एयरलाइन एलाइड सर्विसेस लिमिटेड

विषय सूची

		पृष्ठ संख्या
1.	निदेशक मंडल	1
2.	निदेशकों की रिपोर्ट	2
3.	भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की टिप्पणियां	11
4.	सांविधिक लेखा परीक्षक की रिपोर्ट	12
5.	31 मार्च, 2009 का तुलन पत्र	32
6.	31 मार्च, 2009 को समाप्त वर्ष का लाभ व हानि खाता	33
7.	नकद प्रवाह विवरणी	34
8.	खातों के भाग की अनुसूचियाँ	35

निदेशक मंडल (14.12.2009 को)

श्री अरविन्द जाधव	अध्यक्ष
श्री वी.के. शर्मा	
श्री एस. चन्द्रशेखर	
कप्तान राकेश आनन्द	
श्री विजय पॉल	
श्रीमती आभा शुक्ला	
श्री एल.आर.एस. रेड्डी	

सचिव

श्री अरूण कु. गोयल

सांविधिक लेखा परीक्षक

मैसर्स जिंदल एंड कंपनी
चार्टरित लेखापाल
3803, डेविड स्ट्रीट, दरियागंज,
नई दिल्ली–110 002

बैंकर्स

भारतीय स्टेट बैंक
सिंडीकेट बैंक
इंडियन ओवरसीज बैंक

पंजीकृत कार्यालय

कमरा नं. 205, द्वितीय तल,
G+5, बिल्डिंग, टर्मिनल-I
आई.जी.आई. एयरपोर्ट, पालम
नई दिल्ली – 110 037

निदेशकों की रिपोर्ट

आपकी कम्पनी के निदेशकों को वर्ष 31 मार्च, 2009 को समाप्त अवधि की लेखा परीक्षित विवरणी सहित 26वीं वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करने में हर्ष हो रहा है।

वर्ष के दौरान, कम्पनी को 81.83 करोड़ रु. की निवल हानि हुई जो कि मुख्यतः विमानन बाजार में सघन प्रतियोगिता के कारण भार और सीट फेक्टर में कमी के कारण हुई जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों की संख्या मे कमी हुई और तद्नुरूप राजस्व में कमी हुई।

वित्तीय एवं वास्तविक निष्पादन

समीक्षाधीन वर्ष के दौरान वित्तीय एवं वास्तविक निष्पादन गत वर्ष की तुलना में इस प्रकार रहे :–

वित्तीय निष्पादन

(रुपए लाख में)

विवरण	2008–09	2007–08
प्रचालन राजस्व	**28866.69**	30340.88
प्रचालन व्यय	**36999.69**	35950.05
प्रचालन लाभ/(हानि)	**(8133.00)**	(5609.17)
पूर्वावधि समायोजन	**49.54**	306.57
वर्ष के दौरान कर पूर्व निवल लाभ/(हानि)	**(8182.54)**	(5915.74)
वर्ष के लिए निवल लाभ (हानि) कर पश्चात	**(8182.54)**	(5915.74)
शेयर पूंजी	**225.00**	225.00

वास्तविक निष्पादन

विवरण		2008–09	2007–08
ए.टी.के.एम.।	(मिलियन में)	**48.20**	56.99
आर.टी.के.एम.।	(मिलियन में)	**28.90**	40.15
वहन किए गए यात्री।	(मिलियन में)	**0.318**	0.536
सीट घटक।	(%)	**57.00**	67.69
भार घटक।	(%)	**59.96**	70.46

बेड़ा विस्तार

वर्ष 2008–09 के दौरान, एक सीआरजे विमान को विमान बेड़े में जोड़ा गया। अप्रैल, 2009 में एक और विमान जोड़ा गया, जिससे इस समय सीआरजे विमानों की संख्या चार हो गई है।

विमान बेडे की स्थिति

वर्ष के अन्त में कम्पनी के विमान बेड़े में 16 विमान लीज़ पर रहे जिनकी स्थिति इस प्रकार है :–

विमान का प्रकार	विमानों की संख्या	
बी 737–200	**06**	नैसिल से लीज़ पर
एटीआर–42–320	**07**	विभिन्न ओवरसीज़ लीज़कर्ताओं से लीज़ पर
बोम्बारडियर सीआरजे 700	**03**	विभिन्न ओवरसीज़ लीज़कर्ताओं से लीज़ पर

नए संपर्क

कम्पनी ने निम्नलिखित नए मार्गों पर सेवाएं आरंभ की हैं :–

(क) एटीआर विमान के साथ :

- दिल्ली / पठानकोट / दिल्ली, 03 दिसम्बर 2008 से प्रभावी
- कुल्लू / पठानकोट, 03 दिसम्बर 2008 से प्रभावी

(ख) सीआरजे विमान के साथ :

- दिल्ली / अहमदाबाद / दिल्ली (प्रातः) 1 दिसम्बर 2008 से प्रभावी
- दिल्ली / अहमदाबाद / दिल्ली (सांय) 23 मार्च, 2009 से प्रभावी
- दिल्ली / वड़ोदरा / दिल्ली 1 नवम्बर 2008 से प्रभावी
- चेन्नै / वाइजैग / चेन्नै 22 अगस्त, 2008 से प्रभावी

वर्ष की समाप्ति पर यात्री प्रचालन के लिए कम्पनी के नेटवर्क पर देश भर में 25 स्टेशन रहे।

उत्तर पूर्व में प्रचालन

एलाइंस एयर उत्तर पूर्वी परिषद के साथ हुए एमओयू के तहत उत्तर–पूर्वी क्षेत्रों में एटीआर विमानों के साथ वर्ष 2002 से वायु सेवाओं का प्रचालन कर रही है। एनईसी के साथ प्रारंभ में 5 वर्ष की अवधि तक की व्यवस्था थी जिसे वर्तमान व्यवस्था को वर्ष 2009 के अंत तक बढ़ा दिया गया है। एनईसी के साथ सलाह मश्विरा करके सेवाओं की नई अनुसूची बनाई गई है जोकि 05 जुलाई, 2008 से प्रभावी है। बढ़ी हुई व्यवस्थाओं में एक विमान का रात्रि में गुवाहाटी में रूकने का प्रावधान है।

मानव शक्ति

वर्ष के अन्त में कम्पनी में कर्मचारियों की संख्या **734** (768) थी जिसमें से **692** (729) कर्मचारी संविदा पर तथा शेष प्रतिनियुक्ति पर थे। 692 संविदात्मक कर्मचारियों में 253 महिला कर्मचारी हैं जोकि कुल कर्मचारी संख्या का 36% है। कर्मचारियों की संख्या में 39 अनुसूचित जाति, 24 अनुसूचित जनजाति और 67 अन्य पिछड़ा वर्ग के कर्मचारी हैं।

इंजीनियरी एवं अनुरक्षण संबंधी गतिविधियां

कम्पनी के विमान बेड़े के अनुरक्षण के लिए इंजीनियरिंग विभाग अपने कर्मचारियों के साथ निरन्तर अपना अमूल्य सहयोग और सेवाएं दे रहा है।

इंजीनियरिंग विभाग द्वारा की जाने वाली कुछ गतिविधियों का ब्यौरा इस प्रकार है :–

एटीआर 42–320 विमान

निर्माताओं के योजना दस्तावेज़ (एमपीडी) के आधार पर डीजीसीए द्वारा अनुमोदित शेड्यूल के अनुसार एएएसएल द्वारा एटीआर विमान बेड़े जिसमें सात एटीआर 42–320 विमान शामिल हैं, का अनुरक्षण किया जा रहा है तथा हमारे अनुभव के आधार पर निर्माताओं और नियामक प्राधिकारी की सिफारिश से कोई अन्य अतिरिक्त कार्य भी संचालित किया जाता है।

- एटीआर 42–320 विमानों की अनुरक्षण गतिविधियों के लिए कोलकाता मुख्य इंजीनियरी बेस है तथा गुवाहाटी को भी सब–बेस के रूप में विकसित किया गया है।
- 1 सी चैक (4000 उड़ान घंटे) 2 सी चैक (8000 उड़ान घंटे) 4 सी चैक (16000 उड़ान घंटे) और 8 वार्षिक चैक और 24000 आवर्ती चैक (साईकिल इंस्पेक्शन) के लिए ढांचागत सुविधाओं तथा क्षमता को विकसित किया गया है।
- एटीआर 42–320 विमानों पर 4 सी चैक तक अनुरक्षण कार्यों को पूरा करने के लिए बेस को डी.जी.सी.ए का अनुमोदन प्राप्त है। इसके साथ–साथ 1 वर्षीय, 4 वर्षीय और 12 वर्षीय ढांचागत जांच और 24000 आवर्ती जांच (साईकिल इंस्पेक्शन) के लिए भी बेस को अनुमोदन प्राप्त है।

- इंजन, लैडिंग गियर, प्रोपेलर आदि मुख्य उपकरणों को बदलने और ढांचागत मरम्मत आदि के लिए बेस में क्षमता है जो कि बड़े अनुरक्षण कार्य हैं।
- एटीआर विमान अब दिल्ली से भी प्रचालित हो रहे हैं तथा दिल्ली बेस में एटीआर 42–320 विमानों पर '3ए' चैक के अनुरक्षण चैक करने के लिए क्षमता है।

बोम्बारडियर सीआरजे 700 विमान

इन विमानों का निर्माताओं के योजना दस्तावेज (एमपीडी) के आधार पर डीजीसीए द्वारा अनुमोदित शेड्यूल के अनुसार एएएसएल द्वारा अनुरक्षण किया जा रहा है और हमारे अनुभव के आधार पर तथा निर्माताओं और नियामक प्राधिकारी की सिफारिश से कोई अन्य अतिरिक्त कार्य भी संचालित किया जा रहा है।

- सीआरजे 700 विमान की अनुरक्षण कार्यों के लिए दिल्ली मुख्य इंजीनियरिंग बेस है।
- '6 ए' जांचों तक ढांचागत सुविधाओं और क्षमताओं को विकसित किया गया है।
- सीआरजे 700 विमान की 'ए' जांच और उसके मल्टीपल जांच तक बेस को अनुरक्षण कार्य के लिए डीजीसीए द्वारा अनुमोदन प्राप्त है। इसके साथ–साथ 4 वर्षीय और 6 वर्षीय निरीक्षणों के लिए भी बेस को अनुमोदन प्राप्त है।

बी 737–200 विमान

मालवाहक बोइंग 737 की मुख्य अनुरक्षण गतिविधियां नैसिल द्वारा की जाती है जबकि '3ए' चैक तक सभी लाइन अनुरक्षण गतिविधियां एलाइंस एयर द्वारा पूरी की जाती हैं।

निर्माताओं के योजना दस्तावेज़ (एम.पी.डी) पर आधारित डीजीसीए से अनुमोदित शेड्यूल के अनुसार सभी बोईंग 737 विमानों का अनुरक्षण किया जा रहा है। अनुभव के आधार पर निर्माताओं की सिफारिश के अनुसार और नियामक प्राधिकारी के अनुमोदन से कोई अन्य कार्य भी संचालित किया जाता है।

एलाइंस एयर का बी 737–200 विमानों के लिए दिल्ली मुख्य अनुरक्षण बेस है जो डीजीसीए से अनुमोदित है। बी 737–200 विमानों पर ट्रांजिट चैक से '3ए' चैक तक अनुरक्षण शेड्यूल एलाइंस एयर द्वारा पूरे किए जा रहे हैं।

बाहरी स्टेशनों पर ढांचागत सुविधाएं

आवश्यक लाइन अनुरक्षण सुविधा, विशेष रूप से ट्रांजिट अनुरक्षण सुविधा को विकसित किया गया है। सभी आवश्यक उपकरण उपलब्ध कराए गए हैं तथा उन्हें बनाए रखा जा रहा है। जब कभी भी आवश्यक हो नैसिल से सहायता ली जा रही है। एटीआर 42–320 विमान उत्तर–पूर्वी क्षेत्र के 11 बाहरी स्टेशनों में और उत्तरी क्षेत्र के 8 स्टेशनों पर प्रचालन कर रहे हैं और सीआरजे 7 बाहरी स्टेशनों पर प्रचालन कर रहे हैं।

गुणवत्ता नियंत्रण

एटीआर 42–320, सीआरजे – 700 और बोईंग– 737 विमानों से संबंधी सभी गुणवत्ता नियंत्रण कार्य जैसे विमान, विमान प्रणाली, उपकरणों, तकनीकी खामियों को दूर करने संबंधी कार्य विश्वसनीयता, देरी और त्रुटि पड़ताल तथा स्थायी अन्वेषण बोर्ड (पीआईबी) की सिफारिशों आदि को लागू करने संबंधी सभी कार्य एलाइंस एयर द्वारा किए जा रहे हैं।

तकनीकी प्रशिक्षण

एटीआर 42–320 विमान का पुनःश्चर्या पाठ्यक्रम प्रशिक्षण एयरलाइंस द्वारा इन–हाउस ही दिया गया है। एटीआर–सीआरजे और बोईंग विमानों से संबंधित अन्य तकनीकी प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों के लिए इंजीनियरिंग कार्मिकों को या एअर इंडिया इंजीनियरिंग प्रशिक्षण स्कूल या उत्पादक प्रशिक्षण सुविधाओं में भेजा जाता है। वर्ष के दौरान इंजीनियरिंग कार्मिकों ने विभिन्न प्रशिक्षण कार्यक्रमों में भाग लिया। एटीआर के लिए 71, सीआरजे के लिए 02 और बोईंग के लिए 92 लोगों ने प्रशिक्षण पाया।

उड़ान संरक्षा

एयरलाइन एलाइड सर्विसेस लिमिटेड के उद्देश्यों में विमान व यात्रियों की सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई है। कम्पनी के सुरक्षा संबंधी मामलों के प्रति समर्पण का पता इसी से चलता है कि कम्पनी में स्वतन्त्र उड़ान संरक्षा विभाग है। संरक्षा विभाग नियामक आवश्यकताओं के अनुरूप एयरलाइन के लिए रक्षात्मक और अनुसंधनात्मक दोनों कार्य करता है।

एयरलाइन एलाइड सर्विसेस लिमिटेड संरक्षा से संबंधी सभी विधिक जरूरतों को समर्थन और प्रोत्साहन देती है इसका उद्देश्य असुरक्षित कार्यों और प्रक्रियाओं की पहचान करना तथा इन कार्यों व प्रक्रियाओं में हस्तक्षेप करना है जिससे ये घटना/दुर्घटना का रूप न ले लें। रक्षात्मक संरक्षा गतिविधियों पूरी तरह से नियामक जरूरतों के अनुरूप व कम्पनी की नीतियों के अनुसार अनुपालन की जाती है। इसमें कॉकपिट वॉयस रिकार्डर मॉनीटरिंग, फ्लाइट डाटा रिकार्डर मानीटरिंग, एयरलाइन फील्ड इंस्पेक्शन तथा प्रचालन और प्रशिक्षण पर निगरानी रखना शामिल है। पुनरावृत्ति से बचाव के लिए सभी रिपोर्ट की गई घटनाओं और जांच–पड़तालों तथा सिफारिशों और फीडबैक को प्रचालन प्रक्रिया और नीतियों में शामिल किया जाता है। जांच डीजीसीए के प्रतिनिधियों के साथ मिलकर की जाती है।

विमान और यात्रियों की सुरक्षा के लिए किए जाने वाले कुछ सुरक्षात्मक उपायों का ब्यौरा इस प्रकार है :–

- उड़ान प्रचालन गुणवत्ता आश्वासन (FOQA) कार्यक्रम का मुख्य कार्य उड़ानों पर निगरानी रखना है जिसमें विमान के कॉकपिट और केबिन का इस दृष्टि से पर्यवेक्षण किया जाता है कि क्रू मेम्बर ने प्रचालन में गुणवत्ता का अनुपालन किया है।
- उड़ान घटना जिसे नियामक मानकों के अनुसार इंसीडेंट के रूप में वर्गीकृत किया गया है उसकी पड़ताल डीजीसीए के वायु संरक्षा निदेशालय के सहयोग से एयरलाइन के जांच बोर्ड (Investigation Board) द्वारा की जाती है।
- जांच बोर्ड की सिफारिशों को संबंधित विभागों को सिफारिशों के अनुपालन के लिए भेजा जाता है।
- एयरलाइन ने एटीआर 42–320 सीआरजे–700 और बोइंग–737 विमानों के फ्लाइट डाटा रिकार्डर से डाटा डाउनलोड करने और फ्लाइट डाटा का मॉनीटरिंग करने के लिए सुविधा की स्थापना की है। सभी फ्लाइट डाटा डाउनलोड करके संरक्षा की दृष्टि से अनुपालन व जागरूकता के लिए उनका नियमित रूप से विश्लेषण किया जाता है।
- एयरलाइन के संरक्षा मूल्यांकनों के लिए नियमित रूप से आंतरिक संरक्षा ऑडिट किया जाता है और परिणामों पर कार्रवाई की जाती है। जिसकी रिपोर्ट डीजीसीए को भी भेजी जाती है।

वर्ष के दौरान विमान प्रचालन हेतु एयरफील्ड की उपयुक्तता के लिए एयरलाइन द्वारा कुल 02 एयरफील्ड निरीक्षण किए गए। यह नैसिल के साथ सहयोग से उन एयरफील्ड के निरीक्षण के अलावा थे जहां एयरलाइन एलाइड सर्विसेस लिमिटेड और नैसिल दोनों की उड़ानें प्रचालित होती है। वर्ष के दौरान 17 कॉकपिट सर्विलैंस फ्लाइट और 48 केबिन इंस्पेक्शन भी किए गए।

प्रशिक्षण

एयरलाइन एलाइड सर्विसेस लि0 विमानचालकों/केबिन क्रू और फ्लाइट डिस्पैचरों के लिए प्रारंभिक और पुःनश्चर्या दोनों प्रकार का इन–हाउस प्रशिक्षण देता है। प्रशिक्षण निरन्तर चलने वाली प्रक्रिया है और वर्ष 2008–09 में निम्नलिखित प्रशिक्षण सफलतापूर्वक पूर्ण किए गए।

i) **विमानचालक** :

क) बी 737–200 – इक्कतीस विमानचालकों के रिकरंट प्रशिक्षणों के साथ एक कप्तान और दस सह विमानचालकों को प्रारंभिक टाइप रेटिंग प्रशिक्षण दिया गया। सभी सात ग्राउंड स्कूल रिफ्रैशर पाठ्यक्रमों का आयोजन उक्त अवधि के दौरान किया गया।

ख) एटीआर – इस अवधि के दौरान सात सह विमानचालकों के लिए आरंभिक टाइप रेटिंग और तीस विमानचालकों के लिए रिकरंट प्रशिक्षण का आयोजन किया गया। उक्त अवधि के दौरान इस वर्ष अभिनव प्रशिक्षण के लिए दस ग्राउंड स्कूल रिफ्रेशर आयोजित किए गए।

ii) **केबिन कर्मी** :

224 केबिन कर्मियों के लिए वर्ष के दौरान 05 कन्वर्जन प्रशिक्षण और 11 पुनःश्चर्या प्रशिक्षण आयोजित किए गए।

मितव्ययता उपाय

वर्ष के दौरान निम्नलिखित मितव्ययता उपाए किए गए :–

i. प्रचालन में ईंधन संरक्षण नीति मानक प्रचालन प्रक्रिया का एक अंग है।

ii. उच्च उत्पादकता सुनिश्चित करने के लिए क्रू अनुसूची बनायी गई है।

iii. लागत को प्रभावी बनाने के लिए श्रेष्ठ वायु मार्ग और उड़ान की ऊंचाई (Altitude) चुने जाते हैं।

भंडार

ए.टी.आर/सी.आर.जे विमानों के हिस्से पूर्जों और उपभोज्य मदों को कम्प्यूटरीकृत किया गया है और वे ओएसिस पर हैं जैसा कि प्रभावी नियंत्रण और मानीटरिंग के लिए नैसिल व एएएसएल द्वारा प्रचालित अन्य विमानों के लिए किया जा रहा है।

हिन्दी का प्रयोग

सरकार की राजभाषा नीति के उद्देश्यों को पूरा करने के लिए कम्पनी ने सभी स्तरों पर हिन्दी के प्रगामी प्रयोग में अहम् भूमिका निभाई है। कर्मचारियों को हिन्दी में काम करने के लिए प्रोत्साहित किया गया। हिन्दी पखवाड़े का आयोजन किया गया जिसमें कर्मचारियों ने उत्साह से भाग लिया। समारोह के दौरान पुरस्कार और सम्मान वितरित किए गए।

राजकोष में अंशदान

कम्पनी में सरकार के राजकोष में बिक्री कर तथा विमानन टर्बाइन ईंधन पर लगाए जाने वाले अन्य करों के रूप में **1388.90** लाख रुपए (2441.81 लाख रुपए) का अंशदान दिया।

औद्योगिक संबंध

वर्ष के दौरान कम्पनी में औद्योगिक संबंध सौहार्दपूर्ण रहा।

कर्मचारियों का ब्यौरा

कम्पनी अधिनियम 1956 की धारा 217 (2ए) तथा कम्पनी (कर्मचारियों का ब्यौरा) नियम 1975 के अनुसरण में कर्मचारियों से संबंधित सूचना रिपोर्ट में संलग्न है।

निदेशकों के उत्तरदायित्व संबंधी ब्यौरा

आपके निदेशक पुष्टि करते हैं :–

i) वार्षिक लेखों को तैयार करते समय लागू लेखांकन मानकों का अनुसरण किया गया है।

ii) उन्होंने इस प्रकार की लेखा नीतियों का चयन किया है, तथा उन्हें तद्नुरूप लागू किया है और ऐसे निर्णय लिए हैं व उनका आंकलन किया है जो जिम्मेदारीपूर्ण व विवेकपूर्ण थे तथा जिससे वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर कम्पनी की स्थिति के बारे में तथा उस अवधि के लिए कम्पनी के लाभ एवं हानि के संबंध में सत्य एवं सही जानकारी प्राप्त हो सके।

iii) कंपनी अधिनियम, 1956 के प्रावधानों के अनुरुप कंपनी की परिसम्पत्तियों की रक्षा तथा धोखाधड़ी व अन्य अनियमितताओं की पहचान करने एवं उन्हें रोकने के लिए लेखों के समुचित रिकार्ड रखने में पर्याप्त सावधानी बरती गई है।

iv) उन्होंने वार्षिक लेखे निरन्तरता के आधार पर तैयार किए हैं।

लेखा परीक्षा समिति

कंपनी अधिनियम 1956 की धारा 292ए के प्रावधान कंपनी पर लागू नहीं होते क्योंकि यह नियम उन कंपनियों पर लागू हैं जिनकी प्रदत्त पूंजी 5 करोड़ रु. से अधिक है। कंपनी की प्रदत्त पूंजी 2.25 करोड़ रु. है।

सांविधिक लेखा परीक्षक

नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक (सी.ए.जी) ने मैसर्स जिन्दल एण्ड कं. चार्टर एकाउन्टेंट को कंपनी का सांविधिक लेखा परीक्षक नियुक्त किया है।

लेखा परीक्षकों की रिपोर्ट

31.03.2009 को समाप्त वर्ष के लेखों पर विधिक लेखापरीक्षकों ने अपनी लेखा परीक्षा रिपोर्ट में कुछ टिप्पणियां की हैं। इन टिप्पणियों पर प्रबंधन के उत्तर इस रिपोर्ट के परिशिष्ट के साथ संलग्न किए गए हैं।

निदेशक मंडल

रिपोर्टाधीन वर्ष के दौरान निदेशक मंडल की पांच बैठकें आयोजित हुई।

कंपनी के वर्तमान निदेशक मण्डल में निम्नलिखित सदस्य हैं :–

i)	श्री अरविन्द जाधव अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक नेशनल एविएशन कम्पनी ऑफ इंडिया लिमिटेड	अध्यक्ष
ii)	श्री वी. के. शर्मा एसबीयू मुख्य– एम.आर.ओ (इंजन एवं उपस्कर) नेशनल एविएशन कम्पनी ऑफ इंडिया लिमिटेड	निदेशक
iii)	श्री एस. चन्द्रशेखर निदेशक (वित्त) नेशनल एविएशन कम्पनी ऑफ इंडिया लिमिटेड	निदेशक
iv)	कप्तान राकेश आनन्द कार्यपालक निदेशक (प्रचालन) नेशनल एविएशन कम्पनी ऑफ इंडिया लिमिटेड	निदेशक
v)	श्री विजय पॉल कार्यपालक निदेशक, उत्तरी क्षेत्र नेशनल एविएशन कम्पनी ऑफ इंडिया लिमिटेड	निदेशक
vi)	सुश्री आभा शुक्ला निदेशक नागर विमानन मंत्रालय	निदेशक
vii)	श्री एल.आर.एस. रेड्डी निदेशक वित्त नागर विमानन मंत्रालय	निदेशक

एयरलाइन व्यवसाय के प्रबंधन को मुख्य प्रचालन अधिकारी (सी.ओ.ओ) द्वारा नियंत्रित किया जाता है। वर्तमान सी.ओ.ओ. श्री सुनील किशन, कार्यपालक निदेशक (द.क्षे.) नैसिल हैं।

निदेशक मण्डल के सदस्यों के रूप में सर्वश्री रघु मेनन, श्री डी.एस. कोहली, सुश्री मंजिरा खुराना और कप्तान अशोक राज द्वारा प्रदान की गई उत्कृष्ट सेवाओं की निदेशक मण्डल सराहना करता है।

धन्यवाद प्रस्ताव

निदेशक मंडल नागर विमानन मंत्रालय, नैसिल एवं अन्य सरकारी एजेन्सियों से प्राप्त सहयोग, मार्ग दर्शन एवं सहायता के लिए आभार व्यक्त करता है।

निदेशक मंडल सभी कर्मचारियों द्वारा किए गए समर्पित प्रयासों की भी सराहना करता है।

कृते व निदेशक मंडल की ओर से

ह./-
अरविन्द जाधव
अध्यक्ष

स्थान: नई दिल्ली
तिथि: 30 सितंबर, 2009

31 मार्च, 2009 को समाप्त वर्ष की निदेशकों की रिपोर्ट के भाग के रूप में तथा कंपनी अधिनियम 1956 की धारा 217 (2ए) एवं कम्पनी (कर्मचारियों का विवरण) नियम 1975 के अधीन कर्मचारियों का ब्यौरा संबंधी विवरण

"पूरे वर्ष के लिए नियुक्त कर्मचारी"

क्र. स.	कर्मचारी कोड	नाम	योग्यता	पदनाम	आयु	कार्यग्रहण की तिथि	अन्तिम नियोक्ता	कार्य की प्रकृति	कुल वेतन (रु.)	जन्म तिथि
1	10002	कप्तान एंजेल रूबेन फ्रांससचिनी	ए.एल.टी.पी.	कमांडर	59	09.03.06	उपलब्ध नहीं	उड़ान	5060282	28.02.50
2	10011	कप्तान ऐंडी वाहयु	ए.एल.टी.पी.	वरि. कप्तान	45	22.01.06	बाउतेशिया एयर	उड़ान	5051313	22.07.64
3	10216	कप्तान राजेन्द्र सिंह	मैट्रिक	मुख्य विमान चालक	60	15.07.96	ईस्ट–वेस्ट	उड़ान	7287147	06.08.48
4	10729	कप्तान जावेद अहमद	बी.एस.सी.	मुख्य विमान चालक	58	15.05.97	मोदी लुफ्त	उड़ान	8014785	01.01.51
5	10978	कप्तान बी. के. केसवानी	10+2	वरि. कप्तान	62	21.06.99	जेट एयर	उड़ान	5855350	09.06.46
6	11068	कप्तान आर. आई. सिंह	10+2	वरि. कप्तान	60	01.11.99	सहारा	उड़ान	6543559	22.11.48
7	11365	कप्तान ए.के. मल्होत्रा	सी.पी.एल	वरि. फर्स्ट आफिसर	62	01.07.04	आई.ए.एल	उड़ान	5856374	03.06.46
8	11449	कप्तान प्रशांत शर्मा	बी.एस.सी.	वरि. कप्तान	35	27.02.07	उपलब्ध नहीं	उड़ान	2691369	27.09.73
9	11455	कप्तान मानव शर्मा	बी.ए.	फर्स्ट आफिसर	29	15.12.05	उपलब्ध नहीं	उड़ान	2757850	02.03.80
10	11524	कप्तान सुश्री दिव्या के. सांघवी	बी.एस.सी.	सह विमान चालक	36	15.04.06	क्लब, मुम्बई	उड़ान	2734212	27.08.72
11	11566	कप्तान एम.एस. सुन्दरम	10+2	फ्लीट कप्तान	64	08.05.06	उपलब्ध नहीं	उड़ान	6499378	07.05.45
12	11608	कप्तान के. अश्विन कुमार	बी.एस.सी.	सह विमान चालक	36	13.12.05	उपलब्ध नहीं	उड़ान	2680103	04.04.73
13	11629	कप्तान संजीव चोपड़ा	स्नातक	फर्स्ट आफिसर	43	26.05.07	उपलब्ध नहीं	उड़ान	2878989	17.02.66
14	11641	कप्तान तरनप्रीत सिंह गुजराल	10+2	सह विमान चालक	22	25.10.07	उपलब्ध नहीं	उड़ान	2751673	27.09.87
15	11656	कप्तान आर.एस. नेगी	बी.कॉम	फर्स्ट आफिसर	39	25.10.07	यूनिटर	उड़ान	2817810	18.10.69
16	11662	कप्तान तरूण कुमार	बी.एस.सी., एल.एल.बी	फर्स्ट आफिसर	38	22.11.07	उपलब्ध नहीं	उड़ान	2889510	10.06.70
17	11677	कप्तान अनुराग	10+2 सी.पी.एल. आर.टी.आर.(ए)	फर्स्ट आफिसर	41	28.11.07	उपलब्ध नहीं	उड़ान	2785230	04.06.67
18	11683	कप्तान कपिल कुमार सिंह	एम.ए.	फर्स्ट आफिसर	45	11.12.07	उपलब्ध नहीं	उड़ान	2543938	22.03.64
19	60111	कप्तान संजय गुप्ता	10+2 साइंस	फ्लीट सुपरवाईजर	43	10.12.02	उपलब्ध नहीं	उड़ान	11177169	02.03.66
20	60354	कप्तान सुरिन्द्र कुमार	बी.एस.सी.	फर्स्ट आफिसर	40	01.02.06	उपलब्ध नहीं	उड़ान	2747605	20.09.68
21	60423	कप्तान नवीन सरोहा	बी.ए.	फर्स्ट आफिसर	32	29.08.06	उपलब्ध नहीं	उड़ान	2701423	13.02.77
22	85013	कप्तान ब्रह्म प्रकाश	उपलब्ध नहीं	कमांडर	52	12.01.08	उपलब्ध नहीं	उड़ान	5617764	01.07.57
23	85034	कप्तान प्रवीन शर्मा	उपलब्ध नहीं	फर्स्ट आफिसर	45	24.01.08	उपलब्ध नहीं	उड़ान	3227383	29.11.63
24	85055	कप्तान के चैरियन	उपलब्ध नहीं	कमांडर	55	01.01.08	उपलब्ध नहीं	उड़ान	2646634	20.05.53
25	90036	कप्तान सुरजो डकुको पुरवान डोनो	ए.एल.टी.पी.	कमांडर	47	01.09.06	शाहीन एयर	उड़ान	4834390	04.11.61
26	95015	कप्तान मिनोरू कावाकुबो	ए.एल.टी.पी.	कमांडर	61	01.08.06	टीएसीवी एयरलाइन	उड़ान	5236724	22.06.47
27	98002	कप्तान बी.बी. शाह	विदेशी पायलट	कमांडर	41	16.07.07	उपलब्ध नहीं	उड़ान	5733044	24.07.67
28	98003	कप्तान किंतू रेमंट नेया	विदेशी पायलट	कमांडर	41	05.12.07	उपलब्ध नहीं	उड़ान	5250763	03.12.67
29	98004	कप्तान फ्रैसन सर्ज	विदेशी पायलट	वरि. कप्तान	40	20.12.07	उपलब्ध नहीं	उड़ान	4479800	30.04.68
30	98005	कप्तान अदि अदियात	विदेशी पायलट	कमांडर	उपलब्ध नहीं	02.12.07	उपलब्ध नहीं	उड़ान	4403344	उपलब्ध नहीं
31	98009	कप्तान विलियम एन केने जूनियर	विदेशी पायलट	कमांडर	49	07.12.07	उपलब्ध नहीं	उड़ान	3654277	12.02.60

31 मार्च, 2009 को समाप्त वर्ष की निदेशकों की रिपोर्ट के भाग के रूप में तथा कंपनी अधिनियम 1956 की धारा 217 (2ए) एवं कम्पनी (कर्मचारियों का विवरण) नियम 1975 के अधीन कर्मचारियों का ब्यौरा संबंधी विवरण

"वर्ष की कुछ अवधि के लिए नियुक्त कर्मचारी"

क्र. स.	कर्मचारी कोड	नाम	योग्यता	पदनाम	आयु	कार्यग्रहण की तिथि	छोड़ने की तिथि	अन्तिम नियोक्ता	कार्य की प्रकृति	कुल वेतन (रु.)	जन्म तिथि
1	10012	कप्तान लक्समोनो परवोटो खिरडीमन	ए.एल.टी.पी.	वरि. कप्तान	47	08.07.06	30.04.08	उपलब्ध नहीं	उड़ान	363000	28.06.61
2	11476	कप्तान पी.पी. सिंह	ए.एल.टी.पी., आरटी. (सी.ओ.पी.)	वरि. कप्तान	65	10.02.06	16.03.09	उपलब्ध नहीं	उड़ान	4228186	12.12.43
3	11482	कप्तान वाई.पी. शारदा	प्री.इंजीनियरिंग	वरि. कप्तान	65	10.02.06	12.12.08	उपलब्ध नहीं	उड़ान	5695927	19.03.44
4	11704	कप्तान अंशुल शर्मा	एम.एस.सी.	फर्स्ट ऑफिसर	30	15.05.08		उपलब्ध नहीं	उड़ान	2329216	12.12.78
5	11752	कप्तान अरिज जे इंजीनियर	बी.कॉम	फर्स्ट ऑफिसर	43	19.08.08		उपलब्ध नहीं	उड़ान	1720641	07.12.65
6	60561	कप्तान प्रदीप शर्मा	एम.एस.सी.बीई (ऐरो)	फ्लीट कप्तान	54	10.11.08		उपलब्ध नहीं	उड़ान	2377671	24.05.53
7	85061	कप्तान तनुश्री माथुर	10+2	फर्स्ट ऑफिसर	35	15.04.08		उपलब्ध नहीं	उड़ान	2529344	14.02.74
8	85076	कप्तान राहुल पुरी	उपलब्ध नही	कमांडर	33	17.09.08		उपलब्ध नहीं	उड़ान	1400658	21.12.75
9	85082	कप्तान रोहित रीखे	उपलब्ध नही	कमांडर	28	17.09.08		उपलब्ध नहीं	उड़ान	1408141	17.04.80
10	85097	कप्तान अजीज सरोहा	उपलब्ध नहीं	कमांडर	27	17.09.08		उपलब्ध नहीं	उड़ान	1405289	06.06.79
11	98006	कप्तान जॉन अर्तुर अनीन	विदेशी पायलट	कमांडर	24	05.05.08		उपलब्ध नहीं	उड़ान	4929267	25.10.84
12	98008	कप्तान जुनाईदी नासुतन	विदेशी पायलट	कमांडर	उपलब्ध नहीं	26.07.08		उपलब्ध नहीं	उड़ान	3385105	उपलब्ध नहीं
13	98010	कप्तान हेक्टॉर लीओन गोनिज	विदेशी पायलट	कमांडर	60	13.05.08		उपलब्ध नहीं	उड़ान	4335078	24.03.49
14	90015	कप्तान डेनियल ऑस्कर मेंडेज	ए.एल.टी.पी.	कमांडर	51	01.03.08	28.02.09	उपलब्ध नहीं	उड़ान	4174729	02.08.57
15	90057	कप्तान डैंडीवासनो	ए.एल.टी.पी.	कमांडर	36	30.10.06	28.03.09	उपलब्ध नहीं	उड़ान	4792030	16.06.72
16	95036	कप्तान बमबांक सुहरदिमान	विदेशी पायलट	कमांडर	उपलब्ध नहीं	03.05.07	08.10.08	उपलब्ध नहीं	उड़ान	2334904	उपलब्ध नहीं
17	95042	कप्तान अरिजयान अजीज	विदेशी पायलट	वरि. कप्तान	51	02.08.07	28.03.09	उपलब्ध नहीं	उड़ान	4792030	14.09.54
18	95048	कप्तान फनार्डो जोस गोंजालेज	विदेशी पायलट	वरि. कप्तान	उपलब्ध नहीं	22.06.07	28.06.08	उपलब्ध नहीं	उड़ान	536776	उपलब्ध नहीं
19	98001	कप्तान ऋषि अशोक कुमार देवडा	विदेशी पायलट	सह विमान चालक	27	11.09.07	26.02.09	उपलब्ध नहीं	उड़ान	2954050	20.11.81
20	98007	कप्तान ब्राइन बिगोया	विदेशी पायलट	कमांडर	उपलब्ध नहीं	03.07.08	14.08.08	उपलब्ध नहीं	उड़ान	320310	उपलब्ध नहीं
21	98011	कप्तान ईवान न्यारगा कुंदु	विदेशी पायलट	कमांडर	उपलब्ध नहीं	20.11.08	18.03.09	उपलब्ध नहीं	उड़ान	1023770	उपलब्ध नहीं

कंपनी अधिनियम 1956 की धारा 619 (4) के अधीन 31 मार्च, 2009 को समाप्त वर्ष के लिए एयरलाइन एलाइड सर्विसेस लिमिटेड के लेखों पर भारत के नियंत्रक महालेखा परीक्षक की टिप्पणियां।

कंपनी अधिनियम 1956 के अधीन निर्धारित वित्तीय रिपोर्टिंग फ्रेमवर्क के अनुसार 31 मार्च 2009 को समाप्त हुए वर्ष के लिए **एयरलाइन एलाइड सर्विसेस लि.** के वित्तीय विवरण तैयार करने का उत्तरदायित्व कंपनी प्रबंधन का है। कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 (2) के अधीन भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक द्वारा नियुक्त सांविधिक लेखा परीक्षक कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 227 के अधीन उनके व्यावसायिक निकाय इंस्टीट्यूट ऑफ चार्टर्ड एकाउंटेंट ऑफ इंडिया द्वारा निर्धारित लेखापरीक्षा एवं आश्वासन मानकों के अनुसार स्वतंत्र लेखा परीक्षा के आधार पर इन वित्तीय विवरणों पर अभिमत व्यक्त करने के लिए उत्तरदायी हैं। बताया गया है कि यह उनके द्वारा दिनांक 30 सितम्बर, 2009 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट के द्वारा किया गया है।

मैंने भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की ओर से कंपनी अधिनियम 1956 की धारा 619 (3) (ख) के अधीन 31 मार्च 2009 को समाप्त वर्ष के लिए **एयरलाइन एलाइड सर्विसेस लि.** के वित्तीय विवरणों की अनुपूरक लेखा परीक्षा की है। यह अनुपूरक लेखा परीक्षा स्वतंत्र रूप से सांविधिक लेखा परीक्षक के कामकाजी कागजात देखे बिना की गई है तथा मुख्यत: यह सांविधिक लेखा परीक्षकों एवं कंपनी कर्मियों द्वारा पूछे जाने वाले प्रश्नों तथा कुछ लेखा रिकार्डों के चयनात्मक परीक्षण तक सीमित है। मेरे द्वारा की गई लेखा परीक्षा में मेरी जानकारी में कुछ भी ऐसा महत्वपूर्ण नहीं आया है जिस पर या लेखा परीक्षकों की अनुपूरक रिपोर्ट पर कम्पनी अधिनियम 1956 की धारा 619 (4) के अधीन कोई टिप्पणी की जा सके।

कृते एवं भारत के नियंत्रक एवं महालेखा
परीक्षक की ओर से

ह./-
(बीरेन्द्र कुमार)
प्रधान निदेशक वाणिज्यिक लेखा परीक्षा
एवं पदेन सदस्य लेखा परीक्षा बोर्ड-I
नई दिल्ली

स्थान : नई दिल्ली
दिनांक : 11 दिसम्बर 2009

एयरलाइन एलाइड सर्विसेस लिमिटेड के सदस्यों के लिए लेखा परीक्षकों की रिपोर्ट

हमने दिनांक 31 मार्च, 2009 तक की अवधि के लिए **एयरलाइन एलाइड सर्विसेस लिमिटेड** के संलग्न तुलन पत्र तथा उस तिथि को समाप्त लाभ–हानि खातों एवं कम्पनी की नगद प्रवाह विवरणी की लेखा परीक्षा की है। ये वित्तीय ब्यौरे कम्पनी के प्रबंध मण्डल की जिम्मेदारी है। हमारी जिम्मेदारी इन वित्तीय ब्यौरों पर अपनी लेखा परीक्षा के आधार पर अभिमत देना है।

हमने अपनी लेखा परीक्षा भारत में सामान्यतः स्वीकार्य लेखा परीक्षा मानकों के अनुसार की है। यह मानक अपेक्षा रखते हैं कि हम योजना बनाकर लेखा परीक्षा करें ताकि हम आश्वस्त हों कि वित्तीय ब्यौरों में कोई बड़ी खामी नहीं हैं। लेखा परीक्षा में टेस्ट के आधार पर रकम से संबद्ध साक्ष्य और वित्तीय ब्यौरों में बताई गई जानकारी की जांच शामिल होती है। लेखा परीक्षा में इस्तेमाल की गई उन लेखा नीतियों और प्रबंध मण्डल द्वारा किए गए उल्लेखनीय प्राक्कलनों के साथ–साथ सम्पूर्ण वित्तीय ब्यौरों के प्रस्तुतीकरण की जांच करना भी शामिल होता है। हमें विश्वास है कि **हमारे अभिमत के लिए लेखा परीक्षा उचित आधार प्रदान करती है। कम्पनी द्वारा अपनाई जा रही आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली तथा लेखा प्रक्रिया के संबंध में ये मानक समग्र रुप से पर्याप्त नहीं हैं।**

1. कम्पनी अधिनियम 1956 की धारा 227 की उपधारा (4ए) के अधीन भारत की केन्द्रीय सरकार द्वारा जारी किए गए कम्पनी (लेखा परीक्षा) आदेश, 2003 यथासंशोधित के अनुसार अपेक्षित तथा हमारे द्वारा संगत समझी गई ऐसी जांच और लेखा परीक्षा के दौरान हमें दी गई सूचना व स्पष्टीकरणों के अनुसार हमने उक्त आदेश के पैराग्राफ 4 और 5 में निर्दिष्ट मामलों के बारे में अपनी रिपोर्ट का एक विवरण अनुबंध में संलग्न किया है।

2. उपरोक्त पैराग्राफ 1 में उल्लिखित अनुबंध में दी गई हमारी टिप्पणियों के अतिरिक्त हमें कहना है कि:–

   (i) **आगे दिए गए पैरा (viii), (ix), (xi), (xii), (xiv), (xv), (xvii), (xviii), (xix), (xx) और (xxiii)** में बताए गए कारणों के अलावा हमने ऐसी सारी सूचनाएं और स्पष्टीकरण प्राप्त किए हैं जोकि हमारी जानकारी और विश्वास के अनुसार लेखा परीक्षा के लिए आवश्यक हैं।

   (ii) **आगे दिए गए पैरा (viii), (ix), (xi), (xii) तथा (xx)** में दिए गए ब्यौरे को छोड़कर जहां तक पुस्तकों की हमारी जांच से स्पष्ट है हमारे मतानुसार कंपनी ने विधि अनुसार अपेक्षित लेखाओं की उपयुक्त पुस्तकें रखी हैं।

   (iii) इस रिपोर्ट में उल्लिखित तुलन–पत्र, लाभ व हानि खाता और नगद प्रवाह विवरणी लेखा पुस्तकों के अनुरुप बनाई गई है।

   (iv) **आगे दिए गए उप पैरा (xii), (xiv), (xvi) तथा (xvii)** में दिए गए ब्यौरे को छोड़कर हमारे मतानुसार इस रिपोर्ट में दिए गए तुलन–पत्र, लाभ और हानि खाता और नगद प्रवाह विवरणी कम्पनी अधिनियम 1956 की धारा 211 की उपधारा (3सी) में दिए गए लेखा मानकों के अनुरूप हैं।

   (v) सरकार की दिनांक 21 अक्तूबर, 2003 की अधिसूचना सं. जीएसआर–829 (ई) के सन्दर्भ में, सरकारी कम्पनियों पर कम्पनी अधिनियम 1956 की धारा 274 (1) (जी) के प्रावधानों को लागू करने की छूट है।

   (vi) **रिपोर्ट में दिए गए वित्तीय विवरण निरन्तरता के आधार पर तैयार किए गए हैं। 50998.23 लाख रु. के संचित घाटे और परिणामी नकारात्मक नेटवर्थ को दृष्टि में रखते हुए, कम्पनी के बने रहने की कल्पना इसकी होल्डिंग कम्पनी, नैसिल द्वारा जारी निरंतर वित्तीय सहयोग पर निर्भर करती है। ऐसा देखने में आया है कि कम्पनी पर 31.03.2009 को अपनी होल्डिंग कम्पनी, नैसिल का 54229.21 लाख रु. का बकाया है, इसमें पिछले वर्ष के 13185.64 लाख रु. की बढ़ोत्तरी से 41043.57 लाख रु. का बकाया हुआ है।**

   (vii) **नैसिल ने अपने दिनांक 21 मार्च, 2008 के पत्र में सूचित किया है कि 31 मार्च 2007 तक की देनदारी वाली 30675.17 करोड़ रु. की राशि को पूर्व इंडियन एयरलाइन्स (अब नैसिल) के खातों में संरक्षणात्मक कार्रवाई के**

रूप में बट्टे खाते में डाल दिया गया था और बट्टे खाते डालना भविष्य में इसे एलाइंस एयर से वसूल करने के नैसिल के अधिकार पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं डाला है। वर्ष 2007–08 में भी नैसिल ने एएएसएल के बकायों को बट्टे खाते डाला था। यही स्थिति 31.03.2009 तक भी जारी रही। तथापि एएएसएल के खातों के अनुसार 31.03.2009 को नैसिल को 54229.21 लाख रु. की देय राशि को विशेषज्ञों की राय के अनुसार तद्नुसार इसे खातों में वापिस नहीं दिखाया गया। नैसिल को देय देयताओं को खाते में वापिस न लिए जाने के प्रभाव पर हम टिप्पणी करने में असमर्थ हैं।

(viii) आंतरिक नियंत्रण प्रणाली एवं लेखा प्रक्रिया सामान्यतः अपर्याप्त है और इसे कार्यान्वित/लागू नहीं किया जाता जिसके परिणामस्वरूप विशेषरूप से निम्नलिखित क्षेत्रों में नियमित, पूरी और सही जानकारी प्राप्त नहीं हो पातीः–

यातायात राजस्व से संबद्ध लेन–देन (चार्टर राजस्व को छोड़कर)

सेवा प्रभार पर खर्च।

बाधित उड़ानों से सम्बन्धित खर्च।

एस.ओ.डी. टिकट पर व्यय।

केटरिगं ड्राई स्टोर की वापसी।

ए.टी.आर. विमान मालसूची

करार के अनुसार मैसर्स एटीआर से क्रेडिट की वसूली तथा लेखे में विलम्ब और परिणाम स्वरूप रोके गए करों के समायोजन में विलम्ब।

विमान में एविएशन ट्रबाईन फ्यूल को भरने और ऑफ लोड करने के लिए प्रलेख।

कर्मचारियों का छुट्टी का रिकार्ड और छुट्टियों का नगदीकरण।

(ix) रिपोर्ट के अन्तर्गत लाभ एवं हानि खाते में, 1448.10 लाख रु. के यातायात राजस्व (चार्टर राजस्व को छोड़कर) 45.19 लाख रु. की भोजन सेवाएं तथा अन्य यात्री सुविधाओं, 255.40 लाख रु. के सेवा प्रभार तथा 126.95 लाख रु. के अन्य प्रचालन एवं प्रशासनिक खर्चों को सम्मिलित किया गया है जिसका लेखा नैसिल द्वारा जारी जमा एवं नामे नोट्स के आधार पर किया गया है। कंपनी के पास उपलब्ध मूलभूत रिकार्डों एवं अन्य संबंधित ब्यौरों की जानकारी न होने के कारण उपर्युक्त वर्णित राजस्व और खर्चों पर निर्भर रहा जा सकता है और उस सीमा तक उनका सत्यापन नहीं किया जा सकता।

(x) एटीआर/सीआरजे विमान मालसूची के प्राप्ति के संबंध में, प्राप्ति नैसिल द्वारा की जाती है और बाद में कम्पनी को हस्तांतरित कर दिया जाता है यह बिना इन्वॉयस और प्रभारित लागू बिक्री करों (वैट) के उचित प्रतीत नहीं होता। राशि को सुनिश्चित नहीं किया जा सकता। इसके अलावा इस बात का पूरा नियंत्रण नहीं है जिससे सुनिश्चित हो सके सभी मालसूची लेन–देन प्राधिकृत है और उन पर पूरी तरह से कार्यवाही की गई है।

(xi) विमान के हिस्से पूर्जों पर सीमा शुल्क और माल भाड़ा, विमान माल सूची के अभिन्न अंग हैं जिसमें भाड़ा, शुल्क, प्रासंगिक खर्च आदि शामिल हैं। कम्पनी के स्वामित्व में विमान मालसूची तथा इसके साथ–साथ उत्पादकों से लीज़ पर लिए गए विमानों की मरम्मत के लिए निर्यात किए गए घटक और हिस्से पूर्जों पर भी भाड़ा और प्रासंगिक व्यय शामिल हैं। उचित विभाजन के अभाव में वर्ष के अंत में विमान हिस्से पूर्जों पर 344.68 लाख रु. का रखा हुआ सीमा शुल्क और भाड़ा और वर्ष में सामग्री की खपत के लिए आवंटित 49.20 लाख रु. असत्यापित रहे इसलिए इस राशि की सत्यता पर कोई टिप्पणी नहीं की जा सकती।

(xii) लेखा मानक (एएस) 2 (संशोधित) "मालसूची का मूल्यांकन" का अनुपालन नहीं करना।

क. विशेष मदों के संबंध में भाड़ा, शुल्क प्रासंगिक व्यय आदि की बिना उचित पहचान व आवंटन के माल–सूची बना ली गई है, लेखों पर इसके प्रभाव सुनिश्चित नहीं हो सके।

ख. इसके साथ–साथ मालसूची का मूल्यांकन निवल वसूली योग्य मूल्य को ध्यान में न रखते हुए किया गया है।

उपर्युक्त के लेखों पर प्रभाव सुनिश्चित नहीं हो सके।

(xiii) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के साथ राशि का समाधान न होने और पुष्टि न होने में व्यय/आय के तत्व शामिल हो सकते हैं। कम्पनी ने फुटकर देयताओं में 'कोई नहीं' (पिछले वर्ष 175.89 लाख रु.) दिखाया है। एएआई द्वारा की गई पुष्टि के अनुसार एएएसएल पर 2737.49 लाख रु. का बकाया है जबकि एएएसएल के खातों में भी 1278.16 लाख रु. दिखाया गया है। जिसके परिणामस्वरूप देयताओं को 1459 लाख रु. कम करके दिखाया गया है।

(xiv) समझौते के आधार पर कुछ लेन–देन का लेखा (लेखा नीति सं. 4, 10(क), (ख) एवं (ग) देखें) और नैसिल के क्रेडिट नोट के आधार पर विमानों के खड़ा रहने पर बीमा प्रीमियम की वापसी का क्रेडिट लेखा के उपार्जित आधार के पूर्वानुमान तथा लेखा–मानक एएस 1–"लेखा नीतियों के प्रकटीकरण" एवं एएस 5 (संशोधित)– "अवधि का निवल लाभ या हानि, पूर्वावधि मदें तथा लेखा नीतियों में परिवर्तन" के अनुपालन में नहीं है। राशि को सुनिश्चित नहीं किया जा सका।

(xv) नैसिल से लिए गए बोईंग 737 विमानों का लीज़ में और अनुरक्षण शुल्क एक मुश्त 800 लाख रु. निर्धारित किया गया है तथापि पिछले वर्ष (3200 लाख रु.) के तुलना में लीज़ शुल्क में कमी का औचित्य पूर्ण ब्यौरा उपलब्ध नहीं हो सका। इस संबंध में लेखाओं पर टिप्पणियों की अनुसूची xx के पैरा 16 सन्दर्भ हो सकता है जहां ऐसा देखा गया है कि नैसिल के साथ किया गया लीज़ शुल्क का करार 22/06/2009 को हस्ताक्षरित किया गया है जो कि वित्तीय वर्ष की समाप्ति के काफी बाद था।

(xvi) एएस–17 का अनुपालन न किया जाना– "सेगमेंट रिपोर्टिंग"। हमारी राय में अनुदान की मंजूरी की शर्तों के अनुसार एटीआर विमान का आर्थिक और भौगोलिक कारणों से प्रचालन एक अलग सेंगमेंट है। अनुसूची सं. XX के पैरा नं. 14 को देखें। इसी प्रकार पार्टियों के साथ विशेष करार के अंतर्गत 6 बोईंग 737 विमानों का विशेष रूप से मालवाहक विमानों के रूप में प्रचालन भी इसके आर्थिक निहितार्थ को ध्यान में रखते हुए एक अलग सैंगमेंट है।

(xvii) अनुसूची XIX प्रमुख लेखाकरण नीतियों के पैरा 6 के संदर्भ में ग्रेज्युटी की देयताओं के लिए कम्पनी ने लेखांकन मानक एएस–15 संशोधित को नहीं अपनाया है जिसमें पात्र कर्मचारियों के लिए निर्धारित लाभ योजना का परिचालित मूल्यांकन किया जाना चाहिए।

(xviii) अग्रिम यात्री प्राप्ति, नो शो यात्रियों से राजस्व, रद्दकरण शुल्क से आय, प्रशासनिक शुल्क की वापसी से आय व पी.एस.एफ पर अर्जित कमीशन को लेखों में न लेना। राशि सुनिश्चित नहीं की जा सकी।

(xix) बेसिक दरों के साथ–साथ अन्य दरों जैसे दस्तावेज बनाने का शुल्क, मूल्यांकन शुल्क, ढुलाई शुल्क, डेमरेज शुल्क इत्यादि पर चार्ज करने की बजाय सिंगल टन किलोमीटर चार्ज करने के कारण कार्गो राजस्व को कम करके बताया गया है।

(xx) पार्टी तथा अन्य देयताओं के सम्बन्ध में लेखों की प्राप्ति और देय अग्रिम के लिए बकायों की पुष्टि न होना। इस प्रकार के बकायों की पुष्टि न होने से वित्तीय ब्यौरों पर इन समायोजनों से होने वाले प्रभाव पर हम कोई टिप्पणी नहीं कर सकते।

(xxi) कम्पनी को सूखा मण्डार मदों की सप्लाई करने पर नैसिल द्वारा बिक्री कर (वैट) चार्ज न करना। राशि सुनिश्चित नहीं की जा सकी।

(xxii) प्रबंध मंडल के अनुमानों के अनुसार अपने कर्मचारियों को जारी की गई निःशुल्क/रियायती टिकटों के मूल्य की 275.87 लाख रु. (31.03.2008 तक 248.21 लाख रु. सहित) की अनुषंगी लाभ कर देयताओं को नहीं माना गया है। (अनुसूची XX के लेखाओं पर टिप्पणी के पैरा I (ड.) तथा 11 को देखें)। जिसके परिणामस्वरूप हानि को 27.66 लाख रु. और संचित हानि को 275.87 लाख रु. कम करके बताया गया है।

(xxiii) निर्धारण वर्ष 1997–98 के लिए आयकर विभाग द्वारा मांग को कम्पनी ने फुटकर देयताओं में दिखाया है। कम्पनी ने इसे विवादित बताया है। अन्य वर्ष के लिए आयकर निर्धारिती की स्थिति/ब्यौरे के अभाव में इस संबंध में कम्पनी की देयताओं के बारे में हम कोई भी टिप्पणी करने में असमर्थ हैं। राशि सुनिश्चित नहीं की जा सकी।

(xxiv) (क) अनुसूची XX लेखों पर टिप्पणियों के पैरा 2(ii) के सन्दर्भ में, माल भाड़ा प्रचालन के लिए मैसर्स गति लि. और नैसिल के मध्य हुआ करार मार्च, 2009 को समाप्त हो गया है। दावा इन्वायस के मामले में कम्पनी ने अपनी लेखांकन नीति में परिवर्तन किया है जोकि पार्टियों को तरजीह देता है। जिसे अब समझौता आधार पर लेखांकित किया जाएगा। तद्नुसार कम्पनी के द्वारा मैसर्स गति लि. के विरूद्ध 11198 लाख रु. का दावा किया गया है जिसे राजस्व के रूप में अभिज्ञात नहीं किया गया है। लेखांकन नीति में परिवर्तन के परिणामस्वरूप राजस्व और चालू परिसम्पत्तियों को 11198 लाख रु. कम करके बताया गया है।

(ख) 4 (चार) बोइंग 737 विमानों की पेटिंग के लिए गति को 195.92 लाख रु. के भेजे गए दावे के लिए व्यय का कोई प्रावधान नहीं रखा गया है जिसके परिणामस्वरूप व्यय को उस सीमा तक कम करके बताया गया है।

(xxv) डाक विभाग के साथ उत्तर पूर्वी क्षेत्र में माल भाड़ा विमान चार्टर का एम.ओ.यू. 23.08.2008 को समाप्त हो गया है। इसका नवीकरण नहीं किया गया है। कम्पनी लेकिन डाक विभाग को पहले के एम.ओ.यू. की शर्तों पर सेवाएं प्रदान कर रही है। इसके जारी रहने पर यदि कोई वित्तीय प्रभाव है तो उस पर हम टिप्पणी करने में असमर्थ हैं। राशि सुनिश्चित नहीं हो सकी है।

पैराग्राफ (vii), (ix), (x), (xi), (xii), (xiv), (xv), (xvii), (xviii), (xix), (xx), (xxi), (xxiii), और (xxv) में दी गई टिप्पणियों के संबंध में, इनमें दी गई जानकारी का लेखों पर प्रभाव के विषय में हम अपनी राय देने में असमर्थ हैं। आगे पैराग्राफ (xiii), (xxii) और (xxiv) (ख) में दी गई टिप्पणियों के प्रभाव के कारण 8182.54 लाख रु. की हानि 9865.12 लाख रु. होनी चाहिए थी कुल निवल चालू परिसम्पतियां 53132.28 लाख रु. होनी चाहिए थी। (आंकड़ों में बताए गए 51201.49 लाख रु. के मुकाबले), संचित हानि 53154.01 लाख रु. की होनी चाहिए (रिपोर्ट किए गए 51223.22 लाख रु. के मुकाबले) उपर्युक्त टिप्पणियों के आधार पर हम रिपोर्ट करते हैं कि हमारी राय और हमारी जानकारी और हमें दिए गए स्पष्टीकरणों के अनुसार उपर्युक्त लेखे, लेखा नीतियों और उन पर दी गई टिप्पणियों के साथ पढ़े गए हैं, कम्पनी अधिनियम 1956 के अन्तर्गत अपेक्षित सूचनाओं को तदनुसार उपलब्ध कराया गया है। यह सूचनाएं भारत में स्वीकृत लेखा सिद्धान्तों के अनुरुप सही एवं उचित जानकारी प्रदान करती हैं।

(i) तुलन पत्र के संबंध में 31 मार्च, 2009 की स्थिति के अनुसार कंपनी की कार्य स्थिति,

(ii) लाभ–हानि खाते के संबंध में इस तारीख को समाप्त वर्ष के लिए कंपनी की हानि।

(iii) नगद प्रवाह विवरण के संबंध में इस तारीख को समाप्त वर्ष के लिए नगद प्रवाह।

कृते जिन्दल एण्ड कम्पनी
चार्टरित लेखापाल

ह./–
(डॉ. अखिल जिन्दल)
भागीदार
सदस्यता संख्या. 90515

स्थान : नई दिल्ली
दिनांक : 30 सितंबर, 2009

लेखा परीक्षकों की रिपोर्ट का अनुलग्नक

नियत तिथि की हमारी रिपोर्ट के पैरा–1 के संदर्भ में

(i) (क) कम्पनी ने स्थायी परिसम्पत्तियों का मात्रात्मक ब्यौरा और उनकी अवस्थिति सहित सामान्यतः पूरे विवरण दिखाने के लिए उचित रिकार्ड रखे हैं।

(ख) हमें दी गई सूचना और स्पष्टीकरणों के अनुसार स्थायी परिसम्पत्तियों का वास्तविक सत्यापन द्विवार्षिक आधार पर किया जाना था। पिछला सत्यापन 31 मार्च 2007 को समाप्त द्विवार्षिक अवधि के लिए किया गया था। जिसके समाधान की प्रक्रिया अंतिम रूप में है। पहले किए गए प्रत्यक्ष सत्यापन के अवलोकनों के अनुपयोगी और गुमशुदा परिसम्पत्तियों को बट्टे खातें डालने की प्रक्रिया पूरी नहीं की गई है। कम्पनी ने वर्ष 2008–09 को होने वाले प्रत्यक्ष सत्यापन को नहीं किया है।

(ग) वर्ष के दौरान, कम्पनी ने स्थायी परिसम्पत्ति के किसी महत्वपूर्ण/बड़े भाग को नहीं बेचा है।

(ii) (क) हमें दी गई सूचना और स्पष्टीकरणों के अनुसार वर्ष के अंत में **कैटरिंग विभाग, कैटरर और बाहरी स्टेशनों के पास रखे भंडार के अलावा** सूखे भंडार का वास्तविक सत्यापन किया गया है। एटीआर विमानों से सम्बन्धित मालसूची के संबंध में वर्ष के दौरान वास्तविक सत्यापन किया गया है तथा वास्तविक सत्यापन में किसी बड़ी त्रुटि की कोई जानकारी नहीं दी गई है।

(ख) **निर्धारित की गई प्रक्रियाओं के अभाव में, भंडार के वास्तविक सत्यापन के कार्यक्षेत्र एवं प्रक्रिया में सुधार/युक्तिसंगत बनाने की आवश्यकता है।**

(ग) एटीआर/सीआरजे विमानों के लिए इन्वेंटरी पूर्व अब नैसिल द्वारा प्राप्त की जाती है। प्राप्ति, जारी करने और अंतशेष स्टॉक की इन्वेंटरियों का रिकार्ड कम्पनी द्वारा कोलकाता में और नैसिल द्वारा हैदराबाद (एटीआर विमान के लिए) में रखा जाता है। सीआरजे इंवेंटरियों को दिल्ली में नैसिल द्वारा रखा जाता है। इन्वेंटरियों के अंतशेष स्टॉक का प्रत्यक्ष सत्यापन किया जाता है और विसंगतियों का विश्लेषण/कार्रवाई की जाती है। **हमारे अभिमत में विमानों की इंवेंटरियों को रखने में आंतरिक नियंत्रण प्रणाली में सुधार अपेक्षित है। इसके साथ–साथ कम्पनी के एटीआर भंडार अनुभाग और वित्त विभाग के बीच बेहतर कार्य तारतम्य होना आवश्यक है।**

(iii) (क) हमें दी गई सूचना एवं स्पष्टीकरणों के अनुसार कंपनी ने कंपनी अधिनियम 1956 की धारा 301 के अन्तर्गत सन्दर्भित किसी भी पार्टी को/से न तो कोई रक्षित या अनारक्षित ऋण लिया है और न ही दिया है तथापि ऐसा देखने मे आया है कि कम्पनी अधिनियम 1956 की धारा 301 के अन्तर्गत रजिस्टर व्यवस्थित नहीं बनाए गए हैं।

(ख) क्योंकि कम्पनी ने कोई ऋण लिया/दिया नहीं है ब्याज की दर, मुख्य राशि की प्राप्ति, अतिशोध्य (ओवर–डयू) राशि खंड (ख), (ग) और (घ) लागू नहीं होते।

(ग) यहां यह उल्लेखनीय है कि कम्पनी का अपनी होल्डिंग कम्पनी नैसिल पर 54229.21 लाख रु. का बकाया बाकी है। **ऐसा भी देखने में आया है कम्पनी ने सरकार से प्रतिनियुक्ति पर आए पूर्व कर्मचारी को 2.61 लाख रु. का ब्याज रहित आरक्षित ऋण दिया है जिसकी लम्बे समय से वसूली नहीं हुई है।**

(iv) हमारे अभिमत में और हमें दी गई सूचना और स्पष्टीकरणों के अनुसार **आंतरिक नियंत्रण व्यवस्थाएं राजस्व, इंटवेंटरी नियंत्रण, बिक्री/हिस्से पूर्जों की लोनिंग और कुछ व्ययों तथा सेवाओं को रिकार्ड करने की दृष्टि से कंपनी के आकार तथा उसके व्यवसाय की प्रकृति के अनुरूप नहीं है। आंतरिक नियंत्रण व्यवस्थाओं में कमियां पाई गई हैं तथा लगातार असफलताओं एवं वर्षों से सुधार न होने के कारण, इन्हें नियमित रूप से रिपोर्ट किया जा रहा है।**

(v) (क) **कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 301 के अन्तर्गत रजिस्टर (रजिस्टरों) में दी जाने वाली आवश्यक सूचनाओं का अद्यतन ब्यौरा नहीं दिया गया है। अपेक्षित रजिस्टर व्यवस्थित नहीं किए गए हैं।**

(ख) उपर्युक्त पैरा (क) के तहत् की गई हमारी टिप्पणी के मद्देनजर हम इस खंड के प्रावधानों के अनुपालन पर कोई टिप्पणी नहीं कर सकते हैं जोकि लेन–देन के मूल्यों के औचित्य से संबंधित है।

(vi) कंपनी ने जनता से कोई जमा स्वीकार नहीं किया है, अतः कंपनी अधिनियम 1956 की धारा 58 ए एवं 58 एए के प्रावधान तथा कोई अन्य संबंधित प्रावधान तथा उनके अंतर्गत आने वाले नियम लागू नहीं हैं।

(vii) **18 फरवरी, 2009 में कम्पनी द्वारा केवल वर्ष 2008–09 के लिए आंतरिक लेखा परीक्षक नियुक्त किए गए थे। हमारे अभिमत में आंतरिक लेखा प्रणाली को इसके आकार, इसके कार्य की प्रकृति एवं व्यवसाय के अनुरुप सुगठित करने की आवश्यकता है। जिससे लेन–देन, विशेषकर लीज़ तथा ए.टी.आर./सी.आर.जे विमान प्रचालन से संबंधित अन्य करारों, राजस्व प्राप्ति, ईंधन लेने/भुगतान और मालसूची नियंत्रण पर पर्याप्त कवरेज रखा जा सके।**

(viii) हमें सूचित किया गया है कि अधिनियम की धारा 209 की उप धारा (1) के खंड (डी) के अंतर्गत केन्द्रीय सरकार ने लागत रिकार्ड के रख–रखाव का निर्धारण नहीं किया है।

(ix) (क) कम्पनी के रिकार्डों तथा हमें दी गई सूचना एवं स्पष्टीकरणों के अनुसार कंपनी द्वारा अविवादित सांविधिक देय राशि, **स्रोत पर कर कटौती, सेवा कर तथा रोके हुए कर को जमा करने में हुए विलम्ब के कुछ मामलों को छोड़कर** भविष्य निधि, आयकर, सम्पति कर, सेवा कर शुल्क, उप कर, बिक्री कर, स्रोत पर आयकर कटौती तथा अन्य सांविधिक देय राशि को नियमित रूप से जमा किया जाता है। सीमा शुल्क इंडियन एयरलाइंस लिमिटेड द्वारा दिया जाता है तथा इसकी पुष्टि की जाती है कि कोई भी अविवादित देय राशि शेष नहीं है। कम्पनी ने अपने कर्मचारियों को दी जाने वाली निःशुल्क/रियायती टिकटों के मूल्य पर **275.87 लाख रु. (31.03.2008 तक 248.21 लाख रु. सहित)** के अनुषंगी लाभ कर को प्रदत्त नहीं किया है।

(ख) कम्पनी के रिकार्ड तथा हमें उपलब्ध कराई गई सूचना एवं स्पष्टीकरणों के अनुसार मूल्यांकन वर्ष 1997–98 के लिए औसतन 140.44 लाख रुपए की आयकर मांग कंपनी द्वारा विवादित बतायी गई है और 140.44 लाख रु. की उक्त राशि का विरोध प्रकट करते हुए जमा कर दी गई। यह मामला आयकर अपीलीय ट्रिब्यूनल में विचाराधीन है।

(x) **वर्ष के दौरान कम्पनी को हानि हुई है तथा निगेटिव नेट वर्थ भी रहा है। रिपोर्टाधीन वर्ष के दौरान कम्पनी को नगद हानि हुई है और इससे पिछले वित्तीय वर्ष में भी नगद हानि हुई है।**

(xi) कम्पनी के रिकार्ड तथा हमें उपलब्ध कराई गई सूचना एवं स्पष्टीकरणों के अनुसार वित्तीय संस्थानों, बैंक या डिबैन्चर धारकों को कोई राशि देय नहीं है।

(xii) कम्पनी के रिकार्ड के अनुसार कम्पनी ने शेयर, डिबैन्चर या कोई अन्य प्रतिभूति को जमानत के रूप में गिरवी रख कर कोई ऋण या अग्रिम नहीं दिया है।

(xiii) चिट फंड, निधि या म्युचुवल बैनेफिट सोसायटी पर लागू किसी प्रकार के विशेष कानूनों के प्रावधान कम्पनी पर लागू नहीं हैं।

(xiv) कम्पनी के रिकार्ड तथा हमें उपलब्ध कराई गई सूचना एवं स्पष्टीकरणों के अनुसार कम्पनी शेयरों, प्रतिभूतियों, डिबैन्चर या अन्य निवेशों में न तो कोई कारोबार कर रही है न उसमें संबद्ध है।

(xv) कम्पनी के रिकार्ड और हमें दी गई सूचना एवं स्पष्टीकरणों के अनुसार किसी अन्य के द्वारा बैंक या वित्तीय संस्थानों से लिए गए ऋण पर कम्पनी ने कोई गारन्टी नहीं दी है।

(xvi) हमें दी गई सूचना और स्पष्टीकरणों के अनुसार कम्पनी ने वर्ष के दौरान कोई आवधिक ऋण नहीं लिया है।

(xvii) हमें दी गई सूचना एवं स्पष्टीकरणों के अनुसार कोई भी लघुकालीन अवधि की निधि नहीं जुटाई गई है।

(xviii) कम्पनी ने शेयरों का आबंटन नहीं किया है।

(xix) कम्पनी ने कोई डिबैन्चर जारी नहीं किए हैं।

(xx) कम्पनी ने पब्लिक इश्यू के माध्यम से धन जमा नहीं किया है।

(xxi) हमारी जानकारी एवं हमें दी गई सूचना एवं स्पष्टीकरणों के अनुसार वर्ष के दौरान कम्पनी में किसी प्रकार की कोई धोखाधड़ी का मामला न तो पाया गया और न ही हमारी जानकारी में लाया गया।

कृते जिन्दल एण्ड कम्पनी
चार्टरित लेखापाल

ह./–
(डॉ. अखिल जिन्दल)
भागीदार
सदस्यता संख्या. 90515

स्थान: नई दिल्ली
दिनांक: 30 सितंबर, 2009

सांविधिक लेखा परीक्षकों की टिप्पणियां

लेखा परीक्षकों के अवलोकनों पर प्रबंध मण्डल की टिप्पणियां इस प्रकार हैं :

लेखा परीक्षकों द्वारा उठाए गए अधिकाश मुद्दे स्वतः स्पष्ट हैं। तथापि यथापेक्षित सूचनाएं/स्पष्टीकरण नीचे दिए जा रहे हैं :–

क्र. सं.	लेखा परीक्षक की टिप्पणी	प्रबंध वर्ग के उत्तर
1.	कम्पनी अधिनियम 1956 की धारा 227 की उपधारा (4ए) के अधीन भारत की केन्द्रीय सरकार द्वारा जारी किए गए कम्पनी (लेखा परीक्षा) आदेश, 2003 यथा–संशोधित के अनुसार अपेक्षित तथा हमारे द्वारा संगत समझी गई ऐसी जांच और लेखा परीक्षा के दौरान हमें दी गई सूचना व स्पष्टीकरणों के अनुसार हमने उक्त आदेश के पैराग्राफ 4 और 5 में निर्दिष्ट मामलों के बारे में अपनी रिपोर्ट का एक विवरण अनुबंध में संलग्न किया है।	स्वतः स्पष्ट है।
2.	उपरोक्त पैराग्राफ 1 में उल्लिखित अनुबंध में दी गई हमारी टिप्पणियों के अतिरिक्त हमें कहना है कि:–	स्वतः स्पष्ट है।
	(i) **आगे दिए गए पैरा (viii), (ix), (xi), (xii), (xiv), (xv), (xvii), (xviii), (xix), (xx) और (xxiii)** में बताए गए कारणों के अलावा हमने ऐसी सारी सूचनाएं और स्पष्टीकरण प्राप्त किए हैं जोकि हमारी जानकारी और विश्वास के अनुसार लेखा परीक्षा के लिए आवश्यक हैं।	
	(ii) **आगे दिए गए पैरा (viii), (ix), (xi), (xii) तथा (xx)** में दिए गए ब्यौरे को छोड़कर जहां तक पुस्तकों की हमारी जांच से स्पष्ट है हमारे मतानुसार कंपनी ने विधि अनुसार अपेक्षित लेखाओं की उपयुक्त पुस्तकें रखी हैं।	स्वतः स्पष्ट है।
	(iii) इस रिपोर्ट में उल्लिखित तुलन–पत्र, लाभ व हानि खाता और नकद प्रवाह विवरणी लेखा पुस्तकों के अनुरुप बनाई गई है।	स्वतः स्पष्ट है।
	(iv) **आगे दिए गए उप पैरा (xii), (xiv), (xvi) तथा (xvii)** में दिए गए ब्यौरे को छोड़कर हमारे मतानुसार इस रिपोर्ट में दिए गए तुलन–पत्र, लाभ और हानि खाता और नकद प्रवाह विवरणी कम्पनी अधिनियम 1956 की धारा 211 की उपधारा (3सी) में दिए गए लेखा मानकों के अनुरूप हैं।	स्वतः स्पष्ट है।

क्र. सं.	लेखा परीक्षक की टिप्पणी	प्रबंध वर्ग के उत्तर
	(v) सरकार की दिनांक 21 अक्तूबर, 2003 की अधिसूचना सं. जीएसआर–829 (ई) के सन्दर्भ में, सरकारी कम्पनियों पर कम्पनी अधिनियम 1956 की धारा 274 (1) (जी) के प्रावधानों को लागू करने की छूट है।	स्वतः स्पष्ट है।
	(vi) रिपोर्ट में दिए गए वित्तीय विवरण निरन्तरता के आधार पर तैयार किए गए हैं। 50998.23 लाख रु. के संचित घाटे और परिणामी नकारात्मक नेटवर्थ को दृष्टि में रखते हुए, कम्पनी के बने रहने की कल्पना इसकी होल्डिंग कम्पनी, नैसिल द्वारा जारी निरंतर वित्तीय सहयोग पर निर्भर करती है। ऐसा देखने में आया है कि कम्पनी पर 31.03.2009 को अपनी होल्डिंग कम्पनी, नैसिल का 54229.21 लाख रु. का बकाया है, इसमें पिछले वर्ष के 13185.64 लाख रु. की बढ़ोत्तरी से 41043.57 लाख रु. का बकाया हुआ है।	तथ्यात्मक विवरण है।
	(vii) नैसिल ने अपने दिनांक 21 मार्च, 2008 के पत्र में सूचित किया है कि 31 मार्च 2007 तक की देनदारी वाली 30675.17 करोड़ रु. की राशि को पूर्व इंडियन एयरलाइन्स (अब नैसिल) के खातों में संरक्षणात्मक कार्रवाई के रूप में बट्टे खाते में डाल दिया गया था और बट्टे खाता डालना भविष्य में इसे एलाइंस एयर से वसूल करने के नैसिल के अधिकार पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं डाला है। वर्ष 2007–08 में भी नैसिल ने एएएसएल के बकायों को बट्टे खाते डाला था। यही स्थिति 31.03.2009 तक भी जारी रही। तथापि एएएसएल के खातों के अनुसार 31.03.2009 को नैसिल को 54229.21 लाख रु. की देय राशि को विशेषज्ञों की राय के अनुसार तदनुसार इसे खातों में वापिस नहीं दिखाया गया। नैसिल को देय देयताओं को खाते में वापिस न लिए जाने के प्रभाव पर हम टिप्पणी करने में असमर्थ हैं।	उपयुक्त विवरण अनुसूची XX के लेखों पर टिप्पणियां संख्या 5 (i) में दिए गए हैं।