुसूचित एयरलाइनों (विमान परिवहन प्रचालक और कम्युटर प्रचालक दोनों) को कम-सेवित या गैर-सेवित क्षेत्रों को अंतिम मील तक निर्बाध संपर्कता उपलब्ध कराने के लिए क्षेत्रीय संपर्कता योजना के अंतर्गत प्रचालनरत हेलीकाप्टरों और अन्य छोटे विमानों (अधिकतम एयूडब्ल्यू 40 टन से अधिक न हो) के उपलब्ध सीट किमी (ASKM) का व्यापार करने की अनुमति होगी।

घ) मार्ग संवितरण दिशानिर्देशों (RDG) के अंतर्गत मार्गों के संशोधित श्रेणीकरण को वर्ष 2017 की शीत अनुसूची से लागू किया जाएगा ताकि एयरलाइनों को उनके प्रचालनों की योजना बनाने के लिए पर्याप्त समय दिया जा सके। विभिन्न श्रेणियों के अधीन मार्गों की समीक्षा नागर विमानन मंत्रालय द्वारा वर्ष 2016 में इसके प्रथम परिशोधन के बाद प्रत्येक पांच वर्ष में एक बार की जाएगी (वर्ष 2017 की शीत अनुसूची से प्रभावी)।

ङ) मार्ग संवितरण दिशानिर्देश का पूर्ण अनुपालन किए जाने के मद्देनजर, पूर्वोत्तर क्षेत्र, द्वीप समूह प्रदेश तथा लद्दाख के लिए तथा इन क्षेत्रों के भीतर घरेलू प्रचालनों को बंद या परिशोधन करने के लिए सेवा को बंद करने या परिशोधन करने से कम से कम तीन महीने पूर्व नागर विमानन मंत्रालय तथा नागर विमानन महानिदेशालय को पूर्व सूचना प्रदान कर इन्हें बंद किया जा सकता है।

8. अंतरराष्ट्रीय प्रचालनों के लिए अपेक्षित नियम 5/20

क) अक्तूबर, 2004 में केन्द्रीय मंत्रिमंडल द्वारा विदेश के लिए उड़ान प्रारम्भ करने वाले भारतीय वाहकों के लिए अनिवार्यत: 5 वर्ष तक घरेलू मार्गों पर उड़ान सेवाएं तथा 20 विमानों का बेड़ा होने की क्षमता का निर्धारण किया गया था। क्रियान्वयन से अब तक हुई गतिविधियों के दृष्टिगत विभिन्न विकल्पों पर विचार किया गया। यह महसूस किया गया कि इस निर्धारण को जिससे केवल भारत के संदर्भ में विशिष्ट है, एक ऐसी योजना से प्रतिस्थापित किए जाने की आवश्यकता है जो अंतरराष्ट्रीय प्रचालनों को आरंभ करने के लिए पूर्ण रूप से समान अवसर उपलब्ध कराए तथा, नई व पुरानी, दोनों प्रकार की एयरलाइनों के प्रचालन की अनुमति प्रदान करे बशर्ते वे घरेलू प्रचालन के लिए कुछ दायित्वों को पूरा करें। तदनुसार, स्टेकधारकों के साथ गहन परामर्शों के पश्चात निम्नलिखित अपेक्षा को निर्धारित किया गया है:

ख) 5/20 से संबंधित अपेक्षा को संशोधित किया गया है और सभी एयरलाइनें अंतरराष्ट्रीय प्रचालन आरंभ कर सकती हैं बशर्ते वे 20 विमान या कुल क्षमता का 20% (सीटों की संख्या के लिहाज से), जो भी अधिक हो, घरेलू प्रचालनों के लिए हर समय तैनात करें। इस प्रयोजन के लिए, एयरलाइनों की प्रकाशित अनुसूचियां इस मान्यता के साथ इस आधार पर होगी कि प्रत्येक विमान का प्रति दिन कम से कम छह प्रस्थान किए जाते हैं।

ग) पूर्वोत्तर क्षेत्र, द्वीप समूह क्षेत्रों तथा लद्दाख के लिए तथा इन क्षेत्रों के भीतर घरेलू प्रचालनों को उपर्युक्त पैरा 7(ङ.) में इंगित किए अनुसार बंद या संशोधित किया जा सकता है।

घ) सभी घरेलू एयरलाइनों के लिए मार्ग संवितरण दिशानिर्देश (RDG) सतत रुप से लागू रहेंगे।

9. द्विपक्षीय यातायात अधिकार

द्विपक्षीय अधिकारों का आरंभ शिकागो सम्मेलन, 1944 से हुआ है। भारत का 109 देशों के साथ विमान सेवा करार (एएसए) है जिसमें उड़ानों की संख्या, सीट, अवतरण स्थल, कोड-शेयरिंग से संबंधित पहलू हैं। किसी भी विशिष्ट समय पर द्विपक्षीय अधिकारों का उपयोग देश-दर-देश भिन्न होता है और यह आवधिक पुनर्वार्ताओं के मद्देनजर होता है। इस संबंध में, नीति निम्नानुसार होगी:

क) सरकार की द्विपक्षीय अधिकार व्यवस्था को उदार बनाने की योजना है जिसके परिणामस्वरूप व्यवसाय करना अधिक सरल होगा और यात्रियों को अधिक व्यापक विकल्प प्राप्त होंगे।

ख) सरकार सार्क देशों तथा नई दिल्ली से पूर्णत: 5000 किमी के दायरे से बाहर के क्षेत्र वाले देशों के साथ पारस्परिक आधार पर "मुक्त आकाश" के विमान सेवा करार करेगी। समय-समय पर नागर विमानन मंत्रालय द्वारा अधिसूचित किए अनुसार देश के भीतर प्रमुख अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डों के लिए तथा से मौजूदा द्विपक्षीय अधिकारों से ऊपर असीमित उड़ानों की अनुमति होगी। तथापि, मौजूदा विमान सेवा करार (ASA) के अंतर्गत अन्य हवाईअड्डों के लिए अवतरण अधिकार (प्वाइंट ऑफ कॉल) जारी रहेंगे, जबतक कि इसके लिए पुन:वार्ता नहीं की जाती है।

ग) वे देश जो पूर्णत: या आंशिक रूप से 5000 किमी के दायरे के भीतर हैं तथा जहां भारत के नामित वाहकों ने अपनी क्षमता हकदारियों के **80 प्रतिशत**का पूर्ण उपयोग नहीं किया है,किन्तु विदेशी वाहकों/ देशों ने अपने द्विपक्षीय अधिकारों का उपयोग किया है और क्षमता में वृद्धि के लिए दबाव बना रहे हैं,वहां **अतिरिक्त क्षमता पात्रताओं के आवंटन के लिए मंत्रिमंडल सचिव की अध्यक्षता वाली समिति विधि की संस्तुति की जाएगी।**

घ) जब भी भारत के नामित वाहक अपनी क्षमता हकदारियों का 80 प्रतिशत उपयोग कर लेते हैं और उन्हें अतिरिक्त क्षमता हकदारियों की आवश्यकता होती है, तो सामान्य रूप से क्षमता हकदारियों (द्विपक्षीय) के लिए पुन:वार्ता की जाएगी।

ङ) 74 प्रतिशत प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (FDI) वाली भारतीय कार्गो एयरलाइनें सामान्यत: नामित वाहक नहीं हो सकते हैं और विमान सेवा करार के खंड "व्यापक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण (SOEC)" के कारण वर्तमान में अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय प्रचालन आरंभ नहीं कर सकती हैं। विमान सेवा करार (ASA) को मेजबान राष्ट्र की "व्यवसाय का प्रधान स्थल" तथा "प्रभावी विनियामक नियंत्रण" की अवधारणा के आधार पर संबंधित राष्ट्र के साथ परामर्श करके उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाएगा। क्रियान्वयन आदेशों को जारी करते समय नागर विमानन मंत्रालय द्वारा "प्रभावी विनियामक नियंत्रण" के मापदंड को परिभाषित किया जाएगा।

10. <u>कोड शेयर करार (सीएसए)</u>

दो एयरलाइनों के बीच कोड शेयर करार से एक एयरलाइन (विपणन एयरलाइन) को विपणन एयरलाइनों के एयरलाइन कोड और उड़ान संख्या के साथ दूसरी एयरलाइन (प्रशासनिक एयरलाइन) द्वारा प्रचालित उड़ान पर सीटों को बेचने की अनुमति प्राप्त होती है। इससे यात्रियों को निर्बाध संपर्कता प्राप्त करने में मदद मिलती है। इस संबंध में, नीति निम्नानुसार होगी:

क) भारत में घरेलू कोड शेयर स्थलों को विमान सेवा करार (ASA) के फ्रेमवर्क के भीतर उदारीकृत किया जाएगा।

ख) भारतीय वाहक संबंधित विमान सेवा करार (ASA) के अंतर्गत उपलब्ध भारत के किसी भी स्थल के लिए विदेशी वाहकों के साथ घरेलू कोड-शेयर करार करने के लिए स्वतंत्र होंगे।

ग) भारत के नामित वाहकों के लिए, विमान सेवा करार (ASA) में कोड-शेयर व्यवस्थाओं से संबंधित प्रावधानों के अनुसार अंतरराष्ट्रीय कोड शेयर व्यवस्थाओं को उदारीकृत किया जाएगा और नागर विमानन मंत्रालय से किसी प्रकार के पूर्व अनुमोदन की आवश्यकता नहीं होगी। भारतीय नामित वाहकों को केवल कोड शेयर वाली उड़ाने आरंभ करने से 30 दिन पूर्व नागर विमानन मंत्रालय को सूचित करना होगा। तथापि, यदि किसी भी समय यह पाया जाता है कि कोड शेयर करार से विमान सेवा करार (ASA) का उल्लंघन हो रहा है तो उसकी अनुमति वापस ले ली जाएगी, चाहे इसके संबंध में नागर विमानन मंत्रालय को पूर्वसूचना दी गई हो।

घ) कोड शेयर करारों में और अधिक उदारीकरण किए जाने की आवश्यकता पर विचार करने के लिए जब भी आवश्यक हो तब और कम से कम 05 वर्ष में एक बार इसकी समीक्षा की जाएगी।

11. <u>वित्तीय सहायता</u>

क) हवाईअड्डे (डीजीसीए द्वारा लाइसेंस प्राप्त हैलीपोर्ट सहित) पर सह-स्थित एमआरओ, ग्राउण्ड हैंडलिंग, कार्गो तथा एटीएफ अवसंरचना सुविधाओं को "अवसंरचना की समेकित सूची" के अंतर्गत शामिल किया गया है और इसे ''अवसंरचना'' सेक्टर का लाभ मिलेगा।

12. <u>राज्य सरकारों, निजी क्षेत्र द्वारा अथवा सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) प्रणाली के तहत हवाईअड्डों का विकास</u>

नागर विमानन मंत्रालय द्वारा राज्य सरकारों अथवा निजी क्षेत्र अथवा पीपीपी प्रणाली के तहत हवाईअड्डों के विकास को निरन्तर प्रोत्साहित किया जाएगा। नागर विमानन मंत्रालय स्टेक या स्वामित्व के सृजन के उद्देश्य से भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण या अन्य इच्छुक सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों/ उद्योग के साथ एसपीवी के सृजन द्वारा उनके राज्य में नए हवाईअड्डों

को विकसित करने के लिए राज्य सरकारों को भी प्रोत्साहित करेगा। जहां कहीं अपेक्षित होगा वहांनागर विमानन मंत्रालय द्वारा निम्नलिखित फ्रेमवर्क के अन्तर्गत विनियामक सुनिश्चितता प्रदान करने का प्रयास किया जाएगा:

क) मौजूदा रियायत करारों तथा संविदाओं के प्रावधानों का अनुपालन करते हुए हवाईअड्डा प्रभारों में कमी लाए जाने के तरीकों की पहचान करने के लिए नागर विमानन मंत्रालय द्वारा ऐरा, एएआई, एयरलाइनों, हवाईअड्डा प्रचालकों तथा स्टेकधारकों यथा कार्गो, एमआरओ, ग्राउण्ड हैंडलिंग आदि के साथ समन्वय किया जाएगा।

ख) नागर विमानन मंत्रालय द्वारा यह प्रयत्न किया जाएगा कि भारत में भावी हवाईअड्डा परियोजनाएं, ग्रीनफील्ड और ब्राउनफील्ड दोनों, संरक्षा, सुरक्षा तथा कुशलता से कोई समझौता किए बिना किफायती ढंग से चलें।

ग) विभिन्न प्रचालकों के बीच समरूपता सुनिश्चित करने और समान अवसर प्रदान करने के लिए सभी हवाईअड्डों पर भावी टैरिफ की गणना "हाइब्रिड टिल" आधार पर की जाएगी, जबतक कि भविष्य में बोली में किसी परियोजना के लिए अन्यथा विनिर्दिष्ट किया जाए। गैर वैमानिक राजस्व के 30% हिस्से का प्रयोग क्रॉस सब्सिडाइज वैमानिक प्रभारों के लिए किया जाएगा। किसी विशिष्ट वर्ष या संविदागत अवधि में टैरिफ के अधिकतम हो जाने के मामले में हवाईअड्डा प्रचालक तथा विनियामक टैरिफ को उचित बनाए रखने के उपाय तलाशेगा और अतिरिक्त राशि को भविष्य में लगाएगा।

घ) हवाईअड्डे के लिए आवंटित भूमि का वाणिज्यिक प्रयोग करने पर प्रतिबंध है। एएआई के मौजूदा (पीपीपी को छोड़ कर) तथा भावी ग्रीनफील्ड और ब्राउनफील्ड हवाईअड्डों और पीपीपी के अन्तर्गत भावी ग्रीनफील्ड और ब्राउनफील्ड हवाईअड्डा परियोजनाओं के लिए प्रयोग संबंधी प्रतिबंधों में ढील देकर से नागर विमानन मंत्रालय इसकी संभावनाओं को बनाने का प्रयास करेगा।

ङ) नागर विमानन मंत्रालय द्वारा मल्टी मॉडल हिंटरलैंड संपर्कता (सड़क, रेल, मैट्रो, जल मार्ग, आदि) उपलब्ध करने के लिए संबंधित मंत्रालयों तथा राज्य सरकारों के साथ समन्वय किया जाएगा।

च) हवाईअड्डों की भावी रियायतों/विकास में, हवाईअड्डे पर स्थित कार्गो सुविधा के न्यूनतम स्तर और मानक को सुनिश्चित करना आवश्यक होगा।

13. <u>भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई)</u>

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के 125 हवाईअड्डों में से लगभग 95 प्रचालनिक हैं और 1 जनवरी 2016 तक 71 हवाईअड्डों पर अनुसूचित प्रचालन हो रहा है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा निम्नलिखित व्यापक फ्रेमवर्क के अनुसार हवाईअड्डों पर विकास कार्य किया जाएगा:

क) एएआई द्वारा निम्नलिखत शर्तों के अध्यधीन नए ग्रीनफील्ड अथवा ब्राउनफील्ड हवाईअड्डे शुरू किए जाएंगे:

i) क्षेत्रीय संपर्कता योजना (RCS) के तहत विकसित सादे (नो-फ्रिल्स) हवाईअड्डों को छोड़कर गैर-शून्य आईआरआर वाली परियोजना वित्तीय रूप से व्यवहार्य होनी चाहिए।

ii) सामरिक रूप से महत्वपूर्ण लेकिन वित्तीय रूप से अव्यवहार्य परियोजना होने पर राज्य/केन्द्र सरकार द्वारा एएआई को वीजीएफ दिया जाएगा।

iii) इसे इक्विटी माने बिना राज्य सरकार द्वारा नि:शुल्क तथा सभी दायित्वों से मुक्त भूमि उपलब्ध कराई जाएगी।

iv) लागू कानून के अनुसार भूमि में वाणिज्यिक प्रयोग के लिए सिटी साईड का पर्याप्त स्थल भी शामिल होगा।

ख) एएआई के मौजूदा प्रचालनीय हवाईअड्डों (सिविल एंक्लेवों पर लागू नहीं) के 150 किलोमीटर की परिधि के भीतर भविष्य में एक नए ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे के लिए अनुमोदन होने की स्थिति में भारत सरकार तथा/या संबन्धित राज्य सरकार या निजी क्षेत्र के हवाईअड्डा प्रचालक द्वारा एएआई को समुचित रूप से मुआवजा दिया जाएगा। तथापि, ऐसे मुआवजे पर तभी विचार किया जाएगा जब भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के मौजूदा हवाईअड्डे की वर्तमान क्षमता नई परियोजना को चालू किए जाने के वर्ष में संतृप्त नहीं हुई है। मुआवजे के विकल्प के रूप में, एएआई को हवाईअड्डा विकासकर्ता के विवेक के अनुसार नए हवाईअड्डे के लिए अस्वीकृति का प्रथम अधिकार या नए हवाईअड्डे में 26% 49% के बीच की इक्विटी हिस्सेदारी का विकल्प विवेकानुसार दिया जा सकता है या भारतीय विमानपतन प्राधिकरण को उक्त राज्य सरकार के साथ संयुक्त उद्यम कंपनी के गठन की अनुमति दी जाएगी। एक बार भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को विकल्प दिए जाने पर और यदि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण इनमें से किसी भी विकल्प को स्वीकार न करने का निर्णय लिए जाने की स्थिति में कोई मुआवजा देय नहीं होगा। जहां तक ओमडा/रियायत करार द्वारा शासित मौजूदा हवाईअड्डे का संबंध हैं, इसके वर्तमान प्रावधान लागू रहेंगे और उपर्युक्त क्षतिपूर्ति उपबंध लागू नहीं होगा।

ग) एएआई मौजूदा हवाईअड्डों का आधुनिकीकरण तथा सेवाओं की गुणवत्ता का स्तरोन्नयन करना जारी रखेगा। एएआई सभी हवाई अड्डों पर 4.5 या अधिक की हवाईअड्डा सेवा गुणवत्ता (एएसक्यू) रेटिंग बनाए रखेगा, जिसमें 1.5 मिलियन यात्री प्रति वर्ष (एमपीपीए) से अधिक थ्रोपुट और शेष के लिए 4.0 या अधिक की एएसक्यू रेटिंग होगी।

घ) मौजूदा तथा/या नए हवाईअड्डों के समूह के लिए एएआई प्रचालन एवं अनुरक्षण संविदा प्रदान करने की संभावनाएं भी तलाशेगा।

ङ.) 0.5 एमपीपीए से अधिक क्षमता (थ्रोपुट) वाले एएआई हवाईअड्डे हवाई अड्डों के कुल राजस्व का 35% से अधिक गैर-वैमानिकी राजस्व अर्जित करने का प्रयास करेंगे।

14. विमान दिक्चालन सेवाएं (एएनएस)

एएआई की गणना विश्व के शीर्ष एएनएस प्रदाताओं में की जाती है। भारत में एएनएस का स्तरोन्नयन तथा आधुनिकीकरण वैश्विक प्रचलन के अनुरूप ही है। गगन के लॉंच किए जाने के साथ ही भारत विश्व में उपग्रह आधारित दिक्चालन प्रणाली इस्तेमाल करने वाला चौथा राष्ट्र बन गया है। विमान दिक्चालन सेवाओं में संवृद्धि के लिए निम्नलिखित अन्य उपाय किए जाएंगे:

क) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण इकाओ की वैश्विक विमान दिक्चालन योजना, विमानन प्रणाली ब्लॉक स्तरोन्नयन, आधुनिक कार्यनिष्पादन आधारित प्रौद्योगिकियों और प्रक्रियाओं को ध्यान में रखते हुए विमान दिक्चालन प्रणाली में पूर्ण सामंजस्य उपलब्ध कराएगा।

ख) वैश्विक स्तर की सर्वोतम पद्धतियों के अनुसार विकास के लिए एएआई एएनएस को आवश्यक वित्तीय सहायताएँ प्रदान करना जारी रखेगा तथा प्रोद्योगिकीय स्तरोन्नयन सुकर करेगा। तकनीकी, वित्तीय तथा प्रशासनिक अपेक्षाओं को पूरा करना सुनिश्चित करने के लिए, नागर विमानन मंत्रालय प्रभावी पर्यवेक्षक की भूमिका अदा करेगा तथा इस संबंध में एएआई को समय-समय पर निदेश जारी करेगा।

ग) एएनएस के प्रशिक्षण संस्थान - सीएटीसी इलाहाबाद को भारतीय तथा वैश्विक बाज़ार के लिए एएनएस पेशेवरों के लिए विश्व स्तरीय प्रशिक्षण केंद्र के रूप में विकसित किया जाएगा।

घ) 1 जनवरी, 2019 से भारत में पंजीकृत किए जाने नए विमानों के लिए उपर्युक्त अनिवार्य होगी।

ङ) एएआई एयरलाइनों को उनके मौजूदा विमानों में गगन रिसीवर रिट्रोफिटिंड करने के लिए एएनएस प्रभारों में रियायत प्रदान कर प्रोत्साहित करने के अवसर तलाशेगा।

15. विमानन सुरक्षा, आप्रवासन और सीमाशुल्क

क) सरकार इन एजेंसियों के लिए यात्री प्रक्रिया और शिकायत निपटान की गति के संबंध में निष्पादन मानक तैयार करेगी। तदनुसार, नागर विमानन मंत्रालय संबन्धित मंत्रालयों/विभागों से परामर्श करके विमानन सुरक्षा, आप्रवासन, सीमाशुल्क, संगरोध अधिकारियों आदि के लिए गैर-विधिक और सांकेतिक 'सेवा सुपुर्दगी प्रारूप' तैयार करेगा।

ख) संबंधित एजेंसियों के साथ परामर्श तथा भारतीय संदर्भ को ध्यान में रखते हुए यथोचित सुरक्षा विधीक्षा के बाद आईटी, यात्री चेक-इन, बैगेज हैंडलिंग, मोबाइल फोन आधारित बोर्डिंग पास, सुरक्षा जांच कार्यविधियों, अप्रवासन और सीमाशुल्क आदि में विश्व की सर्वोत्तम पद्धतियों को आरंभ किया जाएगा।

ग) स्टेकधारकों के साथ परार्मश करते हुए इस नीति के अनुमोदन से चार माह के भीतर सरकार एयरलाइन सुरक्षा कार्मिकों की तैनाती पर एवीएसईसी आदेश 5/2009 की समीक्षा और समुचित रूप से संशोधन करेगी।

घ) स्टेकधारकों के साथ विधिवत परामर्श के पश्चात सरकार बीसीएएस और नागर विमानन मंत्रालय से अनुमोदन मिलने की शर्त पर, अन्य घरेलू एयरलाइनों को सुरक्षा सेवाएँ प्रदान करने के लिए भारतीय वाहकों को तभी अनुमति प्रदान करेगी जब उनके पास अतिरिक्त क्षमता होगी।

ड.) यथोचित कार्यालय क्षेत्र तथा प्रचालनिक क्षेत्र से इतर सरकारी एजेंसियों जैसे सीआईएसएफ, आप्रवासन, सीमाशुल्क, पुलिस आदि के लिए सुविधाएं सरकार द्वारा भुगतान आधार पर व्यवस्थित की जाएंगी, केवल यात्री सेवा शुल्क (पीएसएफ) के बिल के अंतर्गत आने वाली मदों या उन मदों को छोड़कर जो सीमाशुल्क क्षेत्र विनियम 2009 तथा सीआईएसएफ अधिनियम में कार्गो हैंडलिंग के अंतर्गत आते हैं। हवाईअड्डा प्रचालक से कोई लागत वसूल नही की जाएगी। स्टेकधारकों से परामर्श करके ऐसी सुविधाओं के लिए मादपंडों को अंतिम रूप दिया जाएगा।

च) सरकार गैर-प्रमुख (नॉन-कोर) सुरक्षा कार्यों के लिए हवाईअड्डों पर निजी सुरक्षा एजेंसियों के उपयोग को प्रोत्साहित करेगी, जिसका निर्णय गृह मंत्रालय से परामर्श के बाद लिया जाएगा। बीसीएएस उपर्युक्त के लिए कार्यक्षेत्र और मानक उपलब्ध कराएगा। निजी एजेंसियां सरकारी एजेंसी के समग्र पर्यवेक्षण के अंतर्गत हवाईअड्डे पर विमानन सुरक्षा उपलब्ध कराने के कार्यक्षेत्र के भीतर ही कार्य करेंगी।

छ) निजी सुरक्षा एजेंसियों में सेना और अर्धसैनिक बलों के वे सेवानिवृत कार्मिक होंगे जो बीसीएएस द्वारा निर्धारित अर्हता मानकों को पूरा करते हों। निजी सुरक्षा एजेंसियां "पीएएसएआरए" (निजी सुरक्षा एजेंसी (विनियम) अधिनियम, 2005) के अंतर्गत पंजीकृत होंगी और उन्हें अलग से नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो (बीसीएएस) द्वारा मान्यता भी प्रदान की जाएगी। निजी सुरक्षा कार्मिकों का प्रशिक्षण और परीक्षण केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) द्वारा भुगतान आधार पर किया जाएगा।

ज) चूककर्ता एजेंसियों को सूची से हटाने और शास्ति लगाने हेतु नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो (बीसीएएस) के सुरक्षा संपरीक्षकों द्वारा नियमित रूप से तथा औचक रूप से सुरक्षा संपरीक्षा की जाएगी।

(झ) न्यूनतम मानदंडों को पूरा करने के अध्यधीन, विभिन्न हवाईअड्डों की सुरक्षा संरचना खतरे के वर्गीकरण और यातायात की मात्रा के अनुपात में होगी। इसका आशय यह भी होगा कि बहुत सीमित उड़ानों वाले छोटे हवाईअड्डों के लिए सुरक्षा संरचना हवाईअड्डा केंद्रित होने की बजाय विमान केंद्रित होगी, जो सुरक्षा एजेंसियों के परामर्श से जोखिम वर्गीकरण के अध्यधीन होगी।

(ण) सरकार भूमि उपयोग की गतिविधि, जिसमें सभी हवाईअड्डों के मामले में 100 मीटर की दूरी तक चारदीवारी के बाहर निर्माण और अन्य गतिविधियां शामिल हैं, की निगरानी और विनियमन करने के लिए और इससे उत्पन्न होने वाली सुरक्षा और संरक्षा संबंधी चिंताओं के समाधान के लिए उपयुक्त तंत्र निरूपित करेगी।

16. हेलीकॉप्टर

दूरवर्ती क्षेत्रों के लिए संपर्कता स्थापित करने, शहर के भीतर आवागमन, पर्यटन, कानून प्रवर्तन, आपदा राहत, खोज एवं बचाव, आपातकालीन चिकित्सा मुहैया कराने, लोगों को निकालने आदि सेवाओं में हेलीकॉप्टर महत्वपूर्ण भूमिका अदा करते हैं। वर्तमानमें भारत के पास 300 से भी कम सिविलियन हेलीकॉप्टर हैं, जो अन्य विकासशील राष्ट्रों की तुलना में बहुत कम है। सरकारनिम्नलिखित तरीके से हेलीकॉप्टर के प्रयोग को बढ़ाएगी:

क) स्टेकधारकों सेविधिवत रूप से परामर्श करने के पश्चात् **डीजीसीए द्वारा** हेलीकॉप्टरों के लिए पृथक विनियम अधिसूचित किये जाएंगे।

ख) क्षेत्रीय संपर्कता को बढ़ाने के लिए संपूर्ण देश में सरकार द्वारा आरंभिक तौर पर कम से कमचार हेली-हब का विकास किया जाएगा।

ग) नागर विमानन मंत्रालय हेलीकॉप्टर आपात चिकित्सा सेवाओं (एचईएमएस) को सुगम बनाने के लिए वित्त मंत्रालय, गृह मंत्रालय, एनएचएआई, भारतीय रेल, बीमा कम्पनियों, अस्पतालों, पवन हंस लिमिटेड और अन्य हेलीकॉप्टर प्रचालकों के साथ समन्वय करेगा। डीजीसीए विशेष रूप से एचईएमएस के लिए विनियम जारी करेगा, जिसके द्वारा निर्धारित किया जाएगा कि एचईएमएस प्रचालनों के तहत हेलीकॉप्टरों का उपयोग किसी भी अन्य प्रयोजन के लिए नहीं किया जाएगा। ऐसी स्थिति में, एचईएमएस प्रचालनों के तहत हेलीकॉप्टरों के लिए कोई प्रचालनिक अनापत्ति अपेक्षित नहीं होगी, जिसमें दुर्घटना और आपातस्थिति वाले स्थलों पर इनके प्रचालनों की प्रकृति के कारण हवाई रक्षा अनापत्ति को छोड़कर किसी अन्य एजेंसी से अवतरण संबंधी अनापत्ति भी शामिल है। एचईएमएस प्रचालनों के लिए कोई अवतरण प्रभार और आरएनएफसी वसूल नहीं किया जाएगा।

घ) हेलीकॉप्टर, सबसे नजदीकी एटीसी कार्यालय में उड़ान योजना प्रस्तुत करने के पश्चात् 5000 फुट वायुक्षेत्र से नीचे, नियंत्रित वायु क्षेत्र, निषेध तथा प्रतिबंधित क्षेत्र,अस्थायी पृथक्कृत क्षेत्र (टीएसए) तथा अस्थायी प्रतिबंधित क्षेत्र (टीआरए) को छोड़कर, हवाई रक्षा क्लियरेंस प्राप्त करने, जहां कहीं अपेक्षित हो, और निकटतम एटीसी को निम्नलिखित सूचना: प्रारंभिक स्थान, गंतव्य, स्तर, प्रस्थान का संभावित समय (ईटीडी), आगमन का संभावित समय (ईटीए) और उड़ान की अवधि से अवगत करने के बाद,एटीसी से पूर्वानुमति के बिना हेलीकॉप्टर स्थल से स्थल तक उड़ान भरने के लिए स्वतंत्र होगा। इसके लिए रक्षा मंत्रालय और नागर विमानन मंत्रालय वेब-आधारित प्लेटफॉर्म तैयार करेंगे।

ङ) एएआई समुचित वाणिज्यिक शर्तों पर एएआई के हवाईअड्डों पर हेलीकॉप्टर प्रचालनों के लिए वहां भूमि मुहैया कराएगा या चिह्नित करेगा/पट्टे पर देगा, जहां से हेलीकॉप्टर फिक्स विंग वाले यातायात में हस्तक्षेप किए बिना प्रचालन कर पाएं।

च) हेलीकॉप्टर प्रचालनों के लिए हवाईअड्डा प्रभारों का उपयुक्त रूप से यौक्तिकरण किया जाएगा।

छ) डीजीसीए में एक पृथक हेलीकॉप्टर प्रकोष्ठ का गठन किया जाएगा।

ज) रक्षा मंत्रालय, वायुसेना के माध्यम से, एक ऐसी प्रणाली सृजित करेगा, जिसके द्वारा शीघ्रतापूर्वक हवाई रक्षा अनापत्ति प्रदान की जाए।

17. चार्टर प्रचालन

सरकार की मंशा निम्नलिखित द्वारा अंतरराष्ट्रीय चार्टर प्रचालनों का उदारीकरण करने की है:-

क. अंतरराष्ट्रीय चार्टर प्रचालन: समावेशी टूर पैकेज (आईटीपी) चार्टर की अनुमति देने की मौजूदा नीति की और समीक्षा करके वैश्विक तौर पर मान्यताप्राप्त यात्री चार्टर उड़ानों की और अधिक श्रेणियां शामिल की जाएंगी।

ख. संशोधित दिशानिर्देशों में विपणन नियम, भौगोलिक और मार्ग चिह्नीकरण, क्षमता नियंत्रण आदि शामिल होंगे।

ग. स्टेकधारकों से विधिवत परामर्श करने के बाद विस्तृत दिशानिर्देश निरूपित किए जाएंगे।

18. अनुरक्षण, मरम्मत और ओवरहॉल (एमआरओ)

भारतीय वाहकों का एमआरओ व्यवसाय लगभग 5000 करोड़ रूपए का है, और इस समय इस व्यवसाय का 90 प्रतिशत भारत के बाहर, अर्थात श्रीलंका, सिंगापुर, मलेशिया, यूएई आदि में खर्च हो रहा है। हमारे प्रौद्योगिकीय और कौशल आधार को देखते हुए, सरकार भारत को एशिया में एक एमआरओ हब के रूप में विकसित करने की इच्छुक है, ताकि विदेशी एयरलाइनों को व्यवसाय के लिए आकर्षित किया जा सके।

क. तदनुसार, वर्ष 2016-17 की बजट घोषणाओं में निम्नलिखित प्रावधान किए गए हैं:

(क) एमआरओ द्वारा प्रयुक्त औजार तथा औजार-किट को सीमा शुल्क से छूट प्राप्त होगी। यह छूट नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा अनुमोदित विमान अनुरक्षण संगठनों के गुणवत्ता प्रबंधकों द्वारा प्रमाणित औजारों और औजार-किटों की सूची के आधार पर दी जाएगी।

(ख) एमआरओ को कलपुर्जों की अपनी आवश्यकता अथवा अपनी ग्राहक एयरलाइनों से आर्डरों के साक्ष्य प्रस्तुत करने होते थे।एमआरओ में डीजीसीए द्वारा अनुमोदित गुणवत्ता प्रबंधकों द्वारा एक बार में प्रमाणन के उद्देश्य से, पुर्जों की क्लियरेंस की प्रक्रिया को औजार-किटों की क्लियरेंस की प्रक्रिया के अनुरूप बनाया गया है।

(ग) मितव्ययिता के स्तर को बनाए रखने के लिए,ड्यूटी-फ्री पुर्जों की उपयोगिता के लिए एक वर्ष के प्रतिबंध को बढ़ाकर तीन वर्ष कर दिया गया है।

(घ) विनिमय/अग्रिम विनिमय उपलब्ध कराने के लिए एमआरओ द्वारा गैर-मरम्मत योग्य पुर्जों, जिसमें इंजनों और लैंडिंग गियरोंजैसे विमान अवयव भी शामिल हैं,के आयात की अनुमति प्रदान करने के लिए, मरम्मत योग्य पुर्जों के अग्रिम आयात को संभव बनाने के लिए संबंधित अधिसूचना में संशोधन किया गया है।

(ङ) एमआरओ कार्य के लिए भारत लाए गए विदेशी विमान को अनुरक्षण की संपूर्ण अवधि या 6 माह, जो भी कम हो, तक रहने की अनुमति प्रदान की जाएगी, बशर्ते यहां ठहरने की अवधि के दौरान उस विमान द्वारा कोई वाणिज्यिक उड़ान प्रचालित नहीं की जाएगी। तथापि, विमान भारत में अपने ठहराव के आरंभ और अंत में अपनी उड़ानों में यात्रियों को ले जा सकता है। 6 महीनों से अधिक की अवधि तक ठहरने के लिए, नागर विमानन महानिदेशालय की अनुमति अपेक्षित होगी।

ख. कारोबार करने की आसानी के लिए और इस क्षेत्र को और प्रोत्साहन देने के लिए निम्नलिखित कदम भी प्रस्तावित रहे हैं:

(क) विदेशी एमआरओ/ओईएम विशेषज्ञों को तत्काल वीजा उपलब्ध कराया जाएगा, और भूमि पर विमान (एओजी) की स्थिति में,शर्तों के अध्यधीन, अस्थायी अवतरण परमिट जारी किए जाएंगे।

ख) भारतीय एमआरओ निकाय में सर्विसिंग के प्रयोजन से भारत के लिए तथा यहां से विमान को प्रचालित करने वाले विदेशी पायलटों को, शर्तों के अध्यधीन, अस्थायी अवतरण परमिट जारी किए जाएंगे।

ग) एमआरओ के लिए हवाईअड्डा प्रवेश पास (एईपी) आवश्यकता आधारित होंगे और यदि अपेक्षित शर्तें पूरी होती हों, तो ये पास प्रतिबंधित नहीं होंगे।

घ) एमआरओ सेवाओं पर शून्य दर से वैट लगाए जाने के लिए नागर विमानन मंत्रालय द्वारा राज्य सरकारों से अनुरोध किया जाएगा।

ङ) सभी भावी हवाईअड्डा/हेलीपोर्ट परियोजनाओं में एमआरओ सेवा प्रदाताओं के लिए ऐसी पर्याप्त भूमि का प्रावधानकिया जाएगा, जहां ऐसी एमआरओ सेवाओं के लिए संभावना मौजूद हो।

च) नीति के अनुमोदन की तारीख से पांच वर्ष की अवधि तक एमआरओ सेवा प्रदाताओं पर हवाईअड्डा रॉयल्टी तथा अतिरिक्त प्रभार नहीं लगाए जाएंगे।

19. ग्राउंड हैंडलिंग

मौजूदा ग्राउंड हैंडलिंग नीति/अनुदेशों/विनियमों को नीचे दिए गए नए फ्रेमवर्क द्वारा प्रतिस्थापित किया जाएगा:

क) हवाईअड्डा प्रचालक सुनिश्चित करेगा कि निष्पक्ष प्रतिस्पर्धा सुनिश्चित करने के लिए ऐरा अधिनियम 2008 में यथा परिभाषित सभी बड़े हवाईअड्डों पर एअर इंडिया की अनुषंगी/संयुक्त उपक्रम सहित कम से कम तीन ग्राउंड हैंडलिंग एजेंसियां (जीएचए) होंगी।

ख) गैर-प्रमुख (नॉन-मेजर) हवाईअड्डों को ग्राउंड हैंडलरों की न्यूनतम संख्या से छूट प्राप्त है। हवाईअड्डा प्रचालक द्वारा, यातायात बहिर्गमन (ट्रैफिक आउटपुट), एयरसाइड और टर्मिनल भवन क्षमता के आधार पर संख्या का निर्णय किया जाएगा।

ग) तृतीय पक्ष द्वारा ग्राउंड हैंडलिंग के मामले में, एअर इंडिया की अनुषंगी/संयुक्त उद्यम अन्य ग्राउंड हैंडलिंग एजेंसी द्वारा प्रदान किए जाने वाले रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के बराबर होगी। यदि एक से अधिक ग्राउंड हैंडलर हैं, तो एअर इंडिया अन्य ग्राउंड हैंडलिंग एजेंसियों द्वारा प्रदान की जाने वाली न्यूनतम रॉयल्टी/राजस्व की बराबरी करेगी।

घ) सभी घरेलू अनुसूचित एयरलाइन प्रचालक, जिनमें हेलीकॉप्टर प्रचालक भी शामिल हैं, सभी हवाईअड्डों पर स्व-संभलाई (सेल्फ-हैंडलिंग) करने के लिए स्वतंत्र होंगे। सेल्फ हैंडलिंग में स्वामित्व वाले या पट्टे पर लिए गए उपकरण का प्रयोग कर अपने स्वयं के विमान प्रचालनों की ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं शामिल हैं।एयरलाइन द्वारा सेल्फ-हैंडलिंग अपने स्वयं के कर्मचारियों या नियमित रोजगार पर लिए गए या प्रत्यक्ष संविदा आधार पर (संविदा अवधि एक वर्ष से अधिक नहीं होगी) लिए गए अपनी स्वयं की अनुषंगी एयरलाइन के कर्मचारियों द्वारा की जा सकेगी।

ङ) मानवशक्ति आपूर्तिकर्ता के माध्यम से कर्मचारियों को भाड़े पर लिए जाने की अनुमति नहीं होगी। तथापि,यदि बाहरी एजेंसियों से भाड़े पर लिए गए उपस्कर बिना मानवशक्ति के होंगे, तो इनकी अनुमति दी जाएगी। हवाईअड्डों पर ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं चलाने के लिए अनुमति दी गई एयरलाइनें और एजेंसियां विधि के अंतर्गत यथोपेक्षित सुरक्षा प्रावधानों का अनुपालन सुनिश्चित करेंगी।

च) एयरलाइनों के कामकाज, हवाईअड्डे के कामकाज और सुरक्षा कामकाज का ब्यौरा अलग से अधिसूचित किया जाएगा।

20. एयर कार्गो

'मेक इन इंडिया', ई-कॉमर्स और निर्यात के दृष्टिकोण से घरेलू और अंतरराष्ट्रीय दोनों प्रकार के हवाई कार्गो और एक्सप्रेस डिलीवरी सेवाओं की महत्ता को देखते हुए, इनको बढ़ावा देना सरकार का प्रमुख उद्देश्य है। हवाई कार्गो से प्राप्त होने वाले राजस्व से यात्री टिकटों की लागत पर सब्सिडी प्राप्त होती है और उड़ानों की पहुँच आम लोगों तक होती है। हवाई कार्गो, विशेषकर घरेलू कार्गो में, विशेषकर अर्ध-कुशल कामगारों के रोजगार की अत्यधिक संभावना है। फिलहाल अत्यंत उच्च प्रभारों और उच्च टर्नअराउंड समय की वजह से भारत में हवाई कार्गो की मात्रा अन्य अग्रणी देशों की तुलना में बहुत कम है। हवाई कार्गो इकोसिस्टम के भीतर, एक्सप्रेस डिलीवरी सेवाओं (ईडीएस) की अनूठी प्रचालनिक प्रकृति है और विशेषकर ई-कॉमर्स में दो अंकों के विकास को देखते हुए यह अत्यधिक महत्वपूर्ण बनती जा रही है। निम्नलिखित फ्रेमवर्क से हवाई कार्गो कारोबार का विकास सुनिश्चित होने की आशा है:

क) हवाई कार्गो सुविधाएं, यदि ये हवाईअड्डे के साथ सह-स्थित हैं 'अवसंरचना' का दर्जा दिया जाएगा और इन्हें 'अवसंरचना'क्षेत्र का लाभ प्राप्त होगा।

ख) लागत में कमी, कुशलता सुधार और बेहतर अंतर-मंत्रालयी समन्वय के माध्यम से हवाई कार्गो में विकास को बढ़ावा देने के लिए हवाई कार्गो लॉजिस्टिक्स संवर्धन बोर्ड **(एसीएलपीबी)** का गठन किया गया है। बोर्ड और उद्योग स्टेकधारकों से परामर्श करने के बाद विस्तृत कार्रवाई योजना प्रस्तुत करेंगे, जिसका उद्देश्य खाली समय में कमी करना और अन्य उपायों द्वारा 'विमान से ट्रक को' समय को 31 दिसंबर 2016 तक 48 घंटों से कम और 31 दिसंबर 2017 तक इसे 24 घंटों तक कम करने के लिए हवाई कार्गो के ड्वेल टाइम को कम करना है। निर्यात के लिए, ड्वैल टाइम 31 दिसंबर, 2016 तक 12 घंटे और 31 दिसंबर 2017 तक 8 घंटे कम कर दिया जाएगा।उल्लिखित उद्देश्यों की प्राप्ति हेतु एसीएलपीबी द्वारा प्रस्तावित कार्य योजना को केन्द्रीय सेवाशुल्क समन्वय समिति (सीसीएफसी) को अग्रेषित किया जाएगा।

ग) सरकार सीमाशुल्क प्रक्रियाओं को सुचारू और सरल बनाएगी और संदेशों के प्रसारण के लिए डिजीटल हस्ताक्षरों का उपयोग कर कागज-रहित हवाई कार्गो प्रक्रिया में अंतरण सुनिश्चित करेगी। एसीएलपीबी 1 अप्रैल 2017 तक इसके लिए एक कार्रवाई योजना तैयार करेगा। सीमाशुल्क विभाग निर्यात के लिए जोखिम प्रबंधन प्रणाली (आरएमएस) को भी सुगम बनाएगा और अपनी कुछ गतिविधियों के लिए कार्गो टर्मिनल प्रचालकों को आउटसोर्स करने पर विचार करेगा क्योंकि इनकी नियुक्ति सीमाशुल्क विभाग द्वारा की जाएगी।

घ) एसीएलपीबी हवाई कार्गो एक्सप्रेस कार्गो मूल्य श्रृंखला के सभी तत्वों जैसे – एयरलाइनों, हवाईअड्डों, टर्मिनल प्रचालकों, कस्टम्स हाउस एजेंटों (सीएचए), फ्रेट फॉर्वरडर्स, और सरकारी एजेंसियों यथा सीमाशुल्क, सीआईएसएफ, संगरोधन अधिकारियों आदि के लिए सभी स्टेकधारकों से व्यापक परामर्श के बाद नॉन-लीगल और सांकेतिक सेवा डिलीवरी मॉड्यूल विकसित करेगा। विलंबों से बचने के लिए एक हवाई कार्गो कम्यूनिटी सिस्टम भी विकसित किया जाएगा।

ङ) बीसीएएस, बदलती कारोबारी गति और विकसित हो रही प्रोद्योगिकी को देखते हुए, पर्याप्त नियंत्रण और संतुलन सुनिश्चित करते हुए, हवाई कार्गो के लिए सुरक्षा प्रक्रियाओं की नियमित रूप से समीक्षा करेगा और इनका सरलीकरण करेगा।

च) सर्वत्र स्वीकृत अंतरराष्ट्रीय टेम्पलेट के उभरने के बाद चरणबद्ध तरीके से उन्नत कार्गो सूचना (एसीआई) प्रणाली का कार्यान्वयन किया जाएगा। इससे प्रक्रिया को तेज करने में मदद मिलेगी।

छ) नागर विमानन मंत्रालय की योजना ट्रांस-शिपमेंट अवसर का दोहन करने की है। एसीएलपीबी भारतीय हवाईअड्डों पर ट्रांस-शिपमेंट को बढ़ावा देने के लिए विनिर्दिष्ट कार्योपाय प्रस्तावित करेगा और नागर विमानन मंत्रालय द्वारा इसकी निगरानी की जाएगी। ट्रांसशिपमेंट कार्गो को सुगम बनाने के लिए फ्री ट्रेड और वेयरहाउसिंग जोनों का गठन किया जाएगा।

ज) अधिकांश भारतीय हवाईअड्डों पर एयरसाइड और सिटी साइड पर कार्गो के लिए आवंटित स्थान अपर्याप्त है। एसीएलपीबी हवाई कार्गो के लिए स्थान आवंटन के लिए मानकों की सिफारिश करेगा, जिसमें सभी ग्रीनफील्ड हवाईअड्डों के लिए एक्सप्रेस कार्गो भी शामिल है। एसीएलपीबी द्वारा स्टेकधारकों के परामर्श से मामला दर मामला आधार पर मौजूदा हवाईअड्डों पर स्थान-संवर्धन के लिए कार्रवाई योजना विकसित की जाएगी।

झ) सरकार इस बात का प्रयास करेगी कि कार्गो टर्मिनलों पर केंद्रीय सरकार के सभी संबंधित प्राधिकरण एक छत के नीचे उपलब्ध हों। इनमें सीमाशुल्क, वन्य जीव संबंधी क्लियरेंस, ड्रग कंट्रोलर, पौध एवं पशु संगरोध, एफएसएसएआई, भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण, डीजीसीआई आदि शामिल हैं। एकल खिड़की प्रणाली के जरिए आवश्यक जांचों के बाद क्लियरेंस तत्परतापूर्वक और ऑनलाइन प्रदान की जाएंगी।

ञ) सरकार ने अनेक हवाईअड्डों पर 24X7 सीमाशुल्क प्रचालन आरंभ किए हैं। तथापि, उद्योग द्वारा इसका ईष्टतम उपयोग नहीं किया गया है। एसीएलपीबी उद्योग के साथ मिलकर काम करेगा और पर्याप्त मानवशक्ति के प्रावधान सहित चौबीस घंटे कार्गो हैंडलिंग का विस्तार करने के लिए कार्रवाई योजना प्रस्तावित करेगा। एसीएलपीबी के सुझाव/सिफारिशें उपयुक्त कार्रवाई के लिए केंद्रीय सीसीएफसी के समक्ष रखा जाएगा।

ट) एसीएलपीबी फ्री-ट्रेड वेयरहाउसिंग जोनों (एफटीडब्ल्यूजेड), एयर फ्रेट स्टेशनों, बांडेड ट्रकिंग, प्रतिबद्ध कार्गो हवाईअड्डों आदि जैसी उत्तम वैश्विक परिपाटियों को बढ़ावा देगा।

ठ) मालभाड़ा विमान (फ्रेटर एयरक्राफ्ट) टाइम स्लॉटों और पार्किंग-बे की दृष्टि से प्रदान की गई कम प्राथमिकता से ग्रस्त हैं। एसीएलपीबी इस मुद्दे के समाधान के मानक अनुशंसित करेगा।

ड) एसीएलपीबी ऐरा और हवाईअड्डा प्रचालकों के साथ काम करेगा और ऐसे प्रयोक्ता प्रभारों की सिफारिश करेगा जो प्रतिस्पर्धी विमानन हबों की तुलना में प्रतिस्पर्धात्मक हों। विशेषकर गैर-मैट्रो हवाईअड्डों के लिए, एएआई द्वारा कार्गो सुविधा पर वसूला जाने वाला पट्टा और अन्य नियत प्रभारों को कम रखा जाएगा ताकि यह कोई अवरोध न बने।

ढ) हवाईअड्डा प्रचालकों को प्रोत्साहित किया जाएगा कि वे एक्सप्रेस कार्गो फ्रेटरों के प्रचालकों को कम से कम 10 वर्ष के पट्टे के लिए स्थान मुहैया कराएं जो इसके बाद प्रतिबद्ध अवसंरचना विकसित कर सकते हैं ताकि उनकी प्रचालनिक दक्षता में सुधार हो सके।

ण) नागर विमानन मंत्रालय हवाईअड्डों के निकट कार्गो-विलेजों के विकास को प्रोत्साहित करेगा।

21. वैमानिक 'मेक इन इंडिया'

क) नागर विमानन मंत्रालय भारत में वाणिज्यिक विमानन संबंधित विनिर्माण और इसके इको-सिस्टम को विकसित करने के लिए नोडल एजेंसी होगा।

ख) नागर विमानन मंत्रालय और रक्षा मंत्रालय यह सुनिश्चित करने के लिए मिलकर काम करेंगे कि वाणिज्यिक विमान विनिर्माण को रक्षा की ऑफसेट अपेक्षाओं के अंतर्गत लाया जाए।

ग) नागर विमानन मंत्रालय भारतीय वाहकों को उनकी भावी वाणिज्यिक विमानों की मांग को समेकित करने के लिए प्रोत्साहित करेगा।

घ) सरकार भारत में एक विमानन एसेंबली प्लांट के साथ साथ इसके अनुषंगी उद्योगों की स्थापना के लिए वैश्विक ओईएम को प्रोत्साहित करेगी।

ङ) जिस क्षेत्र में विमान विनिर्माण होगा उसे एसईजेड के रूप में अधिसूचित किया जाएगा। सरकार वैश्विक ओईएम और इनके अनुषंगी आपूर्तिकर्ताओं को वित्तीय और मौद्रिक प्रोत्साहन और फास्ट-ट्रैक क्लियरेंस मुहैया कराएगी।

च) यदि भारत में निर्मित विमानों और इनके पुर्जों की लागत उनके मूल स्रोतों से आपूर्ति किए जाने वाले विमानों और पुर्जों से कम बैठती हो, तो सरकार लागत के अंतर को शून्य करने के लिए एक प्रोत्साहन पैकेज पर विचार करेगी।

22. सतत् विमानन

क) नागर विमानन मंत्रालय सतत भारतीय विमानन उद्योग को विकसित करने का प्रयत्न करेगा। यह एक उपयुक्त कार्रवाई योजना के विकास हेतु नागर विमानन महानिदेशालय, पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय और उद्योग स्टेकधारकों के साथ कार्य करेगा।

ख) नागर विमानन मंत्रालय ऊर्जा संरक्षण, सतत परिपाटियों, उत्सर्जन माप और सूचनाओं के प्रसारण; प्रशिक्षण और जागरूकता निर्माण पर नीति दिशानिर्देशों को मजबूत करेगा।

ग) नागर विमानन मंत्रालय अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन के साथ समन्वय करते हुए यूनाइटेड नेशन्स कन्वेशन ऑन क्लाइमेट चेंज **(यूएनएफसीसीसी)** और अपने पेरिस करार के प्रावधानों और सिद्धांतों के अधीनभारतीय विमानन में कार्बन डाईऑक्साइड उत्सर्जन के परिसीमन का प्रयास करेगा।

घ) नागर विमानन मंत्रालय रक्षा मंत्रालय के परामर्श से हवाईक्षेत्र के लचीले उपयोग **(एफयूए)** को ईष्टतम बनाने का प्रयत्न करेगा।

ङ) नागर विमानन मंत्रालय भूमि और आकाश में भीड़-भाड़ को कम करने के लिए हवाईअड्डा सहयोगी निर्णय निर्धारण **(सीडीएम)** संबंधी प्रक्रिया को प्रोत्साहित करेगा।

च) ऐसे सभी उपकरण जिनका प्रचालन हवाईअड्डा संबंधी पर्यावरण के भीतर हो रहा है, उनके लिए 1 अप्रैल 2017 तक अद्यतन उत्सर्जन मानकों का अनुपालन किया जाएगा। ग्राउंड हैंडलिंग वाहन ऐसे वैकल्पिक इंधनों का प्रयोग करेंगे जो पेट्रोल और डीजल उपकरण की तुलना में महत्त्वपूर्ण स्थानीय हवाई गुणवत्ता (एलएक्यू) उत्सर्जन लाभ प्रदान कर सके। इसमें एलपीजी/सीएनजी वाहन, कम उत्सर्जन करने वाले वाहन(एलईवी), हाइड्रोजन वाहन और इलेक्ट्रिक वाहनों के विकल्प शामिल हैं।

छ) हवाईअड्डों को फिक्स्ड ग्राउंड इलेक्ट्रिकल पॉवर (एफजीईपी) और प्री-कंडीशंड एयर (पीसीए) यूनिटों का इस्तेमाल करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा। एयरलाइनों को सिंगल इंजिन टैक्सींग तथा डिस्पैच-टोइंग का इस्तेमाल करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा।

ज) सभी हवाईअड्डों को उर्जा ऑडिट कराने चाहिए और उर्जा संरक्षण योजना अपनानी चाहिए। सभी ग्रीनफील्ड हवाईअड्डों के पास उर्जा दक्षता और संरक्षण की ठोस योजना होनी चाहिए। हवाईअड्डों के पास ठोस और तरल कचरे के लिए अपनी स्वयं की कचरा प्रबंधन सुविधाएं भी होनी चाहिएं।

23. विमानन शिक्षण और कौशल निर्माण

देश में नागर विमानन का विकास नागर विमानन के विभिन्न क्षेत्रों में अपेक्षित उपयुक्त कौशलों की कमी से अवरुद्ध रहा है। यह न केवल प्रशिक्षित पायलटों के क्षेत्र में है बल्कि कार्गो इंजीनियरों और तकनीशियनों, केबिन कर्मीदल, ग्राउंड हैंडलिंग स्टाफ, कार्गो हैंडलिंग स्टाफ, प्रशासनिक और बिक्री स्टाफ आदि के क्षेत्र में भी है। कतिपय अनुमानों के अनुसार, वर्ष 2025 तक नागर विमानन सेक्टर की संवर्धित मानव संसाधन आवश्यकता 3.3 लाख के आसपास होगी। हालांकि देश में विमानन शिक्षण और प्रशिक्षण मुहैया कराने वाली निजी संस्थाएं बड़ी संख्या में है, फिर भी उद्योग की मांगों को पूरा करने के लिए पाठ्यक्रमों और अवसंरचना सुविधाओं में सुधार लाना होगा। मानवशक्ति की कमी के दोहरे निहितार्थ हैं – एक तरफ इससे एयरलाइनों/हवाईअड्डों/एमआरओ आदि के प्रचालनों की लागत में वृद्धि होती है और दूसरी ओर इसके संरक्षा संबंधी निहितार्थ भी हैं। इसलिए, इन कमियों का प्राथमिकता से समाधान किया जाना तर्कसंगत है।

क) सरकार अपने/सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के नियंत्रणाधीन संस्थानों की कौशल विकास क्षमताओं की पूर्ण उपयोगिता सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक इकोसिस्टम और संरचना सृजित करेगी। इन संस्थानों को लाभ की मंशा से वाणिज्यिक केंद्रों के रूप में परिवर्तित किए बिना आत्मनिर्भर आधार पर कौशल विकास की लागत को कम करने के प्रयास किए जाएंगे और गैर-लाइसेंसशुदा श्रेणी में सभी प्रशिक्षण राष्ट्रीय कौशल गुणवत्ता संरचना (एनएसक्यूएफ) मानकों के अनुरूप होंगे।

ख) सरकार स्टेकधारकों से यथोचित परामर्श के बाद वित्तीय वर्ष 2016-17 में राष्ट्रीय विमानन विश्वविद्यालय (एनएयू) द्वारा पाठ्यक्रम आरंभ करने की प्रक्रिया में तेजी लाएगी।

ग) नागर विमानन मंत्रालय इस क्षेत्र में विस्तृत कौशल अंतराल विश्लेषण के बाद भारत में विकसित हो रहे विमानन उद्योग के लिए कौशल प्रदान करने के लिए विमानन क्षेत्र कौशल परिषद (एएएसएससी) और ऐसे ही अन्य संगठनों/एजेंसियों को पूर्ण समर्थन मुहैया कराएगा।नागर विमानन मंत्रालय विमानन संस्थाओं, औद्योगिक प्रशिक्षण और आरएंडडी परियोजनाओं को प्रायोजित करने में निजी क्षेत्र की अधिकाधिक संलिप्तता को सुगम बनाएगा।

घ) नागर विमानन मंत्रालय, नागर विमानन महानिदेशालय और नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो विमानन संबद्ध शैक्षणिक संस्थाओं की कड़ी निगरानी करते रहेंगे। निर्धारित मानदंडों को पूरा न करने वाली संस्थाओं पर उपयुक्त कार्रवाई की जाएगी। डीजीसीए संबंधित सीएआर में उपयुक्त संशोधन भी करेगा।

ङ) नागर विमानन क्षेत्र में प्रशिक्षण मुहैया कराने वाले उड़ान प्रशिक्षण स्कूलों, विमान अनुरक्षण इंजीनियरिंग स्कूलों और विमानन क्षेत्र में प्रशिक्षण मुहैया करा रहे अन्य प्रशिक्षण स्कूलों को विधि के अंतर्गत या किसी अनुमोदित शैक्षणिक पाठ्यक्रम के भाग के रूप में या राष्ट्रीय कौशल विकास निगम या क्षेत्र कौशल परिषद् द्वारा अनुमोदित प्रशिक्षण भागीदार के रूप में पंजीकृत/मान्यताप्राप्त कराने का प्रयास करेगा।

च) एक वाणिज्यिक पायलट लाइसेंस (सीपीएल) प्राप्त करने के बाद, किसी एयरलाइन में रोजगार पाने के लिए टाइप रेटेड प्राप्त करना आवश्यक है। इससे सीपीएल धारण करने वाले पायलट पर टाइप रेटेड की लागतों के तौर पर 25-30 लाख रुपए का अत्यधिक वित्तीय भार पड़ता है। सीपीएल धारण करने वाले लगभग 8000 पायलट हैं जिन्हें कोई नियमित रोजगार नहीं मिल पाया है। नागर विमानन मंत्रालय पायलटों की टाइप रेटिंग के लिए वित्तीय समर्थन मुहैया कराने के लिए योजना तैयार करेगा। विस्तृत योजना या तो इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी या फिर एअर इंडिया में या पीपीपी माध्यम से सुविधा-केंद्र निर्मित करके अलग से तैयार की जाएगी। विकल्प के तौर पर, मौजूदा संस्थानों में प्रशिक्षण को सब्सिडी प्रदान की जाएगी। यह योजना, निधियों की उपलब्धता के अध्यधीन, वर्ष 2017-18 से चालू हो जाएगी।

24. विविध

क) सरकार भारत की 7,500 किलोमीटर तटरेखा के किनारे पर्यटन और क्षेत्रीय सम्पर्कता के विकास के लिए सीप्लेनों के उपयोग को बढ़ावा देगी। सीप्लेनों को, निकटतम एटीसी कार्यालय में उड़ान योजना प्रस्तुत करने के बाद, 5000 फुट से नीचे हवाईक्षेत्र में एटीसी की पूर्व अनापत्ति के बिना, नियंत्रित हवाई क्षेत्र के बाहर स्थान से स्थान तक उड़ान भरने,अस्थायी पृथक्कृत क्षेत्र (टीएसए) तथा अस्थायी प्रतिबंधित क्षेत्र (टीआरए) को छोड़कर निकटतम एटीसी को निम्नलिखित सूचना: प्रारंभिक स्थान, गंतव्य, स्तर, प्रस्थान का संभावित समय (ईटीडी), आगमन का संभावित समय (ईटीए) और उड़ान की अवधि की भी अनुमति दी जाएगी।

ख) नागर विमानन मंत्रालय अंतरराष्ट्रीय सर्वोत्तम परिपाटियों की तर्ज पर प्रचालनों या विमानों के प्रकार के अनुरूप विनियामक ढांचे के साथ सामान्य विमानन और एयरोस्पोर्ट्स गतिविधियों के विकास को प्रोत्साहित करेगा।

ग) ओएमडीए/रियायत करारों के प्रावधानों के अध्यधीन पीपीपी हवाईअड्डों से 150 किलोमीटर के भीतर गैर-वाणिज्यिक प्रचालनों के लिए मौजूदा या नए सेटेलाइट हवाईअड्डों को प्रोत्साहित किया जाएगा।

घ) सरकार रिमोटली पायलटेड एयरक्राफ्ट सिस्टम्स (आरपीएएस) के प्रचालन और सिविल प्रचालनों के लिए इनके इस्तेमाल के लिए रक्षा मंत्रालय एवं गृह मंत्रालय के परामर्श से उपयुक्त दिशानिर्देश जारी करेगी।

25. अनिवार्य सेवाएं अनुरक्षण अधिनियम, 1968

अनिवार्य सेवाएँ अनुरक्षण अधिनियम, 1968, के अनुसार अनिवार्य सेवाओं में शामिल हैं '....ऐसी सेवाएँ जो एरोड्रोम के प्रचालन अथवा अनुरक्षण अथवा विमान के प्रचालन, मरम्मत अथवा अनुरक्षण से संबन्धित हैं...।' सरकार ग्राउंड हैंडलिंग, कैटरिंग और एयरक्राफ्ट फ्यूलिंग को अनिवार्य सेवाएँ अनुरक्षण अधिनियम, 1968 के तहत शामिल करने के लिए राज्य सरकारों के साथ समन्वय करेगी।

26. नीति को संशोधित करने की शक्ति:

क) उपर्युक्त पैराग्राफों में निहित किसी भी बात के बावजूद, नागर विमानन मंत्रालाय, सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से, इस नीति के कार्यान्वियन के दौरान प्राप्त अनुभव, निधियों की उपलब्धता, लोक हित आदि के आधार पर समय समय पर इस नीति के विभिन्न पहलुओं को संशोधित कर सकता है।

ख) मौजूदा उप-क्षेत्रीय नीतियां, यदि कोई हों, इस नीति के अनुमोदन की तारीख से, इस राष्ट्रीय नागर विमानन नीति में निहित प्रावधानों की सीमा तक, स्वत: संशोधित और आशोधित हो जाएंगी।

बी.एस.भुल्लर, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF CIVIL AVIATION

NOTIFICATION

New Delhi, the 29th June, 2016

Subject: NATIONAL CIVIL AVIATION POLICY 2016

F.No- AV-11011/1/2014-ER (Vol III)

1. Introduction

1.1 India has the potential to be among the global top three nations in terms of domestic and international passenger traffic. It has an ideal geographical location between the eastern and western hemisphere, a strong middle class of about 30 crore Indians and a rapidly growing economy. Despite these advantages, the Indian aviation sector has not achieved the position it should have and at present it is ranked 10^{th} in the world in terms of number of passengers.

1.2 The Government has proposed to promote the growth of Indian aviation sector in a significant manner as the development of this sector has a multiplier effect on the economy. As per an International Civil Aviation Organisation(ICAO) study, the output multiplier and employment multiplier are 3.25 and 6.10 respectively. The aim of the Government is to provide an eco-system for the harmonised growth of various aviation sub-sectors, i.e Airlines, Airports, Cargo, Maintenance Repairs and Overhaul services (MRO), General Aviation, Aerospace Manufacturing, Skill Development, etc.

1.3 The Government has proposed to take flying to the masses by making it affordable and convenient. For example, if every Indian in middle class income bracket takes just one flight in a year, it would result in a sale of 35crore tickets, a big jump from 7 crore domestic tickets sold in 2014-15. This will be possible if the air-fares, especially on the regional routes, are brought down to an affordable level. The reduction in costs will require concessions by the Central and State Governments and Airport Operators.

1.4 Systems and processes which affect this sector will need to be simplified and made more transparent with greater use of technology without compromising on safety and security. The growth in aviation will create a large multiplier effect in terms of investments, tourism and employment generation, especially for unskilled and semi-skilled worker.

1.5 The National Civil Aviation Policy (NCAP 2016) is a step in that direction. The NCAP 2016has been finalised on the basis of the feedback received from the public, other stakeholders and experts.

2. NCAP 2016 – Vision, mission and objectives

a) **Vision**: To create an eco-system to make flying affordable for the masses and to enable 30 crore domestic ticketing by 2022 and 50 crore by 2027, and international ticketing to increase to 20 crore by 2027. Similarly, cargo volumes should increase to 10 million tonnes by 2027.

b) **Mission**: Provide safe, secure, affordable and sustainable air travel for passengers and air transportation of cargo with access to various parts of India and the world.

c) **Objectives**

i) Establish an integrated eco-system which will lead to significant growth of civil aviation sector, which in turn would promote tourism, increase employment and lead to a balanced regional growth.

ii) Ensure safety, security and sustainability of aviation sector through the use of technology and effective monitoring.

iii) Enhance regional connectivity through fiscal support and infrastructure development.

iv) Enhance ease of doing business through deregulation, simplified procedures and e-governance.

v) Promote the entire aviation sector chain in a harmonised manner covering cargo, MRO, general aviation, aerospace manufacturing and skill development.

3. The Policy

NCAP 2016 covers the following policy areas:

a) Regional connectivity
b) Safety
c) Air Transport Operations
d) Route Dispersal Guidelines
e) 5/20 Requirement for International Operations
f) Bilateral traffic rights
g) Code-share agreements
h) Fiscal Support
i) Airports developed by State Govt, Private sector or in PPP mode
j) Airports Authority of India
k) Air Navigation Services
l) Aviation security, Immigration and Customs
m) Helicopters
n) Charters
o) Maintenance, Repair and Overhaul
p) Ground handling
q) Air-cargo
r) Aeronautical ' Make in India'
s) Aviation education and skill development
t) Sustainable aviation
u) Miscellaneous
v) Essential Services Maintenance Act, 1968

4. Regional Connectivity

a) The Regional Connectivity Scheme (RCS) will come into effect in the second quarter of 2016-17.

b) Ministry of Civil Aviation **(MoCA)** will target an indicative airfare of Rs 2500 per passenger approximately, indexed to inflation ,for a significant part of the capacity of the aircraft for a distance of 500kms to 600 kms. on RCS routes (equivalent to about one hour of flight). The cap for helicopters under RCS will be higher. The scheme will offer a flexible menu of options to the interested scheduled airline operators.

c) This will be implemented by way of:

i) Revival of un-served or under-served airports/ routes, including routes connecting Agatti and Leh,

ii) Concessions by different stakeholders,

iii) Viability Gap Funding (**VGF**) for operators under RCS

iv) Cost-effective security solutions by Bureau of Civil Aviation Security **(BCAS)** and State Governments.

d) Currently around 75 out of 450 airstrips/airports have scheduled operations. Revival of the remaining airstrips and airports will be "demand driven", depending on firm demand from airline operators, as No-Frills Airports will be done at an indicative cost of Rs 50 crore to Rs 100 crore, without insisting on its financial viability. Inputs from and willingness of the State Governments will be taken before revival of any airport is undertaken. AAI/State Govts can explore possibilities of developing these airports through PPP also.

e) RCS will be made operational only in those States which reduce VAT on Aviation Turbine Fuel (**ATF)**at these airports to 1% or less for a period of 10 years.

f) State Government will provide land free of cost and free from all encumbrances and also provide multi-modal hinterland connectivity (road, rail, metro, waterways, etc) as required.

g) For upto10 years from the date of commencement of flight operations under RCS:

i) There will be no airport charges levied for operations under RCS .Landing, parking and Terminal Navigation Landing
charges (**TNLC**) shall be waived and Route Navigation and Facilitation charges **(RNFC)**will be levied on a nominal basis.

ii) Service tax on tickets will be levied on 10% of the taxable value (abatement of 90%) of tickets for passengers embarking from or terminating in an RCS airport, without any input credits for an initial period of 1 year from the date of commencement of operations of the RCS airport as notified by MoCA.

iii) State government will provide police and fire services free of cost. Power, water and other utilities will be provided at substantially concessional rates.

iv) Self ground handling by airlines will be allowed for operations under RCS at all airports.

v) Excise duty at a rate of 2% shall be levied on Aviation Fuel drawn by operators from the RCS airports for an initial period of three yearsfrom the date of notification.

vi) VGF indexed to ATF prices and inflation will be provided for a particular route, on a competitive bidding basis if necessary, for a period upto10years from commencement of operation by an airline.

h) VGF will be shared between MoCA and the State Government in the ratio of 80:20. For the North Eastern States, the ratio will be 90:10.The payment of the full amount of VGF will be made to the airline operator from the Regional Connectivity Fund **(RCF)**and the State Governments will be subsequently asked reimbursement.

i) MoCA's share of VGF will be provided through the RCF.

j) RCF will be funded by a levy from a date to be notified by the Governmentunder Section 5(2)(ab) of the Aircraft Act 1934. The RCF levy per departure will be applied on all domestic routes other than Cat II / Cat IIA routes, RCS routes and small aircraft below 80 seats irrespective of the routes. The rate of the levy will be decided by the Ministry of Civil Aviation from time to time.

k) The premium realised, if any, from the allotment of additional capacity entitlements on international routes will also go to RCF.

l) The RCF will be collected and operated by AAI or any other entity identified by MoCA. This Implementing Agency shall be provided appropriate administrative charges for implementing the scheme. The Implementing Agency will also provide necessary details to the State Governments for collecting the share of VGF from them.

m) Similarly, upto 10 years from the date of commencement of cargo operations at the RCS airports, the air freighters will be entitled to the following:

- There will be no airport charges levied for operations under RCS. TNLC shall be waived and RNFC will be levied on a nominal basis.
- Excise Duty on ATF drawn by cargo operators from the RCS airports shall be at the rate of 2% for a period of 3 years from the date of notification.
- However, Cargo operators will not be entitled to VGF.

n) Continuance of VGF for a particular route will be subject to appropriate Passenger Load Factor continuously for a prescribed period and subject to review after 3 years.

o) Prioritisation of routes will be carried out and reviewed from time to time so that there is balanced growth of regional connectivity in different parts of the country.

p) Operators will be provided a menu of options, with in-built mechanism for ease of entry into and exit from RCS.

q) They will have freedom to enter into code shares with both domestic and international airlines.

5. Safety

a) The government places topmost priority on aviation safety. The focus will be on pre-empting and preventing accidents/ incidents. Safety violations will be treated with zero-tolerance. DGCA will be given administrative and financial autonomy for an effective aviation safety oversight system.

b) DGCA will strive to create a single-window system for all aviation related transactions, queries and complaints. The services rendered by DGCA will be fully automated by implementing eGCA project on priority in a phased manner starting from May, 2016 onwards with a target date of completion by December, 2016.

c) DGCA will implement State Safety Programme (SSP) and develop State Safety Plan periodically which addresses the aggregate safety risks at the National level. Under the SSP, it will be ensured that relevant service providers implement the Safety Management Systems (SMS), proactively identify operational hazards and apply risk management principle for the mitigation of these hazards. A State Safety database will be developed to act as a basis for identification of safety risks.

d) DGCA will ensure real-time safety tracking and prompt incident reporting.

e) The Aircraft Accident and Investigation Bureau (**AAIB**) will be further strengthened with manpower on contract basis, if necessary, in order to undertake speedy, independent, professional and effective investigations. The investigations would be completed within specific time frame and the implementations of the recommendations of these investigation reports would be reviewed periodically by the Ministry.

f) A consultative group of industry experts will be created at DGCA level to meet once every quarter and identify areas of improvement in various aspects of Civil Aviation.

g) DGCA will carry out a review of all Civil Aviation Requirements (CARs) as and when required on need basis and at least once every 5 years starting from FY 2016-17.Such a review may be done by engaging an outside agency or by engaging experts on contract basis for a limited period.

h) DGCA will be authorised to impose fines and penalties depending upon the nature of violations. For this, appropriate amendments, wherever required, will be carried out in Acts, Rules and Regulations.

i) DGCA will be allowed to fill up posts for its technical personnel directly for those sanctioned posts where posts are to be filled up by promotion or deputation by suitably amending the recruitment rules by exempting them from UPSC for this purpose.

j) In order to attract and retain talent in DGCA compensation will be paid at par with the industry in consultation with Department of Personal & Training and Ministry of Finance.

k) A suitable programme for capacity building of DGCA officers and staff will be implemented including exposure to global best practices.

6. Air Transport Operations: Commercial

MoCA will promote growth of civil air transport operations with a focus on regional connectivity with categorization of the commercial air transport into three main categories. Entry pre-requisites in terms of equity and number of aircraft as well as certification and operating regulations would be graded depending upon the size of aircraft and complexity of operations with greater flexibility being provided to commuter and smaller aircraft. The categorization for commercial operations will be as follows:-

i. Scheduled Air Transport Operator (Domestic and International operations)- There will be no change in the existing provisions.

ii. Scheduled Commuter Operator-

   i. This category of operators will operate with aircraft having a maximum All Up Weight (**AUW**) not exceeding 40 Tons. The minimum equity capital requirements would be on the basis of number and size of aircraft in the fleet. Commuter operators will predominantly provide connectivity on regular basis on domestic routes.

   ii. There would be a prescribed minimum number of aircraft with such operators to maintain the regularity of operations.

   iii. Operators whose principal business is to carry out commuter operations may additionally carry out domestic charter operations provided the schedule of operations of principal business is not affected.

   iv. They would be permitted to have code share with other airlines, both domestic and international.

iii. Non- Scheduled operator-

   This category of operations will provide charter services on domestic and international routes. The minimum equity requirements would be on the basis of number and size (All Up Weight) of the aircraft in the fleet.

In respect of non- commercial operations, existing provisions shall continue.

7. **Route Dispersal Guidelines (RDG)**

RDG was introduced in 1994 to provide air connectivity to Jammu and Kashmir, North East Region, Andaman& Nicobar Islands, Lakshadweep,Tier-2 and Tier-3 cities, by way of internal cross-subsidy by airlines using their revenues on the Trunk Routes (12 in number). RDG has succeeded in creating connectivity to remote locations. At present, the capacity actually deployed on Category II and III routes is in excess of the RDG threshold, highlighting the business potential in these regions. The following action will be taken to rationalise the RDGs:

a) Category I routes will be rationalised once in five years, by adding more routes based on transparent criteria. The criteria proposed for a Cat I route are a flying distance of more than 700 km, average seat factor of more than 70% and annual traffic of 5 lakh passengers over two full schedules (i.e. summer and winter), based on information available with DGCA. MoCA will endeavour that the rationalization of Cat I routes does not cause undue financial and operational burden on airlines and sufficient time will be provided to them for adjusting their future schedules, as indicated in (d) below..

b) The traffic to be deployed on Cat II and IIA routes expressed in terms of a percentage of CAT I traffic will remain the same. However, routes to Uttarakhand and Himachal Pradesh will be included in Category II. For CAT III routes, the percentage will be 35% of CAT I traffic in view of the fact that RCS is being implemented for a similar purpose.

c) For the purpose of meeting the RDG requirements, the Scheduled airlines (both Air Transport Operator and Commuter Operator) will be permitted to trade Available Seat kilometres(**ASKM**) of helicopters and other

small aircraft (maximumAUW not exceeding 40 tons) operating under Regional Connectivity Scheme to extend the last mile connectivity seamlessly to under-served or un-served areas.

d) Revised categorization of routes under RDG will apply from the winter schedule of 2017in order to allow sufficient time to airlines to plan their operations. The review of routes under different categories will be done by MoCA once every 5 years after its first revision in 2016 (effective from the winter schedule of 2017).

e) Withdrawal or revision of domestic operations to and within North East Region, Island territories and Ladakh, subject to full compliance of RDG, can be done under prior intimation to MoCA and DGCA at least three months before the withdrawal or revision of the service.

8. 5/20 Requirement for International Operations

a) In October 2004, the Union Cabinet stipulated that for Indian carriers to fly abroad, they must fly on domestic routes for 5 years and have a fleet of 20 aircraft. Keeping in view the developments since its implementation, various options were considered. It was felt that this stipulation, which is unique to India, needs to be replaced by a scheme which provides a completely level playing field and allows airlines, both new and old, to commence international operations provided they continue to meet some obligation for domestic operation. Accordingly, after extensive consultations with stakeholders the following requirement is stipulated:

b) The requirement for 5/20 is modified and all airlines can commence international operations provided that they deploy 20 aircraft or 20% of total capacity (in term of average number of seats on all departures put together), whichever is higher for domestic operations. For this purpose, the published schedule of airlines will be the basis for monitoring, assuming that one aircraft would have six departures per day.

c) Withdrawal or revision of domestic operations to and within North East Region, Island territories and Ladakh can be done as indicated in para 7(e) above.

d) The Route Dispersal Guidelines (RDG) will continue to be applicable to all domestic airlines.

9. Bilateral traffic rights

The bilateral rights have their origin in the Chicago Convention 1944. India has Air Service Agreements (ASA) with 109 countries covering aspects relating to the number of flights, seats, landing points and code-share. Utilization of bilateral rights at any point of time differs from country to country and is subject to periodic renegotiation. In this regard, the Policy will be as follows:

a) The government plans to liberalize the regime of bilateral rights leading to greater ease of doing business and wider choice to passengers.

b) The government will enter into an 'Open sky' ASA on a reciprocal basis with SAARC countries and countries with territory located entirely beyond a 5000 km radius from New Delhi. Unlimited flights above the existing bilateral rights will be allowed directly to and from major international airports within the country as notified by MoCA from time to time. However, the points of call at other airports under the existing ASA will continue to be honoured till the same are renegotiated.

c) For countries partly or fully within 5000 km radius, where the designated carriers of India have not fully utilised 80% of their capacity entitlements, but foreign carriers /countries have utilised their bilateral rights and are pressing for increase in capacity, a method will be recommended by a Committee headed by the Cabinet Secretary for the allotment of the additional capacity entitlements.

d) Whenever designated carriers of India have utilised80% of their capacity entitlements and seek additional capacity entitlements, the capacity entitlements (bilaterals) will be renegotiated in the usual manner.

e) Indian cargo airlines with 74% FDI cannot normally be designated carriers and are not able to undertake scheduled international operations at present due to the 'Substantial Ownership and Effective Control (SOEC)' clause in the ASA. The ASA will be suitably amended in consultation with the country concerned based on the concept of "principal place of business" and "effective regulatory control" of the host country. The criteria for "effective regulatory control' will be defined by MoCA while issuing the implementation orders.

10. Code Share Agreements (CSA)

A Code-Share Agreement between two airlines allows one airline ('Marketing airline') to sell seats on a flight operated by another airline ('Administrating airline'), with the airline code and flight number of the marketing airlines. This helps in seamless connectivity for passenger. In this regard, the Policy will be as follows:

a) Domestic Codeshare Points in India shall be liberalised within the framework of the ASA.

b) Indian carriers will be free to enter into domestic code-share agreements with foreign carriers to any point in India available under the respective ASA.

c) For the designated carriers of India, international codeshare arrangements with foreign carriers will be liberalized as per the provisions relating to code-share arrangements in the ASA, and no prior approval from MoCA will be required. The designated carriers of India simply need to inform MoCA 30 days prior to starting the code-share flights. However, if it is found at any point of time that the code share agreement violates the ASA, the same shall be disallowed, notwithstanding prior intimation given to MoCA.

d) A review will be carried out as and when required on need basis and at least once in 5 years to consider the requirement of further liberalization in code-share agreements.

11. Fiscal Support

MRO, ground handling, cargo and ATF infrastructure facilities co-located at an airport, (including heliport licensed by DGCA) are covered under the 'Harmonised List of Infrastructure and will get the benefit of 'infrastructure' sector.

12. Airports developed by State Governments, Private sector or in PPP mode

MoCA will continue to encourage development of airports by the State Governments or the private sector or in PPP mode. MoCA will also encourage the State Governments to develop new airports in their State by forming SPV with Airport Authority of India or with other interested Public Sector Undertakings/ Industry in order to create stake and ownership. Wherever so required, MoCA will endeavour to provide regulatory certainty with the following framework:

a) MoCA will coordinate with AERA, AAI, airlines, airport operators and stakeholders like cargo, MRO, ground handling, etc to identify ways to bring down airport charges, while abiding by the provisions of existing concession agreements and contracts.

b) MoCA will endeavour that the future airport projects in India, both greenfield and brownfield, have cost efficient functionality with no compromise on safety, security and efficiency.

c) To ensure uniformity and level playing field across various operators, future tariffs at all airports will be calculated on a 'hybrid till' basis, unless otherwise specified for any project being bid out in future. 30% of non-aeronautical revenue will be used to cross-subsidise aeronautical charges. In case the tariff in one particular year or contractual period turns out to be excessive, the airport operator and regulator will explore ways to keep the tariff reasonable, and spread the excess amount over the future.

d) There are restrictions on the use of land allocated for commercial use of airport. MoCA will explore ways to unlock the potential of the same by liberalising the end-use restrictions for existing (excluding PPP) and future greenfield and brownfield airports of AAI and future greenfield and brownfield airport projects under PPP.

e) MoCA will coordinate with respective ministries and state governments to provide multi-modal hinterland connectivity (road, rail, metro, waterways, etc).

f) In future concessions/development of Airports, it will be necessary to ensure a minimum level and standard of cargo facility at the airport**.**

13. Airports Authority of India (AAI)

Out of 125 airports of AAI, about 95 are operational of which71 have scheduled commercial operations as of 1st Jan 2016. AAI will take up development of airports as per the following broad framework:

a) AAI will take up new greenfield or brownfield airports subject to the following conditions:

   i) Project should be financially viable with non- zero IRR, except for no-frills airports developed under RCS.
   ii) State/Central government will provide VGF to AAI if the project is strategically important but financially unviable.
   iii) Land will be provided free of cost and free from all encumbrances by state government without treating it as equity.
   iv) Land will include sufficient space on city side for commercial use as per applicable law.

b) AAI may be suitably compensated by Government of India and/or the State Government or the private sector airport operator in case a new greenfield airport is approved in future within a 150 km radius of an existing operational AAI airport(not applicable to civil enclaves).However, such a compensation will be considered only if the current capacity of the existing AAI airport is not reaching the saturation point in the year of commissioning of the new project. As an alternative to compensation, AAI may be given option at the discretion of the airport developer to either have the right of first refusal, or equity participation between 26% to 49% in the new airport or AAI may be allowed to form JV with the participating state government. Once the options

are given to AAI and if AAI chooses not to avail of any of these options, then no compensation will be due. As far as existing airport governed by OMDA/concession agreement are concerned, the present provisions of the same will prevail and the above compensation clause shall not apply.

c) AAI will continue to modernize the existing airports and upgrade quality of services. AAI will maintain an ASQ rating of 4.5 or more across all airports which have a throughput above 1.5 mppa and ASQ rating of 4.0 or more for the rest.

d) AAI will also explore the possibility of giving out O&M contracts for a cluster of existing and/or new airports.

e) AAI airports with throughput above 0.5 mppa will strive to generate non-aeronautical revenue in excess of 35% of the airport's total revenue.

14. Air Navigation Services (ANS)

AAI is ranked among the top ANS providers in the world. Upgradation and modernisation of ANS in India is in line with global trends. With the launch of GAGAN, India has become the fourth country in the world to use satellite-based navigation system. The following further steps will be taken for the growth of air navigation services:

a) AAI will provide a fully harmonised Air Navigation System considering ICAO's Global Air Navigation Plan, Aviation system Block Upgrade, Modern performance based technologies and procedures.

b) AAI will continue to provide necessary financial support and facilitate technological upgradation of ANS to keep pace with the global best practices. In order to ensure that technical, financial and administrative requirements are met fully, MoCA will play an effective supervisory role and issue directions to AAI from time to time in this regard.

c) ANS' training institute – CATC Allahabad – will be developed into a world-class training centre for ANS professionals for the Indian and global market.

d) All aircraft being registered in India from 1st Jan 2019 will mandatorily have to be GAGAN enabled.

e) AAI will explore opportunities to incentivise the airlines by way of concessions in ANS charges for getting their existing aircraft retrofitted with GAGAN receivers.

15. Aviation Security, Immigration and Customs

a) Government will develop performance norms for these agencies in terms of speed of passenger processing and grievance handling. Accordingly, MoCA will develop non-legal and indicative 'service delivery modules for aviation security, Immigration, Customs, quarantine officers etc in consultations with respective Ministries/Departments.

b) Global best practices in IT, passenger check-in, baggage handling, mobile phone based boarding passes, security checking procedures, immigration and customs etc will be introduced after consultation with the agencies concerned and due security vetting keeping the Indian context in mind.

c) The government will review and appropriately modify the AVSEC order 5/2009 on deployment of airline security personnel within four months of the approval of this Policy, in consultation with the stakeholders.

d) The government will allow Indian carriers to provide security services to other domestic airlines during the times when they have surplus capacity, subject to approval from BCAS and MoCA, after due consultation with stakeholders.

e) Facilities for government agencies like CISF, Immigration, Customs, Police etc, other than reasonable office space and operational area, will be arranged for by the government on payment basis, except for items to be billed to Passenger Service Fees (**PSF**) or those covered under Handling of Cargo in Customs Area Regulation 2009 and CISF Act . No cost will be levied on the airport operator. Norms for such facilities will be finalized in consultation with the stakeholders.

f) The Government will encourage use of private security agencies at airports for non- core security functions which will be decided in consultation with MHA. BCAS will provide scope of work and norms for the same. The private agencies will function within the scope of providing aviation security at the airport under the overall supervision of the government agency.

g) Private security agencies will comprise preferably of retired personnel from military and para-military forces satisfying qualification norms laid down by BCAS. The private security agencies will be registered under the 'PASARA (Private Security Agencies (Regulation) Act, 2005) and will also be separately accredited by BCAS. Training and testing of the private security personnel will be carried out by CISF on payment basis.

h) Security auditors of BCAS will carry out regular and surprise audits with the power to penalize and blacklist the errant agencies.

i) Subject to minimum benchmarks being met, security architecture at the different airports will be proportionate to the threat classification and traffic volume. This would also mean that for small airports having very limited flights, the security architecture will be aircraft centric instead of being airport centric, subject to threat classification in consultation with security agencies.

j) Government will formulate appropriate mechanism to monitor and regulate land use activity including construction and other activities outside the perimeter wall upto a distance of 100 meters in case of all airports and to address security and safety concerns arising therefrom.

16. Helicopters

Helicopters play a key role in remote area connectivity, intra-city movement, tourism, law enforcement, disaster relief, search and rescue, emergency medical evacuation, etc. India currently has less than 300 civilian helicopters which is very low as compared to other developing nations. The Government will promote helicopter usage in the following manner:

a) Separate regulations for helicopters will be notified by DGCA **,** after due stakeholder consultation.

b) The government will facilitate the development of at least four heli-hubs initially, across the country to promote regional connectivity.

c) MoCA will coordinate with MoF, MHA, NHAI, Indian Railways, insurance companies, hospitals, Pawan Hans Limited and other helicopter operators to facilitate Helicopter Emergency Medical Services (HEMS). DGCA will bring out Regulations exclusively for HEMS, which will stipulate that helicopters under HEMS operations shall not be used for any other purpose. Such being the case, helicopters under HEMS operations will not require any operational clearance , including landing at accident and emergency sites from any agency except Air Defence Clearance because of the very nature of their operations. No landing charges and RNFC will be levied for HEMS operations.

d) Helicopters will be free to fly from point to point without prior ATC clearance in airspace below 5000 feet and areas other than controlled airspace, prohibited and restricted ones, Temporary Segregated Areas (TSAs) and Temporary Restricted Areas (TRAs) after obtaining the Air Defence clearance, wherever required and intimating the following information to the nearest ATC: Point of Origin, Destination, Level, Expected Time of departure (ETD), Expected Time of Arrival (ETA) and the duration of flight. For this Ministry of Defence and MoCA will set up web-based platforms.

e) AAI may provide or earmark / lease land for helicopter operations at AAI airports on appropriate commercial terms from where helicopters can operate without interfering with fixed wing traffic.

f) Airport charges for helicopter operations will be suitably rationalized.

g) A separate helicopter cell will be created in DGCA.

h) The Ministry of Defence, through the Air Force, will create a system whereby expeditious air defence clearance may be granted.

17. Charter operations

The government intends to liberalise international charter operations by the following:-

a. International Charter Operations: The existing policy of allowing Inclusive tour package (ITP) charters will be further reviewed to include more categories of passenger charter flights recognised globally.

b. The revised guidelines may include marketing rules, geographical and route identification, capacity control etc.

c. Detailed guidelines will be framed after due stakeholder consultations.

18. Maintenance, Repair and Overhaul (MRO)

The MRO business of Indian carriers is around Rs 5000 crore, 90% of which is currently spent outside India – in Sri Lanka, Singapore, Malaysia, UAE etc. Given our technology and skill base, the government is keen to develop India as an MRO hub in Asia, attracting business from foreign airlines.

A. Accordingly, the following provisions have been made in the Budget announcements for 2016-17 :

a) The tools and tool-kits used by the MRO have been exempted from Customs duty. The exemption shall be given on the basis of list the tools and tool kits certified by the Directorate General of Civil Aviation approved Quality Managers of aircraft maintenance organisations.

b) MROs were required to provide proof of their requirements of parts, or orders from their client airlines. The process for the clearance of the parts has been brought in line with that of the tool –kits for a one time certification by DGCA approved Quality Managers in MRO's.

c) To enable economies of scale, the restriction of one year for utilisation of duty free parts has been extended to three years**.**

d) To allow import of unserviceable parts including aircraft components like engines and landing gears by MROs for providing exchange / advance exchange, the concerned notification has been revised to enable advance export of serviceable parts.

e) Foreign aircraft brought to India for MRO work will be allowed to stay for the entire period of maintenance or up to 6 months, whichever is lesser, provided it undertakes no commercial flights during the stay period. The aircraft may, however, carry passengers in the flights at the beginning and end of the stay period in India. For stay beyond 6 months, DGCA's permission will be required.

B. The following steps are also being proposed for ease of doing business and to provide further incentive to this sector:

a) Foreign MRO/OEM experts will be provided visas promptly, and in cases of an Aircraft on Ground (AOG) situation, Temporary Landing Permits shall be issued, subject to conditions.

b) Foreign pilots operating an aircraft to and from India for the purpose of servicing at an Indian MRO entity will be issued Temporary Landing Permits, subject to conditions.

c) Airport Entry Passes (AEPs) for MROs will be need based and not restricted if required conditions are met.

d) MoCA will persuade State Governments to make VAT zero-rated on MRO activities.

e) Provision for adequate land for MRO service providers will be made in all future airport/heliport projects where potential for such MRO services exists.

f) Airport royalty and additional charges will not be levied on MRO service providers for a period of five years from the date of approval of the policy.

19. Ground handling

The existing Ground Handling Policy/Instructions/Regulations will be replaced by a new framework given below:

a) The airport operator will ensure that there will be three Ground Handling Agencies (GHA) including Air India's subsidiary/JV at all major airports as defined in AERA Act 2008 to ensure fair competition.

b) Non-major airports are exempted from minimum number of ground handlers. Airport operator will decide on the numbers, based on the traffic output, airside and terminal building capacity.

c) In case of third party ground handling, Air India's subsidiary/JV will match the royalty/revenue share offered by the other ground handling agency. If there are more than 1 ground handlers, Air India will match the lowest royalty/revenue offered by the other ground handlers.

d) All domestic scheduled airline operators including helicopter operators will be free to carry out self-handling at all airports. Self-handling includes the ground handling services of its own aircraft operations, using equipment owned or taken on lease. The self-handling by an Airline may be done by its own subsidiary, through own employees or employees of their own subsidiary taken on regular employment.

e) Hiring of employees through manpower supplier will not be permitted. However, if equipment is taken on hire from outside agencies without manpower, it will be permitted. Airlines and agencies allowed to carry out ground-handling services at airports shall ensure compliance to security provisions as required under the law.

f) The details of airlines functions, airport functions and security functions will be notified separately.

20. Air cargo

Promotion of both domestic and international Air cargo and express delivery services is a key objective of the government, given its importance from a 'Make in India', e-Commerce and exports perspective. Revenue from air cargo helps airlines subsidize the cost of passenger tickets and take flying to the masses. Air cargo, particularly domestic has a high employment potential, especially for semi-skilled workers. Currently air cargo volumes in India are very low as compared to other leading countries due to high charges and high turnaround time. Within the air cargo ecosystem, Express Delivery Services (EDS) has a distinct operational nature and is becoming pivotal especially in the light of double digit growth in e-commerce. The following framework is expected to ensure growth of air cargo business:

a) Cargo facilities co-located at an airport are covered under the 'Harmonised List of Infrastructure and will get the benefit of 'infrastructure' sector.

b) The Air Cargo Logistics Promotion Board (**ACLPB)** has been constituted to promote growth in air cargo by way of cost reduction, efficiency improvement and better inter-ministerial coordination. The Board and the industry will submit a detailed action plan after stakeholder consultation, with the objective of reducing dwell time of air cargo from 'aircraft to truck' to below 48 hours by 31 December 2016 and to24 hours by 31 December 2017by reduction in free time and other measures. For exports, Dwell Time will be reduced to 12 hours by 31st December, 2016 and 8 hours by 31st December, 2017.The action plan proposed by ACLPB will be forwarded to Central Customs Coordination Committee (**CCFC**) to achieve the stated objectives.

c) The government will streamline and simplify Customs procedures and ensure a shift to paper-less air-cargo processing through use of digital signatures for transmission of messages. ACLPB will chalk out an action plan for this by 1 April 2017. Customs will also facilitate Risk Management System (RMS) for exports and will consider outsourcing some of their activities to Cargo Terminal Operators as the latter are appointed by Customs.

d) ACLPB will develop non-legal and indicative Service Delivery Modules after extensive consultations with stakeholders for all elements of the air cargo express cargo value chain such as – airlines, airports, terminal operators, Customs House Agents (CHA), freight forwarders, and government agencies like Customs, CISF, quarantine officers etc. An Air Cargo Community System will also be developed to avoid delays.

e) BCAS will continuously review and simplify security procedures for air cargo in light of the changing business dynamics and evolving technology, while ensuring adequate checks and balances, in consultation with stakeholders.

f) Advance Cargo Information (ACI) system will be implemented in a phased manner after a universally accepted international template has emerged. This will help in faster processing.

g) MoCA plans to leverage the untapped trans-shipment opportunity. The ACLPB will propose specific action steps to promote trans-shipment at Indian airports and the same will be monitored by MoCA. Free Trade and Warehousing Zones will be set up to facilitate transhipment cargo.

h) The space allocated for cargo on the air-side and city side at most Indian airports is inadequate. ACLPB will recommend norms for space allocation for air-cargo, including express cargo for all greenfield airports. The action plan for space-augmentation at existing airports will be developed by ACLPB on a case by case basis in consultation with stakeholders.

i) The government will endeavour that all relevant central government authorities are available through a single window at the cargo terminals. These include Customs, wild life clearance, Drug Controller, Plant and Animal Quarantine, FSSAI, Archaeological Survey of India, DGCI etc. Clearances will be given promptly and online after necessary checks through a Single Window System.

j) The government has commenced 24x7 Customs operations at several airports. However, it has not been utilised optimally by industry. ACLPB will work closely with industry and propose action steps to spread out cargo handling round the clock including provision of adequate manpower. The suggestions /recommendations of ACLPB will be placed before the Central CCFC for appropriate action.

k) ACLPB will promote global good practices like Free-Trade Warehousing Zones (FTWZ), Air Freight Stations, Bonded trucking, dedicated cargo airports etc.

l) Freighter aircraft suffer from low priority accorded in terms of time slots and parking bays. ACLPB will recommend norms to address the issue.

m) ACLPB will work with AERA and Airport operators and recommend user charges which are competitive vis-a-vis competing aviation hubs. In particular for the non-metro airports, the lease and other fixed charges levied by AAI on cargo facility will be kept low so that it does not become an entry barrier.

n) Airport operators will be encouraged to provide space for at least a10-year lease to operators of express cargo freighters who may then develop dedicated infrastructure to improve their operational efficiency.

o) MoCA will encourage development of cargo-villages near airports.

21. Aeronautical 'Make in India'

a) MoCA will be nodal agency for developing commercial aero-related manufacturing and its eco-system in India.

b) MoCA and MoD will work together to ensure that commercial aero-manufacturing is covered under defence offsets requirements.

c) MoCA will encourage Indian carriers to consolidate their future demand for commercial aircraft.

d) The government will encourage global OEMs for establishment of aircraft assembly plant in India along with its ancillary industries**.**

e) Area where aero-manufacturing takes place will be notified as SEZ after following the due process. The government will provide fiscal and monetary incentives and fast-track clearances to global OEMs and their ancillary suppliers.

f) In case the cost of made-in-India aircraft and components work out to be higher than those supplied from their original sources, the government will consider an incentive package to nullify the cost differential.

22. Sustainable aviation

a) MoCA will strive to develop a sustainable Indian aviation industry. It will work with DGCA, Ministry of Environment, Forest and Climate Change and industry stakeholders to develop an appropriate action plan.

b) MoCA will strengthen policy guidelines on energy conservation, sustainable practices, improvements in emission measurement and information dissemination; training and awareness building.

c) MoCA will pursue limitation of CO_2 emission in Indian aviation in coordination with ICAO under the principles and provisions of the United Nations Framework Convention on Climate Change **(UNFCCC)** and its Paris agreement.

d) MoCA will strive to optimise Flexible Use of Airspace (**FUA**) in consultation with Ministry of Defence.

e) MoCA will encourage roll out of Airport Collaborative Decision Making (**CDM**) to reduce on-ground and aerial congestion.

f) All equipment operating within the airport environment will be in compliance with latest emission norms by 1 April 2017. Ground handling vehicle will use alternative fuels that can provide significant Local Air Quality (LAQ) emission benefits compared with petrol and diesel equipment. Options include LPG/ CNG vehicles, low emissions vehicles (LEV), hydrogen vehicles, and electric vehicles.

g) Airports will be encouraged to use Fixed Ground Electrical Power (FGEP) and Pre-Conditioned Air (PCA) units. Airlines will be encouraged to use single engine taxiing and dispatch-towing.

h) All airports should undertake energy audit and adopt an energy conservation plan. All greenfield airports should have a concrete plan of energy efficiency and conservation. Airports should also have their own waste management facilities for solid and liquid waste**.**

23. Aviation education and skill building

The growth of Civil Aviation in the country has been hamstrung by the shortage of appropriate skills required in different sectors of civil aviation. This is not only in the area of trained pilots but also aircraft engineers and technicians, cabin crew, ground handling staff, cargo handling staff, administrative and sale staff, etc. According to certain estimates, the incremental human resource requirement of the Civil Aviation Sector by 2025 would be in the region of 3.3 lakhs. Although there are large number of private institutions in the country providing aviation education and training, the courses and infrastructure facilities will have to be improved to meet the demands of industry. The manpower crunch has twin implications – it raises the cost of operations of airlines / airports / MROs etc. on the one hand and on the other, has safety implications as well. It is, therefore, pertinent to address these shortages on priority.

a) The Government will create the necessary eco system and architecture for ensuring full utilisation of the skill development capacities of the institutes under the control of Government/Public Sector Undertaking. The attempt will be to bring down the cost of skill development on a self sustaining basis without converting these institutes into commercial centres with profit motive and that all training in the non licenced category will conform to National Skill Qualification Framework (NSQF) standards.

b) Government will expedite the commencement of courses by the National Aviation University (NAU) in the financial 2016-17 after due consultations with Stakeholders.

c) MoCA will provide full support to the Aviation Sector Skill Council (AASSC) and other similar organisations/agencies for imparting skills for the growing aviation industry in India after detailed skill gap analysis of the sector .MoCA will facilitate greater involvement of private sector in sponsoring aviation institutions, industrial training and R&D projects.

d) MoCA, DGCA and BCAS will continue to undertake strict monitoring of aviation related educational institutions. Institutions not meeting the prescribed standards will invite appropriate action. DGCA will also undertake appropriate modifications in the relevant CARs.

e) MoCA will endeavour to have the Flight training schools, Aircraft Maintenance Engineering schools and other training schools providing training in the aviation sector registered/ recognised under law or as a part of an approved vocational education course or as training partners approved by the National Skill Development Corporation or the Sector Skill Council.

f) After obtaining a Commercial Pilot Licence(CPL), it is necessary to get type rated to get employment in an airline. This puts an enormous financial burden on the pilot having CPL as type rating costs can be of the order of Rs. 25-30 lakhs. There are nearly 8000 pilots holding CPL but who have not found any regular employment.

MoCA will develop a scheme for providing financial support for Type- rating of Pilots. The detailed scheme will be worked out separately either by setting up the facility at Indira Gandhi Rashtriya Udaan Academy or Air India or in PPP mode. Alternatively, training in existing institutes will be subsidized. This scheme will be operational from 2017-18, subject to availability of funds.

24. Miscellaneous

a) The Government will promote the use of seaplanes for growth of tourism and regional connectivity along India's 7,500 km coastline. Seaplanes shall also be permitted to fly from point to point without prior ATC clearance in airspace below 5000ft, outside the controlled air space, Temporary Segregated Areas (TSAs) and Temporary Restricted Areas (TRAs)and intimating the following information to the nearest ATC: Point of Origin, Destination, Level, Expected Time of departure (ETD), Expected Time of Arrival (ETA) and the duration of flight.

b) MOCA will promote growth of General Aviation and Aero-sports activities with regulatory regime commensurate with the type of operations or aircraft in line with international best practices.

c) Satellite airports existing or new for non-commercial operations will be encouraged even within 150 kms from the PPP airports subject to the provisions of OMDA/ Concessionaire Agreements.

d) The Government will issue suitable guidelines for operation of Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) and their use for civil operations, in consultation with Ministry of Defence and Ministry of Home Affairs.

25. Essential Services Maintenance Act, 1968

As per ESMA Act 1968, essential services include '...any service connected with the operation or maintenance of aerodromes, or with the operation, repair or maintenance of aircraft'. The Government will coordinate with State Governments to include the following under ESMA Act 1968: ground handling, catering and aircraft fuelling.

26. Power to amend the Policy:

a) Not withstanding anything contained in the foregoing paras, the Ministry of Civil Aviation, with the approval of Competent Authority, may amend various aspects of this Policy from time to time depending upon the experience gained during implementation, availability of funds, public interest etc.

b) The existing sub-sectoral policies, if any, will automatically stand amended and modified to the extent of provisions contained in this National Civil Aviation Policy with effect from the date of approval of this policy.

B.S BHULLAR, Jt. Secy.

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.