



**एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड**





विषय - सूची

	पृष्ठ सं.
1. निदेशक-मंडल	1
2. निदेशकों की रिपोर्ट	2
3. भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां	11
4. सांविधिक लेखापरीक्षकों की रिपोर्ट	14
5. 31 मार्च, 2010 की स्थिति के अनुसार तुलन-पत्र	21
6. 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष का लाभ एवं हानि लेखा	22
7. नकदी प्रवाह विवरण	23
8. तुलन-पत्र व लाभ एवं हानि लेखे के भाग निर्मित करने वाली अनुसूचियां	24
9. वार्षिक लेखों के अनुलग्नक	40



निदेशक-मंडल (29.12.2010 को)

श्री अरविन्द जाधव

अध्यक्ष

श्री एल. राजा शेखर रेड्डी

श्री सैय्यद नासिर अली

श्री एस. चंद्रशेखर

कंपनी सचिव

श्रीमती अदिती खांडेकर

लेखापरीक्षक

मैसर्स जे. पी. जे. एसोसिएट्स

सनदी लेखाकार

मुंबई.

विधि सलाहकार

मैसर्स एम. वी. किणी एण्ड कंपनी

बैंकर्स

आईसीआईसीआई बैंक

एचडीएफसी बैंक

भारतीय स्टेट बैंक

पंजीकृत कार्यालय

21वीं मंजिल, एअर इंडिया बिल्डिंग,

नरीमन पॉइंट,

मुंबई-400 021.



## निदेशकों की रिपोर्ट

31 मार्च, 2010 को समाप्त हुए वर्ष के लिए लेखापरीक्षित लेखों और लेखापरीक्षकों की रिपोर्ट के साथ कंपनी की उन्तालीसवीं वार्षिक रिपोर्ट निदेशक सहर्ष प्रस्तुत करते हैं।

### नागर विमानन का परिदृश्य

#### 2009-10

एअरलाइन के बाजार 2009 के अंत में मजबूती से बढ़े और एशिया, लैटिन अमेरिका और मध्य पूर्व के उभरते हुए बाजारों में वृद्धि संकेंद्रित रही। यूरोप और उत्तरी अमेरिका के विशाल विकसित बाजारों में एअरलाइनों को धीमी वृद्धि का सामना करना पड़ा। आयटा (इंटरनेशनल एअर ट्रांसपोर्ट एसोसिएशन) ने सुदृढ़ वर्ष की सहायता से वर्ष 2009 की अनुमानित निवल हानि 11 बिलियन अमेरिकी डॉलर से घटाकर 9.4 बिलियन अमेरिकी डॉलर कर दी।

वर्ष 2009 की दूसरी छमाही में, यात्रियों की मांग 12% की वार्षिक दर से और कार्गो की मांग 28% वार्षिक दर से फिर से बढ़ गई। वर्ष के अंत में, हवाई यात्रा और हवाई माल भाड़े में अत्यधिक वृद्धि हुई जबकि क्षमता की कमी विद्यमान थी। इसके परिणामस्वरूप, यात्री और किराया भार कारक कम से कम मंदी के पूर्व स्तर तक बढ़ गया। किरायों में वृद्धि देखी गई, यद्यपि 2008 के प्रारंभ में राजस्व 30% कम था और अर्थव्यवस्था 16% नीचे थी।

वायु परिवहन एक ऊर्जा उन्मुख उद्योग है, अतः जब 2008 में तेल के मूल्य बढ़े, तो ईंधन पर औसतन 33% की प्रचालन लागत खर्च होने लगी। वर्ष 2009 के प्रारंभ से तेल के मूल्य 40 अमेरिकी डॉलर प्रति बैरल तक कम हो गए। हालांकि, उस निम्न बिंदु से उद्योग के समक्ष हमेशा बढ़ते हुए ईंधन मूल्यों का प्रभाव था। वर्ष 2009 के अंत तक, कच्चे तेल की कीमतें 85% तक बढ़कर प्रति बैरल 74 अमेरिकी डॉलर हो गईं। अर्थव्यवस्था में सुधार से मांग बढ़ने लगी और वायदा बाजार के आर्थिक सुधार की मजबूती की आशा के कारण इसमें दबाव बढ़ गया। ईंधन के मूल्यों के लचीलेपन से एअरलाइन की प्रतिरक्षा रणनीतियों में मामूली सफलता मिली। ईंधन के मूल्यों में वृद्धि अत्यधिक अस्थिर करने वाली थी, विशेष रूप से कम लागत के वाहकों और कुछ जोखिम प्रबंधन विकल्पों में से एक जिसे वे उच्चतर आय के लिए इसे नियोजित कर उसका सामना कर सकें।

अतः वर्ष 2009 के मध्य से उद्योग में आयतन और उत्पन्न में बढ़ोतरी दिखाई देने लगी, फिर भी 2008 के प्रारंभ के राजस्व स्तर की बहाली के लिए अभी भी बहुत कुछ करना है।

### 2010 का परिदृश्य

आयटा के अनुमानों के अनुसार, वर्ष 2010 को सावधानीपूर्वक देखने की आवश्यकता है। वैश्विक यातायात मंदी के पूर्व स्तर तक वापस आ गया है और भार कारक 80% तक पहुंच चुका है तथा बॉटम लाइन में सुधार हो रहा है। आयटा ने अपने वैश्विक उद्योग पूर्वानुमान को वर्ष 2010-11 के लिए पूर्ण वर्ष लाभ का 8.9 बिलियन अमेरिकी डॉलर तक उन्नयन किया है। एशिया प्रशांत की एअरलाइनों में सुधार जारी रहेगा और वर्ष 2010 में 5.2 बिलियन अमेरिकी डॉलर की कुल आय होने की आशा है। कार्गो के यातायात में 33% की वृद्धि और इंटर-एशिया व्यवसाय यात्रा में 23% की वृद्धि इस सुधार में सहायक है।

### भारत में नागर विमानन का परिदृश्य

#### 2009-10

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के पास उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार, वर्ष 2009-10 में भारत से और भारत को अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय यात्री वहन में 2008-09 की तुलना में 8.8% की वृद्धि देखी गई जबकि अंतर्देशीय वहन में 15.6% की वृद्धि हुई। वर्ष 2009-10 के दौरान अंतरराष्ट्रीय और अंतर्देशीय परिवहन क्रमशः 34.37 मिलियन और 44.68 मिलियन रहा। दिल्ली के इंदिरा गांधी अंतरराष्ट्रीय एअरपोर्ट पर मुंबई के छत्रपति शिवाजी अंतरराष्ट्रीय एअरपोर्ट की अपेक्षा अधिक यात्री हैंडल किए गए, जिससे वह यात्री हैंडल करने वाला भारत का सबसे बड़ा एअरपोर्ट बन गया।

जून, 2009 से अंतर्देशीय वहन में वृद्धि मुख्य रूप से बजट उड़ान के कारण हुई। कम लागत के वाहकों (एल सी सी) का संयुक्त बाजार शेयर इस समय लगभग 70 प्रतिशत है।

मार्च, 2010 वाले मास में, जिसमें एअरलाइन के यात्री भार कारक में दिसम्बर, 2009 से फरवरी, 2010 की अवधि के उच्च 80-90 प्रतिशत यात्री भार कारक की तुलना में अत्यधिक कमी देखी गई। बड़े वाहकों ने अपना भार 74 प्रतिशत से 66.5 प्रतिशत के रेंज में देखा। केवल कम लागत के वाहकों ने सर्वोच्च भार दर्ज किया।

### 2010 का परिदृश्य

नया वित्तीय वर्ष (2010-11) अंतर्देशीय एअरलाइनों के लिए बढ़ोतरी के साथ प्रारंभ हुआ। 41.88 लाख अंतर्देशीय यात्रियों के वहन से अप्रैल में यात्रियों की संख्या में 26% की वृद्धि हुई। जब अप्रैल में मांग सुधरी तो अधिकांश अंतर्देशीय वाहकों ने 70-80 प्रतिशत आवकपूर्वन्ती दर्ज की। मजबूत अर्थव्यवस्था के कारण अंतर्देशीय वाहकों ने पिछले कई महीनों से दो अंकों की वृद्धि बनाए रखी है।

नागर विमानन महानिदेशालय (डी जी सी ए) में उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार अंतर्देशीय एअरलाइनों ने जनवरी से अप्रैल, 2010 में 162.82 लाख यात्री वहन किए, जो पिछले वर्ष की इसी अवधि के 133.41 लाख की तुलना में 22 प्रतिशत अधिक था। अंतर्देशीय हवाई यातायात कम लागत की एअरलाइन में स्थानांतरित हो गया, जिससे पूर्ण सेवा वाहकों को प्रतिस्पर्धी किराया रखने के लिए मजबूर होना पड़ा।



अनेक वाहक अपने प्रचालनों का विस्तार कर रहे हैं, क्योंकि मजबूत अर्थव्यवस्था और सुधारित बाज़ार रुख के कारण क्षेत्र में वृद्धि स्थिर हुई है। जहां पूर्ण सेवा वाहक सावधानी से विमान खरीद रहे हैं, वहीं कम लागत के वाहकों ने आक्रमक विमान-बेड़े की खरीद की योजना के संकेत दिए हैं। फ्रॉन्ट एण्ड सुलीवान द्वारा एशिया प्रशांत क्षेत्र के लिए बाज़ार विश्लेषण रिपोर्ट के अनुसार बढ़ती हुई अर्थव्यवस्था, कम लागत की मजदूरी और बढ़ते आमदनी क्षेत्र में कम लागत के वाहकों के लिए अच्छे समाचार का अग्रदूत है।

रिपोर्ट में आगे उल्लेख किया गया है कि कम लागत वाहक (एल सी सी) बाज़ार में वर्ष 2008 के 116 मिलियन यात्रियों की तुलना में वर्ष 2012 में 217 मिलियन यात्री होने की आशा है। इस अवधि में क्षेत्र में कम लागत वाहक का विमान-बेड़ा 450 से बढ़कर 830 तक होने की आशा है।

कम लागत वाहक सामान्यतः सेकेण्डरी सिटी एअरपोर्टों से प्रचालन करते हैं, जहां परंपरागत वाहकों की तुलना में कम लागत का फायदा होता है। फिर भी एशिया पैसिफिक क्षेत्र में कम लागत वाहक की कुल लागत का अनुमानतः 20% व्यय एअरपोर्ट प्रभार के रूप में होता है और क्षेत्र में कम लागत टर्मिनलों के न होने से ओवरहेड लागत में वृद्धि होती है।

ईंधन और तेल की लागत कम लागत वाहक राजस्व का 40% होती है, इसलिए लागत में लचीलापन कम लागत वाहक की लाभप्रदता को विशेष रूप से प्रभावित कर सकती है। इसके अलावा, बुनियादी सुविधाओं की कमी से वाहकों पर प्रतिकूल असर पड़ेगा।

बशर्तें हवाई यात्रा के विस्तार के लिए अनुकूल स्थितियां बनी रहें, तो इसमें कोई संदेह नहीं है कि कम लागत वाहक इसे प्रभावित करते रहेंगे। वास्तव में ऐसी संभावना है कि कम लागत के मॉडल, या इसके स्थानीय परिवर्तक भविष्य में अंतर्देशीय यात्रा में इससे अधिक वर्चस्व वाले होंगे और क्षेत्रीय यात्रा (मध्य पूर्व एवं दक्षिण पूर्व एशिया) में और अधिक भूमिका भी निभाएंगे।

### निष्पादन की समीक्षा

कंपनी के वर्ष 2008-09 की तुलना में वर्ष 2009-10 के वास्तविक और वित्तीय निष्पादन की मुख्य विशेषताएं नीचे दी गई हैं :

होटलिंग कंपनी, नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड (नैसिल), के साथ राजस्व की हिस्सेदारी के पहले अनुसूचित सेवा राजस्व 2008-09 में 1,713.32 करोड़ रुपए से मामूली रूप से घटकर 2009-10 में 1,710.36 करोड़ रुपए हो गया। प्रचालनों में वृद्धि के बावजूद कम राजस्व मुख्य रूप से यात्री भार करक में 5.7% की कमी और प्रतिफल में 4.6% की गिरावट के कारण हुआ।

समीक्षाधीन वर्ष में, नैसिल के साथ राजस्व की हिस्सेदारी के बाद, कंपनी का कुल राजस्व वर्ष 2008-09 में 1,416.35 करोड़ रुपए की तुलना में 1,401.86 करोड़ रुपए था, जो लगभग 1.02% कम था। कंपनी का कुल खर्च वर्ष 2008-09 में 1,756.64 करोड़ रुपए की तुलना में 1,762.55 करोड़ रुपया था, जिसमें 0.34% की मामूली वृद्धि देखी गई।

वर्ष 2009-10 में प्रचालित उड़ानों की संख्या में वृद्धि के अनुपात में प्रचालन खर्च बढ़ा। हालांकि, अन्य लागतों में मुख्य वृद्धि जैसे बीमा लागत में 3.24 करोड़ रुपए (26.84%), मूल्यहास में 24.71 करोड़ रुपए (16.09%), ऋण पर ब्याज में 41.04 करोड़ रुपए (47.73%) और सामग्री की खपत में 34.29 करोड़ रुपए (98.11%) अधिकांश रूप से ईंधन की लागत में 121.60 करोड़ रुपए की बचत द्वारा ऑफसेट की गई, जिसके परिणामस्वरूप कुल खर्च में 5.92 करोड़ रुपए की (0.34%) मामूली वृद्धि हुई।

वर्ष 2008-09 में 340.29 करोड़ रुपए की तुलना में कराधान के पहले निवल हानि 360.69 करोड़ रुपए थी।

### वित्तीय निष्पादन का सारांश :

	रुपए करोड़ में
कुल राजस्व	1,401.86
कुल व्यय	1,762.55
कराधान से पहले हानि	360.69
घटाएं : प्रतिलेखित आस्थगित कर देयता	शून्य
निवल हानि	360.69
ओढ़ें : पिछले वर्ष से अग्रणीत शेष	354.00
अग्रणीत निवल हानि	714.69

### वास्तविक निष्पादन का सारांश :

ए एस के एम (मिलियन)	8,827.83
आर पी के एम (मिलियन)	6,062.11
यात्री भार करक	68.67
राजस्व यात्री संख्या (मिलियन)	2.55
प्रति आर पी के एम प्रतिफल	2.88
एकल उड़ानें	19,928
राजस्व उड़ान घंटे	78,192



**शेयर पूंजी**

31 मार्च, 2010, को प्रत्येक रुपए 100/- के 30 लाख इक्विटी शेयरों में विभाजित कंपनी की प्राधिकृत पूंजी 30 करोड़ रुपए थी।

**विमान का वित्तपोषण**

वर्ष 2009-10 के दौरान कंपनी ने अप्रैल, जुलाई, अक्टूबर और दिसम्बर 2009 में चार बी737-800 विमानों की सुपुर्दगी प्राप्त की। अप्रैल, 2009 में सुपुर्द किए गए पहले विमान की सुपुर्दगी के वित्तपोषण की व्यवस्था पिछले वित्तीय वर्ष में स्टैंडर्ड चार्टर्ड बैंक के ज़रिए की गई।

अंतिम तीन बी737-800 विमानों की सुपुर्दगी का भुगतान स्टैंडर्ड चार्टर्ड बैंक से ब्रिज सुविधा के ज़रिए किया गया, जो बाद में दीर्घावधि अमेरिकी एक्विज़म गारंटी सुविधा के ज़रिए जे पी मोर्गन चेस द्वारा मार्च, 2010 में पुनः वित्तपोषित किया गया।

अमेरिकी एक्विज़म गारंटी सुविधा में विमान की 85% लागत कवर की गई। वॉशिंगटन डी सी में एक्विज़म बैंक के मुख्यालय में एक समारोह में 28 जनवरी, 2010 को दस्तावेज़ों पर हस्ताक्षर किए गए और 30 मार्च, 2010 को निधि आहरित की गई।

रुपए के बॉण्ड के निजी प्लेसमेंट के ज़रिए स्टैंडर्ड चार्टर्ड बैंक द्वारा विमान की 15% लागत की व्यवस्था की गई। बॉण्ड का निर्गम क्रिसिल द्वारा ए ए (एस ओ) रेट किया गया और फिच रेटिंग ए ए (इंड) (एस ओ) (एक्स पी) रेट किया गया। निधि 26 मार्च, 2010 को आहरित की गई। बॉण्ड निर्गम के लिए 10 वर्ष के अंत में बुलेट वापसी की व्यवस्था है।

दोनों दीर्घावधि सुविधाओं के लिए भारत सरकार की सार्वभौमिक गारंटी का समर्थन प्राप्त है।

31 मार्च, 2010 को विमान के लिए विदेशी मुद्रा ऋण की स्थिति निम्न है :

	करोड़ रुपए में
1 अप्रैल, 2009 को कुल देय ऋण	2,755.31
जोड़ें : अप्रैल, 2009 से मार्च, 2010 में आहरित राशि	639.29
	3,394.60
घटाएं : अप्रैल, 2009 से मार्च 2010 में वापस की गई राशि	212.54
घटाएं : मुद्राओं की दरों में परिशोधन के कारण विनिमय समायोजन	349.57
31 मार्च, 2010 को शेष	2,832.49

**एअर इंडिया एक्सप्रेस प्रचालन**

**विमान-बेड़े का आकार**

31 मार्च, 2009 को कंपनी के बेड़े में 21 बी737-800 विमान (7 ड्राई लीज़ के विमान सहित) थे। वर्ष 2009-10 में विमान बेड़े में चार स्वामित्व वाले बी737-800 विमान शामिल किए गए और तीन लीज़ विमान लीज़ रिटर्न के लिए प्राउंड किए गए। अतः 31 मार्च, 2010 को कंपनी के पास अपने विमान-बेड़े में 22 बी737-800 विमान (4 ड्राई लीज़ के विमान सहित) थे।

**प्रचालन**

एअर इंडिया एक्सप्रेस ने 2008-09 में प्रति सप्ताह 174 अंतरराष्ट्रीय उड़ानें प्रचालित कीं। वर्ष 2009 की ग्रीष्मकालीन समय-सारणी 29 मार्च को आरंभ हुई। एक माह के बाद, 30 अप्रैल, 2009 को चेन्नई-तिरुचिरापल्ली-आबू धाबी के मार्ग पर तिरुचिरापल्ली से संयुक्त अरब अमीरात के विशाल बाज़ार को हस्तगत करने के लिए दुबई में वित्तीय खलबली के बाद प्रति सप्ताह दो उड़ानें शुरू की गईं।

एअर इंडिया के साथ जून, 2009 में कोड शेयर आधार पर मुंबई और ढाका के बीच एक दैनिक उड़ान शुरू की गई। इस उड़ान ने बांग्लादेश से यूरोपीय और उत्तरी अमेरिकी गंतव्यों तक मुंबई से बेहतर कनेक्टिविटी प्रदान की। साथ ही ढाका-कोलकाता-सिंगापुर मार्ग पर इस उड़ान को प्रारंभ से मिले उत्कृष्ट निष्पादन के कारण इसकी बारंबारता तीन से बढ़ाकर चार कर दी गई।

वैश्विक आर्थिक मंदी को ध्यान में रखते हुए और यात्रा उद्योग पर परिणामकारी प्रभाव को देखते हुए, इस वर्ष एअर इंडिया एक्सप्रेस ने नए बाज़ारों के विस्तार के बजाय अपने मौजूदा बाज़ारों में अपने प्रचालनों को समेकित करने पर अधिक संकेंद्रण किया।

तिरुवनंतपुरम-आबू धाबी और कोच्चि-आबू धाबी जैसे सेक्टरों पर जुलाई, 2009 में प्रचालनों की बारंबारता पांच से बढ़ाकर सात कर दी गई, जिससे केरल में तीन शहरों (कोषिकोड, कोच्चि और तिरुवनंतपुरम) से आबू धाबी के लिए संपूर्ण दैनिक उड़ान उपलब्ध हो सकी। अमृतसर-दुबई की उड़ानों को भी दैनिक उड़ान किया गया, जबकि यात्रियों की संख्या और प्रतिफल, दोनों को देखते हुए अगस्त में इन मार्गों के निष्पादन को ध्यान में रखते हुए, लखनऊ-दुबई की उड़ान की बारंबारता प्रति सप्ताह तीन से बढ़ाकर चार कर दी गई।



प्रचालन की लाभप्रदता को ध्यान में रखते हुए कोच्चि-शारजा की दैनिक उड़ानों की बारंबारता में वृद्धि भी अगस्त में देखी गई। इस तरह कोच्चि में यू ए ई के लिए पूरी उड़ानें थी और दुबई, शारजा और आबू धाबी तथा अल एन के लिए दैनिक उड़ान उपलब्ध थी।

सितम्बर, 2009 में नई दिल्ली में एक विमान रखा गया और दिल्ली एवं अमृतसर से आबू धाबी और मस्कट के लिए, दुबई में मंदी के बाद उत्तर भारत से इन गंतव्य स्थानों के लिए बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए, सप्ताह में तीन बार उड़ानें शुरू की गईं।

25 अक्टूबर से प्रारंभ होने वाली शरद ऋतु में मार्गों का और अधिक समेकन देखा गया, जिसके परिणामस्वरूप बाज़ार की क्षमता में विशेष वृद्धि हुई। केरल से मस्कट की उड़ानों की संख्या सप्ताह में छः बार से दुगुनी होकर सप्ताह में बारह बार हो गई - कोषिकोड और तिरुवनंतपुरम द्वारा सात तथा कोच्चि और तिरुवनंतपुरम द्वारा पांच उड़ानें शेयर की गईं।

उत्तरी भारत के बाज़ार में बेहतर कनेक्टिविटी उपलब्ध कराने के उद्देश्य से मुंबई-बहरीन-दोहा के लिए सप्ताह में तीन बार की उड़ानों में दिल्ली को शामिल किया गया। दिल्ली में रखे गए नए विमान के साथ इन उड़ानों को प्रचालित किया गया।

वर्ष 2009-10 के शीतकाल में तिरुवनंतपुरम-दुबई मार्ग पर एक अतिरिक्त उड़ान शुरू की गई और इस प्रकार केरल के तीन शहरों से दुबई के लिए दैनिक प्रचालन शुरू किए गए।

बहरीन-दोहा मार्ग पर भी प्रचालन सुदृढ़ किए गए। कोच्चि और कोषिकोड द्वारा शेयर की गई एक और उड़ान के अलावा कोषिकोड-दोहा-बहरीन के लिए दो सीधी उड़ानें शुरू की गईं, जिससे कोषिकोड और कोच्चि से दैनिक प्रचालन होने लगे। मार्ग के निम्न निष्पादन को ध्यान में रखते हुए तिरुवनंतपुरम से दोहा और बहरीन की उड़ानों की संख्या घटाकर तीन से दो कर दी गई। केरल से दोहा और बहरीन के लिए सप्ताह में कुल नौ उड़ानें प्रचालित की गईं।

15 दिसम्बर, 2009 से 7 फरवरी, 2010 तक कोहरे की अवधि में, दिन में कोहरे मुक्त समय में अमृतसर के लिए उड़ानें प्रचालित करने के लिए दुबई में एक विमान रखा गया। कोहरे की अवधि समाप्त होने के बाद, अमृतसर, लखनऊ और जयपुर की उड़ानें प्रचालित करने के लिए दुबई में विमान रखे जाने का निर्णय लिया गया, ताकि दिल्ली से जयपुर और लखनऊ का डेड वेग समाप्त किया जा सके और प्रचालन लागत को तेजी से घटाया जा सके। इस कार्य से दुबई के लिए इन शहरों से अतिरिक्त क्षमता भी प्राप्त हुई।

दिसम्बर, 2009 के अंत से जनवरी, 2010 के प्रारंभ तक एअरलाइन के समक्ष कॉकपिट कू की अत्यधिक कमी थी, जिससे 2005 में एअर इंडिया एक्सप्रेस के प्रचालन प्रारंभ करने के समय से पहली बार बड़ी संख्या में उड़ानों में व्यवधान हुआ। कंपनी को भारत और यू ए ई के बीच पीक सीजन के यातायात को पूरा करने के लिए एअर इंडिया से 747-400 बोइंग विमान प्रयुक्त करने के लिए विवश होना पड़ा। कॉकपिट कू की अनुपलब्धता के कारण तीन सप्ताह में कुल 16 उड़ानें रद्द की गईं और कई उड़ानों में व्यवधान हुआ। तब से और अत्यधिक कॉकपिट कू रखे गए हैं और एअरलाइन में उन्हें शामिल किया जाना जारी है, ताकि भविष्य में इस तरह की स्थिति से बचना सुनिश्चित किया जा सके।

जनवरी, 2010 में, श्रीनगर-दुबई, हैदराबाद-दुबई और नागपुर-अहमदाबाद-दुबई जैसी उड़ानें, उनकी शुरुआत से इन उड़ानों को हुए भारी नुक़्ती नुक़सान को ध्यान में रखते हुए, हटा दी गईं।

एअर इंडिया एक्सप्रेस ने शीतकाल 2009-10 की समय-सारणी में प्रति सप्ताह 203 उड़ानें प्रचालित कीं। इन उड़ानों का विवरण निम्न तालिका में दिया गया है :

क्र.सं.	सेक्टर	उड़ानें / प्रति सप्ताह
1.	भारत / दुबई	55
2.	भारत / आबू धाबी	23
3.	भारत / शारजा	18
4.	भारत / आबू धाबी / मस्कट	6
5.	भारत / मस्कट	12
6.	भारत / दोहा / बहरीन	15
7.	भारत / अल एन	1
8.	भारत / सलाला	3
9.	भारत / कुवैत	5
10.	भारत / सिंगापुर	18
11.	भारत / क्वालालम्पुर	7
12.	भारत / कोलंबो	7
13.	भारत / बैंकॉक	3
14.	भारत / ढाका	14
15.	अंतर्देशीय	16
	कुल	203

वर्ष 2009-10 के दौरान एअर इंडिया एक्सप्रेस ने वर्ष 2008-09 के 2.24 मिलियन यात्रियों की तुलना में 2.55 मिलियन यात्रियों का वहन किया, जिसमें 13.8% की वृद्धि हुई। वैश्विक मंदी परिदृश्य और विश्वव्यापी एअरलाइन उद्योग की मंदी को देखते हुए यह बहुत महत्वपूर्ण है।





वर्तमान वर्ष 2010-11 की शुरुआत एक दुःखद घटना के साथ हुई जब मंगलुरु में 22 मई, 2010 को दुबई-मंगलुरु मार्ग पर प्रचलित आईएक्स 812 विमान दुर्घटनाग्रस्त हो गया। इसके बावजूद एअर इंडिया एक्सप्रेस ने अपना प्रगति पथ जारी रखा है और अपने खुद के स्वामित्व के वीटी-एक्सवी विमान की हानि के बावजूद अपनी समय-सारणी बनाए रखी है।

इस वर्ष वैश्विक टर्नअराउंड का प्रारंभ देखा गया, जिसके परिणामस्वरूप एअरलाइन उद्योग और विशेष रूप से एअर इंडिया एक्सप्रेस के लिए वृद्धि का रुख देखा गया। पिछले वर्ष सीट कारक और राजस्व में विशेष रूप से सुधार हुआ है। सितम्बर, 2010 तक, अकेले एअर इंडिया एक्सप्रेस ने 1.3 मिलियन यात्रियों का वहन किया और वर्ष के अंत तक हम विशेष सुधार देख सकेंगे।

### मंगलुरु में वीटी-एक्सवी विमान की दुर्घटना

एअर इंडिया एक्सप्रेस का उत्कृष्ट सुरक्षा रिकॉर्ड है। सुरक्षा के संबंध में किसी भी पहलू पर कोई समझौता नहीं किया जाता है। सभी सावधानियों के बावजूद, मंगलुरु एअरपोर्ट पर, लैंडिंग के समय विमान रनवे से बाहर जाने से, 22 मई, 2010 को दुबई/मंगलुरु की उड़ान आईएक्स 812 दुर्घटनाग्रस्त हो गई। इस विमान में 160 यात्री और 6 कू सदस्य थे। 8 यात्री बच गए और दुर्घटना स्थल से 158 शव निकाले गए।

दुर्घटना के बाद, आपातकालीन कमान केंद्र शीघ्रता से खोला गया और मंगलुरु, मुंबई, दिल्ली और दुबई एअरपोर्टों पर दुर्घटना से बुरी तरह प्रभावित यात्रियों के रिश्तेदारों और करीबी मित्रों की सहायता के लिए संचार लाइनें शुरू की गईं। मंगलुरु, चेन्नई और कोयंबटोर में भी हेल्पलाइनें खोली गईं। यात्रियों के परिवारों की सहायता को प्राथमिकता दी गई। परिवार के सदस्यों से संपर्क किया गया और उनकी यात्रा एवं अन्य व्यवस्थाओं के लिए उन्हें सहायता प्रदान की गई। एअर इंडिया और एअर इंडिया एक्सप्रेस की वेबसाइटों पर लगातार प्रेस रिलीज़ अपडेट की गईं।

उसी दिन मंगलुरु में आपातकालीन प्रतिसाद दल पहुंच गया। मंगलुरु एअरपोर्ट और शहर में स्थानीय समन्वय केंद्र स्थापित किए गए। एक विशेष रूप से प्रशिक्षित मानवीय सहायता दल, जिसे 'एंजल्स ऑफ एअर इंडिया' के नाम से जाना जाता है, भी मंगलुरु पहुंच गया। इस दल का एक सदस्य जीवित बचे प्रत्येक यात्री और मृतक परिवार को किसी भी प्रकार की सहायता के लिए सौंपा गया। आपातकालीन प्रतिसाद और बचाव कार्य की अंतरराष्ट्रीय एजेंसी - मैसर्स केनयॉन को मंगलुरु में अपनी सहायता देने के लिए संपर्क किया गया।

12 वर्ष और उससे ऊपर के प्रत्येक मृतक को 10 लाख रुपये, 12 वर्ष से कम उम्र के प्रत्येक मृतक को 5 लाख रुपये और प्रत्येक घायल यात्री को 2 लाख रुपये का अंतरिम मुआवज़ा दिया गया। दुर्घटना के एक सप्ताह के भीतर मुआवज़े का वितरण प्रारंभ हुआ और 166 मामलों में 14.16 करोड़ रुपये अंतरिम मुआवज़े के रूप में दिए गए। बीमा की आय का अंतिम निपटान प्रारंभ हो गया है। 31 अक्टूबर, 2010 तक 18 मामलों को निपटाया गया है और दुर्घटना में मृत परिवारों को अंतिम निपटान के रूप में 6.65 करोड़ रुपये की राशि वितरित की गई है।

दुर्घटना स्थल पर एक स्मारक निर्मित किया गया है। इस स्मारक पर मृतक यात्रियों के नाम लिखे गए हैं। दुःखद घटना में मृत यात्रियों की याद में मंगलुरु में 27 जुलाई, 2010 को एक सर्व धर्म प्रार्थना सेवा भी शुरू की गई।

दुर्घटना की जांच-पड़ताल के लिए भारत सरकार ने एक न्यायिक जांच समिति भी गठित की है। न्यायिक जांच समिति ने मुंबई, दिल्ली और मंगलुरु में कुछ बैठकें की हैं तथा दुर्घटना की जांच-पड़ताल करने वाले विनियामक प्राधिकरण को हर तरह की सहायता और सहयोग उपलब्ध कराया गया है/जा रहा है।

एअर इंडिया एक्सप्रेस की गुणवत्ता प्रबंधन प्रणाली द्वारा एअर इंडिया एक्सप्रेस की दिस्तृत आंतरिक समीक्षा की जा रही है, जिसके वर्ष के अंत तक पूर्ण होने की आशा है। निष्कर्षों पर सुधारात्मक कार्रवाई की जाएगी। आंतरिक समीक्षा पूरी होने पर तथा लेखापरीक्षा द्वारा संस्तुत सुधारात्मक कार्रवाई पर अगले वर्ष आईओएसए लेखापरीक्षा की योजना बनाई जा रही है।

### अतिरिक्त सेवकों की उड़ानें

एअर इंडिया उड़ान संख्या के तहत हमारे दो विमानों से हज़ के लिए फेज़-I एवं फेज़-II, प्रत्येक में 44 उड़ानें प्रचलित की गईं।

### विमान प्रेषण विश्वसनीयता

वर्ष के लिए विमान प्रेषण विश्वसनीयता 99.5% थी।

### ऑनलाइन स्टेशन

31 मार्च, 2010 को निम्न ऑनलाइन स्टेशन थे।

भारत : अमृतसर, चेन्नई, जयपुर, कोच्चि, कोलकाता, कोयंबटोर, लखनऊ, मंगलुरु, मुंबई, नई दिल्ली, पुणे, तिरुवनंतपुरम और तिरुचिरापल्ली।

विदेश : आबू धाबी, अल एन, बहरीन, बैंकॉक, कोलंबो, ढाका, दोहा, दुबई, क्वालालम्पुर, कुवैत, मस्कट, सलाला, शारजा और सिंगापुर।



### उभयनकारी टेल चित्र

अपने विमानों पर विविध भारतीय धरोहरों को प्रदर्शित करने वाले समकालीन और उभयनकारी टेल चित्रों की हमारी कल्पना जारी है। इन टेल चित्रों को केवल उभयनकारी ही नहीं बल्कि अन्य एअरलाइनों द्वारा अपनाई गई पारंपरिक डिजाइनों से हट कर डिजाइन अपनाने के लिए यात्रियों से और यात्रा उद्योग से व्यापक सराहना मिली है।

22वें विमान वीटी-एवाईए की एक ओर औरंगबाद के पास स्थित एलोरा की वैश्विक धरोहर को दिखाया गया है, जो चट्टान से कटी भारतीय वास्तुकला की अनुपम कृति है। 34 "गुफ्राएं" - चारनंदी के उद्घाटन से उत्खनन की गई वास्तविक संरचनाएं पांचवीं शताब्दी और दसवीं शताब्दी के बीच निर्मित की गई हैं। अजंता की गुफ्राएं, महाराष्ट्र में यूनेस्को की विश्व धरोहर, 31 चट्टान से कटी हुई गुफ्राएं हैं, जो ईसा पूर्व दूसरी शताब्दी की हैं और टेल के दूसरी ओर दिखाई गई हैं। इन गुफ्राओं में बौद्ध धर्म कला की सुप्रसिद्ध श्रेष्ठ कृतियों के चित्र और मूर्तियां हैं।

23वें विमान वीटी-एवाईबी पर एक ओर सफेद बाघ और दूसरी ओर बारासिंघा हिरन की एक प्रजाति दिखाई गई है। 24वें विमान पर एक ओर विविध रंगों एवं सजावट सहित नागालैंड की शाल तथा दूसरी ओर गुजरात की पटोला साड़ियां दिखाई गई हैं। 25वें विमान वीटी-एवाईडी पर उत्तर पूर्व क्षेत्र के दो नृत्य दर्शाए गए हैं। विमान के एक ओर नागालैंड का नृत्य और दूसरी ओर मणीपुरी नृत्य दिखाया गया है।

### मानव संसाधन

#### कर्मचारियों की संख्या

31 मार्च, 2010 को कर्मचारियों की संख्या निम्न है :

अनुसूचित जाति	162
अनुसूचित जनजाति	46
अन्य पिछड़े वर्ग	244
सामान्य	538
<b>कुल</b>	<b>990</b>

### राजभाषा का कार्यान्वयन

कंपनी, राजभाषा अधिनियम और उसके अंतर्गत निर्मित नियमों के प्रावधानों का कार्यान्वयन करने के लिए प्रभावी कदम उठा रही है।

### सतर्कता

समीक्षाधीन वर्ष के दौरान, कंपनी में कोई सतर्कता मामला नहीं था।

### कर्मचारियों का विवरण प्रकट करना

कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 217 (2क) के साथ पठित कंपनी (कर्मचारियों का विवरण) नियम, 1975 के तहत अनुसरित सूचना इस रिपोर्ट के साथ अनुलग्नक के रूप में दी गई है।

### निदेशक

31 मार्च, 2010 को कंपनी के निदेशक-मंडल में निम्नलिखित सदस्य शामिल थे :

श्री अरविन्द जाधव	अध्यक्ष
अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक, नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड	
श्रीमती आभा शुक्ला	
निदेशक, नागर विमानन मंत्रालय	
श्री एल. राजा शेखर रेड्डी	
निदेशक, नागर विमानन मंत्रालय	
श्री एस. चंद्रशेखर	
निदेशक-वित्त, नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड	

27 अप्रैल, 2010 से श्री सैय्यद नासिर अली को निदेशक के रूप में श्रीमती आभा शुक्ला के स्थान पर कंपनी के बोर्ड पर नियुक्त किया गया।

श्रीमती आभा शुक्ला द्वारा कंपनी के बोर्ड के निदेशक के रूप में अपने कार्यकाल के दौरान दी गई बहुमूल्य सेवाओं के लिए बोर्ड उनकी सराहना करता है।



वर्ष के दौरान बोर्ड की 6 बैठकें हुईं, जिनमें महत्वपूर्ण मामलों पर चर्चा के साथ-साथ विमानों का वित्तपोषण, कार्यशील पूंजी ऋण, 3 बी737-800 विमानों की पट्टा वापसी, भावी गतिविधियों के लिए रोड मैप, एअरलाइन अटेंडेंट की भरती, रूपए बॉण्ड के प्राइवेट प्लेसमेंट आदि मामलों पर चर्चा की गई।

### लेखापरीक्षा समिति

31 मार्च, 2010 को बोर्ड की लेखापरीक्षा समिति में निम्न सदस्य थे :

श्री एल. राजा शेखर रेड्डी  
श्री अरविन्द जाधव  
श्री एस. चंद्रशेखर

### विचारार्थ विषय

1. बाह्य लेखापरीक्षक की नियुक्ति, लेखापरीक्षा शुल्क और लेखापरीक्षक के त्याग-पत्र या बर्खास्तगी से संबंधित सभी मामलों पर विचार करना;
2. लेखापरीक्षा शुरू होने से पहले, बाह्य लेखापरीक्षक के साथ लेखापरीक्षा की प्रकृति और दायरे के बारे में चर्चा करना और जहां एक से अधिक लेखापरीक्षा फर्म शामिल हैं, वहां समन्वयन का सुनिश्चय करना;
3. बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत करने से पहले अर्ध-वार्षिक और वार्षिक वित्तीय विवरणों की समीक्षा करना;
4. अंतरिम और अंतिम लेखापरीक्षा से उत्पन्न समस्याओं और शंकाओं पर चर्चा करना और कोई ऐसा मामला, जिसके बारे में प्रबंधन की अनुपस्थिति में लेखापरीक्षक चर्चा करना आवश्यक समझे;
5. सांविधिक लेखापरीक्षकों की रिपोर्ट और उस पर प्रबंधन के उत्तर की समीक्षा करना और सांविधिक लेखापरीक्षकों की सिफारिशों के कार्यान्वयन का सुनिश्चय करने के लिए उपाय करना;
6. बोर्ड के पृष्ठांकन से पहले आंतरिक नियंत्रण प्रणालियों पर कंपनी के कथन की समीक्षा करना;
7. आंतरिक लेखापरीक्षा कार्यक्रम की समीक्षा करना, आंतरिक और बाह्य लेखापरीक्षकों के बीच समन्वय का सुनिश्चय करना और आंतरिक लेखापरीक्षा कार्य का एअरलाइन के कारोबार के आकार और स्वरूप के अनुरूप होने और पर्याप्त संसाधनों और कंपनी में प्रतिनिधित्व प्रदान करने का भी सुनिश्चय करना;
8. आंतरिक जांच के मुख्य जांच-परिणामों और उन पर प्रबंधन के प्रत्युत्तर पर विचार करना;
9. कंपनी में आंतरिक नियंत्रणों, प्रणालियों और प्रक्रियाओं की सतत आधार पर समीक्षा करना और इन नियंत्रणों आदि को सुदृढ़ करने के सुझाव देना; और
10. बोर्ड द्वारा यथा परिभाषित अन्य मामलों पर विचार करना।

### लेखापरीक्षक

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक ने मैसर्स जे. पी. जे. एसोसिएट्स को वित्तीय वर्ष 2009-10 के लिए कंपनी के सांविधिक लेखापरीक्षक के रूप में नियुक्त किया है।

### नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां

31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लिए कंपनी के लेखों पर कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619(4) के अंतर्गत भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां इस रिपोर्ट के साथ संलग्न हैं।

### निदेशकों का उत्तरदायित्व कथन

- (i) वार्षिक लेखों को तैयार करने में, वास्तविक विचलन के संबंध में उपयुक्त स्पष्टीकरणों के साथ प्रयोज्य लेखाकरण मानक अपनाए गए हैं;
- (ii) निदेशकों ने ऐसी लेखाकरण नीतियों का चयन किया है और उन्हें लगातार प्रयुक्त किया है तथा ऐसे निर्णय और आकलन किए हैं, जो औचित्यपूर्ण एवं सही हैं, ताकि वे वित्तीय वर्ष के अंत में कंपनी के क्रियाकलापों तथा उस अवधि के लिए कंपनी के लाभ अथवा हानि लेखे की सही एवं निष्पक्ष स्थिति दर्शा सकें;
- (iii) निदेशकों ने कंपनी की परिसंपत्तियों की सुरक्षा एवं धोखाधड़ी तथा अन्य अनियमितताओं को रोकने और उसका पता लगाने के लिए कंपनी अधिनियम, 1956 के प्रावधानों के अनुसार पर्याप्त लेखाकरण अभिलेखों के रखरखाव हेतु उचित एवं पर्याप्त सावधानी बरती है;
- (iv) निदेशकों ने "सतत सरोकार" के आधार पर वार्षिक लेखे तैयार किए हैं।



**आमार**

बोर्ड, एअर इंडिया एक्सप्रेस की सेवाओं का प्रयोग करने के लिए कंपनी के महत्वपूर्ण भारतीय तथा विदेशी ग्राहकों की प्रशंसा करता है और उनके सतत सहयोग और विश्वास को बनाए रखने की कामना करता है। बोर्ड, मंगलुरु विमान दुर्घटना के शिकार कू सहित यात्रियों के परिवार के सदस्यों के प्रति भी गहन शोक व्यक्त करता है। बोर्ड, विमान दुर्घटना के बाद की गई कार्रवाई के दौरान कर्मचारियों द्वारा की गई निष्ठापूर्वक सेवा और सहयोग की सराहना करता है।

बोर्ड, मूल कंपनी यथा नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड, न्यायिक जांच-समिति, भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों और विशेष रूप से नागर विमानन मंत्रालय से कंपनी के प्रचालनों और विकास योजनाओं में प्राप्त समर्थन और मार्गदर्शन के प्रति भी कृतज्ञता व्यक्त करता है। बोर्ड, नागर विमानन महानिदेशालय, भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक, निगमित कार्य मंत्रालय, सांविधिक लेखापरीक्षकों, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, अन्य सरकारी विभागों, एअरलाइनों, एजेंटों, भारतीय वित्तीय संस्थानों और अमेरिका की एक्विजि बैंक सहित अन्य बैंकों के प्रति भी हार्दिक धन्यवाद ज्ञापित करता है।

निदेशक-मंडल के लिए एवं उसकी ओर से

हस्ता./-  
अरविन्द जाधव  
अध्यक्ष

स्थान : मुंबई

तारीख : 27 दिसम्बर, 2010



अनुलग्नक

कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 217(2-क) के साथ पठित कंपनी (कर्मचारियों का विवरण) नियम, 1975 के अनुसरण में और 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लिए निदेशकों की रिपोर्ट का हिस्सा बनने वाली जानकारी।

प्रति माह 2,00,000/-रुपए या वार्षिक 24,00,000/- रुपए से अधिक वेतन पाने वाले कर्मचारियों की सूची

क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	आयु वर्ष	अनुभव वर्ष	पारिश्रमिक	शैक्षिक योग्यता	नौकरी आरंभ करने की तारीख	फिहरा रोज़गार
1	कैप्टन सनी असलडेकर	कैप्टन	28	6	4660402	बी. कॉम.	24/11/2004	नई नियुक्ति
2	कैप्टन चमेली	कैप्टन	32	6	4629652	एम. कॉम.	24/11/2004	नई नियुक्ति
3	कैप्टन सजनीश शर्मा	कैप्टन	34	6	4650152	एच. एस. सी.	24/11/2004	नई नियुक्ति
4	कैप्टन कविता देवनपेली	कैप्टन	34	6	4260681	बी. एस. सी.	14/12/2004	नई नियुक्ति
5	कैप्टन वी. एस. राजकुमार	चैंक पायलट	36	6	5036902	बी. एस. सी.	01/05/2005	नई नियुक्ति
6	कैप्टन पारीक पुनीत कुमार	चैंक पायलट	41	17	5089712	बी. एस. सी.	14/12/2004	भारतीय वायु सेना
7	कैप्टन सिंह निर्मल जीत	चैंक पायलट	48	23	4682192	एम. एस. सी.	14/12/2004	भारतीय नौसेना
8	कैप्टन गुप्ता धीरज राय	चैंक पायलट	50	25	5077902	एम. एस. सी.	14/12/2004	भारतीय वायु सेना
9	कैप्टन राज मेनन	कैप्टन	28	5	4547652	बी. एस. सी.	05/01/2005	नई नियुक्ति
10	कैप्टन प्रशांत सिंह	कैप्टन	36	5	4282378	बी. एस. सी.	01/06/2005	भारतीय वायु सेना
11	कैप्टन नवीन बाला	कैप्टन	34	5	1250884	एच. एस. सी.	06/01/2005	नॉर्थवेस्ट एअरलिन. यू. एस. ए.
12	कैप्टन के. एस. असलडेकर	कैप्टन	26	4	4565181	बी. कॉम.	09/01/2006	नई नियुक्ति
13	कैप्टन रमेश कुमार	कैप्टन	50	4	4694652	बी. ए.	06/04/2006	बीएसएफ
14	कैप्टन सुश्री कनक चतुर्वेदी	कैप्टन	33	12	4664015	बी. एस. सी.	21/08/2006	भारतीय कोस्टगार्ड
15	कैप्टन अरुण कौचर	अनुदेशक	44	18	4756902	बी. टेक.	11/04/2005	एअर सहारा
16	कैप्टन डोगरा शरद रामनाथ	अनुदेशक	36	18	5362902	12वीं विज्ञान	12/04/2005	एअर सहारा
17	कैप्टन समीर डोगरा	अनुदेशक	35	13	5362902	12वीं विज्ञान	01/03/2006	एअर सहारा
18	कैप्टन ए. एस. गिल	प्रशिक्षु कैप्टन	60	14	4840975	एम. बी. ए.	04/04/2006	एअर सहारा
19	कैप्टन आनंद कुमार	चैंक पायलट	40	17	4972824	बी. एस. सी.	07/12/2006	एअर सहारा
20	कैप्टन जी. सिधु	कैप्टन	52	30	4786564	एस. एस. सी.	13/07/2006	एलाइंस एअर
21	कैप्टन आर. पी. सिंह	चैंक पायलट	47	26	4895297	एम. एस. सी.	10/03/2006	भारतीय नौसेना
22	कैप्टन तरुण कपूर	कैप्टन	46	25	5712171	बी. एस. सी.	07/01/2007	भारतीय नौसेना
23	कैप्टन आलोक नायक	कैप्टन	47	25	5682320	बी. ए.	07/01/2007	भारतीय नौसेना
24	कैप्टन अजु चेरियन	कैप्टन	49	21	4752652	बी. एस. सी.	16/07/2007	एअर इंडिगो
25	कैप्टन गौतम बैनर्जी	कैप्टन	40	19	4772162	बी. एस. सी.	09/05/2007	स्पाइस जेट
26	कैप्टन विनीत शर्मा	कैप्टन	41	18	4547652	एआईएसएसई, सीबीएससीई	09/12/2008	किंगफिशर
27	कैप्टन कपिल गुप्ता	कैप्टन	36	2	4168681	एचआर	05/05/2009	किंगफिशर
28	कैप्टन तपस मुहा	प्रशिक्षु कैप्टन	49	28	1360126	एम. एस. सी.	01/10/2007	भारतीय वायु सेना
29	कैप्टन ए. के. तिवारी	प्रशिक्षु कैप्टन	61	41	3149948	एम. फिल.	15/10/2007	भारतीय वायु सेना
30	कैप्टन ए. आर. निगम	प्रशिक्षु कैप्टन	58	38	3596120	एम. फिल.	15/10/2007	भारतीय वायु सेना
31	कैप्टन वी. एस. कपानी	प्रशिक्षु कैप्टन	60	39	2464940	एच. एस. सी.	15/10/2007	भारतीय वायु सेना
32	कैप्टन एस. के. गहलोत	प्रशिक्षु कैप्टन	61	39	3065334	एम. एस. सी.	15/10/2007	भारतीय वायु सेना
33	कैप्टन जी. एस. भोगल	प्रशिक्षु कैप्टन	60	30	2124143	एम. एस. सी.	15/10/2007	भारतीय वायु सेना
34	कैप्टन एम. भंडारी	प्रशिक्षु कैप्टन	59	37	3864101	एम. एस. सी.	15/10/2007	भारतीय वायु सेना
35	कैप्टन अभय गुप्ता	प्रशिक्षु कैप्टन	59	36	2447933	पी. जी. मिलिटरी	05/11/2007	भारतीय वायु सेना
36	कैप्टन डी. एस. जैन	प्रशिक्षु कैप्टन	56	33	3870638	एम. एस. सी.	05/11/2007	भारतीय वायु सेना
37	कैप्टन के. ए. कुमार	प्रशिक्षु कैप्टन	56	35	3108807	एम. एस. सी.	05/11/2007	भारतीय वायु सेना
38	कैप्टन राजेश सोबती	प्रशिक्षु कैप्टन	57	36	2141328	एम. एस. सी.	05/11/2007	भारतीय वायु सेना
39	कैप्टन वी. एस. चिक्करा	प्रशिक्षु कैप्टन	53	32	3619156	बी. ए.	08/11/2007	भारतीय वायु सेना
40	कैप्टन एन. डी. आहूजा	प्रशिक्षु कैप्टन	50	30	2107095	बी. एस. सी.	12/11/2007	भारतीय वायु सेना
41	कैप्टन पी. बी. पटेल	प्रशिक्षु कैप्टन	57	34	2643759	एम. एस. सी.	11/11/2008	भारतीय वायु सेना
42	कैप्टन जे. एस. दिल्लन	प्रशिक्षु कैप्टन	57	36	2467745	एम. एस. सी.	11/02/2008	भारतीय वायु सेना
43	कैप्टन जेकब पॉल	प्रशिक्षु कैप्टन	55	34	2383226	एम. फिल.	11/02/2008	भारतीय वायु सेना
44	कैप्टन वी. के. यजुर्वेदी	प्रशिक्षु कैप्टन	58	38	2486815	एम. एस. सी.	11/02/2008	भारतीय वायु सेना
45	कैप्टन आर. प्रताप	प्रशिक्षु कैप्टन	58	38	3018235	एम. एस. सी.	11/02/2008	भारतीय वायु सेना
46	कैप्टन एस. एस. होथी	प्रशिक्षु कैप्टन	61	41	2520600	एन. डी. ए.	11/02/2008	भारतीय वायु सेना
47	कैप्टन एम. वी. गोलवलकर	प्रशिक्षु कैप्टन	58	36	2365373	एम. फिल.	16/06/2008	भारतीय वायु सेना
48	कैप्टन इंदर सिंह	प्रशिक्षु कैप्टन	57	35	2407780	एम. एस. सी.	16/06/2008	भारतीय वायु सेना
49	कैप्टन एस. वी. कोठारे	प्रशिक्षु कैप्टन	54	33	1399439	बी. एस. सी.	16/06/2008	भारतीय वायु सेना
50	कैप्टन चंद्र भान गुप्ता	प्रशिक्षु कैप्टन	47	25	1929737	पीजीडीबीए	06/10/2008	भारतीय वायु सेना
51	कैप्टन अरुण वशिष्ठ	प्रशिक्षु कैप्टन	48	27	1227440	एचआर	06/01/2009	भारतीय वायु सेना
52	कैप्टन पंकुल नाग	प्रशिक्षु कैप्टन	46	25	1269576	एचआर	06/01/2009	भारतीय नौसेना
53	कैप्टन सुश्री बिंदु सेबेस्टियन	प्रशिक्षु कैप्टन	39	17	843226	एचआर	08/06/2009	भारतीय वायु सेना



**एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड के 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लेखों पर कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619(4) के अंतर्गत भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां**

कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत विहित वित्तीय रिपोर्टिंग ढांचे के अनुसार 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लिए एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड के वित्तीय विवरणों को तैयार करना कंपनी के प्रबंधन का उत्तरदायित्व है। कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619(2) के अंतर्गत भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा नियुक्त सांविधिक लेखापरीक्षक अपने व्यावसायिक निकाय, भारतीय सनदी लेखाकार संस्थान द्वारा विहित लेखापरीक्षण एवं आश्वासन मानकों के अनुसार स्वतंत्र लेखापरीक्षा पर आधारित कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 227 के अंतर्गत इन वित्तीय विवरणों पर मत व्यक्त करने के लिए उत्तरदायी हैं। यह उनकी तारीख 8 अक्टूबर, 2010 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट के अनुसार किया हुआ बताया गया है।

मैंने, भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की ओर से, कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 (3) (ख) के अंतर्गत एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड के 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के वित्तीय विवरणों की संपूरक लेखापरीक्षा की है। यह संपूरक लेखापरीक्षा, सांविधिक लेखापरीक्षकों के कामकाजी कागजातों को देखकर स्वतंत्र रूप से की गई है और प्रारंभिक रूप से सांविधिक लेखापरीक्षकों की जांच और कंपनी के कर्मियों और कुछ लेखांकन अभिलेखों की चयनित जांच तक सीमित है। अपनी संपूरक लेखापरीक्षा के आधार पर, मैं कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619(4) के अंतर्गत निम्न महत्वपूर्ण मामलों को रेखांकित करना चाहूंगा, जो मेरे ध्यान में आए हैं तथा मेरे विचार से वित्तीय विवरणों तथा संबद्ध लेखापरीक्षा रिपोर्ट को बेहतर रूप से समझने के लिए आवश्यक हैं।

**क. लेखापरीक्षकों की रिपोर्ट :**

कंपनी द्वारा नए विमान और संबद्ध उपकरणों के 20 वर्ष के जीवन का विचार करते हुए मूल्यहास प्रभारित करने के लिए अपनाई गई कंपनी की नीति कंपनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची XIV के अनुसार नहीं है। इसी क्रम में, कंपनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची (XIV) की अपेक्षाओं से विचलित होने के लिए कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 211 के अंतर्गत निगमित कार्य मंत्रालय से कंपनी को अनुमति नहीं मिली है। अतः सांविधिक लेखापरीक्षकों को इस संबंध में कंपनी के वर्तमान वर्ष के लाभ/(हानि) पर मात्रात्मकता और प्रभाव के साथ अपनी लेखापरीक्षा रिपोर्ट देनी चाहिए।

कंपनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची XIV के अनुसार प्रभारित किए जाने वाले न्यूनतम मूल्यहास की अपेक्षाओं का अनुपालन न किए जाने से निम्न हुआ :

- (क) वर्ष के लिए 321.59 मिलियन रुपए के निम्नतर मूल्यहास राशि का प्रावधान। अतः वर्ष की हानि 321.59 मिलियन रुपए कम बताई गई है तथा पिछली अवधि की हानि 445.78 मिलियन रुपए की सीमा तक कम बताई गई है, जिससे अचल परिसंपत्तियों को 767.37 मिलियन रुपए तक अधिक बताया गया है और
- (ख) मैसर्स बोइंग द्वारा दिए गए सिम्युलेटर के संबंध में 2.27 मिलियन रुपए की सीमा तक निम्नतर मूल्यहास राशि को आरक्षित पूंजी में स्थानांतरित किया गया। इस तरह, आरक्षित पूंजी और अचल परिसंपत्तियां भी उसी राशि के बराबर अधिक बताई गईं।

**ख. तुलन-पत्र :**

**निधियों का अनुप्रयोग**

वर्तमान परिसंपत्तियां, ऋण एवं अग्रिम

ऋण एवं अग्रिम 1259.0 मिलियन रुपए (अनुसूची "झ")

कंपनी की लेखाकरण नीति viii (ख) के अनुसार 585.38 मिलियन रुपए की राशि पट्टाधारकों को वर्ष के दौरान अनुरक्षण प्रभारों के लिए अदा की गई है, जिसे पूर्वदत्त खर्च के रूप में लेखांकित किया गया है। अनुरक्षण प्रभारों के लिए अदा की गई राशि लेखांकन के प्रोद्भवन आधार पर खर्च के रूप में मानी जानी चाहिए। कंपनी द्वारा अपनाई गई लेखांकन की विधि से पूर्वदत्त खर्चों में अतिकथन और अनुरक्षण खर्च का 585.38 मिलियन रुपए का निम्नकथन हुआ है, जिसके परिणामस्वरूप उसी सीमा तक हानि का निम्नकथन हुआ है।

**ग. लेखों पर टिप्पणियां (अनुसूची "न") :**

**टिप्पणी सं. 2. पूंजी वधनबद्धता :**

**क) विमान परियोजनाएं**

इसमें पांचवें अतिरिक्त इंजन की लागत की 351.34 मिलियन रुपए की राशि शामिल नहीं की गई है, जिसकी खरीद इंजन निर्माता मैसर्स सीएफएम के साथ करार की सामान्य शर्तों के तहत कंपनी पर बंधनकारी है।

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक  
के लिए एवं उनकी ओर से

हस्ता./-

सरित जफा

प्रधान निदेशक-वर्षाधिक लेखापरीक्षा एवं  
पदेन सदस्य, लेखापरीक्षा बोर्ड-१, मुंबई

स्थान : मुंबई

तारीख : 24 नवम्बर, 2010



कंपनी के 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लेखों पर कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619(4) के अंतर्गत भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की टिप्पणियों पर प्रबंधन के उत्तर

क्र.सं.	पूरक लेखापरीक्षा अभिमत	प्रबंधन का उत्तर
क.	<p><b>लेखापरीक्षकों की रिपोर्ट</b></p> <p>कंपनी द्वारा नए विमान और संबद्ध उपकरणों के 20 वर्ष के जीवन का विचार करते हुए मूल्यहास प्रभारित करने के लिए अपनाई गई कंपनी की नीति कंपनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची XIV के अनुसार नहीं है। इसी क्रम में, कंपनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची (XIV) की अपेक्षाओं से विचलित होने के लिए कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 211 के अंतर्गत निगमित कार्य मंत्रालय से कंपनी को अनुमति नहीं मिली है। अतः सांविधिक लेखापरीक्षकों को इस संबंध में कंपनी के वर्तमान वर्ष के लाभ/(हानि) पर मात्रात्मकता और प्रभाव के साथ अपनी लेखापरीक्षा रिपोर्ट देनी चाहिए।</p> <p>कंपनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची XIV के अनुसार प्रभारित किए जाने वाले न्यूनतम मूल्यहास की अपेक्षाओं का अनुपालन न किए जाने से निम्न हुआ :</p> <p>(क) वर्ष के लिए 321.59 मिलियन रुपए के निम्नतर मूल्यहास राशि का प्रावधान। अतः वर्ष की हानि 321.59 मिलियन रुपए कम बताई गई है तथा पिछली अवधि की हानि 445.78 मिलियन रुपए तक कम बताई गई है, जिससे अचल परिसंपत्तियों को 767.37 मिलियन रुपए तक अधिक बताया गया है और</p> <p>(ख) मैसर्स बोइंग द्वारा दिए गए सिम्युलेटर के संबंध में 2.27 मिलियन रुपए की सीमा तक निम्नतर मूल्यहास आरक्षित पूंजी को स्थानांतरित किया गया। इस तरह, आरक्षित पूंजी और अचल परिसंपत्तियां भी उसी राशि के बराबर अधिक बताई गईं।</p>	<p>कंपनी ने विमान के उपयोगी जीवन को 17 वर्षों से 20 वर्षों में परिवर्तित करने के लिए निगमित कार्य मंत्रालय को आवेदन किया है। इस संबंध में अनुमति की प्रतीक्षा है।</p> <p>सांविधिक लेखापरीक्षकों के अनुसार चूंकि निगमित कार्य मंत्रालय से अनुमति की प्रतीक्षा है, अतः यदि यथासमय अनुमति मिल जाती है, तो लाभ एवं हानि लेखे पर प्रभाव की मात्रा आवश्यक नहीं है। यदि अनुमति अस्वीकार की जाती है, तो लाभ एवं हानि लेखे पर प्रभाव की प्रमात्रा आवश्यक होगी।</p> <p>इसी क्रम में, सांविधिक लेखापरीक्षकों के अनुसार, यदि अनुमति के लिए आवेदन नहीं किया गया है, तो लाभ एवं हानि लेखे पर प्रभाव की प्रमात्रा आवश्यक होगी।</p>
ख.	<p><b>तुलन-पत्र :</b></p> <p><b>निधियों का अनुप्रयोग</b></p> <p><b>वर्तमान परिसंपत्तियां, ऋण एवं अग्रिम</b></p> <p><b>ऋण एवं अग्रिम 1259.0 मिलियन रुपए (अनुसूची "अ")</b></p> <p>कंपनी की लेखांकन नीति VIII (ख) के अनुसार 585.38 मिलियन रुपए की राशि पट्टाधारकों को वर्ष के दौरान अनुरक्षण प्रभारों के लिए अदा की गई है, जिसे पूर्वदत्त खर्च के रूप में लेखांकित किया गया है। अनुरक्षण प्रभारों के लिए अदा की गई राशि लेखांकन के प्रोद्भवन आधार पर खर्च के रूप में मानी जानी चाहिए। कंपनी द्वारा अपनाई गई लेखांकन की विधि से पूर्वदत्त खर्चों में अतिकथन और अनुरक्षण खर्च का 585.38 मिलियन रुपए का निम्नकथन हुआ है, जिसके परिणामस्वरूप उसी सीमा तक हानि का निम्नकथन हुआ है।</p>	<p>लेखांकन की विधि कंपनी द्वारा अपनाई गई संगत लेखांकन नीति के अनुसार है। वास्तविक अनुरक्षण खर्च को अनुरक्षण वर्ष में प्रभारित किया गया है। तदनुसार, पट्टाधारी को अग्रिम रूप से अदा किया गया अनुरक्षण अंशदान पूर्वदत्त खर्च के रूप में लेखांकित किया गया है और अनुरक्षण वर्ष में प्रभारित किया गया है।</p> <p>इसे विमान के अनुरक्षण कार्य पर आधारित बाद के वर्षों में प्रभारित किया जाएगा और अनुरक्षण आरक्षित से आहरित किया जाएगा।</p> <p>इस तरह पूर्वदत्त खर्चों का कोई अतिकथन और अनुरक्षण खर्च का निम्नकथन नहीं है।</p>



क्र. सं.	पूरक लेखापरीक्षा अभिमत	प्रबंधन का उत्तर
ग.	<p>लेखों पर टिप्पणियां (अनुसूची "न")</p> <p>टिप्पणी सं. 2. पूंजी वचनबद्धता : विमान परियोजनाएं</p> <p>इसमें पांचवें अतिरिक्त इंजन की लागत की 351.34 मिलियन रुपए की राशि नहीं शामिल की गई है, जिसकी खरीद इंजन निर्माता मैसर्स सीएफएम के साथ करार की सामान्य शर्तों पर बंधनकारी है।</p>	<p>5 अतिरिक्त इंजनों के अधिग्रहण के लिए एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड और सीएफएम के बीच सामान्य शर्त करार हस्ताक्षरित किया गया है। एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड ने 31 मार्च, 2010 तक 4 अतिरिक्त इंजन खरीदे हैं। हालांकि हस्ताक्षरित सामान्य शर्त करार है, फिर भी अतिरिक्त इंजन की खरीद तब तक संपुष्ट नहीं होगी, जब तक एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड द्वितीय के कम से कम एक वर्ष पहले सीएफएम को क्रय आदेश नहीं देता। चूंकि इस अतिरिक्त इंजन के संबंध में अब तक कोई क्रय आदेश नहीं दिया गया है और किसी प्रकार का अग्रिम भुगतान नहीं किया गया है, अतः इंजन को पूंजी वचनबद्धता के हिस्से के रूप में नहीं समझा गया है, क्योंकि इस इंजन पर संपुष्ट वचनबद्धता अभी तक निर्धारित नहीं हो सकी है।</p> <p>अतः पांचवें अतिरिक्त इंजन की लागत को वर्तमान वर्ष 2009-10 के लिए लेखों पर टिप्पणियां में पूंजी वचनबद्धता-विमान परियोजना में दर्शाना आवश्यक नहीं है।</p>





## एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड के सदस्यों के लिए लेखापरीक्षकों की रिपोर्ट

1. हमने 31 मार्च, 2010 की स्थिति के अनुसार मैसर्स एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड के संलग्न तुलन-पत्र और उसके साथ संलग्न उसी तारीख को समाप्त हुए वर्ष के लिए लाभ और हानि लेखे तथा नकदी प्रवाह विवरण की लेखापरीक्षा की है। ये वित्तीय विवरण कंपनी के प्रबंधन की ज़िम्मेदारी हैं। इन वित्तीय विवरणों पर अपनी लेखापरीक्षा के आधार पर विचार प्रकट करना हमारी ज़िम्मेदारी है।
2. हमने अपनी लेखापरीक्षा, भारत में सामान्यतः स्वीकृत लेखापरीक्षण मानकों के अनुसार की है। इन मानकों में यह अपेक्षित है कि हम अपनी लेखापरीक्षा इस प्रकार योजनाबद्ध और कार्यबद्ध करें कि इस आशय का उचित आश्वासन मिल जाए कि वित्तीय विवरणों में कोई तथ्यपरक गलत विवरण नहीं है। लेखापरीक्षा में, परीक्षण के आधार पर, वित्तीय विवरणों में दी गई राशियों और खुलासों का समर्थन करने वाले प्रमाणों का परीक्षण करना शामिल है। लेखापरीक्षा में, प्रयुक्त लेखाकरण सिद्धांतों तथा प्रबंधन द्वारा किए गए महत्वपूर्ण आकलनों का निर्धारण करने के साथ-साथ प्रस्तुत समग्र वित्तीय विवरणों का मूल्यांकन करना भी शामिल होता है। हमें विश्वास है कि हमने अपनी जो राय व्यक्त की है, हमारी लेखापरीक्षा में उसका एक उचित आधार विद्यमान है।
3. कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 227 की उप धारा (4क) के अनुसार केंद्रीय सरकार द्वारा जारी, कंपनी (लेखापरीक्षकों की रिपोर्ट) आदेश, 2003 यथा संशोधित कंपनी (लेखापरीक्षकों की रिपोर्ट) (संशोधन) आदेश, 2004 ('आदेश') द्वारा यथापेक्षित तथा हमारी राय में यथोचित जांच परीक्षणों तथा हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरण के आधार पर, हम इसके साथ उक्त आदेश के पैरा 4 और 5 में उल्लिखित मामलों पर विवरण संलग्न कर रहे हैं।

### 4. निम्नलिखित की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है :

#### क) मूल्यांकन उपलब्ध कराने की पद्धति

एअरक्राफ्ट तथा एअरप्रेम उपकरणों (737-800) पर मूल्यांकन के प्रावधान की पद्धति वर्ष 2007-08 में विमान की अनुमानित आयु को पिछले वर्षों में 17 वर्ष मानने की तुलना में 20 वर्ष तक मानकर परिवर्तित की गई है। कंपनी विधि बोर्ड की अनुमति प्रतीकित है।

ख) जैसाकि अनुसूची 'न' के नोट 11 में उल्लेख है, कंपनी वर्ष 2007-08 से सामान्य सुविधाओं तथा सेवाओं के लिए लागत शेयर नहीं करेगी। ऐसी लागतों का प्रभाव, जिसका पता नहीं लगाया है, उसे कंपनी की लाभप्रदता निर्धारित करने के लिए नहीं दर्शाया जा सकेगा।

ग) निदेशक-मंडल द्वारा पारित संकल्प तथा नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड (होस्टिंग कंपनी) एवं एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड के बीच हुए संशोधित समझौता ज्ञापन की शर्तों के अनुसार 1 अप्रैल, 2005 से एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड द्वारा अर्जित किया जाने वाला राजस्व क्रमशः 25% एवं 75% के अनुपात में शेयर किया जाता है।

### 5. उपर्युक्त पैरा (3) में संदर्भित अनुलग्नक में अपनी टिप्पणियों के क्रम में हम रिपोर्ट करते हैं कि :

- क) अनुसूची 'न' के नोट 18 में संदर्भित कतिपय लेखों को छोड़कर हमने वे सारी सूचनाएं एवं स्पष्टीकरण प्राप्त कर लिए हैं, जो हमारी सर्वोत्तम जानकारी और विश्वास के अनुसार हमारी लेखापरीक्षा के प्रयोजन के लिए आवश्यक थे। उनके समायोजन के परिणामी प्रभाव, यदि कोई हों, का इस समय पता नहीं लगाया जा सकता है।
- ख) हमारी राय में, कंपनी ने विधि द्वारा यथापेक्षित समुचित लेखा-बहियां रखी हैं, जैसाकि कंपनी के केंद्रीय लेखा कार्यालय में रखी गई बहियों की हमारी जांच से प्रतीत होता है। इसमें स्टेशनों से प्राप्त विवरणियां एवं आउटसोर्स एजेंसियों से प्राप्त रिपोर्टें शामिल की गई हैं और लेखापरीक्षा के लिए सामान्यतः पर्याप्त पाई गई हैं।
- ग) इस रिपोर्ट में शामिल तुलन-पत्र, लाभ और हानि लेखा एवं नकदी प्रवाह विवरण लेखा-बहियों से मेल खाते हैं।
- घ) हमारी राय में, इस रिपोर्ट से संबंधित तुलन-पत्र, लाभ और हानि लेखा तथा नकदी प्रवाह विवरण, कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 211 की उप धारा (3ग) में संदर्भित लेखाकरण मानकों का पालन करते हैं।
- ङ) कंपनी ने यह स्टैंड लिया है कि यह एक सरकारी कंपनी है, इसलिए कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 274 की उप धारा (1) के खंड (छ) के प्रावधानों के तहत तारीख 22 मार्च, 2002 के परिपत्र संख्या 2/5/2001-सीएल-वी : सामान्य परिपत्र सं. 8/2002 के परिप्रेक्ष्य में निदेशकों की अनर्हता इस पर लागू नहीं होती।



घ) हमारी राय में और हमारी सर्वोत्तम जानकारी तथा हमें दिए गए स्पष्टीकरणों के अनुसार, लेखों पर दी गई टिप्पणियों के साथ पठित विषयगत लेखे, कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अपेक्षित तरीके से भारत में सामान्यतः स्वीकृत लेखाकरण सिद्धांतों के अनुसार है तथा उपर्युक्त पैरा 4 एवं 5 के अधीन सभी आवश्यक सूचनाएं देते हैं एवं निम्नलिखित के संबंध में सही और निष्पक्ष चित्र प्रस्तुत करते हैं :

- i) तुलन-पत्र के मामले में, 31 मार्च, 2010 को कंपनी के क्रियाकलापों की स्थिति का;
- ii) लाभ और हानि लेखे के मामले में, उसी तारीख को समाप्त वर्ष के लिए कंपनी की हानि का; और
- iii) नकदी प्रवाह विवरण के मामले में, उसी तारीख को समाप्त वर्ष के लिए नकदी प्रवाह का।

कृते जे. पी. जे. एसोसिएट्स  
सनदी लेखाकार  
फर्म पंजीकरण सं. 113012डबल्यू

हस्ता./-  
प्रवीण आर. देवपांडे  
भागीदार  
सदस्यता सं. 045249

स्थान : नई दिल्ली  
तारीख : 08 अक्टूबर, 2010



## लेखापरीक्षकों की रिपोर्ट का अनुलग्नक

31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लेखों पर हमारी सम दिनांक की रिपोर्ट के पैरा (3) में संदर्भित

- (i) (क) अचल परिसंपत्तियों के मात्रात्मक ब्यौरे और स्थानों सहित पूर्ण विवरण दर्शाते हुए कंपनी ने उपयुक्त रिकॉर्ड रखे हैं।
- (ख) वर्ष के दौरान प्रबंधन द्वारा कंपनी की अचल परिसंपत्तियों का अधिकांश स्थानों पर प्रत्यक्ष सत्यापन किया गया है तथा कंपनी के आकर और उसकी परिसंपत्तियों की प्रकृति को देखते हुए, हमारी राय में सत्यापन की बारंबारता युक्तिसंगत है। हालांकि बही अभिलेख एवं प्रत्यक्ष गणना शीट के बीच मिलान न रहने से हम इसका पता लगाने में असमर्थ हैं कि प्रत्यक्ष जांच में कोई वास्तविक विसंगति पाई गई है।
- (ग) वर्ष के दौरान, अचल परिसंपत्तियों को नहीं बेचा गया है।
- (ii) (क) होल्डिंग कंपनी (नैसिल) द्वारा इन्वेंटरी का स्टॉक रखा गया है और उसे उनके द्वारा प्रमाणित किया जाता है तथा बिना सत्यापन के सही माना जाता है।
- (ख) होल्डिंग कंपनी (नैसिल) द्वारा यथाप्रमाणित, प्रबंधन द्वारा अपनाई गई इन्वेंटरी के प्रत्यक्ष सत्यापन की प्रक्रिया कंपनी के आकर और इसके कारोबार की प्रकृति के संबंध में युक्तिसंगत एवं पर्याप्त है। हमने नैसिल द्वारा दिए गए प्रमाण-पत्र पर विश्वास किया है।
- (ग) होल्डिंग कंपनी (नैसिल) द्वारा यथाप्रमाणित तथा हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरण के अनुसार, इन्वेंटरी का अभिलेख नैसिल द्वारा रखा जाता है और जिसे नैसिल द्वारा प्रमाणित भी किया गया है। सत्यापन करने पर प्रत्यक्ष स्टॉक एवं बही अभिलेखों में पाई गई विसंगतियां वास्तविक नहीं थीं तथा उन्हें सही तरीके से लेखा-बहियों में दर्शाया गया है। हमने नैसिल द्वारा दिए गए प्रमाण-पत्र पर विश्वास किया है।
- (iii) (क) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 301 के तहत रखे गए रजिस्टर में शामिल कंपनियों, फर्मों या अन्य पार्टियों को कंपनी ने कोई रक्षित या अरक्षित ऋण नहीं दिए हैं। तदनुसार, उपखंड (ख), (ग) तथा (घ) लागू नहीं हैं।
- (ख) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 301 के तहत रखे गए रजिस्टर में शामिल कंपनियों, फर्मों या अन्य पार्टियों से कंपनी ने कोई रक्षित या अरक्षित ऋण नहीं लिए हैं। तदनुसार, उपखंड (च) एवं (छ) लागू नहीं हैं।
- (ग) कंपनी ने होल्डिंग कंपनी मैसर्स नैसिल में चालू खाता अनुरक्षित किया है, जिसमें वर्ष के दौरान अंतर कंपनी संव्यवहार के लिए नियमित रूप से निधि अदा की जाती है और प्राप्त की जाती है। हमें दिए गए स्पष्टीकरण के अनुसार यह चालू खाता ऋण स्वरूप नहीं है, जैसाकि नोट सं. 7(क) में उल्लेख किया गया है। वर्ष के अंत में इस खाते में जमा शेष 2,908.7 मिलियन रुपए है (पिछले वर्ष का जमा शेष 468.6 मिलियन रुपए है)। वर्ष के दौरान अधिकतम शेष 2,908.7 मिलियन रुपए है (पिछले वर्ष का जमा शेष 468.6 मिलियन रुपए है)।
- (iv) हमारी राय में तथा हमें दी गई जानकारी तथा स्पष्टीकरण के अनुसार, अचल परिसंपत्तियों की खरीद के लिए कंपनी के आकर और उसके कारोबार की प्रकृति के अनुरूप कंपनी में उपयुक्त आंतरिक नियंत्रण प्रणाली विद्यमान है।

**जहां तक इन्वेंटरी का प्रश्न है - इस वास्तविकता के मद्देनजर कि प्रापण, खपत एवं वास्तविक अभिरक्षा पूर्ण रूप से होल्डिंग कंपनी द्वारा नियंत्रित की जाती है, अतः इसकी आंतरिक नियंत्रण प्रणाली की उपयुक्तता पर टिप्पणी करने में हम असमर्थ हैं।**

**जहां तक सेवाएं प्रदान करने का प्रश्न है, वाणिज्य विभाग द्वारा किराए के बांधे की मॉनीटरिंग के स्वरूप में आंतरिक नियंत्रण का उपयुक्त दस्तावेज़ बनाना आवश्यक है, क्योंकि कारोबार में वृद्धि की दृष्टि से दस्तावेज़ इंटरनेट के ज़रिए बेचे जाते हैं। टिकट धनवापसी के संबंध में आंतरिक नियंत्रण को सुदृढ़ बनाने की आवश्यकता है।**

हमारी लेखापरीक्षा के दौरान, उपर्युक्त उल्लिखित को छोड़कर, हमें आंतरिक नियंत्रण प्रणाली में प्रमुख कमियों को सुधारने के लिए कोई सतत विफलता नहीं दिखाई दी है।

कंपनी, सामग्री का व्यवहार नहीं करती, अतः उड़ानगत सेवा के दौरान कुछ मदों की अपेक्षित बिक्री को छोड़कर, सामग्री की बिक्री लागू नहीं होती। यह राशि मामूली है।

- (v) (क) हमारे द्वारा प्रयुक्त लेखापरीक्षा प्रक्रियाओं के आधार पर और हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरण के अनुसार, हमारी राय है कि कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 301 के तहत संदर्भित किन्हीं संविदाओं या व्यवस्थाओं का विवरण नहीं है, जिनकी इस धारा के अंतर्गत रखे गए रजिस्टर में प्रविष्टि करना ज़रूरी है।



अतः टिप्पणी करने का प्रश्न नहीं उठता कि ऐसी संविदाओं या व्यवस्थाओं के अनुसरण में किए गए संव्यवहार, उन कीमतों पर किए गए थे, जो संगत समय पर वर्तमान बाज़ार भाव को देखते हुए उचित हैं।

- (vi) कंपनी ने जनता से कोई भी जमा स्वीकार नहीं किया है, जिस पर कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 58क, 58कक के उपबंध या कोई अन्य सुसंगत उपबंध तथा कंपनी (जमा की स्वीकृति) नियम, 1975 लागू होते हैं।
- (vii) हमारी राय में, आंतरिक लेखापरीक्षा कार्य को, निष्पादन की समय पर रिपोर्टिंग, उसके अनुपालन एवं प्रमुख प्रचालनात्मक विभागों एवं विदेश स्थित प्रमुख स्टेशनों के विस्तार सहित और सुदृढ़ बनाने की आवश्यकता है, ताकि प्रभावी नियंत्रण सुनिश्चित किया जा सके तथा उसे कंपनी के आकार और उसके कारोबार की प्रकृति के अनुरूप बनाया जा सके।
- (viii) हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरण के अनुसार, कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 209(1) (घ) के अंतर्गत केंद्रीय सरकार ने लागत रिकार्डों का रखरखाव निर्धारित नहीं किया है।
- (ix) (क) कंपनी के रिकार्डों तथा हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरण के अनुसार, नीचे उल्लिखित को छोड़कर, कंपनी भविष्य निधि, आयकर, बिक्री कर, सेवा कर, सीमा शुल्क और कंपनी पर लागू होने वाली अन्य वास्तविक सांविधिक देय राशियों सहित, अविवादित सांविधिक देय राशियां उपयुक्त प्राधिकारियों के पास जमा करने में सामान्यतः नियमित है।

स्रोत पर काटे गए आयकर की कटौती एवं जमा के बीच समुचित सामंजस्य न होने और बकाया शेष का मिलान न होने के कारण, हम विनिर्दिष्ट, यदि कोई हो, सहित किसी प्रकार की टिप्पणी करने की स्थिति में नहीं हैं।

कंपनी ने कतिपय भुगतान अथवा जमा राशियों पर आयकर की कटौती नहीं की है।

सक्षम प्राधिकारी के अंतिम निर्णय के लंबित रहते एवं हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरण के अनुसार, कंपनी निवेशक शिक्षा और संरक्षण निधि तथा कर्मचारी राज्य बीमा से संबंधित विधि के प्रावधानों द्वारा रक्षित नहीं है।

हमें दी गई जानकारी एवं स्पष्टीकरण के अनुसार, 0.8 मिलियन रुपए के व्यवसाय कर और 2.5 मिलियन रुपए के सीमाशुल्क के अलावा, उपर्युक्त के संबंध में जिस दिन वे देय हों, 31 मार्च, 2010 को छः महीनों से अधिक अवधि के लिए कोई भी देय अविवादित राशि बकाया नहीं है।

- (ख) कंपनी के रिकार्डों तथा हमें दी गई जानकारी एवं स्पष्टीकरण के अनुसार, ईंधन पर 36.52 मिलियन रुपए के सीमाशुल्क और उत्पाद-शुल्क, ईसीबी ऋणों पर प्रवस शुल्क पर 32.02 मिलियन रुपए सेवा कर के अलावा किसी विवाद के कारण आयकर, संपत्ति कर, सेवा कर, उपकर अथवा अन्य सांविधिक देयताओं से संबंधित कोई राशि बकाया नहीं है।
- (x) वित्तीय वर्ष के अंत में कंपनी की संचित हानि (आस्थगित कर देयता सहित) इसके निवल मूल्य के पचास प्रतिशत से अधिक बढ़ी है। हमारी लेखापरीक्षा में वित्तीय वर्ष के दौरान नकद हानि पाई गई है तथा इसके ठीक पिछले वित्तीय वर्ष के दौरान नकद हानि हुई थी।
- (xi) हमारी राय में तथा हमें दी गई जानकारी एवं स्पष्टीकरण के अनुसार, कंपनी ने वित्तीय संस्थाओं या बैंकों को देय राशियों के पुनर्भुगतान में चूक नहीं की है।
- (xii) हमारे द्वारा किए गए रिकार्डों के परीक्षण तथा हमें दी गई जानकारी एवं स्पष्टीकरण के अनुसार, कंपनी ने शेयरों, डिबेंचरों और अन्य प्रतिभूतियों को गिरवी रखते हुए प्रतिभूतियों के आधार पर कोई ऋण और अग्रिम प्रदान नहीं किए हैं।
- (xiii) हमारी राय में, कंपनी, चिट फंड या निधि/म्युच्युअल बेनिफिट फंड/सोसाइटी नहीं है। अतः आदेश के खंड 4 (xiii) के उपबंध कंपनी पर लागू नहीं होते।
- (xiv) हमारी राय में, कंपनी, शेयरों, प्रतिभूतियों, डिबेंचरों और अन्य निवेशों का लेन-देन या सौदा नहीं करती है। तदनुसार, आदेश के खंड 4 (xiv) के उपबंध कंपनी पर लागू नहीं होते।
- (xv) वर्ष के दौरान, कंपनी ने दूसरों द्वारा बैंकों या वित्तीय संस्थाओं से लिए गए ऋणों के लिए कोई गारंटी नहीं दी है।
- (xvi) हमारी राय में और हमें दिए गए स्पष्टीकरण के अनुसार, मियादी ऋण उन प्रयोजनों हेतु लिए गए, जिनके लिए आवेदित किए गए थे।
- (xvii) हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरण के अनुसार और कंपनी के तुलन-पत्र और नकदी प्रवाह की समग्र जांच करने पर हम रिपोर्ट देते हैं कि लघु अवधि आधार पर ली गई निधियों का प्रयोग दीर्घ अवधि निवेश के लिए नहीं किया गया।



- (xviii) हमें दी गई जानकारी एवं स्पष्टीकरण के अनुसार, अधिनियम की धारा 301 के अंतर्गत रखे गए रजिस्टर में शामिल पार्टियों और कंपनियों को कंपनी ने शेयरों का कोई अधिमाम्य आबंटन नहीं किया है ।
- (xix) हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरण के अनुसार, हमारी लेखापरीक्षा रिपोर्ट की अवधि के दौरान, कंपनी ने वित्तीय वर्ष में प्रत्येक रूपए 10,00,000/- के 950 अरक्षित डिबेंचर जारी किए हैं और उनके संबंध में कोई प्रतिभूतियां अथवा प्रभार निर्मित नहीं किए हैं ।
- (xx) कंपनी ने कोई पब्लिक इश्यू जारी नहीं किया है, अतः राशि के अंतिम उपयोग को प्रकट करने का प्रश्न नहीं उठता ।
- (xxi) निष्पादित लेखापरीक्षा प्रक्रियाओं के आधार पर और हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरण के अनुसार, हम रिपोर्ट देते हैं कि निम्नलिखित के अलावा, वर्ष के दौरान, कंपनी पर या कंपनी द्वारा घोखाघड़ी की कोई घटना न तो पाई गई है और न ही सूचित की गई है :

घोखाघड़ी का स्वरूप	घोखाघड़ी की राशि
यात्रा के बाद ग्राहकों द्वारा क्रेडिट कार्ड संव्यवहार के माध्यम से घोखाघड़ी से चार्जबैक (प्रबंधन द्वारा यथा प्रमाणित)	रुपए शून्य (पिछले वर्ष 2.8 मिलियन रूपए)

कृते जे. पी. जे. एसोसिएट्स  
सनदी लेखाकार  
फर्म पंजीकरण सं. 113012डबल्यू

हस्ता./-  
प्रवीण आर. देशपांडे  
भागीदार  
सदस्यता सं. 045249

स्थान : नई दिल्ली  
तारीख : 08 अक्टूबर, 2010



वित्तीय वर्ष 2009-10 के लिए सांविधिक लेखापरीक्षकों की रिपोर्ट और उस पर प्रबंधन की टिप्पणियां

लेखापरीक्षा पैरा	लेखापरीक्षा अभिमत	प्रबंधन की टिप्पणी
4.क	<p>एअरक्राफ्ट तथा एअरफ्रेम उपकरणों (737-800) पर मूल्यहास के प्रावधान की पद्धति वर्ष 2007-08 में विमान की अनुमानित आयु को पिछले वर्षों में 17 वर्ष मानने की तुलना में 20 वर्ष तक मानकर परिवर्तित की गई है। कंपनी विधि बोर्ड की अनुमति प्रतीकित है।</p>	<p>वर्ष 2006 से विमान-बेड़े में अत्याधुनिक तकनीक वाले नए बोइंग 737 विमानों के अधिग्रहण से, जिनका जीवन-काल विनिर्माता बोइंग द्वारा किए गए प्रदर्शन के अनुसार दीर्घ एवं किफायती है, विमानों की लागत 20 वर्षों में चुकाने संबंधी परिशोधन करना आवश्यक समझा गया, जो सामान्यतः विमानों की प्रतिधारण अवधि है। ओईएम, मैसर्स बोइंग ने यह उल्लेख किया है कि विमान की आयु 30 वर्ष तक हो सकती है और यह भी पुष्टि की है कि विमान की संरचना इस प्रकार की गई है कि इसमें दरारें जल्दी नहीं पड़ेंगी, जिससे विमान अनावश्यक अनुरक्षण के बोझ के बिना किफायती रूप से प्रचलित किए जा सकेंगे। कंपनी ने दरों को परिशोधित करने के लिए इस बारे में निगमित कार्य मंत्रालय को लिखा है तथा निर्णय की प्रतीक्षा है।</p>
4.ख एवं ग	<p>जैसाकि अनुसूची 'न' के नोट 11 में उल्लेख है, कंपनी वर्ष 2007-08 से सामान्य सुविधाओं तथा सेवाओं के लिए लागत शेयर नहीं करेगी। ऐसी लागतों का प्रभाव, जिसका पता नहीं लगाया है, उसे कंपनी की लाभप्रदता निर्धारित करने के लिए नहीं दर्शाया जा सकेगा।</p>	<p>कंपनी 1 अप्रैल, 2007 से प्रभावी समझौता ज्ञापन और नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड तथा एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड के बोर्ड के अनुमोदन के अनुसार, अपनी 25% राजस्व की भागीदारी कर रही है।</p>
5.क	<p>निदेशक-मंडल द्वारा पारित संकल्प तथा नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड (होल्डिंग कंपनी) एवं एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड के बीच हुए संशोधित समझौता ज्ञापन की शर्तों के अनुसार 1 अप्रैल, 2005 से एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड द्वारा अर्जित किया जाने वाला राजस्व क्रमशः 25% एवं 75% के अनुपात में शेयर किया जाता है।</p> <p>अनुसूची 'न' के नोट 18 में संदर्भित कतिपय लेखों को छोड़कर हमने वे सारी सूचनाएं एवं स्पष्टीकरण प्राप्त कर लिए हैं, जो हमारी सर्वोत्तम जानकारी और विश्वास के अनुसार हमारी लेखापरीक्षा के प्रयोजन के लिए आवश्यक थे। उनके समायोजन के परिणामी प्रभाव, यदि कोई हों, का इस समय पता नहीं लगाया जा सकता है।</p>	<p>वित्तीय वर्ष 2009-10 के दौरान, कंपनी ने राजस्व समाधान प्रणाली के सेवा प्रदाता के रूप में मै. एरोसॉफ्ट को बदल कर मै. बर्ड ग्रुप को रखा है। यद्यपि, वर्ष 2009-10 से संबंधित लेन-देन तथा वर्ष की समाप्ति पर शेष राशि का समाधान किया गया था, अब प्रारंभिक शेष का एक प्रणाली से दूसरी प्रणाली में स्थानांतरण के लिए समीक्षा और फिर से संपुष्टि आवश्यक है। यह कार्य शुरू किया जाएगा और प्राथमिकता के आधार पर इसे पूरा किया जाएगा।</p>



लेखापरीक्षकों की रिपोर्ट के अनुलग्नक पर प्रबंधन की टिप्पणियां

लेखापरीक्षा पैरा	लेखापरीक्षा अभिमत	प्रबंधन की टिप्पणी
iv.	<p>जहां तक इन्वेंटरी का प्रश्न है - इस वास्तविकता के मद्देनजर कि प्रापण, खपत एवं वास्तविक अभिरक्षा पूर्ण रूप से होल्डिंग कंपनी द्वारा नियंत्रित की जाती है, अतः इसकी आंतरिक नियंत्रण प्रणाली की उपयुक्तता पर टिप्पणी करने में हम असमर्थ हैं।</p> <p>जहां तक सेवाएं प्रदान करने का प्रश्न है, वाणिज्य विभाग द्वारा किराए के ढांचे की मॉनीटरिंग के स्वरूप में आंतरिक नियंत्रण का उपयुक्त दस्तावेज़ बनाना आवश्यक है, क्योंकि कारोबार में वृद्धि की दृष्टि से दस्तावेज़ इंटरनेट के ज़रिए बेचे जाते हैं। टिकट धनवापसी के संबंध में आंतरिक नियंत्रण को सुदृढ़ बनाने की आवश्यकता है।</p>	<p>इन्वेंटरी का प्रापण, खपत और शेष "स्मार्ट" ईआरपी प्रणाली के माध्यम से निर्मित किया जाता है, जो नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड को आंकड़े उपलब्ध कराती है। चूंकि एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड के लिए इन्वेंटरी लेखाकरण कार्य का प्रबंध पूर्णतः नैसिल द्वारा किया जाता है, अतः एआईसीएल के लिए नैसिल द्वारा "स्मार्ट" प्रणाली से सूचना ली जाती है। चूंकि, इन्वेंटरी का प्रबंध पूर्णतः नैसिल द्वारा किया जाता है, अतः नैसिल ने इस बारे में प्रमाण-पत्र सांविधिक लेखापरीक्षकों को पहले ही दे दिया है।</p> <p>वाणिज्य विभाग इस मामले की समीक्षा करेगा तथा अलग से रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।</p>
vii.	<p>हमारी राय में, आंतरिक लेखापरीक्षा कार्य को, निष्पादन की समय पर रिपोर्टिंग, उसके अनुपालन एवं प्रमुख प्रचालनात्मक विभागों एवं विदेश स्थित प्रमुख स्टेशनों के विस्तार सहित और सुदृढ़ बनाने की आवश्यकता है, ताकि प्रभावी नियंत्रण सुनिश्चित किया जा सके तथा उसे कंपनी के आकर और उसके कारोबार की प्रकृति के अनुरूप बनाया जा सके।</p>	<p>वर्ष 2010-11 में आंतरिक लेखापरीक्षा के दायरे का विस्तार करने का उद्देश्य है, जिसमें आरक्षण प्रणाली, भुगतान गेटवे लेन-देन तथा राजस्व समाधान प्रणाली शामिल है।</p>
ix. क	<p>स्रोत पर कटे गए आयकर की कटौती एवं जमा के बीच समुचित सामंजस्य न होने और बकिया शेष का मिलान न होने के कारण, हम विलंब, यदि कोई हो, सहित किसी प्रकार की टिप्पणी करने की स्थिति में नहीं हैं।</p> <p>कंपनी ने कतिपय भुगतान अथवा जमा राशियों पर आयकर की कटौती नहीं की है।</p>	<p>वित्तीय वर्ष 2009-10 के दौरान, आंतरिक लेखापरीक्षक द्वारा विशेष अध्ययन किया गया। उनके अध्ययन के आधार पर हमने भी हमारे कर सलाहकार की राय प्राप्त की है तथा ईआरपी प्रणाली में टीडीएस की सही कटौती तथा सही हिसाब के लिए हमने सभी भारतीय स्टेशनों को विस्तृत दिशानिर्देश दिए हैं। वित्तीय वर्ष 2010-11 के दौरान इस मामले पर भारतीय स्टेशनों के सभी लेखा प्रबंधकों का एक सम्मेलन करने का हमारा प्रस्ताव है तथा हमें आशा है कि हमारे पास कोई ऐसी शेष राशि नहीं होगी, जिसका समाधान न किया गया हो। हमारे आंतरिक लेखापरीक्षकों ने भी संपुष्टि की है कि ईआरपी में लेखाकरण कार्य प्रणाली सही है।</p> <p>कोषिकोड तथा मंगलुरु स्थित सीमाशुल्क एवं उत्पादशुल्क विभाग द्वारा अंतरराष्ट्रीय उड़ानों के अंतर्देशीय स्टेशनों के लिए एटीएफ पर लगाए गए सीमाशुल्क के बारे में मामला अपील के अधीन है और हमारी राय में इसका परिणाम कंपनी के पक्ष में आने की संभावना है।</p>
ix. ख	<p>कंपनी के रिकार्डों तथा हमें दी गई जानकारी एवं स्पष्टीकरण के अनुसार, ईंधन पर 36.52 मिलियन रुपए के सीमा-शुल्क और उत्पाद-शुल्क, ईसीबी श्रृणों पर प्रदत्त शुल्क पर 32.02 मिलियन रुपए सेवा कर के अलावा किसी विवाद के कारण आयकर, संपत्ति कर, सेवा कर, उपकर अथवा अन्य सांविधिक देयताओं से संबंधित कोई राशि बकिया नहीं है।</p>	<p>कोलकाता स्थित सेवा कर प्राधिकारियों ने ईसीबी की सुविधा लेते समय प्रदत्त विभिन्न शुल्कों के बारे में जानकारी मांगी है। यह जानकारी उपलब्ध कराई गई है, तथापि वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए इस बारे में कोई मांग नोटिस हमें प्राप्त नहीं हुई है। यह मामला नागर विमानन मंत्रालय के पास इस निवेदन के साथ भेजा गया है कि "रिवर्स चार्ज मैकेनिज़म" के अंतर्गत सेवा कर को हटाने के लिए इस मामले को वित्त मंत्रालय के साथ उठाया जाए।</p>
xxi.	<p>यात्रा के बाद ग्राहकों द्वारा क्रेडिट कार्ड संव्यवहार के माध्यम से घोखाघड़ी से चार्जबैक शून्य रुपए।</p>	<p>वर्ष 2009-10 के दौरान "चार्जबैक" के अंतर्गत लेखाकृत 0.20 मिलियन रुपए की राशि, प्राप्त राशि की वापसी के कारण हुई है, जिसके लिए कोई पीएनआर नहीं बनाए गए थे। अतः यह कोई घोखाघड़ी का मामला नहीं है। घोखाघड़ी निवारण सॉफ्टवेयर टूल के एकीकरण के कारण वर्ष 2009-10 में एक भी घोखाघड़ी नहीं हुई है, जो लगभग 495 करोड़ रुपए की वेब बिक्री सहित एअरलाइन के लिए महत्वपूर्ण उपलब्धि है तथा जो एक सर्वोत्तम उद्योग रिकॉर्ड है।</p>