

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
का
प्रतिवेदन

मार्च 2013 को समाप्त वर्ष के लिए

संघ सरकार (रक्षा सेवाएं)
वायुसेना एवं नौसेना
2014 की प्रतिवेदन संख्या 34
(लेखा परीक्षा)

विषय सूची

	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्रस्तावना		iv
विहंगावलोकन		v
अध्याय - I परिचय		
प्रतिवेदन के सम्बन्ध में	1.1	1
लेखा परीक्षा हेतु प्राधिकार	1.2	2
लेखा परीक्षा की योजना व आचरण	1.3	2
आंतरिक नियंत्रण तथा आंतरिक एवं बाह्य लेखा परीक्षा के मध्य समन्वय	1.4	3
लेखा परीक्षण की जा रही इकाईयों की रूपरेखा	1.5	4
लेखा परीक्षा की उल्लेखनीय आपत्तियां	1.6	5
वायुसेना और नौसेना से सम्बन्धित वित्तीय पहलू	1.7	9
तटरक्षक संगठन	1.8	16
वायु सेना, नौसेना तथा तटरक्षक की प्राप्तियाँ	1.9	17
विनियोजन एवं व्यय	1.10	17
लेखा परीक्षा का प्रभाव	1.11	18
अध्याय - II रक्षा मंत्रालय		
प्रशिक्षक वायुयान की अधिप्राप्ति	2.1	20
जासूसी मिशन हेतु गतिशील भू संदोहन केन्द्र की अप्रयोज्यता	2.2	30
हवाई लड़ाकू चालन यंत्र-विन्यास प्रणाली की अधिप्राप्ति	2.3	33
एक टॉरपीडो की अधिप्राप्ति में निष्फल निवेश	2.4	38

अध्याय - III वायुसेना		
संविदा/अनुबंध प्रबंधन		
टरबाइन ब्लेडों की मरम्मत पर परिहार्य व्यय	3.1	43
विसंगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने में विलम्ब के कारण हानि	3.2	46
सहायक पावर यूनिट की मरम्मत/ओवरहॉल पर परिहार्य व्यय	3.3	48
अधिप्राप्ति		
एक प्रणाली की अनुचित अधिप्राप्ति	3.4	52
ब्रेक पैराशूट की अधिप्राप्ति पर अतिरिक्त व्यय	3.5	54
कलर डाई की अधिप्राप्ति के अविवेकपूर्ण निर्णय के कारण परिहार्य हानि	3.6	57
भण्डार निदेशालय, वायु सेना मुख्यालय	3.7	59
भारतीय वायु सेना में हवाई क्षेत्र सुरक्षा की लेखापरीक्षा	3.8	89
भारतीय वायुसेना में विशेष उपकरण और हथियारों का भण्डारण	3.9	122
निर्माण सेवाएं		
विवाहित आवासों का अधिक प्रावधान	3.10	141
विविध मामले		
सिम्युलेटरों के अनुरक्षण पर किया गया परिहार्य व्यय	3.11	142
लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर वसूली	3.12	145
अध्याय - IV नौसेना		
शस्त्र उपकरण डिपों तथा शस्त्र उपकरण निदेशालय की कार्यप्रणाली	4.1	147
अधिप्राप्ति एवं संविदा/अनुबंध प्रबंधन		
पुनरादेश विकल्प को लागू करने में विफल रहने के कारण परिहार्य व्यय का होना	4.2	172
एक वायुयान की मरम्मत पर हुआ अलाभकारी व्यय	4.3	175
अति-महत्वपूर्ण अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति में असाधारण विलंब	4.4	180
अत्यधिक मूल्य पर एक मद/वस्तु की अधिप्राप्ति	4.5	185
इलेक्ट्रोड्स की आवश्यकता से अधिक अधिप्राप्ति	4.6	188

विविध मामले		
लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर वसूली	4.7	191
लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर वसूली/बचत	4.8	192
निर्माण सेवाएं		
निर्माण कार्यो एवं विशिष्ट उपकरणो की प्रबंध व्यवस्था में संकलन न होने के कारण निवेश का बेकार होना।	4.9	194
एक समर्पित ईंधन पाइपलाइन की अनुपलब्धता एवं निधियों का अवरोधन।	4.10	198
अध्याय - V तटरक्षक		
भारतीय तटरक्षक द्वारा विलम्ब शुल्क का परिहार्य भुगतान	5.1	202
निधियों का अवरोधन और लेखा परीक्षा के दृष्टांत पर वसूली	5.2	206
तटरक्षक अधिकारियों के अग्रिमों की वसूली में चूक	5.3	208
संलग्नक - I		212
संलग्नक - II		213
संलग्नक - III		215
संलग्नक - IV		216

प्रस्तावना

मार्च 2013 में समाप्त वर्ष के लिए यह लेखापरीक्षा प्रतिवेदन, संविधान के अनुच्छेद 151 के अन्तर्गत, राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिये तैयार किया गया है।

इस प्रतिवेदन में संघ सरकार (रक्षा सेवाएं) - वायु सेना, नौसेना, तटरक्षक तथा सैन्य अभियांत्रिक सेवायें की लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम सम्मिलित हैं।

इस प्रतिवेदन में उल्लिखित दृष्टान्त वे हैं, जो 2012-13 की अवधि के लिए नमूना जांच लेखापरीक्षा के दौरान देखने में आये, साथ में वे जो पूर्व वर्षों में देखने में आये किन्तु पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में रिपोर्ट नहीं किये जा सके, 2012-13 के पश्चात् की अवधि से सम्बन्धित दृष्टान्त भी सम्मिलित किये गये हैं, जहाँ कहीं आवश्यक है।

भारत के नियंत्रक-महालेखा परीक्षक के द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानकों के साथ एकरूपता में यह लेखा परीक्षा की गई है।

विहंगावलोकन

वर्ष 2012-13 के दौरान रक्षा सेवाओं के लिए किया गया कुल व्यय ₹1,87,469 करोड़ था। इसमें से, वायु सेना और नौसेना ने क्रमशः ₹51,118 करोड़ और ₹29,879 करोड़ खर्च किए। इन दोनों सेनाओं द्वारा किया गया संयुक्त व्यय रक्षा सेवाओं पर किए गए कुल व्यय का 43.21 प्रतिशत है। वायु सेना एवं नौसेना के व्यय का अधिकांश भाग पूंजीगत है, जो कुल व्यय का लगभग 62.64 प्रतिशत है।

इस प्रतिवेदन में वायुसेना, नौसेना, तटरक्षक एवं सैन्य इंजीनियर सेवाओं के लेनदेन की नमूना लेखापरीक्षा के प्रमुख निष्कर्ष समाविष्ट हैं। इस प्रतिवेदन में समाविष्ट कुछ प्रमुख निष्कर्षों की चर्चा नीचे की गयी है।

I. प्रशिक्षक वायुयान की अधिप्राप्ति

हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) द्वारा 14 वर्ष बीत जाने के बाद भी एक प्रशिक्षक वायुयान के विकास एवं आपूर्ति में विलम्ब से पॉयलटों का चरण- II प्रशिक्षण बुरी तरह प्रभावित हुआ था। इसके अतिरिक्त, भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) पैरामीटर की तुलना में विकासाधीन वायुयान भारी जो प्रशिक्षण से सम्बन्धित कार्य निष्पादन को प्रभावित कर सकता है। और भी मार्च 2010 की संविदा के विरुद्ध एच ए एल के ₹2953.88 करोड़ तक जारी अग्रिम अब तक अव्ययित पड़ा रहा। संविदा के प्रावधानों में कमी के कारण, आई ए एफ ने ₹6.04 करोड़ मूल्य के क्रय आदेश के अंकित मूल्य के विरुद्ध एच ए एल को ₹926.15 करोड़ राशि का महत्वपूर्ण द्वितीय चरण भुगतान के रूप में किया था।

(पैराग्राफ 2.1)

II जासूसी मिशन हेतु गतिशील भू संदोहन केन्द्र की अप्रयोज्यता

एक जासूसी (रेकी) प्रणाली प्रचालनात्मक आवश्यकताओं के लिए खुफिया आँकड़े एकत्रित करने हेतु प्रयोग की जाती है। एक हवाई जासूसी प्रणाली में सिन्थेटिक एपर्चर रेडार (एस ए आर) पॉड, इलैक्ट्रोऑप्टिक/इन्फ्रा रेड (ई ओ/ आई आर) पॉड एवं स्टैटिक/ गतिशील भू संदोहन केन्द्र (एम जी ई एस) सम्मिलित हैं। ₹129.76 करोड़ की कीमत पर आयातित (2009) चार एम जी ई एस के गलत आबंटन की अधिप्राप्ति नहीं होने के परिणामस्वरूप अभिप्रेत उद्देश्य हेतु उनकी अप्रयोज्यता से भारतीय वायुसेना के टोही मिशन प्रभावित हुआ।

(पैराग्राफ 2.2)

III हवाई लड़ाकू चालन यंत्र की विन्यास की अधिप्राप्ति

हवाई लड़ाकू चालन यंत्र विन्यास (ए सी एम आई) प्रणाली सम्पूर्ण लड़ाकू उड़ानों का एक इलैक्ट्रॉनिक रिप्ले प्रदान करता है। ए सी एम आई प्रणाली के अधिक उड़ान प्रशिक्षण पर भारतीय वायुसेना ने ₹10.35 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया। आगे, बेड़ा नवीनीकरण योजना के साथ ए सी एम आई प्रणाली की अधिप्राप्ति एवं एकीकरण के समाकलन न हाने के कारण ₹167 करोड़ की कीमत पर अधिप्राप्त उपकरण का प्रशिक्षण उद्देश्य हेतु पूर्ण स्तर से उद्वेहन नहीं किया जा सका।

(पैराग्राफ 2.3)

IV एक टारपीडो की अधिप्राप्ति में अलाभकार निवेश

मेसर्स भारत डायनामिक्स लिमिटेड (मेसर्स बी डी एल) से ₹99.60 करोड़ में की गई संविदा पर टारपीडो 'डब्ल्यू' अनुमानित गुणात्मक आवश्यकताओं (क्यू आर) को पूरा नहीं किया। आवश्यक एयरबोर्न प्रीसेटर्स संविदा के चार वर्ष बाद परीक्षाधीन रहे। इन टारपीडो के परिचालनात्मक उद्वेहन में भारतीय नौसेना (आई एन) की अयोग्यता को दर्शाते थे जिससे निवेश अलाभकार रहा। आगे, संविदा के सम्पन्न होने तथा टारपीडो 'डब्ल्यू' की सुपुर्दगी में विलम्ब से न्यूनतम पूल रिज़र्व को बनाए रखने में आई एन की अयोग्यता दिखाई देती थी।

(पैराग्राफ 2.4)

V टरबाइन ब्लेडों पर परिहार्य व्यय

संविदा में मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण हेतु समय सीमा निर्धारित नहीं होने के कारण, सांख्यिकी नियंत्रण ग्राइंडिंग मशीन की अधिप्राप्ति पर ₹5 करोड़ के निवेश के बाद भी वायुयान की सेवा योग्यता बनाए रखने हेतु वायुसेना को ब्लेडों को विदेश में मरम्मत के लिए भेजने को बाध्य होना पड़ा। परिणामतः भारतीय वायुसेना ने मूल उपकरण निर्माता (ओ ई एम) द्वारा मरम्मत पर ₹5.14 करोड़ का परिहार्य व्यय किया।

(पैराग्राफ 3.1)

VI भिन्नता रिपोर्ट प्रस्तुत करने में विलम्ब के कारण हानि

निर्धारित समय में गलत आपूर्त पुर्जों हेतु भिन्नता रिपोर्ट प्रस्तुत करने में बेस मरम्मत डिपो के भाग पर असफलता के परिणामस्वरूप न केवल ₹1.45 करोड़ की हानि बल्कि नाजुक पुर्जों की अपर्याप्तता जिसके द्वारा हेलिकॉप्टरों के अनुरक्षण को भी प्रभावित किया।

(पैराग्राफ 3.2)

VII सहायक ऊर्जा इकाई के मरम्मत/ओवरहाल पर परिहार्य व्यय

सहायक ऊर्जा इकाई (ए पी यू) वायुयान इंजन के शुरु करने तथा इंजन से मुख्य ऊर्जा आपूर्ति की असफलता के समय वायुयान के उड़ान के दौरान आपातकालीन सेवाएं बनाए रखने के लिए प्रयुक्त होती है। भारतीय वायुसेना ने अनुमानों के निर्धारण के दौरान उचित कर्मठता के अभाव के कारण छः ए पी यू के मरम्मत एवं ओवरहाल पर ₹1.69 करोड़ का परिहार्य व्यय किया।

(पैराग्राफ 3.3)

VIII एक प्रणाली की अन्यायोचित अधिप्राप्ति

मानचित्र अंकीकरण तैयारी स्टेशन (डी एम पी एस) दस्ती मानचित्र को अंकीकृत मानचित्र में परिवर्तन हेतु आवश्यक है। ₹3.49 करोड़ की कीमत पर अधिप्राप्त तीन डी एम पी एस गत चार वर्षों से उपयोग में नहीं लाए जा रहे थे क्योंकि वायुयान परिचालन इकाई पर डी एम पी एस की आवश्यकता नहीं थी।

(पैराग्राफ 3.4)

IX ब्रेक पैराशूट की अधिप्राप्ति पर अतिरिक्त व्यय

ब्रेक पैराशूट प्रत्येक लैंडिंग के दौरान वायुयान की गति को कम करने हेतु प्रयुक्त होती है। अत्यावश्यकता के अनुचित निर्धारण के कारण आई ए एफ ने 100 ब्रेक पैराशूटों के आयात पर ₹12.66 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया।

(पैराग्राफ 3.5)

X कलर डाई की अधिप्राप्ति पर अविवेकपूर्ण निर्णय के कारण परिहार्य हानि

कलर डाई हवाई प्रदर्शन में एयरोबैटिक डिस्प्ले करने के लिए आई ए एफ एयरोबैटिक दल द्वारा प्रयुक्त किया जाता है। भारतीय वायुसेना द्वारा कलर डाई की अधिप्राप्ति की अवास्तविक प्रक्षिप्ति साथ में सीमित शेल्फ जीवनकाल के बावजूद एक ही समय में तीन वर्ष की आवश्यकता की पूर्ति हेतु सम्पूर्ण मात्रा के आयात के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹4.51 करोड़ की परिहार्य हानि हुई।

(पैराग्राफ 3.6)

XI भंडार निदेशालय, वायुसेना मुख्यालय

वायुसेना मुख्यालय में भंडार निदेशालय, वायुसेना के लिए योजना, बजट बनाने, प्रावधान करने एवं गैर तकनीकी भंडार की आपूर्ति करने के लिए जिम्मेदार है। भण्डार निदेशालय तथा सम्बन्धित इकाइयों की लेखापरीक्षा के दौरान घटिया/अप्रमाणित उड़न वस्त्र एवं राजस्व के लोक निधि खाते में जमा नहीं करने से सम्बन्धित लेखा परीक्षा ने मामलों को देखा। मंत्रालय के बिना अनुमति/स्केलिंग कुछ भण्डारों की अनियमित अधिप्राप्ति के अनेक मामले थे। ईंधन की अधिप्राप्ति में फॉल क्लाज के नहीं कार्यान्वयन के कारण आई ए एफ को ₹713.09 करोड़ और त्वरित भुगतान छूट का लाभ उठाने में असफलता के कारण ₹9.58 करोड़ की हानि हुई। लेखापरीक्षा के दृष्टान्त पर आई ए एफ को विमानन टरबाइन ईंधन (ए टी एफ) की अधिप्राप्ति पर छूट उठाने से ₹107 करोड़ की बचत हुई।

(पैराग्राफ 3.7)

XII भारतीय वायुसेना में एयरोस्पेस सुरक्षा पर लेखा परीक्षा

आई ए एफ के लड़ाकू योग्यता के अनुक्षण के वायुयान दुर्घटना की रोकथाम एक बढ़ता हुआ महत्वपूर्ण तत्व है। 1998 की लेखा परीक्षा रिपोर्ट ने वायुयान दुर्घटना की उच्च दर, आधारभूत संरचना तथा प्रशिक्षण की कमी उड़ान अनुभव तथा प्रशिक्षण उपकरण की कमी तकनीकी खराबी के कारण निम्न अनुक्षण प्रक्रिया एवं जांच को अन्तिम स्तर देने में विलम्ब के मामले को उजागर किया। सितम्बर 2008 में की गई कार्रवाई टिप्पणी में लोक लेखा समिति (पी ए सी) को रक्षा मंत्रालय द्वारा दिए गए आश्वासन के बावजूद लेखापरीक्षा ने पाया (अगस्त 2013-दिसम्बर 2013) कि ये मामले लगातार विद्यमान रहे। आई ए एफ ने 2010-13 के दौरान 33 वायुयान एवं 27 कर्मिक खोया। लड़ाकू वायुयान में दुर्घटना की प्रतिशतता बढ़ी थी। मूल प्रशिक्षण वायुयान, मध्यम जेट प्रशिक्षक तथा उन्नत जेट प्रशिक्षक/सिम्युलेटर के पूर्ण दस्ते की अप्रत्याप्तता के कारण पायलटों के प्रशिक्षण के साथ समझौता करना पड़ा। कोर्ट ऑफ इन्क्वाइरी के अन्तिम स्तर देने में विलम्ब के परिणामस्वरूप पेंशन से सम्बन्धित लाभ तथा दुर्घटनाओं के रोकथाम हेतु उपचारी उपायों के कार्यान्वयन में विलम्ब और वायुयान दुर्घटनाओं/घटनाओं की हानियों के नियमितिकरण में विलम्ब हुआ।

(पैराग्राफ 3.8)

XIII आई ए एफ में विशेष उपकरण तथा हथियार का भण्डारण

राकेट, बम्ब, मिसाइल आदि सहित संवेदनशील वायु शस्त्र भण्डार, उच्च गुणवत्ता, धूल से स्वतंत्र तथा तापमान नियंत्रित वातावरण में रखे जाने होते हैं। जीवनकाल समाप्त मिसाइलों को पर्यावरण के गंभीर खतरे से बचाने के लिए उचित पर्यावरण में उनके निपटाने तक रखने की जरूरत है। सात उपकरण डिपो, पाँच ए एफ विंग, तीन बेस मरम्मत डिपो तथा एक वायु भण्डार पार्क की लेखा परीक्षा के दौरान, लेखा परीक्षा ने पाया कि भण्डारण शेडों हेतु निर्माण कार्य की संस्वीकृति में विलम्ब तथा स्थान परिवर्तन के कारण कार्य आरम्भ में विलम्ब से समय और कीमत में वृद्धि

के मामले थे। लेखा परीक्षा ने यह भी पाया कि कुछ भण्डार खुले क्षेत्र में रखे थे, एयरो इंजन के भण्डारण हेतु सार्वजनिक क्षेत्र अण्डरटेकिंग (पी एस यू) पर निर्भरता बनी रही, अग्नि शमक उपकरण तथा चालक दल के भण्डार में कमी, भण्डारण शेडों के सीपेज/लीकेज में मरम्मत में विलम्ब के परिणामस्वरूप भण्डारों को दूसरे शेडों में स्थानांतरित करना पड़ा।

(पैराग्राफ 3.9)

XIV सिम्युलेटरों के अनुरक्षण पर परिहार्य व्यय

एच पी टी -32 बेड़े के सेवा से हटाने के बावजूद सिम्युलेटरों हेतु कार्मिक अनुरक्षण संविदा के साथ बने रहने के अविवेकपूर्ण निर्णय के कारण भारतीय वायुसेना ने ₹0.92 करोड़ का परिहार्य व्यय किया।

(पैराग्राफ 3.11)

XV शस्त्र उपकरण डिपो तथा शस्त्र उपकरण निदेशालय की कार्यपद्धति

मांग के वार्षिक रिव्यू (ए आर डी) के 93 एवं 83 प्रतिशत अग्रिम योजना तथा पुनः भरण के उपाय में क्रमशः मुम्बई एवं विशाखापत्तनम में शस्त्र उपकरण डिपो द्वारा विलम्ब किया गया। इनमें से, आधे से अधिक ए आर डी तीन माह से अधिक के विलम्ब में साक्षी रहे। विलम्ब के बावजूद, ए आर डी ने कैलेण्डर वर्ष की अवहेलना तथा प्राप्त स्टॉक का विचार करने जैसी त्रुटियां थीं। रक्षा मंत्रालय (नौसेना) {आई एच क्यू एम ओ डी (नौसेना)} स्तर के एकीकृत मुख्यालय पर शस्त्र के पुर्जों के लिए संवीक्षा से उत्पन्न संविदा समय सीमा के अन्तर्गत संपन्न नहीं हुए। आई एच क्यू एम ओ डी (नौसेना) ने भी 79 प्रतिशत मामलों में प्रक्षिप्ति प्रस्तुत करने में विलम्ब किया। प्रत्येक स्तर पर विलम्ब से, अक्टूबर 2013 तक केवल 26 प्रतिशत मदों के लिए ही संविदा सम्पन्न हुई जिसके लिए आवश्यकता वर्ष 2009 में प्रक्षिप्ति की गई। शस्त्रों के पुर्जों हेतु मांग की अनुपालन की गणना के लिए कार्यप्रणाली, जैसा वर्तमान में प्रैक्टिस थी, में मजूबती की आवश्यकता थी। वर्तमान में, शस्त्रों के उपकरण के भण्डार के लिए अग्रिम योजना एवं पुनःभरण प्रणाली का निष्पादन विश्वसनीय तरीके से सुनिश्चित किया जा सका।

(पैराग्राफ 4.1)

XVI पुनरादेश विकल्प को लागू करने में विफल रहने के कारण परिहार्य व्यय

आई एन एस चीता के मुख्य इंजन के एक सेट की खरीद के लिए दिए गए वर्तमान संविदा में उपलब्ध पुनरादेश विकल्प को लागू करने में विफल रहने के कारण ₹0.70 करोड़ का परिहार्य व्यय करना पड़ा। साथ ही, दिसम्बर 2006 में निविदित हुई आवश्यकता, जो कि मार्च 2008 में चाहिए थी, मार्च 2010 में देर से फलित हुई।

परिणामस्वस्त्र, 2008 में पोत की रिफिट के दौरान उस पोत पर मुख्य इंजन के नए सेट को लगाया नहीं जा सका और बाद में 2013 में, मध्य रिफिट-13 की रिफिट के दौरान लगाया गया।

(पैराग्राफ 4.2)

XVII एक वायुयान की मरम्मत पर हुआ अलाभकारी व्यय

एक सी हेरियर प्रशिक्षक वायुयान की मरम्मत के लिए विभिन्न खंडों के कार्य करने का दृष्टिकोण अपनाने के कारण, ₹6.26 करोड़ का अलाभकारी व्यय हुआ, क्योंकि अतिरिक्त पुर्जों के अनुपलब्ध होने के कारण वायुयान अनुपयोगी रहा।

(पैराग्राफ 4.3)

XVIII अतिमहत्वपूर्ण अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति में असाधारण विलम्ब

प्रकार 'ए' कॉम्प्लेक्स के लिए अति महत्वपूर्ण पुर्जों की अधिप्राप्ति प्रक्रिया में यथोचित परिश्रम के अभाव के कारण इनकी अधिप्राप्ति में विलम्ब हुआ जिसके फलस्वस्त्र भारतीय नौसेना की 'एक्स' क्लास पनडुब्बी के अनुरक्षण/समुपयोग पर अनुवर्ती दुष्परिणाम पड़ा। अंततः मार्च 2007 में परियोजित पुर्जों को अगस्त 2010 में ही ₹2.94 करोड़ की अतिरिक्त कीमत पर अनुबंधित किया जा सका। यद्यपि आपूर्ति अभी तक (अप्रैल 2014) होनी अपेक्षित थी।

(पैराग्राफ 4.4)

XIX अत्यधिक मूल्य पर एक मद/वस्तु की अधिप्राप्ति

नौसेना ने सामान्य मेमोरी कार्ड परिणामी एकल निविदा के आधार पर अत्यधिक उच्च दर से इस याचिका पर खरीदा कि मेमोरी कार्ड एक विशेष प्रकार के सॉफ्टवेयर से लोड/युक्त था। इसके परिणामस्वस्त्र ₹1.10 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(पैराग्राफ 4.5)

XX इलैक्ट्रोड की आवश्यकता से अधिक अधिप्राप्ति

सामग्री संगठन, विशाखापत्तनम् ने आपूर्तिकर्ता से दर संविदा करते समय मात्रा की आक्रमबद्ध आपूर्ति पर ध्यान नहीं दिया। जिसकी वजह से आवश्यकता से अधिक अधिप्राप्ति और परिणामस्वस्त्र ₹1.68 करोड़ की वस्तु की कालावधि समाप्त हो गई।

(पैराग्राफ 4.6)

XXI निर्माण कार्यों एवं विशिष्ट उपकरणों की प्रबन्ध व्यवस्था में संकलन न होने के कारण निवेश का बेकार होना

मार्च 2010 में ₹20.21 करोड़ की लागत से स्वीकृत मरीन कमांडों (मार्कोज) ईस्ट के लिए उन्नत प्रशिक्षण सुविधाओं की तत्काल आवश्यकता, अभी भी पूरी होनी बाकी थी (जुलाई 2014)। निर्माण कार्यों एवं विशिष्ट मदों की प्रबंध व्यवस्था में संकलन न होने के कारण ₹6.98 करोड़ का निवेश भी बेकार हो रहा है।

(पैराग्राफ 4.9)

XXII एक समर्पित ईंधन पाइपलाईन की अनुपलब्धता एवं निधियों का अवलोकन

पाइपलाईन के संरेखण पर तटरक्षक एवं नौसेना के मध्य समन्वय के अभाव के कारण अप्रैल 2004 से ₹2.20 करोड़ का निवेश बेकार हो गया। इसके अतिरिक्त, जेटी तक पाइपलाईन भी उपलब्ध नहीं हो सकी।

(पैराग्राफ 4.10)

XXIII भारतीय तटरक्षक द्वारा विलम्ब शुल्क का परिहार्य भुगतान

भारतीय तटरक्षक ने फ्लैटों की अधिप्राप्ति के क्रम में, मंत्रालय द्वारा स्वीकृत शर्तों का महाराष्ट्र गृह निर्माण व क्षेत्रविकास प्राधिकरण (म्हाडा) द्वारा प्रस्तावित भुगतान शर्तों के साथ मिलान नहीं किया, जिससे ₹3.74 करोड़ के विलम्ब शुल्क का भुगतान करना पड़ा जिसमें भुगतान करने में देरी के कारण ₹0.98 करोड़ का परिहार्य भुगतान भी शामिल है। ₹0.45 करोड़ का परिहार्य भुगतान भी सेवा शुल्क के ब्याज के तौर पर प्राधिकरण को किया गया। ₹4.19 करोड़ की इन कुल राशियों का भुगतान म्हाडा को करने के लिए सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सी एफ डी) की स्वीकृति नहीं ली गई।

(पैराग्राफ 5.1)

XXIV निधियों का अवरोधन और लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर वसूली

प्रस्तावित नीति से विचलन करते हुए, पोतों की सुपुर्दगी के पश्चात ₹1.19 करोड़ की अव्यय निधि का प्रयोग करने के लिए मुख्यालय भारतीय तटरक्षक (आई सी जी एच क्यू) ने अतिरिक्त ऑन बोर्ड पुर्जों (ओ बी एस) की

अधिप्राप्ति के लिए मेसर्स गोवा शिपयार्ड लिमिटेड (जी एस एल) से माँग की। मेसर्स जी एस एल ऑन बोर्ड पुर्जों की आपूर्ति नहीं कर सका और मुख्यालय भारतीय तटरक्षक ने अव्यय निधि की वसूली के बजाय, शेष निधि को पोत निर्माण के पास तकरीबन पाँच वर्षों तक रहने दिया, जिनकी वजह से ₹1.19 करोड़ की निधि का अवरोधन हुआ। लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर, शेष निधि पर ₹56.53 लाख का ब्याज वसूला गया।

(पैराग्राफ 5.2)

XXV तटरक्षक अधिकारियों के अग्रिमों की वसूली में चूक

तटरक्षक अधिकारियों को स्वीकृत किए गए कुल ₹1 करोड़ से अधिक की राशि की नियमित वसूली में चूक पाई गई है। यह चूक कार्यालय रक्षा लेखा प्रधान नियंत्रक (नौसेना), मुम्बई की प्रणाली में कमी से सम्बन्धित है।

(पैराग्राफ 5.3)

अध्याय I: परिचय

1.1 प्रतिवेदन के सम्बन्ध में

प्रतिवेदन रक्षा मंत्रालय और इसके निम्नलिखित संगठन के वित्तीय लेन-देन की अनुपालन लेखा परीक्षा से उत्पन्न मामलों से सम्बन्धित है:-

- भारतीय वायुसेना (आई ए एफ)
- भारतीय नौसेना (आई एन)
- भारतीय तटरक्षक
- रक्षा मंत्रालय के रक्षा अनुसंधान एवं विकास (आर एण्ड डी) और मुख्यता भारतीय वायुसेना/भारतीय नौसेना को समर्पित इसकी प्रयोगशालायें
- भारतीय वायुसेना/भारतीय नौसेना से सम्बन्धित रक्षा लेखा विभाग
- भारतीय वायुसेना/भारतीय नौसेना से सम्बन्धित सैन्य अभियन्ता सेवाएं

वायुसेना से सम्बन्धित लेन देन की लेखापरीक्षा कार्यालय प्रधान निदेशक लेखा परीक्षा, वायुसेना {पी डी ए (ए एफ) }, नई दिल्ली द्वारा की जाती है और नौसेना/तटरक्षक से सम्बन्धित लेन देन की लेखा परीक्षा कार्यालय प्रधान निदेशक लेखा परीक्षा, नौसेना, {पी डी ए (एन)}, मुम्बई द्वारा की जाती है।

इन दो कार्यालयों द्वारा तीन भिन्न प्रकार की लेखापरीक्षा निष्पादित की जाती है: वित्तीय लेखा परीक्षा, अनुपालन लेखा परीक्षा तथा निष्पादन लेखा परीक्षा।

वित्तीय लेखा परीक्षा में एक स्वतंत्र सत्ता के वित्तीय विवरणों की समीक्षा यह सुनिश्चित करती है कि वित्तीय विवरणों में कोई गलत आँकड़ा नहीं दिया गया और यह स्पष्ट और सही विवरण दे रहे हैं।

अनुपालन लेखा परीक्षा में लेखा परीक्षण की जा रही स्वतन्त्र सत्ता के व्यय, प्राप्ति, संपत्ति और दायित्व के लेन-देन की जांच यह सुनिश्चित करने के लिए करता है कि क्या भारत के संविधान के प्रावधानों, लागू होने योग्य कानून, नियम, विनियम और सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी विभिन्न आदेश व निर्देशों का पालन किया गया है।

निष्पादन लेखा परीक्षा एक स्वतंत्र सत्ता के कार्यक्रम, प्रकार्य, प्रचालन एवं प्रबन्धकीय प्रणाली की एक गहन परीक्षा है जो कि यह निर्धारित करती है कि क्या स्वतंत्र सत्ता उपलब्ध संसाधनों के नियोजन में मितव्ययिता, कुशलता एवं प्रभावशीलता प्राप्त कर रही है।

यह प्रतिवेदन अनुपालन लेखा परीक्षा द्वारा उठाए गए मामलों पर है और इसमें प्रतिवेदन में पूंजी और राजस्व अधिग्रहण के सम्बन्ध में निष्कर्ष, प्रणाली की प्रतिस्थापना/उन्नयन और निर्माण कार्य सेवाओं आदि का समावेश होता है। इस प्रतिवेदन में समीक्षित मामलों का कुल वित्तीय मूल्य ₹3291.87 करोड़ है। प्रतिवेदन में देश के सम्पूर्ण रक्षा बजट के एक भाग के रूप में वायु सेना, नौसेना, आर एण्ड डी (वायु सेना और नौसेना से सम्बन्धित) तथा तटरक्षक पर किए गए व्यय का सूक्ष्म वित्तीय विश्लेषण भी सम्मिलित है।

1.2 लेखा परीक्षा हेतु प्राधिकार

भारत के संविधान के अनुच्छेद 149 तथा भारत के नियन्त्रक महालेखापरीक्षक के (कर्तव्य, शक्तियाँ और सेवाओं की स्थिति) अधिनियम 1971 लेखापरीक्षा के क्षेत्र और सीमा को नियंत्रित करता है। लेखा परीक्षण का विस्तृत विवरण तथा प्रतिवेदन “लेखा परीक्षा और लेखे के विनियम 2007” में निहित है।

1.3 लेखा परीक्षा की योजना व आचरण

लेखा परीक्षा हेतु केंद्रित क्षेत्र को आधार-भूत प्रचलित इकाइयों में जोखिम के विश्लेषण से अति महत्वपूर्णता के आधार पर निर्धारित करके प्राथमिकता दी जाती है। किया गया व्यय, परिचालन महत्वपूर्णता, पिछले लेखापरीक्षा परिणाम तथा आंतरिक नियंत्रित मामले मुख्य तथ्यों में आते हैं जो कि जोखिमों की परिशुद्धता निर्धारित करते हैं। यह प्रयोग वार्षिक लेखापरीक्षा कार्यक्रम के नियमन का मार्ग निर्धारण करती है। लेखापरीक्षा हेतु चयन की गई इकाइयों की संख्या, उपलब्ध संसाधनों के साथ अत्यन्त जोखिम क्षेत्रों का मेल कराते हुए निर्धारित की जाती है। इसके अतिरिक्त, उच्च-मूल्य पूंजी अधिग्रहण और अधिप्राप्तियों का लेखा परीक्षण विशेष संवैधानिक समर्पित दलों द्वारा किया जाता है।

सामान्यतः, किसी भी लेखा परीक्षा प्रक्रिया में प्रारम्भिक स्तर में लेखापरीक्षा की जा रही इकाई के साथ परस्पर संवाद को प्रोत्साहित किया जाता है। लेखापरीक्षा निष्कर्ष, लेखा परीक्षा कार्य के अंत में विचार विमर्श के दौरान सूचित किए जाते हैं तथा स्थानीय लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों/मामलों के विवरण के रूप में लिखित माध्यम से आगे बढ़ाए जाते हैं। लेखा परीक्षण की जा रही इकाई की प्रतिक्रिया पर विचार किया जाता है तथा परिणाम या तो लेखापरीक्षा प्रेक्षण का

निपटान या आगामी लेखापरीक्षा चक्र में अनुपालन हेतु संदर्भित किया जाता है। अति गंभीर अनियमितताओं में से कुछ को लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल करने हेतु संशोधित की जाती हैं जो कि संसद के प्रत्येक सदन में उनको प्रस्तुत करने से पहले, भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के अंतर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत किए जाते हैं।

वर्तमान में, इन दोनों कार्यालयों की लेखा परीक्षा में 920 इकाईयाँ¹ समाविष्ट हैं। वर्ष 2012-13 के दौरान, 10813 मानक दिवसों² में 187 इकाईयों/फॉर्मेशना³ का लेखा परीक्षण किया गया था।

1.4 आंतरिक नियंत्रण तथा आंतरिक एवं बाह्य लेखापरीक्षा के मध्य समन्वय

रक्षा मंत्रालय के वित्तीय विभाग का प्रधान सचिव (रक्षा/वित्त)/ वित्तीय सलाहकार (रक्षा सेवाएं) (एफ ए डी एस) होता है जो कि रक्षा मंत्रालय को दिए जाने वाले सभी प्रस्तावों के वित्तीय निरीक्षण, पुनरीक्षण, सलाह तथा सहमति के लिए उत्तरदायी होता है। एफ ए डी एस साथ ही आंतरिक लेखापरीक्षा तथा रक्षा व्यय की गणना करने के लिए भी उत्तरदायी होता है। आंतरिक वित्तीय सलाह दोनों ही सेना मुख्यालय स्तर पर तथा साथ ही कमान मुख्यालय एवं अन्य इकाईयों के स्तरों पर उपलब्ध कराई जाती है। रक्षा लेखा विभाग के प्रमुख, महानियंत्रक रक्षा लेखा (सी जी डी ए) जो कि रक्षा मंत्रालय के वित्तीय सलाहकार के अधीन कार्य करता है, के द्वारा किए गए सामयिक आंतरिक लेखा परीक्षा को पुनः आंतरिक वित्तीय नियंत्रण द्वारा सहायता दी जाती है। प्रधान नियंत्रक रक्षा लेखा, वायु सेना और नौसेना, सी जी डी ए के अधीन कार्य करता है, क्रमानुसार देहरादून और मुंबई में स्थित है। वे आंतरिक लेखापरीक्षा, इकाई स्तर पर वित्तीय सलाह तथा वायु सेना और नौसेना/तटरक्षक इकाईयों से प्राप्त सभी कार्मिक दावों, आपूर्तिओं एवं प्रदत्त सेवाओं के बिलों, निर्माण, मरम्मत कार्यों विविध शूल्कों आदि के बिलों की जाँच, भुगतानों और लेखा विधि के लिए उत्तरदायी हैं।

आंतरिक लेखापरीक्षा से यह अपेक्षित है कि वह रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया, नियमावलियों, कोड आदि में प्रतिज्ञापित नियमों, प्रक्रियाओं तथा विनियमों को लागू करने के लिए, सुनिश्चित करें। पी डी ए (ए एफ) और पी डी ए (एन) कार्यालय सक्रियता से लेखा परीक्षण एवं जांच पड़ताल

¹ 920 यूनिटों में से 398 आई ए एफ की है एवं 522 भारतीय नौसेना की हैं।

² 10813 मैनुअल में से वायु सेना कार्यालय ने 6195 मैनुअल उपयोग किया तथा नौसेना कार्यालय ने 4618 मैनुअल का उपयोग किया।

³ वर्ष के दौरान लेखापरीक्षा की गई 187 यूनिटों में से 111 यूनिट (वायु सेना मुख्यालय में 8 निदेशालय) आई ए एफ के तथा 76 भारतीय नौसेना के हैं।

में आंतरिक लेखापरीक्षा से सहयोग तथा समन्वय चाहता है। आंतरिक लेखा परीक्षकों को 100 प्रतिशत जाँच करनी पड़ती है। बाह्य/सांविधिक लेखा परीक्षा अपनी लेखा परीक्षण नमूना जाँच के आधार पर करता है। स्थानीय लेखापरीक्षा के आधार पर बाह्य लेखापरीक्षा द्वारा बनाया गया निरीक्षण प्रतिवेदन (आइ आर) को लेखा परीक्षण की जा रही इकाई तथा साथ ही साथ उनके आंतरिक लेखा परीक्षकों अर्थात् रक्षा लेखा विभाग, को जारी किया जाता है। ये आइ आर आंतरिक लेखा परीक्षकों की राय सुनिश्चित करने के बाद अपने तार्किक निष्कर्षों के आधार पर जारी किये जाते हैं। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में सम्मिलित किए जाने वाले प्रस्तावित ड्राफ्ट पैराग्राफों को रक्षा सचिव को प्रेषित किया जाता है। साथ ही साथ, सी जी डी ए को भी एक प्रति अग्रेषित की जाती है। एफ ए डी एस द्वारा जांचने करने के बाद ही मंत्रालय अपना प्रत्युत्तर उपलब्ध कराता है।

1.5 लेखा परीक्षा की गई इकाइयों की रूपरेखा

1.5.1 संगठन -आधारभूत उत्तरदायित्व

रक्षा मंत्रालय वित्त विभाग से विचार विमर्श करके सभी रक्षा सम्बन्धी मामलों पर शीर्ष स्तरीय नीतियाँ बनाता है। मंत्रालय को चार विभागों में बांटा गया है, नाम इस प्रकार हैं, रक्षा विभाग, रक्षा उत्पादन विभाग, अनुसंधान और विकास विभाग तथा भूतपूर्व सैनिकों के कल्याणार्थ विभाग। प्रत्येक विभाग का प्रधान एक सचिव होता है। रक्षा सचिव रक्षा विभाग के प्रधान के रूप में कार्य करता है तथा साथ ही उन विभागों के कार्यकलापों से समन्वय बनाने के लिए भी उत्तरदायी होता है।

भारतीय वायु सेना का प्रधान वायुसेना अध्यक्ष होता है। वायुसेना मुख्यालय (एयर एच क्यू) भारतीय वायु सेना का शीर्ष अंग तथा प्रमुख प्रबन्धकीय संगठन है। आई ए एफ के चरम और समग्र प्रशासकीय, परिचालन, वित्तीय, तकनीकी रखरखाव तथा नियंत्रण वायु मुख्यालय पर निर्भर है। आई ए एफ की परिचालन एवं रख-रखाव सम्बन्धी इकाई सामान्यतया विगों और स्क्वाड्रनों, संकेतक इकाइयों, बेस मरम्मत डिपो तथा उपस्कर डिपो में संस्थित है।

भारतीय नौसेना का प्रधान नौसेना अध्यक्ष होता है। नौसेना मुख्यालय (एन एच क्यू) भारतीय नौसेना का शीर्ष अंग तथा प्रमुख प्रबन्धकीय संगठन तथा नौसेना के कमान, नियंत्रण और प्रशासकीय कार्यों के लिए उत्तरदायी है। भारतीय नौसेना की परिचालन और प्रबन्धकीय इकाई-युद्ध पोतों एवं पनडुब्बियों बंदरगाहों, नौसैनिक जहाज मरम्मत यार्डों, उपकरण डिपो तथा सामग्री संगठनों में संस्थित हैं।

तटरक्षक देश के विशाल समुद्रीय तटों तथा समुद्रतटीय सम्पत्ति की सुरक्षा हेतु गठित किया गया था। महानिदेशक तटरक्षक, तटरक्षक का सामान्य निरीक्षण, निर्देशन तथा नियंत्रण कार्य सम्पादित करता है।

सैन्य अभियंता सेवाएं (एम ई एस) विस्तृत सरकारी निर्माण एजेन्सियों में से एक है। एम ई एस का प्रधान इंजीनियर-इन-चीफ होता है। एम ई एस सशस्त्र सेनाओं की संविदाएं करने, निर्माण कार्य सेवाओं को लागू करने तथा विद्यमान भवनों के रख रखाव हेतु उत्तरदायी है। यह सेना मुख्यालय के इंजीनियर-इन-चीफ शाखा के अधीन कार्य करता है।

रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन सेवाओं द्वारा निर्धारित शस्त्र प्रणालियों एवं उपस्कर के निर्माण की रूपरेखा और विकास को अभिव्यक्त जरूरतों तथा गुणात्मक आवश्यकताओं के अनुसार, कार्यान्वित करता है। कुछ प्रयोगशालाएं विशिष्टतया वायु सेना एवं नौसेना को समर्पित हैं जैसे कि गैस टरबाइन एवं अनुसंधान स्थापना (जी टी आर ई), विद्युतकीय एवं रेडार विकास स्थापना, (एल आर डी ई) वाहित प्रणाली केन्द्र (सी ए बी एस) नौसेना विज्ञान और प्रौद्योगिकी प्रयोगशाला (एन एस टी एल), नौसेना भौतिक और समुद्र-विज्ञान प्रयोगशाला, (एन पी ओ एल) और नौसेना सामग्री अनुसंधान प्रयोगशाला (एन एम आर एल) आदि। साथ ही ये संगठन सेवा मुख्यालय को वैज्ञानिक सलाह देते हैं। ये रक्षा मंत्रालय के रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग के अधीन कार्य करते हैं।

रक्षा लेखा विभाग का प्रधान रक्षा लेखा महानियंत्रक है, जो कि सशस्त्र सेना को वित्तीय सलाह एवं रक्षा सेवाओं की प्राप्तियां और व्यय के लेखों की गणना तथा साथ ही साथ रक्षा पेंशन की सेवा उपलब्ध कराता है।

1.6 लेखा परीक्षा की उल्लेखनीय आपत्तियां

कई वर्षों से लेखा परीक्षा ने रक्षा खण्ड के भारतीय वायु सेना, भारतीय नौ सेना, भारतीय तट रक्षक तथा समर्पित आर एण्ड डी परियोजनाओं से सम्बन्धित अति नाजुक क्षेत्रों पर अपनी राय दी है। इन आपत्तियों के प्रत्युत्तर में रक्षा मंत्रालय ने अपनी ओर से कई उपाय किए हैं। इसलिए अधिप्राप्ति प्रक्रियाओं में सुधार करने के लिए एक महत्वपूर्ण कार्यवाही करने के तौर पर मुख्यतया रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया और रक्षा अधिप्राप्ति नियम पुस्तिका का प्रारंभ तथा उनका लगातार नवीनीकरण है।

वर्तमान प्रतिवेदन रक्षा मंत्रालय के साथ-साथ सेवा संगठनों द्वारा पूंजीगत और राजस्व दोनों श्रेणियों के अंतर्गत अपनाई गई अधिप्राप्ति प्रक्रियाओं में महत्वपूर्ण कमियों/त्रुटियों को उजागर करती है। प्रतिवेदन ऐसे मामलों को उजागर करती है जहाँ निर्दिष्ट प्रक्रियाओं का विचलन

हुआ है। अधिप्राप्ति प्रक्रिया में उचित योजना, कारगर मूल्य समझौता एवं उचित मानीटरिंग का अभाव था। उच्च मूल्य के पूँजी व्यय के मामले में एच ए एल द्वारा 14 साल बीतने के बाद भी प्रशिक्षक वायुयान के विकास एवं आपूर्ति में विलम्ब से पायलटों का चरण-II प्रशिक्षण बुरी तरह से प्रभावित हुआ था (पैराग्राफ 2.1)। एस ए आर एवं ई ओ/आई आर पॉड की पर्याप्त संख्या की अधिप्राप्ति न होने के कारण ₹129.62 करोड़ की कीमत पर खरीदे गये चार मोबाइल ग्राउन्ड संदोहन स्टेशन रेकी मिशन (पैराग्राफ 2.2) हेतु प्रयुक्त नहीं हो सका। बेड़ा आशोधन योजना के साथ ए सी एम आई के एकीकरण एवं अधिप्राप्ति के समकालिकता न होने के कारण ₹167 करोड़ की कीमत पर अधिप्राप्त उपकरण प्रणाली (पैराग्राफ 2.3) के शैल्फ जीवनकाल के दौरान प्रशिक्षण प्रयोजन हेतु पूर्ण रूप से संदोहन नहीं होगा। टारपीडो “डब्ल्यू” की अधिप्राप्ति में ₹82 करोड़ का निवेश नौसेना (पैराग्राफ 2.4) की परिचालन तैयारी को प्रभावित करने के अतिरिक्त अलाभप्रद रहा। दूसरा मामला वायुयान को उड़ाने योग्य बनाने में सी हैरियर प्रशिक्षु की मरम्मत में थोड़ा- थोड़ा करके अनुशरण करना था, जिसके परिणाम स्वरूप ₹6.26 करोड़ का व्यय अलाभप्रद रहा क्योंकि पूर्णों के अभाव वायुयान बेमरम्मत रहे (पैराग्राफ 4.3)।

महत्वपूर्ण व्यय वाले मामले पर भी प्रतिवेदन प्रकाश डालता है जिसमें या तो अधिप्राप्ति योजना में एक रूपता के अभाव के कारण अभिप्रेत उद्देश्य की प्राप्ति में असफल रहा या अधिप्राप्ति विलम्ब से हुई। संविदा में मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण हेतु समय सीमा के निर्धारित न होने के कारण, आई ए एफ मशीन की अधिप्राप्ति पर ₹5 करोड़ के निवेश से कोई लाभ नहीं उठ सका। जिसके परिणाम स्वरूप, आई ए एफ ने मरम्मत (पैराग्राफ 3.1) पर ₹5.14 करोड़ का परिहार्य व्यय किया। ₹3.49 करोड़ की कीमत पर अधिप्राप्त तीन डी एम पी एस का पिछले तीन वर्षों (पैराग्राफ 3.4) से उपयोग नहीं किया जा रहा था। सामग्री संगठन, विशाखापत्तनम् में लेखा परीक्षा ने पाया कि यद्यपि अधिप्राप्ति दर संविदा के अन्तर्गत किया गया था, एम ओ (वी) ने प्रमाण के थोड़ी-थोड़ी आपूर्ति के लिए जोर नहीं दिया जिससे अधिप्राप्ति अधिक हुई, एवं परिणामतः बिना किसी उपयोग (पैराग्राफ 4.6) के ₹1.68 करोड़ मूल्य के आइटम की प्रयोग की अवधि समाप्त हो गई। दूसरे मामले में कामप्लेक्स के टाईप ‘ए’ नाजुक पूर्णों की अधिप्राप्ति की प्रक्रिया में उचित सतर्कता के अभाव ने उनके अधिप्राप्ति को विलम्बित किया जिसके परिणामस्वरूप नौसेना के पनडुब्बियों के रखरखाव/संदोहन पर प्रभावी परिणाम रहा। अन्ततः मार्च 2007 में परियोजित पूर्णों ₹2.94 करोड़ अतिरिक्त कीमत व्यय करते हुए केवल अगस्त 2010 में संविदा किये गये (पैराग्राफ 4.4)।

अनेक मामलों पर प्रकाश डाला जा चुका है जहाँ विभाग के उपर अधिक सतर्कता की आवश्यकता है। अत्यावश्यकता के अनुचित निर्धारण के कारण आई ए एफ ने 100 ब्रेक पैराशूटों (पैराग्राफ 3.5) के आयात पर ₹12.66 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया। सीमित

शेल्फ जीवनकाल के बावजूद एक समय में तीन वर्षों की आवश्यकता की पूर्ति हेतु रंगीन डार्ड के सम्पूर्ण परिमाण के आयात के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹4.51 करोड़ (पैराग्राफ 3.6) की परिहार्य हानि हुई। एच पी टी - 32 बेड़े के खड़े होने के बावजूद सिम्युलेटर हेतु वार्षिक अनुरक्षण संविदा को जारी रखने के वायु सेना मुख्यालय के अविवेकपूर्ण निर्णय के कारण ₹0.92 करोड़ (पैराग्राफ 3.11) परिहार्य व्यय हुआ। गलत तरीके से आपूर्त पूर्णों के प्रतिस्थापन हेतु विसंगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने में बेस मामत डिपो की असफलता के फलस्वरूप ₹1.45 करोड़ (पैराग्राफ 3.2) की हानि हुई। अनुमान के निर्धारण (पैराग्राफ 3.3) के दौरान अध्यवशाय की कमी के कारण छः ए पी यू की मरम्मत एवं ओवरहॉल पर आई ए एफ ने ₹1.69 करोड़ का परिहार्य व्यय किया। नौसेना ने इस आधार पर कि मेमरी कार्ड पूर्ण लोडेड एवं टाइप सॉफ्टवेयर हेतु विशेष था, मेमरी कार्ड एक रिजल्टटैन्ट एकल टेन्डर से अधिप्राप्त असाधरण ऊँचे दर पर किया। इसके परिणामस्वरूप ₹1.10 करोड़ (पैराग्राफ 4.5) का परिहार्य व्यय हुआ। तटरक्षक के पास भी सतर्कता का आभाव था, जहाँ एक मामले में तटरक्षक ने प्लैट के अपने अधिग्रहण में रक्षा मंत्रालय द्वारा संस्वीकृत शर्तों के साथ महाराष्ट्र आवास एवं क्षेत्रीय विकास प्राधिकरण द्वारा प्रस्तुत भुगतान के शर्तों के साथ समायोजन नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप ₹3.74 करोड़ के विलम्ब शुल्क का भुगतान करना पड़ा एवं भुगतान की प्रक्रिया में विलम्ब के कारण ₹0.98 करोड़ का परिहार्य भुगतान करना पड़ा (पैराग्राफ 5.1)।

कई मामलों पर प्रकाश डाला गया है जहाँ विभाग के उपर निर्णय लेने में अधिक सतर्कता एवं तेजी की आवश्यकता थी। भण्डार निदेशालय (वायु सेना मुख्यालय) के लेखा परीक्षा के दौरान लेखा परीक्षा ने घटिया/अप्रमाणित उड़न वस्त्रों का प्रावधान तथा राजस्व का लोक निधि खाते में जमा नहीं करने से सम्बन्धित मामला देखा। मंत्रालय के अनुमोदन/स्कलिंग के बिना कुछ भण्डार की अनियमित अधिप्राप्ति के अनेक मामले भी थे। आई ए एफ को ईंधन की अधिप्राप्ति में फॉल क्लॉज के लागू न करने के कारण ₹713.09 करोड़ की हानि हुई और शीघ्र भुगतान छूट का लाभ लेने में असफलता के कारण ₹9.58 करोड़ की हानि। लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर आई ए एफ को इकठ्ठा ए टी एफ की अधिप्राप्ति पर छूट प्राप्त करने के द्वारा ₹107 करोड़ की बचत हुई (पैराग्राफ 3.7)। आई ए एफ में हवाई सुरक्षा की लेखा परीक्षा के दौरान, लेखा परीक्षा ने देखा कि लड़ाकू वायुयान में दुर्घटना की प्रतिशतता बढ़ी थी। तकनीकी त्रुटि एवं मानव गलती हवाई दुर्घटना के मुख्य कारण थे। मूल प्रशिक्षु वायुयान मध्यम जेट प्रशिक्षु एवं अग्रिम जेट प्रशिक्षु/सिम्युलेटर के सम्पूर्ण दस्ते के अप्राप्यता के कारण पायलटों के प्रशिक्षण से समझौता हुआ। कोर्ट ओफ इन्क्वैरी (सी ओ आई) के निपटान में विलम्ब के फलस्वरूप पेंशन से सम्बन्धित लाभ के निपटान दुर्घटना रोकने हेतु उपचारात्मक उपायों के लागू करने एवं वायुयान दुर्घटना/घटना की क्षति के नियमितिकरण में विलम्ब हुआ (पैराग्राफ 3.8)। आई ए एफ में हथियार एवं उपकरण के भण्डारण तथा इनवेन्टरी होल्डिंग की लेखा परीक्षा के दौरान, लेखा परीक्षा ने देखा कि भण्डारण शेड हेतु कार्य निर्माण की स्वीकृति में विलम्ब के मामले थे और

जगह परिवर्तन के कारण क्रियान्वयन में विलम्ब से समय तथा लागत बढ़ गये। लेखा परीक्षा ने यह भी देखा कि कुछ भण्डार खुले क्षेत्र में रखे जा रहे, एयरो इंजन के भण्डारण हेतु पी एस यू पर निर्भरता, आग बुझाने वाले उपकरण की कमी एवं अग्निशमक दल की कमी, भण्डार शेड के सीपेज/रसाव की मरम्मत में विलम्ब के परिणामस्वरूप भण्डार को दूसरे शेडों में स्थानान्तरित करना पड़ा (पैराग्राफ 3.9)। तटरक्षक कर्मियों को दिये गये ₹1.10 करोड़ से अधिक के कुल अग्रिम की सामयिक वसूली में लैप्स थे। ये लैप्स प्रधान नियंत्रक रक्षा लेखा (नौसेना), मुम्बई के कार्यालय में प्रणालीय कमी के कारण थे जिसे यदि प्रणाली में कमी को ठीक करने के लिए समय पर कार्यवाही की गई होती तो, टाला जा सकता था (पैराग्राफ 5.3)।

संविदा के शर्तों के उल्लंघन तथा निर्देशों की अवहेलना के मामले भी रिपोर्ट किये गये हैं। भारतीय तटरक्षक मुख्यालय (आई सी जी एच क्यू) लिखित नीति के विचलन में, मेसर्स गोआ शिपयार्ड लिमिटेड (जी एस एल) से अतिरिक्त आनबोर्ड पुर्जे (ओ बी एस) अधिप्राप्त करना चाहा। वेसल्स की सुपुर्दगी के पश्चात् तथा अव्यवित निधि जहाज निर्माता के पास लगभग 5 वर्ष तक पड़े रहने देना, ₹1.19 करोड़ की निधि को रोके रखा। लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर बकाया अग्रिम पर ₹56.53 लाख ब्याज वसूल किया गया (पैराग्राफ 5.2)। दूसरे मामले में आई एन एस चीता के लिए लिए मुख्य इंजन के एक सीट के क्रय हेतु वर्तमान संविदा में प्राप्त रिपीट आर्डर विकल्प के अभ्यास न करने से ₹0.70 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ (पैराग्राफ 4.2)। पाईपलाइन के मिलान पर तटरक्षक तथा नौसेना के बीच समन्वय के अभाव पर भी रिपोर्ट में प्रकाश डाला जाता है जिससे अप्रैल 2004 से आवश्यक इंजन के पाईपलाइन के अप्राप्यता के अलावा ₹2.20 करोड़ व्यर्थ हो गये (पैराग्राफ 4.10)।

रिपोर्ट में लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर की गई वसूली पर भी प्रकाश डालता है जहाँ कबाड़ विक्रय की प्राप्ति तुरन्त जमा करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹39.23 लाख का इक्ठ्ठा ब्याज मेसर्स मझगांव डाक लिमिटेड (मेसर्स एम डी एल) से लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर वसूला गया (पैराग्राफ 4.7)। मर्दों के गलत मूल्यांकन के कारण ₹1.55 करोड़ लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर वसूले/बचाये गये (पैराग्राफ 4.8)।

रिपोर्ट निर्माण सेवाओं को मजबूत करने की आवश्यकता पर प्रकाश डालता है। मार्च 2010 में ₹20.21 करोड़ की कीमत पर पूर्वी मरीन कमांडो हेतु एडवान्स्ड प्रशिक्षण सुविधा की (एम ए आर सी ओ एस) आवश्यकता थी। यद्यपि सिविल निर्माण कार्य तथा विशेष मर्दों के प्रावधान के तालमेल के कारण ₹6.98 करोड़ का विशेष कार्य रहा। ऐसी सुविधा जो अब भी प्राप्त नहीं है एम ए आर सी ओ एस के प्रशिक्षण को प्रभावित कर रही है (पैराग्राफ 4.9)।

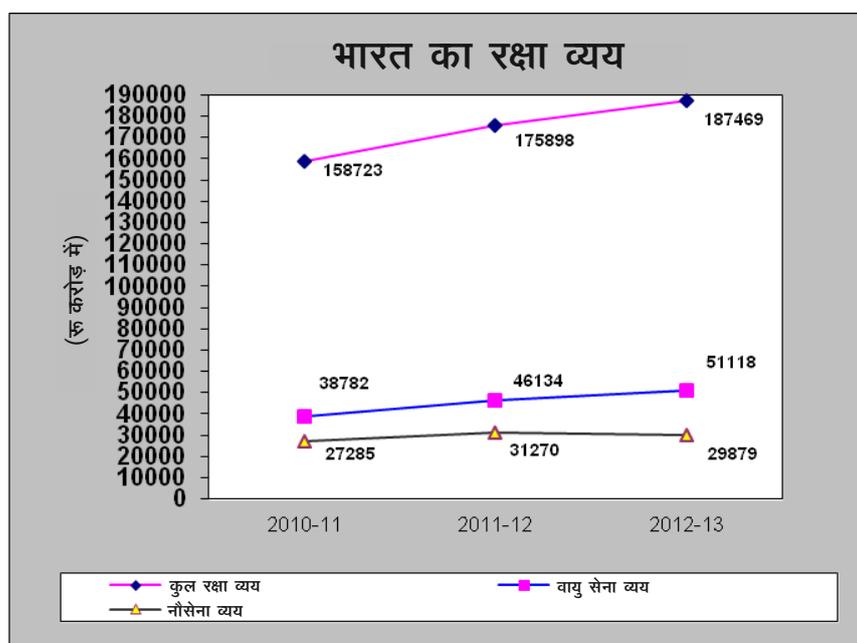
1.7 वायुसेना और नौसेना से सम्बन्धित वित्तीय पहलू

भारत का रक्षा बजट विस्तृत रूप से राजस्व और पूंजी व्यय के अन्तर्गत श्रेणीबद्ध है। राजस्व व्यय में वेतन एवं भत्ते, भण्डार, परिवहन तथा निर्माण कार्य सेवाएं आदि सम्मिलित हैं जबकि पूंजी व्यय में नए शस्त्रों एवं गोला बारूद का अधिग्रहण और अप्रचलित भण्डारों को प्रतिस्थापन करने में आने वाला व्यय समावेशित है।

रक्षा व्यय वर्ष 2011-12 में ₹1,75,898 करोड़ की तुलना में वर्ष 2012-13 में 6.58 प्रतिशत की दर से ₹1,87,469 करोड़ तक बढ़ गया। वर्ष 2012-13 में रक्षा सेवाओं के कुल व्यय में वायु सेना और नौसेना की हिस्सेदारी क्रमशः ₹51,118 करोड़ तथा ₹29,879 करोड़ थी जो कि संयुक्त रूप से कुल व्यय का लगभग 43.21 प्रतिशत भाग संस्थापित होता है।

1.7.1 रक्षा व्यय

रक्षा व्यय में, जिसका उपरोक्त चित्रण किया गया है, सेवानिवृत्त रक्षा कार्मिकों को भुगतान की गई तथा रक्षा लेखा संगठन, रक्षा राज्य संगठन, रक्षा मंत्रालय का सचिवालय तथा रक्षा जलपान गृहों तथा तट रक्षक संगठन पर किए गए व्यय सम्मिलित नहीं है। जी डी पी के प्रतिशत के रूप में, रक्षा व्यय इस अवधि में 1.98 प्रतिशत से 1.81 प्रतिशत तक नीचे की ओर झुका हुआ दर्शाता है।



2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

इतिवृत्त, राजस्व व्यय रक्षा बजट का बहुत बड़ा भाग होता है। कुल रक्षा व्यय में से राजस्व रक्षा व्यय की सहभागिता 2010-11 में 60.90 प्रतिशत से 2012-13 में 62.39 प्रतिशत तक बढ़ गयी, जबकि इन्ही वर्षों की अवधि में पूंजीगत व्यय की सहभागिता 39.10 प्रतिशत से 37.61 प्रतिशत तक कम हो गई जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

रक्षा व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्ष	वार्षिक व्यय			पिछले वर्ष से बढ़ा प्रतिशत	सी.जी.ई. के प्रतिशत के रूप में व्यय @	जी.डी.पी. के प्रतिशत के रूप में व्यय
	राजस्व	पूंजीगत	योग			
2010-11	96,667	62,056	1,58,723	08.87	12.87	1.98
2011-12	1,07,996	67,902	1,75,898	10.82	13.10	1.90
2012-13	1,16,970	70,499	1,87,469	6.58	12.89	1.81

@ सी.जी.ई. - केन्द्र सरकार का व्यय

1.7.2. वायु सेना और नौसेना का व्यय

वर्ष 2010-13 के बीच भारतीय वायु सेना और नौसेना द्वारा किया गया कुल व्यय कुल रक्षा बजट के 41.62 एवं 43.21 प्रतिशत के मध्य वर्गीकृत किया गया है। वर्ष 2012-13 में पिछले वर्षों की तुलना में वायु सेना का व्यय ₹46,134 करोड़ से ₹51,118 करोड़ तक 10.80 प्रतिशत की दर से बढ़ा तथा नौसेना का व्यय 4.45 प्रतिशत की दर से ₹31,270 करोड़ से ₹29,879 करोड़ तक कम हो गया। रक्षा व्यय का वितरण निम्नलिखित तालिका में वर्णित है:-

(₹ करोड़ में)

वर्ष	रक्षा व्यय का वितरण						
	थल सेना	वायु सेना	नौसेना	आयुध फैक्टरी	आर. एण्ड डी	अन्य	योग
2010-11	80,830	38,782	27,285	1,532	10,197	97	1,58,723
2011-12	86,803	46,134	31,270	1,717	9,938	36	1,75,898
2012-13	94,500	51,118	29,879	2,104	9,863	5	1,87,469

1.7.3 वायु सेना का व्यय

वायु सेना के व्यय का विस्तृत सारांश निम्नवत् है-

वायु सेना का व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्ष	योग	पिछले वर्ष से परिवर्तित प्रतिशत	कुल रक्षा व्यय के प्रतिशत के रूप में व्यय	राजस्व	पूंजीगत
2010-11	38,782	(+)16.60	24.43	15,179	23,603
2011-12	46,134	(+)18.96	26.23	17,322	28,812
2012-13	51,118	(+)10.80	27.26	18,138	32,980

1.7.3.1 पूंजीगत व्यय

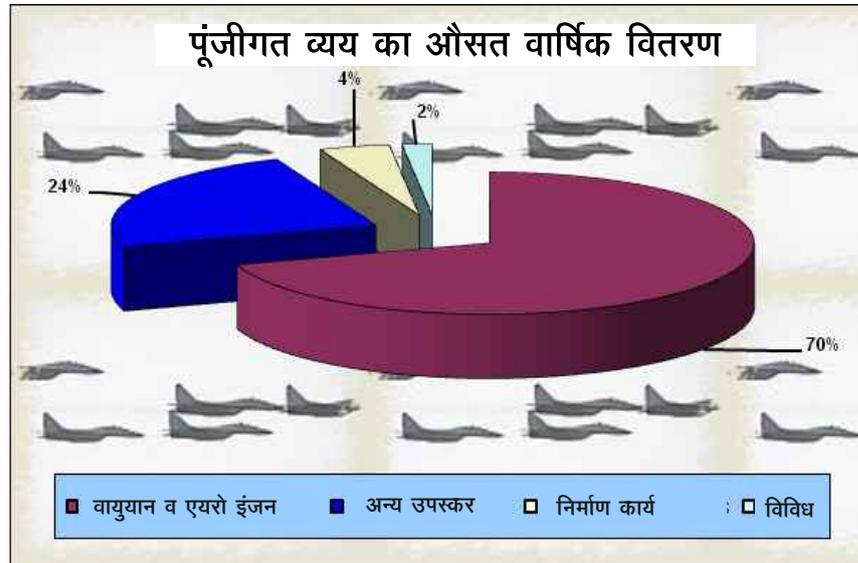
वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान वायु सेना का पूंजीगत व्यय लगभग 39.73 प्रतिशत से बढ़ गया। पूरी अवधि में, पूंजीगत व्यय 2010-11 में ₹23,603 करोड़ से 2012-13 में ₹32,980 करोड़ बढ़ा।

भारतीय वायु सेना का पूंजीगत व्यय मुख्यतः नए वायुयान के अधिग्रहण तथा विद्यमान वायुयान के आधुनिकीकरण/उन्नयन में हुआ था। पिछले तीन वर्षों में (2010-11 से 2012-13) भारतीय वायुसेना के लिए विभिन्न श्रेणियों में व्यय का औसत वार्षिक वितरण तालिका व ग्राफ में नीचे प्रदर्शित है:-

पूंजीगत व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्ष	वायुयान व एयरो इंजन	निर्माण कार्य	अन्य उपस्कर	विविध	योग
2010-11	16,094	1,158	6,039	312	23,603
2011-12	20,274	1,153	6,788	597	28,812
2012-13	23,573	1,318	7,399	690	32,980



1.7.3.2 राजस्व व्यय

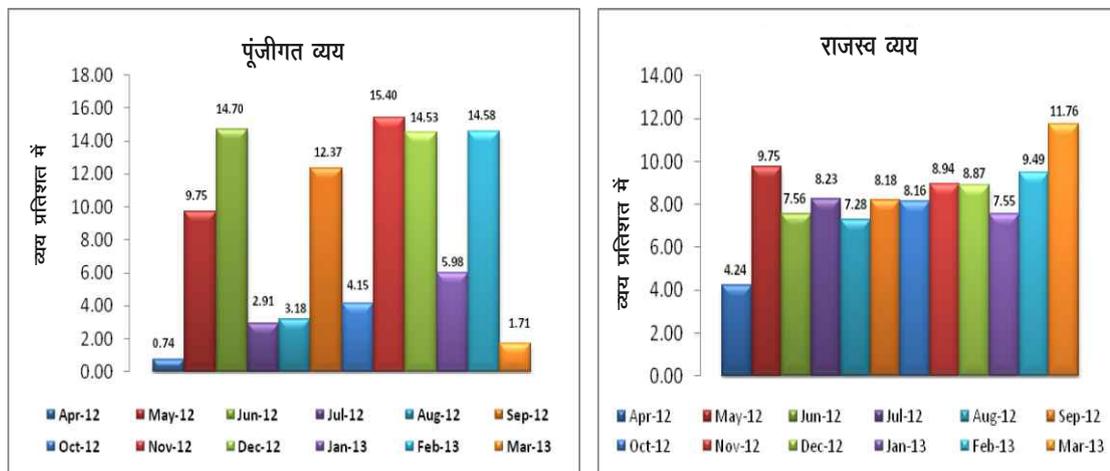
2010-11 से 2012-13 के दौरान भारतीय वायुसेना का राजस्व व्यय 19.49 प्रतिशत की दर से वर्ष 2010-11 के ₹15,179 करोड़ से वर्ष 2012-13 में ₹18,138 करोड़ हो गया। क्रमशः भारतीय वायुसेना का राजस्व व्यय मुख्यतः सामग्रियों और विशेष परियोजनाओं, परिवहन, निर्माण कार्य और वेतन व भत्तों पर खर्च किया गया। पिछले तीन वर्षों का विभिन्न श्रेणियों में व्यय का औसत वार्षिक वितरण नीचे प्रदर्शित है:-

राजस्व व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्ष	वेतन एवं भत्ते	सामग्री एवं विशेष परियोजना	निर्माण कार्य	परिवहन	विविध	योग
2010-11	6,856 (45%)	5,775 (38%)	1,692 (11%)	620 (4%)	236 (2%)	15,179
2011-12	7,532 (44%)	6,931 (40%)	1,800 (10%)	763 (4%)	296 (2%)	17,322
2012-13	8,378 (46%)	7,038 (39%)	1,775 (10%)	611 (3%)	336 (2%)	18,138

2012-13 के दौरान पूंजीगत और राजस्व व्यय के प्रवाह को नीचे दर्शाया गया है:-



व्ययों की समीक्षा से प्रकट हुआ कि मार्च 2013 में भारतीय वायुसेना के राजस्व व्यय में वृद्धि हुई थी। इस माह (मार्च 2013) में भारतीय वायुसेना ने राजस्व व्यय का 11.76 प्रतिशत खर्च किया।

1.7.4 भारतीय नौसेना का व्यय

नौसेना के व्यय का विस्तृत सारांश निम्नवत है-

नौसेना का व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्ष	योग	पिछले वर्ष से परिवर्तित प्रतिशत	कुल रक्षा व्यय के प्रतिशत के रूप में	राजस्व	पूंजीगत
2010-11	27,285	(+) 18.96	17.19	10,145	17,140
2011-12	31,270	(+)14.60	17.78	12,059	19,211
2012-13	29,879	(-)4.45	15.94	12,119	17,760

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

वर्ष 2011-12 की तुलना में भारतीय नौसेना का 2012-13 में कुल व्यय 4.45 प्रतिशत कम रहा। यह कमी 2012-13 के दौरान घटे पूँजी व्यय के कारण था। कुल व्यय 2011-12 में ₹31,270 करोड़ से 2012-13 में ₹29,879 करोड़ कम हो गया।

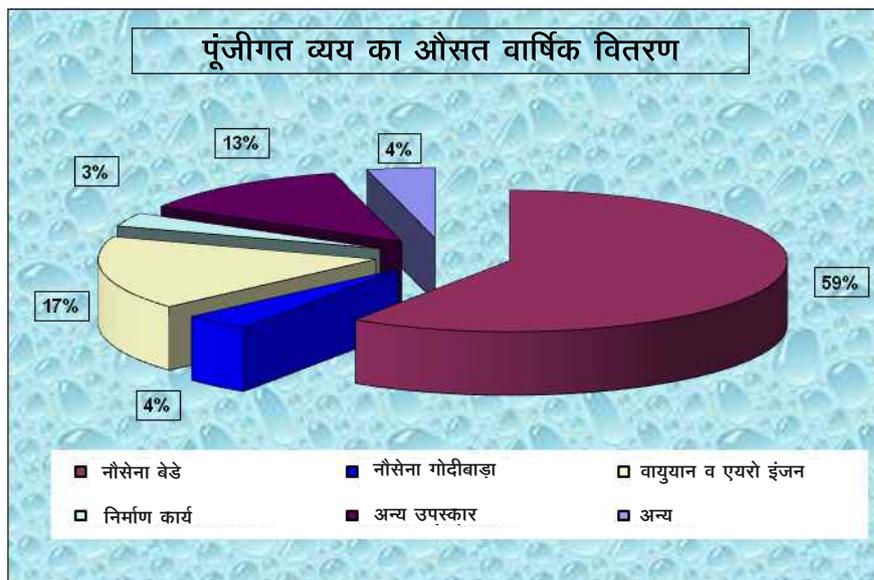
1.7.4.1 पूँजीगत व्यय

2012-13 के दौरान नौसेना का पूँजीगत व्यय लगभग 7.56 प्रतिशत तक कम हो गया। पिछले वर्ष की तुलना में मुख्यतः वायुयान एवं एयरो इंजन की अधिप्राप्ति शीर्ष के अन्तर्गत कम व्यय के कारण कमी थी। भारतीय नौसेना हेतु गत तीन वर्षों (2010-11 से 2012-13) के लिए भिन्न-भिन्न वर्गों पर व्यय का औसत वार्षिक वितरण ग्राफ के साथ-साथ नीचे तालिका में दर्शाया है:

पूँजीगत व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्ष	नौसैनिक बेड़े	नौसैनिक बन्दरगाह	वायुयान तथा एरो-इंजिन	निर्माण कार्य	अन्य उपस्कर	अन्य	योग
2010-11	10,620	720	3,187	637	1,578	398	17,140
2011-12	10,320	648	4,336	515	2,583	809	19,211
2012-13	11,074	752	1,695	527	2,773	939	17,760



1.7.4.2 राजस्व व्यय

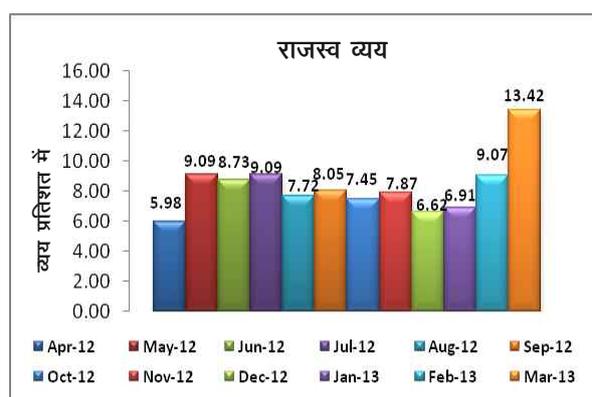
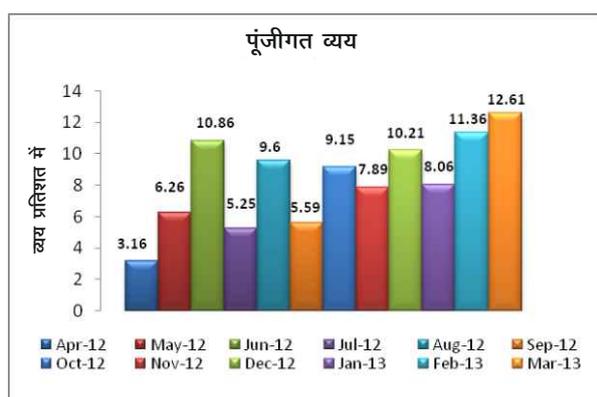
वर्ष 2010-11 से 2012-13 की अवधि में राजस्व व्यय 19.46 प्रतिशत की दर से 2010-11 में ₹10,145 करोड़ से 2012-13 में ₹12,119 करोड़ तक बढ़ गया। नौसेना के राजस्व व्यय को मुख्यतः व्यय भण्डारों और विशेष परियोजना परिवहन, निर्माण कार्य, वायुयान वाहक/जलपोत अन्य युद्ध पोत की मरम्मत/रिफीट, वेतन एवं भत्तों, पर किया गया। पिछले तीन वर्षों में विभिन्न श्रेणियों में व्यय का औसतन वार्षिक वितरण नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

राजस्व व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्ष	वेतन एवं भत्ते	सामग्री	निर्माण कार्य	परिवहन	मरम्मत एवं रिफीट	विविध	योग
2010-11	3,731 (37%)	3,437 (34%)	701 (7%)	288 (2%)	606 (6%)	1,382 (14%)	10,145
2011-12	4,508 (37%)	4,173 (35%)	763 (6%)	353 (3%)	768 (6%)	1,494 (12%)	12,059
2012-13	4,697 (39%)	3,982 (33%)	760 (6%)	380 (3%)	654 (5%)	1,646 (14%)	12,119

वर्ष 2012-13 के दौरान पूंजीगत व राजस्व व्यय के प्रवाह को नीचे दर्शाया गया है:



2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

व्ययों की संवीक्षा से प्रकट हुआ कि मार्च 2013 माह में भारतीय नौसेना द्वारा पूंजीगत व्ययों का एक बड़ा भाग खर्च किया गया। नौसेना ने मार्च 2013 माह में कुल पूंजीगत व्ययों का लगभग 12.61 प्रतिशत और वित्तीय वर्ष की अंतिम तिमाही में 32.03 प्रतिशत व्यय किया।

1.8 तटरक्षक संगठन

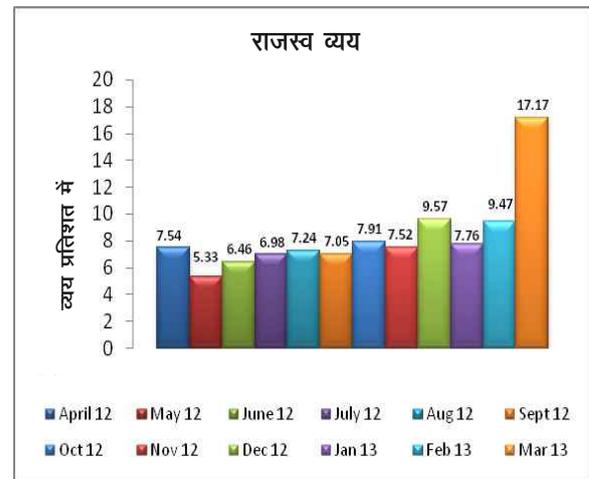
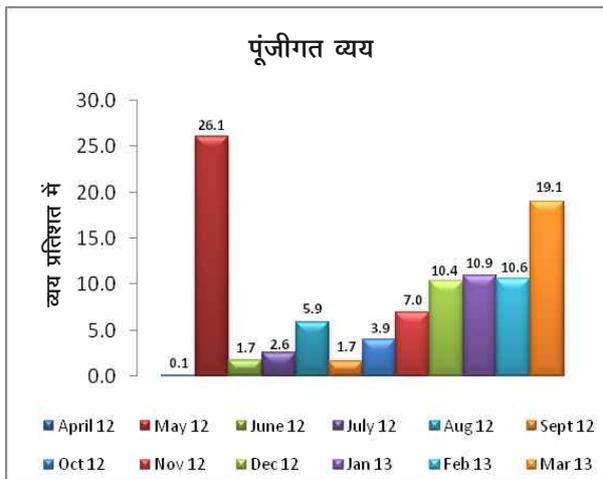
2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के दौरान किए गए बजटीय आबंटनों तथा व्यय का सारणीकरण निम्नलिखित है:

तटरक्षक व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्ष	बजट प्राकलन			अंतिम अनुदान/ विनियोजन	व्यय			बजट प्राकलनों का प्रतिशत जो उपयोग नहीं किया जा सका
	पूंजीगत	राजस्व	योग		पूंजीगत	राजस्व	योग	
2010-11	1,100.00	882.45	1,982.45	2,016.06	1,200.78	813.57	2,014.36	(-)01.61
2011-12	1,600.00	890.94	2,490.94	2,532.88	1,575.38	925.84	2,501.22	(+)0.41
2012-13	1,620.00	906.63	2,526.63	2,525.41	1,564.71	945.35	2,510.06	(-) 0.66

वर्ष 2012-13 के दौरान पूंजीगत व राजस्व व्यय के प्रवाह को नीचे दर्शाया गया है:



व्ययों की संवीक्षा से प्रकट हुआ कि मई 2012 एवं मार्च 2013 माह में तटरक्षक द्वारा पूंजीगत व्ययों का एक बड़ा भाग खर्च किया गया। तटरक्षक ने केवल मार्च 2013 माह में कुल पूंजीगत व्ययों का लगभग 19.1 प्रतिशत और वित्तीय वर्ष की अंतिम तिमाही में 40.6 प्रतिशत व्यय किया। यह तटरक्षक द्वारा अपनाये गये कमजोर वित्तीय प्रबंधन को दर्शाता है। यह भी देखा गया कि राजस्व व्यय का 34.40 प्रतिशत वित्तीय वर्ष के अन्तिम तिमाही में व्यय किया गया परन्तु राजस्व व्यय का 17.17 प्रतिशत केवल माह मार्च 2013 में खर्च किया गया।

1.9 वायु सेना, नौसेना तथा तटरक्षक की प्राप्तियाँ

2012-13 को समाप्त तीन वर्षों की अवधि में वायु सेना एवं नौसेना तथा तटरक्षक से सम्बन्धित प्राप्तियाँ तथा पुनः प्राप्तियों का विवरण जो कि उन्होंने अन्य संगठनों/विभागों की सेवाओं में उपलब्ध कराए थे, नीचे सारणी में दिए गए हैं:

राजस्व प्राप्ति

(₹ करोड़ में)

वर्ष	वायु सेना, के सम्बन्ध में प्राप्ति तथा वसूली	नौसेना के सम्बन्ध में प्राप्ति तथा वसूली	तट रक्षक के सम्बन्ध में प्राप्ति तथा वसूली
2010-11	592.92	175.00	13.33
2011-12	619.38	200.00	06.73
2012-13	605.26	200.00	34.41

1.10 विनियोजन एवं व्यय

वायु सेना तथा नौसेना के सम्बन्ध में 2010-11 से 2012-13 की अवधि में विनियोजन एवं व्यय की सारांशीकृत स्थिति को निम्नांकित सारणी में प्रतिबिम्बित किया गया है:-

विनियोजन एवं व्यय

(₹ करोड़ में)

	अंतिम अनुदान	वास्तविक व्यय	कुल अधिव्यय/ बचत (+) / (-)	अंतिम अनुदान	वास्तविक व्यय	कुल अधिव्यय/ बचत (+) / (-)	अंतिम अनुदान	वास्तविक व्यय	कुल अधिव्यय/ बचत (+) / (-)
वायु सेना									
राजस्व	2010-2011			2011-12			2012-13		
पास्ति	15,802.41	15,177.70	(-) 624.71	16,753.53	17,321.43	(+)567.90	18,322.87	18,122.50	(-)200.37
भारित	2.13	1.00	(-) 1.13	3.23	0.58	(-)2.65	6.18	15.54	(+)9.36
पूँजीगत									
पास्ति	23,537.99	23,575.91	(+) 37.92	28,253.82	28,766.24	(+)512.42	32,729.64	32,976.34	(+)246.70
भारित	26.77	27.66	(+) 0.89	51.36	45.84	(-)5.52	5.70	3.77	(-)1.93
कुल	39,369.30	38,782.27	(-) 587.03	45,061.94	46,134.09	(+)1,072.15	51,064.39	51,118.15	(+)53.76
नौ सेना									
राजस्व	2010-2011			2011-12			2012-13		
पास्ति	10,002.52	10,141.36	(+)138.84	12,335.02	12,057.82	(-)277.2	12,741.82	12,095.95	(-)645.87
भारित	7.45	3.33	(-)4.12	11.91	0.91	(-)11.00	13.20	22.77	(+)9.57
पूँजीगत									
पास्ति	16,898.32	17,136.09	(+) 237.77	17,920.69	19,210.86	(+)1,290.17	17,057.74	17,753.62	(+)695.88
भारित	6.95	4.08	(-)2.87	1.45	0.66	(-)0.79	8.68	6.26	(-)2.42
कुल	26,915.24	27,284.86	(+)369.62	30,269.07	31,270.25	(+)1,001.18	29,821.44	29,878.60	(+)57.16

प्रत्येक तीन वर्षों के रक्षा सेवाओं के विनियोजन लेखों का विश्लेषण, संघ सरकार लेखे, सम्बन्धित वर्षों के भारत के नियंत्रक-महालेखा परीक्षक के प्रतिवेदन में सम्मिलित हैं।

1.11 लेखा परीक्षा का प्रभाव

1.11.1 ड्राफ्ट आडिट पैराग्राफों पर मंत्रालयों/विभागों का प्रत्युत्तर

लोक लेखा समिति (पी ए सी) की सिफारिशों के आधार पर, वित्त मंत्रालय (व्यय विभाग) ने जून 1960 में सभी मंत्रालयों को अनुदेश जारी किए कि भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन में सम्मिलित किए जाने वाले प्रस्तावित ड्राफ्ट आडिट पैराग्राफों पर अपना प्रत्युत्तर छः सप्ताह के अन्दर भेज दें।

इस प्रतिवेदन में सम्मिलित करने के लिए प्रस्तावित ड्राफ्ट पैराग्राफों को सचिव, रक्षा मंत्रालय को अर्धशासकीय पत्रों द्वारा अप्रैल 2014 तथा जून 2014 के दौरान भेजा गया। इसमें लेखा परीक्षा निष्कर्षों की ओर उनका ध्यान आकर्षित किया गया और मंत्रालय से छः सप्ताहों के अन्दर अपना प्रत्युत्तर भेजने का निवेदन किया गया।

लोक लेखा समिति के दृष्टान्त पर वित्त मंत्रालय द्वारा जारी उपरोक्त अनुदेशों के बावजूद रक्षा मंत्रालय ने प्रतिवेदन में सम्मिलित 29⁴ पैराग्राफों में से 26 पैराग्राफों का उत्तर नहीं दिया। अतः, इन पैराग्राफों के बारे में मंत्रालय की टिप्पणी सम्मिलित नहीं की जा सकी।

1.11.2 पूर्व प्रतिवेदनों के लेखा परीक्षा पैराग्राफों पर की गई कार्रवाई

विभिन्न लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों में उल्लिखित सभी मामलों के सम्बन्ध में कार्यपालिका की जवाबदेही निश्चित करने हेतु लोक लेखा समिति ने इच्छा व्यक्त की, कि 31 मार्च 1996 और उसके बाद समाप्त वर्ष के लिए लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों में उल्लिखित सभी पैराग्राफों पर संसद में प्रतिवेदनों को प्रस्तुत करने के चार माह के भीतर कार्रवाई टिप्पणी, लेखा परीक्षा द्वारा जाँच कराकर, प्रस्तुत कर दिया जाये।

वायुसेना एवं नौसेना और तटरक्षक के सम्बन्ध में लेखा परीक्षा पैराग्राफ पर प्रतीक्षित कार्रवाई टिप्पणियों के 30 सितम्बर 2014 के पुनरीक्षण से विदित हुआ कि मंत्रालय ने मार्च 2012 को समाप्त वर्ष तक की लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित सभी पैराग्राफों पर आरम्भ की गई कार्रवाई पर टिप्पणी प्रस्तुत कर दी थी जैसा अनुलग्नक - I में दर्शाया गया है।

1.11.3 निष्कर्ष

पूर्व प्रतिवेदनों के निष्कर्षों के परिणाम स्वरूप रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया में विविध प्रक्रियात्मक परिवर्तन के साथ ही साथ लेखा परीक्षा सत्ता के परिचालन में व्यवस्थित परिवर्तन हुआ। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक वर्ष की लेखा परीक्षा बचतों तथा वसूलियों के रूप में भी परिणाम भी देती है। 2010-11 से 2012-13 तक की अवधि में, ₹33.46 करोड़ की सीमा तक वसूली (चालू लेखा परीक्षा प्रतिवेदन के सम्बन्ध में ₹2.39 करोड़) तथा ₹5.49 करोड़ (₹1.55 करोड़ चालू वर्षों में) की सीमा तक बचत लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर की गयी।

⁴ इस प्रतिवेदन के अध्याय I में निहित परिचात्मक टिप्पणी को रक्षा मंत्रालय को उनकी टिप्पणी के लिए प्रेषित नहीं किया गया था।

अध्याय II: रक्षा मंत्रालय

2.1 प्रशिक्षक वायुयान की अधिप्राप्ति

हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) द्वारा 14 वर्ष बीत जाने के बाद भी प्रशिक्षक वायुयान के विकास एवं आपूर्ति में विलम्ब ने पायलटों के चरण-II प्रशिक्षण में प्रतिकूल प्रभाव डाला था। इसके अतिरिक्त, विकासाधीन, वायुयान भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) के प्राचलों की तुलना में भारी होगा, जो प्रशिक्षण सम्बन्धी निष्पादन को प्रभावित कर सकता है। इसके अलावा, मार्च 2010 के संविदा के प्रति एच ए एल को दिए गए ₹2953.88 करोड़ के अग्रिमों का अब तक उपयोग नहीं किया गया है।

भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) में पायलटों को उड़ान प्रशिक्षण तीन चरणों में दिया जाता है, यथा - मूलभूत चरण (चरण-I), मध्यवर्ती चरण (चरण-II) और उन्नत चरण (चरण-III)। 1970 के दशक से मध्यवर्ती चरण के प्रशिक्षण हेतु किरण और इसकारा वायुयानों का प्रयोग किया गया था। इसकारा वायुयान को 2004¹ में सेवा से हटाया गया है। कालप्रभावित किरण/इसकारा वायुयान जो पुराने और पुर्जों की समस्याओं से घिरे हुए समझे गए, को प्रतिस्थापित करने के लिए भारतीय वायु सेना ने एच ए एल द्वारा स्वदेश में डिज़ाइन एवं विकास किए जाने वाले समकालीन प्रशिक्षक वायुयानों की अधिप्राप्ति की आवश्यकता महसूस की (मार्च 1998)। सुरक्षा की मंत्रिमंडलीय समिति (सी सी एस) ने हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) द्वारा प्रस्तुत इंटरमीडिएट जेट प्रशिक्षक (आई जे टी) वायुयान के डिज़ाइन एवं विकास (डी एण्ड डी) को अनुमोदन प्रदान किया (जून 1999)।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने ₹180 करोड़ की कुल लागत पर एच ए एल द्वारा आई जे टी के दो आदिप्रारूपों के डिज़ाइन एवं विकास के लिए संस्वीकृति प्रदान की (जुलाई 1999), जिसे बाद में ₹467 करोड़ में संशोधित किया गया (अप्रैल 2005) जिसके अनुसार प्रारंभिक परिचालन अनुमति (आई ओ सी) और अंतिम परिचालन अनुमति (एफ ओ सी) के लिए महत्वपूर्ण पड़ावों के रूप में 2006-07 और 2007-08 को रखा गया, जो बाद में क्रमशः

¹ इसकारा वायुयान वर्ष 2004 में सेवा से हटाये गए, 12 एल एस पी आई जे टी वायुयान की अधिप्राप्ति हेतु सी सी एस नोट 14 मार्च 2006 में अनुमोदित हुआ।

2009-10 और 2010-11 में संशोधित किया गया (मार्च 2009)। डी डी पी एम ए एस² निर्धारित करता है कि वायुयान के लिए सीमित श्रेणी उत्पादन (एल एस पी) सेमिलेक³ द्वारा जारी प्रारम्भिक प्रचालनात्मक अनुमति (आई ओ सी) के आधार पर सम्बद्ध प्रयोक्ता सेवा अर्थात् वायु सेना द्वारा प्रारम्भ किया जा सकता है।

तथापि, जब आई जे टी का डिज़ाइन एवं विकास प्रगति पर था, मंत्रालय ने आदिप्रारूप वायुयान की आई ओ सी से पहले ही एच ए एल से 12 आई जे टी एल एस पी वायुयान की अधिप्राप्ति के लिए सुरक्षा पर मंत्रीमंडलीय समिति (सी सी एस) को एक प्रस्ताव दिया (फरवरी 2006)। सी सी एस ने इस प्रस्ताव को अनुमोदित किया (मार्च 2006) और आई ए एफ ने ₹486 करोड़ की कुल लागत पर 12 आई जे टी एल एस पी वायुयानों की आपूर्ति हेतु एच ए एल के साथ मार्च 2008 और मार्च 2010 के बीच सुपुर्दगी के साथ एक संविदा किया (मार्च 2006), जिसे बाद में 2011-12 में संशोधित किया गया।

चूँकि आदिप्रारूप वायुयानों का डिज़ाइन एवं विकास विलंबित हो रहा था, रक्षा की स्थायी समिति ने अपनी सत्रहवीं रिपोर्ट में आई जे टी के विकास में हो रहे विलम्ब पर अपनी चिंता व्यक्त की (मार्च 2008)। मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई की टिप्पणी में कहा (मार्च 2008) कि यथा योजनाबद्ध, 2008 से वायुयान के अधिष्ठापन की पूर्ति हेतु वायुयानों का प्रमाणन समय पर पूरा किया जाएगा।

12 प्रशिक्षक वायुयानों (एल एस पी) के विनिर्माण एवं आपूर्ति और पायलटों के चरण-II प्रशिक्षण पर उसके प्रभाव तथा ₹283.05 करोड़ तक की निधियों के अवरोध के बारे में भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2008-09 का सी ए सं. 18) के पैराग्राफ 2.4 में उल्लेख किया गया था। अपनी की गई कार्रवाई की टिप्पणी में मंत्रालय ने कहा (फरवरी 2011) कि आई जे टी कार्यक्रम को एल एस पी के साथ एक समवर्ती विकास के रूप में परिकल्पित किया गया था और अग्रिम भुगतान एवं चरण भुगतान न केवल इंजन विकास और एकीकरण के लिए किए गए थे, अपितु अन्य प्रमुख वायुयान प्रणालियों के विकास और परीक्षण के लिए भी थे। मंत्रालय ने इसके आगे कहा कि 12 आई जे टी एल एस पी वायुयानों की सुपुर्दगी में विलम्ब के कारण प्रशिक्षण के साथ कोई समझौता नहीं किया गया क्योंकि इस कार्य के लिए पर्याप्त संख्या में किरण वायुयान उपलब्ध थे। मंत्रालय के उत्तर से लेखापरीक्षा सहमत नहीं हुआ, क्योंकि संस्वीकृति की शर्तों का उल्लंघन किया गया जैसे दो

² डी डी पी एम ए एस - सैन्य वायुयानों और वायुवाहित भंडारों का डिज़ाइन, विकास एवं उत्पादन। यह रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन द्वारा जारी नियमावली है तथा सैन्य वायुयानों और वायुवाहित भंडारों के डिज़ाइन, विकास, एवं उत्पादन के लिए निर्धारित कार्यविधि है।

³ सेमिलेक - सैन्य उड़नयोग्यता तथा प्रमाणन केन्द्र एक ऐसा अभिकरण है जो उड़ान सुरक्षा हेतु चालू सैन्य वायुयान परियोजनाओं, उत्पादों और संघटकों को अनुमति देता है।

आदिप्रारूप वायुयानों की प्रारम्भिक प्रचालनात्मक अनुमति (आई ओ सी) के समापन के बिना ही निधियों का विमोचन किया गया। आगे सी सी एस की टिप्पणी से लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि आई ए एफ द्वारा 12 आई जे टी वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए संविदा इसकारा और किरण वायुयानों को सेवा से हटाए जाने से उत्पन्न रिक्ति को भरने हेतु की गई थी।

अनुवर्ती लेखापरीक्षा के दौरान हमने देखा (जनवरी 2013) कि मंत्रालय ने 2013 एवं 2017 के बीच में बैचों में सुपुर्दगी समय के साथ ₹6180 करोड़ की कुल लागत पर संबद्ध उपकरणों सहित 73 आई जे टी श्रेणी उत्पादन (एस पी) वायुयानों की आदिप्रारूप और एल एस पी वायुयानों की प्रचालनात्मक अनुमति (आई ओ सी) के भी समापन के बिना अधिप्राप्ति हेतु एच ए एल के साथ एक और संविदा की थी (मार्च 2010)। संविदा (मार्च 2010) की हमारी जांच से निम्नलिखित का पता चला:

- 1. आदिप्रारूपों की आई ओ सी/एफ ओ सी के पूर्व ही प्रशिक्षक वायुयानों के श्रेणी उतपादन हेतु संविदा करने के परिणामस्वरूप ₹2953.88 करोड़ के अग्रिम अनुपयुक्त पड़े रहे**

12 आई जे टी एल एस पी वायुयानों की अधिप्राप्ति हेतु सुरक्षा पर मंत्री मण्डलीय समिति (सी सी एस) को प्रस्ताव भेजते समय (फरवरी 2006), मंत्रालय ने कहा था कि 12 आई जे टी एल एस पी के परिचालन उपयोग से प्राप्त अनुभव को अनुवर्ती श्रेणी उत्पादन में आवश्यक आशोधनों को सम्मिलित करने के लिए एच ए एल को सूचित किया जाएगा। आई ए एफ ने एच ए एल को स्पष्ट भी किया था (सितम्बर 2007) कि 12 आई जे टी एल एस पी वायुयानों के अधिष्ठापन के पश्चात् श्रेणी उत्पादन के लिए आदेश दिया जाएगा।

तथापि, हमने देखा (जनवरी 2013) कि वायु सेना मुख्यालय ने अपनी ही वचनबद्धता के विरुद्ध आदिप्रारूप वायुयान की आई ओ सी और एफ ओ सी के समापन तथा आई ए एफ को 12 आई जे टी एल एस पी वायुयानों में से किसी की सुपुर्दगी के पहले ही एच ए एल से 73 एस पी आई जे टी वायुयानों की आपूर्ति हेतु प्रस्ताव प्रारम्भ किया था (नवम्बर 2008)। वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अप्रैल 2013) कि सी सी एस ने 73 आई जे टी एस पी वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए अनुमोदन, किरण वायुयान को सेवा से हटाए जाने के कारण उत्पन्न रिक्ति को भरने तथा श्रेणी उत्पादन आरम्भ करने हेतु एच ए एल को लीड समय प्रदान करने के लिए किया। हमने यह भी देखा कि फरवरी 2010 में सी सी एस से 73 एस पी आई जे टी वायुयानों के लिए अनुमोदन मांगते समय, मंत्रालय ने कहा था कि 12 एल एस पी आई जे टी की सुपुर्दगी 2011-12 तक पूरी हो जाएगी। उन्होंने वित्त मंत्रालय को यह आश्वासन भी दिया

कि 73 एस पी आई जे टी सुपुर्दगी कार्यक्रम (2013-17) पूरा किया जाएगा और एस पी आई जे टी वायुयानों में किसी भी प्रकार का विलम्ब नहीं होगा, जो निधियों के परिहार्य अवरोधन का कारण बने। 2013-17 तक के सुपुर्दगी कार्यक्रम के साथ 73 एस पी आई जे टी वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए एच ए एल के साथ एक संविदा की गई (मार्च 2010), जहाँ एच ए एल इनका उत्पादन करेगा तथा संविदा के निबंधनों के अनुसार संविदा में हस्ताक्षर करने पर एच ए एल को ₹926.15 करोड़ का अग्रिम भुगतान जारी किया गया।

हमने यह भी देखा (अप्रैल 2014) कि 73 एस पी आई जे टी वायुयानों के उत्पादन के लिए अप्रैल 2014 तक एच ए एल को भुगतान किए ₹2989 करोड़⁴ (डी आर ई⁵ और पूंजी सहित) के अग्रिम में से, एच ए एल केवल ₹35.15 करोड़ का ही उपयोग कर सका और इसलिए एच ए एल के पास ₹2953.88 करोड़ की निधियां अव्ययित अग्रिम के रूप में पड़ी थीं।

मई 2014 में मंत्रालय को जारी पैराग्राफ के उत्तर में रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर (अगस्त 2014) वायु सेना मुख्यालय ने 73 एस पी आई जे टी की अधिप्राप्ति हेतु की गई संविदा (मार्च 2010) को न्यायसंगत ठहराते हुए कहा (अगस्त 2014) कि एच ए एल, इंजन के प्रमाणन और उत्पादन के लिए सम्मत समयवधि को पूरा करने में विफल हो गया था। इसके परिणामस्वरूप, आई ए एफ को वायुयानों की कमी का सामना करना पड़ा जो एक ही समय में उनकी परिचालन तैयारी हेतु भावी लड़ाकू पायलटों के प्रशिक्षण को प्रभावित करने जा रही थी। वायु सेना मुख्यालय का उत्तर (अगस्त 2014) सेमिलेक द्वारा जारी केवल आई ओ सी प्रमाणन के पश्चात् वायुयानों के एल एस पी को प्रारम्भ करने के सम्बन्ध में डी डी पी एम ए एस में समाविष्ट प्रावधानों के उल्लंघन के बारे में मौन है।

इसके अलावा, अभिलेखों की जांच से आगे पता चला कि संविदा करने (मार्च 2010) के चार वर्षों के बाद भी (मई 2014) वायुयानों की तैयारी के मानक (एस ओ पी⁶) स्थिर नहीं किए गए और इसलिए एस ओ पी को अंतिम रूप न देने के कारण 73 एस पी आई जे टी वायुयानों का उत्पादन नहीं किया जा सका। लेखापरीक्षा जाँच के उत्तर में आई ए एफ ने लेखापरीक्षा को

⁴ ₹2989 करोड़ = संविदा में हस्ताक्षर करने पर ₹926.15 करोड़ का 15 प्रतिशत भुगतान किया गया + मई 2010 में द्वितीय चरण के लिए 15 प्रतिशत (₹926.15 करोड़) का भुगतान किया गया + संविदा में निर्दिष्ट अन्य महत्वपूर्ण पड़कों के लिए ₹786.12 करोड़ + डी आर ई और पूंजी व्यय के लिए ₹350.61 करोड़ का भुगतान किया गया।

⁵ डी आर ई - स्थगित राजस्व व्यय (टूल्स, जिग्स और फिक्सचर्स आदि पर किया गया व्यय)

⁶ एस ओ पी वायुयानों की तैयारी के मानक होते हैं, जो वायुयानों की एअर स्टाफ गुणात्मक आवश्यकताओं (ए एस क्यू आर) को निर्धारित करते हैं। इन एस ओ पी-ओं को वायुयान के विनिर्माण के पूर्व स्थिर किए जाने की आवश्यकता है।

सूचित किया (जुलाई 2014) कि एच ए एल ने आई जे टी आदिप्रारूपों के डिज़ाइन और विकास के लिए आई ओ सी और एफ ओ सी के रूप में क्रमशः दिसम्बर 2014 और जून 2015 को प्रक्षिप्त किया था। वायु सेना मुख्यालय ने आगे कहा कि केवल आई ओ सी की प्राप्ति के बाद आई जे टी वायुयानों के लिए एस ओ पी को अंतिम रूप दिया जाएगा।

वायु सेना मुख्यालय का यह उत्तर लेखापरीक्षा की इस टिप्पणी की पुष्टि करता है कि आई ए एफ ने विहित कार्यविधि का उल्लंघन करते हुए आदिप्रारूप/एल एस पी आई जे टी वायुयानों की आई ओ सी/एफ ओ सी के बिना ही 73 आई जे टी वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए एच ए एल को संविदा प्रदान की थी।

इसके अलावा, अभिलेखों की जांच से खुलासा हुआ कि 12 एल एस पी आई जे टी की सुपुर्दगी अब तक (जुलाई 2014) नहीं की गई थी। वायु सेना मुख्यालय ने कहा (जुलाई 2014) कि वर्तमान में एच ए एल द्वारा छः एल एस पी आई जे टी वायुयानों का उत्पादन किया गया था और डिज़ाइन एवं विकास के क्रियाकलाप पूरे न होने के कारण एच ए एल द्वारा इन वायुयानों की सुपुर्दगी में विलम्ब हुआ था।

इस प्रकार डी डी पी एम ए एस में समाविष्ट प्रावधानों के विपरीत आई ए एफ ने आदिप्रारूप के डिज़ाइन एवं विकास की प्रारम्भिक प्रचालनात्मक अनुमति (आई ओ सी) और अन्तिम परिचालनात्मक अनुमति (एफ ओ सी) के बिना 73 एस पी आई जे टी वायुयानों और 12 एल एस पी आई जे टी वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए आदेश दिया। फलस्वरूप, संविदागत आई जे टी वायुयान के उत्पादन में विचारणीय विलम्ब के कारण आई ए एफ प्रशिक्षण के प्रयोजन हेतु कालप्रभावित और निःशेष होते हुए किरण बड़े पर आश्रित होती रही। आगे गलत योजना एवं संविदा (मार्च 2010) करने में जल्दी में लिए गए निर्णय के कारण ₹2953.88 करोड़ तक की निधियों का उपयोग नहीं किया गया।

2. संविदा के प्रावधानों का अनुचित कार्यान्वयन

73 एस पी वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए की गई संविदा (मार्च 2010) की भुगतान शर्तों के अनुसार संविदा का 15 प्रतिशत ₹926.15 करोड़ द्वितीय चरण का भुगतान विक्रेता (एच ए एल) द्वारा इस सम्बन्ध में प्रमाणन के आधार पर कि विक्रेता द्वारा संविदा डिलिवरेबल और सेवाओं के विषय में अपने वेंडरों को प्रथम क्रय आदेश (पी ओ) दिया गया था, एच ए एल को देय था। संविदा में प्रावधान था कि द्वितीय चरण के भुगतान का दावा करने के लिए एच ए

एल को पी ओ मूल्य का ध्यान किए बिना किसी क्रय आदेश (पी ओ) की प्रतिलिपि प्रदान करनी थी। भुगतान के कार्य-क्षेत्र को वायुयान, रिज़र्व इंजन, पूंजी एवं डी आर ई⁷ सुविधाओं की स्थापना और वार्षिक अनुसंधान संविदा (ए एम सी) नामक चार वर्गों में बांटा गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि एच ए एल ने संविदा मूल्य की 15 प्रतिशत राशि ₹926.15 करोड़ के द्वितीय चरण भुगतान के लिए संविदा पर हस्ताक्षर करने के तुरन्त बाद दावा प्रस्तुत किया था (मार्च 2010)। ₹6.04 करोड़ के नाम मात्र मूल्य के पी ओ के विरुद्ध आई ए एफ द्वारा एच ए एल को ₹926.15 करोड़ का सम्पूर्ण दावा जारी किया गया (मई 2010)। इस दावे में तीन (पी ओ) क्रय आदेश सम्मिलित थे:- (i) सितम्बर 2008 अर्थात् संविदा पर हस्ताक्षर करने से पूर्व किये गये पी ओ के ₹6.01 करोड़ मूल्य के पी ओ के प्रति पूंजी एवं डी आर ई की स्थापना के विषय में ₹175.30 करोड़ (ii) 12 एल एस पी आई जे टी वायुयानों के लिए कोल्ड ड्रॉन सीमलेस ट्यूब के क्रय हेतु दिए गए (मार्च 2010) केवल ₹1.44 लाख मूल्य के पी ओ के प्रति वायुयानों के विषय में ₹627.16 करोड़ तथा (iii) दिए गए ₹0.83 लाख मूल्य के क्रय आदेश (पी ओ) (दिसम्बर 2010) जो वैक्यूम क्लीनर के लिए था, के प्रति रिज़र्व इंजन आदि के विषय में ₹123.69 करोड़। इस प्रकार, इन भुगतानों का दावा या तो संविदा करने से पूर्व खरीदी गई मदों के लिए या फिर ऐसी मदों के लिए किया गया था, जिनका एस पी आई जे टी वायुयानों के उत्पादन क्रियाकलापों से सम्बन्ध नहीं था।

लेखापरीक्षा द्वारा इस बात को इंगित किए जाने पर (सितम्बर 2013), वायु सेना मुख्यालय ने कहा (जनवरी 2014) कि एच ए एल द्वारा 73 एस पी आई जे टी वायुयानों में से 12 वायुयानों के प्रथम बैच सहित सभी क्रय आदेशों के प्रति किया गया भुगतान का दावा (₹926.15 करोड़) संविदा के प्रावधानों के अनुरूप था।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एच ए एल ने संविदा के प्रावधान में कमी (अर्थात् पी ओ मूल्य का ध्यान किए बिना किसी पी ओ की प्रतिलिपि प्रदान करने पर द्वितीय चरण के संपूर्ण भुगतान का दावा करना) का लाभ उठाया था। इसके अतिरिक्त यह भी पाया गया कि दिये गये ₹0.83 लाख मूल्य के पी ओ (दिसम्बर 2010) के विरुद्ध रिज़र्व इंजन आदि के प्रति ₹123.69 करोड़ का भुगतान नियमानुसार नहीं था क्योंकि भुगतान जारी होने के पश्चात् आदेश का स्थापन हुआ था। आई ए एफ का यह तर्क कि वायुयानों के लिए दावा किया गया पी ओ 73 एस पी आई जे टी वायुयानों में से प्रथम 12 वायुयानों से सम्बन्धित था, भी

⁷ डी आर ई - स्थागित राजस्व व्यय

स्वीकार्य नहीं है क्योंकि संविदा में एच ए एल द्वारा प्रथम बैच की आपूर्ति (2013) में केवल छः वायुयानों की सुपुर्दगी और द्वितीय बैच की आपूर्ति (2014) में 14 वायुयानों की सुपुर्दगी की जानी निर्धारित थी। आगे 73 एस पी आई जे टी वायुयानों में से 12 सेटों के प्रति किए गए भुगतान के सम्बन्ध में आई ए एफ का तर्क भी इस तथ्य से समर्थित नहीं था कि ₹2989 करोड़ के कुल अग्रिम भुगतान के विरुद्ध एच ए एल केवल ₹35.15 करोड़ का उपयोग कर सका था, क्योंकि एस पी आई जे टी वायुयान अभी भी (जुलाई 2014) नियोजन चरण में था।

वायु सेना मुख्यालय ने आगे अपने पहलेवाले मत को दोहराया और कहा (अगस्त 2014) कि सभी तीन पी ओ नियमानुसार एवं भुगतान के कार्यक्षेत्र के अनुसार थे। वायु सेना मुख्यालय का उत्तर ₹926.15 करोड़ का एच ए एल का दावे के मामले को सम्बोधित नहीं करता है जो केवल ₹6.04 करोड़ मूल्य के बीजकों/पी ओ पर आधारित था।

यह नोटिस किया कि संविदा रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया (डी पी पी) 2008 के अध्याय-V मानक संविदा दस्तावेज में निहित प्रावधानों पर व्यापक रूप से आधारित है। हमने यह भी नोटिस किया कि डी पी पी 2008 में निर्धारित किया था कि डी पी एस यू के साथ भुगतान की शर्तें प्रचलन में एम ओ यू के अनुसार होगी। फिर भी रक्षा मंत्रालय ने अब तक (सितम्बर 2014) एच ए एल के साथ भुगतान शर्तों पर कोई एम ओ यू सम्पन्न नहीं किया है। यह भी नोटिस किया गया कि संविदा (2010) में भुगतान की शर्तें भारतीय वायु सेना द्वारा प्रत्येक वर्ग के अन्तर्गत जारी की जाने वाली अग्रिम धनराशि के सन्दर्भ में एच ए एल द्वारा प्रस्तुत किये जाने वाली क्रय आदेशों (पी ओ) के मूल्य शामिल नहीं होते थे और भी परियोजना के कार्यान्वयन के दौरान भुगतान अधिकारी जैसे सी डी ए (एच ए एल) पूंजी एवं डी आर ई वर्ग में पता लगाने में असफल रहा कि प्रस्तुत क्रय आदेश संविदा हस्ताक्षर (2010) होने से पूर्व अवधि (2008) से सम्बन्धित था। आरक्षित इंजन के एक दूसरे वर्ग में भुगतान अधिकारी ने वैक्युम क्लीनर हेतु अग्रिम भुगतान जारी किया जो विशिष्ट वर्ग से सम्बन्धित नहीं था जैसा संविदा में उल्लेख किया गया।

इस प्रकार, आई ए एफ ने संविदागत वायुयानों के उत्पादन क्रियाकलापों के साथ प्रत्यक्ष सम्बन्ध नहीं होनेवाले क्रयादेशों के अंकित मूल्य के प्रति एच ए एल को भारी द्वितीय चरण भुगतान किए थे।

3. परिचालन भूमिका पर प्रतिबंध

एस पी वायुयानों के लिए एअर स्टाफ गुणात्मक आवश्यकताओं (ए एस क्यू आर) के अनुसार इस वायुयान का ऑल अप् वेट (ए यू डब्ल्यू)⁸ 3500 किलोग्राम से बिल्कुल अधिक नहीं होना चाहिए। तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया (जनवरी 2013) कि इस आवश्यकता के प्रति, की गई संविदा साधारण प्रशिक्षण संरूपण में 4250 किलोग्राम के ए यू डब्ल्यू के लिए थी, जो ए एस क्यू आर में निर्धारित ए यू डब्ल्यू से बहुत अधिक था। इन तथ्यों को स्वीकार करते हुए वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अप्रैल 2013) कि इस भार-वृद्धि के परिणामस्वरूप कुछ निष्पादन सम्बन्धी ए एस क्यू आर में लगभग 15 प्रतिशत की कमी हुई। वायु सेना मुख्यालय ने आगे कहा कि भार की कटौती के सम्बन्ध में अध्ययन करने के लिए एक टीम का गठन किया गया था। तथापि 15 वीं संचालन समिति⁹ (अगस्त 2013) के कार्यवृत्त से हमने देखा कि एच ए एल ने स्पष्ट रूप से कहा था कि अधिकतम केवल 100 किलोग्राम भार की कटौती ही संभव थी।

मई 2014 में मंत्रालय को जारी पैराग्राफ के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर (अगस्त 2014) वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि ए यू डब्ल्यू में कटौती से निष्पादन में प्रत्यक्षतः सुधार होगा। एच ए एल ने एक अध्ययन किया था (अगस्त 2013) और श्रेणी उत्पादन रूपांतर में 115 किलोग्राम तक घटाने की संभावना की पहचान की। तथापि, आई ए एफ इस प्रस्तावित कटौती से सहमत नहीं हुआ (अगस्त 2014)¹⁰ और अधिक भार कटौती के लिए विशेषज्ञों से परामर्श करने की सलाह दी। वायु सेना मुख्यालय ने आगे कहा कि आई ए एफ उपयुक्त समय पर मामले की योग्यता के अनुसार एच ए एल को ए एस क्यू आर पर रियायतें देने के सम्बन्ध में विचार कर सकती है।

वायु सेना मुख्यालय का उत्तर इंगित करता है कि आई ए एफ ने स्वयं के द्वारा अनुमोदित ए एस क्यू आर के अनुपालन को गंभीरता से नहीं लिया था। इसके फलस्वरूप, आई ए एफ संविदा में एस पी आई जे टी वायुयानों के लिए 3500 किलोग्राम ए यू डब्ल्यू का अपेक्षित ए एस क्यू आर संरूपण प्रदान करने में विफल रहा, जिसके फलस्वरूप 4250 किलोग्राम ए यू डब्ल्यू से युक्त अधिक भारी वायुयानों की अधिप्राप्ति की जाएगी। वायुयान के भार में इस

⁸ ए यू डब्ल्यू = पायलटों तथा ईंधन का भार सहित वायुवहन के समय वायुयान का कुल भार।

⁹ एक समिति जिसमें एच ए एल और आई ए एफ प्रतिनिधि होते हैं और जिसका गठन प्रत्येक तिमाही में आई जे टी ने उत्पादन क्रियाकलाप की प्रगति देखने के लिए किया गया है।

¹⁰ विवरणी वायुसेना मुख्यालय द्वारा 2014 में अग्रेषित उत्तर के आधार पर।

वृद्धि के कारण उसके निष्पादन में कमी होगी जैसा कि वायु सेना मुख्यालय द्वारा स्वीकार किया गया है।

इसी प्रकार, आई जे टी वायुयान के प्रारंभिक आदिप्रारूप डिज़ाइन एवं विकास हेतु फ्रांसीसी स्नेकमा लारजाक 04-20 इंजन था, जिसे बाद में आई ए एफ की प्रशिक्षण आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उच्चतर प्रणोद से युक्त ए एल-551 इंजन (एच ए एल तथा रूसी निर्माता एन पी ओ सैटर्न का एक संयुक्त उपक्रम) से प्रतिस्थापित किया गया (अप्रैल 2005)। हमने देखा (जनवरी 2014) कि एच ए एल को केवल उच्च प्रणोद से युक्त इंजन के विकास के लिए ₹159 करोड़ प्रदान करने के बावजूद एस पी आई जे टी वायुयान के संविदागत इंजन (ए एल-551) को ए एस क्यू आर में प्रदान किए गए 3600 घंटों के टी टी एल के स्थान पर इस समय केवल 300 घंटों का कुल तकनीकी जीवनकाल (टी टी एल) है। संविदा (मार्च 2010) में प्रावधान था कि 300 घंटों के टी टी एल को बाद में 3600 घंटों के टी टी एल में बढ़ा दिया जाएगा। तथापि टी टी एल को 3600 घंटों तक बढ़ाने हेतु कोई समय-सीमा संविदा में निर्धारित नहीं की गई थी। हमने आगे नोटिस किया (जनवरी 2014) कि वायु सेना मुख्यालय ने चरण II के दौरान प्रशिक्षु पायलटों को प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु 30 घंटे/माह/प्रति वायुयान की उपयोगिता दर को प्रक्षिप्त किया था (सितम्बर 2008), जबकि इंजनों के लिए विक्रेता द्वारा दिए गए वर्तमान टी टी एल को देखते हुए वायुयान आई ए एफ सेवा में अधिष्ठापन के पश्चात् 10 महीनों के अन्दर अपने इंजन घंटे पूरा करेंगे। अतः आई ए एफ ने एस पी आई जे टी वायुयानों की संविदा के प्रावधानों का जिसमें 3600 घंटों के टी टी एल तक एरो-इंजन के अतिरिक्त विकास के लिए कोई निर्दिष्ट समय-सीमा नहीं थी, स्वीकारते हुए अपने ऊपर असीमित दायित्व ले ली थी।

वायु सेना मुख्यालय ने अपने उत्तर में (अगस्त 2014) कहा कि इंजन को हाल ही में 300 घंटों के जीवनकाल के लिए अनुमति दी गई थी तथा ओ ई एम द्वारा उन इंजनों पर, जो 300 घंटों से अधिक चला था, अगले चरण के विस्तारण के लिए आगे परीक्षण चल रहे थे। उन्होंने आगे कहा कि ओ ई एम द्वारा 1200 घंटों की इंजन आयु प्रदान किए जाने तक विद्यमान किरण वायुयानों का उपयोग चरण-II प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए किया जाता रहेगा। इसलिए, इस चरण में यह उल्लेख करना गलत है कि आई ए एफ ने आई जे टी के ए एल-551 हेतु सहमति से असीमित दायित्व उत्पन्न कर लिया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि संविदा में 3600 घंटों के कुल तकनीकी जीवनकाल तक इंजन के विकास के लिए समय-सीमा का निर्धारण न करना प्रशिक्षु पायलटों को दिए जाने वाले चरण-II प्रशिक्षण को प्रभावित करेगा जैसा कि वायु सेना मुख्यालय द्वारा स्वीकार किया गया। चरण-II प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए किरण वायुयानों का उपयोग करने के सम्बन्ध में वायु सेना मुख्यालय का उत्तर भी तर्कसंगत नहीं था क्योंकि आई ए एफ के पास प्रशिक्षण के प्रयोजन हेतु 79 किरण वायुयानों के प्राधिकरण के स्थान पर केवल 39 वायुयान ही उपलब्ध थे तथा इनमें से केवल 19 वायुयान उड़ने की स्थिति में थे। इसके कारण, चरण-II पायलटों के प्रशिक्षण को समय पर पूरा करने में आई ए एफ अपने आपको अत्यन्त मजबूर¹¹ पा रही थी। इसके अतिरिक्त, विद्यमान किरण वायुयानों को प्रतिस्थापित करने की दृष्टि से आई जे टी का विकास करने हेतु संविदा देने के उद्देश्य को भी विफल कर दिया गया।

संक्षेप में, डी डी पी एम ए एस के निर्दिष्ट प्रावधानों के उल्लंघन में आदिप्रास्र वायुयानों की प्रारम्भिक प्रचालनात्मक अनुमति (आई ओ सी)/अन्तिम प्रचालनात्मक अनुमति (एफ ओ सी) को पूरा करने के पूर्व ही 73 आई जे टी वायुयानों के श्रेणी उत्पादन के लिए संविदा करने से आई ए एफ अपनी ओर से अनिश्चित देयता के प्रतिबद्ध हो गई। इसके परिणामस्वरूप, आई ए एफ 14 वर्षों के बीत जाने के बाद भी प्रशिक्षु पायलटों के लिए चरण-II की प्रशिक्षण आवश्यकताएं पूरी करने हेतु आधुनिक आई जे टी प्रशिक्षक वायुयान प्रदान करने में असमर्थ थी। विद्यमान किरण प्रशिक्षक वायुयानों की अत्यधिक कमी के कारण आई ए एफ द्वारा, चरण-II प्रशिक्षण के लिए निर्धारित प्रशिक्षण घंटों को घटाना पड़ा था। इसके अलावा, विकासाधीन वायुयान आई ए एफ प्राचलों की तुलना में अधिक भारी होगा जो प्रशिक्षण सम्बन्धी निष्पादन को प्रभावित करेगा। इसके अतिरिक्त, आई ए एफ द्वारा दिए गए ₹2953.88 करोड़ तक के अग्रिम एच ए एल के पास अप्रयुक्त पड़े रहे (अगस्त 2014)।

यह मामला मई 2014 में मंत्रालय को भेजा गया: उनका उत्तर (सितम्बर 2014) प्रतीक्षित था।

¹¹ प्रशिक्षण उड़ान घंटों को 105 से 87 में अधोमुखी प्रकार से संशोधित करना और इसके अतिरिक्त प्रशिक्षु पायलटों की अन्तःग्रहण संख्या घटाने के द्वारा।

2.2 जासूसी मिशन हेतु गतिशील भू-संदोहन केन्द्र की अप्रयोज्यता

₹129.76 करोड़ की लागत पर आयातित चार गतिशील भू-संदोहन केन्द्रों के गलत आबंटन के साथ-साथ सिंथेटिक एपरचर रेडार एवं इलेक्ट्रो ऑप्टिक/इन्फ्रा रेड पोड्स की पर्याप्त संख्या में अधिप्राप्ति न करने के कारण अभिप्रेत उद्देश्य के लिए उनका उपयोग नहीं किया जा सका, जिससे भारतीय वायु सेना के टोह मिशन पर प्रभाव पड़ा।

परिचालनात्मक आवश्यकताओं के लिए असूचना आंकड़ा एकत्रित करने हेतु टोह (रेकि) प्रणाली का प्रयोग किया जाता है। हवाई टोह प्रणाली के अन्तर्गत (क) सिंथेटिक एपरचर रेडार (एस ए आर) पोड्स (ख) इलेक्ट्रो ऑप्टिक/इन्फ्रा रेड (ई ओ/आई आर) पोड्स और (ग) स्थिर/गतिशील भू-संदोहन केन्द्र (एस जी ई एस/एम जी ई एस) होते हैं। सभी मौसमों में, दिन एवं रात्रिकालीन स्थितियों में शत्रु क्षेत्र के चित्र प्रदान करने के लिए एस ए आर पोड्स का प्रयोग किया जाता है, जबकि ई ओ/आई आर पोड्स में जो कैमरे/संवेदक हैं, वह दिन-रात किसी भी महत्वपूर्ण क्षेत्र के चित्र प्रदान करने में समर्थ हैं। एस जी ई एस/एम जी ई एस, जो एस यू-30 एम के आई टोह पोड प्रणाली का जमीनी हिस्सा है, पोड्स के लिए नियंत्रण केन्द्र होते हैं, जो परिचालन के दौरान वायुयान से वास्तविक समय आंकड़ा ग्रहण करते हैं।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने यू एस डी 136.61 मिलियन (₹640 करोड़) की कुल लागत पर एस यू-30 एम के आई वायुयान पर एकीकरण किए जाने हेतु हवाई टोह प्रणाली की अधिप्राप्ति के लिए मेसर्स एल्टा, इस्राइल (ओ ई एम) के साथ संविदा की (दिसम्बर 2004)। दिसम्बर 2007 एवं मार्च 2009 के बीच अधिकांश आपूर्तियां की गईं।

लेखापरीक्षा ने वायुयान पर टोह पोड्स के एकीकरण में असाधारण विलम्ब के बारे में वर्ष 2010-11 के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन संख्या- 16 के पैराग्राफ संख्या- 3.1 में टिप्पणी की थी। मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई की टिप्पणी में कहा (जून 2011) कि टोह पोड का सफलतापूर्वक एकीकरण करके उसे अपने नियत कार्य के लिए परिचालनात्मक किया गया था।

अधिप्राप्त हवाई टोह प्रणाली में दो एस जी ई एस और चार एम जी ई एस तथा एस ए आर और ई ओ/आई आर पोड्स के तीन सेट समाविष्ट थे, जबकि एक एस जी ई एस/एम जी ई एस के संदोहन के लिए, टोह प्रणाली के परिचालन हेतु एक सेट पोड (एस ए आर और ई ओ/आई आर) को स्थापित करने की आवश्यकता है। इनमें से, ₹129.76 करोड़ मूल्य से युक्त

चार एम जी ई एस को उन्नत स्थलों में स्थित चार वायु सेना स्टेशनों (ए एफ एस) में दिसम्बर 2008 एवं मार्च 2009 के बीच अधिष्ठापित करने के लिए योजना बनाई गई थी। वर्तमान में, एक एस जी ई एस सहित सभी तीन पोड्स ए एफ एस- 'ए' पर स्थित हैं। शेष एक एस जी ई एस ए एफ एस- 'बी' पर रखा है।

चार वायु सेना स्टेशनों की लेखापरीक्षा (2010-12) के दौरान यह देखा गया कि नए अधिष्ठापित इन चार एम जी ई एस का परिचालन उनकी प्राप्ति के बाद (2008-09) निर्दिष्ट बेसों में नहीं किया जा सका था, क्योंकि निर्दिष्ट चार बेसों में तीन के पास एस यू -30 एम के आई वायुयान नहीं थे। चौथे एम जी ई एस को निर्दिष्ट स्थान में स्थापित किया गया, जहाँ एस यू -30 एम के आई स्क्वाड्रन एस ए आर एवं ई ओ/आई आर पोड के बिना प्रचालन कर रहा था, यद्यपि एम जी ई एस और चार एस जी ई एस के संदोहन के लिए टोह प्रणाली के साथ पोड (एस ए आर और ई ओ/आई आर) के एक सेट को स्थापित किए जाने की आवश्यकता है। इसके परिणामस्वरूप, चार एम जी ई एस (2009) की प्राप्ति के बाद भी टोह मिशन प्रारम्भ नहीं किया जा सका। इसके बाद वायु सेना मुख्यालय (एयर एच क्यू) ने इन एम जी ई एस को प्रयोग में लाने हेतु एस यू -30 एम के आई वायुयान का परिचालन करने वाले तीन बेसों में पुनः स्थापन करने का निर्णय लिया गया (अक्टूबर 2011)।

यह मामला लेखापरीक्षा द्वारा वायु सेना मुख्यालय को भेजा गया (जुलाई 2012) अभियांत्रिकी निदेशालय (डी ओ ई) वायु सेना मुख्यालय ने अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2012) कि एस ए आर और ई ओ/आई आर पोड्स वायुयान के साथ अतिरिक्त संलग्नी हैं, जो वास्तविक समय मिशनों के दौरान चित्र लेते हैं और उसे अधिक विश्लेषण के लिए निकटस्थ एस जी ई एस/एम जी ई एस के साथ डाउन लिंक किया जा सकता है। अतः एम जी ई एस का स्थापन एस यू -30 एम के आई बेस में करना अनिवार्य नहीं होगा। वायु सेना मुख्यालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि वह हवाई टोह प्रणाली, जिसे एस यू -30 एम के आई वायुयान पर एकीकृत किया जाना था, के अभिप्रेत अधिप्राप्ति उद्देश्य के विरुद्ध था। यह उत्तर एस यू-30 एम के आई स्क्वाड्रनों से युक्त बेसों में सभी एम जी ई एस को प्रयोग में लाने हेतु पुनः स्थापन करने के उनके निर्णय (अक्टूबर 2011) के प्रतिकूल भी था।

परिचालन निदेशालय (आक्रमण), वायु सेना मुख्यालय ने आगे लेखापरीक्षा को स्पष्ट किया (जनवरी 2013) कि नए स्थानों में एम जी ई एस का उपयोग पोड्स के अतिरिक्त सेटों की

उपलब्धता पर आश्रित था जिसकी अधिप्राप्ति हेतु प्रस्ताव अभी भी प्रक्रियाधीन था (मार्च 2014)¹²।

लेखापरीक्षा के आगे पूछने पर (मार्च 2014), वायु सेना मुख्यालय ने अपने उत्तर में कहा (अप्रैल 2014) की, चार एम जी ई एस को प्रयोग में लाने हेतु आवश्यक संख्या में पोडों की अधिप्राप्ति न करने तथा सांग्रामिक तैयारी पर उसके प्रभाव के सम्बन्ध में, कि छः एस जी ई एस/एम जी ई एस सहित तीन एस ए आर पोड्स तथा तीन ई ओ/आई आर पोड्स के लिए अधिप्राप्ति की कार्रवाई प्रारम्भ करते समय (1999) यह परिकल्पित किया गया कि ये पोड्स वांछित चिंताग्रस्त क्षेत्रों में आवश्यक टोह कार्रवाई करने हेतु पर्याप्त होंगे। उन्होंने इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा को सूचित किया कि दो एम जी ई एस, जिनमें एक दक्षिण पश्चिम वायु कमान (एस डब्ल्यू ए सी) के लिए और दूसरा पूर्वी वायु कमान (ई ए सी) के लिए था, सहित एस ए आर एवं ई ओ/आई आर पोडों के छः अतिरिक्त सेटों की अधिप्राप्ति करने का निर्णय लिया गया (2009), क्योंकि वर्तमान में संदोहन के लिए उपलब्ध पोड्स परिचालन क्षेत्र को सीमित करते हैं तथा यह भारतीय वायु सेना को टोह कार्रवाई में अपनी पूर्ण क्षमता प्राप्त करने से रोक भी देते हैं।

इसके अतिरिक्त, मई 2014 में मंत्रालय को जारी पैराग्राफ के उत्तर में वायु सेना मुख्यालय ने रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर (अगस्त 2014) अपना उत्तर सीधा लेखापरीक्षा को प्रदान किया, जिसमें उन्होंने अपने पुराने मत को दोहराया (अगस्त 2014) कि पोड्स के छः सेटों के लिए प्रस्ताव आकस्मिक तैनाती हेतु रक्षामंत्री के परिचालन निर्देशों (2009) के आधार पर प्रारम्भ किया गया था (मई 2013)।

यह उत्तर इस बात की पुष्टि करता है कि पहले आवश्यक संख्या में पोड्स नहीं खरीदे गए, जिसके फलस्वरूप पिछले पांच वर्षों में टोह प्रणाली के परिचालन हेतु ₹129.76 करोड़ मूल्य से युक्त चार एस जी ई एस का उनकी प्राप्ति के बाद (2009) प्रयोग नहीं किया गया।

यह मामला मंत्रालय को भेजा गया (मई 2014): उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

¹² वायुसेना मुख्यालय द्वारा दी गई सूचना के आधार पर 11 अप्रैल 2014 में स्थिति का उन्नयन।

2.3 हवाई लड़ाकू चालन यंत्र-विन्यास प्रणाली की अधिप्राप्ति

भारतीय वायुसेना को हवाई लड़ाकू चालन यंत्र-विन्यास (ए सी एम आई) प्रणाली के अधिक उड़ान परीक्षणों पर ₹10.35 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ था। आगे ए सी एम आई प्रणाली की अधिप्राप्ति और एकीकरण का बेड़ा परिष्करण योजना के साथ तुल्यकालिक न होने के कारण ₹167 करोड़ की लागत पर अधिप्राप्त इस उपकरण का प्रशिक्षण के प्रयोजन के लिए पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया जाएगा।

हवाई लड़ाकू चालन यंत्र-विन्यास (ए सी एम आई) प्रणाली में स्थिर एवं भू-चल केन्द्र, बाहरी पोड्स, नेटवर्क टर्मिनल्स और वी/यू एच एफ आर/टी¹³ सेट सम्मिलित होते हैं। यह प्रणाली सम्पूर्ण लड़ाकू उड़ानों का इलैक्ट्रॉनिक रिप्ले प्रदान करती है और इस प्रकार पूर्ण कारगर पश्च-उड़ान सूचना प्राप्ति सुनिश्चित करती है। इसके परिणामस्वरूप लघु उड़ान प्रयास से ही पायलटों के हवाई लड़ाकू कौशलों में उन्नति होती है, जिसके द्वारा यह परिचालन कौशलों में प्रत्यक्ष सहयोग देती है। इसमें भू-केन्द्र में, वास्तविक समय में, लड़ाकू प्राचलों को मॉनीटर करने की सुविधा भी है साथ ही, असुरक्षित/संघात रेजोमी की तत्कालिक चेतावनी संसूचित करने का विकल्प है और इस प्रकार यह उड़ान सुरक्षा में योग देती है।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने यू एस डी 19.46 मिलियन (₹79.57 करोड़) की कुल लागत पर तीन ए सी एम आई प्रणालियों, जिसमें 46 बाहरी पोड्स एवं संबद्ध उपकरण समाविष्ट थे, की अधिप्राप्ति हेतु इजराइल के मेसर्स बी वी आर सिस्टम लिमिटेड (ओ ई एम¹⁴) के साथ संविदा की (अक्टूबर 2007)। दिसम्बर 2009 और जनवरी 2010 के बीच इन प्रणालियों की सुपुर्दगी की गई तथा अप्रैल 2011 और सितम्बर 2011 के बीच 'एम', 'एन' और 'ओ' के वायुसेना स्टेशनों (ए एफ एस) में इनका चालूकरण किया गया। भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) ने दिसम्बर 2010 में मुख्य संविदा (अक्टूबर 2007) के विकल्प खंड के अंतर्गत यू एस डी 18 मिलियन (₹87.56 करोड़) की कुल लागत पर 54 पोड्स और संबद्ध उपकरणों सहित दो अतिरिक्त ए सी एम आई प्रणालियों की अधिप्राप्ति की। जुलाई-अगस्त 2012 के दौरान इनकी सुपुर्दगी की गई तथा 'पी' और 'क्यू' के वायुसेना स्टेशनों में संस्थापित की गई (जुलाई 2013)। मामले की जांच से निम्नलिखित निष्कर्षों का पता चलता है:

¹³ अधिक/उच्च चरम आवृत्ति प्राप्ति/प्रसारण सेट

¹⁴ मूल उपस्कर निर्माता

1. उड़ान एकीकरण परीक्षण पर अतिरिक्त व्यय

वायुयान पर सज्जित ए सी एम आई पोड भू-केन्द्रों को वायुयान के उड़ान पथ की सूचना का निरंतर प्रसारण करता है। भू-केन्द्रों में, जब उसका अन्य अनेक पोडों से प्राप्त इनपुटों के साथ रिप्ले किया जाता है। यह हवाई संघात के सटीक एवं पूर्ण चित्र का पुनरुत्पादन करता है, एच ए एल की मरम्मत, विनिर्माण और आपूर्ति आदेश (आर एम एस ओ) के द्वारा इन 100 पोडों को विभिन्न छः प्लेटफार्मों (वायुयान) के साथ अनुकूलित किया जाना था। इन छः प्लेटफार्मों में से, 'सी' पर प्रणाली का एकीकरण ओ ई एम द्वारा उनके उन्नयन कार्यक्रम (2020 तक) के दौरान किया जाना है। शेष पाँच प्लेटफार्मों के लिए, प्रति प्लेटफार्म (वायुयान) तीन दिन की दर से (अर्थात् पाँच प्लेटफार्मों के लिए कुल 15 दिन) इन पोडों का उड़ान परीक्षण निर्धारित किया गया। इन उड़ान परीक्षणों को 'पारदर्शी उड़ान' के स्म में उल्लिखित किया गया तथा विक्रेता द्वारा योजनाबद्ध करके उसकी जानकारी¹⁵ दी गई। आगे इन उड़ान परीक्षणों को दो चरणों में पूरा किया जाना था अर्थात्, प्रथम चरण में, पोड एवं वायुयान के बीच इंटरफेस नियंत्रण प्रलेख को परिष्कृत करने हेतु वायुयानों के सभी पाँच स्थांतरो के लिए 15 दिनों में जिसमें एकीकरण उड़ान परीक्षण (आई एफ टी), पोड एकीकृत परीक्षण (पी आई टी) को शामिल करके किया जाना था। द्वितीय चरण में, पोड और समूची ए सी एम आई प्रणाली के निष्पादन की जाँच करने के लिए ऑन साइट स्वीकृति परीक्षण (ओ एस ए टी) किया जाना था जिसके लिए संविदा में कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी।

संविदा के अनुसार (2007), उपकरणों की सामान्य मानक कार्यविधियों के अनुसरण में विनिर्देशों के साथ उनके अनुपालन की जाँच करने हेतु भारतीय वायुसेना को विक्रेता के परिसर में उपकरण का प्रेषण पूर्व निरीक्षण (पी डी आई) करना था। भारतीय वायुसेना ने उपकरण का पी डी आई सफलतापूर्वक किया (नवम्बर 2009)।

तथापि, हमने उड़ान एकीकरण परीक्षण रिपोर्ट से देखा (अक्टूबर 2013) कि जब विक्रेता प्रथम चरण के उड़ान परीक्षणों के लिए उपकरण को भारत ले आया (दिसम्बर 2009), वह इन पोडों को सॉफ्टवेयर समस्याओं के कारण भारतीय वायुसेना बेसों में विभिन्न वायुयानों के साथ सफलतापूर्वक एकीकृत नहीं कर सका। इसके परिणामस्वरूप, भारतीय वायुसेना को पी आई टी के वैधीकरण हेतु 15 दिसम्बर 2009 से 5 मार्च 2011 तक सात चरणों में पाँच लड़ाकू

¹⁵ विक्रेता को आई ए एफ वायुयान में पोड्स एकीकरण परीक्षण करना चाहिए और जिसके लिए विक्रेता को उड़ान परीक्षण के ब्यौरों की योजना बनानी चाहिए तथा तत्पश्चात् ऐसे परीक्षण उड़ानों की प्रगति के बारे में आई ए एफ के प्रतिनिधि को स्पष्ट कर देना चाहिए।

वायुयानों की उड़ानें भरनी पड़ी थी। विक्रेता निर्दिष्ट समय अर्थात् 3 दिन प्रति वायुयान की दर से 15 दिन के अन्दर पी आई टी पूरा नहीं कर सका। इसके स्थान पर, विक्रेता ने पी आई टी के लिए 43 दिन का समय लिया था, अर्थात् निर्धारित समय से 28 दिन अधिक जिसमें उड़ान एकीकरण परीक्षणों की अनुमति के लिए 84 अतिरिक्त उड़ानें भरी गईं। यद्यपि संविदा के प्रावधान में पाँच वायुयानों के उड़ान परीक्षणों के लिए कुल 15 दिन निर्धारित किए गए हैं, उसमें अधिक उड़ान परीक्षणों के लिए विक्रेता से वसूली हेतु कोई प्रावधान नहीं था। इसके परिणामस्वरूप, भारतीय वायुसेना का पी आई टी हेतु भरी गई इन 84 अधिक उड़ानों के लिए ₹10.35 करोड़ का अतिरिक्त व्यय वहन करना पड़ा था।

लेखापरीक्षा में अधिक उड़ान परीक्षणों (उड़ानें) सम्बन्धी मामले के उठाए जाने पर (अक्टूबर 2013) वायुसेना मुख्यालय ने केवल इतना कहा (नवम्बर 2013) कि कुल 138 उड़ानें { अर्थात् पी आई टी हेतु (109 उड़ानें¹⁶) } तथा ओ एस ए टी हेतु (29 उड़ानें) भरी गईं। उनका उत्तर पोड एकीकरण परीक्षणों के लिए 28 अतिरिक्त दिनों में की गई 84 अधिक उड़ानों और उन पर किए गए व्यय के बारे में मौन था।

मई 2014 में मंत्रालय को जारी पैराग्राफ के उत्तर में रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर (अगस्त 2014) वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि पी आई टी के लिए परिकल्पित किया गया अतिरिक्त व्यय पूर्ण रूप से पी आई टी के लिए नहीं किया गया, परन्तु उसमें उड़ान एकीकरण परीक्षणों के माध्यम से समग्र उड़ान मूल्यांकन भी समाविष्ट है। उन्होंने आगे कहा कि संविदा के अनुसार पी आई टी परीक्षण निर्धारित अवधि के अंदर उड़ान मूल्यांकन परीक्षणों के दौरान किया गया।

यह उत्तर तर्क-संगत नहीं है क्योंकि उड़ान मूल्यांकन परीक्षणों का उद्देश्य पोडों के साथ ए सी एम आई पश्चिकृत वायुयानों का सर्वाधिक प्रभावकारी और सुरक्षित प्रकार से उपयोग करने हेतु बाहरी पोडों के एकीकरण एवं परिचालन मानक (एस ओ पी) को अंतिम रूप देने के पश्चात् बाहरी पोडों के निष्पादन और परिचालन उपयोग की जांच करना था। उड़ान परीक्षण रिपोर्टों से यह भी स्पष्ट है कि सभी उड़ान परीक्षण ए सी एम आई पोड को एकीकृत करने हेतु किए गए, जिसके लिए विक्रेता ने पी आई टी हेतु निर्धारित 15 दिन के स्थान पर उड़ान परीक्षण पूरा करने के लिए 43 दिन लिए थे। इसके परिणामस्वरूप, भारतीय वायुसेना को इस प्रणाली के पी आई टी के लिए 28 दिनों के दौरान की गई अतिरिक्त उड़ानों पर ₹10.35 करोड़ का

¹⁶ इसमें उड़ान परीक्षण के लिए निर्धारित 15 दिनों में की गई 25 उड़ानें सम्मिलित थीं।

अतिरिक्त व्यय हुआ था। इसके अतिरिक्त, पोड एकीकरण परीक्षण के अलावा ओ एस ए टी के लिए उड़ान परीक्षण के प्रयास किए गए थे।

2. बेड़ा परिष्करण में विलम्ब

वायुसेना ने ए सी एम आई प्रणाली के एकीकरण के लिए लड़ाकू वायुयानों के सभी छः स्मांतरों को परिष्कृत करने की योजना बनाई थी। यह परिष्करण ओ ई एम द्वारा उचित प्रमाणन के पश्चात मैसर्स हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) द्वारा किया जाना था। प्रारम्भ में, एच ए एल ने ए सी एम आई प्रणाली के एकीकरण हेतु उड़ान मूल्यांकन के लिए प्रत्येक स्मांतर के एक वायुयान का परिष्करण किया और तत्पश्चात् उड़ान परीक्षणों के बाद ए सी एम आई पोड के एकीकरण और वहन के लिए प्रत्येक बेड़े का श्रेणी परिष्करण किया जाना था।

हमने देखा (अप्रैल 2014) कि वायुयानों के छः स्मांतरों में से भारतीय वायुसेना ने अप्रैल-नवम्बर 2011 के बीच वायुयानों के केवल तीन स्मांतरों, के श्रेणी परिष्करण हेतु एच ए एल को मरम्मत, निर्माण एवं आपूर्ति आदेश (आर एम एस ओ) दिया था। शेष तीन स्मांतरों के लिए, 15 'ए' वायुयानों के लिए अप्रैल 2014 में आर एम एस ओ सम्पन्न किया तथा शेष 30 'ए' वायुयानों का परिष्करण 2020-21 में उनके उन्नयन के बाद किया जाना है। 'बी' वायुयानों के लिए आर एम एस ओ अभी तक नहीं दिया गया था (जुलाई 2014)¹⁷। 'सी' वायुयान के संबंध में, कोई पृथक आर एम एस ओ नहीं दिया गया था क्योंकि आर ए सी मिग (वायुयान ओ ई एम) द्वारा सभी 'सी' वायुयानों का उन्नयन किया जाएगा, जिसमें ए सी एम आई का एकीकरण अंतिम परिचालन अनुमति का एक भाग है।

इसके अतिरिक्त हमने देखा कि ए सी एम आई प्रणाली का शेल्व जीवनकाल सुपुर्दगी¹⁸ की तिथि से 20 वर्ष का है और अभी तक (जुलाई 2014)¹⁹ वायुयानों के लिए केवल एक स्मांतर अर्थात् 'डी' का श्रेणी परिष्करण सम्पूर्ण रूप से पूरा किया गया था, जबकि 'ई' एवं 'एफ' बेड़े का आंशिक परिष्करण किया गया था। 'सी' और 'ए' की उन्नयन योजना का विचार करने पर, जो उनके विभिन्न चरणों में थी, ए सी एम आई प्रणाली के एकीकरण के लिए वायुयानों के सभी

¹⁷ 30 जुलाई 2014 को वायुसेना मुख्यालय द्वारा दिए गए उत्तर अनुसार स्थिति का उन्नयन।

¹⁸ प्रणालियों की सुपुर्दगी बैचों में की गई। अक्टूबर 2007 की संविदा के प्रति प्रणाली की सुपुर्दगी दिसम्बर 2009 से जून 2010 के बीच की गई, जबकि संविदा (2010) के प्रति सुपुर्दगी जुलाई-अगस्त 2012 के बीच की गई।

¹⁹ 30 जुलाई 2014 को वायुसेना मुख्यालय द्वारा दिए गए उत्तर अनुसार स्थिति का उन्नयन।

स्मांतरों का सम्पूर्ण बेड़ा परिष्करण 2020-21 के अंत तक पूरा नहीं होगा। इस प्रकार, जब तक सभी बेड़े/ वायुयानों का परिष्करण किया जाएगा (2020-21) सुपुर्दगी के बाद इन ए सी एम आई प्रणालियों का आधा शेल्व जीवनकाल समाप्त हो जाएगा।

मई 2014 में जारी ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि ए सी एम आई प्रणाली का उददोहन वायुयान स्मांतर के प्रकार पर निर्भर नहीं था, क्योंकि ए सी एम आई प्रणाली का संबंध वायुयान विशेष से नहीं है। उन्होंने आगे कहा कि आवश्यक अध्ययन/वायुयान के ऐसे स्मांतर में परिष्करण के बाद उसे किसी भी प्रकार के वायुयान स्मांतर पर फिट किया जा सकता है और उसका उपयोग किया जा सकता है। उन्होंने यह भी सूचित किया कि विभिन्न प्लेटफार्मों के श्रेणी परिष्करण प्रगति पर थे।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि भारतीय वायुसेना ने पायलटों के प्रशिक्षण कौशल में वृद्धि करने और साथ ही सम्पूर्ण लड़ाकू उड़ानों का इलैक्ट्रॉनिक रिप्ले प्रदान करने के उद्देश्य से वायुयानों के सभी छः स्मांतरों पर एकीकृत किए जाने हेतु ए सी एम आई प्रणाली की अधिप्राप्ति की। चूँकि वायुयानों के छः स्मांतरों में से दो को 2020-21 तक उनके उन्नयन के दौरान परिष्कृत किया जाएगा तथा अब तक (जुलाई 2014) एक स्मांतर के लिए आर एम एस ओ नहीं दिया गया था, भारतीय वायुसेना उसके जीवनकाल के दौरान प्रणाली इष्टतम परिचालन उददोहन प्राप्त करने हेतु लड़ाकू बेड़े के सभी छः स्मांतरों की बेड़ा परिष्करण योजना के साथ ए सी एम आई प्रणाली की अधिप्राप्ति और एकीकरण को तुल्यकालिक बनाने में विफल रही।

इस प्रकार, ए सी एम आई प्रणाली की अधिप्राप्ति के बाद परिष्करण योजना एवं प्लेटफार्मों के सभी स्मांतरों सहित उसके एकीकरण के साथ बेड़ा परिष्करण योजना के तुल्यकालिक न होने के कारण पायलटों के प्रशिक्षण के लिए ₹167 करोड़ की कुल लागत पर अधिप्राप्त इस प्रणाली का पूर्ण रूप से उददोहन नहीं किया जा सका। आगे जब तक सभी प्रणालियों का एकीकरण किया जाएगा, सुपुर्दगी के बाद इन पोडों का आधा शेल्व जीवनकाल समाप्त हो जाएगा।

यह मामला मई 2014 में मंत्रायल को भेजा गया, उनका उत्तर सितम्बर 2014 तक प्रतीक्षित था।

2.4 एक टॉरपीडो की अधिप्राप्ति में निष्फल निवेश

₹99.60 करोड़ के संविदा मूल्य पर टॉरपीडो “डब्ल्यू” ने वांछित गुणात्मक आवश्यकताओं (क्यू आर) को पूरा नहीं किया। आवश्यक एयरबोर्न प्रिसेटर्स जांच में ही रहे जिससे भारतीय नौसेना इन टॉरपीडो को ऑपरेशनली प्रयोग नहीं कर सकी एवं निवेश निष्फल रहा। आगे, संविदा करने में और टॉरपीडो “डब्ल्यू” की सुपुर्दगी में देरी से भारतीय नौसेना न्यूनतम पूल रिजर्व रखने में असमर्थ रही।

नौसेना विज्ञान एवं तकनीकी प्रयोगशाला (एन.एस.टी.एल.) विशाखापट्टनम रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन (डी.आर.डी.ओ.) के अधीन प्रयोगशाला, ने फरवरी 2005 में, टॉरपीडो “डब्ल्यू” विकसित की [पहले एडवांस एक्सपरीमेन्टल टॉरपीडो (ए.ई.टी.) के नाम से जानी जाती थी]। एक पहले के लेखा परीक्षा प्रतिवेदन²⁰ में जिक्र किया गया था कि बारह वर्षों की देरी से और ₹46.24 करोड़ खर्च करने के बाद भी डी आर डी ओ द्वारा ए.ई.टी. के विकास के लिए स्टाफ प्रोजेक्ट फलित होने में निष्फल रहा जिससे भारतीय नौसेना को पुराने टॉरपीडो के इस्तेमाल पर मजबूर होना पड़ा जोकि रक्षा तैयारियों को विपरीत रूप से प्रभावित कर रहा था। रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने अपनी की गई कार्यवाही टिप्पणी (अप्रैल 2006) में मामले के तथ्यों से सहमत होते हुए कहा कि सभी बाधाओं के बावजूद भी फरवरी 2005 में जरूरी सफलता दर था प्रदर्शन किया गया था और भारतीय नौसेना ने एन.एस.टी.एल. द्वारा डिजाईन किए गए टॉरपीडो स्वीकार कर लिए थे। यह भी कहा गया था कि भारतीय नौसेना द्वारा मैसर्स भारत डायनामिक्स लिमिटेड (मैसर्स बी.डी.एल.) पर आदेश जारी करने के लिए सरकार की स्वीकृति उन्नति पर थी।

उसके पश्चात्, मंत्रालय ने मैसर्स बी.डी.एल. के साथ ₹99.60 करोड़ की कुल लागत पर सहायक एवं आधार जांच उपस्कर के साथ “ए” संख्या में टॉरपीडो “डब्ल्यू” जो कि मई 2012 तक सुपुर्द किए जाने थे की अधिप्राप्ति हेतु संविदा की (नवम्बर 2009)।

यद्यपि मंत्रालय ने डी.आर.डी.ओ. द्वारा डिजाईन किए गए टॉरपीडो को स्वीकार कर लिया था, हमारी टॉरपीडो “डब्ल्यू” की अधिप्राप्ति से संबंधित लेखों की जांच (जुलाई 2013) से निम्न का पता चला:

²⁰ भारत के सी.ए.जी. की 2005 की प्रतिवेदन संख्या 7 का पैरा 5.2 (वायु एवं नौसेना)

I. टॉरपीडो "डब्ल्यू" के संविदा करने और सुपुर्दगी में देरी

नवंबर 2005 में, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने "ए" संख्या में टॉरपीडो "डब्ल्यू" की अधिप्राप्ति का प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय, न्यूनतम पूल रिजर्व से "बी" संख्या में टॉरपीडो की कमी दर्शाई थी। तथापि, टॉरपीडो की अधिप्राप्ति संख्या को "ए" पर इस आशय के साथ प्रतिबंधित कर दिया गया कि भविष्य में टॉरपीडो "एक्स"²¹ से कमी को पूरा कर लिया जाएगा। रक्षा अधिग्रहण परिषद (डी.ए.सी.) ने रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया (डी.पी.पी.) (2005) के अनुसार "मेक"²² वर्गीकरण के साथ आवश्यकता की स्वीकृति (जनवरी 2006) प्रदान की। तथापि, चूंकि मैसर्स बी.डी.एल. को पहले से ही उत्पादन एजेन्सी के रूप में नामित किया गया था और वह एन.एस.टी.एल. से तकनीक के हस्तान्तरण के बाद प्रोटोटाइप बना चुका था, डी.पी.पी. 2006 में इस प्रावधान के आने के बाद अधिप्राप्ति को मैसर्स बी.डी.एल. से "बाय"²³ (इंडियन) के रूप में पुनः वर्गीकृत (अगस्त 2007) किया गया। साथ ही क्योंकि प्रोटोटाइप टॉरपीडो के साथ फील्ड इवैल्यूशन ट्रायस भी सफलतापूर्वक कर लिए गए थे, जो कि मैसर्स बी.डी.एल. द्वारा निर्मित थे, नो कॉस्ट - नो कमीमेन्ट (एन.सी. - एन.सी.) ट्रायलस जुलाई 2008 में छोड़ दिए गए। तदनुसार, अगस्त 2008 में मैसर्स बी.डी.एल. को प्रस्ताव हेतु प्रार्थना (आर.एफ.पी.) जारी की गई और अन्ततः मैसर्स बी.डी.एल. के साथ नवम्बर 2009 में संविदा की गई।

डी.पी.पी. 2006 के अनुसार, ए.ओ.एन. से संविदा के हस्ताक्षर तक 23 से 34 महीनों का समय निर्धारित है। चूंकि इस मामले में एन.सी.एन.सी ट्रायल्स छोड़ दिए गये थे, संविदा करने के लिए 17 से 22 महीने का समय होता। तथापि, ए.ओ.एन. की तिथि से 46 महीनों में 24 महीनों की देरी से संविदा हुआ। हमने पाया (जुलाई 2013) देरी के मुख्य कारण मंत्रालय और मैसर्स बी.डी.एल. के बीच अधिग्रहण के वर्गीकरण को बदलने में लिया गया समय, एन.सी.एन.सी. ट्रायल्स²⁴ को छोड़ने के निर्णय के साथ मूल्य वार्तालाप²⁵ में देरी थी। क्योंकि टॉरपीडो न्यूनतम स्टॉक केवल (पूल रिजर्व) को बनाए रखने के लिए अधिप्राप्त किये जाने थे देरी से भारतीय नौसेना की परिचालनात्मक तैयारियों पर दुष्प्रभाव पड़ा।

आगे, संविदा के अनुसार, "ए" संख्या में टॉरपीडो "डब्ल्यू" मई 2012 तक सुपुर्द किये जाने थे। हालांकि, हमने पाया (सितम्बर 2013), कि जुलाई 2012 एवं मई 2013 के बीच केवल "सी" संख्या में अर्थात् लगभग 52 प्रतिशत टॉरपीडो सुपुर्द हुए थे। मैसर्स बी.डी.एल. ने उत्पादन

²¹ टॉरपीडो "एक्स" टॉरपीडो "डब्ल्यू" का आधुनिक रूप है और विकासशील है

²² वर्ग "मेक" का अर्थ है पूंजीगत अधिग्रहण के अन्तर्गत उपस्कर का स्वदेशी उत्पादन एवं अनुसंधान एवं विकास

²³ डी.पी.पी. 2006 ने वर्ग "बाय (इंडियन)" आरम्भ किया जोकि भारतीय विक्रेता से उपस्कर की सीधे खरीद है।

²⁴ एन.सी.एन.सी. ट्रायल्स को छोड़ने का निर्णय लेने में 4 महीने लगे जबकि ट्रायल करने में ही डी.पी.पी. में 6-12 महीने का समय निर्धारित है।

²⁵ संविदा वार्तालाप समिति द्वारा मूल्य वार्तालाप पूरी करने के लिए 3-5 महीने का समय निर्धारित है जोकि 9 महीने में पूरी की गई।

संबंधित बाधाओं का हवाला देते हुए बाकि सामानों के लिए दिसम्बर 2014 तक सुपुर्दगी बढ़ाने के लिए कहा। हमने आगे पाया (मई 2014) कि प्राप्त हुए "सी" में से "डी" टॉरपीडो अर्थात् लगभग 38 प्रतिशत भारतीय नौसेना और मैसर्स बी.डी.एल. के प्रतिनिधियों के संयुक्त प्राप्ति निरीक्षण के दौरान इलैक्ट्रिक चैक के असफल होने के कारण अप्रयोज्यनीय पाये गए। क्योंकि मैसर्स बी.डी.एल. को रक्षा उत्पादन एवं पूर्ति विभाग (डी.डी.पी.एंड एस.) द्वारा 1997 में टॉरपीडो के उत्पादन एजेन्सी के रूप में नामित किया था और तकनीकी का हस्तांतरण 2006 में पूरा हुआ, उत्पादन संबंधी बाधाओं के कारण देरी का औचित्य नहीं है।

II. निवेश निष्फल रहा

टॉरपीडो "डब्ल्यू" के लिए नौसेना स्टाफ गुणात्मक आवश्यकताएं (एन.एस.क्यू.आर) प्रारम्भ में जुलाई 1985 में बनाई गईं और एक स्टाफ प्रोजेक्ट के परिणाम के आधार पर 1997 में अन्तिम रूप दिया गया। यद्यपि 1985 की एन.एस.क्यू.आर की तुलना में 1997 की एन.एस.क्यू.आर में अतिमहत्वपूर्ण पैरामीटर्स में काफी कमी की गई थी, और 1997 की कमी वाली एन.एस.क्यू.आर को भी मैसर्स बी.डी.एल.से 2009 में संविदा की गई टॉरपीडो प्राप्त नहीं कर सकी।

जहाँ टॉरपीडो की गति में थोड़ी कमी थी, वहीं पर शिपबोर्न प्रिसैटर्स²⁶ एवं एफ.आई.ए.एम.²⁷ के संबंध में बड़ी कमियाँ थीं। एन.एस.क्यू.आर. के अनुसार शिपबोर्न एवं एयरबोर्न दोनों प्रिसैटर्स की आवश्यकता थी परन्तु संविदा केवल एयरबोर्न प्रिसैटर्स के लिए की गई क्योंकि शिपबोर्न प्रिसैटर्स अभी भी एन.एस.टी.एल. में विकासशील थे। क्योंकि शिपबोर्न प्रिसैटर्स अनुपलब्ध थे, चिन्हित श्रेणी के जहाजों से टॉरपीडो "डब्ल्यू" का परिचालनात्मक उपयोग अनिश्चित था। आगे, एन.एस.क्यू.आर. के अनुसार एफ.आई.ए.एम. की फिक्सड विंग एवं रोटरी विंग वायुयानों के लिए आवश्यकता थी, जबकि संविदा किए हुए टॉरपीडो "डब्ल्यू" में, एफ.आई.ए.एम. का प्रावधान केवल रोटरी विंग वायुयानों के लिए किया गया था। इससे यह स्पष्ट होता है कि संविदा में शामिल न करने के कारण इस टॉरपीडो की परिचालनात्मक उपयोगिता काफी कम होगी।

आगे, भारतीय नौसेना ने टॉरपीडो "डब्ल्यू" को मैच²⁸ के लिए नामित (मई 2005) किया था क्योंकि एयरबोर्न प्रिसैटर्स ने नौसेना की मैच के लिए आवश्यकता पूरी की। मैच के लिए टॉरपीडो "डब्ल्यू" को शामिल करने में सुविधा देने के लिए, सेटर्न फॉर एयरवर्दीनैस एंड

²⁶ फायर कंट्रोल सिस्टम जो कि टॉरपीडो को दिशा, दूरी एवं किस प्रकार की खोज करनी है के संबंध में डाटा प्रदान करता है।

²⁷ फ्लाइंट इन एयर मैटिरियल टॉरपीडो को वायुयान के रोटरी विंग (हैलिकॉप्टर) से चलाने के लिए आवश्यक होते हैं।

²⁸ मल्टी रोल एन्टी सबमैरिन टॉरपीडो कैरिंग हैलिकॉप्टर्स।

सर्टिफिकेशन, (सेमीलेक)²⁹ बंगलौर द्वारा मैच का एयरबोर्न प्रिसेटर्स को लगाने के लिए प्रमाणित करने पर विचार किया गया (मई 2005)। सेमिलेक द्वारा एयरबोर्न प्रिसेटर्स का संशोधन और जांच परीक्षण (ई. टीज) पूरे किये गये एवं एयरबोर्न प्रिसेटर्स फरवरी 2007 में प्रयोग के लिए निश्चित किए गए।

अनुबंध के अनुसार, अनुबंध प्रभावी होने की तिथि से 18 महीनों यानि मई 2011 के अन्दर मात्रा "जे" एयरबोर्न प्रिसेटर्स की आपूर्ति की जानी थी। यद्यपि "जे" अनुबंधित संख्या के एवज में, ग्राउन्ड और फ्लाइट ट्रायल के लिए मैसर्स बी डी एल द्वारा केवल "के" अर्थात् 13 प्रतिशत प्रिसेटर्स ही आपूर्तित किए गए थे तथा निश्चित तकनीकी मामलों को सुलझाने के लिए अभी तक फ्लाइट ट्रायल में ही थे (दिसम्बर 2013)।

अपने प्रत्युत्तर में (दिसंबर 2013) में एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने बताया कि टॉरपीडो "डब्ल्यू" 1997 की एन एस क्यू आर को पूरा करता है। उन्होंने आगे बताया कि टॉरपीडो "जेड" के उन्वयन के लिए मैसर्स "एक्स वाई जेड" के साथ हुआ अन्य अनुबंध (जून 2010) एयरबोर्न प्रिसेटर्स तथा शिपबोर्न की दोहरी क्षमता की आवश्यकताओं को पूरा करता था जो टॉरपीडो "डब्ल्यू" को भी फायर कर सकता था। यद्यपि यह प्रत्युत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि तथ्य वहीं है कि 1997 के एन एस क्यू आर की तुलना में टोरपीडो की गति सीमा को कम किया गया था। इसके अतिरिक्त, शिपबोर्न प्रिसेटर्स तथा फिक्सड विंग एयरक्राफ्ट एफ आई ए एम की अधिप्राप्ति को न किये जाने के कारण एन एस क्यू आर द्वारा निर्धारित मापदंडों को पूरा नहीं किया जा सका। अन्य अनुबंध (टॉरपीडो "जेड") के हमारे विश्लेषण से पता चला कि यह केवल "एस" प्रकार के हैलीकॉप्टरों के एयर बोर्न प्रिसेटर्स की आवश्यकताओं को पूरा करता था तथा मैच रोल हैलीकॉप्टरों के एयरबोर्न प्रिसेटर्स की आवश्यकताओं को पूरा नहीं करता था यानि वह प्लेटफॉर्म जिसके लिए टोरपीडो "डब्ल्यू" की अधिप्राप्ति की गई थी। इसके साथ ही, टॉरपीडो "डब्ल्यू" के सामुद्रिक स्वीकार्य टैस्ट (एस ए टी) के सफलतापूर्वक समपन्न होने के पश्चात् ही दोहरी क्षमता वाले प्रिसेटर्स के एकीकरण व परीक्षण की योजना बनाई गई थी। तथापि, टॉरपीडो "डब्ल्यू" के एस.ए.टी. असफल घोषित हुए थे (अप्रैल एवं मई 2014)

हमने जांच में यह भी पाया (जून 2014) कि यद्यपि 2007 में ही एयरबोर्न प्रिसेटर्स विकसित कर लिए गए थे तथा परिचालन के लिए प्रमाणित भी कर लिए गए थे, फरवरी-मार्च 2014 में ग्राउन्ड परीक्षणों के दौरान भारतीय नौसेना ने देखा कि प्रिसेटर्स के प्रचालन में कुछ कमियों के कारण प्रिसेटर्स के सॉफ्टवेयर में कुछ संशोधनों की आवश्यकता थी। परिणामस्वरूप, एयरबोर्न प्रिसेटर्स के परिचालन के लिए दी गई फरवरी 2007 की सेमिलेक की अनुमति को वापिस ले

²⁹ सेंटर फॉर एयरवर्दीनेस एंड सर्टिफिकेशन (सेमिलेक) डी.आर.डी.ओ. के अन्तर्गत एक स्वतंत्र एजेन्सी है जो एयरबोर्न उपकरणों, स्टोर्स एवं वाहनों के उड़ने की योग्यता को प्रमाणित करती है।

लिया गया। भारतीय नौसेना ने मैसर्स बी डी एल को अनुमति शीघ्र जारी करवाने के लिए अनुरोध किया ताकि उसके पश्चात् फ्लाइट परीक्षणों को अनुसूचित किया जा सके। अतः मैच से टॉरपीडो "डब्ल्यू" के परिचालात्मक उपयोग हेतु भारतीय नौसेना के पास कोई भी एयरबोर्न प्रिंसेटर्स उपलब्ध नहीं था।

अंत में, भारतीय नौसेना द्वारा 2012 में अनिवार्य रूप से न्यूनतम पूल रिजर्व की आवश्यकता को पूरा करने के लिए जनवरी 2006 में शुरू की गई "ए" मात्रा में टोरपीडो "डब्ल्यू" की अधिप्राप्ति प्रक्रिया ₹82 करोड़ के निवेश के पश्चात् भी 2014 तक पूर्ण नहीं हो पाई जिसका कारण टोरपीडो की अनुबंधित संख्या की आंशिक आपूर्ति, आपूर्तित टोरपीडो द्वारा तकनीकी समस्याओं को झेलना तथा एयरबोर्न प्रिंसेटर्स का अन्डरट्रायल में रहना था। इसके फलस्वरूप निवेश अलाभकारी रहा तथा परिचालन क्षमता पर भी इसका प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

मंत्रालय को मामला मई 2014 में भेजा गया था; उनका जवाब अपेक्षित था (सितम्बर 2014)।

अध्याय III: वायुसेना

संविदा/अनुबंध प्रबंधन

3.1 टरबाइन ब्लेडों की मरम्मत पर परिहार्य व्यय

संविदा में मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण के लिए समय-सीमा का निर्धारण न करने के कारण, भारतीय वायुसेना, न्यूमेरिकल कंट्रोल ग्राइंडिंग मशीन की अधिप्राप्ति पर ₹5 करोड़ का निवेश करने के बाद भी वायुयान की उपयोज्यता बनाए रखने हेतु ब्लेडों की मरम्मत के लिए विदेश भेजने को बाध्य होना पड़ा। इसके परिणामस्वरूप, भारतीय वायुसेना को मूल उपस्कर निर्माता द्वारा मरम्मत पर ₹5.14 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

रक्षा अधिप्राप्ति नियमावली के संविदा के सामान्य सिद्धांतों (पैरा 6.10.2) के अनुसार संविदा में शामिल दोनों पक्षों के हितों के संरक्षण हेतु नियम और शर्तों से संविदा का नियंत्रण होना चाहिए। यह भी वांछनीय है कि संविदा की शर्तें संक्षिप्त और निश्चित हों।

भारतीय वायुसेना के बल स्तर की कमी को पूरा करने हेतु रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने मिराज 2000 वायुयान की अधिप्राप्ति हेतु वायुयान निर्माताओं¹ के साथ संविदा की (अक्टूबर 1982)। भारतीय वायुसेना स्क्वाड्रन सेवा में 1984 से इन वायुयानों को अधिष्ठापित किया गया। मंत्रालय ने एम-53-पी2 एयरो इंजनों की डिपो स्तरीय मरम्मत के लिए प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण (टी ओ टी) हेतु मेसर्स स्नेकमा (ओ ई एम²) के साथ संविदा पर हस्ताक्षर किए (अगस्त 1993)। आगे मंत्रालय ने निःशुल्क आधार पर एयरो-इंजनों के उच्च दाब टरबाइन (एच पी टी आर) ब्लेडों के मरम्मत हेतु टी ओ टी के लिए भी ओ ई एम के साथ संविदा पर हस्ताक्षर किए (अगस्त 2006)।

मिराज-2000 वायुयान के एयरो इंजनों के अत्यधिक छीजन से युक्त (वर्ग डी³) एच पी टी आर ब्लेडों की मरम्मत के लिए न्यूमेरिकल कंट्रोल ग्राइंडिंग मशीन एम टी-41 (मशीन) की

¹ वायुयान निर्माता - मेसर्स डसाल्ट एविएशन, मेसर्स स्नेकमा और मेसर्स थॉम्सन सी एस एफ

² मूल उपस्कर निर्माता

³ वर्ग डी - मरम्मत योग्य

आवश्यकता है। संविदा पर हस्ताक्षर करने के पश्चात (अगस्त 2006) वायुसेना मुख्यालय द्वारा मशीन की अधिप्राप्ति हेतु मामला प्रारंभ किया गया। मंत्रालय ने 807,395 यूरो⁴ (₹5 करोड़) की लागत पर एक मशीन (एम टी-41) की आपूर्ति एवं संस्थापन हेतु स्पेन के मैसर्स डेनोबाट एस कूप के साथ संविदा की (मार्च 2008)। मैसर्स स्नेकमा (एयरो इंजनों का ओ ई एम), जिसके साथ मंत्रालय ने ब्लेड की मरम्मत हेतु टी ओ टी के लिए संविदा पर हस्ताक्षर किए थे (अगस्त 2006), द्वारा आई ए एफ टीम को प्रशिक्षण प्रदान करना था और एम टी-41 मशीन के चालूकरण के पश्चात 4 बेस मरम्मत डिपो (बी आर डी) में एयरो इंजनों के ब्लेडों की मरम्मत प्रक्रिया का वैधीकरण करना था। अप्रैल 2009 में बी आर डी में मशीन (एम टी-41) प्राप्त हो गई तथा आपूर्तिकर्ता द्वारा उसका संस्थापन एवं चालूकरण अगस्त 2009 में किया गया। संवीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने देखा (अप्रैल और सितम्बर 2013) कि मार्च 2008 की संविदा में मरम्मत के पश्चात् ब्लेडों की मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण के लिए समय-सीमा का निर्धारण न करने के कारण मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण में परिहार्य विलम्ब हुआ जिसके परिणामस्वरूप, ब्लेडों को ओ ई एम⁵ के पास मरम्मत के लिए भेजना पड़ा, यथा नीचे चर्चा की गई है:

बी आर डी ने मशीन के संस्थापन के बाद दो चरणों में एयरो इंजनों के ब्लेडों की मरम्मत की। पहला चरण मई 2010 में प्रारम्भ किया गया, जिसमें 15 ब्लेडों की मरम्मत की गई तथा इन ब्लेडों की मरम्मत सम्बन्धी अभिलेखों का मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण हेतु जनवरी 2011 में विदेश के ओ ई एम परिसर में अग्रेषित किया गया। द्वितीय चरण के अंतर्गत, अप्रैल 2012 से 30 ब्लेडों की मरम्मत की गई तथा उसके अभिलेखों को मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण हेतु अक्टूबर 2012 में ओ ई एम को अग्रेषित किया गया।

मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण में 12 से 33 महीने तक के विलम्ब के बारे में लेखा परीक्षा द्वारा पूछे गए प्रश्न (सितम्बर 2013) के उत्तर में वायुसेना मुख्यालय ने उल्लेख किया (अक्टूबर 2013) कि ओ ई एम ने मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण हेतु दस्तावेजों को एक विनिर्दिष्ट फार्मेट में कुछ अतिरिक्त आँकड़ों के साथ प्रस्तुत करने के लिए कहा था। ये दस्तावेज/आँकड़े ओ ई एम को जुलाई/अगस्त 2013 में प्रस्तुत किए गए।

⁴ 1 यूरो - ₹62

⁵ मैसर्स स्नेकमा

मरम्मत प्रक्रिया का वैधीकरण न करने के कारण 2010-13 की अवधि के दौरान 1820 मरम्मत योग्य ब्लेड डिपो में संचित हो गए। चूँकि, इंजन की उपयोज्यता/उपलब्धता बनाए रखने के लिए इन ब्लेडों की अनुपलब्धता महत्वपूर्ण समझी गई, बी आर डी ने जनवरी 2009 की द्वार से द्वार मरम्मत संविदा⁶ के तहत 2010 और 2012 के बीच 788 ब्लेडों के ओ ई एम के पास मरम्मत के लिए भेजा। इन 788 ब्लेडों में से अक्टूबर 2013 तक 683 ब्लेड मरम्मत के बाद वापस मिले और उनकी मरम्मत पर ₹5.14 करोड़ का व्यय हुआ। अभी भी 1032 ब्लेडों की मरम्मत बाकी थी और ये बी आर डी के पास मरम्मत हेतु पड़े थे (अक्टूबर 2013)।

ओ ई एम द्वारा मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण में (अप्रैल/सितम्बर 2013) विलम्ब के संबंध में लेखा परीक्षा द्वारा इंगित किए जाने पर वायुसेना मुख्यालय ने यह भी कहा (अक्टूबर 2013) कि ब्लेडों की मरम्मत प्रक्रिया अधिक महत्वपूर्ण प्रकृति की थी तथा भारतीय वायुसेना द्वारा की गई नमूना मरम्मतों के आधार पर ओ ई एम द्वारा उसका वैधीकरण किया जाना आवश्यक था। ओ ई एम द्वार वैधीकरण प्रक्रिया के प्रमाणन के बाद भारतीय वायुसेना संचित ब्लेडों की मरम्मत कर सकेगी। वायुसेना मुख्यालय ने आगे कहा कि चूँकि ओ ई एम ने ब्लेडों की मरम्मत प्रक्रिया हेतु निःशुल्क टी ओ टी का प्रावधान किया था, इसलिए 2008 की संविदा में मरम्मत के वैधीकरण के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं थी और मरम्मत प्रक्रिया के शीघ्र वैधीकरण के लिए निरंतर इस मामले को उच्च स्तर पर आगे बढ़ाया जा रहा था।

वायुसेना मुख्यालय का यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अधिप्राप्ति संविदा (मार्च 2008) के अनुच्छेद 1.2 के अधीन ओ ई एम को मरम्मत प्रक्रिया का वैधीकरण 4 बी आर डी में ही करना था तथा ओ ई एम के पास उसे नहीं भेजी जानी थी। मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण के लिए संविदा (मार्च 2008) में समय-सीमा का निर्धारण नहीं करने के कारण मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण में परिहार्य विलम्ब हुआ, परिणामस्वरूप विदेश में स्थित ओ ई एम परिसर में ब्लेडों को मरम्मत हेतु भेजना पड़ा।

अप्रैल 2014 में जारी पैराग्राफ के उत्तर में वायुसेना मुख्यालय ने रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर (अगस्त 2014) कहा (अगस्त 2014) कि सुविज्ञता प्राप्त करने तथा टरबाइन ब्लेडों की मरम्मत हेतु प्रक्रिया के वैधीकरण के लिए मशीन का उपयोग 4 बी आर डी द्वारा किया जा रहा है। वायुसेना मुख्यालय ने इसके अतिरिक्त बताया कि मिराज बेड़ा अगले 20-30 वर्षों तक

⁶ एक दीर्घकालीन संविदा, जो विनिर्दिष्ट उपस्कर की मरम्मत /ओवरहॉल हेतु जब कभी उसकी आवश्यकता होती है नियम एवं शर्तों को विनिर्दिष्ट करती है।

प्रचलन में रहेगा और इसलिए ऐसे निवेश से बेड़े के जीवन-चक्र के दौरान महत्वपूर्ण लाभ प्राप्त होगा।

वायुसेना मुख्यालय का यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मशीन का प्रयोग अभिप्रेत उद्देश्य के लिए नहीं किया जा रहा है और इंजन की उपयोज्यता/उपलब्धता बनाए रखने हेतु ब्लेडों को मरम्मत के लिए ओ ई एम के पास भेजा जा रहा है। ओ ई एम को मरम्मत के दस्तावेज अग्रेषित करने के तीन वर्ष से अधिक समय के पश्चात भी वैधीकरण प्रक्रिया पूरी नहीं की गई थी (जुलाई 2014)। इसके अतिरिक्त, निःशुल्क टी ओ टी के प्रावधान के मामले में भारतीय वायुसेना के हित में वैधीकरण प्रक्रिया हेतु समय निर्धारण आवश्यक है।

इस प्रकार, भारतीय वायुसेना संविदा में दोष के कारण मशीन के संस्थापन के चार वर्षों से अधिक समय के बाद भी उसकी अधिप्राप्ति पर किए गए ₹5 करोड़ के निवेश से कोई लाभ प्राप्त नहीं कर सकी। इससे वायुयान की उपयोज्यता/ उपलब्धता पर प्रभाव पड़ने के अलावा ₹5.14 करोड़ की लागत पर एयरो इंजनों के ब्लेडों को मरम्मत हेतु विदेश भेजना पड़ा।

यह मामला अप्रैल 2014 में मंत्रालय को भेजा गया उनका उत्तर सितम्बर 2014 तक प्रतीक्षित था।

3.2 विसंगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने में विलम्ब के कारण हानि

निर्धारित समय में विसंगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने में बेस मरम्मत डिपो की विफलता के कारण ₹1.45 करोड़ की हानि ही नहीं, अपितु अति महत्वपूर्ण कलपुर्जे उपलब्ध नहीं हुए, जिससे हेलिकॉप्टरों का अनुरक्षण प्राभावित हो गया।

भारतीय वायुसेना ने एम आई-17 हेलिकॉप्टरों के अनुरक्षण के लिए यू एस डी 389647 (₹1.84 करोड़⁷) की लागत पर कल-पुर्जों की 11 लाइनों⁸ की अधिप्राप्ति हेतु एक विदेशी फर्म⁹ (फर्म) के साथ संविदा की (जुलाई 2007)। इस संविदा के खंड 6 के अनुसार परेषण की प्राप्ति पर यदि प्राप्त भंडारों के परिमाण/स्थितियों और संबद्ध वाज्जर में दर्शाए गए विवरणों के मध्य कोई विसंगति पाई गई तो क्रेता द्वारा उन कमियों को दूर करने हेतु, आपूर्तिकर्ता के साथ

⁷ 1 यू एस डी = ₹47.30

⁸ लाइनों की संख्या विभिन्न कलपुर्जों की भाग संख्या, विवरण और मात्रा को सूचित करती है।

⁹ मेसर्स एवियाबाल्टिका एवियेशन लिमिटेड, लिथुआनिया

की गई संविदा में निर्धारित समय के अंदर विसंगति रिपोर्ट (डी आर) प्रस्तुत की जानी थी। लेखा परीक्षा के दौरान यह देखा गया कि 90 दिन की निर्धारित समय सीमा के अंदर पुर्जों की तीन लाईनों के संबंध में विसंगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹1.45 करोड़ की हानि हुई, यथा नीचे चर्चा की गई है।

संविदा के खंड 2.1 के अनुसार, साख-पत्र खोलने की तिथि से 90 दिन के अंदर भंडारों की सुपुर्दगी की जानी थी। साख-पत्र 28.11 2007 को खोला गया। अतः भंडारों की सुपुर्दगी 26 फरवरी 2008 (90 दिन) तक की जाने की आवश्यकता थी। तथापि, इस निर्धारित सुपुर्दगी तिथि के स्थान पर फर्म ने 28 मई 2009 को हवाई मार्ग से 11 लाईनों में से, 31 एम सी यू¹⁰ वायुसेना को, यू एस डी 322300 (₹1.52 करोड़) मूल्य के तीन लाईनों का परेषण भेजा। तदनुसार, फर्म को सुपुर्दगी में हुए विलम्ब के लिए परिनिर्धारित हानियाँ घटाने के बाद यू एस डी 306185 (₹1.45 करोड़) का भुगतान किया गया (जून 2009)।

संविदा के खंड 7.3 के अनुसार आपूर्तिकर्ता को भंडारों की सुपुर्दगी 31 एम सी यू, वायुसेना, पालम, नई दिल्ली को करनी थी, जिसे बाद में 3 बेस मरम्मत डिपो (बी आर डी) (संविदा के अनुसार अंतिम प्रेषित) को इन भंडारों की सुपुर्दगी करनी थी। 31 एम सी यू से यह मद 16 जून 2009 को 3 बी आर डी में प्राप्त हो गई और उन मदों को उसी दिन निरीक्षण के लिए बी आर डी के गुणवत्ता आश्वासन अनुभाग (क्यू ए एस) में प्रस्तुत किया गया। निरीक्षण के दौरान यह पाया गया कि विक्रेता द्वारा आपूर्ति पुर्जों की तीन लाईनों की तीन लाईनों सभी प्रकार से संविदा में बताई गई मदों के समान नहीं थी। क्यू ए एस ने अपने निष्कर्षों के प्रमाण के रूप में वायु कमान अधिकारी (ए ओ सी) 3 बी आर डी को फोटोग्राफ एवं अन्य विवरण प्रस्तुत किए (29 जून 2009)। विसंगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने हेतु, 31 जुलाई 2009 में प्रारम्भिक रिपोर्ट तथा 3 सितम्बर 2009 में अंतिम रिपोर्ट ए ओ सी 3 बी आर डी को प्रस्तुत की। तथापि, वायुसेना मुख्यालय द्वारा ए ओ सी 3 बी आर डी से डी आर आगे फर्म को भेजने के लिए परेषण की प्राप्ति से 99 दिन के बीतने के बाद केवल 7 सितम्बर 2009 को प्राप्त किए गए। वायुसेना मुख्यालय ने ये डी आर सितम्बर 2009 में फर्म को भेजी। फर्म ने इस आधार पर दावे को अस्वीकार किया (दिसम्बर 2009) कि केवल 10 दिसम्बर 2009 को अर्थात् मदों की सुपुर्दगी की तिथि (अर्थात् 28 मई 2009) से 180 कलेंडर दिन के बाद डी आर प्राप्त हुई थी।

विसंगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने में विलम्ब के कारण हुई हानि के संबंध में अप्रैल 2014 में जारी पैराग्राफ के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर (अगस्त 2014) कहा (अगस्त 2014) कि डी आर दस्तावेज 24 सितम्बर 2009 को पंजीकृत

¹⁰ आवागमन नियंत्रण इकाई

डाक से भेजे गए थे, जो फर्म को तीन दिन के अंदर प्राप्त हो जाने चाहिए थे। वायुसेना मुख्यालय ने आगे कहा कि फर्म द्वारा डी आर के अस्वीकरण को स्वीकार नहीं किया गया। वायुसेना मुख्यालय ने यह भी कहा कि इस मामले के निपटारे के लिए फर्म के साथ अभी भी सक्रिय स्तर से बातचीत हो रही है तथा फर्म के साथ जुलाई 2012 और नवम्बर 2013 के बीच किए गए अन्य तीन संविदाओं के विरुद्ध फर्म को देय भुगतान को डी आर का निपटान होने तक रोक रखा गया था।

तथ्य यह है कि उपभोक्ता यूनिट (3 बी आर डी) ने स्वयं वायुसेना मुख्यालय को डी आर, संविदा के अनुसार निर्धारित समय 90 दिन के स्थान पर 99 दिन में भेजा। 3 बी आर डी द्वारा डी आर देरी से प्रस्तुत करना आई ए एफ नियम पुस्तिका (आई ए पी-1501) के प्रावधान के भी विरुद्ध थी जिसमें विहित है कि आई ए एफ यूनिटों को विसंगति रिपोर्ट केवल 28 दिनों की समय सीमा में वायुसेना मुख्यालय को रिपोर्ट करना है।

इस प्रकार, वायुसेना मुख्यालय द्वारा निर्धारित समय में विसंगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने में विफलता के कारण ₹1.45 करोड़ का व्यय अलाभकर रहा 2009 से न तो कलपुर्जे ही मंगवाए गए और न ही वो बदले गए, यद्यपि वह एम आई-17 हेलिकॉप्टर के अनुक्षण हेतु नाजुक समझा गया था।

यह मामला अप्रैल 2014 में मंत्रालय को भेजा गया उनका उत्तर सितम्बर 2014 तक प्रतीक्षित था।

3.3 सहायक पावर यूनिट की मरम्मत/ओवरहॉल पर परिहार्य व्यय

भारतीय वायुसेना को अनुमानों के निर्धारण के दौरान उचित अध्यवसाय के अभाव के कारण छः सहायक पावर यूनिटों की मरम्मत एवं ओवरहॉल पर ₹1.69 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

रक्षा अधिप्राप्ति नियमावली (डी पी एम - 2006) के पैरा 13.2.1 के अनुसार मूल्यों का औचित्य प्रमाणित करने के लिए दरों/कीमतों का आकलन महत्वपूर्ण है और इसलिए प्रबल बाज़ार दरें, अंतिम क्रय मूल्य, कच्चे माल/श्रम के लिए आर्थिक सूचकांक, अन्य इनपुट लागतें एवं अंतर्भूत मूल्य आदि पर आधारित मूल्य निर्धारण के आधार पर यथाथपरक और वस्तुनिष्ठ प्रकार से परिकलन किया जाना चाहिए। फरवरी 2011 में की गई संविदा की संवीक्षा के दौरान, लेखा परीक्षा ने देखा (अक्टूबर 2012) कि अनुमानों के निर्धारण के संबंध में डी पी एम-2006 के प्रावधानों का अनुपालन न किए जाने के परिणामस्वरूप आई एल-76 परिवहन

वायुयान के सहायक पावर यूनितों (ए पी यू) की मरम्मत एवं ओवरहॉल पर ₹1.69 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ, यथा नीचे चर्चा की गई है:-

भारतीय वायुसेना की संपत्ति सूची में 17 आई एल-76 परिवहन वायुयान है और इस बेड़े के निर्बाध रूप से कार्य करने हेतु भारतीय वायुसेना के पास 22 ए पी यू की सम्पत्ति सूची है। ए पी यू का मौलिक कार्य वायुयान इंजनों को शुरू करना है तथा उसकी अनुपूरक भूमिका वायुयान की उड़ान के दौरान इंजनों से मुख्य पावर वितरण में विफलता की स्थिति में आपातकालीन सेवाओं को बनाए रखने में है।

वायुसेना मुख्यालय ने अधिकारी बोर्ड द्वारा वर्ग डी¹¹ घोषित किए (अक्टूबर 2006) छः ए पी यू की मरम्मत एवं ओवरहॉल (आर ओ एच) हेतु सीमित निविदा पृच्छाछ (एल टी ई) के आधार पर पाँच फर्मों को प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर एफ पी) (जुलाई 2007) जारी किया। प्रत्येक ए पी यू की आर ओ एच के लिए अनुमान यू एस डी 82193 (₹36.99 लाख¹²) था और यह रूस के मैसर्स एवियाजैपचास्ट के साथ दिसम्बर 2002 में की गई अंतिम संविदा पर आधारित थी। केवल तीन फर्मों ने आर एफ पी (जुलाई 2007) का उत्तर दिया और रूस के मैसर्स एवियाएक्सपोर्ट को न्यूनतम बोली लगाने वाला (एल -1) घोषित किया गया (अगस्त 2007)। इस फर्म ने प्रत्येक ए पी यू की आर ओ एच के लिए यू एस डी 164750 (₹74.14 लाख¹²) अर्थात् अभीष्ट लागत की लगभग दुगुनी राशि का उद्धरण किया। मैसर्स एवियाएक्सपोर्ट के साथ मूल्य वार्तालाप समिति (पी एन सी) की बैठक हुई (मार्च 2008), जिसमें वायुसेना मुख्यालय ने प्रत्येक ए पी यू की मरम्मत एवं ओवरहॉल (आर ओ एच) के लिए फर्म को यू एस डी 90,000 (₹40.50 लाख¹²) प्रति का प्रस्ताव दिया। तथापि, प्रति प्रस्ताव देने हेतु यू एस डी 90000 तक पहुंचने का जो आधार था, वह पी एन सी बैठक के कार्यावृत्त में रिकार्ड नहीं किया गया था मैसर्स एवियाजैपचास्ट ने इस प्रति प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया, अतः इस मामले को बंद करना पड़ा।

इसके बाद, वायुसेना मुख्यालय ने वर्ष 2008 के लिए 5 प्रतिशत प्रति वर्ष की वृद्धि की अनुमति के पश्चात् अगस्त 2007 के एल-1 उद्धरण के आधार पर प्रत्येक ए पी यू की आर ओ एच के अनुमानों को यू एस डी 172987.50 (₹69.20 लाख¹³) तक संशोधित (अगस्त 2008) किया। जे डी इंज डी1(टी) वायुसेना मुख्यालय ने संशोधित दरों की युक्तिसंगतता के बारे में जे डी इंज डी (क्यू), वायुसेना मुख्यालय को न्याय संगत ठहराते हुए विचार व्यक्त किया

¹¹ वर्ग डी - मरम्मत योग्य

¹² 1 यू एस डी = ₹45

¹³ 1 यू एस डी = ₹40

(अगस्त 2008) कि एल एम ई¹⁴ पर धातु की कीमतों सहित वर्तमान मामले में लागत के लगभग सभी तत्वों में कई गुना वृद्धि हुई थी और सूचित किया कि 2002 की कीमतों के आधार पर परिकल्पित की गई अनुमानित लागत अवास्तविक/अशुद्ध थी और छः ए पी यू की आर ओ एच के लिए संशोधित आर एफ पी जारी किया (अक्टूबर 2008)। सात फर्मों को 2008 में जारी किए आर एफ पी के उत्तर में केवल एक विक्रेता मैसर्स एक्विजैपचास्ट ने प्रति ए पी यू यू एस डी 453384 (₹1.81 करोड़) पर अपना उद्धरण दिया (नवम्बर 2008), जो यू एस डी 172987.50 (₹69.20 लाख¹³) के संशोधित अनुमानों (अगस्त 2008) का 262 प्रतिशत था। चूंकि यह एकल विक्रेता का मामला था, इसलिए वायुसेना मुख्यालय ने पुनर्निविदाकरण का निर्णय लिया (जनवरी 2009)।

वायुसेना मुख्यालय ने आगे वर्ष 2008 एवं 2009 के लिए 5 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वृद्धि की अनुमति के पश्चात् अगस्त 2007 के एल-1 उद्धरण के आधार पर प्रत्येक ए पी यू की आर ओ एच के लिए यू एस डी 181636.88 (₹87.19 लाख¹⁵) में अनुमानों को संशोधित किया (जनवरी 2009) और 10 ए पी यू¹⁶ की आर ओ एच के लिए आठ फर्मों को संशोधित आर एफ पी (फरवरी/मार्च 2009) जारी किया, क्योंकि मध्यवर्ती अवधि के दौरान वर्ग 'डी' ए पी यू की संख्या में वृद्धि हुई थी। इस समय केवल तीन फर्मों ने उत्तर दिया और मैसर्स एस टी ई का उद्धरण (यू एस डी 205000 प्रति ए पी यू) एल-1 पाया गया। यद्यपि मैसर्स एस टी ई के प्रस्ताव पर विचार नहीं किया गया, क्योंकि यह फर्म मूल उपस्कर निर्माता (ओ ई एम) प्रमाणपत्र प्रस्तुत नहीं कर सका। अतः मूल्य वार्तालाप समिति ने अगली न्यूनतम बोली लगाने वाला होने के कारण यू एस डी 228960 (₹1.10 करोड़¹⁵) प्रति ए पी यू मैसर्स एवियाएक्सपोर्ट को आगे की बातचीत हेतु आमंत्रित करने का निर्णय लिया (जून 2009) तथा आर ओ एच हेतु प्रति ए पी यू यू एस डी 224380 (₹1.08 करोड़¹⁷) की बातचीत द्वारा तय की गई दर में मैसर्स एवियाएक्सपोर्ट के साथ संविदा की गई (फरवरी 2011)।

अनुमानों के अवास्तविक निर्धारण के मामले के संबंध में लेखा परीक्षा द्वारा बताए जाने पर (जनवरी 2014), वायुसेना मुख्यालय ने कहा (फरवरी 2014) कि प्रस्ताव 100 प्रतिशत अधिक होने के कारण वर्ष 2008 में यह संविदा (जुलाई 2007 का आर एफ पी) नहीं की जा सकी। आगे रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि अनुमानित लागत का परिकलन डी पी एम के मानदंडों के अनुसार उपलब्ध इनपुट के आधार

¹⁴ एल एम ई. लंदन मेटल एक्सचेंज

¹⁵ 1 यू एस डी = ₹48

¹⁶ इसी बाच, वर्ग डी ए पी यू की संख्या में वृद्धि हुई है।

¹⁷ 1 यू एस डी = ₹47.35

पर किया गया, जिसमें खुले स्रोतों (इंटरनेट) /एयर अटैची कार्यालय के माध्यम से उपलब्ध विश्वसनीय बाज़ार आसूचना का अभाव था।

यह उत्तर लेखा परीक्षा के इस कथन की पुष्टि करता है कि मूल्यों की युक्तिसंगतता के आधार पर अनुमान नहीं किए गए थे और डी पी एम में समाविष्ट प्रावधान के अनुसार 2007 में प्रचलित सभी तत्वों को ध्यान में नहीं लेने के कारण मूल्य में वृद्धि एवं संविदा में विलम्ब हुए। आगे डी पी एम (पैरा 13.8) के प्रावधान के अनुसार तुलना हेतु तीन वर्षों से अधिक पुराना अंतिम क्रय मूल्य कोई वास्तविक पैमाना नहीं है। वायुसेना मुख्यालय ने भी यथार्थपूरक ढंग से अनुमानों का परिकलन करने हेतु डी पी एम-2006 के प्रावधान {(पैरा 11.2) पठनीय (पैरा 13.2.1)} के अनुसार पंजीकृत फर्मों से गैर-बजटीय उद्धरणों के माध्यम से सूचना नहीं मांगी। इसके अतिरिक्त, स्वयं वायुसेना मुख्यालय ने स्वीकार किया (अगस्त 2008) कि 2002 के मूल्यों के आधार पर 2007 में किए गए अनुमान अवास्तविक/अशुद्ध थे।

यदि भारतीय वायुसेना ने जुलाई 2007 में आर एफ पी जारी करने से पूर्व डी पी एम में समाविष्ट प्रावधानों के अनुसार 2007 में प्रचलित दरों के आधार पर ए पी यू की आर ओ एच के लिए उचित मांगपत्र मूल्य का परिकलन किया होता, ता वह उसी फर्म के साथ फरवरी 2011 में निष्पादित संविदा में दी गई प्रति ए पी यू के लिए यू एस डी 224380 की दर के विरुद्ध प्रति ए पी यू के लिए केवल यू एस डी 164750 की दर से 2007 में छः ए पी यू की आर ओ एच हेतु संविदा कर सकता था।

तथ्य यह है कि उचित अध्यवसाय के साथ अनुमानों का परिकलन करने में, भारतीय वायुसेना की विफलता के कारण छः ए पी यू की मरम्मत एवं ओवरहॉल पर भारतीय वायुसेना को ₹1.69 करोड़¹⁸ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

यह मामला अप्रैल 2014 में मंत्रालय को भेजा गया; उनका उत्तर सितम्बर 2014 तक प्रतीक्षित था।

¹⁸ परिहार्य व्यय का परिकलन- ₹1.69 करोड़

1 यू एस डी = ₹ 47.35 (फरवरी 2011को)

प्रति ए पी यू आर ओ एच की लागत के अन्दर - यू एस डालर 224380 - यू एस डालर - 164750-यू एस डालर 59630x 6= यू एस डालर 357780x ₹47.35 = ₹1.69 करोड़ छः ए पी यू की आर ओ एच की लागत के अन्दर -यू एस डालर-59630

अधिप्राप्ति

3.4 एक प्रणाली की अनुचित अधिप्राप्ति

₹3.49 करोड़ की लागत पर अधिप्राप्ति मानचित्र अंकीकरण उपक्रम केन्द्रों (डी एम पी एस) का पिछले चार वर्षों से उपयोग नहीं किया जा रहा था क्योंकि यूनिट स्तर पर डी एम पी एस की कोई आवश्यकता नहीं थी।

रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया 2006 के परिशिष्ट 'क' का पैराग्राफ 3 निर्धारित करता है कि एक उपकरण की अधिप्राप्ति के लिए औचित्य ठहराते समय उस मद की परिचालन भूमिका और आवश्यकता तथा अपेक्षित कुल मात्रा के गणना सम्बन्धी विवरण को प्रस्ताव में दर्शाना चाहिए।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने पुर्जों एवं टी टी जी ई¹⁹ समेत 17 'एम' वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए मैसर्स हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) बेंगलूर प्रभाग के साथ संविदा की। जिसमें ₹3.95 करोड़²⁰ मूल्य के तीन मानचित्र अंकीकरण उपक्रम केन्द्र (डी एम पी एस) और तीन मानचित्र भरण केन्द्र (एम एल एस) शामिल थे।

हस्त मानचित्र को अंकीय मानचित्र में स्थांतरण हेतु डी एम पी एस की आवश्यकता है, जिसमें इस उपकरण के द्वारा मानचित्र (हस्त) की संपठनीय प्रति (हार्ड कापी) की बारीकी से जाँच की जाती है और तत्पश्चात् विभिन्न कम्प्यूटर सॉफ्टवेयर का प्रयोग करते हुए अंकन दिया जाता है, जबकि वायुयान पर अंकीकृत मानचित्रों के भरण हेतु फील्ड यूनिटों में एम एल एस की आवश्यकता होती है।

वायुसेना स्टेशन (ए एफ एस) 'ए' को दो डी एम पी एस और दो एम एल एस प्राप्त हुए (अप्रैल 2010) जबकि वायुसेना स्टेशन, 'बी' को एक डी एम पी एस और एक एम एल एस प्राप्त हुए (सितम्बर 2010)। वायुसेना स्टेशन, 'ए' एवं वायुसेना स्टेशन, 'बी' की लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया (जुलाई 2013/मार्च 2014) कि ₹3.49 करोड़ मूल्य के इन तीन डी एम पी एस का उपयोग अभिप्रेत उद्देश्य के लिए नहीं किया जा रहा था यथा नीचे चर्चा की गई है:

¹⁹ टी टी जी ई - औज़ार, परिक्षित और भू-उपकरण

²⁰ 3 डी एम पी एस (₹3.49 करोड़) + 3 एम एल एस की लागत (₹45.93 लाख) = ₹3.95 करोड़

वायुसेना स्टेशन, 'ए' ने पश्चिम वायुसेना कमान मुख्यालय, आई ए एफ तथा अभियांत्रिकी की निदेशालय, जगुवार, वायुसेना मुख्यालय (डी ओ ई) को सूचित किया (अगस्त 2010) कि चूँकि डी एम पी एस का उपयोग फील्ड स्तर पर नहीं किया गया इसलिए वहाँ दो डी एम पी एस की आवश्यकता नहीं थी तथा बेस में केवल एम एल एस उपकरण को स्वीकार किया गया। तदनुसार, डी ओ ई ने परिचालन निदेशालय (आक्रमण), वायुसेना मुख्यालय के साथ यह मामला उठाया (अगस्त 2010), जिसने बदले में डी ओ ई से ए एफ एस, 'सी' तथा केन्द्रीय फोटो प्रतिकृति इकाई (सी पी आर यू), ए एफ एस, 'डी' को एक-एक डी एम पी एस आबंटित करने का अनुरोध किया, जो ऐसे उपकरण का उपयोग कर सकते थे। तथापि, परिचालन परिदृश्य को ध्यान में रखते हुए अभियांत्रिकी निदेशालय, जगुवार, वायुसेना मुख्यालय ने निर्णय लिया (सितम्बर 2010) कि इन मदों को जगुवार बेसों में रखा जाएगा। तदनुसार, ए एफ एस, 'ए' ने उसे आबंटित डी एम पी एस को वायुयान 'एम' के दो परिचालन स्क्वॉड्रनों (अर्थात् स्क्वॉड्रन 'एक्स' एवं स्क्वॉड्रन 'वाई') को जारी किया (अप्रैल 2011)।

हमने देखा (जुलाई 2013) कि स्क्वॉड्रन 'एक्स' और स्क्वॉड्रन 'वाई' में प्राप्ति के समय से डी एम पी एस का उपयोग नहीं किया गया था क्योंकि फील्ड यूनिटों (परिचालन स्क्वॉड्रन) में मानचित्र का अंकीकरण नहीं किया गया। आगे स्क्वॉड्रन 'एक्स' ने भी लेखापरीक्षा को पुष्टि की (जुलाई 2013) कि वर्तमान स्थितियों में स्क्वॉड्रन स्तर पर डी एम पी एस की आवश्यकता नहीं थी क्योंकि मानचित्रों की आपूर्ति केन्द्रीय अभिकरण से की जा रही थी। उन्होंने आगे उल्लेख किया कि स्क्वॉड्रन 'एक्स' को यह प्रणाली किसी आवश्यकता की प्रक्षिप्ति के बिना जारी की गई।

ए एफ एस, 'बी' ने लेखा परीक्षा को यह भी सूचित किया (मार्च 2014) कि मानचित्रों का अंकीकरण फील्ड स्तर पर नहीं किया जाता है और वर्तमान में डी एम पी एस का प्रयोग तारण (फेरि) मानचित्रों की बारीकी जाँच²¹ (स्केनिंग) हेतु किया जा रहा था, जिन्हें सॉफ्ट प्रति के स्म में सुरक्षित रखा जा रहा था। इस प्रकार, ए एफ एस 'बी' में डी एम पी एस का उपयोग अभिप्रेत उद्देश्य के लिए नहीं किया जा रहा था।

अप्रैल 2014 में जारी पैराग्राफ के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने (अगस्त 2014) रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर कहा (अगस्त 2014) कि रक्षा सेनाओं के लिए युद्धकाल की विशेष स्थितियों में अनेक लड़ाकू प्रणालियों और शस्त्रों की अनिवार्य स्म से आवश्यकता है तथा शांति

²¹ बारीकी जाँच स्केनिंग का निहितार्थ है कि वायुयान को पार उतारने हेतु प्रयोग किए जा रहे हस्त मानचित्रों की बारीकी जाँच की जाती है जिससे की मुद्रित शब्दों या चित्रों को कम्प्यूटर की स्मृति में रखने के लिए उन्हें इलेक्ट्रॉनिक पाठ में परिवर्तित किया जाता है। यह अंकीकरण से भिन्न है, जो एम एल एस का प्रयोग करके अंकीय मानचित्रों में संशोधन करने के लिए प्रयोक्ता को अनुमति देता है।

काल के दौरान निरंतरता और सुविज्ञता को बनाए रखने के लिए उनके उपयोग को सीमित किया जाए। उन्होंने आगे कहा कि उपकरण की अधिप्राप्ति नाजुक समय पर किया जाने वाला कार्य है तथा केन्द्रीय अभिकरण से मानचित्रों की अधिप्राप्ति में होने वाले विलम्ब से परिचालन में बाधा होगी।

यह उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि वायुसेना मुख्यालय ने पहले कहा था (अक्टूबर 2013) कि मानचित्र का अंकीकरण फील्ड स्तर अर्थात् ए एफ एस 'ए' और ए एफ एस 'बी' में नहीं किया जा रहा है जिसके लिए ये उपकरण प्रारम्भ में अधिप्राप्त किए गए। यह तथ्य कि सी पी आर यू ए एफ एस, 'डी' और ए एफ एस, 'सी' को डी एम पी एस का आबंटन करने हेतु वायुसेना मुख्यालय द्वारा किए गए प्रयास इस बात की पुष्टि करते हैं कि ए एफ एस, 'ए', 'बी' की आवश्यकता के उचित निर्धारण के बिना डी एम पी एस खरीदे गए।

इस प्रकार, किसी आवश्यकता के बिना फील्ड यूनिटों के लिए ₹3.49 करोड़ मूल्य के तीन डी एम पी एस की अधिप्राप्ति औचित्यपूर्ण नहीं थी, क्योंकि मानचित्र का अंकीकरण यूनिट स्तर पर नहीं किया जा रहा है, यथा ए एफ एस, 'ए' और 'बी' के फील्ड यूनिटों द्वारा स्वीकार किया गया।

यह मामला अप्रैल 2014 में मंत्रालय को भेजा गया, परन्तु उनका उत्तर सितम्बर 2014 तक प्रतीक्षित था।

3.5 ब्रेक पैराशूट की अधिप्राप्ति पर अतिरिक्त व्यय

भारतीय वायुसेना को अत्यावश्यकता के गलत निर्धारण के कारण 100 ब्रेक पैराशूटों के आयात पर ₹12.66 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) विभिन्न प्रकार के लड़ाकू वायुयानों का परिचालन करती है, जो प्रत्येक अवतरण के दौरान वायुयान की गति कम करने के लिए ब्रेक पैराशूटों का प्रयोग करते हैं।

वर्ष 2010-11 के लिए 'सुरक्षा उपकरण' की अभिपूर्ति की समीक्षा के आधार पर वायुसेना मुख्यालय ने ₹16.23 करोड़ की कुल लागत पर सुरक्षा उपकरणों की सात लाइनों के लिए आयुध पैराशूट निर्माणी (ओ पी एफ), कानपुर को मांगपत्र दिया (दिसम्बर 2010), जिसमें एस यू-30 एम के आई वायुयान के लिए ₹4.59 करोड़ (अर्थात् ₹1,08,800 प्रति पैराशूट की दर

से) मूल्य के 422 ब्रेक पैराशूट (पैराशूट) शामिल थे। मांगपत्र के अनुसार 2010-11 में 300 2012-13 में 100 और 2013-14 में 22 पैराशूटों की आपूर्ति करने की आवश्यकता थी, यथा ओ पी एफ, कानपुर द्वारा मान लिया गया था (दिसम्बर 2010)।

लेखापरीक्षा के दौरान सुरक्षा उपकरणों की अधिप्राप्ति सम्बन्धी अभिलेखों की जाँच से (मार्च 2014) पता चला कि धातु संघटकों एवं अच्छी गुणवत्ता वाले कपड़ों की अनुपलब्धता के कारण ओ पी एफ, कानपुर ने पैराशूटों की आपूर्ति हेतु 2010-11 के निर्धारित लक्ष्य को पूरा करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की (फरवरी 2011)। अतः आई ए एफ की त्वरित आवश्यकता (अर्थात् नियत उड़ान कार्यों को बनाए रखने हेतु) को पूरा करने हेतु वायुसेना मुख्यालय ने 100 पैराशूटों के आयात के लिए ओ पी एफ, कानपुर से 'अनापत्ति प्रमाणपत्र' प्राप्त किया (अप्रैल 2011) और यू एस डी 2,650,000 (₹14.07 करोड़ अर्थात् ₹14.07 लाख प्रति पैराशूट) की कुल लागत पर 100 पैराशूटों की आपूर्ति हेतु मैसर्स एस टी ई, यूक्रेन को आपूर्ति आदेश दिया (नवम्बर 2011), जिसेक अनुसार मई 2012 तक सुपर्दगी की जानी थी। इसे बाद में वायुसेना मुख्यालय द्वारा परिनिर्धारित हानियाँ (एल डी) लगाकर नवम्बर 2012 तक बढ़ा दिया गया (अगस्त 2012)। तथापि, वास्तव में ये पैराशूट सितम्बर 2012 और मार्च 2013 के बीच में आपूर्ति किए गए। इस प्रकार, परिनिर्धारित हानियाँ घटाने के बाद फर्म को यू एस डी 2385000 (₹12.66 करोड़²²) का भुगतान किया गया।

इसी बीच, ओ पी एफ, कानपुर ने दिसम्बर 2010 में दिए मांगपत्र के प्रति जून 2012 और मार्च 2013 के बीच सम्पूर्ण 422 पैराशूटों की आपूर्ति की। इन 422 पैराशूटों में से 138 पैराशूटों की आपूर्ति जून 2012 और सितम्बर 2012 के बीच की गई तथा शेष 284 पैराशूटों की मार्च 2013 तक की गई।

इस प्रकार, ₹12.66 करोड़ की लागत पर 100 पैराशूटों का आयात करने से (अर्थात् दिसम्बर 2010 के मांगपत्र के प्रति ओ पी एफ, कानपुर द्वारा आपूर्ति पैराशूटों की दर की तुलना में दस गुना अधिक दर) त्वरित आवश्यकता का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ था।

मई 2014 में जारी पैराग्राफ के उत्तर में वायुसेना मुख्यालय ने इस मामले के तथ्यों को स्वीकार करते हुए रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर (अगस्त 2014) कहा (अगस्त 2014) कि समय पर पैराशूटों की आपूर्ति करने में ओ पी एफ, कानपुर की खराब प्रतिक्रिया तथा एस यू-30 एम के आई बेड़े के उड़ान बंद होने की स्थिति से (ए ओ जी) बचाने हेतु आई ए एफ ने पैराशूटों के आयात के लिए प्रस्ताव प्रारम्भ किया (जून 2011)।

²² 1 यू एस डी = ₹ 53.10

प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर एफ पी) जारी किया गया (अगस्त 2011) तथा 100 पैराशूटों की अधिप्राप्ति के लिए विदेशी विक्रेता के साथ संविदा की गई। वायुसेना मुख्यालय ने आगे कहा कि यह अधिप्राप्ति योजनाबद्ध तरीके से की गई।

निम्नलिखित कारणों से वायुसेना मुख्यालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है:-

- त्वरित आवश्यकता के आधार पर 100 पैराशूटों के आयात के लिए आदेश देते समय (नवम्बर 2011) सुपुर्दगी के लिए मई 2012 का समय नियत किया गया था, जिसे बाद में नवम्बर 2012 तक बढ़ा दिया गया। विदेशी विक्रेता को प्रदान किए गए छः महीने का विस्तारण यह इंगित करता है कि अत्यावश्यकता का सही प्रकार से निर्धारण नहीं किया गया था।
- यदि आई ए एफ ने आर एफ पी जारी करने (अगस्त 2011) /आयात आदेश देने (नवम्बर 2011) से पूर्व ओ पी एफ, कानपुर से संभावित आपूर्ति की स्थिति की समीक्षा की होती (क्योंकि उन्होंने लक्ष्य को पूरा करने में अपनी असमर्थता केवल 2010-11 में अभिव्यक्त की), तो मई 2012 की सुपुर्दगी की तिथि के साथ स्वदेशी लागत की तुलना में दस गुना अधिक लागत पर 100 पैराशूटों के आयात से बचा जा सकता था।
- सुपुर्दगी की अवधि को नवम्बर 2012 तक बढ़ाते समय (अगस्त 2012) आई ए फ को तीन महीने से अधिक समय की विलम्बित आपूर्ति को आधार बनाकर संविदा के निबंधनों (खंड 9.01) के अनुसार संविदा को पहले ही समाप्त किया जा सकता था, क्योंकि उस समय तक ओ पी एफ, कानपुर 88 पैराशूटों की आपूर्ति कर चुका था (अगस्त 2012), जबकि विदेशी विक्रेता केवल सितम्बर 2012 में 100 में से 31 पैराशूटों की आपूर्ति कर सका था।

इस प्रकार, कथित अत्यावश्यकता के गलत निर्धारण के कारण अधिक ऊँची दरों में 100 पैराशूटों के परिहार्य आयात से ₹12.66 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

यह मामला मई 2014 में मंत्रालय को भेजा गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

3.6 कलर डाई की अधिप्राप्ति के अविवेकपूर्ण निर्णय के कारण परिहार्य हानि

सीमित शेल्फ जीवन के बावजूद तीन वर्ष की आवश्यकता पूरी करने के लिए एक ही समय कलर डाई के सम्पूर्ण परिमाण का आयात करने के निर्णय के साथ भारतीय वायुसेना द्वारा रंगीन डाई की आवश्यकता के अवास्तविक प्रेक्षपण के परिणामस्वरूप न केवल अधिक प्रावधन बल्कि ₹4.51 करोड़ की परिहार्य हानि हुई।

वायुसेना दिवस, स्वतंत्रता दिवस और गणतंत्र दिवस आदि के अवसरों पर रंगीन धूम्र पथों के उत्सर्जन द्वारा भारतीय तिरंगे - केसरिया, सफेद और हरे का चित्रण करते हुए हवाई करतब दिखाने हेतु भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) की सूर्य किरण एयरोबेटिक टीम (एस के ए टी) बनाई गई थी (1984)। एस के ए टी के हवाई करतब का प्रदर्शन एक प्रशिक्षक वायुयान किरन एम के -II पर निष्पादित किया गया जो एच पी टी-32 वायुयान के साथ भारतीय वायुसेना द्वारा वायुसेना पायलटों को प्रशिक्षण देने हेतु उपयोग किया जा रहा था।

प्रशिक्षण कमान मुख्यालय (एच क्यू टी सी), आई ए एफ ने पांच वर्ष 2009 से 2013 तक की आवश्यकता पूरी करने हेतु (अर्थात् प्रति वर्ष 26 कलर प्रदर्शन की दर से 405 लीटर) हरे और केसरिया में से प्रत्येक की 52650 लीटर कलर डाई का आयात करने के लिए अनुसंधान कमान मुख्यालय (एच क्यू एम सी) को प्रस्ताव किया (अगस्त 2008)। सफेद रंग विमानन टरबाइन ईंधन (ए टी एफ) के माध्यम से उत्पन्न हो जाता है। चूंकि इन कलर डाई शेल्फ जीवनकाल तीन वर्षों का है। एच क्यू एम सी, आई ए एफ ने मैसर्स रोम एंड हास केमिकल्स एल एल सी, यू एस ए, एक एकल स्वामित्व प्रमाणपत्र (पी ए सी) वाली फर्म से आयात करने हेतु अनुमोदन प्रदान करते समय (नवम्बर 2008) तीन वर्षों की आवश्यकता के लिए डाई के परिमाण को 31590 लीटर (30800 किलोग्राम के बराबर) तक सीमित कर दिया। तदनुसार, वायुसेना मुख्यालय ने पाउंड स्टर्लिंग 816200 (₹5.93 करोड़) की कुल लागत पर प्रत्येक केसरिया और हरी डाई के 30800 किलोग्राम के लिए साख-पत्र खोलने के पश्चात छः से 39 हफ्तों के सुपुर्दगी समय के साथ इस फर्म के साथ संविदा की (मार्च 2009)। भारतीय वायुसेना को डाई का सम्पूर्ण परिमाण बैचों में प्राप्त हुआ (अगस्त 2009 और जनवरी 2010²³)। वायुसेना मुख्यालय (फरवरी 2011) ने एस के ए टी (जून 2011) को बन्द करने का निर्णय लिया ताकि पायलटों को प्रशिक्षण देने हेतु किरन एम के-II वायुयान को मुक्त किया जा सके, जो एच पी टी-32 वायुयान को सेवा से हटा लेने से प्रभावित हुई थी।

²³ बीजक क्रमशः जून 2009 एवं नवम्बर 2009 से सम्बन्धित है और बी ओ सी अगस्त 2009 एवं जनवरी 2010 है।

लेखा परीक्षा ने अधिप्राप्ति योजना से देखा (सितम्बर 2011) कि भारतीय वायुसेना प्रतिवर्ष 26 रंगीन प्रदर्शन करेगा। तदनुसार, एस के ए टी (जून 2011) के बन्द किए जाने तक, इसे 47 रंगीन प्रदर्शन²⁴ निष्पादित करना था। जबकि एस के ए टी प्रक्षेपित योजना जिसमें इसे इस प्राप्ति की तिथि (अगस्त 2009) से एस के ए टी के बन्द होने तक (जून 2011) 7370 किलोग्राम खर्च करना था, के विरुद्ध केवल 18 रंगीन प्रदर्शन कर सका तथा प्रत्येक डाई का केवल 23430 किलोग्राम का शेष परिमाण अप्रयुक्त पड़ा था। लेखा परीक्षा ने आगे देखा (अप्रैल 2013) कि भारतीय वायुसेना ने वैकल्पिक प्रयोक्ताओं (अर्थात् थलसेना और नौसेना) और मूल उपस्कर निर्माता (ओ ई एम) द्वारा वापसी खरीद का पता लगाने का प्रयास किया था (मार्च 2011 से) जो फलदायक नहीं हुआ। इस बीच, डाई का जीवन काल अगस्त 2012 एवं जनवरी 2013 के बीच समाप्त हो गया।

अपने शेल्व जीवनकाल के अंदर डाई का अनुपयोग के सम्बन्ध में लेखा परीक्षा द्वारा पता किए जाने पर (अप्रैल 2013) वायुसेना मुख्यालय ने डाई के अनुपयोग की पुष्टि की (जून 2013) और कहा (अक्टूबर 2013) कि डाई के नमूनों की जाँच एवं जीवनकाल के अतिरिक्त विस्तारण हेतु उसे एक निजी फर्म में भेज दिया गया था (सितम्बर 2013)। वायुसेना मुख्यालय ने आगे कहा (अप्रैल 2014) कि मांगकर्ता (एच क्यू एम सी) द्वारा अभिव्यक्त मद की क्रांतिबद्धता के कारण तीन वर्षों के लिए अधिप्राप्ति की गई।

तथापि, तथ्य यह है कि यदि निजी फर्म द्वारा डाई का जीवन काल बढ़ाया जाता है, डाई के वैकल्पिक प्रयोक्ताओं का पता नहीं लगाया गया था (अगस्त 2013)। इसके अतिरिक्त, योजना के अनुस्र यदि आई ए एफ ने 47 रंगीन प्रदर्शन पर डाई का उपयोग किया होता, तो भी एस के ए टी के बन्द होने तक 65 प्रतिशत का ही उपयोग हुआ होता।

जून 2014 में जारी पैराग्राफ के उत्तर में रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर वायुसेना मुख्यालय ने (अगस्त 2014) तथ्यों को स्वीकार किया और कहा (अगस्त 2014) कि कलर डाई का शेल्व जीवनकाल और पूर्व निश्चित नेमी प्रदर्शन के अनुसार एस के ए टी प्रदर्शन के महत्व को ध्यान में रखते हुए एच क्यू एम सी द्वारा तीन वर्षों की आवश्यकता हेतु डाई की अधिप्राप्ति करने का बोधपूर्ण निर्णय लिया गया। वायुसेना मुख्यालय ने इसके आगे कहा कि एच पी टी-32 बेड़े की उड़ान को बंद किए जाने के परिणामस्वरूप पायलटों के चरण- III प्रशिक्षण के लिए किरण एम के-II वायुयान पर अतिरिक्त भार पड़ा। अतः वायुसेना मुख्यालय

²⁴ अगस्त 2009 से जून 2011 = 22 माह आई ए एफ ने 12 माह में 26 रंगीन प्रदर्शन किया 22 माह में एस के ए टी द्वारा रंगीन प्रदर्शन की संख्या आवश्यक थी = यानि 47

ने एस के ए टी विघटित करने का निर्णय लिया था (फरवरी 2011) और तदनुसार 52 स्कॉड्स²⁵ को समाप्त कर दिया गया (जून 2011)। यद्यपि, वायुसेना मुख्यालय का उत्तर अधिप्राप्ति योजना के अनुसार प्राप्ति की तिथि से (अगस्त 2009) एस के ए टी यूनिट के विघटन तक (जून 2011) डाई के अनुपयोग पर मौन था।

अतः अधिप्राप्त योजना के अनुसार की गई अप्रयोज्यता यह तथ्य दर्शाता है कि डाई की अति आवश्यकता नहीं थी जैसा कि एच क्यू के एम सी ने मामले की प्रक्रिया के समय में उल्लेख किया। पूर्व पाँच वर्ष के विरुद्ध तीन वर्ष हेतु डाई कम की गई आवश्यकता (नवम्बर 2008) की सही रूप से आँकलित नहीं की गई जिससे अधिक प्रावधान हो गया। आगे, डाई के सीमित शेल्फ जीवनकाल के बावजूद एक ही समय तीन वर्षों की आवश्यकता पूरी करने हेतु संपूर्ण परिमाण का आयात करने तथा साथ ही यह तथ्य कि भंडार की पुनःपूर्ति के लिए आवश्यक अधिकतम समय चार महीने था, के कारण ₹4.51 करोड़ की परिहार्य हानि हुई।

यह मामला मंत्रालय को भेजा गया (जून 2014), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

3.7 भण्डार निदेशालय, वायु सेना मुख्यालय

3.7.1 निदेशालय की भूमिका और कार्य

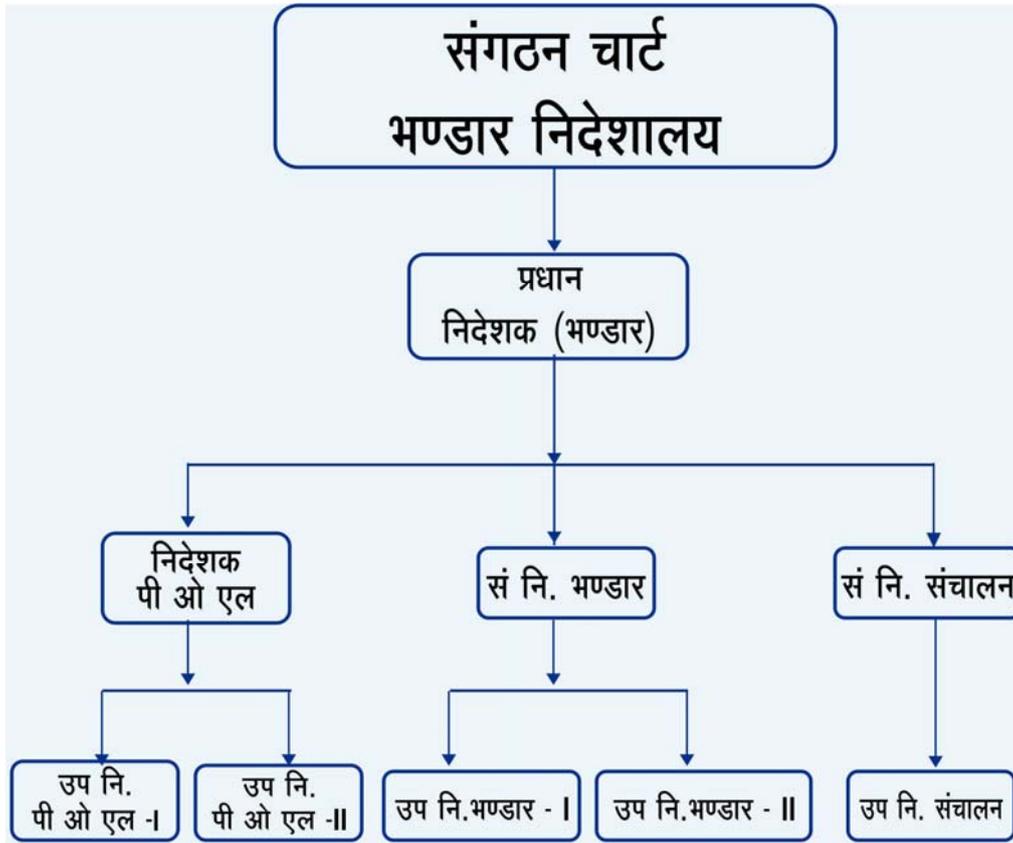
प्रधान निदेशक (पी डी) की अध्यक्षता में वायु सेना मुख्यालय (वा से मु) पर भण्डार निदेशालय, प्रावधान प्रतिमानों के अनुसार निर्धारित मांग के आधार पर भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) इकाईयों को गैस-तकनीकी भण्डारों²⁶ की प्रावधान तथा आपूर्ति के लिए; भारतीय वायु सेना हेतु प्रभावी आपूर्ति श्रृंखला प्रबंधन के लिए; रेल, वायु एवं समुद्र मार्ग से भण्डारों और कार्मिकों के संचालन हेतु उत्तरदायी है; और समुचित स्तरों पर विभिन्न प्राधिकारियों²⁷ के साथ सम्पर्क

²⁵ इकाई की तरह कार्यवाही रोकना

²⁶ आई ए एफ की शांति तथा प्रचालन समय की मांग के लिए उड़ान वस्त्र, अत्याधिक सर्द जलवायु वस्त्र (हवाई कर्मी एवं वायु सैनिक), वायुयान टायर/टयूब/बैटरियाँ, पेट्रोलियम, तेल एवं स्नेहक, सम्पीडित गैस आग्नि-शमक उपकरण, रसायन, पी ए डी उपकरण, लॉकिंग वायर्स, छलावरण जाल।

²⁷ रक्षा पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस, रेलवे मंत्रालय, थल सेना मुख्यालय, नौसेना मुख्यालय, महानिदेशक आपूर्ति एवं निपटान (डी जी एस एण्ड डी) महानिदेशक आयुध एवं उपकरण कारखाना (डी जी ओ ई एफ), महानिदेशक वैमानिक गुणवत्ता आश्वासन (डी जी ए क्यू ए), महानिदेशक गुणवत्ता आश्वासन (डी जी क्यू ए), इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी एल) भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (बी पी सी एल), हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (एच पी सी एल), एयर इण्डिया एवं अन्य सम्बन्ध सर्वजनिक/निजी क्षेत्र उपक्रम।

स्थापित करता है। भण्डार निदेशालय बजट संबंधी प्राक्कलनों तथा गैर-तकनीकी भण्डारों के लिए व्यय की योजना भी बनता है और उनकी मॉनीटरिंग भी करता है।



3.7.2 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

लेखापरीक्षा निम्नलिखित बातों का पता लगाने के लिए की गई थी:

- क्या पिछले प्रयोग, उपयोग की वर्तमान प्रवृत्तियों तथा भावी योजनागत उपयोग से संबंधित विश्वसनीय डॉटा उपलब्ध कराने के लिए कोई प्रणाली विद्यमान है तथा क्या उनके अभिलेख कायदे से रखे गए हैं।

- क्या भण्डार की प्रावधान पर संगत नियमों, विनियमों, सरकारी आदेशों और नीतियों का अनुसरण और कड़ाई से पालन किया जा रहा है।
- क्या सही प्रकार के भण्डार सही समय पर, सही मात्रा में सही स्थान पर किफायती, प्रभावी ढंग से और दक्षतापूर्वक अधिप्राप्त किए जा रहे हैं।
- क्या बजट का न्यायपूर्वक इस्तेमाल किया जा रहा है, व्यय का सही ढंग से वर्गीकरण किया जा रहा है और सही कोड शीर्षों के अन्तर्गत बुक किया जा रहा है, तथा सरकार के वित्तीय हितों को ध्यान में रखा जा रहा है।

3.7.3 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र

2010-11 से 2012-13 की अवधि के दौरान कुल 81 मांगपत्रों/आपूर्ति आदेशों में से, ₹1करोड़ से अधिक मूल्य के सभी 26 मांगपत्रों/आपूर्ति आदेशों की अगस्त 2013 से दिसम्बर 2013 तक भण्डार निदेशालय तथा संबंधित इकाईयों पर एक नमूना-जांच की गई थी जिसका उद्देश्य भण्डार की प्रावधान के संबंध में निर्धारित पद्धतियों के अनुपालन एवं अनुरूपता की जांच करना था।

3.7.4 लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्रोत

लेखापरीक्षा निष्कर्षों को चिन्हित करने के लिए प्रयुक्त लेखापरीक्षा मानदण्ड निम्नलिखित थे

- सामान्य वित्तीय नियमावली (2005)
- वित्तीय विनियम (एफ आर)। वित्तीय शक्तियों का प्रत्यायोजन (2006)
- रक्षा अधिप्राप्ति नियमपुस्तिका (2009)
- आई ए पी-1501(उपस्कर विनियमन-प्रशासन एवं लेखाकरण)
- आई ए पी-1541 (प्रावधान नियमपुस्तिका)
- वायु सेना में एकीकृत वित्तीय सलाहकारों (आई एफ एज) के लिए प्रचालन नियमपुस्तिका
- भण्डार की प्रावधान पर सरकारी आदेश एवं नीतियां
- वार्षिक अधिप्राप्ति योजनाएं
- बजट दस्तावेज

- भण्डार के अनुमोदन और होल्डिंग पर रिपोर्ट एवं रिटर्न
- भण्डार निदेशालय पर अनुबंध एवं मामला फाइलें

3.7.5 लेखापरीक्षा की प्रणाली

लेखापरीक्षा के उद्देश्यों, लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र तथा लेखापरीक्षा मापदण्डों के स्त्रोंतों की सितम्बर 2013 में हुई एन्ट्री कॉन्फ्रेंस में चर्चा की गई थी। जिन लेखापरीक्षा निष्कर्षों की आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है, वे लेखापरीक्षा प्रश्नों/लेखापरीक्षा ज्ञापनों के संदर्भ में लेखापरीक्षा इकाईयों द्वारा प्रस्तुत अभिलेखों, डॉटा, सूचना तथा उत्तरों के विश्लेषण पर आधारित है। प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्षों की फरवरी 2014 में हुई एग्जिट कॉन्फ्रेंस में भण्डार निदेशालय के साथ चर्चा की गई थी। तत्पश्चात् भण्डार निदेशालय को मामले का विवरण (एस ओ सी) जारी किया गया था (मार्च 2014) तथा जून 2014 में मंत्रालय को एक ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफ जारी किया गया था। वायु सेना मुख्यालय द्वारा एस ओ सी पर मई 2014 में तथा ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफ पर अगस्त 2014 में प्रस्तुत उत्तर/टिप्पणियां पैराग्राफ में समुचित रूप से शामिल की गई हैं।

3.7.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.7.6.1 सम्पत्ति सूची का प्रबंधन

लेखापरीक्षा ने देखा कि एक कम्प्यूटरीकृत सम्पत्ति सूची प्रबंधन प्रणाली विद्यमान है जो भावी योजनागत उपयोग हेतु पिछले प्रयोग तथा उपयोग की वर्तमान प्रवृत्तियों से संबंधित डॉटा उपलब्ध कराती है, जिसके अभिलेखों का कायदे से अनुरक्षण भी किया जा रहा है।

3.7.6.2 योजना एवं प्रावधान

क) हाल में प्रयोग में लाए उपकरण की प्रवर्तन और प्रावधान

प्रयोक्ता निदेशालय, नई मर्दों के प्रवर्तन के लिए संस्वीकृति प्राप्त करने के लिए, जहां लागू हो, सेवा में नए उपकरण के प्रवर्तन के लिए सक्षम वित्तीय प्राधिकारी की संस्वीकृति लेते हैं तथा निर्गम के प्रस्तावित पैमाने की भी संस्वीकृति लेते हैं; तथा उसके पश्चात् आवश्यक प्रावधान तथा आपूर्ति कार्यवाई के लिए मामला भण्डार निदेशालय को भेजते हैं। भण्डार

निदेशालय उन मदों के लिए और उस मात्रा के लिए जिसकी मांग होती है ड्राफ्ट मांग-पत्र बनाता है, एकीकृत वित्तीय सलाहकार (आई एफ ए) की वित्तीय सहमति लेता है तथा “आवश्यकता की स्वीकृति” (ए ओ एन) के दृष्टिकोण से सक्षम वित्तीय प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करते हैं तथा उसे आवश्यक अधिप्राप्ति कार्यवाही के लिए अधिप्राप्ति निदेशालय को भेज देता है।

भण्डार निदेशालय को यह सुनिश्चित करना होता है कि नए उपकरण के प्रवर्तन तथा उसकी प्रावधान के लिए सक्षम प्राधिकारी की संस्वीकृति प्रदान कर दी गई है तथा जहां लागू है, प्रयोक्ता निदेशालय द्वारा प्रस्तावित पैमाने का विधिवत अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है। जब तक सी एफ ए से पूर्वानुमति नहीं ले ली जाती तब तक उपकरण को प्रवर्तित करने तथा उपकरण पैमाने के संशोधन के संबंध में भण्डार निदेशालय द्वारा कोई कार्यवाही शुरू नहीं की जाती है।

वायु सेना में उपकरण पैमानों को प्रवर्तित करने/उनके संशोधन पर विचार करने के लिए सक्षम वित्तीय प्राधिकारी निम्न प्रकार से हैं।

1) वायुसेना स्टाफ उपकरण नीति समिति (ए एस ई पी सी)

यह समिति उपाध्यक्ष वायु सेना (डी सी ए एस) की अध्यक्षता में कार्य करती है तथा उसे उन मामलों के लिए अनुमोदन प्रदान करने का अधिकार होता है जिनमें सकल प्रारम्भिक वित्तीय प्रभाव ₹5.00 करोड़ से अधिक हो परन्तु ₹10.00 करोड़ से अधिक न हो। यह समिति उन मामलों के संबंध में जिनमें कुल व्यय ₹10.00 करोड़ से अधिक हो, आगे विचारार्थ रक्षा तथा वित्त (रक्षा/वायु) मंत्रालयों को भेजने के लिए विशिष्ट सिफारिशें करती है।

2) वायुसेना स्टाफ उपकरण नीति उप-समिति (ए एस ई पी एस सी)

यह उप समिति प्रभारी वायुसेना अधिकारी प्रभारी अनुरक्षण (ए ओ एम) की अध्यक्षता में कार्य करती है और उन मामलों पर विचार करने और अनुमोदन करने के लिए अधीकृत है जिनका सकल प्रारम्भिक वित्तीय प्रभाव ₹5.00 करोड़ अथवा उससे कम हो।

ख) स्केल्ड मदों की प्रबंध-व्यवस्था

स्केल्ड मदों की प्रावधान उपयोग की प्रवृत्तियों के आधार पर प्राधिकृत स्तर तथा भविष्य के लिए नियोजित बल में कमियों को ठीक करने की एक प्रक्रिया है। संक्षेप में, यह उस भण्डार के अभिपूरण की प्रक्रिया है जिनका एक निश्चित अवधि के अन्दर उपयोग किया जाता है और एक निश्चित अन्तराल पर उनकी पुनःपूर्ति की जाती है।

वायु सेना मुख्यालय पर प्रावधान की केन्द्रीकृत प्रावधान यह सुनिश्चित करने के लिए डिजाईन की जाती है कि डिपोओं पर जमा स्टॉक तथा आपूर्ति की प्रक्रिया के अधीन उसकी मात्रा, किसी भी स्तर पर अधिकतम संभावित स्थापना²⁸ (एम पी ई) से कम न हो। एम पी ई उस स्तर को निरूपित करता है जिस पर विभिन्न स्तर के भण्डारों की उस भण्डारण उद्देश्य को प्राप्त करने की व्यवस्था की जाती है जो उपकरण डिपोओं में रखे जाने के लिए प्राधिकृत होते हैं। भारतीय वायु सेना प्रावधान की उस चक्रिय समीक्षा विधि का अनुसरण करती है जिसके अन्तर्गत प्रावधान की समीक्षाएं विभिन्न स्तरों जैसे समीक्षा कार्यवाही आंकड़ा (आर ए एफ)²⁹ लघु स्टॉफ आंकड़ा (एस एस एफ)³⁰ पर अधिप्राप्ति की मॉनीटर/नियंत्रित/विनियमित करने के लिए पूर्व निर्धारित समीक्षा कार्यक्रम के साथ समय-समय पर की जाती हैं।

ग) वित्तीय शक्तियां

भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय ने पूंजीगत अधिप्राप्ति शक्ति के प्रत्यावर्तन तथा वित्तीय विनियमों³¹ में निर्दिष्ट सीमा तक विभिन्न वायु सेना प्राधिकारियों को राजस्व के अन्तर्गत विद्यमान प्रत्यावर्तित वित्तीय शक्तियों में बढ़ोतरी/वृद्धि की संस्वीकृति प्रदान की (जुलाई 2006)।

²⁸ एम पी ई सरकार द्वारा निर्धारित की जाती है तथा वह उनकी आपूर्ति के स्रोत तथा भण्डारण के दौरान उनके खराब होने की संभावना का समुचित ध्यान रख कर उपकरण की विभिन्न श्रेणियों के संबंध में अलग-अलग होती है, तथा एम पी ई कई महीनों की प्रत्याशित मांग के संदर्भ में व्यक्त की जाती है।

²⁹ यह एक पुनः आदेश स्तर होता है। जब एक मद के स्टॉकहोल्डिंग डिपो (ए एस पी सहित) पर स्टॉक इस स्तर पर पहुंचते हैं, तो एक विशेष समीक्षा की जाती है तथा यदि आवश्यक हो तो अनुपूरक मांग-पत्र दिए जाते हैं।

³⁰ यह न्यूनतम स्टॉक स्तर होता है। जब स्टॉकहोल्डिंग डिपो (ए एस पी सहित) पर स्टॉक इस आंकड़े पर पहुंचता है तो बकाया मांगपत्रों के प्रति शीघ्र आपूर्ति तथा जहां आवश्यक हो शीघ्र मरम्मत के लिए कार्रवाही करनी होती है। जहां कोई बकाया मांग पत्र नहीं होते, वहां एक विशेष समीक्षा की जाती है। जब एक मद के लिए एस एस एफ स्तर प्राप्त हो जाता है तो उपकरण डिपो द्वारा और निर्गम केवल वायु सेना मुख्यालय के पूर्वानुमोदन पर ही किए जाते हैं।

³¹ रक्षा सेवाओं के लिए वित्तीय विनियम (भाग-I), खण्ड-II, संशोधित संस्करण-1983

वे मामले जो प्रत्यवर्तित वित्तीय शक्तियों के अन्तर्गत नहीं आते, संस्वीकृति हेतु रक्षा मंत्रालय को भेज दिए जाने चाहिए।

3.7.6.3 स्केलिंग के बिना भण्डारों का अनियमित प्रावधान

वर्तमान आदेशों के अनुसार, जब कभी एक नई मद अलग-अलग विनिर्देशन से प्रवर्तित की जाती है, तो मद का स्केल बनाना पड़ता है या विद्यमान स्केल में संशोधन करना पड़ता है।

तथापि भण्डार निदेशालय पर अभिलेखों की संवीक्षा से स्केलिंग के बिना/स्केल के संशोधन के बिना भण्डार की अनियमित प्रबंध-व्यवस्था के दृष्टान्तों का पता चला (अगस्त-दिसम्बर 2013)।

• नाटो स्यूट³² सम्पूर्ण - ₹1.07 करोड़

भण्डार निदेशालय ने अनुसूची XII (बी) (स्केलड कमियाँ)³³ के अन्तर्गत ₹1.09 करोड़ की अनुमानित लागत पर विभिन्न आकारों के 247 नाटो स्यूट सम्पूर्ण की अधिप्राप्ति के लिए एकीकृत वित्तीय सलाहकार (आई ए एफ)के परामर्श से सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सी एफ ए) से 'आवश्यकता की स्वीकृति' (ए ओ एन) शुरू की और उसकी मांग की (फरवरी 2010)। आई एफ ए ने प्रस्ताव पर मार्च 2010 में सहमति व्यक्त की तथा सी एफ ए ने मार्च 2010 में प्रस्ताव का अनुमोदन किया। तदनुसार, ₹1.07 करोड़ की कुल लागत पर 247 नाटो स्यूट सम्पूर्ण की आपूर्ति हेतु मै. एरोनव इण्डसट्रियल सेफ्टी एप्लाइडसेज, नई दिल्ली तथा मै. नेक्स्ट मिलेनियम, नई दिल्ली को दो आपूर्ति आदेश दिए गए थे (जून 2010)।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि स्केल के संशोधन के बिना नाटो स्यूट सम्पूर्ण (खण्ड/संदर्भ संख्या 322 सी/2715, 2719 एवं 2720) की अधिप्राप्ति (जून 2010) जो प्रयोग किए जा रहे स्केलड (जनवरी 2001) नाटो स्यूट (खण्ड/संदर्भ संख्या 322 सी/4003-11) से भिन्न थे, अनियमित थी।

³² नाटो स्यूट माईनस 55 डिग्री सेल्सियस तक के तापक्रम का मुकाबला करने के लिए अत्याधिक ठण्डे इलाकों में काम करने वाले वायु कर्मी दल को जारी किया जाता है।

³³ कोड शीर्ष-748/02 (फ्लाइंग क्लोदिंग) के अधीन वित्तीय विनियम (स्केलड कमियों के प्रति पीएसयूज और सरकारी विभाग के अतिरिक्त स्वदेशी स्रोतों पर अनिवार्यता दृष्टिकोण अनुमोदन प्रदान करने के लिए शक्तियाँ)।

रक्षा मंत्रालय को जारी ड्राफ्ट पैराग्राफ (जून 2014) के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश (अगस्त 2014) पर वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि नाटो स्यूटस आई एफ ए के परामर्श से सी एफ ए के अनुमोदन पर सीमित आकारों में स्केल्ड कमियों को पूरा करने के लिए अधिप्राप्त किए गए थे और उसके पश्चात् कोई अधिप्राप्ति नहीं की गई थी, क्योंकि स्केल में संशोधन किया जा रहा था।

वायु सेना मुख्यालय का उत्तर निम्नलिखित कारण से स्वीकार्य नहीं है

- इन मदों की अधिप्राप्ति स्केल्ड कमियों के प्रति नहीं मानी जा सकती क्योंकि ये उन्नत मदें थी और ये प्रयोग की जा रही स्केल्ड मदों से बिल्कुल भिन्न थी जैसा कि खण्ड/संदर्भ संख्या से स्पष्ट है। इसके अतिरिक्त उत्तर में इस बात का कोई उल्लेख नहीं किया गया था कि आई एफ ए तथा सी एफ ए द्वारा अनुसूची-XII बी (स्केल्ड कमियों) के अन्तर्गत अनस्केल्ड मदों की अधिप्राप्ति की क्रमशः सहमति और अनुमोदन कैसे दिया गया था।

- **आर्क्टिक दस्ताने- ₹4.38 करोड़**

भण्डार निदेशालय ने लिथियम बैटरी सहित सक्रिय तापन तत्व, वाले आर्क्टिक दस्तानों (छोटे, मध्यम और बड़े) जिसका वायुसेना कर्मी दल द्वारा औसत समुद्र तल से उम्र (ए एम एस एल) 5000 फुट तक उड़ने वाले लड़ाकू, परिवहन तथा हेलिकॉप्टर बेड़े द्वारा प्रयोग किया जा सकता है, की पहली बार अधिप्राप्ति के लिए एक मामला शुरू किया (जुलाई 2009) तथा अनुसूची-XII (बी)³⁴ के अन्तर्गत आई एफ ए के परामर्श से सी एफ ए से ए ओ एन मांगी (जुलाई 2009)। आई एफ ए ने जुलाई 2009 में प्रस्ताव पर सहमति व्यक्त की तथा सी एफ ए ने अगस्त 2009 में उसका अनुमोदन किया। ₹4.38 करोड़ की कुल लागत पर तीन आकारों में उक्त मद के 2630 जोड़ों की आपूर्ति हेतु मै. एरोनव इण्डस्ट्रियल सेफ्टी एप्लायन्सेज को एक आपूर्ति आदेश (फरवरी 2010) दिया गया। ये जुलाई/अगस्त 2010 में 56 एयर स्टोर्स पार्क, फरीदाबाद में प्राप्त हुए थे।

³⁴ कोड शीर्ष -748/02 (उड़ान वस्त्र) के अधीन वित्तीय विनियम (स्केल्ड कमियों के प्रति पी एस यूज और सरकारी विभाग के अतिरिक्त स्वदेशी स्रोतों को अनिवार्यता दृष्टिकोण अनुमोदन प्रदान करने के लिए शक्तियों)

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि चूंकि आर्किटक दस्तानों को प्रवर्तित करने/स्केलिंग के लिए ए एस ई पी एस सी का अपेक्षित पूर्व अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था, अतः स्केलिंग के बिना उनका प्रवर्तन अनियमित था।

जबकि भण्डार निदेशालय ने लेखापरीक्षा आपत्ति (सितम्बर 2013) के उत्तर में सूचित किया था (अक्टूबर 2013) कि मद आर्किटक दस्ताने एक स्केलड मद थी तथा उनकी अधिप्राप्ति कमियों के प्रति की गई थी, अतः रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देशों (अगस्त 2014) पर रक्षा मंत्रालय को जारी ड्राफ्ट पैराग्राफ (जून 2014) के उत्तर में वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि चूंकि हेलिकॉप्टर आन्तरिक सुरक्षा हेतु नक्सल प्रभावित क्षेत्र में उड़ने के लिए मंगाए गए थे, अतः अत्यावश्यकता तथा परिचालन औचित्य की दृष्टि से स्केलिंग कार्यवाई की प्रतीक्षा नहीं की जा सकती थी।

भण्डार निदेशालय/वायुसेना मुख्यालय का उत्तर निम्नलिखित कारणों से स्वीकार्य नहीं है।

- लेखापरीक्षा ने इन मदों की प्राप्ति हेतु जुलाई 2009 में शुरू किए गए भण्डार निदेशालय के प्रस्ताव में अत्यावश्यकता तथा परिचालन अनिवार्यता का कोई उल्लेख नहीं देखा था। इसके अतिरिक्त, आर्किटक दस्तानों, जिनका इस्तेमाल औसत समुद्र स्तर से 5000 फुट ऊपर किया जाना था की प्रबंध-व्यवस्था तथा नक्सल प्रभावित क्षेत्रों में जो अधिक उंचाई वाले क्षेत्रों में स्थित नहीं थे, वायुयान कर्मियों की तैनाती के बीच कोई प्रत्यक्ष सम्बन्ध प्रतीत नहीं होता था।
- इन मदों की अधिप्राप्ति स्केलड कमियों के प्रति नहीं मानी जा सकती, क्योंकि ये उन्नत श्रेणी की मदे थी तथा प्रयोग में लाई जाने वाली स्केलड मदों से बिल्कुल भिन्न थी, जिनकी वित्तीय विनियमों की अनुसूची XII (जे 1बी)³⁵ के अनुसार अधिप्राप्ति से पूर्व स्केलिंग आवश्यक थी।

- **फायर रिटार्डेंट एयरक्रियू सर्वाइवल जैकेट ₹3.88 करोड़**

चूंकि विद्यमान स्केलड सर्वाइवल जैकेट विमानन में बचाव तथा सुरक्षा की प्राथमिक आवश्यकता को पूरा नहीं करती थी क्योंकि न तो इसमें पर्सनल रेसक्यू बीकन (पी आर बी)³⁶ को रखा जा

³⁵ अनुसूची (जे 1 बी) नई मदों तथा उनके स्केल के प्रवर्तन के लिए व्यय का अनुमोदन।

³⁶ आकस्मिकता के दौरान पी आर बी स्वतः, स्विच ऑन हो जाता है तथा उसमें उद्दिप्त पॉयलट तथा बचाव दल के बीच सम्पर्क स्थापित करने के लिए वी/यू एच एफ व्हिप एंटीना और जी पी एस होता है।

सकता था और न ही यह अग्नि संरोधक थी, अतः भण्डार निदेशालय ने स्केलिंग से पूर्व एक बार की अधिप्राप्ति के रूप में 2700 बचाव जैकेटों की अधिप्राप्ति का एक मामला शुरू किया (फरवरी 2012) आई एफ ए ने प्रस्ताव पर अपनी सहमति व्यक्त की तथा सी एफ ए ने अप्रैल 2012 में प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया। सितम्बर 2014 तक विखण्डित सुपुर्दगी योजना के अनुसार दो आपूर्ति आदेश दिए (मार्च 2013) एक ₹2.30 करोड़ की 1700 बचाव जैकेटों (रूसी मूल के वायुयान हेतु) की आपूर्ति के लिए मै. एरोनव इण्डस्ट्रियल सेफ्टी एपलायन्सेज, नई दिल्ली को तथा दूसरा ₹1.58 करोड़ की 1000 बचाव जैकेटों (गैर-रूसी विमान के लिए) मै.अरनफ फ्यूचरिस्टिक टेक्नॉलोजीज (प्रा.) लिमिटेड, नई दिल्ली को। लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि चूंकि बचाव जैकेटों के प्रवर्तन/स्केलिंग के लिए ए एस ई पी एस सी से आवश्यक पूर्वानुमोदन प्राप्त नहीं किया गया, अतः स्केलिंग के बिना उनकी प्रबंध-व्यवस्था अनियमित थी।

रक्षा मंत्रालय को जारी ड्राफ्ट पैराग्राफ (जून 2014) के प्रत्युत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देशों पर (अगस्त 2014) वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि परिचालन अनिवार्यता के कारण, बचाव जैकेटों जिनमें पर्सनल रेस्क्यू बीकॉन को रखा जाना आवश्यक था, प्रशिक्षित कर्मी दल जो जगुआर लड़ाकू वायुयान को उड़ा रहा हो द्वारा प्रयोग हेतु अधिप्राप्त की गई थी, जिनका जीवन का आर्थिक दृष्टि से परिमार्जन नहीं किया जा सकता।

जबकि वायुयान कार्मिकों की सुरक्षा के लिए वायुसेना मुख्यालय की चिन्ता समझ में आती है, तथापि वर्तमान आदेशों के अनुसार मंत्रालय के अपेक्षित अनुमोदन के बिना बचाव जैकेटों की अधिप्राप्ति अनियमित है।

- **एम आई-17v 5 हेलिकॉप्टर कर्मीदल के लिए हेलमेट**

₹1.98 करोड़ परिचालन अधिष्ठापन निदेशालय (टी एण्ड एच)³⁷ ने स्केलिंग से पूर्व ₹1.98 करोड़ की लागत पर 320 हेलमेटों (आकार 1 एवं 2) की एक ही बार अधिप्राप्ति के लिए आई एफ ए के परामर्श से एक मामला शुरू किया (फरवरी 2011) और सी एफ ए से ए ओ एन प्राप्त किया (मार्च 2011)। तदनुसार भण्डार निदेशालय ने एक मांग अनुसूची (एस ओ आर) का सृजन किया (मार्च 2011) और उसे आगे की अधिप्राप्ति कार्यवाही के लिए अधिप्राप्ति

³⁷ परिवहन एवं हेलिकॉप्टर।

निदेशालय को भेज दिया। अधिप्राप्ति निदेशालय ने ए ओ एन में की गई सिफारिश के अनुसार एकल निविदा पृच्छाछ (एस टी ई) आधार पर मामलों का प्रक्रमण किया (अप्रैल 2011)। तथापि एक अन्य विक्रेता के प्रत्यावेदन (अप्रैल 2011) के कारण, सी एफ ए (ए ओ एम) ने 80 प्रतिशत (मात्रा 256) की अधिप्राप्ति मै. शक्ति एन्टरप्राइजेज़, फरीदाबाद से तथा शेष 20 प्रतिशत (मात्रा 64) की अधिप्राप्ति खुली निविदा के माध्यम से करने के लिए मामले का अनुमोदन किया (जून 2011)। परन्तु उप वायु सेना प्रमुख (वी सी ए एस) के किसी सी ई एम आई एल ए सी³⁸ अप्रमाणित हेलमेट की अधिप्राप्ति न करने के निदेश (सितम्बर 2011) के बाद खरीद रोक दी गई, जिसे बाद में एम आई 17v5 हेलिकॉप्टर के अधिष्ठापन हेतु हेलमेटों की अत्यावश्यक मांग के कारण वायुसेनाध्यक्ष (सी ए एस) द्वारा दी गई छूट के पश्चात् अनुमति दी गई थी। तदनुसार अधिप्राप्ति निदेशालय ने ₹1.50 करोड़ की कुल लागत पर 256 हेलमेटों के लिए (दोनों आकारों में प्रत्येक की 128 मात्रा) मै. शक्ति एन्टरप्राइजेज़ फरीदाबाद को आपूर्ति आदेश दिया (दिसम्बर 2011)। सुपुर्दगी मार्च 2013 तक सात लॉट्स में पूरी की जानी थी।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि चूंकि हेलमेटों का प्रवर्तन/स्केलिंग के लिए ए एस ई पी एस सी का अपेक्षित पूर्व अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था, अतः स्केलिंग के बिना एम आई-17v5 हेलिकॉप्टर कर्मीदल के लिए उनका प्रावधान अनियमित थी।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेशों (अगस्त 2014) पर वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि चूंकि हेलिकॉप्टर आन्तरिक सुरक्षा के उद्देश्य से नक्सल प्रभावित क्षेत्र में उड़ने के लिए मंगवाए गए थे, अतः अत्यावश्यकता तथा परिचालन औचित्य का अर्थ था कि प्रस्ताव की स्केलिंग कार्रवाही के लिए प्रतीक्षा नहीं की जा सकती थी।

वायु सेना मुख्यालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा ने वायुसेना मुख्यालय के फरवरी 2011 के प्रस्ताव में इस प्रकार की अत्यावश्यकता तथा परिचालन अनिवार्यता का कोई उल्लेख नहीं देखा था।

³⁸ सेना उड़ान योग्यता एवं प्रमाणन प्राधिकार केन्द्र ।

● **अग्नि रोधक ओवर ऑल्स तथा दस्ताने - ₹1.55 करोड़**

भण्डार निदेशालय ने स्केलिंग से पूर्व 4800 मात्रा प्रत्येक के अग्नि रोधक (एफ आर) ओवर ऑल्स तथा दस्तानों की एक बार की अधिप्राप्ति के लिए आई एफ ए के परामर्श से सी एफ ए से अनुमोदन प्राप्त करने के लिए एक मामला शुरू किया (नवम्बर 2011) - क्योंकि बचाव तथा क्रेश अग्नि शमन दल के भाग के रूप में कार्यरत अग्नि बचाव कार्मिकों के लिए इन मदों की स्केलिंग की जा रही थी। इस प्रस्ताव को आई एफ ए ने सहमति प्रदान कर तथा सी एफ ए द्वारा मई 2012 में इसका अनुमोदन कर दिया गया। ₹1.55 करोड़ की कुल लागत पर केवल 4800 अग्नि रोधक ओवर ऑल्स तथा 4800 दस्तानों की आपूर्ति के लिए मै.अरनफ फ्यूचरिस्टिक टेक्नॉलोजीज (प्रा0) लि0 नई दिल्ली को दो आपूर्ति आदेश दिए गए (अगस्त 2012)।

भण्डार निदेशालय पर अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित बातों का पता चला (अक्टूबर 2013)।

- मंत्रालय ने, अन्य बातों के साथ-साथ, अग्नि रोधक ओवर ऑल्स (मात्रा-1760), नेत्ररक्षक सहित हेलमेट (मात्रा-880) तथा स्टील के अगले भाग सहित सुरक्षा जूतों (मात्रा-880) की अधिप्राप्ति के लिए संस्वीकृति प्रदान की (सितम्बर 1999) तथापि ये मदें शुरू में विनिर्देशों तथा प्राधिकृत निरीक्षण एजेंसी के अभाव के कारण तथा बाद में संस्वीकृति समाप्त हो जाने के कारण अधिप्राप्ति नहीं की जा सकी, क्योंकि इन मदों का भारतीय वायु सेना में इस्तेमाल नहीं किया जा रहा था ।
- संस्वीकृति समाप्त हो जाने के कारण, परिचालन निदेशालय (ए टी एस) ने 110 क्रेश फायर टेण्डर्स के नए अधिष्ठापन (2005) के मद्देनजर बढ़ी हुई संख्या में भण्डार की आशोधित मांग के लिए मंत्रालय की संस्वीकृति के लिए एक मामला शुरू किया था (सितम्बर 2008)। वी सी ए एस का अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात (जनवरी 2009), वायु सेना मुख्यालय द्वारा दस्तानों सहित एफ आर ओवर ऑल्स, (मात्रा-4800), नेत्र रक्षक तथा गलावरण सहित हेलमेट (मात्रा-2400) तथा ओवरबूट (मात्रा-2400) की अधिप्राप्ति की संस्वीकृति हेतु मामला मंत्रालय को भेजा गया था (अप्रैल 2009)।
- मंत्रालय के प्रश्न (अप्रैल 2009) कि क्या अधिप्राप्ति हेतु प्रस्तावित माल वायु सेना मुख्यालय की प्रत्यायोजित वित्तीय शक्तियों के अन्तर्गत आता था, परिचालन निदेशालय (ए टी एस) ने यह मत व्यक्त किया (मई 2009) कि प्रस्ताव उनकी

प्रत्यायोजित शक्तियों के अन्दर था परन्तु मंत्रालय को अपना दृष्टिकोण नहीं बताया। बल्कि उन्होंने आगे की कार्यवाही के लिए प्रस्ताव भण्डार निदेशालय को भेज दिया (मई 2009)

- जबकि अग्नि रोधक ओवर ऑल्स तथा दस्तानों प्रत्येक की 4800 मात्रा की अधिप्राप्ति कर ली गई थी, नेत्ररक्षक तथा गलावरण सहित हेलमेट तथा ओवरबूट्स को अभी अन्तिम रूप दिया जाना लम्बित था।

लेखापरीक्षा ने इस तथ्य के दृष्टिगत कि उनके प्रवर्तन/स्केलिंग के लिए ए एस ई पी सी का अपेक्षित पूर्व अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था अग्नि रोधक वस्त्रों की अधिप्राप्ति में विलम्ब तथा उनकी अनियमित अधिप्राप्ति देखी थी (अक्टूबर 2013)।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेशो पर कहा (अगस्त 2014) कि अग्नि रोधक ओवर ऑल्स तथा दस्तानों की एक बार अधिप्राप्ति अनुसूची-XII जे1³⁹ के अन्तर्गत प्रत्यायोजित वित्तीय शक्तियों के अनुसार थी तथा बाद में मामला स्केलिंग के लिए प्रक्रमण कर दिया गया था।

वायु सेना मुख्यालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि आई ए एफ में प्रवर्तित किए जाने के लिए अपेक्षित किसी भी मद को ए एस ई पी एस सी/ए एस ई पी सी के अनुमोदन से पहले स्केल किया जाता है, स्केलिंग से पूर्व एक बार की अधिप्राप्ति के लिए वायु सेना मुख्यालय की प्रत्यायोजित शक्तियों में कोई प्रावधान नहीं हैं। अतः अनुसूची-XII (जे1ए) के अन्तर्गत स्केलिंग से पूर्व एक बार की अधिप्राप्ति अप्राधिकृत थी। इसके अतिरिक्त बहुत समय पहले 1999 में मांगी गई मदों को वित्तीय विनियमों के प्रावधानों के अनुसार अभी स्केल किया जाना है और उनकी अधिप्राप्ति की जानी है।

वायु सेना मुख्यालय का स्वयं यह मानना (अप्रैल 2013) कि जब कभी विभिन्न विनिर्देशों के साथ एक नई मद का प्रवर्तन किया जाता है, तो उस मद स्केल करना होता है अथवा विद्यमान स्केल का संशोधन करना होता है, लेखापरीक्षा की इस आपत्ति को वैद्य ठहराता है कि स्केलिंग के बिना उक्त सभी मदों का प्रवर्तन अनियमित था। इसके अतिरिक्त, स्केलिंग में विलम्ब के कारण इकाईयों में उक्त मदों की संकटपूर्ण स्थिति उत्पन्न हुई है क्योंकि उनकी व्यवस्था स्केलिंग के बिना ही कर ली गई थी। अतः इन मदों की जब तक स्केलिंग नहीं हो जाती उनकी व्यवस्था सम्भव नहीं थी।

³⁹ अनाधिकृत तथा स्केल न किए गए उपकरणों के व्यय हेतु अनुमोदन से सम्बन्धित वित्तीय विनियम (अनुसूची-XII जे 1 ए)।

3.7.7 अनुपयुक्त तथा घटिया भण्डार की व्यवस्था तथा व्यवस्था में विलम्ब

विमान कर्मीदल की सुरक्षा तथा मिशन की पूर्ति के लिए उड़ान वस्त्रों का महत्व और अनिवार्यता बहुत उच्च गुणवत्ता वाले उत्पादों के प्रवर्तन की मांग करती है जिनका अनुमोदन एक ढांचागत जांच, प्रमाणन तथा निरीक्षण प्रक्रिया के बाद हो तथा उनकी समय पर व्यवस्था की जाए।

तथापि, लेखापरीक्षा ने घटिया, अनुपयुक्त, बिना जांचे गए तथा अप्रमाणित उड़ान वस्त्रों की निम्न प्रकार से व्यवस्था और उनकी व्यवस्था में विलम्ब देखे।

- **घटिया फ्लेम रिटार्डेंट ओवरऑल - ₹8.06 करोड़**

वायु सेना मुख्यालय ने ₹8.06 करोड़ की कुल लागत पर फ्लेम रिटार्डेंट (एफ आर) ओवर ऑल्स (आकार-6,7,8 तथा 9) के 9200 यूनिटों की आपूर्ति हेतु मै0 एरोनव इण्डस्ट्रियल सेफ्टी एपलॉन्सेज को एक आपूर्ति आदेश दिया (जुलाई 2008) जिनकी थोक उत्पादन अनुमोदन के पश्चात् आपूर्ति की जानी थी।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि प्रयोक्ताओं से कई शिकायतें प्राप्त होने के कारण, महानिदेशक (निरीक्षण एवं सुरक्षा) (डी जी (आई एण्ड एस)) ने डी ई बी ई एल⁴⁰ को प्रयुक्त तथा ब्रांड नए एफ आर ओवरऑल्स के विस्तृत तकनीकी विश्लेषण का अनुरोध किया (सितम्बर 2011)। इससे यह पता चला (मार्च 2012) कि फर्म ने घटिया एफ आर ओवर ऑल्स आपूर्ति किए थे जिससे विमान कर्मी दल के प्राण खतरे में पड़ गए। तदनुसार, महानिदेशक (आई एण्ड एस) ने सी ई एम आई एल ए सी को मै0 एरोनव इण्डस्ट्रियल सेफ्टी एपलायन्सेस, नई दिल्ली की दिए गए 'टाईप अनुमोदन'⁴¹ को वापिस लेने को कहा (अप्रैल 2012), जो सी ई एम आई एल ए सी ने किया (अप्रैल 2012)।

चूंकि 'टाईप अनुमोदन' फिर से बहाल कर दिया गया था (जुलाई 2012), अतः लेखापरीक्षा ने घटिया एफ आर ओवर ऑल्स की अधिप्राप्ति का मामला भण्डार महानिदेशक के साथ उठाया (सितम्बर 2013) तथा, अन्य बातों के साथ-साथ, 'टाईप अनुमोदन' की बहाली का यथार्थ औचित्य भी मांगा।

⁴⁰ रक्षा बायोईजीनियरिंग तथा इलेक्ट्रोमेडिकल लेबोरेट्री।

⁴¹ इसका मतलब विशिष्ट भण्डार की आपूर्ति हेतु सी ई एम आई एल ए सी द्वारा विक्रेता का अनुमोदन करना है

वायुसेना मुख्यालय से प्राप्त (जुलाई 2014) आंशिक उत्तर/दस्तावेजों से, लेखापरीक्षा ने देखा (जुलाई 2014) कि महानिदेशक (आई एण्ड एस) ने डी ई बी ई एल द्वारा पिछले आपूर्ति रिकार्ड तथा बाद में की गई जांच (जून 2012) के दौरान बेतरतीब एफआर सामग्री नमूना पास करने के आधार पर मै0 एरोनव इण्डस्ट्रियल सेफ्टी एप्लायन्सेस, नोएडा, का 'टाईप अनुमोदन' बहाल करने की सिफारिश की थी (जून 2012) और साथ में यह भी कहा था कि घटिया पाए गए एफआर ओवरऑल्स की खेप फील्ड से वापिस मंगा ली गई थी।

पिछले आपूर्ति रिकार्ड के आधार पर 'टाईप अनुमोदन' की बहाली तथा क्षेत्रीय इकाइयों से घटिया ओवरऑल्स वापिस मंगाने के बावजूद, बेतरतीब एफआर सामग्री को पास करना उचित नहीं है। इस मामले से पता चलता है कि वायुसेना मुख्यालय का केवल घटिया गुणवत्ता वाले एफ आर ओवरऑल्स की अधिप्राप्ति थी जिसके कारण ग्रांउह स्टॉफ के प्राण खतरे में पड़ गए थे, बल्कि वह ऐसी घटिया आपूर्ति के लिए व्यक्तिविक्रेता के प्रति कोई ठोस कार्यवाई करने में भी विफल रहा था। लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय इकाइयों से उनके अन्तिम निपटान सहित मंगाए गए घटिया फ्लेम रिटार्डेंट ओवरऑल्स के विवरण फिर से मंगाए (अगस्त 2014); सूचना प्रतीक्षित है (सितम्बर 2014)।

● अपरीक्षित तथा अप्रमाणित हेलमेट

अक्टूबर 2007 से सितम्बर 2010 की अवधि के दौरान, वायुसेना मुख्यालय ने मै0 टेन एण्टरप्रॉयसेस, नई दिल्ली (मात्रा 396) तथा मै0 शक्ति एण्टरप्रॉयसेस, फरीदाबाद (मात्रा 829) से 1225 हेलमेट की अधिप्राप्ति की। ये विभिन्न स्टॉक होल्डिंग डिपुओं/पार्को पर दिसम्बर 2008 तथा जनवरी 2011 के बीच प्राप्त हुए थे।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि वर्ष 2010 तथा 2011 के दौरान मिंग-21 तथा मिंग-27 पर उत्क्षेपण के दौरान आठ हेलमेट उड़ गए थे जो भारतीय वायुसेना के लिए गम्भीर चिन्ता का विषय था। ये वे स्वदेशी हेलमेट थे जो अपेक्षित परीक्षण और प्रमाणन के बिना सेवा में अधिष्ठापित किए गए थे। तत्काल उपाय के रूप में, विभिन्न वायु सेना प्राधिकारियों⁴² के बीच सितम्बर 2011 में परस्पर बातचीत सत्र आयोजित किया गया था जिसमें प्रयोक्तओने विभिन्न समस्याएं बताई थीं जैसे हेलमेटों की केवल दो आकारों में उपलब्धता, कई विमान कर्मियों को स्वदेशी हेलमेट उपयुक्त न होना जिसके कारण उत्क्षेपण के दौरान उड़ान रद्द करनी पड़ी, तथा आराम और सुरक्षा के लिए हेलमेटों का सुधार आदि।

तदनुसार, महानिदेशक (निरीक्षण एवं सुरक्षा) ने यह कहते हुए कि बाद में इन हेलमेटों को 'सामान्य हेलमेटों एवं मास्कों' से प्रतिस्थापित किया जाएगा जो परीक्षित तथा प्रमाणित उत्पाद होगा, विमान कर्मी दल की पूर्ण अत्यधिक सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उत्क्षेपण के दौरान हेलमेटों के उड़ने की समस्या को प्रभावी रूप से समाप्त करने के लिए 'लघु अवधि उपायों'⁴³ तथा 'दीर्घावधि उपायों'⁴⁴ दोनों का सुझाव दिया (नवम्बर 2011)।

लेखापरीक्षा ने अपेक्षित परीक्षण तथा प्रमाणन के बिना इन हेलमेटों की अधिप्राप्ति और अधिष्ठापन का मामला देखा (सितम्बर 2013) तथा लघु-अवधि उपाय के रूप में उनके आशोधन तथा आशोधन पर किए गए व्यय पर स्पष्टीकरण मांगा।

उत्तर में भण्डार निदेशालय ने कहा (अक्टूबर 2013) कि ₹21.81 लाख की लागत पर 157 हेलमेटों में आशोधन किया गया था तथा ₹13.06 लाख की लागत पर 94 हेलमेटों के दूसरे लॉट का आशोधन किया जा रहा था।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेश (अगस्त 2014) पर वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि हेलमेटों से सम्बन्धित समस्याओं का पता लगने पर उच्चतम स्तर पर 'लघु अवधि उपाय' तथा 'दीर्घावधि उपाय' किए गए थे तथा हेलमेटों को प्रयोग के लिए उपयुक्त बनाया गया था। तथापि, उन्होंने अपेक्षित परीक्षण और प्रमाणन के बिना स्वदेशी हेलमेट के अधिष्ठापन के लिए दिए गए अनुमोदन से संबंधित लेखापरीक्षा आपत्ति का कोई उत्तर नहीं दिया।

अतः अपरीक्षित तथा अप्रमाणित उड़ान वस्त्रों की मदों की अधिप्राप्ति से महत्वपूर्ण मदों की व्यवस्था और अधिप्राप्ति में त्रुटियों का पता चलता है क्योंकि अपरीक्षित तथा अप्रमाणित उड़ान वस्त्रों की मदों की अधिप्राप्ति का उड़ान सुरक्षा पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है।

⁴² एस ए एस आई एण्ड ओ एस, विमान औषधि विशेषज्ञ तथा डब्ल्यू ए सी, भारतीय वायुसेना के समस्त मिग-21/27 परिचालन बेसों के विमान कर्मी दल।

⁴³ विमान कर्मी दल के लिए एक रजग फिट प्राप्त करने के लिए अतिरिक्त पैडिंग की व्यवस्था, अनिवार्य परिवर्तन के लिए पैडिंग के जीवनकाल में कटौती तथा चिनस्ट्रेप के लिए प्रयुक्त सामग्री का सुधार आदि।

⁴⁴ सामान्य हेलमेटों और मास्क का विकास और उनके अधिष्ठापन

- एक विशिष्ट परिचालन स्क्वाड्रन के लिए बेड़ा विशिष्ट उड़ान वस्त्रों की प्रबंध व्यवस्था में विलम्ब

आई ए एफ ने एक विशिष्ट परिचालन स्क्वाड्रन के रूप में सी-130 जे विमान का एक स्क्वाड्रन गठित किया (जनवरी 2011)। उनके प्रचालन की सहायता करने के लिए विमान कर्मी दल द्वारा उड़ान हेलमेट तथा अन्य विशिष्ट उपकरण पहनना आवश्यक था।

तदनुसार, स्क्वाड्रन ने बेड़ा विशिष्ट उड़ान वस्त्रों की स्कैलिंग तथा अधिप्राप्ति के लिए परिचालन निदेशालय (टी एण्ड एच) को एक मामला विवरण (एस ओ सी) भेजा (जुलाई 2012) जिसमें ₹2.03 करोड़ (लगभग) का वित्तीय प्रभाव शामिल था और यह कहा कि इस प्रक्रिया में किसी भी विलम्ब से भविष्य में बेड़े का परिचालन प्रभावित होगा क्योंकि यह इकाई ऐसे मिशन नहीं कर पाएगी जिनमें ये उड़ाने वस्त्र आवश्यक होंगे। परिचालन निदेशालय (टी एण्ड एच) ने आवश्यक कार्यवाई के लिए एस ओ सी भण्डार निदेशालय को भेज दी (नवम्बर 2012)। इसके उत्तर में, भण्डार निदेशालय ने परिचालन निदेशालय को सूचित किया (नवम्बर 2012) कि आई एण्ड एस शाखा सभी स्वदेशी उड़ान वस्त्रों के लिए समन्वय एजेंसी थी तथा उसने मामले की प्रगति का जे डी क्यू ए एस (उड़ान वस्त्र) के साथ अनुसरण करने का अनुरोध किया। यह भी कहा गया था कि भावी प्रबन्ध व्यवस्था सी-130 जे विमान कर्मी दल द्वारा प्रयोग हेतु हेलमेटों तथा मास्क की अपेक्षित स्कैलिंग के पश्चात ही की जाएगी।

लेखापरीक्षा ने देखा (अक्टूबर 2013) कि बेड़ा विशिष्ट उड़ान वस्त्रों के लिए स्कैलिंग कार्यवाई स्क्वाड्रन के गठन के दो वर्ष से अधिक का समय बीत जाने के बाद भी पूरी नहीं की गई थी।

इसके उत्तर में, भण्डार निदेशालय ने कहा (अक्टूबर 2013) कि सी-130 जे को परिचालित करने वाले विमान कर्मी दल के लिए उड़ान वस्त्रों के लिए स्कैलिंग कार्यवाई पूरी नहीं हुई थी तथा क्यू ए एस के निदेशालय (एयरो) ने लेखापरीक्षा को यह भी सूचित किया (अक्टूबर 2013) कि चूंकि सी-130जे वायुयान के लिए उड़ान वस्त्रों के स्वदेशीकरण का मामला उनके निदेशालय को नहीं भेजा गया था, अतः उनके द्वारा उस पर कोई कार्यवाई शुरू नहीं की गई थी और यह भी बताया कि सी- 130 जे वायुयान के उड़ान वस्त्रों के उनके समुचित परीक्षण और प्रमाणन के बाद स्वदेशीकरण की प्रक्रिया पूरी होने में 2-3 वर्ष लगने की संभावना थी।

स्क्वाड्रन ने स्वयं भी माना (जुलाई 2012) कि सी-130 जे वायुयान के लिए उड़ान वस्त्रों की स्केलिंग और व्यवस्था में विलम्ब से अभिप्रेत परिचालन शुरू करने में स्क्वाड्रन के परिचालन प्रभावित होंगे।

इस प्रकार, इस मामले से वायुसेना मुख्यालय पर विभिन्न निदेशालयों के बीच अप्रभावी समन्वय का पता चलता है, जिसके परिणामस्वरूप आवश्यक उड़ान वस्त्र तथा स्केलिंग में विलम्ब होता है जिससे विशिष्ट परिचालन स्क्वाड्रन के परिचालन प्रभावित होते हैं।

- **ऑक्सीजन मास्कों की असंगतता और कमी**

न्यूनतम 10,000 फुट की ऊंचाई के साथ गहन उड़ान भरने का कार्य सौंपे जाने वाले विंग 'ए' (ईकाई) पर परिचालन करने वाले एम आई-17 वी 5 हेलिकॉप्टर बेड़े के प्रत्येक हेलिकॉप्टर में ऑक्सीजन रेग्युलेटर, डिस्कनेक्टर तथा ऑक्सीजन मॉक्स से निहित ऑक्सीजन सिस्टम सज्जित होना अपेक्षित ताकि विमान कर्मी दल तथा यात्री उनका उपयोग कर सकें।

लेखापरीक्षा ने तैनात पॉयलटों की तुलना में इन सभी मदों की कमी देखी (सितम्बर 2013), इनकी उपलब्धता केवल 87 प्रतिशत थी। चूंकि उपलब्ध 87 प्रतिशत ऑक्सीजन मास्कों के 50 प्रतिशत मास्क अनुपयोज्य थे, अतः उपयोज्य मास्कों की उपलब्ध मात्रा तैनात विमान कर्मी दल की मांग को पूरा करने के लिए काफी कम थी। परिणामतः विमान कर्मी दल यात्री ऑक्सीजन मास्कों का प्रयोग कर रहे थे जिनमें माइक्रोफोन अन्तर्निर्मित नहीं थे जिसके कारण वे हैड सैट के ऊपर मास्क पहने के गैर-मानक अभ्यास प्रथा का सहारा ले रहे थे जिसमें सुरक्षा का बड़ा खतरा था। इसके अतिरिक्त, विमान कर्मी दल ऑक्सीजन मास्क तथा हेलमेट की असंगतता के कारण 10,000 फुट से ऊपर की उड़ानों के दौरान हेलमेट प्रयोग नहीं कर पा रहे थे।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेशों (अगस्त 2014) पर वायु सेना मुख्यालय ने सूचित किया (अगस्त 2014) कि लेखापरीक्षा को स्पष्टीकरण देने के लिए मामला परिचालन निदेशालय (टी एण्ड एच) को भेज दिया गया था।

तथ्य यह है कि ऑक्सीजन मास्क तथा हेलमेट की असंगतता तथा ऑक्सीजन मास्कों की अनुपयोज्यता का इकाई के कर्मी दल के लिए प्रतिकूल उड़ान सुरक्षा का खतरा था।

- जगुआर वायुयान कर्मी दल के लिए ऑक्सीजन रेग्युलेटर की प्रावधान का गलत निर्धारण- ₹16.8 करोड़

ऑक्सीजन रेग्युलेटर एक महत्वपूर्ण मद है जिसका जगुआर वायुयान कर्मीदल के लिए कॉकपिट उपलब्धता⁴⁵ पर सीधा प्रभाव है। इस मद की अधिकतम सम्भावित स्थापना (एम पी ई) 57 महीने है।

लेखापरीक्षा ने देखा (अक्टूबर 2013) कि भण्डार निदेशालय ने बिना कोई औचित्य बताए निर्धारित 57 महीने के बजाए केवल 36 महीने की एम पी ई को ध्यान में रखते हुए ₹25.84 लाख की दर पर ₹16.80 करोड़ की कुल लागत पर 65 ऑक्सीजन मास्क की अधिप्राप्ति के लिए एक प्रस्ताव प्रारम्भ किया था (मई 2009)। तथापि, एम पी ई को 57 महीने से घटा कर 36 महीने करने से प्रस्ताव की संस्वीकृति वायु सेना मुख्यालय की प्रत्योजित वित्तीय शक्तियों के अन्दर आ गई (आई एफ ए की सहमति से ₹20 करोड़)।

आई एफ ए जुलाई 2009 में प्रस्ताव पर सहमति व्यक्त की तथा वायु सेना अधिकारी प्रभारी अनुसूचना ने जुलाई 2009 में उसका अनुमोदन कर दिया। तदनुसार, भण्डार निदेशालय ने अधिप्राप्ति कार्यवाई शुरू करने के लिए आई एफ ए द्वारा विधिवत जांच के बाद 'प्रस्ताव हेतु अनुरोध' के ड्राफ्ट सहित 'मांग अनुसूची' अधिप्राप्ति निदेशालय को भेज दी (जुलाई 2009)। तथापि, मै0 एविएशन डिफेंस स्पेयर्स लि. यू.के द्वारा प्रस्तुत (दिसम्बर 2009) निम्नतम कीमत ₹30.98 करोड़ वायु सेना मुख्यालय की वित्तीय शक्तियों से परे थी, और, इसलिए उस पर मंत्रालय का अनुमोदन अपेक्षित था।

मंत्रालय का अनुमोदन लेने के बजाय जगुआर वायुयान कर्मी दल के लिए ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की अधिप्राप्ति पर चर्चा करने के लिए सहायक वायु सेना प्रमुख (ए सी ए एस) (लॉजिस्टिक्स) की अध्यक्षता में एक आन्तरिक बैठक आयोजित की गई थी (मार्च 2010), जिसमें ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की 65 की प्रस्तावित मात्रा निम्नलिखित आधार पर घटा कर 35 कर दी गई थी:

- ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की अत्याधिक मांग तथा नए रेग्युलेटरों की आपूर्ति के लिए न्यूनतम 15 महीने की विकास प्रक्रिया को ध्यान में रखते हुए, उनकी

⁴⁵ प्रत्येक लड़ाकू विमान में ऑक्सीजन रेग्युलेटर तथा प्रशिक्षक वायु के लिए दो ऑक्सीजन रेग्युलेटर होते हैं।

तत्काल आवश्यकता मरम्मत किए गए/ ओवर हॉल किए गए रेग्युलेटरों के माध्यम से पूरी की जानी थी।

- ओवरहॉल किए गए रेग्युलेटर एक वर्ष की ओ ई एम वारंटी के साथ उपलब्ध होंगे तथा ओवरहॉल की लगत नए रेग्युलेटरों की लागत से एक-तिहाई से कम होगी।
- 75 प्रतिशत की आदर्श मरम्मत प्राप्ति को ध्यान में रखते हुए, 30 मरम्मत योग्य ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की प्रतिप्राप्ति की जाएगी।

तदनुसार, सी एन सी बैठक में ए सी ए एस (लॉजिस्टिक्स) द्वारा ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की मांग को केवल 35 तक सीमित करने का निर्णय लिया गया था (अप्रैल 2010)। इसलिए, अधिप्राप्ति निदेशालय ने ₹15.85 करोड़ की लागत पर 35 ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की आपूर्ति के लिए मै0 एविएशन डिफेंस एंड स्पेयर्स लि0 यू0के0 को एक आपूर्ति आदेश दिया (मई 2010) जो मई 2011 तथा दिसम्बर 2011 के बीच 24 ई डी वायु सेना पर प्राप्त हुए थे।

लेखापरीक्षा ने ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की प्रबंध-व्यवस्था में निम्नलिखित अनियमितताएं देखी (अक्टूबर 2013)

- बिना किसी औचित्य के एम पी ई को 57 से घटा कर 36 करके प्रस्ताव को वायु सेना मुख्यालय को प्रत्यायोजित शाक्तियों के अन्दर रखा गया, जिसके कारण एक महत्वपूर्ण मद की उपलब्धता कम हुई।
- पहले से ही घटाई गई एम पी ई के आधार पर आकलित 65 ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की प्रावधान में फिर से की गई कटौती ने एक महत्वपूर्ण मद की उपलब्धता को और भी कम कर दिया।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) के ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेशों (अगस्त 2014) पर वायु सेना मुख्यालय ने अपना उत्तर प्रस्तुत किया और कहा (अगस्त 2014) कि मात्रा में कटौती को सही नजरिए से देखा जाए, जिसके कारण राजकोष में बचत तथा सम्पत्ति सूची वहन लागत में कटौती हुई, क्योंकि ऑक्सीजन रेग्युलेटर एक बहुत महंगी मद है जिसकी मरम्मत तथा पुनः प्रयोग किया जा सकता है। तथापि, एम पी ई को 57 से घटा कर 36 करने के कारण नहीं बताए गए थे।

निम्नलिखित कारणों से उनका उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

मरम्मत के लिए भेजे गए 23 मरम्मत योग्य ऑक्सीजन रेग्यूलेटरों में से, केवल 12 (अर्थात् 52.17 प्रतिशत) रेग्यूलेटरों की मरम्मत की गई थी (जून 2014) तथा शेष 11 (अर्थात् 47.83 प्रतिशत) रेग्यूलेटर मरम्मत योग्य नहीं थे। चूंकि सारव-पत्र खोलने की प्रक्रिया अभी चल रही थी, अतः अगस्त 2014 तक कोई रेग्यूलेटर मरम्मत होकर प्राप्त नहीं हुआ था। इस प्रकार, कुल मिलाकर चार वर्ष से अधिक की अवधि बीत जाने के बावजूद मरम्मत किया गया कोई भी रेग्यूलेटर प्राप्त नहीं हुआ था। इससे इस बात का पता चलता है कि ऑक्सीजन रेग्यूलेटरों की मात्रा को 65 से घटा कर 35 करने का कोई यथार्थ तथा वास्तविक आधार नहीं था।

इस प्रकार इस मामले से यह पता चलता है कि अधिप्राप्ति का प्रस्ताव वायु सेना मुख्यालय की प्रत्यायोजित वित्तीय शक्तियों के अन्दर शुरू में एम पी ई की 57 महीने से 36 महीने अनुचित कटौती और फिर बाद में अधिप्राप्ति प्रस्ताव को वायु सेना मुख्यालय की प्रत्यायोजित वित्तीय शक्तियों के अन्दर रखने हेतु आवास्तविक तथा अपुष्ट आधार पर ऑक्सीजन रेग्यूलेटरों की 65 की निर्धारित मात्रा को घटा कर 35 करने से इस महत्वपूर्ण मद की उपलब्धता प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुई।

जबकि उड़ान वस्त्रों की व्यवस्था में विलम्ब के कारण परिकल्पित मिशन पूरा नहीं हो रहा था, निर्दिष्ट एजेसियों के द्वारा अनिवार्य जांच, प्रमाणन तथा निरीक्षण के बिना घटिया तथा अनुपयुक्त उड़ान वस्त्र उपलब्ध कराना समस्त भारतीय वायु सेना की क्षेत्रीय इकाइयों द्वारा इंगित गम्भीर सुरक्षा प्रसाखन तथा निम्न सन्तुष्टि स्तर का कारण था।

3.7.8 वित्तीय प्रबंधन

3.7.8.1 बजट

भण्डार निदेशालय भण्डार की अधिप्राप्ति के लिए निम्नलिखित राजस्व मुख्य शीर्ष परिचालित करता है। 2010-11 से 2012-13 की अवधि के दौरान इन शीर्षों के अन्तर्गत वर्ष -वार आबंटन तथा व्यय को नीचे तालिकागत किया गया है:

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

(₹ लाख में)

कोड हैड	वर्ष	आवंटन	व्यय	बचत (-)/ अधिकता (+)	प्रतिशत बचत(-)/ अधिकता(+)
744/02 (राशन)	2010-11	8945.00	8945.00	--	--
	2011-12	10825.00	10825.00	--	--
	2012-13	10858.25	10202.73	(-) 655.52	(-) 6.04
745/02 (एल पी जी कोल व फायरवुड)	2010-11	245.00	245.00	--	--
	2011-12	266.00	125.00	(-) 141.00	(-) 53.01
	2012-13	140.00	162.02	(+) 22.02	(+) 15.73
746/02 (एविएशन, टरबाइन फ्यूल एवं एयरोल्यूब्स)	2010-11	250510.00	250510.00	--	--
	2011-12	322537.33	316640.00	(-) 5897.33	(-) 1.83
	2012-13	360041.00	354837.00	(-) 5204.00	(-) 1.45
746/03 (मेन ग्रेड फ्यूल)	2010-11	14970.00	14970.00	--	--
	2011-12	15730.00	15730.00	--	--
	2012-13	20025.00	19975.92	(-) 49.08	(-) 0.25
747/04 (ऑर्डनेंस)	2010-11	363.06	340.00	(-) 23.06	(-) 6.35
	2011-12	3.50	3.50	--	--
	2012-13	16.31	0.00	(-) 16.31	(-) 100
748/02 (फ्लाइंग क्लोदिंग)	2010-11	2986.01	2895.00	(-) 91.01	(-) 3.05
	2011-12	3200.00	3185.00	(-) 15.00	(-) 0.47
	2012-13	628.98	625.33	(-) 03.65	(-) 0.58
748/04 (डी जी ओ ई एफ क्लोदिंग)	2010-11	5009.26	245.00	(-) 4764.26	(-) 95.11
	2011-12	0.00	0.00	--	--
	2012-13	9.98	9.98	--	--
750/02 (विविध)	2010-11	120.67	120.00	(-) 00.67	(-) 0.56
	2011-12	15.00	15.00	--	--
	2012-13	77.68	77.68	--	--

स्रोत: आवंटन तथा व्यय के विवरण वायु सेना मुख्यालय द्वारा उनके पत्र संख्या एयर एच क्यू /61739/सेन/लेखापरीक्षा/भण्डार दिनांक 16 सितम्बर 2013 द्वारा प्रस्तुत।

लेखापरीक्षा ने विशेषकर डी जी ओ ई एफ⁴⁶ वस्त्र मदों (कोड शीर्ष 748/04) में प्रतिशत तथा राशि दोनों के लिए बजट आवंटन के प्रति तथा राशियों के अभ्यर्ण के विवरण सहित सही कारणों की मांग की (दिसम्बर 2013)।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेश (अगस्त 2014) पर वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि चूंकि डीजीओईएफ

की आपूर्तियां सामान्यतः त्रुटिपूर्ण थी, अतः लक्ष्यों की सुपुर्दगी कार्यक्रम के अनुसार विनिर्दिष्ट अवधि के दौरान पूर्ति नहीं की गई थी।

तथापि, उत्तर में इस तथ्य के बावजूद कि विगत के दो वित्तीय वर्षों अर्थात् 2008-09 तथा 2009-10 में व्यय क्रमशः ₹748.59 लाख के आवंटन के प्रति ₹750.00 तथा ₹921.29 लाख के आवंटन के प्रति ₹920.00 लाख था, 2010-11 में ₹5009.26 लाख के आवंटन के लिए कोई कारण नहीं बताया गया था, और न ही उसमें सुपुर्दगी कार्यक्रम के अनुसार लक्ष्यों की पूर्ति न करने के दृष्टांतों का विवरण दिया गया था।

3.7.8.2 हेलोन सुधार तथा पुनः भराव सुविधा के संस्थापन पर होने वाले पूंजीगत व्यय को राजस्व शीर्ष में डालना ₹6.64 करोड़

हेलोन गैस के उत्पादन पर 1999 के मान्द्रीयल प्रोटोकॉल के माध्यम से पूरे विश्व में प्रतिबंध लगा दिया गया है, क्योंकि यह एक ओजोन कम करने वाला तत्व है। परन्तु इसे सही समतुल्य उपलब्ध होने तक सेना विभाग में प्रयोग सहित; महत्वपूर्ण प्रयोग के लिए प्रयोग करने की अनुमति है।

चूंकि इसकी आपूर्ति के स्रोत पूरे विश्व में घट रहे थे, अतः भारतीय वायु सेना ने निर्दिष्ट स्टॉक होल्डिंग डिपों (एस एच डी) में अगले 30 वर्ष की मांग को पूरा करने के लिए हेलोन गैस को स्टॉक करने की योजना बनाई (मई 2010)। इस उद्देश्य के लिए एक सुधार तथा पुनःभराव सुविधा को स्थापित करने की आवश्यकता थी, क्योंकि उसके भण्डारण के दौरान, हेलोन गैस को पुनः चक्रित करने की आवश्यकता है जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि उसके शुद्धता के स्तरों को बनाए रखा गया है।

तदनुसार, भण्डार निदेशालय ने मई 2010 में एक मामला शुरू किया तथा सितम्बर 2007 के सरकारी आदेशों के संदर्भ में राजस्व मार्ग का अनुसरण करते हुए पूंजीगत अधिप्राप्ति के रूप में ₹5.99 करोड़ की अनुमानित लागत पर एस एच डी 'ए' पर उपकरण एवं सहायक अवसंरचना से युक्त सुधार तथा पुनःभराव सुविधा की स्थापना के लिए वित्तीय विनियम (एफ आर) की अनुसूची-⁴⁷ जो पूंजीगत अधिप्राप्ति पर व्यय करने के लिए है के अन्तर्गत एकीकृत वित्तीय सलाहकार (आई एफ ए) के परामर्श से उप वायु सेना अध्यक्ष (डी सी ए एस) (सी एफ ए)

⁴⁶ महानिदेशक आयुध एवं उपकरण कारखाना।

⁴⁷ ₹10.00 करोड़ की वित्तीय सीमा तक सी एफ ए (अर्थात् डी सी ए एस, वायु सेना मुख्यालय) द्वारा पूंजीगत अधिप्राप्ति पर व्यय करने की शक्ति।

का अनुमोदन मांगा। सरकारी आदेश इस शर्त पर कि पूंजीगत स्वरूप का व्यय समुचित पूंजीगत शीर्षों के अनुसार ही वर्गीकृत किया जाता है, राजस्व मार्ग का अनुसरण करते हुए उन्हीं विशिष्ट मदों की अधिप्राप्ति की अनुमति देते हैं जो ₹10 लाख तथा ऊपर की लागत के हो तथा उनका जीवनकाल सात वर्ष या अधिक हो परन्तु जिनका व्यय राजस्व शीर्षों में बुक किया जा रहा हो के द्वि मापदण्ड पर आधारित हो।

पी आई एफ ए की सहमति तथा सी एफ ए अनुमोदन प्राप्त करने के लिए मामले का प्रक्रमण करते समय ए सी ए एस (लॉजिस्टिक्स) ने देखा (जनवरी 2011) कि इस मद के अनस्केल्ड होने तथा एक बार की आवश्यकता होने के कारण उसकी खरीद अनुसूची-XII-जे (1ए) (प्राधिकृत/स्केल न किए गए उपकरण के लिए राजस्व व्यय) के अन्तर्गत की जा सकती है। तदनुसार पी आई एफ ए ने फरवरी 2011 में प्रस्ताव पर सहमति व्यक्त की तथा ए ओ एम ने अनुसूची XII- जे(1ए) के अन्तर्गत फरवरी 2011 में सी एफ ए के रूप में प्रस्ताव का अनुमोदन किया। तत्पश्चात्, भण्डार निदेशालय ने अधिप्राप्ति निदेशालय को एक मांग-पत्र दिया (मार्च 2011) जिसने बाद में राजस्व कोड शीर्ष 746/03 (मेन ग्रेड ईंधन) से ₹6.64 करोड़ की कुल लागत पर सहायक पुर्जों सहित हेलोन सुधार एवं पुनः भराव सुविधा (एच आर आर एफ) की आपूर्ति तथा संस्थापन के लिए में. नियोमेट्रिक्स इंजीनियरिंग (प्रा.) लि. को मई 2012 में एक आपूर्ति आदेश दिया।

लेखापरीक्षा ने (सितम्बर 2013) उर्युक्त अधिप्राप्ति में निम्नलिखित अनियमितताएं देखी:

1. 2007 के सरकारी आदेशों के उल्लंघन में पूंजीगत व्यय की राजस्व शीर्ष में बुकिंग।
2. पी आई एफ ए/सी एफ ए की गलत सहमति
3. भण्डार निदेशालय, जो गैर-तकनीकी भण्डार की प्रबंध व्यवस्था तथा अधिप्राप्ति के लिए उत्तरदायी है, द्वारा तकनीकी भण्डार की अधिप्राप्ति।

जबकि गलत सहमति पर लेखापरीक्षा आपत्ति पर पी आई एफ ए की टिप्पणी अनुस्मास्कों के बावजूद प्रतीक्षित थी (सितम्बर 2014), भण्डार निदेशालय ने लेखापरीक्षा टिप्पणी (सितम्बर 2013) के उत्तर में कहा (अक्टूबर 2013), कि चूंकि न तो प्रधान एकीकृत वित्तीय सलाहकार (पी आई एफ ए) ने और न ही सी एफ ए ने अनुसूची पर कोई टिप्पणी दर्ज की थी, अतः पी आई एफ ए द्वारा सहमति व्यक्त करने तथा सी एफ ए (ए ओ एम) द्वारा सहमति प्रदान करने के कारण मामला अनुसूची-XII (जे 1 ए) के अन्तर्गत अधिप्राप्ति हेतु फिर से

प्रक्रमण किया गया था। भण्डार निदेशालय ने यह भी सूचित किया कि चूंकि गैस व्यय कोड शीर्ष 746/03 (मेन ग्रेड ईंधन) के अधीन बुक किया जा रहा था। अतः संबंधित विषय होने के कारण एच आर आर एफ भी उसी कोड शीर्ष के अन्तर्गत बुक किया गया था। भण्डार निदेशालय के उत्तर का समर्थन करते हुए, वायु सेना मुख्यालय ने लेखापरीक्षा द्वारा जारी (मार्च 2014) एस ओ सी के उत्तर में कहा (मई 2014) कि चूंकि मामले का आई एफ ए तथा सी एफ ए ने विरोध नहीं किया था, अतः मामलों का प्रत्यायोजित वित्तीय शक्तियों के अन्तर्गत प्रक्रमण किया गया था तथा ए सी ए एस (लॉजिस्टिक्स) द्वारा मामले को गलत ढंग से प्रस्तुत करने के रूप में परिभाषित नहीं किया जा सकता था।

वायुसेना मुख्यालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एच आर आर एफ की लागत ₹10.00 लाख से अधिक तथा उसका जीवनकाल सात वर्ष से अधिक होने के कारण, 2007 के सरकारी आदेशों के अनुसार, उनकी अधिप्राप्ति पूंजीगत व्यय के रूप में की जानी थी तथा उन पर किया गया व्यय पूंजीगत शीर्ष कोड के अन्तर्गत बुक किया जाना था। इस प्रकार उपर्युक्त अधिप्राप्ति उक्त सरकारी आदेशों का उल्लंघन है।

3.7.8.3 पेट्रोल, तेल तथा स्नेहकों की अधिप्राप्ति में फॉल क्लॉज को कार्यान्वित न करने के कारण हानि

आई ए एफ दर अनुबंध करने के माध्यम से तीन सार्वजनिक क्षेत्र की कम्पनियों (पी एस सीजे)⁴⁸ आई ओ सी एल, बी पी सी एल तथा एच पी सी एल से मेन ग्रेड पेट्रोलियम उत्पादों, जैसे विमानन टरबाईन ईंधन (ए टी एफ), हाई स्पीड डीजल (एच एस डी), बढ़िया मिट्टी के तेल आदि की अधिप्राप्ति कर रही थी।

वायुसेना मुख्यालय ने अप्रैल 2002 से मार्च 2005, अप्रैल 2005 से मार्च 2008 तथा अप्रैल 2008 से मार्च 2011 जिस समय-समय पर 31 मार्च 2014,⁴⁹ तक बढ़ाया गया था के लिए ए टी एफ की अधिप्राप्ति के लिए तथा नवम्बर 2004 से 31 अक्टूबर 2007 तथा नवम्बर 2007 से अक्टूबर 2010 जिसे समय-समय पर 31 दिसम्बर 2013,⁵⁰ तक बढ़ाया गया था के लिए एच एस डी की अधिप्राप्ति के लिए इन कम्पनियों के साथ दर अनुबंध किए।

⁴⁸ इण्डियन ऑयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी एल), भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बी पी सी एल) तथा हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एच पी सी एल)

⁴⁹ पहला विस्तार (01/04/11 से 31/03/12), दूसरा विस्तार (01/04/12 से 31/03/13) तीसरा विस्तार (01/04/13 से 31/03/14)

⁵⁰ पहला विस्तार (01/11/10 से 30/06/12) दूसरा विस्तार (01/07/11 से 31/12/11), तीसरा विस्तार (01/01/12 से 31/12/12) तथा चौथा विस्तार (01/01/13 से 31/12/13)

दर अनुबंध में, अन्य बातों के साथ-साथ इस आशय की एक 'फॉल क्लॉज' निहित थी कि विक्रेता द्वारा प्रभारित कीमतें उन कीमतों से अधिक नहीं होगी जिन पर वे अन्य तेल कंपनियों के साथ की जाने वाली बिक्री तथा निर्यात के माध्यम से की जाने वाली बिक्री को छोड़कर अनुबंध की अवधि के दौरान उन्हें किसी अन्य ग्राहक को बेचेगी। यह खण्ड वहां लागू नहीं होगा जहाँ पेट्रोलियम तथा प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा किसी विशिष्ट श्रेणी के ग्राहकों को विशेष रूप से कोई रियायत दी गई हो। तथापि, विक्रेता उसके बारे में पेट्रोलियम तथा प्राकृतिक गैस मंत्रालय को अनुमोदन से विशेष रूप से मर्दे तथा दरें दर्शाते हुए क्रेता को सूचित करता रहेगा।

भण्डार निदेशालय के कामकाज की समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा (अगस्त 2013) कि चूंकि आई ओ सी एल कई बल्क उपभोक्ताओं जैसे इण्डियन एयरलाइन्स/एयर इण्डिया/एन ए सी आई, लुफ्थान्सा, ब्रिटिश एयरवेज तथा अन्य विदेशी एयरलाइनों की ए टी एफ की बिक्री पर ₹106/किलोलीटर (के एल) से 3500/किलोलीटर (के एल) की रेंज में तथा कई थोक बल्क आपूर्तिकारों जैसे भारतीय रेल, उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम, राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम आदि को ₹600/किलोलीटर से ₹1125/किलोलीटर की रेंज में पर्याप्त राशि की छुट दे रही थी, अतः ए टी एफ ने वार्ता करने तथा इस प्रकार की छुट प्राप्त करने की दर अनुबंध की 'फॉल क्लॉज' लागू करने की दिशा में भारतीय वायु सेना की ओर से हुई निष्क्रियता के कारण लगभग लगभग ₹713.09 करोड़ (2003-04 से 2010-11 की अवधि के दौरान ए टी एफ की अधिप्राप्ति पर ₹703.36 करने तथा 2006-07 से 2012-13 की अवधि के दौरान एच एस डी की अधिप्राप्ति पर ₹9.73 करोड़) की हानि हुई थी।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने (अगस्त 2014) रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेश पर इस बात का स्पष्टीकरण दिए बिना कि मंत्रालय तथा भारतीय वायुसेना यह मामला लेखा परीक्षा द्वारा उजागर किए जाने तक (सितम्बर 2009) 'फॉल क्लॉज' को लागू करने में क्यों विफल रहें, इन तथ्यों को स्वीकार किया (अगस्त 2014)। लेखापरीक्षा द्वारा उजागर किये जाने के पश्चात् भारतीय वायु सेना/मंत्रालय ने तीनों पी एस यूज से बातचीत (मार्च 2011) की थी तथा अप्रैल 2011 से ए टी एफ पर छूट लेनी शुरू कर दी थी जैसा कि अगले पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

3.7.8.4 लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर आवर्ती वार्षिक बचत

लेखापरीक्षा ने देखा (अगस्त 2013) कि लेखापरीक्षा में 'फॉल क्लॉज' को कार्यान्वित न किए जाने के कारण हानि से संबंधित मामला उठाए जाने (सितम्बर 2009) के परिणामस्वरूप, भारतीय वायुसेना/मंत्रालय ने बातचीत की थी (मार्च 2011) सभी तीनों पी एस यूज से 1 अप्रैल 2011 से 31 मार्च 2012 की अवधि के लिए ए टी एफ की अधिप्राप्ति पर ₹300/के एल, 1 अप्रैल 2012 से 31 मार्च 2013 तक की अवधि के लिए ₹550/के एल तथा 1 अप्रैल 2013 से 31 मार्च 2014 तक की अवधि के लिए ₹1100/ के एल की छूट प्राप्त थी। इस प्रकार मार्च 2014 तक भारतीय वायु सेना/मंत्रालय को ए टी एफ की अधिप्राप्ति पर छूट का लाभ उठाने के माध्यम से ₹107 करोड़ की बचत हुई।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश (अगस्त 2014) पर, वायु सेना मुख्यालय ने स्वीकार किया (अगस्त 2014) कि भारतीय वायु सेना को चालू वित्तीय वर्ष अर्थात् 2014-15 में ए टी एफ के लिए ₹1300 प्रति के एल तथा डीजल के लिए ₹183.75 प्रति के एल की छूट प्राप्त हो रही थी।

3.7.8.5 शीघ्र भुगतान छूट का लाभ उठाने में विफलता - ₹9.58 करोड़

लेखापरीक्षा ने देखा (अगस्त 2013) कि जबकि भारतीय वायु नौसेना, ए टी एफ तथा एच एस डी सहित मुख्य तेलों (ईंधन) से संबंधित बिलों की प्राप्ति 20 कार्य दिवस के अन्दर पूरा भुगतान करने पर अप्रैल 2000 से ₹10 प्रति के एल तथा अप्रैल 2005 से ₹20 प्रति के एल की शीघ्र भुगतान छूट (पी पी डी) का लाभ उठा रही थी, परन्तु भारतीय वायु सेना इसमें विफल रही थी जिसके परिणामस्वरूप ए टी एफ की अधिप्राप्ति पर 2003-04 से 2012-13 की अवधि के दौरान अनुमानतः ₹9.58 की हानि हुई क्योंकि संगत दर अनुबंधों में पी पी डी के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया था।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने (अगस्त 2014) रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश (अगस्त 2014) पर तथ्यों को स्वीकार किया, हालाँकि इस बात का कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया गया था कि पी पी डी में संगत अनुबंध में प्रावधान क्यों नहीं किया गया था जैसा कि भारतीय नौ सेना में किया गया था।

3.7.8.6 एल पी जी के निर्गम पर सार्वजनिक निधि में डीलरशिप कमीशन जमा न करना

सशस्त्र सेनाओं में कुकिंग के लिए ईंधन के रूप में एल पी जी का प्रवर्तन करने तथा समय-समय पर भारत सरकार द्वारा संस्वीकृत पाचन-गृहों को कुकिंग गैस उपकरणों का प्राधिकरण यथा भारत सरकार द्वारा समय-समय पर संस्वीकृति किया गया है परिणामस्वरूप, रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने प्रति मास बेचे जानेवाले सिलेण्डरों की संख्या के आधार पर तेल कम्पनियों द्वारा सशस्त्र सेना को अनुमत की जा रही डीलरशिप कमीशन⁵¹ के उपयोग पर अनुदेश जारी किए (फरवरी 1991)।

अनुदेशों के अनुसार, राष्ट्रीयकृत तेल कम्पनियों द्वारा सशस्त्र सेनाओं के एल पी जी जारी करने पर डीलरशिप कमीशन का गैस एजेसी को चलाने के लिए प्राधिकृत मदों⁵² पर परिचालन लागत को पूरा करने के लिए प्रयोग किया जाएगा तथा प्रत्येक वर्ष 31 मार्च को अप्रयुक्त शेष राशि, यदि कोई हो, सरकार को जमा⁵³ कर दी जाएगी। ये राशियां किसी भी अन्य लेखापरीक्षा किए जाने वाले दस्तावेज की तरह संबंधित सीडीए द्वारा लेखापरीक्षित कराई जाएंगी।

मंत्रालय ने प्रतिभूति जमाओं तथा एल पी जी की खरीद की मांग को पूरा करने के लिए पी एस यू तेल कम्पनियों की एल पी जी एजेंसियों से भारतीय वायु सेना इकाईयों द्वारा एल पी जी की सीधी खरीद तथा नियंत्रक कमांड मुख्यालय के माध्यम से निधियों⁵⁴ के आबंटन की संस्वीकृति प्रदान की थी (सितम्बर 2003)। तदनुसार वायु सेना मुख्यालय ने एक बार के व्यय के लिए निधियों की तथा एल पी जी की अधिप्राप्त के लिए वायु सेना मुख्यालय को वार्षिक आवर्ती व्यय की प्रक्षिप्त करने के अनुदेश जारी किए थे (जुलाई 2005)।

भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय ने स्पष्ट किया (जनवरी 2007) कि चाहे निःशुल्क जारी एल पी जी, भुगतान पर जारी एल पी जी अथवा निःशुल्क/भुगतान पर जारी एल पी जी हो, इस प्रकार

⁵¹ तेल कम्पनियों द्वारा अनुमत की जा रही कमीशन जिसका समय-समय पर नवीकरण किया जाना था फरवरी 1991 में ₹5.30 प्रति सिलेंडर तथा जुलाई 1994 में 2500 सिलेंडरों तक की बिक्री के लिए ₹7.30 तथा 2501 तथा उससे अधिक सिलेंडरों के लिए ₹6.50 थी। तेल कम्पनियों द्वारा अनुमत कुल डीलरशिप कमीशन में से ₹3.62 प्रति सिलेंडर की राशि रक्षा विभाग को छूट के रूप में दी जानी थी तथा कुल बिलों में से घटाई जानी थी तथा डीलरशिप कमीशन की शेष राशि डिस्ट्रिब्यूटरशिप की परिचालन लागत को पूरा करने के उद्देश्य से अधिशासित अधिकारियों को उपचित होनी थी।

⁵² एल पी जी उपकरणों की मरम्मत, स्टेशनरी की अधिप्राप्ति एजेंसी को चलाने के लिए आंशिक सहायता के रोजगार/अतिरिक्त ड्यूटी वेतन पर व्यय, इनवेंट्री नियंत्रण तथा डीलरशिप तथा खाना पकाने वाले उपकरणों की कार्यक्षमता को सुधारने के लिए कोई अन्य व्यय।

⁵³ मुख्य शीर्ष 0076 लघु शीर्ष 110 (सी) प्राप्ति शीर्ष (राजस्व लेखे) (अन्य गैर-कर राजस्व) के अधीन।

से उपार्जित डीलरशिप कमीशन प्राधिकृत मदों पर प्रयोग में लाई जाएगी तथा प्रति वर्ष 31 मार्च को अप्रयुक्त शेष राशि, यदि कोई हो, सरकार को जमा करा दी जाएगी तथा तदनुसार इस प्रकार के किसी भी लेखापरीक्षा योग्य दस्तावेज के रूप में संबंधित सी डी ए द्वारा लेखापरीक्षा कराई जाएगी। भण्डार निदेशालय ने स्पष्टीकरण को अनुपालन हेतु सभी कमांड मुख्यालयों को परिचालित किया (फरवरी 2007)।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि मंत्रालय के आदेशों का घोर उल्लंघन करते हुए, प्रत्येक वर्ष 31 मार्च को उद्भूत डीलरशिप कमीशन की शेष राशि वायु सेना अधिकारियों द्वारा इस आधार पर कि गैस एजेंसियां गैर लोक निधि (एन पी एफ) में से रेजिमेंटल संस्थानों के रूप में चलाई जा रही थी तथा लोक निधि अर्थात् भारत की समेकित निधि से कोई धन उसमें शामिल नहीं था, सरकार को जमा नहीं कराई जा रही थी। भारतीय वायुसेना ने केवल 2005-06⁵⁵ में ही ₹2.24 करोड़ का निवल लाभ कमाया था। इसके बाद की सूचनाएं उपलब्ध नहीं थीं।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि वायु सेना गैस एजेंसियां जनवरी 2007 की सरकारी संस्वीकृति की परिधि में नहीं आती थी, क्योंकि वे बिना किसी सरकारी निधि से वित्तीय सहायता/समर्थन के ही स्व-पोषण आधार पर चल रही थी।

वायुसेना मुख्यालय का उत्तर निम्नलिखित कारणों से स्वीकार्य नहीं है:

- पी एस यू तेल कम्पनियों की एल पी जी एजेंसियों से भारतीय वायु सेना इकाईयों द्वारा एल पी जी की सीधी अधिप्राप्ति की अनुमति प्रदान करते समय प्रतिभूति जमाओं तथा एल पी जी की अधिप्राप्ति की आवश्यकता को पूरा करने के लिए निधियां सरकारी निधि से उपलब्ध कराई गई थी। भण्डार निदेशालय के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला (सितम्बर 2013) कि प्रतिभूति जमा तथा प्रति वर्ष एल पी जी की अधिप्राप्ति पर आवर्ती वार्षिक व्यय वायु सेना इकाईया/कमांडस से मांगे गए थे तथा वायु सेना मुख्यालय द्वारा उपलब्ध कराए गए थे। अतः यह कहना गलत होगा कि सरकारी निधि से कोई भी आर्थिक सहायता/समर्थन प्रदान नहीं किया गया था।

⁵⁴ स्थानीय रूप से नियंत्रित शीर्ष 745/01 से

⁵⁵ बाद की सूचना उपलब्ध नहीं थी।

- प्रति वर्ष 31 मार्च तक उद्भूत डीलरशिप कमीशन का अप्रयुक्त शेष सरकार को जमान कराना मंत्रालय के जनवरी 2007 के अपने ही अनुदेशों के विपरीत है।

3.7.8.7 निष्कर्ष

भण्डार निदेशालय भारतीय वायु सेना की इकाईयों द्वारा अपेक्षित सभी प्रकार के गैर-तकनीकी भण्डार की योजना बनाने, प्रावधान करने तथा उसकी मांग करने के लिए एक केन्द्रीकृत एजेंसी है। भण्डार निदेशालय, केन्द्रीय सरकार के विभिन्न मंत्रालयों तथा सार्वजनिक/निजी क्षेत्र उपक्रमों के साथ समुचित स्तर पर सम्पर्क स्थापित करता है। तथापि, लेखापरीक्षा ने सी एफ एज तथा आई एफ ए द्वारा क्रमशः अनियमित अनुमोदन तथा सहमति और व्यय की गलत बुकिंग के कई दृष्टांत देखे। मंत्रालय की स्केलिंग/ अनुमोदन के बिना उड़ान वस्त्रों, आर्किटक ग्लवज़ बैटरी हीटिड, नाटो सूट कम्पलीट तथा फ्लेम रिटार्डेंट ओवरऑल की अनियमित अधिप्राप्ति के भी कई मामले थे। लेखापरीक्षा ने घटिया अग्नि रोधक ओवरऑल्स, तथा अपरीक्षित तथा अप्रमाणित हेलमेटों की अधिप्राप्ति के भी कई मामले देखे जिनके कारण पॉयलटों के प्राण खतरे में पड़ गए। एक विशिष्ट परिचालन स्कॉड्रन के लिए बेड़ा विशिष्ट उड़ान वस्त्रों की अधिप्राप्ति तथा, अग्नि बचाव वस्त्रों की अधिप्राप्ति में अत्याधिक विलम्ब था। भण्डार निदेशालय, पी एस यूज के साथ प्रभावी सम्पर्क स्थापित नहीं कर सका था जिसके परिणामस्वरूप भारतीय वायुसेना ने ईंधन की अधिप्राप्ति में फॉल क्लॉज कार्यान्वित न करने के कारण ₹713.09 करोड़ की हानि उठाई तथा शीघ्र भुगतान छुट का लाभ उठाने में विफलता के कारण ₹9.58 करोड़ की हानि हुई।

अन्य महत्वपूर्ण मुद्दा लोक निधि लेखा में ₹17.92 करोड़ (अनुमानत) का राजस्व जमा नहीं कराया जा रहा था। लेखापरीक्षा के कहने पर 2011-12 तथा 2013-14 की अवधि के दौरान ए टी एफ की अधिप्राप्ति पर छुट का लाभ उठाने के माध्यम से भारतीय वायु सेना का ₹107 करोड़ की बचत हुई।

3.7.8.8 सिफारिशें

1. समुचित सी एफ ए की संस्वीकृति प्राप्त करना तथा स्केलिंग के संबन्ध में निर्धारित कार्यविधि का कड़ाई से पालन सुनिश्चित किया जाए।

2. भण्डार निदेशालय द्वारा प्रयोक्ता इकाईयों पर संकटपूर्ण स्थिति से बचने के लिए अधिप्राप्त की जा रही मदों के स्केल्स को अन्तिम रूप देने के लिए विशेष प्रयास किए जाने चाहिए।
3. घटिया तथा अप्रमाणित मदों की आपूर्ति से बचने के लिए उड़ान वस्त्रों का गुणवत्ता नियंत्रण मजबूत किया जाना चाहिए।
4. भण्डार निदेशालय के समुचित स्तर पर मंत्रालयों के साथ सम्पर्क के माध्यम से तेल पी एस यूज द्वारा अन्य सरकारी/निजी ग्राहकों को दी जाने वाली दरों तथा छूट का डॉटबेस तैयार करने पर विचार करना चाहिए।

यह मामला मंत्रालय को भेजा गया (जून 2014), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

3.8 भारतीय वायु सेना में हवाई क्षेत्र सुरक्षा की लेखापरीक्षा

3.8.1 प्रस्तावना

भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) का उड़ान सुरक्षा मिशन स्टेटमेंट, वायुयान दुर्घटनाओं की रोकथाम के माध्यम से मानवीय तथा भौतिक संसाधनों की सुरक्षा के द्वारा परिचालन क्षमता को सुनिश्चित करना है। यदि पायलटों तथा वायुयान की हानि होती है तो कोई परिचालन लक्ष्य प्राप्त नहीं किए जा सकते हैं। चूंकि सेना विमानन में जोखिम अन्तर्निष्ठ है, अतः मिशन को पूरा करने के लिए इसका प्रभावी रूप से आकलन तथा प्रबंधन करना होगा। इस प्रकार, वायुयान दुर्घटना की रोकथाम भारतीय वायु सेना की युद्ध क्षमता के अनुक्षण में एक वर्धमान रूप से महत्वपूर्ण कारक है। उड़ान सुरक्षा की शब्दावली "एयरोस्पेस सुरक्षा" के द्वारा बदल दी गई है।

वायुयान दुर्घटनाओं की उच्च दर, प्रशिक्षण एवं आधारभूत ढांचे के अभाव, उड़ान अनुभव तथा प्रशिक्षण उपकरण के अभाव, तकनीकी दोषों जिनके कारण त्रुटिपूर्ण अनुक्षण प्रक्रिया तथा जांच को अन्तिम रूप देने में विलम्ब के संबंध में 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 8 के पैराग्राफ संख्या 7 में उल्लेख किया गया था। इस लेखापरीक्षा समीक्षा में 1991-97 की अवधि के दौरान भारतीय वायु सेना द्वारा दुर्घटनाओं की जांच से संबंधित मामलों तथा की गई अनुवर्ती कार्रवाई को संबोधित किया गया। इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के आधार पर अगस्त तथा सितम्बर 2000 में रक्षा मंत्रालय एवं हिन्दुस्तान एयरोनॉटिकल लिमिटेड (एच ए एल) लोक लेखा समिति (पी ए सी) ने अपनी रिपोर्ट (29^{वाँ} रिपोर्ट) को अन्तिम रूप दिया जो 21 मार्च 2002 को संसद के समक्ष प्रस्तुत की गई। पी ए सी की सिफारिशों पर सितंबर 2008 की अपनी कार्रवाही टिप्पणी (ए टी एन) में, रक्षा मंत्रालय ने पी ए सी को रोकथाम उपायों के

कार्यान्वयन, प्रशिक्षण की गुणवत्ता बढ़ाने, उन्नत जेट ट्रेनर (ए जे टी) तथा सिमुलेटरों की अधिप्राप्ति तथा हानियों के शीघ्र नियमन का आश्वासन दिया था। वर्तमान लेखापरीक्षा (अगस्त 2013 से दिसम्बर 2013), हमने 2010-13 के दौरान दुर्घटनाओं की जांच तथा अनुवर्ती उपायों से संबंधित विषयों की जांच की। हमने अन्य बातों के साथ-साथ पाया कि ये मुद्दे अभी भी विद्यमान हैं क्योंकि ट्रेनर वायुयान की कमी थी, कोर्ट ऑफ इनक्वायरी (सी ओ आई) को अन्तिम रूप देने में विलम्ब थे जिसके परिणामस्वरूप पेंशन संबंधी लाभों को अन्तिम रूप देने तथा दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए उपचारी उपायों में विलम्ब हुआ, इन दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए उपचारी उपायों का कार्यान्वयन नहीं हुआ तथा वायुयान दुर्घटनाओं/घटनाओं की हानियों का नियमन नहीं हुआ। इस विषयों में आगामी पैराग्राफों में लेखापरीक्षा निष्कर्षों के अन्तर्गत चर्चा की गई है।

3.8.2 संगठनात्मक ढांचा

वायु सेना मुख्यालय में एयरोस्पेस सुरक्षा निदेशालय (डी ए एस) मुखिया एयर मार्शल (ए एम) और उसकी सहायतार्थ प्रधान निदेशक/निदेशक/संयुक्त निदेशक स्तर के अधिकारियों को शांति तथा युद्ध में परिचालन करते समय भारतीय वायु सेना के आदमियों तथा भौतिक संसाधनों की सुरक्षा को बढ़ाने का दायित्व सौंपा गया है। रोकथाम तथा जांच डी ए एस के दो प्रमुख कार्य हैं।

3.8.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा निम्नलिखित की दृष्टि से की गई:

- यह पता लगाने के लिए कि क्या विमान दुर्घटनाओं/घटनाओं के कारणों की भारतीय वायु सेना द्वारा पहचान की गई, जोखिम पहचाने गए तथा उपचारी उपायों का सुझाव दिया गया। लिए गए तथा हानियां समय पर विनियमित की गई;
- अपेक्षित जमीनी आधारभूत-ढांचे तथा सहायक सेवाओं, नियंत्रण उपायों की उपलब्धता, उनकी उपयुक्तता तथा प्रभावकारिता के संबंध में स्थिति प्राप्त करना;
- यह सुनिश्चित करने कि भारतीय वायु सेना कार्मिकों की प्रशिक्षण आवश्यकताओं की पहचान करने, उनको अद्यतन करने की व्यवस्था विद्यमान हैं तथा अपेक्षित प्रशिक्षण प्रदान करने तथा उनके प्रत्याशित परिणाम के लिए प्रबंध कर लिए गए हैं;

- क्या प्रौद्योगिकी में नाजुक कमजोरियां जिनका एयरोस्पेस सुरक्षा पर सीधा प्रभाव होता है, की वायुयान परिचालन इकाईयों द्वारा समय पर पहचान कर ली गई तथा उसका परिणाम क्या था।

3.8.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र

2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए अभिलेखों की संवीक्षा एयरोस्पेस सुरक्षा निदेशालय (डी ए एस), वायु सेना सेवा निवृत्त सैनिक निदेशालय तथा एयरोस्पेस सुरक्षा संस्थान पर अगस्त 2013 से दिसम्बर 2013 के दौरान की गई। इसके अतिरिक्त, सात भारतीय वायु सेना कमानों के अन्तर्गत 45 विंगों में से चार⁵⁶ भारतीय वायु सेना कमानों के अन्तर्गत आठ⁵⁷ वायुयान प्रचालन विंगों का विस्तृत लेखापरीक्षा के लिए चयन किया गया। क्षेत्रीय इकाईयों का चयन यह सुनिश्चित करने के लिए किया गया कि सभी प्रकार के लड़ाकू⁵⁸ विमान लेखापरीक्षा में शामिल कर लिए जाएं।

3.8.5 लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्रोत

लेखापरीक्षा मापदण्ड के रूप में निम्नलिखित स्रोतों का प्रयोग किया गया:

- सामान्य वित्तीय नियमावली, 2005 (जी एफ आर)
- भारतीय वायु सेना उपकरण विनियम आई ए पी - 1501
- उड़ान सुरक्षा प्रबंधन नियमपुस्तिका (आई ए पी 3030)
- ए एफ ओ 34/06, रक्षा मंत्रालय (एम ओ डी) द्वारा जारी निति पत्र
- वायु सेना मुख्यालय पर उड़ान सुरक्षा संगठन का नीति पृष्ठ
- उड़ान सुरक्षा पर अधिशासी समिती रिपोर्ट

3.8.6 लेखापरीक्षा प्रणाली

लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, उद्देश्यों तथा मापदण्ड पर 17 सितम्बर 2013 को हुई एक एण्ट्री कॉन्फ्रेंस में एयरोस्पेस सुरक्षा निदेशालय (डी ए एस) के प्रधान निदेशक (पी डी) के साथ चर्चा की गई।

⁵⁶ मुख्यालय पश्चिमी वायु सेना कमान, मुख्यालय केन्द्रीय वायु सेना कमान, मुख्यालय पूर्वी वायु सेना कमान तथा मुख्यालय दक्षिण पश्चिम वायु सेना कमान

⁵⁷ 2 विंग, 7 विंग, 8 विंग, 11 विंग, 15 विंग, 20 विंग, 33 विंग तथा 40 विंग

⁵⁸ मिग वैरियन्ट जगुआर, मिराज तथा सु-30

अभिलेखों की जांच, वायु सेना मुख्यालय को प्रश्नावलियां जारी करके तथा प्रारम्भिक स्लिपों आदि के माध्यम से लेखापरीक्षा साक्ष्य एकत्र किए गए। लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर 10 फरवरी 2014 को हुई एग्जिट कॉन्फ्रेंस में डी ए एस के पी डी के साथ भी चर्चा की गई थी। एक मामला विवरणी (एस ओ सी) 21 मार्च 2014 को वायु सेना मुख्यालय को भेजी गई तथा ड्राफ्ट पैराग्राफ (डी पी) रक्षा मंत्रालय को जून 2014 में भेजा गया। रक्षा मंत्रालय के निदेशों (अगस्त 2014) पर, वायु सेना मुख्यालय ने ड्राफ्ट पैराग्राफ (डी पी) का उत्तर भेजा (अगस्त 2014) जिसे डी पी में समुचित रूप से शामिल कर लिया गया है। तथापि, मूल प्रशिक्षण वायुयान (बी टी ए), मध्यवर्ती जेट ट्रेनर (आई जे टी) तथा उन्नत जेट ट्रेनर (ए जे टी) की खरीद में विलम्ब पर लेखापरीक्षा टिप्पणी के संबंध में वायु सेना मुख्यालय ने कहा कि रक्षा मंत्रालय समुचित उत्तर देगा जो प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों जैसा कि आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है वे अभिलेखों के विश्लेषण, लेखापरीक्षा ज्ञापनों/प्रश्नावलियों के माध्यम से इकाईयों से एकत्रित आंकड़े/सूचना तथा एस ओ सी एवं डी पी के वायुसेना मुख्यालय के उत्तर पर आधारित हैं।

3.8.7 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.8.7.1 वायुयान दुर्घटनाएं/घटनाएं

दुर्घटनाएं

वायुयान दुर्घटनाओं को तीन श्रेणियों (श्रेणी- I, श्रेणी- II तथा श्रेणी- III) में बांटा गया है तथा इनमें वायुयान की कुल लागत के 10 प्रतिशत से अधिक की क्षतियां शामिल की गई हैं जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:-

श्रेणी- I- ये गम्भीर दुर्घटनाएं हैं जिनमें वायुयान नष्ट हो गए या किफायती मरम्मत से परे (बी ई आर) क्षतिग्रस्त हो गए अथवा एयरो इंजन (इंजनों) को हुई क्षति को छोड़कर वायुयान की क्षति की लागत वायुयान की कुल लागत के 50 प्रतिशत से अधिक हो।

श्रेणी- II- वायुयान व्यापक रूप से क्षतिग्रस्त हुआ हो तथा एयरो इंजन (इंजनों) को हुई क्षति को छोड़कर, क्षति/मरम्मत की लागत, वायुयान की कुल लागत का 31 प्रतिशत से 50 प्रतिशत हो।

श्रेणी- III- वायुयान को बड़ी क्षति हुई हो तो एयरो इंजन (इंजनों) को हुई क्षति को छोड़कर, क्षति/मरम्मत की लागत, वायुयान की कुल लागत का 11 प्रतिशत से 30 प्रतिशत हो।

घटनाएं

वायुयान को लघु क्षतियां जहां क्षति की लागत 10 प्रतिशत तक है, घटनाओं के रूप में श्रेणीगत की गई हैं जैसा कि निचे दर्शाया गया है:-

श्रेणी- IV- वायुयान (एयरफ्रेम) को लघु क्षति जहां क्षति की लागत वायुयान की कुल लागत का 10 प्रतिशत तक हो

श्रेणी- V- एयरोस्पेस सुरक्षा के हित में रिपोर्टिंग के योग्य समझी गई समस्त उड़ान/ जमीनी घटनाएं।

डी ए एस द्वारा लेखापरीक्षा को प्रस्तुत (अगस्त 2013) अप्रैल 2010 से मार्च 2013 तक की अवधि के लिए वायुयान दुर्घटनाओं/घटनाओं पर आंकड़े की संवीक्षा से पता चला कि विभिन्न⁵⁹ प्रकार के 42 वायुयान दुर्घटनाग्रस्त हुए जिनमें 37 उड़ान दुर्घटनाएं तथा 05 जमीनी दुर्घटनाएं शामिल थी। जबकि पांच उड़ान दुर्घटनाओं में कोर्ट ऑफ एन्क्वायरी (सी ओ आई) अन्तिम रूप में थीं, 37 दुर्घटनाओं के संबंध में डी ए एस द्वारा दर्ज की गई अनन्तिम हानि ₹856.72 करोड़ थी। इन दुर्घटनाओं/घटनाओं का वर्ष-वार विवरण निम्न तालिका में दिया गया है:-

⁵⁹ मिग-21 टी 96, मिग-21 बिस, मिग-27, मिग-29, सु 30, मिराज 2000, जगुआर, किरन, हॉक, चेतक, मि-08, मि-17, मि-26, ए एल एच एवं ए एन-32

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

वर्ष	कुल उड़ान घंटे	उड़ान दुर्घटनाएं				जमीनी घटनाएं				कुल उड़ान/जमीनी घटनाएं	घातक (मृत्यु की संख्या)	दुर्घटनाओं की दर ⁶⁰	घटनाएं ⁶¹
		श्रेणी I	श्रेणी II	श्रेणी III	जोड़	श्रेणी I	श्रेणी II	श्रेणी III	जोड़				
2010-11	227480	12	-	02	14	01	-	-	01	15	02 (14)	0.62	449
2011-12	227322	13	01	02	16	-	-	01	01	17	04 (04)	0.70	517
2012-13	230200	05	-	02	07	02	-	01	03	10	02 (09)	0.30	568
Total	685002	30	01	06	37	03	-	02	05	42	08 (27)	0.54	1534

(दुर्घटनाओं/घटनाओं के आंकड़े डी ए एस द्वारा लेखापरीक्षा को अगस्त/अक्तूबर 2013 में दिया गया)

उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है कि:-

- 33 दुर्घटनाएं (79 प्रतिशत) गम्भीर (श्रेणी I) थी जहां वायुयान पूर्णतः नष्ट हो गये थे अथवा किफायती मरम्मत (बी ई आर) से परे थे। शेष 09 दुर्घटनाओं (1 श्रेणी II तथा 8 श्रेणी III) में, वायुयान मरम्मत योग्य स्थिति में थे। हमने देखा कि सात⁶² वायुयान डेढ़ वर्ष से लगभग चार वर्ष बीत जाने के बाद भी अभी मरम्मत के अन्तर्गत थे (जनवरी 2014) तथा दो⁶³ वायुयानों ने आवश्यक मरम्मत के पश्चात् उड़ान शुरू⁶⁴ कर दी थी (जून 2014)। मरम्मत/रिकवरी में विलम्ब के कारण ये सात वायुयान वायु सेना के पास परिचालन हेतु उपलब्ध नहीं थे, जिससे उनका फोर्स स्तर घट गया था।
- 2010-2013 की अवधि के दौरान दुर्घटनाओं की 0.30 तथा 0.70 के बीच की समग्र दर 1991-97 की अवधि के लिए 0.89 और 1.52 के बीच की दर की तुलना में घटती हुई प्रवृत्ति को दर्शाती थी जैसा कि 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रिपोर्ट किया गया था।
- यद्यपि वर्ष 2012-13 में कुल दुर्घटनाओं की संख्या में कमी हुई थी, तथापि पिछले वर्षों की तुलना में 2012-13 के दौरान जमीनी दुर्घटनाएं बढ़ी थी जिसमें घातक दुर्घटना भी शामिल थी।

⁶⁰ दुर्घटना दर=(उड़ान दुर्घटनाओं की सं./कुल उड़ान घंटे) X 10,000 जैसा कि दुर्घटना/घटना समीक्षा में दर्शाया गया

⁶¹ टी डी, एच ई, बी एस, एफ ओ डी, एन ओ आर, यू आर एवं विविध

⁶² मिग-21, मिग-29, जगुआर टी एस, किरन (2), चेतक तथा ए एन-32 जैसा कि जनवरी 2014 में वायु सेना मुख्यालय ने बताया।

⁶³ मि-8 तथा मि-17

- सब में आठ घातक दुर्घटनाएं हुई थी जिनमें भारतीय वायु सेना के 27 कार्मिकों (12 अधिकारी तथा 15 पी बी ओ आर⁶⁵) की जानें गईं।
- तथापि घटनाओं की संख्या (श्रेणी IV तथा V) वर्ष 2010-11 में 449 से 27 प्रतिशत बढ़ कर वर्ष 2012-13 में 568 हो गई।

स्ट्रीम-वार तथा कारण-वार दुर्घटनाओं के विवरण की चर्चा नीचे की गई है।

क. स्ट्रीम-वार दुर्घटनाएं

1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में, हमने बताया था कि 1991-97 की अवधि के दौरान अधिकतर दुर्घटनाओं में लड़ाकू वायुयान दुर्घटनाग्रस्त हुए थे और ये दुर्घटनाएं 63 तथा 79 प्रतिशत के बीच थीं। हमने बताया था कि यद्यपि 1996-97 की अवधि के दौरान दुर्घटनाओं की कुल संख्या में कमी हुई थी, तथापि लड़ाकू स्ट्रीम की दुर्घटनाएं कुल दुर्घटनाओं का काफी अधिक 75 प्रतिशत थीं। इसके अतिरिक्त 62 प्रतिशत लड़ाकू वायुयान दुर्घटनाओं में, मिग विमान के भिन्न रूप शामिल थे। उत्तर में (सितम्बर 2008) रक्षा मंत्रालय (एम ओ डी) ने पी ए सी के समक्ष रोकथाम के निम्नलिखित उपायों को लाया था:

- प्रत्येक दुर्घटना की जांच एक स्वतंत्र कोर्ट ऑफ एन्क्वायरी (सी ओ आई) द्वारा की जाती है जिसमें अनेक क्षेत्र से विशेषज्ञ शामिल होते हैं;
- रोकथाम के उपाय जैसे कारण का निर्धारण तथा रोकथाम के उपाय समय पर करना;
- कौशल स्तर को सुधारने के लिए प्रशिक्षण की गुणवत्ता को बढ़ाने के उपाय तथा सिमुलेटर तथा उन्नत जेट ट्रेनर प्राप्त करने पर जोर;
- गम्भीर उड़ान सुरक्षा उपायों पर चर्चा के लिए उच्चतम स्तर पर एच ए एल के साथ सतत बातचीत। तकनीकी दोष दूर करने हेतु सहायता प्रदान करने के लिए मूल उपकरण विनिर्माता (ओ ई एम) के साथ सम्पर्क।

डी एस द्वारा 2010-13 की अवधि के लिए जैसा लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए (अगस्त 2013) विभिन्न लड़ाकू, ट्रेनर, परिवहन तथा हेलिकॉप्टरों की स्ट्रीम-वार दुर्घटनाएं नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:

⁶⁴ लेखा परीक्षा के प्रश्न के उत्तर में (जून 2014) डी ए एस द्वारा सं. वायु मु./16561/3/9 बी/पी सी/टी वाई बी एम/ए एस दि. 18 जून 2014 के अन्तर्गत सूचना दी गई।

अवधि	लड़ाकू	ट्रेनर	हेलिकॉप्टर	परिवहन	जोड़
2010-11	06	01	07	00	14
2011-12	10	04	01	01	16
2012-13	06	00	01	00	07
जोड़	22	05	09	01	37

(दुर्घटनाओं के आंकड़े डी ए एस द्वारा लेखापरीक्षा को अगस्त/अक्तूबर 2013 में दिये गये)

हमारे विश्लेषण से पता चला कि लड़ाकू स्ट्रीम में दुर्घटनाएं अधिक थीं तथा कुल उड़ान दुर्घटनाओं के 43 और 86 प्रतिशत के बीच थीं। आगे, यद्यपि वर्ष 2012-13 के दौरान दुर्घटनाओं की संख्या में कमी हुई, तथापि लड़ाकू स्ट्रीम में दुर्घटनाएं कुल दुर्घटनाओं का काफी अधिक-86 प्रतिशत थीं। और भी, लड़ाकू वायुयान की 22 दुर्घटनाओं में से 15⁶⁶ वायुयान (68 प्रतिशत) मिग वायुयान के रूप जिसमें से 13 मिग वायुयान पूर्णतः क्षतिग्रस्त थे तथा किफायती मरम्मत से परे (बी ई आर) हो गए थे।

इस प्रकार, लड़ाकू वायुयान में दुर्घटनाओं की प्रतिशतता 79 प्रतिशत (1991-97) से बढ़कर कुल दुर्घटनाओं के 86 प्रतिशत (2010-2013) हो गई थी। और भी मिग वायुयान के भिन्न रूप की दुर्घटनाएं लड़ाकू वायुयान की कुल दुर्घटनाओं के इस समय के 62 प्रतिशत से बढ़कर 68 प्रतिशत हो गई थी। इससे पी ए सी की सिफारिशों के अनुसरण में रक्षा मंत्रालय द्वारा शुरू किए रोकथाम के उपायों के कार्यान्वयन की प्रभावोत्पादकता पर प्रश्न उठता है। विवरण पर आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है:

ख. कारण-वार दुर्घटनाएं

मानवीय त्रुटि (एच ई), तकनीकी दोषों (टी डी) तथा पक्षी टकराने (बी एस) के कारणों से होने वाली दुर्घटनाओं का डी ए एस द्वारा लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराया गया (अगस्त/अक्तूबर 2013) आंकड़ा नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

⁶⁵ अधिकारी पद से नीचे के कार्मिक

⁶⁶ मिग-21 टी 96 (05), मिग-21 बिस (05), मिग-27 (03) तथा मिग-29 (02)

वर्ष	कारण-वार दुर्घटनाएं/घटनाएं					
	दुर्घटनाएं			घटनाएं		
	एच ई	टी डी	बी एस	एच ई	टी डी	बी एस
2010-11	06	08	00	61	217	96
2011-12	10	06	00	56	254	121
2012-13	03	04	00	39	308	140
जोड़	19	18	00	156	779	357

दुर्घटनाओं के आंकड़े डी ए एस द्वारा अगस्त/अक्टूबर 2013 में लेखापरीक्षा को दिये गये)

जैसा कि उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है कि उड़ान दुर्घटनाओं में से 19 (अर्थात् 51 प्रतिशत) मानवीय त्रुटि के कारण हुई थीं जबकि इन वायुयान दुर्घटनाओं में से 18 (अर्थात् 49 प्रतिशत) तकनीकी दोषों के कारण थीं। आगे, यद्यपि, समीक्षा की अवधि के दौरान 779 (अर्थात् 60 प्रतिशत) घटनाओं के साथ टी डी का योगदान काफी अधिक था, 357 (28 प्रतिशत) घटनाओं के साथ पक्षी टकराने के कारण की संख्या भी महत्वपूर्ण थी। इस प्रकार 2010-13 की अवधि के दौरान सभी उड़ान दुर्घटनाएं मानवीय त्रुटि तथा तकनीकी दोषों के कारण हुई थीं। कारण-वार दुर्घटनाओं के और विश्लेषण की चर्चा नीचे की गई है:

I तकनीकी दोष

कोर्ट ऑफ एन्क्वारी (सी ओ आई) तथा उससे जुड़े अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान, हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि 18 (37 में से) उड़ान दुर्घटनाएं तकनीकी दोषों के कारण हुई थीं जिनमें से तीन दुर्घटनाओं की सी ओ आई को अन्तिम रूप दिया जाना लम्बित था (अक्टूबर 2013)। हमने अन्तिम रूप दी गई 15 सी ओ आई से देखा (अक्टूबर 2013) कि एक लड़ाकू वायुयान गैस आपूर्ति विक्रेता के भाग पर प्रणाली की विफलता तथा भारतीय वायु सेना में गुणवत्ता आश्वासन एजेंसी के कारण क्रेश हुआ, सात दुर्घटनाएं इंजन सामग्री की विफलता के कारण, दो दुर्घटनाएं इंजन फ्लेमआउट तथा पांच दुर्घटनाएं एयरफ्रेम सामग्री की विफलता के कारण हुई थीं।

हमने आगे देखा (मार्च 2014) कि अन्तिम रूप दी गई 15 सी ओ आई में से 6⁶⁷ (40 प्रतिशत) पर कोई निष्कर्ष नहीं निकला क्योंकि भारतीय वायु सेना तकनीकी दोष के सही कारण, जिसकी वजह से दुर्घटना हुई थी, का पता नहीं लगा सकी। इन मामलों के विवरण संलग्नक II में दिए गए हैं। इन छः में से एक दुर्घटना में जहां दुर्घटना के कारण को स्थापित नहीं किया जा सका, भारतीय वायुसेना ने 11 कार्मिकों (2 अधिकारी, तथा 9 पी बी ओ आर) की जान

⁶⁷ मिग-21 (02), मिग-27 (02), किरन तथा मि-17

गंवाई। इसलिए हमने रक्षा मंत्रालय को जारी डी पी (जून 2014) में सूझाव दिया कि भारतीय वायुसेना को दुर्घटना के सही कारण का निर्णायक रूप से पता लगाने के लिए सी ओ आई के एक सदस्य के रूप में किसी अन्य सरकारी एजेंसी से एक तकनीकी विशेष को शामिल करना चाहिए।

डी पी के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि सी ओ आई में बाहरी प्रतिनिधि को शामिल करने के संबंध में लेखापरीक्षा की सिफारिश का मई 2014 में जारी वायु सेना आदेश (ए एफ ओ 8/14) में संबोधित किया गया है जिससे मालूम हुआ कि सी ओ आई के सदस्य एच ए एल/नेशनल एयरोनॉटिकल लैब (एन ए एल) आदि जैसे सरकारी तथा सार्वजनिक क्षेत्र की एजेंसी से लिए जा रहे हैं। वायु सेना मुख्यालय ने आगे कहा कि अनसुलझे मामलों की संख्या वायुयान की भविष्य में अधिष्ठापन योजना से घटेगी जिसमें अनवेष्कों के पास दुर्घटना के मूल कारण पता लगाने के लिए उन्नत उड़ान डॉटा रिकॉर्डर (एफ डी आर) प्रणालियां तथा अन्य रिकॉर्डिंग सुविधाएं उपलब्ध होंगी। वायु सेना मुख्यालय ने यह भी बताया कि प्रौद्योगिकी की प्रौन्नति तथा प्रयोगशालाओं में जांच के औजारों की उपलब्धता से अनसुलझे मामलों की संख्या प्रबल रूप से घटेगी।

तथापि तथ्य यह है कि 1998 में लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने तथा दुर्घटनाएं न्यूनतम करने के संबंध में रक्षा मंत्रालय द्वारा सितम्बर 2008 में पी ए सी को दिए आश्वासन के बावजूद; तकनीकी दोषों के कारण दुर्घटनाएं तबके 44 से बढ़ कर 49 प्रतिशत बढ़ गये थे। एच ए एल, ओ ई एम आदि प्रतिनिधि के साथ सतत बातचीत के लिए तंत्र को, जिसका तकनीकी दोषों के कारण होने वाली दुर्घटनाओं से बचने की विधि के रूप में 2008 में एम ओ डी द्वारा पी ए सी को दिए गए वचन को लेखापरीक्षा द्वारा दोहराए जाने के पश्चात्, वर्ष 2014 में ही औपचारिक रूप दिया गया। इसके अतिरिक्त, पूरी की गई 15 सी ओ आई में से छः (40 प्रतिशत) अनिर्णायक रहीं क्योंकि भारतीय वायु सेना टी डी के वास्तविक कारण की पहचान करने में असमर्थ रही तथा वायु सेना मुख्यालय की अपनी स्वीकृति (अगस्त 2014) के द्वारा उड़ान सुरक्षा पर अनिश्चितता का प्रभाव तब तक बना रहेगा जब तक अन्वेष्कों को उन्नत प्रौद्योगिकी उपलब्ध नहीं करा दी जाती।

II मानवीय त्रुटि

मानवीय त्रुटि (एच ई) में उड़ान ड्यूटी अथवा भूमि ड्यूटी अथवा दोनों पर वायु सेना कर्मी दल के उपर त्रुटि निहित है। हमने 1998 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट में यह बताया था कि अधिकतर एच ई दुर्घटनाएं (41 प्रतिशत) सी ओ आई के निष्कर्षों पर आधारित अपर्याप्त उड़ान कौशल, निर्णय की त्रुटि आदि के परिणामस्वरूप थी। पी ए सी ने 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन पर अपनी रिपोर्ट (मार्च 2002) में यह बताया था कि एच ई दुर्घटनाओं की बढ़ती हुई प्रवृत्ति दर्शाती

थी कि लिए गए उपचारी कदम समग्र रूप से अपर्याप्त थी। ए टी एन में, रक्षा मंत्रालय ने सितम्बर 2008 में पी ए सी को आश्वासन दिया कि कौशल का स्तर सुधारने के लिए प्रशिक्षण की गुणवत्ता को बढ़ाने के उपाय, अच्छा निर्णय देने की योग्यता तथा सुधरी हुई स्थितिक जागरूकता की सतत समीक्षा की जा रही थी और उसका कार्यन्वयन किया जा रहा था। इसके अतिरिक्त, सिमुलेटर तथा उन्नत जैट ट्रेनर (ए जे टी) प्राप्त करने पर नए सिरे से जोर, मशीन के पीछे आदमी की गुणवत्ता को सुधारने की ओर एक कदम था।

हमने वायुयान दुर्घटनाओं (2010-13) की सी ओ आई के निष्कर्षों से नोटिस किया (अक्टूबर 2013) कि 19 (51 प्रतिशत) उड़ान दुर्घटनाएं, अपर्याप्त उड़ान कौशल, निर्णय की त्रुटि, खराब पर्यवेक्षण, स्थितिक जागरूकता के अभाव, पॉयलटों की आत्म-विस्मृति, नियंत्रणों के गलत संचालन तथा गलत निर्णय के परिणामस्वरूप मानवीय त्रुटियों के कारण हुई थी। इस प्रकार की वायुयान दुर्घटनाओं के विवरण संलग्नक-III में उल्लिखित हैं। हमारी संवीक्षा (अक्टूबर 2013) से आगे पता चला कि इन 19 दुर्घटनाओं में भारतीय वायु सेना ने 16 कार्मिकों (10 अधिकारी तथा 06 पी बी ओ आर) की जान गंवाई थी। संबंधित सी ओ आई के निष्कर्षों पर आधारित दो ऐसी बड़ी दुर्घटनाओं की चर्चा नीचे की गई है:

- कलाईकुण्डा से उड़ने के पश्चात् चेतक हेलिकॉप्टर सिंघारसी घाटी के ऊपर उड़ते हुए पानागढ़ तथा पुरनिया के रास्ते बागडोगरा जाना था। परन्तु टोक्सिंग के दौरान, केप्टन ने मार्ग बदल लिया तथा अपना गंतव्य सिंघारसी हेलिपेड घोषित कर दिया जिसकी गन्तव्य में परिवर्तन का प्रभाव समझे बिना उप वायु यातायात नियंत्रक (डी ए टी सी ओ) द्वारा अनुमति प्रदान कर दी गई। चूंकि सिंघारसी हेलिपेड पर दृश्यता शून्य थी, हेलिकॉप्टर क्रेश हो गया (सितम्बर 2010) जिसमें सवार तीनों कार्मिक (2 अधिकारी तथा 1 पी बी ओ आर) मारे गए। इस दुर्घटना के लिए भूमि सुरक्षा स्टाफ को उत्तरदायी ठहराया गया।
- दो एम आई-17 हेलिकाप्टरों के टेल रोटर ब्लेड आपस में टकरा गए जिससे उनमें आग लग गई (अगस्त 2012) और सवार कर्मी दल के नौ सदस्य (05 अधिकारी तथा 04 पी बी ओ आर) मारे गए। मध्य हवा में टक्कर इसलिए हुई कि रोटर डिस्क के बीच न्यूनतम दूरी बनाए रखने की पद्धति का उल्लंघन हुआ।

इस प्रकार 2010-13 की अवधि के दौरान मानवीय त्रुटि के कारण दुर्घटनाएं उन्हीं कारकों के कारण जारी रहीं जो 1991-97 की अवधि के दौरान हुई दुर्घटनाओं के लिए 1998 में लेखापरीक्षा द्वारा पाये गए थे। आगे इन कारणों को होने वाली दुर्घटनाओं की प्रतिशतता की दर

जो उस समय उक्त अवधि के दौरान होने वाली कुल दुर्घटनाओं के 41 प्रतिशत से बढ़ कर 51 प्रतिशत हो गई थी। स्पष्ट रूप से रक्षा मंत्रालय द्वारा दिया गया आश्वासन पूरा नहीं हुआ है।

भारतीय वायु सेना द्वारा प्रदत्त प्रशिक्षण से संबंधित त्रैमासिक उड़ान प्रशिक्षण रिटर्न की हमारी आगे की संवीक्षा से यह भी खुलासा हुआ कि मूल प्रशिक्षण (चरण I), अनुवर्ती उड़ान प्रशिक्षण (चरण II) तथा उन्नत प्रशिक्षण (चरण III) के लिए उड़ान सहायक उपकरणों की भारी कमी थी। विवरणों पर नीचे चर्चा की गई है।

II (क) मूल उड़ान प्रशिक्षण

हमने उड़ान प्रशिक्षण कमियों को दूर करने के लिए शुरू किए गए उपायों के बारे में डी ए एस द्वारा रक्षा मंत्रालय को प्रस्तुत (सितम्बर 2012) सार से देखा (अक्टूबर 2013) कि प्रशिक्षु पायलटों के एच पी टी-32 वायुयान उड़ाने के पश्चात् 1984 में भारतीय वायु सेना द्वारा अधिष्ठापित कराया गया एच पी टी-32 वायुयान मूल उड़ान प्रशिक्षण (चरण I) के लिए उपयोग किया गया तथा 1968 में भारतीय वायु सेना द्वारा अधिष्ठापित कराया गया किरन वायुयान मध्यवर्ती (चरण II) उड़ान प्रशिक्षण के लिए उपयोग किया गया। एच पी टी-32 वायुयान को 2009 में हटा दिया गया क्योंकि वह दुर्घटना संभावित पाया गया। तथापि, इस वायुयान को बदलने के लिए समय पर कार्रवाही करने के बजाए, मूल उड़ान प्रशिक्षण का कार्य किरन वायुयान को शिफ्ट कर दिया गया। डी ए एस ने रक्षा मंत्रालय को आगे बताया (सितम्बर 2012) कि किरन वायुयान पर उपलब्ध प्रशिक्षण प्रयास काफी कम हो गए थे और इसलिए एच पी टी-32 वायुयान का प्रतिस्थापन लम्बित रहते भारतीय वायु सेना द्वारा मूल उड़ान प्रशिक्षणार्थियों के लिए उड़ान प्रशिक्षण पाठ्यक्रम घटा दिया गया (2009-2012)। डी ए एस ने अपने खुलासे में रक्षा मंत्रालय को यह भी सूचित किया (सितम्बर 2012) कि प्रशिक्षण संसाधनों की कमी को पूरा करने के लिए भण्डार में रखे गए 40 वायुयान को उड़ान-योग्य बना कर, पुर्जों की खरीद बढ़ा कर तथा 4 बेस मरम्मत डिपो (बी आर डी) का ओवरहॉल कार्य बढ़ा कर एयरो इंजनों की कमी को पूरा करने के लिए पुर्जों की खरीद बढ़ा कर किरन वायुयान की उपलब्धता को बढ़ाने की योजना बनाई गई थी। वायुयान की उपलब्धता बढ़ाने का लक्ष्य, पायलटों के मूल उड़ान प्रशिक्षण को मजबूत करना था। हमने वायुयान मरम्मत तथा किरन वायुयान के लिए ओवरहॉल फर्म कार्य 2014-15 तथा पूर्वानुमान कार्य 2015-18 से देखा (दिसम्बर 2013) कि 40 किरन वायुयान उड़ान-योग्य बनाने के लिए मरम्मत/ ओवरहॉल कार्य भारतीय वायु सेना द्वारा एच ए एल को एक वर्ष के विलम्ब के बाद आबंटित किए गए (नवम्बर 2013) हालांकि कार्य 2014-15 (8 वायुयान), 2015-16 (10 वायुयान), 2016-17 (12 वायुयान) तथा 2017-18 (10 वायुयान) लड़खड़ा गए थे।

हमने यह भी देखा (अक्टूबर 2013) कि एच पी टी-32 वायुयान के प्रतिस्थापन के रूप में 75 मूल ट्रेनर वायुयानों (बी टी ए) के लिए अनुबंध रक्षा मंत्रालय तथा मै. पिलेम्स वायुयान लि. के बीच पूरा हुआ था (मई 2012)। इस संविदा के विरुद्ध सुपुर्दगियां फरवरी 2013 में शुरू हुईं तथा बी टी ए पर पहला प्रारम्भिक पाठ्यक्रम जुलाई 2013 से शुरू हुआ। 20 बी टी ए सुपुर्द कर दिए गए थे (अक्टूबर 2013)। तथापि, शेष 55 बी टी ए की सुपुर्दगी अगस्त 2015 तक पूरी की जानी थीं।

इस प्रकार, प्रशिक्षु पायलटों को 2010-2013 की अवधि के दौरान पुराने किरण वायुयान पर मूल उड़ान प्रशिक्षण लेना पड़ा जो मध्यवर्ती (चरण II) उड़ान प्रशिक्षण के लिए थे। एच पी टी-32 वायुयान को बदलने के लिए संविदा रक्षा मंत्रालय द्वारा एच पी टी-32 वायुयान को फेज़ आउट करने के 3 वर्ष पश्चात् संपन्न किया गया था (मई 2012)। तथापि, इस प्रकार के प्रशिक्षण में एयरोस्पेस सुरक्षा का अन्तर्निष्ठ जोखिम, बी टी ए की पूर्ण संख्या में उपलब्धता न होने के मद्देनजर अगस्त 2015 तक विद्यमान था।

रक्षा मंत्रालय ने बी टी ए की खरीद में विलम्ब पर उत्तर नहीं दिया (सितम्बर 2014)।

II (ख) मध्यवर्ती उड़ान प्रशिक्षण

पायलटों को मध्यवर्ती (चरण II) प्रशिक्षण किरण वायुयान पर दिया जाता है। किरण वायुयान का 1968 में अधिष्ठापन कराया गया था और यह पुराना वायुयान है। भारत सरकार ने पुराने किरण वायुयान को बदलने के लिए ₹180 करोड़ की लागत पर मध्यवर्ती जेट ट्रेनर (आई जे टी) के डिजाईन और विकास (डी एवं डी) हेतु अनुमोदन प्रदान किया (जुलाई 1999)। अनुमोदन के अनुसार दो प्रोटोटाईप वायुयानों का निर्माण एच ए एल द्वारा किया जाना था तथा 2004 तक उड़ान-योग्य अनुमोदन (ए डब्ल्यू सी) देने के लिए सेना उड़ान-योग्य तथा प्रमाणन केन्द्र (सी ई एम आई एल ए सी) द्वारा जांच/अनुमोदन किया जाना था।

हमने देखा (अक्टूबर/नवम्बर 2013) कि आई जे टी से किरण वायुयान को शीघ्र बदलना अपेक्षित था जिसे 2014 से बन्द किया जाना था। आई जे टी को अधिष्ठापन कराने से संबंधित लेखापरीक्षा टिप्पणियों पर इस प्रतिवेदन के पैरा सं. 2.1 में चर्चा की जाती है।

लेखापरीक्षा टिप्पणी (नवम्बर 2013) के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (मार्च 2014) कि आई जे टी के उत्पादन और आपूर्ति में विलम्ब एच ए एल के कारण था। वायु सेना मुख्यालय ने आगे कहा कि मार्च 2004 के लिए नियोजित प्रोटोटाईप वायुयान के लिए प्रारम्भिक

परिचालनात्मक अनुमोदन (आई ओ सी) एच ए एल द्वारा कई बार संशोधित किया गया तथा अन्तिम आई ओ सी दिसम्बर 2014 में पूरी की जानी अपेक्षित थी।

तथ्य यह है कि सरकारी संस्वीकृति के 15 वर्ष बाद भी आई जे टी के प्रतिस्थापन की अनुपलब्धता साथ-साथ उसके उत्पादन में अनिश्चितता विशेषकर पॉयलटों की मध्यवर्ती (चरण II) प्रशिक्षण को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगी क्योंकि 1968 विंटेज का विद्यमान किरन वायुयान को भारतीय वायु सेना द्वारा वर्ष 2014 से बन्द करने का निर्णय लिया गया था (सितम्बर 2012)।

मंत्रालय ने आई जे टी की खरीद में विलम्ब पर कोई उत्तर नहीं दिया (सितम्बर 2014)।

II (ग) उन्नत प्रशिक्षण

उन्नत प्रशिक्षण (चरण III) में लडाकू स्ट्रीम के लिए पृथक्कृत प्रशिक्षु पॉयलटों को मध्यवर्ती प्रशिक्षण (चरण II) के पश्चात् हवाई लडाई तथा शस्त्र सुपुर्दगी का प्रशिक्षण दिया जाना अभिप्रेत है।

1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में हमने देखा था कि ए जे टी का अभाव मानवीय त्रुटि वाली दुर्घटनाओं का मुख्य कारण था क्योंकि किरन प्रशिक्षुओं से परिष्कृत मिग-21 पर बदलने से पॉयलटों को हन्टर्स पर बदलने की तुलना में मिग-21 के निष्पादन तथा प्रौद्योगिकी में बड़ी उछाल का सामना करने में कठिनाईयां थी। ए टी एन में रक्षा मंत्रालय ने माना (सितम्बर 2008) कि उन्नत प्रशिक्षण के लिए प्रयुक्त मिग-21 तथा हन्टर वायुयान, उन्नत प्रशिक्षु के रूप में विशेष रूप से डिजाईन नहीं किए गए थे तथा हवाई लडाई तथा शस्त्र सुपुर्दगी प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए उनमें अन्तर्निष्ठ सीमा थी। अपने ए टी एन में, रक्षा मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2008) कि भारतीय वायु सेना ने युवा प्रशिक्षु पॉयलटों को सुरक्षित तथा सरल परिवर्तन के लिए ए जे टी की आवश्यकता महसूस की थी।

चरण III प्रशिक्षण के लिए 106 ए जे टी की कुल मांग के विरुद्ध वायु सेना ने दो संविदाओं (2004 तथा 2007) के विरुद्ध 2012 तक 66 ए जे टी अधिप्राप्त किए। एच ए एल से शेष 40 ए जे टी के लिए संविदा जुलाई 2010 में हस्ताक्षर किया गया। इन वायुयानों की सुपुर्दगी 2013 से 2017 तक निर्धारित थी।

उड़ान प्रशिक्षण कमियों को पूरा करने के लिए आरम्भ किये गए उपायों के बारे में डी ए एस द्वारा रक्षा मंत्रालय को प्रस्तुत (सितम्बर 2012) सार की लेखा परीक्षा संविधा (अक्टूबर 2013) में पता चला कि सभी संविदा वायुयानों की सुपुर्दगी से एयरोस्पेस सुरक्षा घेरे में काफी सुधार होगा। तथापि, हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि 2013-14 में नियोजित 7 के विरुद्ध एच ए एल द्वारा 5 वायुयान सुपुर्द किए गए थे। इस प्रकार, 2017 तक ए जे टी वायुयानों की पूरी खेप की अनुपलब्धता से पॉयलटों का उन्नत प्रशिक्षण प्रभावित होता रहेगा जो भारतीय वायु सेना की अपनी मान्यता (सितम्बर 2012) के द्वारा, एयरोस्पेस सुरक्षा घेरे के लिए काफी अड़चने होंगी।

इसलिए, यद्यपि 40 ए जे टी की कमी की भारतीय वायु सेना द्वारा पहचान कर ली गई थी (अगस्त 2007) तथा रक्षा मंत्रालय ने अपने एटीएन (सितम्बर 2008) में, युवा प्रशिक्षु पॉयलटों के सुरक्षित तथा सरल परिवर्तन के लिए पी ए सी को सूचित किया था, ए जे टी वायुयान की पूरी खेप अभी भी (अगस्त 2014) भारतीय वायु सेना को उपलब्ध कराई जानी थी।

रक्षा मंत्रालय ने ए जे टी की अधिप्राप्ति में विलम्ब पर कोई उत्तर नहीं दिया (सितम्बर 2014)।

III पक्षी टकराना

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उठाए गए मुद्दों पर पी ए सी की सिफारिश के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय ने ए टी एन (सितम्बर 2008) में कहा था कि पक्षी संकट का सामना करने के लिए उपचारी उपाय जैसे पक्षियों को खाने से वंचित रखने का लक्ष्य, आधुनिक सुविधाओं की स्थापना आदि सक्रिय रूप से उसके विचाराधीन थे।

हमने डी ए एस द्वारा उपलब्ध कराए गए अभिलेखों से देखा (अक्टूबर 2013) कि भारतीय वायु सेना ने एक व्यावसायिक संगठन द्वारा भारतीय वायु सेना के प्रमुख हवाई क्षेत्रों में एक पक्षी सर्वेक्षण का निर्णय लिया था (2006) तथा तदनुसार बम्बई नेचुरल हिस्ट्री सोसायटी (बी एन एच एस) को एक संविदा दिया गया। तथापि बी एन एच एस द्वारा क्षेत्र में लगाए गए अनुसंधानकर्ताओं के खराब निष्पादन के कारण संविदा रद्द कर दी गयी (2006)। उसके पश्चात्, डी ए एस में पक्षी-विज्ञान की पृष्ठभूमि वाले कार्मिकों के साथ डी ए एस में एक पक्षी-विज्ञान सेल की स्थापना की गई (2007), जिसे पक्षी खतरों की रोकथाम पर मुख्य तथा व्यापक रूप से कार्य सौंपा गया। परिचालन करने तथा एयरोस्पेस सुरक्षा पहलू को सक्रिय रूप से बढ़ाने के लिए एक सुरक्षित वातावरण प्रदान करने की दृष्टि से, भारतीय वायु सेना ने

एवियन राडार, एक प्रमाणित समकालीन प्रौद्योगिकी जो दिन तथा रात में पक्षियों की आवजाही का पता लगा सकती थी तथा कूड़े के ढेरों, पशु-वध तथा लाश आदि क सर्वेक्षण हेतु स्थानीय उड़ान क्षेत्र के सर्वेक्षण के लिए माइक्रोलाईट वायुयान को अधिष्ठापित करने का भी निर्णय लिया था (जनवरी 2008)।

हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि पक्षी-विज्ञान सेल के सृजन के पश्चात् पक्षी टकराने की प्रवृत्ति बढ़ गई थी जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:-

वर्ष	पक्षी प्रहारों की संख्या						
	दुर्घटनाएं				घटनाएं		
	श्रेणी I	श्रेणी II	श्रेणी III	जोड़	श्रेणी IV	श्रेणी V	जोड़
2008-09	-	-	01	01	42	32	74
2009-10	01	-	-	01	49	35	84
2010-11	-	-	-	-	39	57	96
2011-12	-	-	-	-	39	82	121
2012-13	-	-	-	-	38	102	140
जोड़	01	-	01	02	207	308	515

हमने यह भी देखा (सितम्बर 2013 तथा अक्टूबर 2013) कि 2010-13 की अवधि के दौरान बी एस के कारण कोई दुर्घटना नहीं हुई थी, हालांकि पिछले दो वर्षों (2008-09 तथा 2009-10) के दौरान दो दुर्घटनाएं हुई थीं। तथापि, 2010-13 की अवधि के दौरान पक्षी प्रहार के कारण होने वाली घटनाओं की संख्या में वृद्धि हुई थी। 1991-97 की अवधि के दौरान 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में प्रतिवेदित 574 घटनाओं (औसत 96 प्रति वर्ष) के विरुद्ध, पक्षी-विज्ञान सेल के सृजन (2007) के बावजूद 2010-13 के दौरान 357 घटनाएं (औसत 119 प्रति वर्ष) हुईं।

जबकि रक्षा मंत्रालय ने डी पी का कोई उत्तर नहीं दिया, मामले के विवरण (एस ओ सी) के उत्तर में डी ए एस ने कहा (मई 2014) कि पक्षी-विरोधी मॉडयूल्स एक सतत प्रक्रिया थे तथा पर्यावरण में होने वाले परिवर्तनों के अनुसार उन्हें बदलने की आवश्यकता थी तथा नए माडयूल्स का सतत वैधीकरण तथा निरीक्षण पक्षी-विज्ञान सेल द्वारा किया जा रहा था, तथा जंगली जीवन जैव-विज्ञानी द्वारा इस प्रकार का सतत आकलन उन्नत देशों में भी एक प्रतिमान था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि पक्षी-विज्ञान सेल के बनने (2007) के पश्चात् भी बी एस के कारण होने वाली घटनाओं की संख्या ने बढ़ती हुई प्रवृत्ति दर्शाई थी क्योंकि बी एस के कारण होने वाली घटनाओं की संख्या 1991-97 की अवधि के दौरान 96 प्रति वर्ष की औसत के विरुद्ध 2010-13 की अवधि के दौरान 119 प्रति वर्ष थी। आगे, सक्रिय उपायों जैसे एविएशन राडार तथा माइक्रोलाईट वायुयान के अधिष्ठापित करने का भी कोई फायदा नहीं हुआ था (अगस्त 2014) जिसकी चर्चा नीचे की गई है जिसके कारण भारतीय वायु सेना इन दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति से उन्मुख थी।

III (अ) एविअन राडार के अधिष्ठापित करने में विलम्ब

एविअन राडार प्रणाली एक पक्षियों का पता लगाने वाला राडार है जो उनका पता लगाने, मॉनीटरिंग तथा आंकड़े रिकार्डिंग के लिए सक्षम है। यह राडार चौबीसों घंटे तथा समस्त मौसम परिस्थितियों में कार्य करने के लिए सक्षम है। यह एक चल प्रणाली है तथा इसे परिचालन बेसों पर वायु यातायात नियंत्रण (ए टी सी) प्रणाली के साथ एकीकृत किया जा सकता है।

हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि डी ए एस ने ₹160 करोड़ की लागत पर 40 एविअन राडारों की अधिप्राप्ति के लिए एक प्रस्ताव शुरू किया (जनवरी 2008)। अंडमान तथा निकोबार कमान के लिए एक अतिरिक्त राडार को ध्यान में रखते हुए, राडारों की संख्या बाद में बढ़ा कर (जून 2008) 41 कर दी गई थी। भारतीय नौसेना के लिए चार राडारों की आवश्यकता सहित कुल आवश्यकता 45 परिकल्पित की गई थी। एविएशन राडार की वायु स्टाफ गुणात्मक मांग (ए एस क्यू आर) जून 2008 में निश्चित की गई तथा प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर एफ पी) चार विक्रेताओं को किया गया (2009) जिन्होंने अपनी तकनीकी तथा वाणिज्यिक बोलियां प्रस्तुत की (मई 2010)। आर एफ पी के अनुपालन हेतु तकनीकी मूल्यांकन समिति (टी ई सी) द्वारा प्रस्ताव का मूल्यांकन किया गया। दो विक्रेता टी ई सी के योग्य पाए गए तथा उन्हें क्षेत्रीय परीक्षणों के लिए राडार प्रस्तुत करने के लिए कहा गया। इनमें से एक विक्रेता ने क्षेत्रीय परीक्षणों से अपना नाम वापिस ले लिया (अप्रैल 2011) तथा केवल दूसरे विक्रेता द्वारा प्रस्तुत (मई 2011) राडार के निष्पादन पर के टिप्पणी, ए एस क्यू आर के अनुसार एयरस्पेस की 3 डी कवरेज उपलब्ध कराने की क्षमता से संबंधित थी। इसलिए क्षेत्रीय मूल्यांकन परीक्षण दल (एफ ई टी) द्वारा उसमें विसंगति (मई 2011) पाई जाने के कारण तकनीकी प्रबंधक (टी एम) (वायु) के परामर्श पर अधिप्राप्ति की प्रक्रिया बन्द कर दी गई थी। एस क्यू आर की पुष्टि करते समय (नवंबर 2011), भारतीय वायु सेना ने प्राचल 3 डी कवरेज से घटा कर 2 डी कर दिया तथा ऊंचाई भूमि-स्तर से 10,000 फुट से घटा कर "2000 मीटर से कम नहीं" कर दी। उसके

पश्चात् आर एफ पी 4 विक्रेताओं को जारी की गई (अप्रैल 2012) तथा एविएशन राडार की तकनीकी बोलियां टी ई सी द्वारा अगस्त 2012 में खोली गई। राडार की एफ ई टी, एफ ई टी दल के उसे अन्तिम रूप न दिए जाने के कारण लम्बित थी (अगस्त 2013)।

मामला रक्षा मंत्रालय के साथ उठाया गया (जून 2014) तथा उत्तर में भारतीय वायु सेना ने कहा (अगस्त 2014) कि पिछली अधिप्राप्ति प्रक्रिया एफ ई टी स्तर पर एकल विक्रेता स्थिति के कारण बन्द की गई और न कि ए एस क्यू आर में विसंगति के कारण। अधिक प्रतिस्पर्धा लाने के लिए ए एस क्यू आर संशोधित की गई। भारतीय वायु सेना ने आगे कहा कि एवियन राडारों की अधिप्राप्ति के लिए संविदा वार्तालाप समिति (सी एन सी) प्रगति पर थी तथा संविदा पर चालू वित्तीय वर्ष में हस्ताक्षर होने की संभावना थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि पिछली अधिप्राप्ति प्रक्रिया ए एस क्यू आर में विसंगति के कारण टी एम (वायु) के परामर्श पर बन्द की गई, जैसा कि ऊपर कहा गया है, चौबीसों घंटे तथा समस्त मौसम स्थितियों में पक्षियों का पता लगाने के लिए जनवरी 2008 में परिकल्पित एवियन राडारों को अधिष्ठापित नहीं होना जिसका परिणाम रहा (अगस्त 2014)।

III (ब) माइक्रोलाईट वायुयान की अधिप्राप्ति में विलम्ब

माइक्रोलाईट वायुयान का उपयोग स्थानी उड़ान क्षेत्र (एल एफ ए) के सर्वेक्षण, एल एफ ए के चारों ओर वाधाओं के सर्वेक्षण सहित हवाई क्षेत्र के चारों ओर, कूड़े के ढेरों के सर्वेक्षण जानवर वध तथा लाशों का ढेर लगाने के क्षेत्रों आदि तथा एयरोस्पेस सुरक्षा पर्यावरण के साथ सीधे शामिल अन्य एजेंसियों पर अनाश्रयता यात्रा सहित एयरफील्ड्स के चारों ओर सर्वेक्षण हेतु प्रयोग में पाए जाते हैं।

भारतीय वायु सेना ने 24 स्ट्रीक शैडो माइक्रोलाईट (माइक्रोलाईट) वायुयान अधिप्राप्त किये (1999) जिनका दिसम्बर 1999 तथा मई 2002 के बीच अधिष्ठापन हुआ। ये वायुयान चार कमानों के अधीन 19 वायु सेना इकाइयों को वितरित किए गए। माइक्रोलाईट वायुयान का कुल तकनीकी जीवन (टी टी एल) एक बार विस्तृत जांच पास करने की शर्त पर वायु सेना मुख्यालय में अभियान्त्रिकी शाखा द्वारा 10 वर्ष नियत किया गया।

हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि दिसम्बर 2009 में जब माइक्रोलाईट का फोर्स स्तर सोलह था, भारतीय वायु सेना ने माइक्रोलाईट वायुयान की उपलब्ध संख्या आपर्याप्त मानी थी। सभी

58 वायुयान परिचालन स्टेशनों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए विभिन्न वायुयान बेड़ों में पक्षियों के खतरे का सामना करने के लिए तथा जोखिम भरे कार्यों/खेलकूद उड़ान कार्यों के लिए भी ₹188 करोड़ की लागत पर भारतीय वायु सेना में 121 माइक्रोलाईट वायुयानों का अधिष्ठापन कराने के लिए एक एस ओ सी प्रारम्भ की गई (दिसम्बर 2009)। प्रस्तावित माइक्रो लाईट वायुयान में से 71 एयरोस्पेस सुरक्षा के लिए थे तथा शेष जोखिम भरे क्रियाकलापों के लिए। सभी विद्यमान माइक्रोलाईट वायुयानों का मई 2012 तक स्तर घटा। हमने आगे देखा कि 2009-2012 की अवधि के दौरान माइक्रोलाईट के फोर्स स्तर में कमी के साथ पक्षियों के टकराने की संख्या बढ़ गई थी जिसकी चर्चा पैरा 7.2.3 में की गई है। माइक्रोलाईट वायुयानों को बदलने/अधिष्ठापित कराने के संविदा अभी किया जाना था (अक्टूबर 2013) तथा सभी 58 वायुयान परिचालन स्टेशन पक्षियों के खतरे का सामना करने के लिए इस प्रौद्योगिकी से वंचित थे।

मामला रक्षा मंत्रालय के साथ उठाया गया था (जून 2014) तथा उत्तर में भारतीय वायु सेना ने कहा (अगस्त 2014) कि माइक्रोलाईट वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए माइक्रोलाईट वार्तालाप समिति (सी एन सी) प्रगति पर थी तथा संविदा पर चालू वित्तीय वर्ष में हस्ताक्षर होने की संभावना थी। भारतीय वायु सेना ने यह भी कहा (अगस्त 2014) कि मांग के प्रक्षेपण में कोई क्रियाविधिक विलम्ब नहीं था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि माइक्रोलाईट वायुयानों को अधिष्ठापित कराने के लिए लीड समय संविदा के हस्ताक्षर की तिथि से 12 से 36 महीने तक था। यदि विद्यमान माइक्रोलाईट वायुयान की टी टी एल को ध्यान में रखने के मामले को पहले ही शुरू कर दिया जाता तो इन वायुयानों को बदलने/अधिष्ठापन में लाने के लिए संविदा समय पर संपन्न किया जा सकता था।

इस प्रकार माइक्रोलाईट्स को बदलने के लिए मामला शुरू करने में विलम्ब तथा संविदा को संपन्न करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप विगत दो वर्षों से भारतीय वायु सेना के सभी वायुयान परिचालन स्टेशनों पर माइक्रोलाईट वायुयान की अनुपलब्धता रही जो कि एयरोस्पेस सुरक्षा के लिए खतरा है।

3.8.7.3 सिम्युलेटरों की अनुपलब्धता

1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में यह उल्लेख किया गया कि मिग 21 वायुयान पर प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए विदेशी निर्माता से अधिप्राप्त पांच सिम्युलेटरों में चार काफी लम्बे समय से

बेकार पड़े हुए थे। पांचवें सिम्युलेटर का निष्पादन, जो आंशिक रूप से अप्रयोज्य था, पुराना होने के कारण अविश्वसनीय था। पी ए सी ने लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में की गई टिप्पणी पर ध्यान आकर्षित किया और विद्यमान सिम्युलेटरों को प्रयोज्य/परिचालन योग्य बनाने तथा अन्तराल को भरने के लिए नई खरीद के लिए प्रभावी कदम उठाने की सिफारिश की (मार्च 2002) ताकि उच्चतर उड़ान कौशल प्राप्त करने में पायलटों को प्रभावी प्रशिक्षण प्रदान किया जा सके। अपने ए टी एन में, मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2008) कि चार⁶⁸ सिम्युलेटरों को उन्नत करने के लिए कार्रवाई की जा रही थी तथा जब कभी नए वायुयानों का अधिष्ठापन किये गये, सिम्युलेटरों की अधिप्राप्ति पर भी विचार किया जाना था।

वायु सेना मुख्यालय द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़ों (सितम्बर 2013) से हमने देखा (सितम्बर 2013) कि मिराज-2000 के लिए सिम्युलेटर जगुआर डेरीन I⁶⁹, जगुआर डेरीन II⁷⁰, वायु युद्ध सिम्युलेटर (ए सी एस), उन्नत जेट ड्रेनर, सुखोई-30, मिग-27, मिग-29 तथा ए एन-32 उपलब्ध तथा प्रयोज्य थे। जगुआर सिम्युलेटर डेरीन-I दिसम्बर 2006 में उन्नत किया गया, जगुआर सिम्युलेटर डेरीन-II दिसम्बर 2011 में उन्नत किया गया, मिराज-2000 सिम्युलेटर मई 2010 में तथा ए सी एस जुलाई 2013 में उन्नत किए गए। इस प्रकार जगुआर डेरीन-II, मिराज तथा ए सी एस राडार 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में दिए गए आंकड़ों पर सिफारिश के आधार पर मंत्रालय द्वारा पी ए सी को दिए गए वचन के 18 से 58 महीने बाद प्रौन्नत किए गए। हमने आगे देखा (अक्टूबर 2013) कि वायु सेना स्टेशन जामनगर तथा पुणे में सिम्युलेटर या तो उपलब्ध ही नहीं थे या अप्रयोज्य रहे जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

- हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि एक जगुआर स्क्वड्रान को जगुआर डेरीन I मेरिटार्डम वायुयान (पहला स्क्वड्रान) के साथ परिचालन सोच विचार की समीक्षा के पश्चात् पुणे से जामनगर रवाना किया गया (अगस्त 2007)। एक और स्क्वड्रान, जगुआर डेरीन-II वायुयान (दूसरा दल) के साथ पुनः चालू किया गया (मार्च 2008)। तथापि, परिचालन (ऑप्स) पायलटों तथा प्रशिक्षणाधीन (यू टी) पायलटों को सिम्युलेटर प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए ए एफ एस जामनगर पर कोई "जगुआर सिम्युलेटर उपलब्ध नहीं था। इस प्रकार, सिम्युलेटर के अभाव में (अक्टूबर 2013), इन दोनों स्क्वड्रान के परिचालनात्मक तथा प्रशिक्षणाधीन पायलट क्रमशः ए एफ एस गोरखपुर (डेरीन-I) के

⁶⁸ जगुआर डेरीन-I, जगुआर डेरीन-II, मिराज-2000 तथा वायु युद्ध सिम्युलेटर

⁶⁹ डेरीन-I- डिसप्ले अटैक रेंजिंग इनर्शियल नेविगेशन-I (जगुआर वायुयान का पुराना रूपान्तर)

⁷⁰ डेरीन-II- डिसप्ले अटैक रेंजिंग इनर्शियल नेविगेशन-II (बेहतर एवियोनिक्स के साथ जगुआर नावास रूपान्तर को उन्नत रूपान्तर)

पुराने रूपान्तर में सिम्युलेटर प्रशिक्षण के लिए) तथा ए एफ एस अम्बाला (डैरीन-II के नवीनतम रूपान्तर में सिम्युलेटर प्रशिक्षण के लिए) भेजे जा रहे थे।

ड्राफ्ट पैराग्राफ (जून 2014) के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि सभी जगुआर बेसों के लिए सिम्युलेटरों की अधिप्राप्ति के लिए वायु सेना मुख्यालय पर एक मामला शुरू किया गया था। पहले स्क्वड्रान को डैरीन-III⁷¹ मानक तक उन्नत करने की योजना है तथा तदनुसार प्रस्ताव में इस स्क्वड्रान के डैरीन-III सिम्युलेटर तथा दूसरे स्क्वड्रान के लिए डैरीन-II सिम्युलेटर शामिल है। इन सिम्युलेटरों की अधिप्राप्ति पूरी होने तक, दो स्क्वड्रान गोरखपुर तथा अम्बाला में सिम्युलेटरों पर प्रशिक्षित करते रहेंगे। गोरखपुर तथा अम्बाला में सिम्युलेटर प्रशिक्षण हेतु पाॅयलटों को भेजने के कारण निर्धारित घंटों/स्क्वड्रान पर प्रभाव में बारे में उत्तर मौन था।

तथ्य यह है कि दो स्क्वड्रान के लिए सिम्युलेटर की अधिप्राप्ति छः वर्ष बीत जाने के भी लम्बित थी। इस प्रकार, सिम्युलेटरों के मिलने तक स्क्वड्रान की दैनिक प्रतिबद्धता तथा परिचालन एवं यू टी पाॅयलटों के लिए सिम्युलेटरों के प्रशिक्षण हेतु निर्धारित घंटे प्रभावित होते रहेंगे।

मंत्रालय का उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि एस यू-30 एम के आई वायुयान के पूर्ण मशीन सिम्युलेटर (एफ एम एस) तथा आंशिक कार्य प्रशिक्षण (पी टी टी) सिम्युलेटर अप्रैल 2010 में वायु सेना इकाई द्वारा ओ ई एम से प्राप्त हुए। उनकी प्राप्ति से ही, सिम्युलेटरों का पूर्णतः उपयोग नहीं किया जा सका क्योंकि एफ एम एस सिम्युलेटर अगस्त 2011 तथा अगस्त 2013 के बीच 163 दिनों के लिए अप्रयोज्य रहे तथा पी टी टी सिम्युलेटर नवम्बर 2011 तथा सितम्बर 2013 के बीच 180 दिनों के लिए अप्रयोज्य रहे।

ड्राफ्ट पैराग्राफ (जून 2014) के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि आज तक सिम्युलेटर सेवा योग्य थे और उनका प्रशिक्षण हेतु इस्तेमाल किया जा रहा था। अप्रयोज्यता के संबंध में, यह कहा गया था कि व्यापक ए एम सी (वार्षिक अनुरक्षण संविदा) के लिए एक मामला मालिकाना मद प्रमाण पत्र (पी ए सी आधार) पर जनवरी 2011 में शुरू की गई तथा मामले की फाईल, व्यय दृष्टिकोण संस्वीकृति तथा ड्राफ्ट संविदा के अनुमोदन के दृष्टिकोण से मंत्रालय के पास थी।

⁷¹ डैरीन-III- डिसप्ले अटैक रेंजिंग इन्वार्शियल नेविगेशन-III (संशोधित नेविगेशनल वेपन एमिंग एकुरेसी तथा आधुनिक एविऑनिक्स प्रणाली के साथ जगुआर डैरीन-I वायुयान का उन्नत रूपान्तर)

तथ्य यह है कि सिम्युलेटरों का लाभप्रद ढंग से इस्तेमाल नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, जुलाई/अगस्त 2011 में वारण्टी समाप्त होने के बावजूद, ए एम सी को अभी भी (अगस्त 2014) अन्तिम रूप नहीं दिया गया था।

3.8.7.4 आधारभूत ढांचे की अनुपलब्धता

I. नए अधिष्ठापन कराए गए हेलिकॉप्टरों के लिए आधारभूत ढांचे की अनुपलब्धता

अधिक सुरक्षा तथा कार्यक्षमता के साथ रात तक परिचालन करने के लिए एम आई-17 V5 की क्षमता बढ़ाने के लिए 1.345 बिलियन यूएसडी (लगभग ₹6416 करोड़) की लागत पर मै. रोसोबोरोनेक्सपोर्ट रूस से रात्रि क्षमता तथा सहायक उपकरण के साथ 80 एम आई-17 V5 हेलिकॉप्टरों की खरीद के लिए एक संविदा हस्ताक्षर किया गया (दिसम्बर 2008)। ये हेलिकॉप्टर मई 2013 तक प्राप्त हुए तथा सात हेलिकॉप्टर इकाईयों (एच यू) को आबंटित किए गए। 80 हेलिकॉप्टरों में से, 14 हेलिकॉप्टर एक एच यू को एम आई 17 IV के प्रतिस्थापन के रूप में आबंटित किए गए तथा शेष 66 हेलिकॉप्टर छः⁷² नव निर्मित एच यू को आबंटित किए गए। छः एच यू में हेलिकॉप्टरों के लिए आधारभूत ढांचे की मांग के लिए, कार्य सेवाएं जैसे डिसपर्सल तथा लिंक टैक्सी मार्ग, ढकी हुई पार्किंग, हैंगर तथा अनुरक्षण परिसर, पक्की सड़क आदि ₹87.20 करोड़ की लागत पर 2008 में सुरक्षा पर मंत्रीमण्डल समिति (सी सी एस) द्वारा अनुमोदित किए गए।

हमने देखा (अक्टूबर 2013 तथा मार्च 2014) कि इस तथ्य के बावजूद कि आधारभूत ढांचे से संबंधित कार्यों के लिए सी सी एस अनुमोदन 2008 में प्रदान कर दिया गया, फिर भी सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (मंत्रालय/वायु सेना मुख्यालय) द्वारा चार स्टेशनों (श्रीनगर, सूस्तगढ़, बागडोगरा तथा फालोदी) पर आधारभूत ढांचे के सृजन की संस्वीकृति मार्च 2010 तथा अक्टूबर 2010 के बीच प्रदान की। जबकि एक स्टेशन (फालोदी) पर कार्य सेवाएं पूरी कर ली गई, तीन स्टेशनों पर इन कार्यों को पूरा करने की सम्भावित तिथि अक्टूबर 2013 तथा मई 2014 के बीच थी तथा ये कार्य अभी पूरे किए जाने थे (अगस्त 2014⁷³)। शेष दो स्टेशनों (बैरकपुर तथा पुर्निया) पर कार्य सेवाएं, क्रमशः कलाईकुण्डा तथा नागपुर से बैरकपुर तथा पुर्निया को एच यू के पुनः आबंटन के कारण सी सी एस संस्वीकृति के अभाव में अभी संस्वीकृत किए जाने हैं (अगस्त 2014)।

⁷² 154 एच यू (श्रीनगर), 155 एच यू (सूस्तगढ़), 156 एच यू (बागडोगरा), 157 एच यू (बैरकपुर), 158 एच यू (फालोदी), 159 एच यू (पुर्निया)

⁷³ अगस्त 2014 में वायु सेना मुख्यालय द्वारा ड्राफ्ट पैराग्राफ का उत्तर दिया गया।

ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि भारतीय वायु सेना की ओर से कोई विलम्ब नहीं था। वायु सेना मुख्यालय ने यह भी कहा कि वायु सेना बेसों पर आधारभूत ढांचे के सृजन में विलम्ब के कारण आई आई टी द्वारा आरेखणों में लिए गए समय, नॉन वर्किंग सीजन, मज़दूरों की कमी; सी ई (ए एफ) एस जेड द्वारा निविदा को अन्तिम रूप देने में विलम्ब आदि थे। वायु सेना मुख्यालय द्वारा दिए गए तथ्यों के विवरण की संवीक्षा से खुलासा हुआ कि इन नए अधिष्ठापित किये गए हेलिकॉप्टरों के सुरक्षित परिचालन हेतु अनिवार्य वायु क्षेत्र आधारभूत ढांचा बैरकपुर तथा पुर्निया में उपलब्ध नहीं था जबकि लिंक टैक्सी मार्ग, पक्की सड़क तथा हेंगर जैसी महत्वपूर्ण आधारभूत सुविधाएं श्रीनगर एवं बागडोगरा पर उपलब्ध नहीं थी जो कि इन चारों एच यू से ₹3529 करोड़ मूल्य के 44 हेलिकॉप्टरों के लिए एक एयरोस्पेस सुरक्षा जोखिम था।

II. वायुयान क्षेत्र अवसंरचना के आधुनिकीकरण के कार्यान्वयन में विलम्ब

2004 में महानिदेशक (निरीक्षण एवं सुरक्षा) की अध्यक्षता में गठित एक विशेषज्ञ समिति ने वायुयान दुर्घटनाओं/घटनाओं के विभिन्न कारणों का गहन अध्ययन किया तथा भारतीय वायु सेना द्वारा कार्यान्वयन हेतु अपनी रिपोर्ट (2005) में 222 सिफारिशें की। जून 2007 तक, 215 सिफारिशें कार्यान्वित कर ली गईं। सात सिफारिशें जो कार्यान्वित नहीं की गई थीं, वे विदेशी माल क्षति (एफ ओ डी) रोकथाम, वायुयान संबंधी समितियों की समीक्षा, भारतीय वायु सेना में पक्षी जोखिम के खतरे, 10 निर्दिष्ट वायुयान क्षेत्रों पर सॉलिड वेस्ट प्रबंधन, शहरी विकास मंत्रालय के माध्यम से 16 राज्यों में सॉलिड वेस्ट प्रबंधन का कार्यान्वयन तथा शीघ्र क्रय प्रणाली की अप्रभावकारिता थे। हमने इन सिफारिशों के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति के बारे में पूछा (अक्टूबर 2013), परन्तु डी ए एस ने कोई उत्तर नहीं दिया (सितम्बर 2014)।

हमने देखा कि नौसंचालन सहायता के आधुनिकीकरण (एम ओ एन ए) हेतु 2004 में एक प्रस्ताव शुरू किया गया। अध्ययन के दौरान, हवाई क्षेत्र प्रकाश प्रणाली भी प्रस्ताव में शामिल की गई थी जिसकी 2005 में विशेषज्ञ समिति द्वारा सिफारिश भी की गई। तदनुसार प्रस्ताव का नाम बदल कर हवाई क्षेत्र अवसंरचना आधुनिकीकरण (एम ए एफ आई) कर दिया गया। इस परियोजना के अन्तर्गत, 59 हवाई क्षेत्र हवाई यातायात प्रबंधन प्रणाली, इस्ट्र्यूमेंटेशन लैंडिंग सिस्टम, डॉपलर वी एच एफ ओम्नी डायरेक्शनल रेंज, कुशल हवाई नौसंचालन, स्वतः सीमा सूचना प्रणाली, स्वतः सन्देश स्विचिंग प्रणाली से संबंधित आधुनिक प्रौद्योगिकी उपकरण से सज्जित किए जाने हैं। इस परियोजना को दो चरणों में कार्यान्वित किया जाना है, जिसमें चरण I में 30 हवाई क्षेत्र तथा चरण II में शेष 29 हवाई क्षेत्र शामिल किए जाने हैं। चरण I में 30 हवाई क्षेत्रों में विभिन्न उपकरणों की स्थापना, एकीकरण, अंशशोधन तथा उन्हें चालू करना शामिल था। एम ए एफ आई परियोजना की संविदा 16 मार्च 2011 को टॉटा पॉवर स्ट्रेटेजिक

इलॉक्ट्रॉनिक्स डिवीजन (एस ई डी) के साथ हस्ताक्षर किया गया और यह परियोजना सितम्बर 2014 तक कार्यान्वित की जानी थी।

हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि एम ए एफ आई परियोजना के लिए संविदा छः वर्ष पश्चात् मार्च 2011 में हस्ताक्षर हुआ था। हमने यह भी देखा कि यद्यपि संविदा के अनुसार, एम ए एफ आई 30 हवाई क्षेत्रों पर पूरा किया जाना था, तथापि, ए एफ एस भटिंडा पॉयलट आधार पर कार्य अभी पूरा नहीं हुआ था (अक्टूबर 2013)।

उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि एम ए एफ आई के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डी पी आर) की, ₹1216.44 करोड़ की अनुमानित लागत पर फरवरी 2007 में स्टाफ उपकरण नीति समिति द्वारा अभिपुष्टि कर दी गई थी। बाद में, रूचि की अभिव्यक्ति रक्षा मंत्रालय की वेबसाइट पर सितम्बर 2007 में प्रकाशित की गई थी तथा आर एफ पी जनवरी 2008 में चुने गए विक्रेताओं को भेजी गई थी; महानिदेशक (अधिप्राप्ति) द्वारा टी ई सी रिपोर्ट मार्च 2009 में स्वीकार की गई तथा वाणिज्यिक प्रस्ताव अगस्त 2009 में खोले गए। मै. टाटा पॉवर एस ई डी एल I विक्रेता के रूप में उभरी तथा चरण I में 30 बेस की संयुक्त सर्वेक्षण रिपोर्ट के पश्चात् परियोजना मई 2010 में वायु सेना द्वारा अनुमोदित की गई; परियोजना का सी एफ ए अनुमोदन सी सी एस द्वारा मार्च 2011 में प्रदान किया गया। संविदा पर उसी महीने हस्ताक्षर हुए। वायु सेना मुख्यालय ने यह भी कहा कि एल 2 ने इस मामले में नवम्बर 2009 में दिल्ली उच्च न्यायालय में एक समादेश याचिका फाईल की थी तथा न्यायालय कार्रवाई से भी संविदा को अन्तिम रूप देने में विलम्ब हुआ। याचिका अन्ततः जनवरी 2012 में रद्द हो गई।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डी पी आर) के सुधार में वायु सेना द्वारा 2005 में इसकी संस्तुति से दो वर्ष लिए गये। आगे रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया-2006 में निर्धारित 18-24 माह (बिना परीक्षण) की समय सीमा के विरुद्ध आर एफ पी (जनवरी 2008) के जारी होने से संविदा के सम्पन्नता (मार्च 2011) में वायु सेना ने 38 माह लिया। और भी कोर्ट प्रोसिडिंग में विलम्ब का औचित्य स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मार्च 2011 में ही संविदा सम्पन्न हुई जबकि कोर्ट प्रोसिडिंग अब भी जारी थी तथा जनवरी 2012 में ही निपटायी गयी। इस प्रकार परियोजना उचित अत्यावश्यकता के बावजूद इस तथ्य के कि आई ए एफ के एयरोस्पेस सुरक्षा में सहायता करने को, है तथा प्रस्ताव जो 2004 में प्राप्त किया गया था अब भी लम्बित था।

3.8.7.5 दुर्घटनाओं की जांच

पी ए सी ने 1998 के लेखा परीक्षा प्रतिवेदन में उल्लिखित जांच को अन्तिम रूप देने तथा दुर्घटनाओं/घटनाओं के कारण हानियों के निर्धारण तथा नियमन में असाधारण विलम्ब को ध्यान में रखते हुए यह सिफारिश की थी (मार्च 2002) कि निर्धारण/नियमन को शीघ्र पूरा करने के लिए कार्रवाई की जाए। ए टी एन (सितम्बर 2008) में, रक्षा मंत्रालय ने लम्बित सी ओ आई/हानि विवरण के आंकड़ों को अद्यतित करते समय पी ए सी को यह आश्वासन दिया था कि हानियों के नियमन हेतु लम्बित मामलों को निपटाने के लिए सभी प्रयास किए जा रहे हैं।

हमने देखा कि रक्षा मंत्रालय ने उड़ान दुर्घटना मामलों की प्रोसेसिंग तथा कोर्ट ऑफ एन्क्वायरी (सी ओ आई) को अन्तिम रूप देने के लिए निम्नलिखित समय-समय निर्धारित की थी (अक्टूबर 2006):

i.	सी ओ आई का गठन	दुर्घटनाओं के 48 घंटों के अन्दर	
ii.	सी ओ आई कार्रवाई पूरी करने के लिए समय सीमा	दुर्घटना के 06 महीने के अन्दर	
iii.	औपचारिकताएं पूरी करने के लिए लिया जाने वाला समय जैसे वायु सेना मुख्यालय पर सम्बन्धित प्राधिकारियों का अनुमोदन	सी ओ आई पूरी होने के लिए 03 महीने के अन्दर	
iv.	उपचारी प्रशासनिक कार्रवाई को पूरा करने के लिए समय सीमा	वायु सेना अध्यक्ष (सी ए एस) से प्राप्ति के 03 महीने के अन्दर	
V.	हानि के नियमन हेतु लिया गया समय	रक्षा लेखा नियंत्रक द्वारा	3 माह
		रक्षा मंत्रालय/रक्षा मंत्रालय वित्त द्वारा	रक्षा मंत्रालय में प्राप्ति के 3 मास

इस प्रकार, उड़ान दुर्घटना मामलों के सम्बन्ध में सी ओ आई को अन्तिम रूप देने में, उसके गठन की तिथि से 09 महीने से अधिक नहीं लगने चाहिए। सी ओ आई के गठन की तारीख से उपचारी उपाय 12 महीने के अन्दर कार्यान्वित कर लिए जाने चाहिए तथा हानि विवरण 15 महीने के अन्दर नियमित कर लिए जाने चाहिए। वायु सेना अधिकारी प्रभारी अनुरक्षण (ए ओ एम) 12 महीने के अन्दर अथवा उससे भी पहले हानियों के नियमन हेतु एक कार्य निदेश जारी किया था (नवम्बर 2007)। परिवार/अगले सम्बन्धी (एन ओ के) को पेंशन-सम्बन्धी लाभों को अन्तिम रूप देने के लिए समय-सीमा जो वायु सेना अधिकारी प्रभारी कार्मिक (ए ओ पी) द्वारा निर्धारित की गई है वह है मृत्यु की दर से 240 दिन।

हमारी सी ओ आई कार्रवाई तथा हानि विवरणियों के विनियमन से सम्बन्धित आंकड़ों की जांच (अक्टूबर 2013) से पता चला कि सी ओ आई को अन्तिम रूप देने में विलम्ब तथा हानियों का विनियमन अभी भी विद्यमान था जिसकी चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है।

I. कोर्ट ऑफ इन्क्वायरी को अन्तिम रूप देने में विलम्ब

हमारी एयरोस्पेस सुरक्षा निदेशालय (डी ए एस) पर 2010-13 की अवधि के लिए सी ओ आई रजिस्टर की संवीक्षा से पता चला कि इस अवधि के दौरान डी ए एस द्वारा वायुयान दुर्घटनाओं की 42 सी ओ आईज़ पर कार्रवाई की गई जिसमें से केवल 10 (24 प्रतिशत) ही समय सीमा के अन्दर पूरी की गई। 27 सी ओ आई एक से 24 महीने से अधिक के विलम्ब से पूरी की गई थीं तथा 5 सी ओ आई (2011-12 की 2 सी ओ आई तथा 2012-13 की 3 सी ओ आई) को अन्तिम रूप दिया जाना लम्बित था (अक्टूबर 2013)। विवरण नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

संचालित कुल सी ओ आई	पूरी की गई सीओआईज़ की विलम्ब रेंज				बिना विलम्ब के पूरी की गई	लम्बित	
	6 महीने तक	6 से 12 महीने	12 से 24 महीने	24 महीने के बाद		2011-12	2012-13
42	17	6	3	1	10	2	3

(सी ओ आई रजिस्टर डी ए एस पर अनुरक्षित)

इस तथ्य के बावजूद कि रक्षा मंत्रालय ने सी ओ आई को पूरा करने की समय सीमा उस समय चार महीने (जुलाई 1993) से बढ़ा कर नौ महीने (अक्टूबर 2006) कर दी थी, सी ओ आई पूरा करने में विलम्ब हुए थे। हमने आगे देखा कि सी ओ आई को पूरा करने में विलम्ब मुख्यतः मुख्यालय स्तर पर ही हुए थे। वायुसेना मुख्यालय पर सी ओ आई की प्रोसेसिंग तथा अनुमोदन के लिए 3 महीने की अनुमत्य समय सीमा के विरुद्ध दस विलम्बित सी ओ आई में से आठ में 4 से 21 महीने का समय लिया गया जहां विलम्ब की रेंज छः महीने से 24 महीने से अधिक की थी।

इस विलम्ब का घातक दुर्घटनाओं में परिवार/अगले सम्बन्धी (एन ओ के) को पेंशन-सम्बन्धी लाभ देने, इन कारणों से दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए उपचारी उपायों के कार्यान्वयन तथा हानियों के विनियम में प्रपाती प्रभाव पड़ा जिसकी चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई।

II. घातक दुर्घटनाओं में पेंशन सम्बन्धी लाभों में विलम्ब

हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि पैरा 7.5 में बताई गई, घातक दुर्घटनाओं में पेंशन सम्बन्धी लाभों को अन्तिम रूप देने में 240 दिन की समय-सीमा के विरुद्ध उन वायु सेना कार्मिकों जिन्होंने इन दुर्घटनाओं में अपनी जान गंवाई थी, के आश्रितों तथा एन ओ के को विशेष परिवार पेंशन, उदारीकृत परिवार पेंशन, मृत्यु एवं सेवानिवृत्ति ग्रेच्युटी आदि पेंशन सम्बन्धी लाभ जारी करने में विलम्ब हुआ। उक्त विलम्ब 3 से 24 महीने के बीच थे जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:-

घातक दुर्घटनाओं की कुल संख्या	उन मामलों की संख्या जहां पेंशन-संबंधी लाभ को अन्तिम रूप देने में कोई विलम्ब नहीं हुआ था।	उन मामलों की संख्या जहां मृतक व्यक्तियों के एन ओ के को पेंशन संबंधी लाभों को अन्तिम रूप देने में निर्धारित अवधि से अधिक विलम्ब हुआ था।			
		3 महीने तक	3 से 6 महीने	6 से 12 महीने	12 से 24 महीने
27	5	3	4	11	3

मामला एक ड्राफ्ट पैराग्राफ (जून 2014) के माध्यम से रक्षा मंत्रालय के साथ उठाया गया तथा उसके उत्तर में वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि भारतीय वायु सेना के उपर किसी विलम्ब से बचने के लिए सभी श्रेणी-I दुर्घटनाओं में जांच करने तथा सी ओ आई को पूरा करने में होने में विलम्ब से बचने हेतु वायु सेना अध्यक्ष (सी ए एस) द्वारा विधिवत अनुमोदन से एक नए विशेष रूप से प्रशिक्षित ए ए आई बी⁷⁴ (वायुयान दुर्घटना जांच बोर्ड) का गठन किया गया (मई 2014) तथा सी ओ आई के अन्तिम रूप देने में किसी प्रकार के विलम्ब से

⁷⁴ ए ए आई बी, डी ए एस में एक टीम है जिसे, सब श्रेणी-I में स्वतन्त्र जांच हेतु दुर्घटना के स्थान पर, वायु सेना मुख्यालय द्वारा तैनात किया जाता है तथा गंभीर या विशिष्ट प्रकृति की कुछ दुर्घटनाएं तथा महानिदेशक (आई एण्ड एस) को अलग से रिपोर्ट देना है।

बचने हेतु अक्टूबर 2006 में जारी वायु सेना आदेश (ए एफ ओ) संख्या 34, मई 2014 में जारी ए एफ ओ संख्या 08 द्वारा पुनः परिष्कृत/सरल तथा बदल दिया गया। वायु सेना मुख्यालय ने यह भी कहा कि पेंशन-सम्बन्धी लाभों को अन्तिम रूप दिये जाने में विलम्ब विभिन्न कारणों से था जैसे एन ओ के द्वारा प्रस्तुत कागजों की देर से/अधूरे पेंशन कागजों की प्राप्ति, उड़ान दुर्घटना रिपोर्ट में विलम्ब तथा आकस्मिकता रिपोर्ट बाद में जारी करना। वायु सेना मुख्यालय ने आगे बताया कि सेवा मृत्यु मामलों में परिवार पेंशन के निपटान हेतु समय-सीमा 240 दिन से घटा कर (सितम्बर 2013) 180 दिन कर दी गई थी।

तथ्य यह है कि सेवा मृत्यु के मामलों में परिवार पेंशन को अन्तिम रूप देने के लिए समय-सीमा की कटौती से इन कार्मिकों के आश्रितों तथा एन ओ के को कोई राहत मिलने की संभावना नहीं थी क्योंकि भारतीय वायु सेना समय-सीमा में चार महीने से नौ महीने की वृद्धि के पश्चात् भी सी ओ आई को अन्तिम रूप देने में समर्थ नहीं थी। एन ओ के/आश्रितों से कागजों की देर से/अधूरी प्राप्ति के कारण पेंशन-सम्बन्धी लाभों में विलम्ब वायु सेना मुख्यालय पर वायु सेना के पुराने अधिकारियों⁷⁵ के लिए विशेष रूप से निर्दिष्ट निदेशालय की भूमिका पर प्रश्न उत्पन्न होता है। तथ्य यह है कि ये विलम्ब नहीं देखे गए तथा वायु सेना मुख्यालय द्वारा वायु सेना आदेश (ए एफ ओ) में संशोधन (मई 2014) केवल लेखापरीक्षा द्वारा पता लगाये जाने (अक्टूबर 2013) के बाद ही किया गया था।

III. उपचारी उपायों के कार्यान्वयन में विलम्ब

पी ए सी ने रक्षा मंत्रालय/भारतीय वायु सेना द्वारा समय-समय पर किए गए उपचारी उपायों की क्षमता पर प्रश्न खड़ा किया (मार्च 2002)। उत्तर में रक्षा मंत्रालय ने कहा कि मोटे तौर पर सी ओ आई द्वारा की गई सिफारिशें कार्यान्वित कर ली जाती हैं। तथापि, ऐसे कई दृष्टांत थे जहां विशेषज्ञ निदेशालय महसूस करते हैं कि सी ओ आई द्वारा की गई विशेष सिफारिश वैध नहीं है। उन मामलों में विशिष्ट सिफारिश कार्यान्वित नहीं है। मॉनीटरिंग तन्त्र के सम्बन्ध में रक्षा मंत्रालय ने कहा था कि वायु सेना मुख्यालय द्वारा स्वीकार की गई विभिन्न सिफारिशों पर अनुवर्ती कार्रवाई सम्बन्धित विशेषज्ञ निदेशालयों द्वारा की जानी है। उड़ान सुरक्षा निदेशालय (अब डी ए एस) का रोकथाम सैल विभिन्न एजेंसियों द्वारा की जा रही अनुवर्ती कार्रवाई को मॉनीटर करता है।

⁷⁵ वायुसेना के पुराने अधिकारियों का निदेशालय, आई ए एफ कार्मिकों के जिनकी सेवा के दौरान मृत्यु हो जाती है, की विधवाओ/(एन ओ के) के सगे सम्बन्धी को पेंशन सम्बन्धी लाभ देने हेतु मामले को आगे बढ़ाने के लिए जिम्मेदार है।

2010-13 की अवधि के दौरान, उड़ान दुर्घटनाओं की 32 सी ओ आई पूरी की गई थीं जिनमें ऐसी दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए वायुयान उड़ान इकाईयों द्वारा कार्यान्वयन हेतु वायु सेना मुख्यालय द्वारा वायु सेना अध्यक्ष की टिप्पणी के आधार पर 218 उपचारी उपाय जारी किए गए थे। कोर्ट ऑफ एन्क्वायरी के रजिस्टर की संवीक्षा पर हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि अक्टूबर 2013 तक 32 सी ओ आई में से केवल 15 में उपचारी उपाय पूर्णतः कार्यान्वित हुए। शेष पूरी की गई 17 सी ओ आई के सम्बन्ध में, सी ए एस टिप्पणी में सुझाए गए 45 उपचारी उपाय कार्यान्वित नहीं थे। कार्यान्वित न किए गए उपचारी उपायों में एम आई-17 हेलिकॉप्टर इकाईयों को फ्लाइट डॉटा रिकार्डर/कॉकपिट वॉयस रिकार्डर उपलब्ध कराने, श्रेणी- I दुर्घटनाओं में अन्तर्ग्रस्त वायु कर्मिंदल का मनोवैज्ञानिक अध्ययन कराने, एम आई-26 हेलिकॉप्टर पर भार का गुरुत्व केन्द्र (सी जी) सही ढंग से निर्धारित करने के लिए लोड सैल अधिप्राप्त करने, एच ए एल द्वारा मिग-27 पर सॉलिड स्टेट फ्लाइट डॉटा रिकार्डर (एस एस एफ डी आर) का फिटमेंट, पॉयलटों द्वारा निष्कासन के दौरान विद्यमान हेलमेट निकल जाने के कारण फास्ट ट्रेक आधार पर उड़ान हेलमेटों के आशोधन, भूमि प्रशिक्षण पाठ्यक्रम के भाग के रूप में पॉयलट प्रेरित दोलन (पी आई ओ) तन्त्र शुरू करने, आदि उपाय शामिल थे जिनमें उड़ान सुरक्षा के उलझाव थे। मॉनीटरिंग तन्त्र के सम्बन्ध में हमने यह भी देखा कि अक्टूबर 2006 में जारी ए एफ ओ संख्या 34 में कोई आवर्तता निर्धारित नहीं थी, यद्यपि उसमें प्रावधान था कि सम्बन्धित कमान तथा विशेषज्ञ निदेशालय डी ए एस के रोकथाम सैल को अनुवर्ती कार्रवाई के बारे में सूचित करते रहना चाहिए।

ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि उपचारी उपाय जो वायु सेना मुख्यालय के सीधे नियंत्रण में थे, तत्काल कार्यान्वित कर दिए गए तथा उपचारी उपाय जिनमें एच ए एल तथा ओ ई एम जैसी अन्य एजेंसियां शामिल थी तथा जो चरणबद्ध ढंग में कार्यान्वित किए जाने अपेक्षित थे, उनकी वायु सेना मुख्यालय के सम्बन्धित निदेशालय/शस्त्र सैल द्वारा नियमित मॉनीटरिंग की जा रही थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लम्बित उपचारी उपायों में से 24 (50 प्रतिशत से अधिक) वे थे जो सीधे वायु सेना मुख्यालय के अधीन थे। इन मामलों के विवरण संलग्नक IV में उल्लिखित हैं। तथ्य यह है कि पूरी की गई अधिकतर सी ओ आई में उपाचारी उपाय, जिनका एयरोस्पेस सुरक्षा पर प्रभाव था, कार्यान्वित नहीं किए गए हैं।

इस प्रकार रक्षा मंत्रालय द्वारा दिए गए इस आश्वासन (2008) के बावजूद कि उपचारी उपायों में अपर्याप्तता तथा कमी की एक प्रभावी दुर्घटना रोकथाम कार्यक्रम सुनिश्चित करने के लिए सतत मॉनीटरिंग की जा रही थी, लेखापरीक्षा समीक्षा में शामिल अवधि में पूरी की गई अधिकतर सी ओ आई में सुझाए गए उपचारी उपाय अभी भी कार्यान्वित किए जाने थे (अगस्त 2014)। जहां तक की गई अनुवर्ती कार्रवाई के बारे में डी ए एस को सूचित करने के लिए समय-सीमा का सम्बन्ध है, वह मई 2014 में जारी ए एफ ओ संख्या 08 में निर्धारित की गई थी जिसमें की गई कार्रवाई पर पहला फीडबैक डी ए एस को दो महीने के अन्दर सूचित किया जाना था तथा अनुवर्ति फीड बैक समस्त उपचारी उपायों के कार्यान्वयन तक मासिक आधार पर किए जाने हैं।

IV. हानियों के नियमन में विलम्ब

पी ए सी ने 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में बताई गई हानियों के निर्धारण और नियमन में हुए असाधारण विलम्ब पर खेद प्रकट करते हुए, सिफारिश की कि 1991-2000 की अवधि की हानियों के सम्पूर्ण निर्धारण तथा लम्बित मामलों के शीघ्र नियमन के लिए समुचित कार्रवाई की जाए। ए टी एन (सितम्बर 2008) में रक्षा मंत्रालय ने कहा कि लम्बित मामलों के निपटान हेतु समस्त प्रयास किए जा रहे थे।

हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि रक्षा मंत्रालय ने उड़ान दुर्घटना मामलों के लिए सी ओ आई के गठन की तारीख से हानि के नियमन हेतु 15 महीने की समय-सीमा निर्धारित की थी (अक्टूबर 2006)। सभी स्तरों पर हानियों के नियमन में असाधारण विलम्ब को ध्यान में रखते हुए वायु सेना मुख्यालय ने वायुयान दुर्घटनाओं के कारण होने वाली हानियों के समय पर नियमन हेतु विभिन्न अधिकारियों के कर्तव्य और उत्तरदायित्व तथा 12 महीने की समय-सीमा निर्धारित करते हुए एक कार्य निदेश जारी किया (नवम्बर 2007)। कार्य निदेश (नवम्बर 2007) में यह भी निर्धारित था कि विभिन्न क्रियाकलापों के लिए समय सीमा का कड़ाई से पालन किया जाए। हमने रक्षा मंत्रालय से प्रतीक्षित नियमन हेतु हानियों के विवरणों (जून 2013) के सम्बन्ध में रक्षा लेखा नियंत्रक (वायु सेना) द्वारा जारी वर्ष 2012-13 के वार्षिक लेखापरीक्षा प्रमाण-पत्र (ए ए सी) में निहित आंकड़ों से देखा (अक्टूबर 2013) कि लड़ाकू, प्रशिक्षक,

परिवहन वायुयान तथा हेलिकॉप्टर की दुर्घटनाओं/घटनाओं के सम्बन्ध में 378 हानि विवरण नियमन हेतु लम्बित थे जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:-

क्रम सं.	दुर्घटनाओं/घटनाओं की अवधि	रेज	हानि मामलों की कुल संख्या	हानि की राशि (₹ करोड़)	लम्बन के कारण
1.	1988-94	20 से 25 वर्ष	04	0.36	सी एफ ए से नियमन संस्वीकृति की प्राप्ति न होने तथा नियंत्रक रक्षा लेखा से लेखापरीक्षा रिपोर्ट लम्बित होने के कारण
2.	1994-98	15 से 20 वर्ष	17	30.73	
3.	1998-2000	13 से 15 वर्ष	23	106.16	
4.	2000-2003	10 से 13 वर्ष	71	328.77	
5.	2003-2008	5 से 10 वर्ष	187	828.21	
6.	2008-2013	5 वर्ष से कम	76	126.91	
जोड़			378	1421.14	

उपर्युक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि 12 महीने (नवम्बर 2007) की घटी हुई समय सीमा के विरुद्ध रक्षा मंत्रालय द्वारा निर्धारित (अक्टूबर 2006) 15 महीने की समय सीमा का भी पालन नहीं किया गया। इसके परिणामस्वरूप वायुयान दुर्घटनाओं/घटनाओं की हानि विवरणों का बड़ी संख्या में संचय हुआ और यह डी ए एस पर कड़ी मॉनीटरिंग की शीघ्र आवश्यकता का सूचक था। यह महत्वपूर्ण है कि 378 मामलों में से, नियमन हेतु लम्बित ₹137.25 करोड़ की राशि के 44 मामले (12 प्रतिशत) मार्च 2000 से पहले की अवधि से सम्बन्धित थे।

उपर्युक्त टिप्पणियां एक ड्राफ्ट पैराग्राफ (जून 2014) के माध्यम से रक्षा मंत्रालय को सम्प्रेषित की गईं। ड्राफ्ट पैराग्राफ में दिए गए आंकड़ों की जांच करते समय, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि सी एफ ए से संस्वीकृति तथा रक्षा लेखा नियंत्रक (सी डी ए) से हानि विवरण पर लेखापरीक्षा रिपोर्ट⁷⁶ के अभाव में नियमन लम्बित था। वायु सेना मुख्यालय ने आगे कहा कि ₹ 29 करोड़ राशि के 73 मामले नियमित कर लिए गए हैं और शेष अभी भी नियमित किए जाने थे। इन 73 मामलों में छः मामले मार्च 2000 से पहले के थे।

⁷⁶ भारतीय वायु सेना द्वारा दिए गए हानि विवरण पर सी डी ए द्वारा दी गई आन्तरिक रिपोर्ट।

इस प्रकार, एम ओ डी द्वारा पी ए सी को दिए गए आश्वासन (सितम्बर 2008) के बावजूद, 1988-2000 के दौरान हुई हानियों के सम्बन्ध में सी एफ ए की नियमन संस्वीकृति अभी लम्बित थी। 2006 में रक्षा मंत्रालय द्वारा निर्धारित 6 महीने (सी डी ए द्वारा लेखापरीक्षा रिपोर्ट के लिए 3 महीने तथा रक्षा मंत्रालय/रक्षा मंत्रालय (वित्त) द्वारा नियमन संस्वीकृति के लिए 3 महीने) समय-सीमा के दृष्टिगत, हानियों के नियमन में 25 वर्ष तक का विलम्ब अस्वीकार्य था। ये विलम्ब न केवल हानियों के लिए रक्षा मंत्रालय/वायु सेना मुख्यालय द्वारा निर्धारित समय सीमा का उल्लंघन था, परन्तु भारतीय वायु सेना की इनवेन्टरी से इन वायुयानों का स्ट्राइक ऑफ/राईट⁷⁷ ऑफ भी नियमन संस्वीकृति के अभाव में रूका रहा।

निष्कर्ष:

1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में वायुयान दुर्घटनाओं की उच्च दर, प्रशिक्षण तथा बुनियादी ढांचे के अभाव, उड़ान अनुभव तथा प्रशिक्षण उपकरण के अभाव, त्रुटिपूर्ण अनुरक्षण प्रक्रिया के कारण तकनीकी दोष तथा जांच को अन्तिम रूप देने में विलम्ब से सम्बन्धित मुद्दे उजागर किए गए थे। लोक लेखा समिति की सिफारिश पर सितम्बर 2008 में अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में, रक्षा मंत्रालय ने उपचारी उपायों के कार्यान्वयन, उन्नत जेट ट्रेनर, सिम्युलेटर तथा अन्य प्रशिक्षण सामग्री की अधिप्राप्ति तथा हानियों के शीघ्र नियमन के कार्यान्वयन का आश्वासन दिया था। तथापि, ये मुद्दे अभी भी विद्यमान थे क्योंकि भारतीय वायु सेना ने ए टी एन जारी होने के पांच वर्ष पश्चात् भी ठोस कार्रवाई करने में असमर्थ थी।

भारतीय वायु सेना ने 2010-13 के दौरान 33 वायुयान तथा 27 कार्मिकों (12 अधिकारी तथा 15 कार्मिक अधिकारी स्तर से नीचे) को खोया। लड़ाकू वायुयान, विशेषकर मिग परिवर्ती, में दुर्घटनाओं की प्रतिशतता 1991-97 की कुल दुर्घटनाओं की तुलना में 2010-13 की अवधि के दौरान बढ़ गई। तकनीकी दोष तथा मानवीय त्रुटियों वायुयान दुर्घटनाओं के प्रमुख कारण थे। तकनीकी दोषों तथा मानवीय त्रुटियों के कारण होने वाली दुर्घटनाएँ क्रमशः तब के 44 तथा 41 प्रतिशत (1991-97) से बढ़कर 49 और 51 प्रतिशत (2010-13) हो गई थीं। वायुयान की

⁷⁷ ऐसे मामले में जहां हानि किसी जानबूझ कर की जाने वाली लापरवाही/चूक के कारण नहीं है तथा दुर्घटना के लिए किसी को दोषी नहीं ठहराया जा सकता वहां हानि का नियमन “स्ट्राइक ऑफ” के आधार पर किया जाना है तथा जहां हानि लापरवाही/चूक के कारण हुई है तथा एक अथवा अधिक व्यक्ति दुर्घटना के लिए दोषी पाए गए हैं, वहां हानि का नियमन “स्ट्राइक ऑफ” के आधार पर किया जाना है।

मरम्मत/क्षतिग्रस्त वायुयान वसूली में विलम्ब के कारण लम्बी अवधि के लिए परिचालन हेतु उपलब्ध नहीं थे।

पॉयलटों के प्रशिक्षण के साथ समझौता किया गया क्योंकि मूल ट्रेनर वायुयान की अनुपलब्धता तथा उसको बदलने में विलम्ब के कारण प्रशिक्षु पॉयलटों का मूल प्रशिक्षण पुराने ट्रेनर वायुयान पर किया गया जो मध्यवर्ती प्रशिक्षण के लिए था। मध्यवर्ती प्रशिक्षण पुराने ट्रेनर वायुयान पर दिया जाता रहा/रहा है क्योंकि उनका प्रतिस्थापन अभी भी अनिश्चित है। भारतीय वायु सेना पुराने मध्यवर्ती ट्रेनर वायुयान के प्रयोग के कारण अलाभकर स्थिति का सामना करती रही। दिया जा रहा उन्नत प्रशिक्षण उन्नत जेट ट्रेनर के पूर्ण प्रतिपूरक की अनुपलब्धता तथा सिमुलेटर्स की अनुपलब्धता/अप्रयोज्यता के कारण अनअभीष्ट था।

यद्यपि लेखापरीक्षा अवधि के दौरान पक्षी टकराने के कारण कोई दुर्घटना नहीं हुई थी, तथापि, पक्षी टकराने के कारण होने वाली दुर्घटनाएं बढ़ गई थीं। पक्षी आघात की रोकथाम वाले एवियन राडार तथा माइक्रोलाइट, उनकी अधिप्राप्ति में विलम्ब के कारण उपलब्ध नहीं कराए गए। परिणामस्वरूप, भारतीय वायु सेना को पक्षी आघात से बचने वाली अप्रभावी वर्तमान प्रणाली के साथ ही काम चलाना पड़ा।

अधिक सुरक्षा तथा कार्यक्षमता के साथ रात तक परिचालन करने के लिए नए अधिप्राप्त किए गए 44 हेलिकॉप्टर्स का बिना पर्याप्त आधारभूत ढांचे के भारतीय वायु सेना में अधिष्ठापन कराया गया था। इसके साथ एक दशक के बीत जाने के बाद भी 29 वायु सेना स्टेशनों पर हवाई क्षेत्र अवसंरचना के आधुनिकीकरण (एम ए एफ आई) में विलम्ब से परिचालन हेतु एयरोस्पेस सुरक्षा को खतरा है।

सी ओ आई को पूरा करने में एक से 24 से अधिक महीने के विलम्ब के परिणामस्वरूप भारतीय वायु सेना कार्मिकों के परिवार/एन ओ के, जिन्होंने उड़ान दुर्घटनाओं में अपनी जानें गंवाई थी, को राहत देने तथा उड़ान दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए उपचारी उपायों के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ। विलम्ब मुख्यतः वायु सेना मुख्यालय के सम्बन्धित वायु सेना अधिकारियों द्वारा अनुमोदन प्रदान करने में विलम्ब के कारण हुए थे। बहुत से मामलों में सी ओ आई, दुर्घटनाओं के सही कारण निर्णायक रूप से स्थापित करने में विफल रही। रक्षा मंत्रालय द्वारा हानियों के नियमन हेतु नियत समय-सीमा का पालन नहीं हुआ था जिसके परिणामस्वरूप वायुयान दुर्घटनाओं/घटनाओं के हानि विवरण का बड़ी मात्रा में संचय हो गया।

सिफारिशें

1. भारतीय वायु सेना को कौशल तथा निर्णय की कमियों के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को न्यूनतम करने के लिए प्रशिक्षण की गुणवत्ता में और सुधार करने की आवश्यकता है। उसे एयरोस्पेस सुरक्षा तथा प्रशिक्षु पॉयलटों को अन्तर्निष्ठ जोखिम को कम करने के लिए ट्रेनर वायुयान तथा अन्य एयरोस्पेस सुरक्षा सुविधाओं के समय पर प्रतिस्थापन हेतु अधिष्ठापित कराने तथा हटाने की दीर्घावधि योजना बनानी चाहिए ।
2. वायु सेना को पर्याप्त आधारभूत ढांचे के सृजन हेतु समय पर कार्रवाई करने की आवश्यकता है तथा वायुयान का अधिष्ठापन वायुयान के सुरक्षित परिचालन हेतु बुनियादी ढांचे के सृजन के साथ समक्रमिक होना चाहिए । वायुसेना बेसों के आधुनिकीकरण को विकसित देशों के वायु सेना बेसों के अनुरूप बनाने को प्राथमिकता देनी चाहिए ।
3. वायु सेना को निर्धारित समय सीमा के अन्दर सी ओ आई पूरी करने के लिए प्रत्येक स्तर पर एक नियंत्रक-तन्त्र विकसित करना चाहिए; तथा दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए उपचारी उपायों के कार्यान्वयन को मॉनीटर करना चाहिए। उड़ान दुर्घटनाओं/घटनाओं के हानि विवरण के संचय से बचने के लिए, उड़ान दुर्घटनाओं/घटनाओं के कारण होने वाली हानियों के नियमन हेतु समय-सीमा का सभी स्तरों पर कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए ।

मामला मंत्रालय को जून 2014 में भेजा गया, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

3.9 भारतीय वायुसेना में विशेष उपकरण और हथियारों का भण्डारण

3.9.1 प्रस्तावना

भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) के पास परिष्कृत उपकरण तथा शस्त्रों की विशाल इन्वेंट्री है जिनके विमान, हेलिकॉप्टर, मिसाइल तथा अन्य सम्बन्धित भण्डार शामिल हैं। उन्नत विमान के अधिष्ठापन जैसे एस यू-30 एम के आई, उन्नत जेट ट्रेनर (ए जे टी), उन्नत मिग बिस तथा भावी मध्यम बहु उद्देश्य वाले लड़ाकू वायुयान (एम एम आर सी ए) , रॉकेटों, बमों, मिसाइलों आदि सहित अधिक परिष्कृत वायुसेना युद्ध सामग्री भण्डार, उच्च गुणवत्ता वाले, धूल रहित तथा

तापक्रम नियंत्रित वातावरण में रखे जाने अपेक्षित हैं। इसके अतिरिक्त जीवन अवधि समाप्त मिसाइलों की पर्यावरणीय खतरे से बचाने के लिए उनके निपटान तक समुचित वातावरण में रखा जाना आवश्यक है। अतः, इन शस्त्रों तथा महंगे उपकरणों के लिए समुचित भण्डारण स्थान की उपलब्धता तथा अनुरक्षण का अत्याधिक महत्व है।

विभिन्न प्रयोक्ता संघों/इकाईयों द्वारा प्रयोग हेतु अभिप्रेत भारतीय वायुसेना में उपलब्ध समस्त माल सामान्यतः उपकरण (ई डीज़), वायुसेना भण्डार पार्को (ए एस पी), आधार मरम्मत डिपुओं (बी आर डी) तथा परिचालन विंगों में रखा जाता है। विभिन्न एजेंसियों द्वारा संचालित किए जाने वाले भण्डार के स्वस्म और इसके कार्य-क्षेत्र का निर्णय वायुसेना मुख्यालय (एयर एच क्यू) द्वारा लिया जाता है। ई डी तथा ए एस पी, मुख्यालय अनुरक्षण कमांड (एच क्यू एम सी) के प्रत्यक्ष कार्यात्मक तथा प्रशासनिक नियंत्रण के अन्तर्गत कार्य करते हैं।

3.9.2 लेखापरीक्षा का उद्देश्य

लेखापरीक्षा इन बातों का पता लगाने के लिए की गई थी कि क्या

- सही समय तथा स्थान पर सभी शस्त्रों तथा उपकरण के लिए समुचित भण्डारण स्थान उपलब्ध था;
- विद्यमान भण्डारण स्थान भण्डारण योग्य हालात में अनुरक्षित किया गया था;
- गोला-बारूद से सम्बन्धित सुरक्षा मुद्दों का पता लगाने के लिए पर्याप्त उपाय विद्यमान हैं ; तथा
- समुचित भण्डारण तथा जीवन अवधि समाप्त मदों के शीघ्र निपटान हेतु तुरंत कार्रवाई की गई है।

3.9.3 लेखापरीक्षा मापदण्ड

लेखापरीक्षा निष्कर्षों की बेंचमार्किंग के लिए प्रयुक्त लेखापरीक्षा मापदण्ड निम्नलिखित थे:-

1. भारतीय वायु प्रकाशन 1501 एवं 1502
2. विस्फोटक भण्डारण एवं परिवहन समिति (एस टी ई सी) के अनुदेश
3. अग्नि, विस्फोटक एवं पर्यावरण सुरक्षा केन्द्र (सी एफ ई ई एस) के अनुदेश
4. वायुसेना अनुदेश

5. मूल उपकरण निर्माण (ओ ई एम) अनुदेश
6. भण्डारण स्थान, वातानुकूलन एवं अन्य भण्डारण सुविधाएं हेतु अनुबंध ।

3.9.4 लेखापरीक्षा क्षेत्र एवं कार्य प्रणाली

2010-11 से 2012-13 की अवधि के अभिलेखों की एक नमूना - जाँच अगस्त 2013 से दिसम्बर 2013 की अवधि के दौरान बारह ई डीज़ में से सात, बारह बी आर डीज़ में से तीन, तीन ए एस पीज़ में से एक तथा 45 विंगों/वायुसेना स्टेशनों (ए एफ एस) में से पाँच स्टेशनों पर की गई थी। क्षेत्रीय इकाईयों का चयन उनकी प्रोफाइल, अन्तर्ग्रस्त नीतिगत जोखिम, वहां पर अनुरक्षित किए जा रहे उपकरणों/शस्त्रों के स्वस्म तथा परिचालन अपेक्षाओं के आधार पर किया गया था। लेखापरीक्षा उद्देश्यों, लेखापरीक्षा के कार्य-क्षेत्र तथा लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्त्रोतों पर 28 अगस्त 2013 को आयोजित एक एन्ट्री कॉन्फ्रेंस में एच क्यू एम सी में चर्चा की गई थी।

क्षेत्रीय लेखापरीक्षा अगस्त से दिसम्बर 2013 के दौरान की गई थी। लेखापरीक्षा साक्ष्य लेखापरीक्षित यूनिटों को प्रश्नावलियाँ जारी कर लेखापरीक्षा प्रश्नों आदि तथा जाँचे गए अभिलेखों के माध्यम से एकत्र किए गए थे। जिन लेखापरीक्षा निष्कर्षों की आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है वे अभिलेखों, डॉटा, सूचना के विश्लेषण तथा लेखापरीक्षित यूनिटों द्वारा उन्हें जारी किए गए प्रश्नों/लेखापरीक्षा ज्ञापनों के संदर्भ में दिए गए उत्तरों पर आधारित है। सम्बन्धित वायुसेना मुख्यालय/ इकाईयों/कमांडों को 14 फरवरी 2014 को एक मामला विवरण जारी किया गया था। लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर 30 मई 2014 को हुई एक्जिट कॉन्फ्रेंस में एच क्यू एम सी के साथ चर्चा की गई थी। सम्बन्धित वायुसेना मुख्यालय/लेखापरीक्षित इकाईयों द्वारा प्रस्तुत उत्तर/टिप्पणियाँ (मई 2014) समुचित ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफ में शामिल की गई है।

उक्त ड्राफ्ट पैराग्राफ मंत्रालय को जारी कर दिया गया था (जून 2014)। सीधे लेखापरीक्षा को उत्तर प्रस्तुत करने के लिए रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेश (अगस्त 2014) पर वायुसेना मुख्यालय ने सितम्बर 2014 में उत्तर प्रस्तुत किया।

3.9.5 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा निष्कर्ष भण्डारण स्थान की पर्याप्तता, भण्डारण स्थान के अनुक्षण, किए गए सुरक्षा उपायों की पर्याप्तता तथा जीवन अवधि समाप्त युद्ध सामग्री के निपटान के अन्तर्गत वर्गीकृत किए गए हैं तथा उनकी चर्चा नीचे की गई है:

3.9.5.1 प्रावधान/अनुमोदन/निर्माण कार्य सेवाओं में देरी के कारण पर्याप्त भण्डारण स्थान का अभाव

भारतीय वायु प्रकाशन 1502 तथा एस टी ई सी अनुदेशों में उपकरण के भण्डारण के विभिन्न शर्तों का अनुबन्ध करता है जैसे भण्डार स्थाई गृह का निर्माण पर्याप्त कवर तथा सुरक्षा सहित निश्चित लेवल फ्लोरिंग, खुले द्वारमार्ग, छत की उंचाई, पर्याप्त प्रकाश आदि।

लेखापरीक्षा ने देखा (अगस्त - दिसम्बर 2013) कि लेखापरीक्षा हेतु चुनी गई 16 इकाईयों में से, छः इकाईयों में अपर्याप्त भण्डारण स्थान था जिसके परिणामस्वरूप महंगे विमान पुर्जे, विस्फोटक, मिसाइलें, एयरो-इंजन खुले में अनुचित स्थान/अस्थायी शैडों में खुले में रखे जा रहे थे जिसके कारण उनकी सुरक्षा का खतरा था जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

- भारतीय वायुसेना की इकाई उपकरण डिपो 'ए' विभिन्न प्रकार के विस्फोटक भण्डारों के साथ सज्जित मदर डिपो है। इनमें से अधिकतर सामान स्वल्प में बड़े आकार की तथा भारी होती है जो स्थापना (1953) से ही नियमित आधार पर आयुध कारखानों तथा विदेश से प्राप्त होती है। इन वस्तुओं को भण्डार शैडों के अन्दर (अर्थात् डेंजर भवनों) में रखा जाना अपेक्षित है। रक्षा मंत्रालय ने वातानुकूलित भण्डारण माहौल की आवश्यकताओं वाली मिसाइलों तथा अन्य वस्तुओं के भण्डारण के लिए ₹20.49 करोड़ की अनुमानित लागत से ई डी 'ए' में 5 वातानुकूलित (ए सी) शैडों के प्रावधान हेतु प्रशासनिक अनुमोदन (एए) प्रदान किया (मार्च 2007)। तथापि, यह कार्य 2014 (सात वर्ष बीतने के बाद भी) तक शुरु नहीं हुआ था क्योंकि 1412 वृक्षों को काटने/हटाने के लिए मध्य प्रदेश सरकार के वन विभाग से ई डी 'ए' द्वारा 'अनापत्ति प्रमाण पत्र' (एन ओ सी) अगस्त-सितम्बर 2009 में ही प्राप्त हुआ था। कार्य को शुरु करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹31.34 करोड़ के लिए 'एए' में संशोधन (अप्रैल 2013) करना पड़ा जो ₹20.49 करोड़ की मूल लागत से 53 प्रतिशत अधिक था। लेखापरीक्षा आपत्ति (जून 2014) के उत्तर में, वायुसेना

मुख्यालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में तथ्यों को स्वीकार करते हुए कहा कि परियोजना में विलम्ब पेड़ काटने के लिए एन ओ सी प्राप्त करने में लिए गए लम्बे समय के कारण हुआ था। पेड़ काटने की प्रक्रिया सितम्बर 2014 तक पूरी होने की सम्भावना थी। परिणामतः 2007 में संस्वीकृत ए सी शैडों से संबंधित कार्य सात वर्ष बीतने के बाद भी पूरा नहीं हुआ है जिसके परिणामस्वरूप महंगे शस्त्र अस्थायी शैडों में रखे जा रहे हैं जो उनके भण्डारण हेतु उचित नहीं माना जा सकता है।

- यूनिट 26 उपकरण डिपो, वायुसेना, बेंगलूरु को मरम्मत योग्य एयरो-इंजनों का हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) बेंगलूरु में उनकी मरम्मत/ओवरहॉल के लिए और उसके पश्चात् एयरो-इंजनों को उनके प्रेषण हेतु संबंधित इकाईयों को भेजने का उत्तरदायित्व सौंपा गया है। ये एयरो-इंजन एच ए एल के शैडों में रखे गए थे। तथापि, यह सुविधा एच ए एल द्वारा वापिस ले ली गई थी (1991) जिसके कारण डिपो मरम्मत योग्य इंजनों को खुले स्थान पर कसें में रखने के लिए बाध्य हो गया। डिपो ने भूमि (1.88 एकड़) के अधिग्रहण/अन्तरण हेतु मामला 1991 तथा 2003 के बीच की अवधि के दौरान एच ए एल के साथ उठाया जो कि फलीभूत नहीं हो पाया। परिणामतः, 26 ई डी ने भण्डारण स्थान के निर्माण हेतु पट्टा आधार पर अन्तरण के लिए एच ए एल को कहा (जनवरी 2003)। एच ए एल ₹3173 के वार्षिक किराए पर 30 वर्षों के लिए लम्बी अवधि के पट्टे पर भूमि के अंतरण हेतु सहमत हो गया (मार्च 2003)। तथापि, मंत्रालय का मत था (अक्टूबर 2004) कि भूमि का अन्तरण निःशुल्क किया जाना था क्योंकि अन्तरण अन्तर मंत्रालय था जिसके लिए एच ए एल सहमत नहीं हुआ (अप्रैल 2005)। भूमि अन्तर का मुद्दा 2003 तथा 2009 के बीच लगभग छः वर्ष तक रक्षा मंत्रालय, रक्षा सम्पदा अधिकारी (डी ई ओ), बेंगलूरु मुख्यालय एम सी, वायुसेना मुख्यालय तथा एच ए एल के बीच पत्राचाराधीन था। तत्पश्चात्, एच ए एल ने सूचित किया (2009) कि 1.88 एकड़ माप की भूमि उसके द्वारा विस्तार/सुविधा के सृजन/आधारभूत-ढाँचे के लिए अपेक्षित थी। अन्ततः 26 ई डी ने डिपो पर ही विद्यमान भूमि पर भण्डारण स्थान के निर्माण हेतु ₹12.49 लाख [संशोधित (जुलाई 2013) से ₹14.08 लाख] लागत की कार्य सेवा प्रस्तावित की (अप्रैल 2012)।

लेखा परीक्षा आपत्ति (जून 2014) के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में लक्ष्यों को स्वीकार करते हुए कहा कि एयरो-इंजन को रखने के लिए शैड के प्रावधान हेतु निधि जारी कर दी गई थी (जून 2014) तथा कार्य शीघ्र प्रारम्भ हो जाएगा।

वायुसेना मुख्यालय द्वारा यह भी सूचित किया गया था (सितम्बर 2014) कि फिलहाल एयरो-इंजन एक सद्भाव कार्य के स्म में एच ए एल इंजन डिवीज़न पर ढके हुए सेक्टर में रखे जाते हैं।

तथ्य यह है कि आई ए एफ विगत 22 वर्षों से एयरो-इंजन की सुरक्षा/भण्डारण हेतु एच ए एल पर ही निर्भर रहा और इसी अवधि के दौरान वैकल्पिक भण्डारण स्थान की व्यवस्था नहीं कर सका।

- ए एफ स्टेशन (ए एफ एस) हाकिमपेट के अन्दर स्थित इकाई 43 ई डी, मध्यवर्ती जेट प्रशिक्षक (आई जे टी) विमान के लिए भण्डार धारिता डिपो (एस एच डी) के स्म में चिन्हित डिपो (मार्च 2007) भी किरन विमान पुर्जों के आदर्श भण्डारण हेतु भण्डारण स्थान की अत्यधिक कमी का सामना कर रहे थे। एक बोर्ड ऑफ आफीसर्स ने नए आधारभूत ढाँचे के लिए 62 वृक्षों सहित एक स्थल की पहचान की (अप्रैल 2009) तथा ₹4.94 करोड़ की लागत पर स्थायी स्थान के निर्माण की सिफारिश की (फरवरी 2010)।

दो वर्ष के पश्चात्, मुख्यालय प्रशिक्षण कमांड (एच क्यू टी सी) ₹4.93 करोड़ की लागत पर 43 ई डी के लिए स्थायी आवास के प्रावधान हेतु एक एए प्रदान किया (मार्च 2012)। तथापि, लेखा परीक्षा ने देखा (अक्टूबर 2013) कि सेना इंजीनियरिंग सेवा (एम ई एस) प्राधिकारियों ने एक वैकल्पिक स्थान हेतु ए एफ एस, हाकिमपेट को अनुरोध किया (मई 2013) क्योंकि चिन्हित स्थल काफी निचले क्षेत्र में था और उनके नियमानुसार वहां पर निर्माण करना कठिन था। अतः, निविदाकरण की प्रक्रिया वैकल्पिक स्थान को अन्तिम स्म देने (मई 2013) तक लम्बित रखी गई। ए एफ एस ने चार वर्ष पश्चात एच क्यू टी सी को बिना किसी वित्तीय प्रभाव के वैकल्पिक स्थान का प्रस्ताव रखा (जुलाई 2013)। फिलहाल, महत्वपूर्ण वायुयान भण्डारण डिपो पर अस्थाई स्थान पर रखे जाते हैं। लेखा परीक्षा आपत्ति (अक्टूबर 2013) के उत्तर में, डिपो (43 ई डी ए एफ) ने तथ्यों को स्वीकार किया (अक्टूबर 2013) और कहा कि प्रशासन ने एम ई एस के साथ गलती को यथोचित स्म से बाँटा। इसके अतिरिक्त, मुख्यालय अनुरक्षण कमांड (एच क्यू एम सी) ने कहा (अप्रैल 2014) कि घनी वनस्पति, झाड़ियों तथा जंगल के कारण, एम ई एस प्राधिकारी प्रस्तावित स्थल के अन्दर प्रवेश नहीं कर सके और इन कठिनाई के कारण प्रस्तावित स्थल की अनदेखी रही।

वायुसेना मुख्यालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में तथ्यों को स्वीकार करते हुए कहा कि कार्य शुरु हो चुका था (अप्रैल 2014) तथा जुलाई 2015 तक पूरा कर लिया जाएगा तथा उसके पश्चात समस्त भण्डार नए स्थान पर शिफ्ट कर लिया जाएगा।

तथ्य यह है कि भण्डारण स्थान के निर्माण हेतु बोर्ड ऑफ आफीसर्स की सिफारिश (अप्रैल 2009) के बावजूद कार्य की संस्वीकृति दो वर्ष के विलम्ब के पश्चात् प्रदान की गई थी तथा एम ई एस प्राधिकारियों ने एक वर्ष बीतने के बाद एक वैकल्पिक स्थल हेतु अनुरोध किया था तथा अन्ततः भण्डारण आवास के निर्माण में असाधारण स्तर से पाँच वर्ष का विलम्ब हुआ था। परिणामतः ₹54.89 करोड़ मूल्य के इतने महत्वपूर्ण वायुयान के भण्डार अस्थायी स्थान पर ही रखे जाते रहे।

- हमने देखा (सितम्बर 2013) कि ए एफ एस , 'बी' जो पॉलिसी पेज के अनुसार युद्ध वेस्टेज रिज़र्व (डब्ल्यू डब्ल्यू आर) को 10 दिन की आवश्यकता तक तथा विद्यमान भण्डारण क्षमता जो केवल 71,500 किलोग्राम थी, के प्रति 2.94 लाख किलोग्राम की निवल विस्फोट की मात्रा (एन ई क्यू) ए ए टी⁷⁸ भण्डारण के लिए अधीकृत था। स्थान की इस कमी को पूरा करने के लिए, एक बोर्ड ऑफ आफीसर्स ने एन ई क्यू की भण्डारण क्षमता को 1.86 लाख तक बढ़ाने के लिए नए शस्त्र भण्डारण (डब्ल्यू एस ए) क्षेत्र के निर्माण की आवश्यकता महसूस की (अक्टूबर 2010) तथा छः अस्थायी शैड गिराने और आठ इग्लू⁷⁹ एवं चार नए भवन बनाने की सिफारिश की (अक्टूबर 2010)। तथापि, दो वर्ष बीत जाने के बाद, मंत्रालय ने ₹24.72 करोड़ की लागत पर कार्य सेवाओं के प्रावधान हेतु संस्वीकृति प्रदान की (अक्टूबर 2012) जिसे पूरा करने की सम्भावित तिथि (पी डी सी) 106 सप्ताह (अर्थात् अक्टूबर 2014) तक थी। हमने यह भी देखा (सितम्बर 2013) कि यद्यपि कार्य जारी किया जा चुका था (अक्टूबर 2012) , एक वर्ष से अधिक का समय बीत जाने के बाद भी निविदाकरण की प्रक्रिया चल रही थी, क्योंकि अग्नि, विस्फोटक एवं पर्यावरण सुरक्षा केन्द्र (सी एफ ई ई एस) के अनुदेशों का पालन करने के लिए निविदा दस्तावेज़ों में आशोधन की आवश्यकता थी जो सभी डब्ल्यू एस ए कार्यों के लिए एक अनिवार्य अपेक्षा थी।

⁷⁸ वार्षिक युद्ध सामग्री प्रशिक्षण

⁷⁹ इग्लू, प्रतिबलित कंक्रीट अथवा स्टील से बनी हुई ज़मीन के ऊपर, भूमि से ढकी हुई शस्त्रागार है।

इसके अतिरिक्त, ए एफ एस 'बी' ने स्टेशन के डब्ल्यू डब्ल्यू आर तथा ए ए टी भण्डारों के प्राधिकृत भण्डारण तथा नई खरीदों से उद्भूत होने वाली भावी मांग को पूरा करने के लिए 40 एकड़ माप की नव अधीकृत भूमि पर 11 नए डेंजर भवनों⁸⁰ के निर्माण की आवश्यकता महसूस की (अक्टूबर 2010)। उक्त कार्य सी एफ ई ई एस के अनुमोदन के लिए रखा हुआ था तथा अधिक युद्ध सामग्री भण्डार अक्टूबर 2010 से ब्लास्ट पैनों⁸¹ में रखा जा रहा था।

सी एफ ई ई एस से अनिवार्य अनुमोदन प्राप्त न करने से सम्बन्धित लेखा परीक्षा आपत्ति (जून 2014) के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि सी एफ ई ई एस के अनुदेशों का पालन करने के लिए निविदा दस्तावेजों का आशोधन किया जाना था तथा वित्तीय सहमति (एफ सी) प्राप्त करने के लिए मामला रक्षा मंत्रालय के साथ प्रोसेस किया गया था। और मंत्रालय की टिप्पणियाँ अभी तक प्रगति की प्रक्रिया के अधीन हैं। यह भी कहा गया था कि ए ए राशि की तुलना में अधिक दर की प्राप्ति के लिए स्फीति भी एक कारण था तथा कार्य के निष्पादन हेतु राशि अगस्त 2014 में जारी की गई थी।

तथ्य यह है कि पर्याप्त भण्डारण सुनिश्चित किए बिना, एन ई क्यू का भण्डारण अनुमोदन विद्यमान क्षमता से चार गुणा किया गया था। इसके अतिरिक्त मंत्रालय से संस्वीकृति लेने तथा भण्डारण स्थान में विलम्ब के कारण, विस्फोटक भण्डार अस्थायी स्त्र से ब्लास्ट पैनों में किया जा रहा था (अक्टूबर 2010) जो उनके भण्डारण हेतु उचित नहीं थे। ए एफ एस 'बी' को सी एफ ई एस से अनिवार्य अनुमोदन समय पर ले लेना चाहिए था। इसके अतिरिक्त, अपर्याप्त योजना के कारण वर्ष 2010 में प्रक्षेपित कार्य सेवाएं अभी तक (सितम्बर 2014) निविदाकरण की अवस्था में ही थे।

- हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि ए एफ एस 'सी' 90,200 किलोग्राम एन ई क्यू रखने के लिए अधीकृत था जिसके प्रति ईकाई ने दो स्थानों पर फैले हुए अपने शस्त्र भण्डारण स्थान (डब्ल्यू एस ए) में 3.10 लाख किलोग्राम एन ई क्यू रखा हुआ था (नवम्बर 2010)। समस्त एन ई क्यू के लिए भण्डारण सुविधा अपर्याप्त थी। इसके अतिरिक्त, अधिक भण्डार में से कुछ अमानक स्थानों पर रखे गए थे जबकि कुछ भण्डार खुले में रखे गए थे। एक बी ओ ओ ने सी ए ई ई एस गतिमानों के अनुसार परिवर्तन तथा अमानक स्थान को मानक स्थान में उन्नत करने के लिए कार्य सेवाओं

⁸⁰ वे भवन जो जहां विस्फोटक रखे जाते हैं।

⁸¹ ब्लास्ट पैन परिचालनों के दौरान विमान को खड़ा करने के लिए होते हैं।

की सिफारिश की थी (नवम्बर 2010)। तदनुसार, मुख्यालय दक्षिण पश्चिम वायुसेना कमान (मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी) ने ₹3.16 करोड़ की लागत पर ए एफ एस 'सी' पर विद्यमान डब्ल्यू एस ए में परिवर्तन/परिवर्तन हेतु एए प्रदान किया (जनवरी 2011)। कार्य पूरा कर लिया गया था (जनवरी 2013)।

इसके अतिरिक्त, यूनिट प्राधिकारियों द्वारा यह भी सूचित किया गया था (अक्टूबर 2013) कि ए एफ एस 'सी' के युद्ध सामग्री के अनुचित भण्डारण, जैसे बम्ब इकाई (यूनिट) के खुले क्षेत्र में रखे जाते हैं, से बचने के लिए अतिरिक्त ओवर-ग्राउंड भण्डारण स्थान हेतु 100 एकड़ भूमि के अधिग्रहण का मामला उठाया था (जनवरी 2012)। लेखा परीक्षा द्वारा 100 एकड़ भूमि की आवश्यकता की गणना के सम्बन्ध में पूछे गए (जुलाई 2014) विशिष्ट प्रश्न के सम्बन्ध में, ए एफ एस 'सी' ने सम्बन्धित दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए (अगस्त 2014)। वायुसेना मुख्यालय ने अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2014) कि स्टेशन ए एफ एस 'सी' जमीन अधिग्रहण के मामले को प्रभावशाली तरीके से अनुसरण कर रहा था।

तथ्य यह है कि यद्यपि अधिक माल के भण्डारण हेतु कुछ भण्डारण स्थान के मानक स्थान बना दिया गया था। एन ई क्यू की मात्रा में मानक स्थान को सुनिश्चित करने से पूर्व बढ़ोतरी करना एक विवेकपूर्ण निर्णय नहीं था।

- इकाई 45 ई डी ए एफ, आगरा आई एल-76/78 तथा एयरबोर्न वार्निंग एंड कंट्रोल सिस्टम (ए डब्ल्यू ए सी एस) वायुयान के पुर्जों के लिए मदर डिपो है तथा उसे स्टॉक में पुर्जों का 20 प्रतिशत रिज़र्व रखना होता है। आई एल इंजनों के भण्डारण हेतु डिपो पर एक इंजन-बे के निर्माण क्योंकि भण्डार (20 प्रतिशत) अस्थाई भवन में रखे जा रहे थे तथा एयरो इंजन जनवरी 2010 से एक हैंगर में खुले में रखे जा रहे थे- हेतु एकत्रित एक बी ओ ओ (जनवरी 2012) ने 24 एयरो इंजनों के लिए इंजन-बे के निर्माण की सिफारिश की (जनवरी 2012) तथा मुख्यालय ने जारी करने की तारीख से 156 सप्ताह अर्थात् मार्च 2016 की पी डी सी के साथ ₹5.75 करोड़ की लागत पर ए ए प्रदान किया (मार्च 2013)। हमने देखा (जून 2014) कि कार्य के लम्बित होने के कारण, ₹13.06 करोड़ मूल्य के आठ इंजन डिपो के अन्दर खुले क्षेत्र में रखे जा रहे थे।

खुले क्षेत्र में इंजन रखने से सम्बन्धित लेखापरीक्षा आपत्ति (जून 2014) के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने यह स्वीकार करते हुए (सितम्बर 2014) कहा कि अपरिहार्य स्थानीय परिस्थितियों

में जब इंजन बेसों के अंदर हो केवल खुले क्षेत्र में ही रखे जाते हैं। उसने यह भी कहा कि फिलहाल सभी इंजन वैकल्पिक स्थानों में स्थानांतरित कर दिए गए थे तथा क्षति से बचाने के लिए उन्हें तारपोलीन से ढक दिया गया था।

तथापि, बी ओ ओ (मई 2012) के वक्तव्य के अनुसार जैसा कि लेखा परीक्षा में देखा गया था, खुले में पड़े इंजन केसों के अत्यधिक जलवायु परिस्थितियों के कारण विकृत होने की संभावना थी क्योंकि तापक्रम गर्मियों में 48-50⁰ सेन्टिग्रेड तक बढ़ जाता है तथा सर्दियों में 0⁰ सेन्टिग्रेड तक कम हो जाता है जिसके कारण केसों के अंदर रखे गए इंजन क्षतिग्रस्त/विकृत हो जाते हैं जिससे उनके तकनीकी जीवन पर प्रभाव पड़ता है।

इस प्रकार, विस्फोटकों/शस्त्रों के लिए स्थान अथवा भण्डार हेतु स्पष्ट प्रावधानों/अनुदेशों के बावजूद, 16 इकाईयों में से नमूना - जांच की गई छः इकाईयों पर स्थान का अभाव था जिसके कारण मंहगे शस्त्र खुले स्थान/ब्लास्ट पैनों में रखे जा रहे थे जिससे वे प्रकृति से प्रभावित हो रहे थे। समुचित भण्डारण स्थान के अभाव के कारण भण्डार की क्षति/विकृति हो सकती है जो परिचालन आवश्यकता के समय खराब पाया जा सकता है जिससे राष्ट्र की सुरक्षा खतरे में पड़ सकती है।

3.9.6 भण्डारण स्थान का अनुरक्षण

भारतीय वायु प्रकाशन (आई ए पी) 1502 में यह प्रावधान है कि अर्थव्यवस्था के हित में और यह सुनिश्चित करने के लिए कि उपकरण आवश्यकता के समय प्रयोग हेतु उपयुक्त हो, उपकरण को समुचित स्थान से रखा जाना चाहिए। आई ए पी 1502 में तापक्रम तथा आर्द्रता, सफाई, आदि के संदर्भ में आदर्श भण्डार-गृह परिस्थितियों, अनुकूल वातावरण आदि का भी प्रावधान है तथा उसमें सामान्य प्रयोजन के भण्डार के अनुरक्षण हेतु स्थितियां भी निर्धारित की गई हैं। भण्डारण एवं परिवहन विस्फोटक समिति⁸² (एस टी ई सी) के पैम्फलेट संख्या 3, 8 तथा 26 में सेना विस्फोटकों के लिए भवनों के निर्माण हेतु तकनीकी अपेक्षाओं, विस्फोट क्षेत्रों में वातानुकूलन एवं आर्द्रता नियंत्रण पर दिशानिर्देश तथा क्षेत्र में क्रमशः गोला-बारूद एवं विस्फोटकों के लिए विनियमों का प्रावधान है।

⁸² एस टी ई सी, रक्षा मंत्रालय (आर एण्ड डी) के अधीन है। जो सेना विस्फोटकों/क्षेत्रों के लिए भवनों एवं गलियारों, वातानुकूलनों आदि का निर्माण निर्धारित करने के लिए विभिन्न इशतहार जारी करती है।

लेखापरीक्षा में चुनी गई 16 में से दो इकाईयों में भण्डारण त्रुटियां देखी (सितम्बर 2013) जिनकी चर्चा नीचे की गई है-

ई डी, 'ए' विभिन्न प्रकार के विस्फोटक भण्डार से सज्जित मदर डिपो है। डिपो में चार शैड (संख्या 31, 72, 73 तथा 79) 1954 से पुराने थे तथा उनकी दीवारों, खम्भों, छत, फर्श तथा प्लेटफार्मों पर दरारें आ गई थी। अतः एक बी ओ ओ ने कार्य को करने अर्थात् शैडों के परिवर्धन/परिवर्तन को एस टी ई सी के विनिर्देशानुसार प्राथमिकता के आधार पर शुरु करने की सिफारिश की (नवम्बर 2010)।

एच क्यू एम सी ने 108 सप्ताह (अर्थात् अक्टूबर 2013 तक) की पी डी सी के साथ ₹76.61 लाख की लागत पर ए ए प्रदान किया (अक्टूबर 2011)। तथापि, शैड से बाहर रिडनफोर्स कंक्रीट कालम (आर सी सी) कॉलमों तथा छत के पुलों की उंचाई संस्वीकृति में शामिल नहीं थे। इसके कारण एम ई एस प्राधिकारियों की सिफारिश (जून 2012) के आधार पर लागत संशोधित कर (अगस्त 2012) ₹1.73 करोड़ तथा पी डी सी बढ़ाकर अगस्त 2014 तक कर दी गई थी।

लेखापरीक्षा आपत्ति (फरवरी 2014) के उत्तर में, कार्य सेवाओं को पूरा करने में विलम्ब पर, एच क्यू एम सी ने कहा (मई 2014) कि विलम्ब का कारण इस मामले में एक अलग डिज़ाईन तथा ढांचागत इंजीनियरिंग का अनुसरण किया जाना था। कार्य की वर्तमान प्रगति 40 प्रतिशत थी। तथ्यों को स्वीकार करते हुए अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में वायुसेना मुख्यालय ने कहा कि उच्च इंजीनियरिंग प्राधिकारियों द्वारा गलती का समय पर पता लगा लेने के कारण राज्य हानि से बच गया, जो अन्यथा गलत शैडों के निर्माण पर करना पड़ता।

परिणामगत: 2010 में शुरु किया गया कार्य, कार्य सेवाओं की आवश्यकता के अनुचित शुल्काती आँकलन के कारण तीन वर्ष बीत जाने के बाद भी समुचित रूप से पूरा नहीं हुआ था (सितम्बर 2014) जिसके कारण लागत में 126 प्रतिशत वृद्धि हुई।

कार्य का समापन लम्बित होने के कारण, यद्यपि अन्य शैडों में शिफ्ट किया गया भण्डार, रिसाव से सुरक्षा के लिए वाटर प्रूफ तारपोलीन/पॉलीथीन शीटों से ढका गया था, तथापि तथ्य यह है कि वह विस्फोटक भण्डार के लिए सही नहीं था।

- 2ई डी 'ए' पर स्थित चार शैडों (संख्या 4,6,21 तथा 54) के एयर कंडीशनिंग प्लांट 1972 के थे तथा ओ ई एम⁸³ विनिर्देशनों के अनुसार प्रतिस्थापन/समुचित नियंत्रित जलवायु स्थितियां अपेक्षित थी। अतः, कार्य सेवाओं की मांग निर्धारित करने के लिए एक बी ओ ओ असेम्बल हुआ (नवम्बर 2010)। एच क्यू एम सी ने ए ए जारी करने की तारीख से 52 सप्ताह (अर्थात् सितम्बर 2012 तक) की पी डी सी के साथ ₹95.97 लाख की लागत पर कार्य के लिए ए ए प्रदान किया (सितम्बर 2011)।

एसी प्लांटों के प्रतिस्थापन में विलम्ब के संबंध में लेखापरीक्षा आपत्ति (जून 2014) के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2014) कि इंजीनियरिंग प्राधिकारियों की सिफारिशों के अनुसार शैडों पर ए सी प्लांट समुचित प्रतिस्थापन तक न्यूनतम अनिवार्य मरम्मत के साथ प्रयोज्य रखे गए थे जब तक कि उपयुक्त प्रतिस्थापन हो जाए और पर्यावरणीय परिस्थितियां निर्धारित सीमा तक बनी रहे। यह भी कहा गया कि वर्तमान में एसी प्लांट के प्रतिस्थापन के संबंध में प्रगति 45 प्रतिशत थी।

तथ्य यह है कि नवम्बर 2010 में प्रक्षेपित एसी प्लांटों का प्रतिस्थापन लगभग चार वर्ष बीतने के बाद भी अभी (सितम्बर 2014) पूरा नहीं हुआ था, जिसके कारण इसकी वजह से डिपो द्वारा अन्य एसी शैडों में भण्डार की शिफ्टिंग आवश्यक हो गई।

- वायुसेना अकादमी (ए एफ ए) डिंडिंगुल पर स्थित 44 ई डी पहले (जनवरी 2007) एच पी टी-32 वायुयान पुर्जों की प्राप्ति, भण्डारण, अनुरक्षण, लेखाकरण, प्रावधान तथा निर्गम की व्यवस्था करती थी। डिपो की भूमिका संशोधित (मई 2013) कर पिलाटस पी सी-7 एम के-II वायुयान⁸⁴ तथा उससे संबंधित उपकरण तथा पुर्जों की समस्त रेंज की प्राप्ति, भण्डारण, अनुरक्षण, प्रावधान, निरीक्षण, निर्गमन कर दिया गया।

पिलाटस वायुयान तथा उससे संबंधित पुर्जों के लिए अनुबंध पूरा हो गया था (मई 2012) तथा भण्डार नवम्बर 2012 से आने शुरू हो गए थे। ओ ई एम के प्रतिनिधियों ने डिपो का दौरा किया

⁸³ मूल उपस्कर विनिर्माता

⁸⁴ पॉयलटों को मूल उड़ान प्रशिक्षण देने के लिए भारतीय वायुसेना द्वारा खरीदा गया पिलाटस पी सी एम के-II वायुयान

तथा अभीष्टतम तापक्रम नियंत्रण के लिए एक वातानुकूलित कमरे में सम्बन्धित पुर्जों को रखने की सिफारिश की (मई 2013)। डिपो ने भण्डारण स्थान को उन्नत/आशोधित करने के लिए चार प्रस्ताव अर्थात् एयरो ल्यूब भण्डार के पुनःसतहीकरण (नवम्बर 2012) वायुयान बैटरी भण्डार में वातानुकूलन (मार्च 2013) वायुयान एविओनिक्स/रोटेबल भण्डार में वातानुकूलन (जून 2013) तथा वायुयान टायर भण्डार की विशेष मरम्मत (मई 2013) शुरू किए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि (अक्तूबर 2013) यद्यपि पिलाटस का अनुबंध पूरा कर लिया गया था (मई 2012) तथा भण्डार पहुंचना शुरू हो गया था (नवम्बर 2012), तथापि, इन पुर्जों के लिए वातानुकूलित स्थान प्रदान करने के भारतीय वायुसेना द्वारा साथ-साथ कोई कार्रवाई नहीं की गई थी, बल्कि ओ ई एम प्रतिनिधियों द्वारा सिफारिश (मई 2013) के एक वर्ष बीतने के बाद कार्रवाई शुरू की गई थी। एच क्यू एम सी ने बताया (मई 2014) कि भण्डार फिलहाल एच पी टी-32 भण्डार आवास में रखे गए। वायुसेना मुख्यालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में कहा कि सभी चारों कार्य अभी पूरे नहीं हुए थे।

इस प्रकार, पर्याप्त वातानुकूलित स्थान के अभाव में ₹166.15 करोड़ मूल्य के मंहगे तथा संवेदनशील एविओनिक्स सहित वायुयान के पुर्जे अवातानुकूलित स्थान पर ही रखे जाते रहे जो ओ ई एम सिफारिशों का उल्लंघन था।

यद्यपि, भारतीय वायुसेना, विभिन्न प्रकार के विस्फोटक भण्डार के लिए शस्त्र भण्डारण सुविधाओं के महत्व से अवगत था, तथापि मदर डिपो पर विस्फोटक भण्डार जीर्ण अवस्था में अमानक शैडों में रखे गए थे जो ओ ई एम की सिफारिशों के विरुद्ध था। इसके अतिरिक्त, नए लाए गए वायुयान के संबंध में पुर्जों के भण्डारण हेतु कार्य सेवाएं उनके आगमन के बाद ही शुरू की गई थी। यह इस तथ्य का सूचक है कि भारतीय वायुसेना ने भण्डारण स्थान के अनुरक्षण को पर्याप्त महत्व नहीं दिया था जिसके कारण वर्तमान स्थिति में पुर्जों के विकृत होने की संभावना थी।

3.9.7 सुरक्षा उपायों की पर्याप्तता

विस्फोटक रसायनिक पदार्थ तथा रसायनिक पदार्थों का संयोजन है जो स्वभावतः एक चिंगारी घर्षण अथवा टक्कर से प्रज्वलित हो जाते हैं। यदि एक बार में अग्नि में अन्तर्ग्रस्त हो जाए तो ये उसके चारों ओर अचानक तथा गहन दबाव सृजित कर देते हैं, सामान्यतः ये उष्मा, आवास

तथा फ्लैश की बड़ी मात्रा के विकास के स्तर में आगे लक्षणीत होते हैं। परिणामतः विस्फोटकों/गोलाबारूद से अन्तर्ग्रस्त आग यदि उस पर तेज़ी से तथा प्रभावी कार्रवाई न की जाए तो उसकी भयंकर आग/विस्फोट के परिणामस्वरूप भयानक परिणाम हो सकते हैं। एस टी ई सी पैम्फलेट संख्या 6 तथा 15 में सरकारी विस्फोट स्थापनाओं में अग्नि बचाव तथा अग्नि-शमन के विनियम/दिशानिर्देश निर्धारित हैं।

लेखा परीक्षा में देखा (सितम्बर 2013) कि समीक्षित 16 इकाईयों में से तीन इकाईयों में अपर्याप्त अग्निशमक सुविधाएं थी जिसके कारण भण्डार/उपकरण तथा मानक जीवन को किसी अनिष्ट/दुर्घटना का खतरा था जिसकी चर्चा नीचे की गई है:-

- वायुसेना भण्डार पार्क (ए एस पी) 'डी' एक युद्ध सामग्री डिपो है तथा विस्फोटक भण्डार के भण्डारण तथा अनुक्षण के लिए उत्तरदायी है। रक्षा अधिनियम 1903 (धारा 3 एवं 7) के अनुसार, भारतीय वायुसेना के स्टेशनों तथा स्थापनाओं की बाह्य प्रकार की पहुंच से 900 मीटर की सीमा के अन्दर किसी भवन का निर्माण नहीं किया जाएगा। भारत सरकार, गज़ट अधिसूचना (दिसम्बर 1962), 1000 गज के अन्दर आने वाली भूमि के प्रयोग पर रोक लगानी है।

हमने देखा (सितम्बर 2013) कि इस प्रावधान के विपरीत, ए एस पी एक घनी जनसंख्या वाले क्षेत्र में स्थित है जिसके चारों ओर पॉश कालोनियां, रेस्तरां तथा विवाह भवन हैं। यद्यपि, नागरिक प्रशासन ने ए एस पी, 'डी' की चार दीवारी से 900 मीटर के अन्दर संयुक्त निर्माण बन्द करने के लिए नोटिस जारी किए (2007 एवं 2009), तथापि निर्माण अभी तक कुकुरमुत्तों की तरह चल रहा था।

लेखापरीक्षा आपत्ति (सितम्बर 2013) के उत्तर में, ए एस पी ने सूचित किया (अक्टूबर 2013) कि यद्यपि डिपो के स्थानांतरण से सम्बन्धित मामले रक्षा मंत्रालय द्वारा व्यवहार्य नहीं माने गए थे (अक्टूबर 2003), तथापि बढ़ती हुई जनसंख्या के कारण डिपो द्वारा नियमित बैठकें आयोजित करके मामले पुनः सिविल प्राधिकारियों के साथ उठाए गए थे और कुकुरमुत्तों की तरह बढ़ती जनसंख्या के कारण डिपो को स्थानांतरित करने का मामला फिलहाल मंत्रालय के विचाराधीन है।

तथ्य यह है कि आग/विस्फोट की किसी दुर्घटना के मामले में संभावित आपदा के संबद्ध जोखिम के साथ डिपो घनी आबादी वाले क्षेत्र ही से परिचालन कर रहा है।

आगे, हमने ए एस पी 'डी' पर अग्नि-शमन उपायों के संबंध में निम्नलिखित कमियाँ देखीं (सितम्बर 2013) :

- 64 नागरिकों के कर्मि दल की प्राधिकृत स्थापना (2012-13) के प्रति 2010-11 से 22 कर्मियों की कमी के साथ केवल 42 नागरिक ही तैनात थे। 10 अग्नि इंजन ड्राईवर्स के अनुमोदन के प्रति केवल पाँच अग्नि इंजन ड्राईवर उपलब्ध थे।
- ए एस पी अग्निशमक के लिए पाँच बड़े ट्रकों तथा एक ट्रेलर अग्नि पम्प के लिए प्राधिकृत (2010-11 से 2012-13) था। तथापि 2010-11 से एक उपकरण बड़े अग्निशमक ट्रक (टी एफ एफ एल) तथा एक ट्रेलर अग्नि पम्प की कमी थी।
- किसी दुर्घटना के मामले में आग की हानि से बचने के लिए विस्फोटकों के भण्डारण स्थान में कोई अग्नि अलार्म प्रणाली /अग्नि संसूचन प्रणाली उपलब्ध नहीं कराई गई थी। अग्नि अलार्म प्रणाली तथा जल उत्सर्जक के प्रावधान हेतु प्रस्ताव (जून 2013) अभी प्रक्रियाधीन था।

अग्नि कर्मि दल तथा उपकरण दोनों की कमी पर लेखा परीक्षा को आपत्ति (सितम्बर 2013) के उत्तर में, ए एस पी ने कहा (अक्टूबर 2013) कि सात नागरिक कर्मियों की कमी वाले अग्निशमन स्टाफ को पूरा करने के लिए 15 वायुसेना सैनिक तैनात किए गए थे (2010-11 से 2012-13)।

तथ्यों को स्वीकार करते हुए, वायुसेना मुख्यालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में कहा कि सी एफ ई ई एस ने एक विश्वसनीय स्रोत के स्तर में अग्नि उत्सर्जन प्रणाली पर विचार नहीं किया था और यह सिफारिश की थी कि एस टी ई सी विनियमों के अनुसार विस्फोटक भण्डारण भवनों में स्व अग्नि संसूचन एवं अलार्म प्रणाली स्थापित करने की आवश्यकता नहीं थी। अग्नि कर्मि दल की कमी के संबंध में, उसने कहा कि रक्षा मंत्रालय/वायुसेना मुख्यालय द्वारा रिक्तियाँ बनाने के पश्चात् पदों के स्थायी स्तर से भरे जाने तक उपलब्ध कर्मि दल द्वारा अतिरिक्त कार्य के माध्यम से कमी को पूरा किया जा रहा था।

तथापि, तथ्य यह है कि एस टी ई सी विनियमों में सामान्य अग्नि अलार्म प्रणाली का प्रावधान करने के लिए कहा गया था जो भण्डारण भवनों में नहीं लगाई गई थी। इसके अतिरिक्त कर्मों दल (सितम्बर 2014) तथा उपकरण की कमी ने ए एस पी को आगे के खतरों/दुर्घटना की स्थिति में सुरक्षित छोड़ दिया था।

- ई डी 'ए', विभिन्न प्रकार के विस्फोटक भण्डार के लिए भण्डारण सुविधाओं के साथ सज्जित एक मदर डिपो है। लेखापरीक्षा ने सभी भण्डारण शैडों में अग्नि-शमक उपकरण जैसे अग्नि बाल्टियों तथा अग्नि दुरमुसों की कमी देखी थी (सितम्बर 2013)।

लेखापरीक्षा आपत्ति (सितम्बर 2013) के उत्तर में, डिपो ने कहा (सितम्बर 2013) कि इन कमियों को दूर करने के लिए क्रय आदेश दे दिए गए थे (अप्रैल से जुलाई 2013)।

तथ्य यह है कि डिपो आज तक (सितम्बर 2013) अग्नि-शमन उपकरण के बिना ही कार्य कर रहा था जो आग के खतरों से बचने के लिए असुरक्षित था।

- 11 बी आर डी, ए एफ, भारतीय वायुसेना का एक प्रीमियर बी आर डी है जिसे मिग 29 की मध्यम/पूँजीगत मरम्मत तथा मिग 23 यू बी वायुयान की मध्यम मरम्मत का कार्य सौंपा गया था। लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि अग्निशमन उपकरणों जैसे अग्नि-शामकों, अग्नि बाल्टियों तथा अग्नि दुरमुसों की धारिता में काफी कमियां थीं। लेखापरीक्षा (सितम्बर 2013) में इंगित किए जाने पर, डिपो ने कहा (सितम्बर 2013) कि कम मदों की खरीद करने के लिए कार्रवाई प्रारम्भ कर दी गई थी जो कि मूर्तस्त्र लेने में खरीद के विभिन्न चरणों में था।

ई डी 'ए' तथा 11 बी आर डी के संबंध में लेखापरीक्षा आपत्ति (जून 2014) के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए (सितम्बर 2014) अपने उत्तर में कहा कि त्रुटिपूर्ण अग्नि-शमन उपकरणों की खरीद के माध्यम से पूरी की जा रही है और यह भी कहा कि सभी महत्वपूर्ण क्षेत्रों पर लघु अग्नि-शमन उपकरण पर्याप्त संख्या में रखना भी सुनिश्चित किया गया था तथा अग्नि-शमन अवसंरचना में भी किसी भी दुर्घटना का सामना करने के लिए तेज़ी लाई गई थी।

तथ्य यह है कि डिपो अग्नि-शमन उपकरण के बिना ही कार्य रहा था, जोकि समय-अन्तराल के प्रबंध के दौरान जो इसे आग के खतरों से असुरक्षित बनाता था तथा डिपो ने अपेक्षित मानक अग्नि-शमन उपकरण केवल लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने के बाद ही खरीदे थे।

इस प्रकार भारत सरकार द्वारा प्रचारित आदेशों के विपरीत, एक गोला-बारूद डिपो, आग फैलने के मामले में संभावित आपदा के संबद्ध जोखिम के साथ घनी आबादी वाले क्षेत्र में विद्यमान है। डिपों में मानवशक्ति/वाहनों/अग्नि अलार्म प्रणाली आदि का भी अभाव था। दूसरे डिपो में अग्नि-शमन उपकरण का अभाव था। इससे यह भी पता चलता है कि इन शस्त्र डिपो में सुरक्षा उपायों के लिए वायुसेना मुख्यालय द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी जिसके कारण इन विस्फोटकों की सुरक्षा से समझौता किया गया था और इस प्रकार प्रतिकूल परिणामों को नज़रअंदाज किया गया था।

3.9.8 जीवन समाप्त युद्ध सामग्री का निपटान

एस टी ई सी पैम्फलेट सं 18 में बेकार विस्फोटकों तथा गोलाबारूद को जला कर/ नष्ट करके उनका निपटान करने के लिए दिशानिर्देश निर्धारित किए गए हैं। लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि समीक्षा की गई 16 इकाईयों में से दो इकाईयों में समय समाप्त युद्ध सामग्री/गोलाबारूद के समय पर निपटान में विलम्ब हुआ था जिसके कारण कोई अनिष्ट/दुर्घटना हो सकता थी जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

- युद्ध सामग्री/गोलाबारूद भण्डार जो भारतीय वायुसेना की मांग के हिसाब से फालतू घोषित कर दिए जाते हैं और जिनका कोई वैकल्पिक प्रयोग नहीं होता, उनका ई डी, 'ए' द्वारा समुचित निधियों जैसे विस्फोट करके, जलाकर, कुकिंग ऑफ⁸⁵ भंग करने तथा परिवर्तन/विकृति⁸⁶ के माध्यम से निपटान किया जाता है। विनाश ग्राउंड पर निपटाए गए भण्डार के संबंध में, धातु स्क्रेप के संग्रहण के अधिकार की मै. एम एस टी सी⁸⁷ लिमिटेड के माध्यम से नीलामी की जाती है तथा सफल बोलीदाता को वार्षिक रूप से उसका अनुबंध दिया जाता है। वायुसेना मुख्यालय, समय समाप्त शस्त्रों तथा गोला बारूद के लिए डिपो को वार्षिक कार्य सौंपता है।

⁸⁵ भस्मक में एस ए ए के निपटान की विधि

⁸⁶ परिवर्तन किसी भी समय समाप्त युद्ध-सामग्री को भंग करके अथवा बिगाड़ कर कबाड़ में परिवर्तित करना। विकृत काट-पीट कर समय समाप्त अविस्फोटक युद्ध सामग्री का रूप बदलना।

⁸⁷ एम एस टी सी लिमिटेड, एक पी एस यू है जिसे पहले मेटल स्क्रेप ट्रेड कॉर्पोरेशन लिमिटेड के नाम से जाना जाता है।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि डिपो द्वारा विध्वंस कार्यों की जिम्मेदारी केवल कबाड़ के संविदाकार की बाध्यता तक सीमित रखा था। परिणामतः, डिपो वायुसेना मुख्यालय द्वारा विध्वंस कार्यों की जिम्मेदारी को पूरा नहीं कर रहा था और डिपो में समय समाप्त शस्त्रों की बहुत बड़ी मात्रा लगातार एकत्रित हो रही थी जैसे आर-73 मिसाइल, रॉकेट, विस्फोट-प्रेरक आदि जो कि विनाश/निपटान के लिए देय हो गए थे।

लेखापरीक्षा आपत्ति (जून 2014) के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में तथ्यों को स्वीकार करते हुए कहा कि कई बार डिपो पर विध्वंस कार्य, केवल क्रमानुसार सृजित किए जाने वाले स्क्रैप तक सीमित कर दिया जाता था ताकि कबाड़ ठेकेदार के साथ संविदागत दायित्व न बढ़े और यह भी सूचित किया कि लेखापरीक्षा द्वारा इंगित विसंगति को वर्ष 2014-15 के ड्राफ्ट संविदा में समाधान कर दिया गया था और इसके अनुमोदन पर कबाड़ सृजन हेतु कोई स्क्रावट नहीं होगी।

तथ्य यह है कि दिशानिर्देशों में स्पष्ट शर्त के बावजूद, डिपो समय-समाप्त युद्ध सामग्री की बड़ी मात्रा में संचय के बावजूद कबाड़ सृजन केवल अनुबंध दायित्व को पूरा करने के लिए विध्वंस कार्य कर रहा था।

- लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि ए एस पी, 'डी' ने समय समाप्त युद्ध सामग्री/विस्फोटक रखे हुए थे जिसने कुल 361.19 वर्ग मीटर फर्शी क्षेत्र घेरा हुआ था। इस संचय के कारण भण्डार स्थान की घोर कमी हो सकती थी। लेखापरीक्षा आपत्ति (सितम्बर 2013) के उत्तर में, ए एस पी ने कहा (अक्टूबर 2013) कि समय समाप्त भण्डार के निपटान में विलम्ब का कारण विध्वंस रेंज की अनुपलब्धता तथा विध्वंस हेतु विपरीत मौसम स्थिति होना थी।

तथ्यों को स्वीकार करते हुए (सितम्बर 2014) वायुसेना मुख्यालय ने कहा कि समय समाप्त भण्डार अभिप्रेत प्रयोग के लिए अनुपयुक्त किन्तु असुरक्षित नहीं हैं तथा उसे किसी अतिरिक्त आशंका अथवा भण्डार कमी की समस्या नहीं है।

तथ्य यह है कि समय समाप्त युद्ध सामग्री में निपटान के लिए निर्धारित अनुदेशों/दिशानिर्देशों के अनुपालन न करने के कारण यूनिट के साथ साथ यूनिट के आसपास घनी आबादी संभावित जोखिम वाला क्षेत्र है।

विध्वंस रेंज के अभाव में समय समाप्त भण्डार के निपटान में विलम्ब हुआ था। दूसरा डिपो समय समाप्त युद्ध सामग्री की बड़ी मात्रा में संचय के बावजूद केवल अनुबंध दायित्व को पूरा करने के लिए ही कबाड़ सृजन का कार्य कर रहा था। इससे समय समाप्त युद्ध सामग्री के समय पर निपटान में विलम्ब के अतिरिक्त संबंधित प्राधिकारियों की ओर से अनुचित निर्धारण/कार्रवाई का भी पता चलता है।

3.9.9 निष्कर्ष

विशेष उपकरण जैसे शस्त्र के अपर्याप्त भण्डार तथा अतिरिक्त भण्डारण स्थान के सृजन में विलम्ब के कारण, महत्वपूर्ण भण्डार अनुचित भण्डारों में/खुले में/अन्य शैलों में रखा जा रहा है जिसके कारण न केवल शैलों में भीड़-भाड़ हुई बल्कि इससे सामग्री का संचालन भी कठिन हो गया। उस समय के संबंध में जिसके लिए वातानुकूलित भण्डारण स्थान आवश्यक हैं, भण्डारण स्थान की व्यवस्था न करने/उसमें विलम्ब के कारण वायुसेना के युद्ध सामग्री भण्डार निम्न स्तर के स्थान पर रखे जा रहे हैं जिसके परिणामस्वरूप उनकी गुणवत्ता में विकृति हो सकती है। भण्डार शैलों के रिसाव के मरम्मत कार्य को प्राथमिकता नहीं दी गई थी जिसके कारण भण्डार अन्य शैलों में स्थानान्तरित करने पड़े।

अग्निशमन उपकरण में कमियों तथा कर्मियों दल की कमी उनकी प्रावधान व्यवस्था में कमी के कारण बनी हुई थी जिससे इकाई अग्नि के खतरों से असुरक्षित थी।

3.9.10 सिफारिशें

1. ई डी को केवल प्राधिकृत शस्त्र भण्डार ही उनके पर्याप्त तथा समुचित स्थान को पूरा होने तक रखना चाहिए ताकि अधिक भण्डार को खुले स्थान/अनुचित भण्डार में रखने से बचाया जा सके जिसके कारण वह विकृत होता है।
2. शस्त्र भण्डार के लिए विनिर्माताओं द्वारा निर्धारित तथा एस टी ई सी के अनुसार समय समय पर जारी विनियमों के अनुसार समुचित सुरक्षा उपाय किए जाने चाहिए।
3. पर्याप्त तथा समुचित भण्डारण क्षेत्र के सृजन को प्राथमिकता दी जानी चाहिए ताकि नए वायुयान के प्रवेश के समय भण्डार सामग्री की प्राप्ति के साथ-साथ अनुस्रमता रखी जा सके।
4. यह सुनिश्चित करने के लिए कार्रवाई की जानी चाहिए कि आवासीय क्षेत्र में स्थित शस्त्र भण्डार डिपो स्थानीय नागरिक जनसंख्या की सुरक्षा के बड़े हित में अन्य स्थानों को स्थानान्तरित किए जाएं। रक्षा अधिनियम के इस अनुबंध का कि कोई भी

निर्माण भारतीय वायुसेना की बाहरी परिधि से 900 मीटर के अन्दर नहीं होना चाहिए, का पालन सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

5. समय समाप्त भण्डार का निर्धारित समय सीमा के अन्दर निपटान किया जाना चाहिए।
6. एस टी ई सी दिशानिर्देशों में किए गए उल्लेख के अनुसार डिपो में समसुचित अग्निशमन प्रणालियाँ लगाई जानी चाहिए।

मामला मंत्रालय को जून 2014 में भेजा गया था, परन्तु उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

निर्माण सेवाएं

3.10 विवाहित आवासों का अधिक प्रावधान

नामांकित गैर-योद्धियों के लिए विवाहित आवास के अधिक प्रावधान के कारण ₹0.72 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ ।

रक्षा सेवाओं के आवास मान 2009 के अनुसार नामांकित गैर-योद्धियों [एन सी (ई)] के लिए 100 प्रतिशत आवास का प्राधिकार है। तथापि, यह 100 प्रतिशत प्राधिकार भारत सरकार (जी ओ आई) द्वारा 75 प्रतिशत तक कम किया गया (अप्रैल 2011)। इस प्राधिकार के उल्लंघन, जिसके कारण ₹0.72 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ, का एक दृष्टांत लेखापरीक्षा में देखा गया (जुलाई 2012), यथा नीचे चर्चा की गई है:

रक्षा सुरक्षा कोर (डी एस सी) और गैर योद्धियों (नामांकित) [एन सी (ई)] के लिए विवाहित आवासों की आवश्यकता को निर्धारित करने हेतु वायु सेना स्टेशन (ए एफ एस), जामनगर में अधिकारी बोर्ड (बी ओ ओ) की बैठक हुई (अक्टूबर 2011)। प्रस्ताव (जनवरी 2012) के कार्य क्षेत्र में अन्य बातों के साथ कंबालिया के बेतार परीक्षणत्मक यूनिट (डब्ल्यू ई यू) जो ए एफ एस, जामनगर की लॉजर यूनिट है के 37 एन सी (ई) तथा 29 डी एस सी कार्मिकों के लिए विवाहित आवास भी शामिल था। बोर्ड की सिफारिशों (जनवरी 2012) के आधार पर वायु सेना मुख्यालय ने ₹11.94 करोड़ की लागत पर 66 आवास युनिट के निर्माण हेतु संस्वीकृति प्रदान की (मार्च 2012)। तदनुसार मुख्य अभियन्ता, वायु सेना, गांधीनगर ने (अप्रैल 2013) में ₹10.21 करोड़ में संविदा की।

लेखापरीक्षा संवीक्षा (सितम्बर 2013) से पता चला कि डब्ल्यू ई यू खंबालिया को केवल 37 एन सी (ई) के लिए प्राधिकार था। 75 प्रतिशत प्राधिकार को ध्यान में रखते हुए डी यू के निर्माण को 28 डी यू में सीमित किया जाना चाहिए था। इस प्रकार प्राधिकार से अधिक 9 डी यू का प्रावधान करने के कारण भारतीय वायु सेना को ₹0.72 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

लेखापरीक्षा में इस मामले को उठाए जाने पर (मार्च 2014) दक्षिण पश्चिम वायु कमान मुख्यालय (एच क्यू स्वाक) ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए कहा (अप्रैल 2014) कि 100 प्रतिशत विवाहित आवास का प्राधिकार बोर्ड द्वारा त्रुटि से लिया गया था, और वायु सेना स्टेशन एवं सैन्य अभियन्ता सेवाओं (एम ई एस) के सभी स्तरों पर यह देखने में विफलता हुई थी। उन्होंने आगे कहा (जुलाई 2014) कि भविष्य में ऐसी पुनरावृत्ति से बचने हेतु नीति सम्बन्धी पत्रों को अनुपालनार्थ परिचालित किया गया है।

मई 2014 में जारी पैराग्राफ के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने (अगस्त 2014) रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कहा (अगस्त 2014) कि भारत सरकार के उस आदेश का, जो मान को स्थापना के 75 प्रतिशत तक घटाया अधिकारी बोर्ड द्वारा संदर्भ नहीं किया जाना एक चूक थी।

इस प्रकार एन सी (ई) के लिए विवाहित आवास के अधिक प्रावधान के कारण भारतीय वायु सेना (आई ए एफ)को ₹0.72 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

यह मामला मई 2014 में मंत्रालय को भेजा गया, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)

विविध मामलें

3.11 सिम्युलेटरों के अनुरक्षण पर किया गया परिहार्य व्यय

एच पी टी-32 बेड़े की उड़ान को बन्द किये जाने के बावजूद वार्षिक अनुरक्षण संविदा को जारी रखने के अविवेकपूर्ण निर्णय से भारतीय वायु सेना को ₹0.92 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने ₹7.5 करोड़ की लागत पर 18 सिम्युलेटरों⁸⁸ की अधिप्राप्ति के लिए मेसर्स टी एस एल टेकनॉलजीस प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली (ओ ई एम⁸⁹) के साथ संविदा

⁸⁸ कॉकपिट कार्यविधि प्रशिक्षक (सी.पी.टी.) तथा अभ्यास कार्यविधि प्लेटफार्म (पी.पी.पी.)।

की (मार्च 2004)। इन सिम्युलेटरों को चार वायु सेना स्टेशनों⁹⁰ में संस्थापित करके उनका चालूकरण किया गया (फरवरी 2009) तथा 12 दिसम्बर 2011 तक वे वारंटी के अधीन थे। इन 18 में से 10 सिम्युलेटरों की अधिप्राप्ति एच.पी.टी.- 32 वायुयानों के लिए और आठ की अधिप्राप्ति किरण वायुयानों⁹¹ के लिए पॉयलटों को मूलभूत उड़ान प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु की गई।

वारंटी की समाप्ति पर इन सिम्युलेटरों को वार्षिक अनुरक्षण संविदा (ए एम सी) के माध्यम से किये जाने की आवश्यकता थी। सभी सिम्युलेटरों के अनुरक्षण के लिए मंत्रालय ने ₹1.60 करोड़ (शुल्क एवं करों को छोड़कर) की कुल लागत पर तीन वर्षों की अवधि के लिए मेसर्स डेफसिस सोल्यूशन्स प्राइवेट लिमिटेड, बंगलौर⁹² के साथ संविदा की (दिसम्बर 2011) और भुगतान अप्रैल 2012 से शुरू करके तीन-तीन महीनों के अन्तराल में 12 समान किस्तों में (अर्थात् ₹13.33 लाख) किया जाना था। संविदा के बाद उसमें परिवर्तन/संशोधन करने का संविदा में प्रावधान (उपखण्ड-13) था।

लेखापरीक्षा ने देखा (जुलाई 2013) कि इंजन कट⁹³ के कारण जुलाई 2009 तक एक घातक दुर्घटना (जुलाई 2009) जिसमें एच पी टी-32 वायुयान सम्मिलित था तथा एच पी टी-32 वायुयानों की 189 घटनाएं/दुर्घटनाएं हुईं। एच पी टी -32 वायुयान और उसके इंजन की अनुरक्षणीयता एवं विश्वसनीयता का गहन विश्लेषण करने हेतु वायु सेना मुख्यालय द्वारा उच्चाधिकार अध्ययन दल (एच पी एस टी) का गठन किया (जुलाई 2009) तथा मेसर्स एच ए एल (परिवहन वायुयान प्रभाग) को विफलता के कारण का पता लगाने और उपचारात्मक उपायों आदि का सुझाव देने हेतु तकनीकी जांच करने का कार्य भी दिया गया। इसी बीच आई ए एफ ने एच पी एस टी रिपोर्ट को अन्तिम रूप देने तक एच पी टी-32 बेड़े की उड़ान को बन्द करने का निर्णय लिया (अगस्त 2009)। एच पी एस टी ने अपनी रिपोर्ट में सिफारिश की (दिसम्बर 2009) कि एच पी टी - 32 वायुयान का डिज़ाइन एवं विकास 1980 के दशक के प्रारंभिक वर्षों में किया गया था और उसने वर्तमान मानकों की पूर्ति नहीं की। एच ए एल द्वारा की गई तकनीकी जांच अपने निष्कर्षों में अपूर्ण थी। अतः आई ए एफ ने एच पी

⁸⁹ मूल उपस्कर निर्माता।

⁹⁰ 406 ए.एफ.एस.बीदर, 408 ए.एफ.ए. हकीमपेट, 413 ए.एफ.एस. तांबरम और 409 ए.एफ.एस. (ए.एफ.अकादमी)

⁹¹ एच.पी.टी.-32 एवं किरण वायुयान = इन वायुयानों का प्रयोग पायलटों को क्रमशः आधार और चरण - II प्रशिक्षण देने हेतु किया जाता है।

⁹² ओ ई एम द्वारा मनोनीत।

⁹³ हवा में उड़ान के समय इंजन ने एक दम काम करना बन्द कर दिया।

टी - 32 बेड़े की प्रतिप्राप्ति समापन (बेड़े की उड़ान को बन्द करना) हेतु अन्तिम निर्णय लिया (जून 2012)।

यद्यपि, लेखापरीक्षा ने जून 2012 में देखा कि एच पी टी- 32 वायुयान के उड़ानों को बन्द किए जाने के बावजूद आई ए एफ ने एच पी टी 32 वायुयान के 10 सिम्युलेटरों के अनुरक्षण हेतु समीकृत तिमाही किस्तों का भुगतान जारी रखा। यद्यपि अनुरक्षण संविदा में (दिसम्बर 2011) संविदा करने के पश्चात् परिवर्तन/संशोधन करने हेतु प्रावधान था। अनुरक्षण के लिए अप्रैल 2014⁹⁴ तक फर्म को आठ किस्तों में ₹1.17 करोड़⁹⁵ की राशि का भुगतान किया गया था। यदि आई ए एफ ने जून 2012 में एच पी टी -32 बेड़े की उड़ान को बन्द किए जाने के पश्चात् उचित अध्यवसाय दिखाया होता और संविदा में प्रदान किए गए संशोधन खण्ड का प्रयोग किया होता, तो फर्म को दिए गए/संभावित रूप से किए जाने वाले जून 2012 से आगे ₹0.92 करोड़ के व्यय से बचा जा सकता था।

मई 2014 में जारी ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में वायु सेना मुख्यालय (अगस्त 2014) ने रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर इन तथ्यों को स्वीकार करते हुए कहा (अगस्त 2014) कि प्रशिक्षण कमान मुख्यालय (एच क्यू टी सी) द्वारा अगस्त 2012 और जुलाई 2013 के बीच प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु एच पी टी-32 सिम्युलेटर को तीन प्रशिक्षण संस्थापना⁹⁶ में स्थानांतरित किया गया था। अतः संशोधन खण्ड के आह्वान की कोई आवश्यकता प्रतीत नहीं हुई।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि अनुरक्षण संविदा को अन्तिम रूप देने सम्बन्धी प्रलेखों की जांच से (जुलाई 2013) पता चला कि प्रशिक्षण कमान मुख्यालय ने वायु सेना मुख्यालय को सूचित किया था (दिसम्बर 2010) कि एच पी टी-32 वायुयान बेड़े के पुनरुज्जीवन पर इन एच पी टी-32 सिम्युलेटरों का उपयोग किया जाएगा। तथ्य यह है कि वायु सेना मुख्यालय को ए एम सी करने (दिसम्बर 2011) के छः महीने के अंदर (जून 2012) एच पी टी-32 वायुयान की उड़ान को बन्द करने के बारे में जानकारी हो गयी थी तथा जून 2012 से फर्म को संभावित रूप से भुगतान किए जाने वाले ₹0.92 करोड़ के व्यय से बचने हेतु ए एम सी के

⁹⁴ सितम्बर 2014 में वायुसेना मुख्यालय द्वारा सूचना के आधार पर स्थिति को अपडेट किया गया।

⁹⁵ कर एवं ड्यूटी सहित तथा स्मए 2.40 लाख की राशि की एल डी घटाकर कुल भुगतान स्मए 1.17 करोड़ में से स्मए 65 लाख एच पी टी 21 तथा स्मए 52 लाख किरन वायुयान के अनुरक्षण पर भुगतान किया गया।

⁹⁶ तीन प्रशिक्षण स्थापना = इलेक्ट्रॉनिक तथा इन्स्ट्रुमेंट संस्थान (ई एवं आई टी आई), बंगलूरु - दो सिम्युलेटर यांत्रिक परिवहन संस्थान (एम टी आई), ताम्बरम - दो सिम्युलेटर तथा एन डी ए (ए एफ प्रशिक्षण दल), खड्गवासला (पूणे) - छः सिम्युलेटर।

परिवर्तन/संशोधन खंड का प्रयोग कर सकता था। इसके अलावा, सिम्युलेटरों को इन प्रशिक्षण संस्थापनों में स्थानांतरण करने से कोई प्रयोजन नहीं होगा, क्योंकि तीन में से दो⁹⁷ संस्थापनों ने उड़ान प्रशिक्षण नहीं दिया तथा तीसरी इकाई (नेशनल डिफेन्स अकादमी) केंडरों को नीति पृष्ठ के अनुसार उड़ान एवं वायुयान विषयों में केवल सैद्धांतिक प्रशिक्षण देने के लिए थी।

यह मामला मई 2014 में मंत्रालय को भेजा गया, उनका उत्तर सितम्बर 2014 तक प्रतीक्षित था।

3.12 लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर वसूली

लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर ₹1.43 करोड़ की वसूली की गई

रक्षा मंत्रालय (एम ओ डी) ने थलसेना, वायुसेना (ए एफ) एवं नौसेना द्वारा अनिर्धारित भूमि की खेती से अर्जित राजस्व का 25 प्रतिशत लोक निधि में तथा शेष 75 प्रतिशत गैर-लोक निधि⁹⁸ में जमा करने का निर्णय लिया (मई 1976)। एम ओ डी द्वारा इन आदेशों का अधिक्रमण किया गया (दिसम्बर 1995), जिसने यह निर्धारित किया कि थलसेना, नौसेना और वायुसेना के प्रबंधन के अंतर्गत आने वाली भूमि से प्राप्त सभी राजस्व को सरकारी खज़ाने में जमा किया जाना था, जिससे कि यह भारत के समाकित निधि का हिस्सा बन जाए।

लेखा परीक्षा में नोटिस पता चला (मई 1999) कि भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) द्वारा इन आदेशों का अनुपालन नहीं किया जा रहा था। आदेशों (दिसम्बर 1995) का आनुपालन न करने संबंधी मामला 1999-2000 (जुलाई 1999) के स्थानीय जाँच लेखा परीक्षा रिपोर्ट में उठाया गया था। वायुसेना मुख्यालय ने मंत्रालय के साथ उनके आदेशों (दिसम्बर 1995) को रद्द करने तथा दिसम्बर 1995 से पूर्व विद्यमान यथापूर्व स्थिति के पुनः स्थापन हेतु यह मामला उठाया (जनवरी 2000)। परन्तु दिसम्बर 2000 तक भूमि की खेती से अर्जित 100 प्रतिशत राजस्व गैर लोक निधि में जमा करना जारी रखा। तत्पश्चात् भारतीय वायुसेना ने रक्षा भूमि पर खेती बन्द कर दिया (जनवरी 2001)। भारतीय वायुसेना के इस प्रस्ताव को (जनवरी 2000) मंत्रालय द्वारा मई 2002 में अस्वीकार कर दिया गया।

⁹⁷ तीन प्रशिक्षण स्थापना = इलेक्ट्रॉनिक तथा इन्स्ट्रुमेंट संस्थान (ई एवं आई टी आई), बंगलूरु - दो सिम्युलेटर यांत्रिक परिवहन संस्थान (एम टी आई), ताम्बरम।

⁹⁸ गैर लोक निधि, लोक निधि से भिन्न निधि है और वायुसेना इकाइयों द्वारा इसका उपयोग अपने कर्मियों के कल्याण के लिए किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने मामले का समय समय पर अनुक्षण किया। 2007 तक आदेशों का पालन न करने के कारण, लेखा परीक्षा ने मार्च 2008 में पुनः यह मामला उठाया। तथापि, वायुसेना मुख्यालय ने गैर लोक निधि में जमा किए गए राजस्व के नियमितकरण के लिए यह मामला मंत्रालय को पुनः भेजा (2008)। मंत्रालय ने नियमितकरण को अस्वीकार कर दिया (दिसम्बर 2008) और कहा कि वायुसेना मुख्यालय को प्राप्तियां गैर लोक निधि में जमा करने का कोई जनादेश नहीं था। मई 2010 में, वायुसेना मुख्यालय ने इस मामले को पुनर्विचार हेतु पुनः प्रस्तुत किया। मंत्रालय ने अपना पूर्व मत दोहराया (जून 2010)। सितम्बर 2013 में, भारतीय वायुसेना ने सभी प्रभावित यूनिटों से ₹1.43 करोड़ की वसूली की तथा उसे सरकारी खज़ाने में जमा किया।

इस प्रकार, 1999 से लेखा परीक्षा द्वारा इस मामले का प्रबल अनुसरण के कारण ₹1.43 करोड़ की वसूली की गई।

अप्रैल 2014 में जारी पैराग्राफ के उत्तर में मंत्रालय ने इन तथ्यों को स्वीकार किया (जुलाई 2014)।

अध्याय IV: नौसेना

अधिप्राप्ति एवं संविदा/अनुबंध प्रबंधन

4.1 शस्त्र उपकरण डिपों तथा शस्त्र उपकरण निदेशालय की कार्यप्रणाली

मांग की वार्षिक समीक्षा (एआरडी) - आगे की योजना तथा शस्त्र उपकरण पुर्जों की पुनः पूर्ति के एक माप में 93 तथा 83 प्रतिशत से अधिक का विलम्ब क्रमशः मुम्बई तथा विशाखापट्टनम के शस्त्र उपकरण डिपों द्वारा किया गया था। इनमें से, आधे से अधिक एआरडी ने तीन महीने से अधिक का विलम्ब देखा। विलम्ब के बावजूद, एआरडी में त्रुटियां थीं जैसे कि कैलेण्डर वर्ष का पालन न करना तथा उपलब्ध स्टॉक को ध्यान में न रखना। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय नौसेना स्तर पर शस्त्र पुर्जों के लिए समीक्षाओं से प्रकट अनुबंध निर्धारित समय-सीमा के अन्दर पूरे नहीं किए गए थे। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय नौसेना ने 79 प्रतिशत मामलों में मांगपत्र बनाने में भी विलम्ब किया। अक्टूबर 2013 तक प्रत्येक अवस्था पर विलम्ब के कारण, अनुबंध केवल 26 प्रतिशत मदों के लिए ही पूरे किए जा सके, जिसकी आवश्यकता वर्ष 2009 में प्रक्षेपित की गई थी। शस्त्र पुर्जों के लिए मांग के अनुपालन की गणना की प्रणाली, जो अपनाई जा रही है, को सख्त करने की आवश्यकता थी, जिसके अभाव में शस्त्र उपकरण भण्डारों हेतु आगे की योजना तथा पुनः पूर्ति प्रणाली के संपादन को विश्वासपूर्वक अभिनिश्चित नहीं किया जा सका।

4.1.1 भूमिका एवं प्रस्तावना

एक जहाज़ पर शस्त्र उपकरण प्रणाली इलेक्ट्रिकल, इलेक्ट्रॉनिक, हाईड्रॉलिक तथा यांत्रिक उपकरण होते हैं जो तोपखानों, मिसाइलों तथा पनडुब्बी रोधी युद्ध होते हैं तथा उनमें गन माउंटिंग तथा मिसाइल लांचर, अग्नि नियंत्रक सेंसर, मिसाइल ट्रैकिंग राडार/कम्प्यूटर, टॉरपीडो, रॉकेट लांचर, तथा शस्त्र इंटर्-लॉक प्रणाली आदि निहित होते हैं।

भारतीय नौसेना जहाजों, पनडुब्बियों, गोदी बाड़ों, मरम्मत बाड़ों, मिसाइल तकनीकी स्थापनाओं एवं प्रशिक्षण संस्थानों को समय पर तथा विश्वस्नीय शस्त्र लॉजिस्टिक्स सहायता सुनिश्चित करने के लिए मुम्बई, विशाखापट्टनम, कोच्चि तथा कारवार में शस्त्र उपकरण डिपो (डब्ल्यूईडी) स्थापित किए गए हैं। डब्ल्यूईडी का प्रमुख एक प्रभारी अधिकारी (मुम्बई में कैप्टन तथा विशाखापट्टनम में कमांडर स्तर पर) होता है और वह उनके नौसैनिक गोदीबाड़ों के

एडमिरल सुप्रिटेण्डेंट के प्रति उत्तरदायी होता है। एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में शस्त्र उपकरण निदेशालय डब्ल्यू ई डी का नियंत्रक निदेशालय है।

4.1.2 कार्य

डब्ल्यूईडी के मुख्य कार्य निम्नलिखित हैं:-

- 1) शस्त्र पुर्जों तथा भण्डारों की वार्षिक समीक्षा करना।
- 2) गोदीबाड़ों, व्यापार अथवा मूल उपकरण निर्माता (ओईएम) के माध्यम से मरम्मत योग्य स्टॉक में रखे गए सभी शस्त्र पुर्जों की प्रदत्त वित्तीय शक्तियों के अन्दर अथवा यदि मरम्मत की लागत उपलब्ध प्रत्यायोजन से अधिक हो तो सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सीएफए) की संस्वीकृति प्राप्त करके मरम्मत की व्यवस्था करना।
- 3) जहाजों, पनडुब्बियों, मिसाइल तकनीकी स्थापनाओं, गोदीबाड़ों को शस्त्र उपकरण भण्डार जारी करना, अर्थात् जहाजों तथा स्थापनाओं द्वारा की जाने वाली मांग को पूरा करना।
- 4) प्रदत्त वित्तीय शक्तियों के अन्तर्गत शस्त्र की खरीद।

4.1.3 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र

हमने यह आश्वासन प्राप्त करने के लिए कि डब्ल्यूईडी, वर्तमान नियमों के अनुसार समय पर एआरडी तैयार कर रही थी, मुम्बई तथा विशाखापट्टनम के डब्ल्यूईडीज़ की लेखापरीक्षा की क्योंकि दोनों डिपो, नौसेना में अधिकतर शस्त्र उपकरण पुर्जों के स्टॉकिंग डिपो है। हमने एआरडीज़ द्वारा की जाने वाली अधिप्राप्तियों की सामयिकता का भी आकलन किया। हमने शस्त्र उपकरणों के पुर्जों की आपूर्ति के लिए डब्ल्यूईडी से मांग के अनुपालन का भी आकलन किया।

हमने एआरडी की प्रोसेसिंग तथा इन एआरडी से की जाने वाली खरीद के संबंध में एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में डीडब्ल्यूई की भूमिका का भी आकलन किया। हमने प्रश्नावलियां, प्रारम्भिक लेखापरीक्षा ज्ञापन तथा आपत्तियाँ जारी करके जुलाई से नवम्बर 2013 के दौरान तथा अप्रैल से मई 2014 के दौरान डब्ल्यूईडी तथा डीडब्ल्यूई का दौरा करके लेखा परीक्षा की। मामलों को बेहतर ढंग से समझाने के लिए डब्ल्यूईडी (मुम्बई) तथा (विशाखापट्टनम) तथा डीडब्ल्यूई के नौसेना अधिकारियों के साथ बातचीत भी की गई थी।

चक्र 2009 -2011 के लिए एआरडीज़ के संबंध में डब्ल्यूईडीज़ के कार्य वर्तमान लेखापरीक्षा में शामिल किए गए हैं। तथापि वर्ष 2010-13 के लिए शस्त्र उपकरण पुर्जों की मांग के अनुपालन की समीक्षा की गई थी क्योंकि अनुपालन में एआरडी का अनुसरण किया जाता है। लेखापरीक्षा प्रश्नावली आदि के उत्तर, जहां प्राप्त हुए हैं, समुचित रूप से शामिल किए गए हैं। ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफ मंत्रालय को जारी किया गया था (जून 2014); उनका उत्तर अपेक्षित था (सितम्बर 2014)। तथापि, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का उत्तर अगस्त 2014 में प्राप्त हुआ था तथा उसे समुचित रूप से शामिल कर लिया गया है।

11 जुलाई 2014 को संबंधित नौसेना अधिकारियों के साथ एक एग्जिट कॉन्फ्रेंस आयोजित की गई थी, जिसमें लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर चर्चा की गई थी। हम लेखापरीक्षा के दौरान नौसेना द्वारा दी गई सहायता के लिए उनका धन्यवाद करते हैं।

4.1.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

इस लेखापरीक्षा का मुख्य उद्देश्य निम्नलिखित बातों का पता लगाना था:

- क. क्या मांग की वार्षिक समीक्षा (ए आर डी) तथा एआरडी के विरुद्ध शस्त्र पुर्जों की खरीद समय पर तथा एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के दिशानिर्देशों के अनुसार की जा रही थी?
- ख. क्या डब्ल्यूईडीज़ पर मरम्मत योग्य सामान का परिसमापन समय पर किया गया था?
- ग. क्या डब्ल्यूईडीज़ पर की गई पुर्जों की मांग के प्रति अनुपालन संतोषजनक था?

4.1.5 लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्रोत

लेखापरीक्षा मापदण्ड के प्रमुख स्रोत निम्नलिखित थे:

- 1) शस्त्र उपकरण डिपों के मानक आदेश
- 2) नौसेना अनुदेश 2006
- 3) रक्षा अधिप्राप्ति नियमावली 2009
- 4) डब्ल्यूईडी के संगठन पर नौसेना आदेश (2010)
- 5) डब्ल्यूईडी द्वारा शस्त्र पुर्जों की स्टॉकिंग पर नौसेना आदेश (2010)।
- 6) एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) पत्र सं. डब्ल्यूएस/0468/पॉलिसी दिनांक 07 जुलाई 2008 तथा 04 जुलाई 2011
- 7) मांग की वार्षिक समीक्षा (एआरडी) की अनुसूची - 2010 तथा 2011

लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है:

4.1.6 क्या मांग की वार्षिक समीक्षा (एआरडी) तथा एआरडी के प्रति शस्त्र पुर्जों की खरीद समय पर तथा एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) दिशानिर्देशों के अनुसार ही की गई थी?

4.1.6.1 आगे की योजना तथा पुनः पूर्ति के हिसाब से शस्त्र पुर्जे खरीदने के लिए एआरडी मानक विधि है। मांग सूची की प्रत्येक मद की एआरडी हेतु डब्ल्यूईडी द्वारा समीक्षा किया जाना अपेक्षित है। एआरडी, डब्ल्यूईडी का एक महत्वपूर्ण कार्य हैं तथा उसमें समुचित सावधानी की ज़रूरत होती है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि भण्डार किए गए पुर्जों को डब्ल्यूईडी में समुचित रूप से स्टॉक किया गया है, ताकि जहाज़ तथा स्थापना से पुर्जों के लिए की जाने वाली मांगों का अनुपालन किया जा सके।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के दिशा-निर्देशों (जुलाई 2008 तथा जुलाई 2011) के अनुसार, खरीद की मात्रा (पीक्यू), डब्ल्यूईडी के द्वारा ए.आर.डी. अभ्यास के एक भाग में लाई गई वह मात्रा है जो जहाज़ों/स्थापनाओं के द्वारा माँग को पुरा करने के लिए खरीद की जाने वाली मदों/पुर्जों के स्टॉक को अनुरक्षित करने के लिए है। एआरडी 2009 तथा 2010 के लिए पीक्यू निकालने के लिए निर्धारित फार्मुला निम्नलिखित था;

पीक्यू = एमएसएल + ड्यूज़ आउट - कुल स्टॉक (स्टॉक + ड्यूज़ इन) जहां एमएसएल तीन साल का खपत + ड्यूज़ आउट था।

एमएसएल, ड्यूज़ आउट तथा ड्यूज़ इन की परिभाषाएं निम्नलिखित बॉक्स में दी गई हैं:

“एमएसएल” न्यूनतम स्टॉक स्तर है जो डब्ल्यूईडी द्वारा अनुरक्षित की जाने वाली एक मद के लिए निर्धारित न्यूनतम स्टॉक है।

“ड्यूज़ आउट” एक मद की वह मात्रा है जिसके लिए एक मांग बकाया है, और उसे अभी आपूर्ति किया जाना शेष है।

“ड्यूज़ इन” एक मद की वह मात्रा है जिसके लिए एक मांग अथवा अनुबंध किया गया है अथवा इसे संपन्न किया गया है।

वर्ष 2011 में, पीक्यू के परिकलन का फॉर्मूला एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा संशोधित (जुलाई) किया गया था जो निम्नलिखित है:

पीक्यू = (एक्स. एसीएल + डयूसआउट + एमएसएल)- (स्टॉक +डयूज़ इन), जहां एसीएल तीन वर्ष का औसत खपत होगा। आयातित उपकरण के लिए पीक्यू कारक (एक्स) तीन तथा स्वदेशी उपकरण के लिए दो होगा।

एआरडीज़ की विधि निम्नलिखित है:

एआरडीज़ एक कैलेण्डर वर्ष के लिए अर्थात् उस वर्ष के 01 जनवरी से 31 दिसम्बर तक उपकरण के अनुसार तैयार की जाती है तथा एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को भेजी जाती हैं। आगे एआरडीज़ की एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) पर प्राप्ति पर, स्थानीय आन्तरिक वित्तीय सलाहकारों (आईएफए) द्वारा जांच के बाद उनकी स्थानीय खरीद, अर्थात् जो स्वदेशी रूप से उपलब्ध हो, के अधीन मदों को ध्यान में रखते हुए, जांच की जाती है। स्थानीय खरीद के अधीन मदों के लिए प्रत्यायोजित वित्तीय शक्तियों के अन्तर्गत खरीद हेतु एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा डब्ल्यूईडी को मांगपत्र दिया जाता है। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)/डब्ल्यूईडी द्वारा जारी की गई मांग के विरुद्ध खरीद के लिए, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने शस्त्र खरीद समिति-3 (डब्लूपीसी-3) का गठन किया है।

शेष मदों की अधिप्राप्ति की प्रगति डी.डब्ल्यू.ई., आई.एच.क्यू, एम. ओ. डी. (नौसेना) के सहमति से या मंत्रालय में किया जाता है, यदि अनुमानित मूल्य एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को प्रत्योजित शक्तियों से अधिक हो। अनुमानित लागत गत क्रय मूल्य (एलपीपी) पेशेवर अधिकारी के मुल्यांकन (पी ओ व्ही) तथा बजटीय दरों (बीक्यू) के आधार पर परिकलित की जाती है। जब कभी अनुबंध को एआरडी मदों के लिए एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) पर संपन्न किया जाता है, तो संबंधित डब्ल्यूईडीज़ को उन्हें प्रेषित अनुबंध की एक प्रति द्वारा सूचित कर दिया जाता है। अनुबंधित मदें, एआरडीज़ का अगला चक्र बनाते समय डब्ल्यूईडीज़ द्वारा "डयूज़ इन" मानी जाती है तथा वे मदें जो अनुबंधित नहीं की जा सकी, डब्ल्यूईडीज़ द्वारा आगामी एआरडीज़ में शामिल कर ली जाती है, यदि मांग त्रुटिपूर्ण मॉडयूल्ज़/रिवर्स इंजीनियरिंग की स्वदेशी मरम्मत के माध्यम से पहले ही स्थानीय रूप से पूरी न की गई हो।

4.1.6.2 2009, 2010 तथा 2011 के लिए एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को प्रेषित एआरडीज़, जैसे कि डब्ल्यूईडी (मुम्बई) तथा डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) से पता चला, कर सार नीचे दिया गया है:

तालिका ए

एआरडी चक्र	डब्ल्यूईडी (मुम्बई)		डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम)	
	एआरडीज़ की कुल संख्या	कुल प्रक्षेपित मर्दे	एआरडीज़ की कुल संख्या	कुल प्रक्षेपित मर्दे
2009	84	2376	61	2613
2010	94	4308	66	2523
2011	85	1307	63	1862
जोड़ -	263	7991	190	6998
प्रेषित एआरडीज़ की कुल सं. $263+190=453$ जिनमें $7991+6998=14989$ मर्दे निहित थी				

हमारी संवीक्षा के दौरान एआरडीज़ तैयार करने में पाई गई अक्षमताओं की पैरा संख्या 4.1.6.3 से 4.1.6.8 में चर्चा की गई है:

4.1.6.3 एआरडीज़ के एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) प्रस्तुतिकरण की तिथियों का पालन न करना

एआरडीज़ तैयार करने के लिए वार्षिक कार्यक्रम का समय - समय पर डीडब्लूई, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रचारित कार्यक्रम के अनुसार अनुसरण करना होता है। डीडब्लूई, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने वर्ष 2009 के लिए डब्ल्यूईडीज़ द्वारा एआरडीज़ के प्रस्तुतिकरण हेतु कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की। तथापि, डब्ल्यूईडीज़ द्वारा एआरडीज़ के प्रस्तुतिकरण हेतु कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की। तथापि, डब्ल्यूईडी (मुम्बई), ने उस वर्ष के लिए एआरडीज़ प्रचारित करने के लिए स्वयं के लिए तिथियां निर्धारित की थी, जबकि डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) ने वर्ष 2009 के लिए एआरडीज़ एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को प्रेषित करने के लिए स्वयं के लिए तिथियां निर्धारित नहीं की। डीडब्लूई, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा एआरडीज़ 2010 तथा 2011 की समय सीमा प्रचारित की गई थी (जनवरी 2011 तथा जनवरी 2012)।

हमने प्रस्तुतिकरण की प्रचारित तिथियों की तुलना (अगस्त, सितम्बर तथा अक्टूबर 2013) एआरडीज़ के प्रस्तुतिकरण की वास्तविक तारीखों के साथ की और पाया कि अधिकतर एआरडीज़ डब्ल्यूईडीज़ द्वारा विलम्ब से प्रेषित की गई थी जैसा कि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका बी

ए आरडी चक्र	डब्ल्यूईडी (मुम्बई)		डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम)	
	भेजी गई एआरडीज़ की कुल संख्या	विलम्बित एआरडीज़ की संख्या	भेजी गई एआरडीज़ की कुल संख्या	विलम्बित एआरडीज़ की संख्या
2009	84	73	61	*
2010	94	88	66	66
2011	85	85	63	42
जोड़	263	246	190	108

* डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) ने 2009 के लिए एआरडीज़ के प्रस्तुतिकरण की तिथियां प्रचारित नहीं की।

उपर्युक्त तालिका दर्शाती है कि 2009, 2010 तथा 2011 के लिए डब्ल्यूईडी (मुम्बई) पर 263 एआरडीज़ में से, 246 एआरडीज़ डीडब्ल्यूई, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को देय तिथियों के बाद भेजी गई थी। इस प्रकार अधिकतर एआरडीज़ अर्थात् 93.54 प्रतिशत में विलम्ब देखा गया था।

2010 तथा 2011 के लिए डब्ल्यूई डी (विशाखापट्टनम) पर 129 एआरडीज़ की इसी प्रकार की संवीक्षा ने दर्शाया कि 108 एआरडीज़ विलम्ब से भेजी गई थी। यह 83.72 प्रतिशत एआरडीज़ को निरूपित करता था।

आगे हमने विलम्ब की सीमा अर्थात् एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को एआरडीज़ प्रेषित करने में विलम्ब की मात्रा का भी विश्लेषण किया (सितम्बर, अक्टूबर 2013)। विलम्ब के परिणाम नीचे तालिका बद्ध किए गए हैं

तालिका सी

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को एआरडीज़ भेजने में विलम्ब का महत्त्व

वर्ष	डब्ल्यूईडी (मुम्बई)				डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम)			
	समय पर भेजी गई एआरडी	100 दिन तक का विलम्ब	100-200 दिन के बीच विलम्ब	200 से अधिक दिन का विलम्ब	समय पर भेजी गई एआरडी	100 दिन तक का विलम्ब	100-200 दिन के बीच विलम्ब	200 से अधिक दिन का विलम्ब
2009	11	17	43	13	*	*	*	*
2010	06	56	15	17	-	27	39	निल
2011	निल	28	49	08	21	-	निल	42
जोड़	17	101	107	38	21	27	39	42

* डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) ने 2009 के लिए एआरडी के प्रस्तुतिकरण की तिथियां प्रचारित नहीं की।

जैसा कि उपर बताया गया है डब्ल्यूईडी (मुम्बई) तथा डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) पर कुल एआरडी के प्रति 3 महीने से अधिक तक (वर्ष 2009 से 2011) विलम्बित एआरडी की प्रतिशतता क्रमशः 55.13 प्रतिशत से 62.79 प्रतिशत बनती है।

चूँकि शुरूआती स्तर पर ही अर्थात् एआरडीज़ तैयार तथा प्रस्तुत करने में काफी विलम्ब हुआ था, अतः समस्त अनुक्रमिक प्रक्रियाओं पर प्रपाती विलम्ब का प्रतिकूल बाधित प्रभाव पड़ा।

हमने एआरडीज़ तैयार करने के लिए प्रचारित समय-सीमा का पालन न करने पर डीडब्ल्यूई, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) की टिप्पणी मांगी (नवम्बर 2013)। उत्तर में एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने कहा (दिसम्बर 2013) कि यद्यपि वह डब्ल्यूईडी के परामर्श से एआरडी तैयार करने के लिए वार्षिक कार्यक्रम प्रचारित कर रहा था, तथापि दिशानिर्देशों के माध्यम से तथा एआरडी कार्यशलाएं आयोजित करके समय - सीमा पर पुनः जोर दिया जाएगा।

वास्तव में प्रत्युत्तर में इस बात को स्वीकार किया गया है कि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना), एआरडी के प्रस्तुतिकरण हेतु प्रचारित अपनी समय सीमा का अनुपालन नहीं कर सका।

अपने बाद के उत्तर (अगस्त 2014) में एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने अपना मत बदल लिया और कहा कि डब्ल्यूईडी को एआरडी तैयार करने की अनुमति प्रदान की गई थी। तथापि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने विलम्ब की मात्रा को स्वीकार किया और इसके जो कारण बताए वो थे बढी हुई इनवेंट्रीज, मानव शक्ति की रूकावटें, एआरडी तैयार करने की हस्तगत प्रणाली तथा एआरडी की जांच में स्थानीय आईएफए द्वारा लिया गया समय। उनहोंने यह भी कहा (अगस्त 2014) कि कार्यक्रम को एक कैलेण्डर वर्ष में मांग की वार्षिक समीक्षा पूरी करने के लिए प्रचारित किया गया था, जबकि उन्हें इस बात की पूरी जानकारी थी कि उपलब्ध स्त्रोंतों के साथ उसे पूरा करना सम्भव नहीं होगा।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का उत्तर स्वीकार्य नहीं था। डब्ल्यूईडी द्वारा एआरडी तैयार करने के क्रमिकरण के संबंध में एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का तर्क, वस्तुतः सही नहीं था, क्योंकि 2010 तथा 2011 के लिए एआरडी का कार्यक्रम एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रचारित किया गया था, जिसमें डिपों को स्पष्टतः एआरडी सही समय पर भेजने के लिए कहा गया था ताकि वे निर्धारित तिथि तक पहुंच जाएं। जबकि मानवशक्ति तथा बढी हुई मांग ने एआरडी के समय पर प्रस्तुतिकरण में बाधा के रूप में कार्य किया होगा, तथापि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रचारित एआरडी बनाने में स्पष्टतः प्रचलित बाधाओं को ध्यान में रखा गया होगा इसके अतिरिक्त, हमारे विश्लेषण (सितम्बर तथा अक्तूबर 2013) ने दर्शाया कि डब्ल्यूईडी (मुम्बई) तथा डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) को क्रमशः 88.5 प्रतिशत तथा 63.3 प्रतिशत एआरडी जांच हेतु संबंधित आईएफए को एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) की प्रचारित तिथि के बाद ही भेजी गई थी। अतः यह तर्क कि विलम्ब आईएफए के कारण हुआ था, सही नहीं था।

एआरडी प्रस्तुत करने में विलम्ब के कारण मांग पत्र बनाने, ऑर्डर देने में विलम्ब जैसे नकारात्मक परिणाम हुए जिसके कारण डब्ल्यूईडी, जहाजों आदि को शस्त्र भण्डार आपूर्ति करने में विफल रहे जिसका परिचालन क्षमता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। एआरडी में विलम्ब के कारण मांग अगली एआरडी में भी शामिल नहीं हो पाई। इसका स्पष्टतः विलम्बित खरीदों के अतिरिक्त लागत पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा होगा।

4.1.6.4 एआरडी बनाने में त्रुटियां तथा चूक

विलम्ब के बावजूद, डब्ल्यूईडीज़ द्वारा बनाई गई एआरडीज़ त्रुटि-मुक्त नहीं थी। हमारे निष्कर्ष निम्न तालिका में तालिका बद्ध किए गए हैं:

तालिका डी

क्र. सं.	एआरडीज़ बनाने के संबंध में अपेक्षा	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
1. केलेण्डर वर्ष फॉर्मेट का पालन न करना	एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) दिशानिर्देशों (जुलाई 2008 तथा 2011) के अनुसार, एआरडी एक केलेण्डर वर्ष अर्थात् 01 जनवरी से 31 दिसम्बर की अवधि के लिए बनाए जाते हैं।	डब्ल्यूईडी (मुम्बई) पर एआरडीज़ की संवीक्षा (सितम्बर 2013) ने दर्शाया कि इसमें कई विचलन थे, तथा डिपों ने इस अपेक्षा का पालन नहीं किया। वर्ष 2009, 2010 तथा 2011 के लिए बनाए गए क्रमशः 84, 94 तथा 85 एआरडीज़ में से, 27, 10 और 03 एआरडीज़ में केलेण्डर वर्ष फॉर्मेट का पालन नहीं किया गया था। ये 40 एआरडीज़ 8 महीने से 31 महीने के बीच के चक्र के लिए बनाए गए थे। एआरडी 2009 के लिए डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) पर एआरडीज़ (अक्टूबर 2013) की इसी प्रकार की संवीक्षा ने दर्शाया कि 30 एआरडीज़ में केलेण्डर वर्ष चक्र का पालन नहीं किया गया था क्योंकि 2009 के लिए ये एआरडीज़ 2009 के दौरान ही भेजी गई थी। इन 30 एआरडीज़ के लिए तैयारी का चक्र निर्दिष्ट नहीं था।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने निष्कर्षों से सहमति व्यक्त की (अगस्त 2014), परन्तु स्पष्ट किया कि परिचालन आकस्मिकताओं के कारण तत्काल खरीद का ही सहारा लेना पड़ा, इसलिए एआरडी कार्यक्रम को 2009 में पहले कर दिया गया था। उन्होंने यह भी कहा कि उसमें कोई वित्तीय हानि अथवा अनियमितता नहीं थी।

जबकि वित्तीय हानि अथवा अनियमितता का मामला असंगत है, क्योंकि मामला एआरडी में कमी के अभाव को दर्शाता है, एआरडी कार्यक्रम को आगे बढ़ाना प्रलेखित साक्ष्य से समर्थित नहीं था। इसके अतिरिक्त उत्तर में एआरडी के कैलेण्डर वर्ष से बढ़ने का भी जिक्र नहीं था।

<p>2. एआरडी बनाते समय ड्यूज़ इन को ध्यान में न रखना।</p>	<p>एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के दिशानिर्देशों (जुलाई 2008 एवं 2011) के अनुसार, एआरडी बनाते समय पहले से ही मांगी गई/आर्डर की गई मदें ड्यूज़ इन के रूप में दर्शाई जाएंगी।</p>	<p>लेखापरीक्षा संवीक्षा ने दर्शाया कि पी-15 के गरपुन बेल उपकरण के लिए, एआरडी 2007 के प्रति जून 2010 में आदेशित 3 प्रकार के पुर्जों को 01 जनवरी 2009 से 31 अक्टूबर 2010 की अवधि के लिए दिसम्बर 2010 में एआरडी प्रेषित करते समय ड्यूज़ इन को ध्यान में नहीं रखा गया था। इसके कारण मार्च 2012 के अनुबंध के प्रति ₹86.81 लाख मूल्य के पुर्जों की खरीद करनी पड़ी।</p>
--	---	--

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने कहा (दिसम्बर 2013) कि डिपों में भविष्य की खरीदी में स्टॉक की स्थिति का पता लगाया जाएगा, और अनजाने से हुई त्रुटि के रूप में तथ्य स्वीकार किया (अगस्त 2014)।

<p>3. एआरडी बनाते समय उपलब्ध स्टॉक को ध्यान में न रखना।</p>	<p>दशानिर्देशों (जुलाई 2008 और 2011) के अनुसार पीक्यू की गणना करते समय समुचित ध्यान रखा जाना आवश्यक है तथा गणना का आधार उपभोग</p>	<p>डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) पर लेखापरीक्षा संवीक्षा ने दर्शाया कि गरपुन बल ई 1 उपकरण के लिए, डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) द्वारा एआरडी 2008 तैयार करते समय, उपलब्ध स्टॉक को ध्यान में नहीं</p>
---	---	--

	पैटर्न, एमएसएल, ड्यूस आउट, ड्यूस इन और स्टॉक होना चाहिए।	रखा गया था, जिसके परिणामस्वरूप ₹66.70 लाख मूल्य के पुर्जों की अधिक खरीद हुई।
एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने अनजाने में हुई त्रुटि के रूप में निष्कर्ष स्वीकार किए (अगस्त 2014)।		

4.1.6.5 एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) पर एआरडीज़ की प्रोसेसिंग

हमारी संवीक्षा (नवम्बर 2013) में एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) पर एआरडी की प्रोसेसिंग में कई अक्षमताएं दर्शाई गईं। विवरण नीचे दिए गए हैं:

डीपीएम 2009 में खरीद की एकल बोली प्रणाली के लिए 17 से 19 सप्ताह की समय-सीमा निर्धारित की गई है। हमने देखा (नवम्बर 2013) कि एआरडी 2009 तथा 2010 के विरुद्ध, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा नवम्बर 2013 तक कुल 15 अनुबंध किए गए थे तथा इन अनुबंधों को अन्तिम रूप देने में लिया गया समय 34 सप्ताह से 149 सप्ताह था। इस प्रकार अनुबंधों को अन्तिम रूप देने में कम से कम न्यूनतम 15 से अधिकतम 130 सप्ताह का अधिक समय लगा। वास्तव में, कोई भी अनुबंध निर्धारित समय सीमा में पूरा नहीं हुआ। इसके अतिरिक्त, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) की एक आन्तरिक प्रक्रिया - सैद्धान्तिक रूप से मंजूरी (एआईपी) के मामले का प्रस्तुतिकरण, विलम्ब से पूरा किया जा रहा था, जैसा कि हमने देखा (नवम्बर 2013) कि सैद्धान्तिक रूप से मंजूरी (एआईपी) प्राप्त करने के लिए मामले के प्रस्तुतिकरण हेतु भी रक्षा मंत्रालय (नौसेना) पर लिया गया औसत समय, अनुबन्ध को अन्तिम रूप देने के लिए निर्धारित 19 सप्ताह के विपरीत 21 सप्ताह था।

हमारी संवीक्षा (मई 2014) ने यह भी दर्शाया कि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) पर एआरडीज़ पर आधारित अनुबंधों को अन्तिम रूप देने में विलम्ब की सीमा अधिक थी तथा वर्ष की एआरडी से उद्भूत खरीद पूरी नहीं थी, हालांकि उसी उपकरण के लिए एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में अगली एआरडी प्राप्त हो गई थी। निम्नलिखित तालिका में उक्त मुद्दा और अधिक स्पष्टता से दर्शाया गया है।

तालिका ई

क्र. सं.	एआरडी चक्र	परियोजना	उपकरण	आईएचक्रू रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को एआरडी प्रेषित करने की तिथि	अनुबंध की तिथि	एआरडी चक्र तथा डिपो से अगली एआरडी भेजने की तिथि	
1.	2009	पी-15	टी-91 ई	24.11.10	28.03.12	2010	25.08.11
2.	2009	पश्चिमी	बराक	21.10.10	12.09.13	2010	08.10.12
3.	2010	1135.6	फ्रिगेट एमएई	09.05.11	26.12.12	2011	09.07.12
4.	2009	1135.6	3 आर - 91 ई 1 सेम अग्नि नियंत्रण प्रणाली	19.12.10	02.03.12	2010	28.04.11
5.	2009	पी-15	कश्मीर कॉम्प्लेक्स	24.11.10	13.03.12	2010	26.08.11
6.	2009	1135.6	ए-190 ई गन माउंटिंग एफसीएस पुमा	20.01.10	09.06.11	2010	09.05.11
7.	2009	1135.6	राडार फ्रिगेट एम 2 (ई) एम	19.12.10	23.11.11	2010	09.05.11
8.	2009	1135.6	एएसओआर	30.04.10	24.04.12	2010	28.04.11
9.	2009	1241 पीई	पोज़िटिव ई	04.10.10	20.09.12	2010	31.10.11

उत्तर (अगस्त 2014) में, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने कहा कि:

- (i) डीडब्ल्यूई पर एआरडी प्राप्त होने के पश्चात्, खरीद प्रक्रिया को शुरू करने के लिए पहला चरण, सीएफए स्थापित करने के लिए एक मांग-पत्र का सृजन था, जिसके बाद मामला एआईपी के लिए शुरू किया गया था। यदि एल पी पी उपलब्ध न हो तो मांग करने के लिए ओ.ई.एम. से बजटीय कोट (बीक्यू) भी अपेक्षित है, ताकि एआरडी की प्राप्ति के पश्चात् प्रक्रिया में 16-20 सप्ताह का अधिक समय लग सकता है।
- (ii) एआरडी की प्राप्ति से अनुबंध को अन्तिम रूप देने के लिए सर्वोत्तम समय 12 महीने है। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा पूरे किए गए 15 अनुबंधों की हमारी संवीक्षा (नवम्बर 2013) ने दर्शाया कि 13 अनुबंधों में, एआरडी पुर्जों की खरीद के लिए मांग नहीं की गई थी, मर्दों की अनुमति लागत केवल उपलब्ध एलपीपी/पीओवी दरों के आधार पर ही परिकल्पित की गई थी तथा ओईएम से बीक्यू बिल्कुल नहीं मंगाए गए थे। उपर्युक्त 15 अनुबंधों में से, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने 12 महीने के अन्दर केवल 2 अनुबंध ही पूरे किए थे।

वस्तुतः, पिछली एआरडी के प्रति, विलम्बित खरीद कार्रवाई के कारण एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के पास उपलब्ध बाढ़ की एआरडी की उपेक्षा हुई। इसके कारण ऐसी स्थिति उत्पन्न हो गई जहां वर्तमान सूचना/डॉटा, जो खरीदी जाने वाली मर्दों की मात्रा के संबंध में बाढ़ की एआरडी में उपलब्ध था, की उपेक्षा की जाती रही अथवा उसे नज़रअंदाज किया जाता रहा। स्पष्टतः ऐसी स्थिति में त्रुटिपूर्ण प्रबंध व्यवस्था की संभावना थी तथा ऐसे एक दृष्टांत का विवरण जिसमें खरीद कार्रवाई जहां रु 2.11 करोड़ मूल्य की मर्दों की व्यवस्था देखी गई थी, नीचे दिया गया है:

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने एआरडी 2008 प्रोसेस की तथा रु 8.75 करोड़ की लागत पर मेसर्स. रोसोबोरोन सर्विस (इण्डिया) लिमिटेड के साथ जून 2011 में सरफेस टू एयर मिसाइल, अग्नि नियंत्रण प्रणाली (एफसीएस) के लिए 17 प्रकार के पुर्जों के लिए एक अनुबंध को अन्तिम रूप दिया (जून 2011)। इसी बीच, अगली एआरडी 2009, जो एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को दिसम्बर 2010 में भेजी गई थी, में चार प्रकार के पुर्जों के बीच, दिसम्बर 2010 तक, पुर्जों की खरीद की कोई आवश्यकता नहीं थी। तथापि, ये चार प्रकार के पुर्जे मे. रोसोबोरोन सर्विस (इण्डिया) लिमिटेड के साथ हुए अनुबंध (जून 2011) में

खरीदे गए थे। इससे यह पता चलता था कि बाद की एआरडी की उपेक्षा के कारण रु 2.11 करोड़ मूल्य के पुर्जों की अधिक खरीद हुई।

अपने उत्तर में, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने स्वीकार किया (दिसम्बर 2013) कि इन पुर्जों के लिए एआरडी 2009 मांग के दौरान ये पुर्जे शामिल नहीं किए गए थे। उसी समय, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने यह भी आश्वस्त किया कि भावी एआरडी के लिए, डब्ल्यूईडी पर स्टॉक स्थिति का पुर्जों की खरीद के लिए एआरडी की प्रोसेसिंग से पूर्व ही पता लगा लिया जाएगा।

तथापि, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने बाद में अपना मत बदल लिया और कहा (अगस्त 2014) कि वस्तुतः आपत्ति गलत थी और यह भी कहा कि एक बार के मद के एक एआरडी में खरीद के अघ्याधीन होने पर, उसे अगली एआरडी में नहीं दर्शाया जाएगा, तथापि, इसका अर्थ यह नहीं था कि मद की और आवश्यकता नहीं थी।

हमने पाया कि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का उत्तर गुमराह करने वाला था क्योंकि चार मदें एआरडी 2009 में बिल्कुल भी नहीं दर्शाई गई थी अर्थात् इन मदों की जरूरत नहीं थी। यह स्पष्टतः दर्शाता था कि मांग थी ही नहीं जिसके कारण अधिक खरीद हुई।

4.1.6.6 एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा डब्ल्यूईडीज़ से मांग में अत्याधिक विलम्ब

डीपीएम 2009 में आरएफपी की फ्लोटिंग के लिए मांगपत्र की जांच और पंजीकरण के लिए चार सप्ताह की समय सीमा निर्धारित की गई है। तथापि हमारी संवीक्षा (मई 2014) ने दर्शाया कि 2009, 2010 तथा 2011 के एआरडीज़ के प्रति 112 मांगों की गई थी (अक्टूबर 2013 तक), जिनमें एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा असाधारण विलम्ब किया गया था क्योंकि उसने डब्ल्यूईडी (मुम्बई) पर की गई 85 मांगों में से 48 मांगों पूरी करने में 10 सप्ताह से अधिक का समय लिया था (जो की गई मांग के 56.47 प्रतिशत को निरूपित करता था)। यह आंकड़ा एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के साथ डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) पर की गई मांग से बहुत अधिक था जिसमें 27 मांगों में से 18 मांगों को पूरा करने के लिए 10 सप्ताह लिए गए थे जो 66.67 प्रतिशत को निरूपित करता था। निम्नलिखित तालिका में उपर्युक्त का सारांश दिया गया है:

तालिका एफ

डिपो	डब्ल्यूईडी (मुम्बई)				डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम)				कुल जोड़
	2009	2010	2011	जोड़	2009	2010	2011	जोड़	
एआरडी चक्र									
की गई मांगों की संख्या	28	33	24	85	5	12	10	27	112
समय पर (4 सप्ताह तक)	6	8	7	21	0	0	2	2	23
विलम्ब (5 से 9 सप्ताह)	5	6	5	16	0	3	4	7	23
विलम्ब (10 सप्ताह तथा अधिक)	17	19	12	48	5	9	4	18	66

अपने उत्तर में एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने तथ्य स्वीकार किए (अगस्त 2014), तथापि कहा कि लेखापरीक्षा द्वारा दर्शाई गई समय सीमा, मांग जारी करने के लिए समय सीमा के अतिरिक्त थी।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि लेखापरीक्षा द्वारा इंगित समय सीमा डीपीएम-09 के परिशिष्ट ए के अनुसार थी जिसमें मांगपत्र की जांच तथा पंजीकरण के लिए एक सप्ताह का समय दिया गया था।

4.1.6.7 मांग-पत्रों के प्रति खरीद में विलम्ब

डीपीएम 2009 के अनुसार, मांगपत्र की जांच तथा पंजीकरण से आपूर्ति आदेश देने/अनुबंध खरीद को हस्ताक्षर करने के लिए निर्धारित समय सीमा 23 सप्ताह है। तथापि, संवीक्षा (मई 2013) ने दर्शाया कि एआरडीज़ 2009, 2010 तथा 2011 के लिए एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा की गई 112 मांगों के (अक्टूबर 2013 तक), केवल 20 मांगों के क्रय आदेश दिए गए थे (अक्टूबर 2013 तक)। इस प्रकार की गई मांग की केवल 17.85 प्रतिशत मांग ही आपूर्ति आदेश में क्रियाशील/परिवर्तित की गई थी।

इसके अतिरिक्त, आपूर्ति आदेश देने में असाधारण विलम्ब किया गया था। जबकि पीओज़ के रूप में 23 सप्ताह के अन्दर परिपक्व होने वाले मांग-पत्रों की संख्या डब्ल्यूईडी (मुम्बई) तथा डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) प्रत्येक पर एक-एक थी, पीओज़ के रूप में 23 सप्ताह के बाद परिपक्व होने वाली मांगों की संख्या डब्ल्यूईडी (मुम्बई) पर 13 तथा डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) पर 05 थी। नीचे दी गई तालिका जी में निष्कर्षों का सार दिया गया है:

तालिका जी

डिपो	डब्ल्यूईडी (मुम्बई)				डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम)			
	2009	2010	2011	जोड़	2009	2010	2011	जोड़
एआरडी चक्र								
की गई मांगों की संख्या	28	33	24	85	5	12	10	27
उन मांगों की संख्या जिनके प्रति क्रय आदेश दिए गए थे।	10	3	1	14	4	1	1	6
उन मांगों की संख्या जिनके प्रति डीपीएम निर्धारित सीमा (23 सप्ताह) के अन्दर क्रय आदेश दिए गए थे।	निल	निल	1	1	1	निल	निल	1
उन मांगों की संख्या जिनके प्रति क्रय आदेश डीपीएम निर्धारित सीमा (23 सप्ताह) के बाद दिए गए थे।	10	3	निल	13	3	1	1	5

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने अपने उत्तर (अगस्त 2014) में उपर्युक्त निष्कर्ष स्वीकार किए तथा उक्त विलम्ब के कारण-बीक्यूज़ प्राप्त करने में विलम्ब, छोटा विक्रेता आधार, मानवशक्ति की कमी तथा जांच के लिए वित्तीय सहमति प्राप्त करने में पुनरावृत्तियां बताईं।

4.1.6.8 एआरडीज़ की परिपक्वता की दर

चूंकि हमने एआरडीज़ की तैयारी तथा प्रोसेसिंग में विलम्ब देखा, अतः हमने एआरडीज़ की परिपक्वता पर इन विलम्बों के प्रभाव के आकलन का प्रयास किया और पाया कि एआरडीज़ की परिपक्वता की दर (अक्टूबर 2013) निम्न प्रकार से थी:

तालिका एच

डिपो	डब्ल्यूईडी (मुम्बई)			डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम)		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
एआरडी चक्र						
एआरडी में प्रक्षेपित कुल मदें	2376	4308	1307	2613	2523	1862
एआरडी में उन मदों की संख्या जिनके लिए एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा अनुबंध पूरे किए गए।	396	38	निल	निल	42	निल
एआरडी में उन मदों की संख्या जिनके लिए डब्ल्यूईडीज़ द्वारा की गई मांगों के प्रति क्रय आदेश दिए गए।	226	22	1	671	78	1
कुल मदों की संख्या जिनके लिए अनुबंध पूरे किए गए तथा क्रय आदेश दिए गए।	622	60	1	671	120	1
प्रतिशत में परिपक्वता की दर	26.18	1.39	0.08	25.68	4.76	0.05

उपर्युक्त तालिका यह दर्शाती है कि एआरडी मार्ग के माध्यम से शस्त्र पुर्जों की परिपक्वता दर कम थी, उसमें विलम्ब भी बहुत अधिक था। उदाहरण के तौर पर एआरडी 2009 के प्रति, अक्टूबर 2013 तक डब्ल्यूईडी (मुम्बई) तथा डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) के लिए परिपक्वता दर लगभग 26 और 25 प्रतिशत थी अर्थात् एआरडी चक्र के मांग प्रक्षेपित करने के बाद लगभग तीन वर्ष।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने स्वीकार किया (अगस्त 2014) कि वास्तव में एआरडीज़ बनाने में विलम्ब था तथा अनुबंधों को पूरा करने में काफी विलम्ब था तथा उसने

उनके कारण मानवशक्ति की उपलब्धता, राजस्व बजट की बाधाएं आदि बताई, और माना कि ये विलम्ब उनसे बाहर के थे।

4.1.6.9 की गई मांगों का अनुपालन

डब्ल्यूईडीज़ का एक प्रमुख कार्य जहाजों, पनडुब्बियों, मिसाइल तकनीकी स्थापनाओं, स्थापनाओं तथा गोदीबाडों को भण्डार जारी करना, अर्थात् जहाजों तथा स्थापनाओं द्वारा की गई शस्त्र उपकरण पुर्जों की मांग पूरी करना है। मांग, एक मांग ईकाई (जहाज, पनडुब्बी अथवा स्थापना) द्वारा एक स्टॉकिंग डिपो को की गई एक मद की परिमात्रित तथा समय-मापकर्मित मांग है अर्थात् एक विशिष्ट मद के लिए संख्याओं में व्यक्त की गई निश्चित मांग, जिसे समय पर आपूर्ति करना होता है।

नौसेना के आदेश 08/2010 में यह अनुबद्ध था कि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को डब्ल्यूईडी की वार्षिक रिपोर्ट में डब्ल्यूईडी द्वारा प्राप्त अनुपालन दर निहित होनी चाहिए। तथापि, डब्ल्यूईडी द्वारा अनुपालन दर परिकल्पित करने के लिए एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा स्पष्ट निदेश विद्यमान नहीं थे।

डब्ल्यूईडी (मुम्बई)

अनुपालन दर पर विवरण के लिए हमारी मांग (जुलाई 2013) पर, डब्ल्यूईडी (मुम्बई) ने बताया कि वर्ष 2010-2011, 2011-2012 तथा 2012-2013 के लिए अनुपालन दर क्रमशः 84.98, 84.20 तथा 78.20 प्रतिशत थी।

तथापि, हमारी संवीक्षा (अक्टूबर 2013) ने दर्शाया कि डिपो ने मांग अनुपालन की गणना 'अन्तर डिपो अन्तरण' शामिल करके तथा 'वापिस की गई मांगों' तथा मांगों से पूर्व स्टाक न की गई (एनएसबी) मांगों को छोड़कर की गई जो लेखापरीक्षा को स्वीकार्य नहीं थी क्योंकि:

- i) अन्तर-डिपो अन्तरण (आई डी टी), एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के आदेशों पर एक डिपो से दूसरे डिपो को पुर्जों का अन्तरण निरूपित करते हैं। आई डी टी के प्रति किए गए निर्गम, प्रापक डिपो के अनुपालन में प्रदर्शित होगा जिससे अन्तरित पुर्जों की दोहरी गिनती होगी। उत्तर में, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने जवाब दिया (अगस्त 2014) कि आईडीटी समग्र डिपों निष्पादन में प्रदर्शित

होनी थी, फिर भी स्वीकार किया कि उन्होंने वास्तव में दोहरे अनुपालन लेखाकरण को बढ़ावा दिया।

- (ii) डब्ल्यूईडी द्वारा स्वीकार न की गई तथा प्रयोक्ताओं को वापिस की गई मांगें, वापिस की मांगों के रूप में परिभाषित की जाती हैं। तथापि, अवैध के रूप में वापिस की जाने वाली मांगों के लिए प्राधिकार तथा कारण अभिलेख पर उपलब्ध नहीं थे। उत्तर में, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने कहा (अगस्त 2014) कि यदि मांगी गई मर्दे प्रयोक्ता को प्राधिकृत नहीं थी, निर्दिष्ट मद अधूरी थी तथा उसके साथ सर्वेक्षण विवरण अथवा सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन नहीं थे या फिर मद डब्ल्यूईडी मांग-सूची से संबंधित नहीं थी तो मांगें अवैध के रूप में वापिस कर दी गई थी। तथापि, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने स्वीकार किया (अगस्त 2014) कि वापसी के कारण अभिलेख पर उपलब्ध नहीं थे।

वापिस की गई मांगें पूरी नहीं की गई थी, अतः वापसी के लिए कारण दर्ज किए बिना, उन पर विचार न करना इकाईयों तथा डिपों के बीच मांग सूची की पहचान के समक्रमण के अभाव का सूचक था तथा उसने प्रयोक्ताओं को डब्ल्यूईडी से यथार्थ फीडबैक तन्त्र उपलब्ध नहीं करवाया ताकि भविष्य में ऐसी स्थितियों की पुनरावृत्ति से बचा जा सके।

- (iii) पहले स्टॉक न की गई (एनएसबी) मर्दे वे मर्दे हैं जो डब्ल्यूईडीज़ मांग-सूची का भाग नहीं हैं। तथापि, इन मर्दों की मांग ने प्रयोक्ताओं द्वारा मर्दों की आवश्यकता दर्शाई। इसके उत्तर (अगस्त 2014) में, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने कहा कि एनएसबी मर्दे डब्ल्यूईडी मांग सूची का भाग नहीं थी तथा डब्ल्यूईडी का काम उन्हें स्टोर करना नहीं था।
- (iv) इस आधार पर एनएसबी मर्दों की मांग पर ध्यान न देना कि वे डब्ल्यूईडी मांगसूची का भाग नहीं थी उचित नहीं था, क्योंकि यदि ये मर्दे डब्ल्यूईडी मांग सूची का भाग नहीं भी थी, तो भी मांगकर्ता इकाईयों द्वारा वास्तविक आवश्यकता के प्रति की गई मांगें वैध होने पर अनिवार्य रूप से पूरी की जानी थी। उनको निकाल देना, उपयोक्ताओं की मांग को पूरा किये बिना तथा डब्ल्यूईडी में उन मर्दों को स्टॉक न करने के कारणों की अनिवार्यता केवल मांग अनुपालन की स्थिति को पूरा करता था।

डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम)

डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) पर, हमने देखा (अगस्त 2013) कि यद्यपि अनुपालन दर के साथ वार्षिक रिपोर्ट, नौसेना आदेश 08/2010 के अनुसार वार्षिक रूप से बनाई जानी अपेक्षित है तथापि उक्त रिपोर्ट वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए नहीं बनाई गई थी।

वार्षिक रिपोर्ट तथा अनुपालन दर के अभाव में, हमने डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) (अगस्त 2013) के लिए अनुपालन दर बनाने का प्रयास किया तथापि लेखापरीक्षा के दौरान, डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) ने डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) द्वारा प्राप्त कुल मांगों के संख्या तथा उनके उत्तर (सितम्बर 2013, जनवरी 2014 तथा मार्च 2014) में इन मांगों के प्रति आपूर्ति संख्या के लिए अलग-अलग आंकड़े दिए थे।

विश्वसनीय आंकड़ों के अभाव में, हम डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) की अनुपालन दर का पता नहीं लगा सके। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने कहा (अगस्त 2014) कि डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) को 2014 से वार्षिक रिपोर्ट भेजने का निदेश दिया गया था।

एकीकृत मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि डब्ल्यूईडी द्वारा अनुपालन दर परिकालित करने के लिए स्पष्ट निदेश/पद्धतियाँ अब जारी कर दी गई थी।

उत्तर स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि डिपों द्वारा अनुपालन दर की गणना के लिए प्रणाली के संबंध में एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा स्पष्ट निर्देश नहीं थे। चूंकि डब्ल्यूईडी का एक कार्य जहाजों आदि द्वारा की गई मांगों को पूरा करना था, अतः स्पष्ट प्रणाली के अभाव में एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को इस कार्य के समुचित निर्धारण से वंचित कर दिया।

4.1.6.10 अपर्याप्त मॉनीटरिंग एवं नियंत्रण

एआरडीज़ के माध्यम से प्रबंध-व्यवस्था की पुनःपूर्ति, की खरीद निर्धारित करने की वार्षिक प्रक्रिया है जिसका उद्देश्य तीन वर्ष के औसत उपभोग को स्टॉक करना है। चूंकि "स्टॉक आऊट" गम्भीरता से क्षमता को विकृत कर देता है, अतः मांग सन्तुष्टि स्तर उसके अभीष्टतम सर्वोत्तम पर होना चाहिए। जैसा कि पहले कहा गया है, एआरडी बनाने में काफी विलम्ब हुआ था, जिसकी वजह से शस्त्र तथा उपकरण पुर्जों की खरीद में विलम्ब हुआ था। यद्यपि, डीडब्ल्यूई एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने एआरडी तैयार करने तथा उन्हें अन्तिम

रूप देने के लिए निर्धारित समय-सीमा का पालन करने हेतु डब्ल्यूईडी को परामर्श जारी की थी, तथापि इससे कोई सुधार नहीं हुआ था।

इसके अतिरिक्त, डीडब्ल्यूई, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के ढीले आन्तरिक नियंत्रण के कारण एआरडी 2009 में प्रक्षेपित 74 प्रतिशत पुर्जों के लिए अनुबंध पूरे नहीं किए जा सके।

एआरडी के पर्यवेक्षण हेतु विद्यमान सांस्थानिक तंत्र से, एआरडी तैयार करने और उन्हें अन्तिम रूप देने में विलम्ब से बचा जा सकता था, जिससे शस्त्र उपकरण पुर्जों की खरीद हेतु अनुबंध समय पर पूरे किए जा सकते थे।

इस पृष्ठपट के विरुद्ध, हमने देखा (अगस्त 2014) कि एआरडी की तैयारी की मॉनीटरिंग/पर्यवेक्षण करने, जांच करने तथा उन्हें समय पर पूरा करने के लिए डीडब्ल्यूई एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) पर अथवा डब्ल्यूईडी पर कोई सांस्थानिक तंत्र विद्यमान नहीं था।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने अपने उत्तर में कहा (अगस्त 2014) कि:

- (i) डीडब्ल्यूई द्वारा डब्ल्यूईडी के वार्षिक निरीक्षण के दौरान, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को प्रस्तुत मांग-सूची में सभी मदों की समीक्षा की रिपोर्ट की जांच की जाती है।
- (ii) एआरडी की परिपक्वता तथा प्रगति की स्थिति की डीडब्ल्यूई द्वारा त्रैमासिक मॉनीटरिंग की जाती है।
- (iii) जहां एआरडी में विलम्ब हुआ था, वहां कमान मुख्यालय तथा डब्ल्यूईडी को आवश्यक संसूचन किया गया था।
- (iv) डीडब्ल्यूई ने खरीद मामलों अर्थात् स्थिति का विवरण, जारी आरएफपी, बेचंमार्किंग, सीएनसी अर्थात् एआरडी की स्थिति का डॉटाबेस बनाया था तथा सामग्री नियंत्रक को त्रैमासिक रूप से प्रगति से अवगत कराया जाता था।

हमने एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को वार्षिक निरीक्षण रिपोर्ट की प्रतियां, डीडब्ल्यूई द्वारा मॉनीटर की गई एआरडी की परिपक्वता तथा प्रगति की स्थिति की त्रैमासिक रिपोर्ट की प्रतियां, एआरडीज में तेजी लाने के लिए अनुस्मारकों की प्रतियां, तथा डीडब्ल्यूई पर एआरडी की मॉनीटरिंग से संबंधित त्रैमासिक रिपोर्ट की प्रतियां भेजने का अनुरोध किया था

(अगस्त 2014)। तथापि, उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (सितम्बर 2014)।

4.1.6.11 मरम्मत योग्य सामान का परिशोधन

डब्ल्यूईडी का एक कार्य, मरम्मत योग्य स्टॉक में रखे गए सभी शस्त्र पुर्जों की गोदीबाड़ों के माध्यम से अथवा मरम्मत की व्यापार को ऑफलोडिंग के द्वारा, ओईएम सहित, की मरम्मत की व्यवस्था करना है। यदि मरम्मत की लागत डब्ल्यूईडी की वित्तीय शक्तियों से अधिक हो तो एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) अथवा संबंधित कमान मुख्यालय, जो भी उचित हो, से आवश्यकता संस्वीकृति प्राप्त की जाती है।

मरम्मत की ज़रूरत इस तथ्य उत्पन्न होती है कि मरम्मत योग्य घोषित मदों की मरम्मत की जानी है तथा उन्हें स्टॉक में वापिस जोड़ना अपेक्षित है। मरम्मत इस लिए भी की जाती है क्योंकि नई मदों की खरीद पर ज्यादा खर्च होता है और इसमें अधिक समय लगता है।

डब्ल्यूईडी (मुम्बई) तथा डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) की 2010-11 से 2012-13 के वर्षों के मरम्मत योग्य माल की स्थिति निम्न तालिका के अनुसार थी:

तालिका जे

वर्ष	डब्ल्यूईडी (मुम्बई)				डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम)			
	2010-11	2011-12	2012-13	औसत	2010-11	2011-12	2012-13	औसत
वर्ष के शुरु में बकाया बीएलआर ¹ मदें (ए)	2151	2860	3388	2800	99	250	276	208
वर्ष के दौरान जोड़ी गई मदें (बी)	723	542	594	620	218	153	140	170
मरम्मत के लिए कुल मदें (ए + बी)	2874	3402	3982	3419	317	403	416	379
मरम्मत की गई मदों की संख्या	14	14	41	23	67	127	73	89
वर्ष के दौरान कुल बकाया मदें	2860	3388	3941	3396	250	276	343	290

जैसा कि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, डब्ल्यूईडी (मुम्बई) के लिए, मरम्मत हेतु अपेक्षित कुल संख्या के प्रति मरम्मत थी तथा स्टॉक में शामिल की गई मदों की प्रतिशतता के रूप में व्यक्त संख्या 0.41 प्रतिशत (2011-12) से 1.03 प्रतिशत (2012-13) के बीच रही।

जबकि डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) के लिए यह प्रतिशतता 17.55 प्रतिशत (2012-13) से 31.51 प्रतिशत (2011-12) के बीच रही।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने स्वीकार किया (अगस्त 2014) कि यद्यपि माल की मरम्मत की व्यवस्था करना डब्ल्यूईडी का उत्तरदायित्व था, तथापि उसने कहा कि यदि गोदीबाड़ो अथवा निजी व्यापार के माध्यम से भी मरम्मत कराई जाती है, तो भी कागजी कार्य तथा क्रियाविधिक अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए मानवशक्ति की आवश्यक्ता थी। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने यह भी कहा कि कई मरम्मत सुविधाएं शुरू करने में विलम्ब, मानवशक्ति के अभाव तथा निजी व्यापार के माध्यम के कराई जाने वाली मरम्मत के लिए वित्तीय अनुमोदन लेने में विलम्ब के कारण मरम्मत योग्य माल में वृद्धि हुई। तथापि, यह भी कहा गया था कि माल की मरम्मत के लिए डब्ल्यूईडी (मुम्बई) तथा डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) की एक समय बद्ध कार्य योजना बनाने के लिए आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

4.1.6.12 निष्कर्ष

एआरडी, भावी योजना तथा पुनः पूर्ति के माध्यम से डब्ल्यूईडी द्वारा शस्त्र उपकरण भण्डार की व्यवस्था तथा खरीद के लिए की जाने वाली मानक विधि है। हमारी संवीक्षा दर्शाती है कि डब्ल्यूईडी (मुम्बई) की लगभग 94 प्रतिशत एआरडी, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को विलम्ब से, हमारे द्वारा की गई समीक्षा के अनुसार तीन वर्ष में प्रस्तुत की गई थी। डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) के लिए तदनुसूची आंकड़ा 83.72 प्रतिशत था। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में डीडब्ल्यूई अपने भाग पर अधिक समय-सीमा पालन सुनिश्चित नहीं कर सका।

अधिक समय लिए जाने के बावजूद, एआरडी की तैयारी में अक्षमताएं तथा त्रुटियां देखी थी। हमारी नमूना-जांच में ऐसे उदाहरण दर्शाए गए जहां कुछ एआरडी डब्ल्यूईडी (मुम्बई) तथा डब्ल्यूईडी (विशाखापट्टनम) दोनों ने केलण्डर वर्ष फॉर्मेट का पालन नहीं किया, पहले से अनुबंधित मदों तथा उपलब्ध स्टॉक को अगले वर्ष की आवश्यकता दर्शाते समय ध्यान में नहीं रखा गया था। इन कमियों के कारण स्टॉक की अधिक व्यवस्था की संभावना थी। हमारी नमूना-जांच में इस अधिक व्यवस्था का मूल्य रू 1.53 करोड़ निकाला गया था।

¹ बीएलआर : स्थानीय मरम्मत से परे

वास्तविक व्यवस्था तथा खरीद कार्यवाई में डीडब्ल्यूई एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में काफी विलम्ब देखा गया था। एआरडी 2009 तथा 2010 के विरुद्ध किए गए 15 अनुबन्धों के प्रति 17 से 19 सप्ताह की निर्धारित समय-सीमा के बीच किसी भी अनुबन्ध को अन्तिम रूप नहीं दिया गया था, वास्तव में लिया गया समय 34 तथा 149 सप्ताह के बीच था। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) स्तर पर अनुबन्ध विलम्ब से देने के कारण ऐसी स्थिति उत्पन्न हो गई जहां डीडब्ल्यूई एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में अगली एआरडी, पिछली एआरडी में प्रक्षेपित अपेक्षित मदों के लिए अनुबंध पूरा होने से पहले प्राप्त हुई थी जिसके कारण बाद की एआरडी, में निहित नवीनतम उपलब्ध सूचना की अवहेलना हुई। हमारी नमूना-जांच में केवल एक मामले में रु 2.11 करोड़ का अधिक प्रावधान दर्शाया गया है।

मांग करने में विलम्ब, आरएफपी की जांच/पंजीकरण तथा निर्गम हेतु चार सप्ताह के प्रतिमान के प्रति, विलम्ब से जारी की गई कुल मांग का 79 प्रतिशत था। मांग-पत्रों की प्राप्ति के पश्चात् डब्ल्यूईडी पर खरीद करवाई, में भी विलम्ब हुआ था, जिससे केवल 17 प्रतिशत मांग पत्रों के लिए ही आपूर्ति आदेश दिए गए थे।

उपर्युक्त का प्रयोक्ताओं द्वारा की गई मांग को पूरा करने में डब्ल्यूईडी की क्षमता पर प्रपाती प्रभाव पड़ा था। हमारी संवीक्षा ने दर्शाया कि मांग अनुपालन की गणना के लिए स्पष्ट दिशा निर्देशों के अभाव में, डिपुओं द्वारा अपनाई गई प्रणाली ने डब्ल्यूईडी का एक कार्य अर्थात् मांगकर्ता इकाईयों को शस्त्र उपकरण भण्डार जारी करने की क्षमता का पता लगाने के लिए एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) की सहायता नहीं की।

हमारी समीक्षा ने यह भी दर्शाया कि मरम्मत-योग्य माल के परिसमापन में धीमी प्रगति थी।
सिफारिशें

1. यह सुनिश्चित करने के लिए कि एआरडी समय पर बनाने में आने वाली बाधाओं तथा रूकावटों की पहचान कर ली गई है तथा डब्ल्यूईडी द्वारा एआरडी तैयार करने में अशुद्धियों को उन कारणों के विश्लेषण से हटा दिया गया है जिनके कारण वे अशुद्धियां हुई थी, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के भाग पर शस्त्र उपकरण पुर्जों की आपूर्ति तथा स्टॉकिंग के लिए आगे की योजना की वर्तमान प्रणाली की व्यापक समीक्षा करने की आवश्यकता है।

2. एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को यह सुनिश्चित करके कि एक एआरडी के लिए खरीद कार्यवाही पूरी कर ली गई है, उसके पास लम्बित सभी एआरडी के परिसमापन का प्रयास करना चाहिए, जहां पिछली एआरडी पर कर्वावाई नहीं हुई, नवीनतम उपलब्ध एआरडी में उपलब्ध सूचना का हितकर रूप से प्रयोग किया जाना चाहिए।
3. डब्ल्यूईडी द्वारा मदों की स्थानीय खरीद के लिए मांग की प्रक्रिया एकीकृत मुख्यालय , रक्षा मंत्रालय (नौसेना) स्तर पर तेजी लाई जानी चाहिए।
4. मांग सन्तुष्टि का एक सुपरिभषित मापदण्ड विद्यमान होना चाहिए।
5. मरम्मत योग्य माल की मरम्मत के लिए, बेहतर प्रबंधित शस्त्र उपकरण मालसूची प्रणाली के बेहतर प्रबंधन के हित में एकीकृत रक्षा मंत्रालय मुख्यालय (नौसेना) तथा डब्ल्यूईडी पर संबंधित प्रयासों द्वारा तेजी लाई जानी चाहिए।

अनुबंधक प्रबंधन

4.2 पुनरादेश विकल्प को लागू करने में विफल रहने के कारण परिहार्य व्यय का होना

आई एन एस चीता के लिए मुख्य इंजन के एक सैट की खरीद के लिए किए हुए वर्तमान अनुबंध में उपलब्ध पुनरादेश विकल्प को लागू करने में विफल रहने के कारण न केवल ₹0.70 करोड़ का परिहार्य व्यय करना पड़ा लेकिन साथ ही नए मुख्य इंजनों की आपूर्ति में भी विलंब हुआ जो पोत को लगभग 5 वर्षों तक उपलब्ध नहीं हो सके। इस दौरान भारतीय नौसेना को पोत का प्रचालन बनाए रखने के लिए आई एन एस चीता पर फिट किए हुए मुख्य इंजनों की अत्याधिक व अतिरिक्त रूटीन करने के लिए विवश होना पड़ा।

सामान्य वित्तीय नियमावली में अन्य नियमों के साथ यह भी समाकित है कि जन सेवाओं की निश्चित आवश्यकताओं के अनुसार ही अति किफायती तरीके से खरीददारी को किया जाना चाहिए। इसके साथ, रक्षा अधिप्राप्ती नियमावली (डी पी एम-2005) के प्रावधानुसार पिछले आदेश के सामने पुनरादेश एक व्यह्वार्य विकल्प है सशर्त कि बाजार सूचना में किए गए

जांच-पड़ताल के अनुसार से यह सुनिश्चित कर लिया गया है कि कीमतों में अधोमुखी प्रवृत्ति न हो।

आई एन एस चीता के लिए अतिरिक्त पुर्जों सहित मुख्य इंजनो की अधिप्राप्ति की हमारी जांच से निम्न का पता चला:

आई एन एस चीता के लिए ऑनबोर्ड अतिरिक्त पुर्जों सहित मुख्य इंजन के एक सैट की अधिप्राप्ति के लिए दिसंबर 2006 में प्रापण निदेशालय (डी पी आर ओ), एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने सांपत्तिक वस्तु प्रमाणपत्र (पी ए सी) के आधार पर मैसर्स किल्लोसकर ऑयल इंजिनस लिमिटेड, नासिक को संविदा आमंत्रण जारी किया। जनवरी 2007 में फर्म ने अपनी ₹11.25 करोड़ की तकनीकी वाणिज्यिक संविदा डी पी आर ओ, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौ सेना) को दी। डी पी आर ओ ने पाया (मार्च 2007) कि इंडेंट मूल्य ₹11.25 करोड़ (वैट सहित) होने के कारण इंडेंट को रक्षा मंत्रालय से अनुमोदित कराना अपेक्षित था क्योंकि भारतीय नौ सेना में संभारिकी नियंत्रक (सी ओ एल) को दी गई वित्तीय शक्तियों से यह अधिक मूल्य का था। इसलिए डी पी आर ओ, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने (मार्च 2007) निर्णय लिया कि आई एन एस गुलदर की समान आवश्यकताओं के लिए एक और इंडेंट को भी सम्मिलित कर लिया जाए ताकि अधिकाधिक संभव छूट को प्राप्त किया जा सके तथा रक्षा मंत्रालय से इन मामलों को एक बार में ही क्रियान्वित किया जा सके। मई 2007 में आई एन एस चीता तथा आई एन एस गुलदर के लिए अतिरिक्त पुर्जों व मुख्य इंजनो के दो सैटों की अधिप्राप्ति के लिए समेकित केस रक्षा मंत्रालय को भेजा गया। यद्यपि, 23 जनवरी 2008 को ही मंत्रालय ने प्रस्ताव का अनुमोदन किया। मई 2008 में डी पी आर ओ, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने मैसर्स किल्लोसकर ऑयल इंजिनस लिमिटेड के साथ अलग-अलग ₹11.23 करोड़ के मूल्य पर (वैट सहित) अतिरिक्त पुर्जों व मेन इंजनो के दो सैटों की आपूर्ति के लिए दो अलग-अलग अनुबंध जारी किए। आई एन एस चीता के लिए इंजनो की आपूर्ति फरवरी 2010 तक होनी थी तथा आई एन एस गुलदर के लिए नवंबर 2009 तक होनी थी। वास्तविकता में इंजन अक्टूबर 2009 (आई एन एस गुलदर) तथा मार्च 2010 (आई एन एस चीता) में आपूर्तित हुए।

जबकि, हमारी जांच (अप्रैल 2011) दर्शाती है कि पी ए सी आधार पर नवंबर 2005 में डी पी आर ओ, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने मैसर्स किल्लोसकर ऑयल इंजिनस लिमिटेड, नासिक के साथ ₹9.65 करोड़ के मूल्य पर आई एन एस कुंभीर के लिए मुख्य इंजनो के एक सैट की अधिप्राप्ति के लिए अनुबंध किया था। इस अनुबंध में पुनरादेश खंड भी

सम्मिलित था जिसके अनुसार अनुबंध के सफलतापूर्वक संपूर्ण होने की दिनांक से 12 महीनों के भीतर ही समान नियमों/शर्तों तथा मूल्य पर क्रेता को अधिकार है कि यह विक्रेता को 100 प्रतिशत संख्या तक की आपूर्ति के लिए आदेश जारी कर सकता है। नवंबर 2005 में अनुबंध किए हुए इंजनों के सैट अगस्त 2006 में प्राप्त हो गए थे, इसलिए डी पी आर ओ के पास अगस्त 2007 तक समान नियमों/शर्तों तथा मूल्यों पर एक और इंजनो के सैट की अधिप्राप्ति का विकल्प उपलब्ध था।

दिसंबर 2006 में आई एन एस चीता के लिए मेन इंजनो के एक सैट की अधिप्राप्ति के लिए केस की प्रकिया करने के दौरान, डी पी आर ओ, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) नवंबर 2005 में मुख्य इंजनो के एक सैट की आपूर्ति के लिए किए गए अनुबंध में निहित पुनरादेश खंड के प्रावधानों को संज्ञान में लेने तथा लागू करने में विफल रहा। परिणामस्वरूप, नई जारी की गई संविदा के अंतर्गत की गई अधिप्राप्ति के कारण ₹0.70² करोड़ परिहार्य व्यय हुआ जिसमें कर सम्मिलित नहीं थे।

इसके अतिरिक्त, नई जारी की गई संविदा के अंतर्गत आई एन एस चीता के लिए मुख्य इंजनो के एक सैट की अधिप्राप्ति केवल मार्च 2010 में ही पूर्ण हो पाई जबकि मार्च 2008 में ही आई एन एस चीता को उसके रीफिट के दौरान इसकी अनिवार्यतः आवश्यकता थी। भारतीय नौसेना को ऑन बोर्ड आई एन एस चीता पर मुख्य इंजनो को फिट करने के कार्य को उत्तरवर्ती रीफिट यानि मीडियम रीफिट -13 (एम आर-13) में स्थगित करने पर विवश होना पडा। इसी दौरान, पोत को अगले परिचालन क्रम में परिचालित बनाए रखने को सुनिश्चित करने के लिए आई एन एस चीता के वर्तमान इंजनो की लघु रीफिट -8 तथा लघु रीफिट -10 में विस्तृत तथा अतिरिक्त रूटीन³ की गई।

प्रारम्भिक लेखा परीक्षा टिप्पणी (अप्रैल 2011) के प्रत्युत्तर में, डी पी आर ओ, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने जुलाई 2011 में स्वीकार किया कि पुनरादेश खंड को लागू किया जा सकता था; यद्यपि, अधिकतम छूट तथा मितव्ययता को प्राप्त करने के लिए इसका प्रयोग नहीं किया गया। इसके साथ ही, यह भी स्वीकारा गया कि पिछले मूल्यों की तुलना में

² अगस्त 2008 के अनुबंध में मुख्य इंजन की मूल कीमत = ₹9.98 करोड़
अगस्त 2005 के अनुबंध में मुख्य इंजन की मूल कीमत = ₹9.28 करोड़

अंतर = ₹0.70 करोड़

³ इंजन पर रूटीन अनुसंधान कार्य है जो निर्धारित अंतराल पर एक इंजन पर किए जाते हैं।

प्रस्तुत किए गए मुख्य उच्च पाए गए तथा इसलिए वांछित मितव्ययता को नहीं प्राप्त किया जा सका।

अतः आई एन एस चीता के लिए मुख्य इंजनो के एक सैट की अधिप्राप्ति प्रक्रिया को पुनरादेश विकल्प में नहीं करने के कारण न केवल कर रहित ₹0.70 करोड़ का परिहार्य व्यय करना पड़ा अपितु नए मुख्य इंजनो की आपूर्ति में भी विलंब हुआ जो पोत को लगभग 5 वर्षों तक उपलब्ध नहीं हो सके। इसी दौरान, भारतीय नौसेना को पोत का प्रचालन बनाए रखने के लिए ऑन बोर्ड आई एन एस चीता पर फिट किए हुए मुख्य इंजनो की विस्तृत व अतिरिक्त रूटीन करने के लिए विवश होना पड़ा।

मंत्रालय को मामला (मई 2014) भेज दिया गया था, प्रत्युत्तर अपेक्षित था (सितंबर 2014)।

4.3 एक वायुयान की मरम्मत पर हुआ अलाभकारी व्यय

एक सी - हैरियर प्रशिक्षक वायुयान की मरम्मत के लिए विभिन्न खंडो में कार्य करने का दृष्टिकोण अपनाने के कारण, ₹6.26 करोड़ का व्यय अलाभकारी रहा, क्योंकि वायुयान अतिरिक्त पुर्जों के अनुपलब्ध होने के कारण अनुपयोगी रहा।

भारतीय नौसेना द्वारा मरम्मत के लिए विभिन्न खंडो में कार्य करने का दृष्टिकोण अपनाने के कारण एक सी - हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 654) सात वर्षों से अधिक अनुपयोगी रहा। सी हैरियर बेड़े के अन्य वायुयानों की कमियों को दूर करने के लिए बीते हुए समय में वायुयान के अतिरिक्त पुर्जों की लगातार रॉबिंग होती रही। इस स्थिति के कारण, वायुयान पर हुए ईंधन टैंक मरम्मत, केबल ऑडिट व मरम्मत⁴ तथा पेंटिंग पर हुआ ₹6.26 करोड़ का व्यय अलाभकारी सिद्ध हुआ। नीचे विस्तार में बताया गया है:-

अगस्त 2007 में फ्लेग ऑफिसर नेवल एविएशन (एफ ओ एन ए) गोआ ने मैसर्स हिन्दुस्तान एयरोनैटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) द्वारा निर्माण प्रक्रम⁵ हेतु एयरक्राफ्ट तथा इंजिन होल्डिंग यूनिट (ए तथा ई एच यू), आई एन एस अग्रणी को सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान

⁴ एक वायुयान की इलेक्ट्रीकल वायरिंग को जांचने व मरम्मत करने के लिए केबल ऑडिट तथा मरम्मत एक प्रक्रिया है, जिसमें खराब हो चुकी व नष्ट हो चुकी वायुयान की वायरिंग को बदला जाता है।

⁵ निर्माण प्रक्रम एक प्रक्रिया है जिसमें गहन स्तर की मरम्मत के व अनुरक्षण के स्तर से एक वायुयान का संपूर्ण निर्माण सम्मिलित है। इस प्रक्रिया में मुख्य प्लेन, इंजिन तथा अन्य मुख्य घटकों को निकाला जाता है, उनका विस्तृत निरीक्षण किया जाता है तथा आवश्यक मरम्मत व निर्धारित कार्य किए जाते हैं।

(एच आर 654) आबंटित किया। इसके परिणामस्वरूप आई एन एस अग्रणी ने मैसर्स एच ए एल, बंगलौर को वायुयान के निर्माण प्रक्रम हेतु अक्टूबर 2007 में मरम्मत आदेश जारी किया। यद्यपि, भारतीय नौसेना द्वारा एक अन्य सी हैरियर वायुयान (एस एच 616), के अनिर्धारित कारण जिसका कार्य प्राथमिकता पर किया जाना था, मैसर्स एच ए एल को देने के कारण, मैसर्स एच ए एल ने सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 654) के मरम्मत का कार्य स्थगित कर दिया। हैडक्वार्टर्स नेवल एविएशन (एच क्यू एन ए) गोआ पर यह देखा गया कि जब सी हैरियर ए तथा ई एच यू, आई एन एस अग्रणी पर था, एक अन्य वायुयान (एस एच 616) की कमियों को दूर करने के लिए उसके विभिन्न प्रकार के अतिरिक्त पुर्जों की विस्तृत रूप से रॉबिंग⁶ की गई। भारतीय नौसेना वायुयान प्रकाशन (आई एन ए पी - 2) के प्रावधानुसार एच क्यू एन ए, गोआ द्वारा अतिरिक्त पुर्जों की रॉबिंग अधिकृत थी।

तदानुसार, जून 2008 में द्वितीय लाईन मरम्मत के लिए सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 654) को एयर इंजिनयरिंग डिपार्टमेन्ट (ए ई डी) मरम्मत हेंगर को भेजा गया। अन्य वायुयानों के मरम्मत के कार्य भार के कारण तथा जनशक्ति, अतिरिक्त पुर्जों की आवश्यकता के कारण मैसर्स एच ए एल द्वारा यद्यपि मार्च 2011 तक सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 654) का निर्माण प्रक्रम शुरू नहीं हो पाया। अतः निर्माण प्रक्रम शुरू करने के लिए पहचाने जाने के बावजूद भी अन्य सी हैरियर वायुयानों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए जब सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 654) ए ई डी पर था, उसके कई प्रकार के अतिरिक्त पुर्जों को, जैसे जे पी टी गॉज, ब्रेक कन्ट्रोल वॉल्व, एयर ब्रेक सिलैक्टर इत्यादि, की एच क्यू एन ए, गोआ द्वारा अधिकृत विस्तृत रूप से रॉबिंग होती रही। सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 654) में से निकाले गए अतिरिक्त पुर्जों का यद्यपि लेखा-जोखा किया गया तथा वायुयान की असमर्थता सूची⁷ में सम्मिलित किये गये।

इसी दौरान, अक्टूबर 2009 में एच क्यू एन ए, गोआ ने नौसेना वायु सामग्री निदेशालय (डीनाम), एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के पास प्रस्ताव भेजा तथा तथा मैसर्स बी ए ई सिस्टम, यू के, जो वायुयान का मूल उपस्कर निर्माता (ओ ई एम) है, से सी हैरियर के समस्त बेड़े के लिए ईंधन टैंको की मरम्मत कराने की अनुशंसा की। भारतीय नौसेना के सी हैरियर बेड़े

⁶ भंडार में किसी मद के अनुपलब्ध होने के कारण वायुयान के सामानों/उपस्करों को एक वायुयान से दूसरे वायुयान में स्थानान्तरित करने को रॉबिंग कहा जाता है। केवल अति आवश्यक आपात काल में अथवा परिचालमात्यक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए रॉब की हुई मदों या उपकरणों को एक वायुयान से दूसरे वायुयान में स्थानान्तरित करते हैं।

⁷ असमर्थता सूची एक परिभाषा है जो निर्माण प्रक्रम के लिए अनिवार्य/आवश्यक स्थायी, उपभोग्य तथा अन्य प्रकार के अतिरिक्त पुर्जों की कुल संख्या को दर्शाने के लिए प्रयोग की जाती है।

पर फ्यूसलेज तथा मुख्य प्लेन पर मौजूद ईंधन टैंको में लगातार हो रहे रिसाव से अत्यंत प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा था, इसी के चलते प्रस्ताव को अग्रेषित किया गया तथा डीनाम, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा इसे अनुमोदित किया गया। अक्टूबर 2009 में ओ ई एम यानि मैसर्स बी ए ई सिस्टमस, यू के, के साथ उत्पाद समर्थन अनुबंध होने के पश्चात् ओ ई एम द्वारा अक्टूबर 2010 तथा नवंबर 2011 में चार सी हैरियर वायुयानों के ईंधन टैंकों की मरम्मत की गई। नवंबर 2011 में डीनाम, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने दो अन्य सी हैरियर वायुयान (एक लड़ाकू एस एच 618 तथा एक प्रशिक्षक एच आर 654) के ईंधन टैंको की मरम्मत के लिए पी डी एस⁸ 1,199,479 जो ₹10.35 करोड़ के बराबर है (एक पी डी एस⁵ = ₹ 86.30) की कीमत पर मरम्मत आदेश जारी किया। वायुयान (एच आर 654) के मरम्मत का कार्य निर्धारित तिथि यानि मार्च 2012 में संपूर्ण हो गया था। अक्टूबर 2012 में फर्म को पी डी एस 1,199,479 (₹ 10.35 करोड़) का पूर्ण भुगतान कर दिया गया। इसमें से ₹ 5.17 करोड़ का भुगतान वायुयान (एच आर 654) के मरम्मत के संदर्भ में किया गया। इसके अतिरिक्त, मार्च 2012 में वायुयान की पेंटिंग पर ₹ 0.09 करोड़ तथा जून 2012 में केबल ऑडिट तथा मरम्मत पर ₹1.00 करोड़ खर्च हुए।

इन सब तथ्यों के बावजूद कि सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 654) पर मरम्मत कार्य करने हेतु ₹6.26 करोड़ खर्च किए गए, मरम्मत किए गए सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 654) से लगातार सितंबर 2013 तक अतिरिक्त पुर्जों की रॉबिंग की जाती रही। डीनाम, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा निर्माण प्रक्रम को मंजूरी दिए जाने तथा ₹6.26 करोड़ की कीमत पर कुछ निश्चित मरम्मत कार्य कराने के बावजूद भी हुड असेंबली फ्रंट, जैक रिट्रैक्शन पोर्ट इत्यादि अतिरिक्त पुर्जों की रॉबिंग को एच क्यू एन ए, गोआ द्वारा अधिकृत करना, भारतीय नौसेना की त्रुटिपूर्ण योजना को दर्शाता है तथा अतः युक्ति संगत नहीं है।

इसके साथ ही, एच क्यू एन ए गोआ द्वारा डीनाम, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को दिसंबर 2010/जनवरी 2011 में सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 654) की असमर्थता सूची भेजी गई थी। इस असमर्थता सूची के आधार पर रक्षा मंत्रालय के अधिकार के अन्तर्गत डीनाम, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने मई 2011 में 391 प्रकार के उपप्रकार अतिरिक्त पुर्जों⁹ की अधिप्राप्ति के लिए एक मामले की शुरुआत की तथा सहायक नौसेना प्रमुख (वायु)

⁸ ब्रिटिश पाउन्ड स्टर्लिंग

⁹ यह व्याख्या विभिन्न प्रकार के अतिरिक्त पुर्जों की संख्या को दर्शाने के लिए अतिरिक्त पुर्जों के अधिप्राप्ति के केसों में प्रयोग की जाती है।

{ए सी एन एस (वायु)} को दी गई वित्तीय शक्तियों के अंतर्गत अक्टूबर 2012 में 315 उपप्रकार अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति के लिए एक अन्य मामले की शुरुआत की। रक्षा अधिप्राप्ति नियमावली - 2009 में अधिकृत किए गए 20 सप्ताह की समय-सीमा के बावजूद, मार्च 2013 में यानि लगभग ढाई वर्षों के पश्चात् 391 उपप्रकार अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति की प्रक्रिया रक्षा मंत्रालय स्तर पर "निविदा अनुमोदन के तुलनात्मक विवरण" तक पहुँची जिसमें यह पाया गया कि 391 उपप्रकार अतिरिक्त पुर्जों में से केवल 301 की ही वैध निविदा उपलब्ध थी। दूसरे मामले के संदर्भ में जिसमें 315 उपप्रकार अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति सम्मिलित थी, जनवरी 2013 में सैद्धान्तिक रूप से मंजूरी (ए आई पी) मिली। केस को आगे नहीं बढ़ाया गया। स्पष्टतः, न तो रक्षा मंत्रालय और न ही भारतीय नौसेना ने सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 654) के निर्माण प्रक्रम के लिए आवश्यक अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति करने के लिए कोई तत्परता दिखाई।

हमने वायुयान सिस्टम इंजीनयरिंग निदेशालय (डी ए एस ई), एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के दस्तावेजों की जाँच में आगे पाया (अप्रैल 2014) कि नवंबर 2012 में डीनाम, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा 2015 में सी हैरियर बेड़े के परिचालन को समाप्त करने तथा वायुयानों को चरणबद्ध तरीके से बाहर करने का निर्णय लिया गया। अतः दोनों अधिप्राप्तियों के संबंध में डीनाम, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा विचार किया गया (मार्च 2013) कि वांछित समय सीमा में अतिरिक्त पुर्जों की वास्तविक आपूर्ति नहीं हो सकती थी जिस कारण वायुयानों को चरणबद्ध तरीके से बाहर करने के कारण निष्क्रिय भंडार में बढ़ोतरी हो सकती थी। तदनुसार अचल भंडार की अधिप्राप्ति से बचने के लिए डीनाम, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने एच क्यू एन ए, गोआ को असमर्थता सूची की समीक्षा करने का अनुरोध किया (मार्च 2013)। विस्तार में समीक्षा करने के पश्चात् मार्च 2013 में एच क्यू एन ए, गोआ ने डीनाम को 48 उपभोग्य उपप्रकार अतिरिक्त पुर्जों की एक संशोधित आवश्यकता भेजी। आवश्यकताओं की जांच की गई तथा जनवरी 2014 में डीनाम ने उनको प्रदत्त वित्तीय अधिकारों के अन्तर्गत 45 उपभोग्य उपप्रकार अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति के लिए सीमित निविदा पूछताछ (एल टी ई) आधार पर एक मामले की शुरुआत की। अधिप्राप्ति अभी तक होनी अपेक्षित थी (अप्रैल 2014)। अन्य बची हुई मदों की माँग की पूर्ति अन्य वायुयानों से आंतरिक केनिबलाइजेशन द्वारा की जानी थी।

हमने आगे डी ए एस ई, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) की जांच से पाया (अप्रैल 2014) कि अप्रैल 2014 की स्थितिनुसार सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 654) के लिए 195 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जों अतिरिक्त माँग बकाया थी। अपने निर्माण प्रक्रम के लिए वायुयान (एच आर 654) को अपनी सभी अतिरिक्त पुर्जों की उपलब्धता की आवश्यकता थी। इसके अतिरिक्त 2015 में सी हैरियर बेड़े के सेवा से बाहर होने के फैसले के कारण, वायुयान

के अभिन्न ईंधन टैंको, केबल ऑडिट तथा मरम्मत व पेटिंग हुआ ₹6.26 करोड़ का व्यय अलाभकारी साबित हुआ क्योंकि वायुयान लगातार अनुपयोज्य रहा और 45 उपभोग्य मदों की सामग्री तथा 195 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जों का अनुबंध होने, आपूर्ति होने तथा ऑन बोर्ड फिट होने तक भी अनुपयोज्य रहेगा। इसके अतिरिक्त, अपने निर्माण प्रक्रम के पश्चात् भी वायुयान को परिचालित करने का समय, 2015 में सेवा से हटाने की समय सीमा के कारण, बहुत कम रहेगा।

तथ्यों को स्वीकारते हुए, वायुयान सिस्टम इंजीनयरिंग निदेशालय (डी ए एस ई), एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने (जून 2014) में सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 634) के निर्माण प्रक्रम को पुनः अनुसूचित करने की स्थिति के बारे में बताया क्योंकि प्राथमिकता आधार पर उस समय हो रहे सी हैरियर लडाकू वायुयानों के सीमित उन्नयन कार्यक्रम निर्माण प्रक्रम के लिए अन्य वायुयानों को अग्रता दी गई।

सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 654) के निर्माण प्रक्रम निर्माण के लिए किए जाने वाली साध्यता रिपोर्ट के लिए बनाए गए (मई 2014) बोर्ड ऑफ ऑफिसर (बोर्ड) द्वारा दी गई साध्यता अध्ययन रिपोर्ट (अगस्त 2014) की हमारी आगे की जाँच (सितंबर 2014) से पता चला कि दिसंबर 2015 में होने वाले संभावित सी हैरियर बेड़े को सेवा से बाहर करने को देखते हुए बोर्ड ने एच आर 654 के निर्माण तथा संबंधित अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति को बंद करने की अनुशंसा की थी।

अंत में सिलसिलेवार घटनाक्रम भारतीय नौसेना के स्तर पर व्यापक व समन्वयित नियोजना में कमी को दर्शाता है जिस कारण सात वर्षों से अधिक समय से लगातार सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 654) अनुपयोज्य रहा। यह तथ्य है कि निर्माण प्रक्रम के लिए चिन्हित होने के बावजूद भी वायुयान से लगातार अतिरिक्त पुर्जे कम हुए/अतिरिक्त पुर्जों की रॉबिंग होती रही तथा सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान (एच आर 654) से कम हुए/रॉब हुए अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति में असाधारण विलम्ब हुआ। इसके साथ ही, सी हैरियर प्रशिक्षक वायुयान पर मार्च से जून 2012 के मध्य विभिन्न मरम्मतों को किया गया, दिसंबर 2012 में सी हैरियर बेड़े के परिचालन को समाप्त करने का निर्णय लिया गया। यह भारतीय नौसेना की भावी योजना बनाने में कमी को दर्शाता है। अतः वायुयान के आसन्न सेवा से बाहर करने के निर्णयानुसार (2015) वायुयान पर ₹6.26 करोड़ का किया हुआ व्यय अलाभकारी साबित हुआ।

इसी दौरान, मंत्रालय को मामला भेजा गया (सितंबर 2014) तथा जवाब अपेक्षित था (सितंबर 2014)।

4.4 अति-महत्वपूर्ण अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति में असाधारण विलंब

प्रकार 'ए' कॉम्प्लेक्स के लिए अति-महत्वपूर्ण पुर्जों की अधिप्राप्ति प्रक्रिया में यथोचित परिश्रम के अभाव के कारण इनकी अधिप्राप्ति में विलंब हुआ जिसके फलस्वरूप भारतीय नौसेना की 'एक्स' क्लास पनडुब्बी के अनुरक्षण/समुपयोग पर अनुवर्ती दुष्परिणाम पड़ा। मार्च 2007 में परियोजित पुर्जों को अगस्त 2010 में ही ₹2.94 करोड़ की अतिरिक्त कीमत पर अनुबंधित किया जा सका। यद्यपि, आपूर्ति अभी तक होनी अपेक्षित थी (अप्रैल 2014)।

संगत नौसेना अनुदेशानुसार सेवा में ऐसी सभी मदों, जिनकी पुनः पूर्ति की जानी है, को विनिर्देशित अंतराल पर समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है अथवा कम से कम साल में एक बार कमी को दूर करने के लिए उन मदों की संख्या का आकलन करने की आवश्यकता है जिनकी अधिप्राप्ति की जानी है। जब भी ऐसी समीक्षा से निश्चयात्मक अधिप्राप्ति संख्या (पी क्यू) का पता चलता है, संबंधित एजेंसी को तुरंत कार्यवाही करनी चाहिए ताकि वांछित मद सही समय पर तथा सही गुणता व मात्रा में उपलब्ध होने के लिए सुनिश्चित हो सके।

पनडुब्बी के नेवीगेशन कॉम्प्लैक्स की, सहायता हथियार उपस्कर, तकनीकी सुविधाओं तथा सिस्टम के परिचालन के लिए वांछित सूचनाएं प्रकार 'ए' कॉम्प्लैक्स सृजित व प्रेषित करता है।

प्रकार 'ए' कॉम्प्लैक्स के लिए वांछित अतिरिक्त पुर्जों/मॉड्यूल्स की अधिप्राप्ति की हमारी जांच से (मई 2012 तथा अक्टूबर 2013) निम्न का पता चला:

(I) अधिप्राप्ति को पूर्ण करने के लिए हुए असाधारण विलंब से उच्च लागत

हथियार उपस्कर डिपो (डब्ल्यू ई डी) मुम्बई द्वारा मार्च 2007 में परियोजित वार्षिक माँग समीक्षा¹⁰ (ए आर डी 2005-06) के आधार पर जुलाई 2007 में कमोडोर कमांडिंग सबमैरीन (पश्चिम) [सी ओ एम सी ओ एस (डब्ल्यू)] ने प्रकार 'ए' कॉम्प्लैक्स के 21 प्रकार के

¹⁰ भारतीय नौसेना "वार्षिक समीक्षा" प्रणाली का अनुसरण करती है जिसके अनुसार डिपो द्वारा अतिरिक्त पुर्जों का प्रावधान करते हैं तथा प्रत्येक माँग की गहन जांच के पश्चात् केन्द्रीय स्तर पर एकीकृत रक्षा मंत्रालय नौसेना द्वारा अधिप्राप्ति की कार्यवाही की जाती है। अतिरिक्त पुर्जों की अग्रवर्ती योजना तथा पुनःपूर्ति करने के माध्यम से अधिप्राप्ति की यह मानक प्रणाली है तथा प्रत्येक कैलेंडर वर्ष में यानी 1 जनवरी से 31 दिसंबर की समयाविधि में इसे बनाया जाता है।

अतिरिक्त पुर्जो/मॉडयूल्स की अधिप्राप्ति के लिए हथियार उपस्पकर निदेशालय (डी डब्ल्यू ई), एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के पास अनुशंसा भेजी। फरवरी 2008 में डी डब्ल्यू ई एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने सीमित संविदा पूछताछ एल टी ई आधार पर चार फर्मों को अनुरोध प्रस्ताव आर एफ पी जारी किया। यद्यपि, केवल दो फर्मों मैसर्स एफ यू एस ई, ज्वेज़दोच्का, रूस तथा मैसर्स रोजोबोरन सर्विसिस इंडिया लिमिटेड {आर ओ एस (आई)} मुम्बई ने ही प्रत्युत्तर दिया। 17 जून 2008 को कोट खोली गई। दोनों फर्मों ने ही, यद्यपि, केवल 20 प्रकार के पुर्जो/मॉडयूल्स के लिए कोट किया तथा 01 प्रकार के पुर्जो/मॉडयूल्स यानी कंट्रोल बोर्ड आई आई वाई के लिए कोट नहीं किया। दोनों फर्मों की निविदाएँ क्रमशः 1 दिसंबर 2008 तथा 16 अक्टूबर 2008 तक वैध थी। 11 प्रकार के पुर्जो/मॉडयूल्स के लिए जिनकी कुल कीमत यू एस डी 1,437,997, जो 6.18 करोड़ के बराबर है (एक यू एस डी = ₹43.00) के लिए मैसर्स एफ यू एस ई, ज्वेज़दोच्का, रूस एल-1 था तथा मैसर्स आर ओ एस (आई) 9 प्रकार के पुर्जो/मॉडयूल्स जिनकी कुल कीमत ₹6.29 करोड़ थी, के लिए एल-1 था। यद्यपि, मैसर्स आर ओ एस (आई) सभी 20 प्रकार के पुर्जो/मॉडयूल्स की ₹12.99 करोड़ पर एल-1 था।

मैसर्स आर ओ एस (आई) मुम्बई की निविदा के संदर्भ में, यद्यपि जुलाई 2008 में एकीकृत वित्तिय सलाहकार नौसेना {आई एफ ए (नौसेना)} ने विनिमय मूल्य परिवर्तन (ई आर वी), कर/ड्यूटी/वैट तथा आपूर्ति की तिथि इत्यादि पर मुद्दे उठाए थे, जबकि मैसर्स आर ओ एस (आई), मुम्बई ने अपनी निविदा में केवल ई आर वी के ही मुआवजे की मांग की थी। इससे पहले ही, रक्षा मंत्रालय ने 01 अप्रैल 2008 को मैसर्स आर ओ एस (आई), मुम्बई की भारतीय कंपनी होने की स्थिति पर उनके साथ हुए अनुबंधों के लिए ई आर वी, कर/ड्यूटी/वैट इत्यादि पर अपना स्पष्टीकरण जारी कर दिया था। यद्यपि, अगस्त 2008 में डी डब्ल्यू ई एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने आई एफ ए (नौसेना) के प्रश्नों का प्रत्युत्तर दिया। इसके साथ ही 18 अगस्त 2008 का आई एफ ए (नौसेना) ने संविदा समझौता कमैटी (सी एन सी)¹¹/ हथियार प्रापण कमैटी-1 (डब्ल्यू पी सी-1) को प्रत्येक एल-1 फर्म मैसर्स एफ यू एस ई ज्वेज़दोच्का, रूस के साथ 11 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जो / मॉडयूल्स के लिए तथा मैसर्स आर ओ एस (आई) के साथ 9 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जो / मॉडयूल्स के लिए समझौता वार्ता करने के लिए मंजूरी दे दी। तत्पश्चात 16 सितंबर 2008 को डी डब्ल्यू ई एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने आर एफ पी के प्रावधानुसार निष्पादन प्रतिभूति, परिधारित नुकसानी (एल डी) तथा माध्यस्थ जैसे मुद्दे पर मैसर्स एफ यू एस ई ज्वाजदोक्या, रशिया की सहमति की पुष्टि करने का अनुरोध किया क्योंकि फर्म ने अपनी संविदा वाणिज्यिक के प्रस्ताव में इन प्रावधानों को मनाने का जिक्र

¹¹ मूल्य समझौता वार्ता से यह सुनिश्चित किया जाता है कि राज्य के हित पूर्ण रूप से सुरक्षित रहे तथा भुगतान किए जाने वाले मूल्य उचित हो। ऐसी समझौता वार्ता सी एन सी द्वारा की जाती है तथा एल-1 निर्धारित किया जाता है तथा सी एफ ए की मंजूरी के लिए अनुशंसा भेजती है। हथियार उपस्करों के मामलों में सी एन सी के रोल डब्ल्यू पी सी द्वारा निर्वाहित किया जाता है।

नहीं किया था, जबकि, ये सब आर एफ पी के भाग के रूप में सम्मिलित थे। यद्यपि अक्टूबर 2008 में फर्म ने आर एफ पी के इन प्रावधानों से सहमत होने से खेद प्रकट किया था। फर्म ने उसकी निविदा की मान्यता 1 दिसंबर 2008 से आगे बढ़ाने के लिए भी सहमति नहीं दी थी।

इसी दौरान 7 अक्टूबर 2008 को डी डब्ल्यू ई एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने निर्धारित किया कि मैसर्स आर ओ एस (आई) मुम्बई के साथ 9 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जे/मॉडयूल्स के लिए सी एन सी/ डब्ल्यू पी सी -1 17 अक्टूबर 2008 के समझौता वार्ता करेंगे, जबकि मैसर्स आर ओ एस मुम्बई के प्रस्ताव की मान्यता 16 अक्टूबर 2008 को ही समाप्त हो गई थी। मीटिंग के दौरान, फर्म से अनुरोध किया गया कि वह अपने प्रस्ताव को वापिस लेने के निर्णय पर पुनर्विचार करे तथा इसका पुनर्वैधीकरण करे ताकि इन अतिमहत्वपूर्ण अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति प्रक्रिया में तीव्रता आ सके। इसके बाद भारतीय नौसेना ने कोई कार्यवाही नहीं की। यद्यपि, फर्म ने अपनी ओर से अप्रैल 2009 में 20 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जे / मॉडयूल्स जिनकी कुल कीमत ₹14.39 करोड़ थी, का संशोधित प्रस्ताव दिया था जो 13 जून 2009 तक मान्य था जो कि आगे 15 सितंबर 2009 तक बढ़ा दिया गया था। यद्यपि, केन्द्रीय सर्तकता आयोग (सी वी सी) के मार्गदर्शी सिद्धान्त के अनुसार निविदा के खुलने के पश्चात कीमतों में संशोधन की अनुमति नहीं दी जा सकती और इस प्रकार के मामलों में केस के लिए पुनः निविदा आमंत्रण करना चाहिए। इसके अनुसार, डी डब्ल्यू ई, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने एक प्रस्ताव की फिर से शुरुआत की (सितंबर 2009) तथा 21 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जे / मॉडयूल्स के लिए पुनः निविदा आमंत्रित करने के निर्णय लिया गया (नवंबर 2009)

तत्पश्चात नवंबर 2009 में सभी प्रकार के अतिरिक्त पुर्जों की आवश्यकता के लिए अर्थात् 21 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जे / मॉडयूल्स के लिए उन्हीं चार फर्मों को एल टी ई आधार पर फिर से आर एफ पी जारी की प्रत्युत्तर में फिर से उन्हीं दो फर्मों ने यानि मैसर्स एफ यू एस ई, ज्वेज़दोच्का, रूस और मैसर्स आर ओ एस (आई), मुम्बई ने जवाब दिया। मैसर्स एफ यू एस ई, ज्वेज़दोच्का, रूस ने सभी 21 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जे / मॉडयूल्स के लिए कोट किया, जबकि, मैसर्स आर ओ एस (आई) मुम्बई ने फिर से 20 प्रकार के ही अतिरिक्त पुर्जे / मॉडयूल्स के लिए कोट किया। मैसर्स एफ यू एस ई, ज्वेज़दोच्का, रूस 3 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जे / मॉडयूल्स जिनकी कीमत ₹1.15 करोड़ थी, के लिए एल -1 था तथा मैसर्स आर ओ एस (आई) मुम्बई 18 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जे/ मॉडयूल्स जिनकी कीमत ₹15.20 करोड़ थी, के लिए एल-1 था। मैसर्स आर ओ एस (आई) फिर से सभी 20 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जे/ मॉडयूल्स जिनकी कीमत ₹16.34 करोड़ थी, के लिए एल-1 था। जुलाई 2010 में, संविदा समझौता (सी एन सी) ने समझौता मूल्य ₹15.93 करोड़ पर 20 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जे / मॉडयूल्स के लिए मैसर्स आर ओ एस (आई) को आदेश देने की अनुशंसा की थी। अगस्त 2010 में, डी डब्ल्यू ई, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने मैसर्स आर ओ एस (आई) मुम्बई के साथ 20 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जे/ मॉडयूल्स की आपूर्ति के लिए कुल मूल्य ₹15.93 करोड़

वैट रहित पर अनुबंध किया था। केवल एक बचा हुआ अतिरिक्त पुर्जा/माँडयूल्स यानि कन्ट्रोल बोर्ड आई आई वाई अगली ए आर डी में सम्मिलित किया गया। अतः स्पष्ट अधिप्राप्ति नियमों के होने तथा अप्रैल 2008 में रक्षा मंत्रालय द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के बावजूद भी स्पष्ट निर्णय न लेने के कारण तथा साथ ही निविदा की मान्यता के दौरान भी मैसर्स आर ओ एस (आई) के साथ समझौता वार्ता करने में विफल रहने के कारण इन अतिरिक्त पुर्जा/माँडयूल्स अधिप्राप्ति प्रक्रिया में असाधारण विलंब हुआ जिस कारण समान अतिरिक्त पुर्जा की अधिप्राप्ति के लिए अनुबंध अगस्त 2010 में उसी फर्म के साथ ₹2.94 करोड़¹² की अतिरिक्त कीमत पर हुआ जो फर्म जून 2008 में समस्त रूप से एल-1 थी। इस स्थिति को टाला जा सकता था अगर 20 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जा/माँडयूल्स का अनुबंध मैसर्स आर ओ एस (आई) के साथ 2008 में ही कर लिया जाता जबकि डी डब्ल्यू ई एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा 18 फरवरी 2008 को जारी आर एफ पी के समदा मैसर्स आर ओ एस (आई) समस्त रूप से 20 प्रकार के अतिरिक्त पुर्जा/ माँडयूल्स के लिए जिनकी कुल कीमत ₹12.99 करोड़ थी के लिए एल-1 था। इसके अतिरिक्त, रक्षा अधिप्राप्ति नियमावली (डी पी एम) में दिए गए 19 सप्ताह की समय सीमा के एवज में माँग परियोजना के दिनांक से कुल 42 महीनों का समय लिया गया।

(II) अपेक्षित अतिरिक्त पुर्जे / माँडयूल्स अभी तक उपलब्ध नहीं है।

मैसर्स आर ओ एस (आई) के अगस्त 2010 में हुए अनुबंध की शर्तों के अनुसार, अनुबंध प्रभावी होने की तिथि यानि 15 अगस्त 2011 तक दो भागों में ही 12 महीनों के अन्दर ही आपूर्ति समाप्त की जानी थी। रूस में ओ ई एम के साथ समवर्ती अनुपूरक समझौतों में देरी होने के आधार पर मैसर्स आर ओ एस (आई) ने पहले (फरवरी 2011) 15 दिसंबर 2011 तक आपूर्ति समय सीमा को बढ़ाने का अनुरोध किया तथा बाद में फिर से 30 जून 2012 तक आपूर्ति समय सीमा को बढ़ाने का अनुरोध किया था (सितंबर 2011)। यद्यपि, मैसर्स आर ओ एस (आई) का रूस के ओ ई एम के साथ अनुपूरक समझौतों के होने का अनुबंध में प्रावधान नहीं था, तथापि, डी डब्ल्यू ई, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने परिनिर्धारित नुकसानी (एल डी) सहित आपूर्ति समय सीमा को बढ़ाने का अनुमोदन दिया था (नवंबर 2011)। इस दौरान, फर्म ने सूचित किया (जून 2012) कि मई 2012 से ही ओ एम के पास भेजने के लिए प्रेषण तैयार था तथा एक बार फिर से आपूर्ति समय सीमा को 31 अगस्त 2012 तक बढ़ाने का अनुरोध किया। फर्म ने भारतीय रूपयों में आई भारी गिरावट के कारण एल डी निरस्त करने का भी

¹² 20 अतिरिक्त पुर्जे / माँडयूल्स मैसर्स आर ओ एस (आई) से अक्टूबर 2008 में उपलब्ध थे ₹12.99 करोड़, के मूल्य पर 20 अतिरिक्त पुर्जे / माँडयूल्स मैसर्स आर ओ एस (आई) से अगस्त 2010 में अनुबंध हुए थे ₹15.93 करोड़ के मूल्य पर अंतर ₹2.94 करोड़

अनुरोध किया। केस की प्रकिया में भी असाधारण विलंब हुआ और 01 जुलाई 2012 से 10 सितंबर 2013 तक एल डी लगाने सहित की सीमा बढ़ाने की मंजूरी अंततः रक्षा मंत्रालय ने एक साल के पश्चात् जुलाई 2013 में दी।

यद्यपि, सितंबर 2013 में फर्म ने बताया कि रूपये में आई गिरावट की वजह से हुए नुकसान की भरपाई न होने से तथा एल डी को लगाने से अनुबंध का निष्पादन संभव नहीं हो पा रहा था। अप्रैल 2014 तक अनुबंधानुसार आपूर्ति पूरी नहीं हो पाई थी।¹³

इस दौरान, प्रधान निदेशक हथियार उपस्कर (पी डी डब्ल्यू ई) ने एक लेखा परीक्षा आपत्ति के प्रत्युत्तर में सितंबर 2012 में बताया कि अतिरिक्त पुर्जों की आपूर्ति की प्रकिया को पूर्ण करने में हुए विलंब से 'एक्स' क्लास पनडुब्बियों के परिचालन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

(III) अनुबंध का अपूर्ण प्रलेखन

16 अगस्त 2010 को हुए अनुबंध के अनुसार ही फर्म द्वारा मांग की पुष्टि मिलने के 30 दिन के भीतर निष्पादन बैंक गारंटी (पी बी जी) जमा किए जाने की आवश्यकता थी। इसके साथ ही, वारंटी की दिनांक के बाद पी बी जी का 60 दिनों तक मान्य होना आवश्यक था। यद्यपि, मैसर्स आर ओ एस (आई) ने 11 अप्रैल 2012 को ₹1.59 करोड़ की कीमत की पी बी जी जमा की, जबकि 15 सितंबर 2010 तक ही पी बी जी को जमा किया जाने की आवश्यकता थी। हमने जांच में पाया (अक्टूबर 2013) कि आपूर्ति समय सीमा को बढ़ाने की प्रकिया के दौरान ही पी बी जी 2 जुलाई 2013 को समाप्त हो गई थी। लेकिन डी डब्ल्यू ई, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने पी बी जी की समय सीमा को बढ़ाने के लिए समय रहते कोई कार्यवाही नहीं की। इस तथ्य के कारण कि फर्म द्वारा देर से जमा कराई हुई पी बी जी भी समाप्त हो गई थी, डी डब्ल्यू ई, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) इस स्थिति में था कि वह फर्म को अनुबंधानुसार आपूर्ति करने के लिए विवश नहीं कर सकता था। डी डब्ल्यू ई, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने अपने जवाब में बताया (नवंबर 2013) कि फर्म को पी बी जी की समय सीमा बढ़ाने का पत्र 7 अगस्त 2013 को जारी किया गया था। यह प्रत्युत्तर लेखा परीक्षा निष्कर्ष की पुष्टि करता है क्योंकि पी बी जी समाप्त होने के एक माह से अधिक समय के पश्चात् समय सीमा को बढ़ाने का पत्र बहुत देरी से जारी किया गया था।

¹³ विनिर्देशित लेखा परीक्षा प्रश्नावली (अप्रैल 2014) के प्रत्युत्तर में डी डब्ल्यू डी, एकीकृत रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के पत्रांक डब्ल्यू एन /0468/ ऑडिट दिनांक 29/4/2014 द्वारा दी गई सूचना।

अंत में, न केवल अतिरिक्त पुर्जों के लिए अनुबंध काफी देरी से ₹2.94 करोड़ की अधिक कीमत पर किया गया, लेकिन विलंब का 'एक्स' क्लास पनडुब्बियों के अनुरक्षण/ समुपयोग तथा परिचालन क्षमता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। इसके अतिरिक्त, मार्च 2007 में परियोजित अधिप्राप्ति के लिए अतिरिक्त पुर्जों की आपूर्ति अप्रैल 2014 तक अपेक्षित थी।

मंत्रालय को मामला मई 2014 में भेज दिया गया था, उनका प्रत्युत्तर अपेक्षित था (सितंबर 2014)।

4.5 अत्यधिक मूल्य पर एक मद/वस्तु की अधिप्राप्ति

नौसेना ने सामान्य मेमोरी कार्ड परिणामी एकल निविदा के आधार पर अत्यधिक ऊँची दर से इस याचिका पर खरीदा कि मेमोरी कार्ड एक विशेष प्रकार के सॉफ्टवेयर से लोड/युक्त था। इसके परिणाम-स्वरूप ₹1.10 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

रक्षा अधिप्राप्ति नियमावली 2009 के अनुबंधों के अंतर्गत अधिप्राप्त की जाने वाली मदों/सामानों के विनिर्देश, अधिप्राप्तकर्ता संगठनों के विशिष्ट आवश्यकताओं, जो कि फालतू तथा गैर अनिवार्य कारको को शामिल किए बिना संगठन की मूल आवश्यकताओं को पूरा करना चाहिए, जिसके परिणामस्वरूप अकारण व्यय हो सकता है, के मद्देनजर स्पष्ट रूप से उल्लिखित किया जाना चाहिए। रक्षा अधिप्राप्ति नियमावली यह भी प्रावधान करता है कि प्रापण प्राधिकरण को खुद को संतुष्ट करना चाहिए कि चयनित प्रस्ताव का मूल्य उचित हो और जहाँ प्रतिस्पर्धा की कमी प्रतिबंधात्मक विनिर्देश के कारण है, वहाँ प्रतिस्पर्धा को व्यापक एवं पर्याप्त रूप से सुगम बनाने के लिए विनिर्देश के पुनर्विलोकन की संभावना पर विचार किया जाना चाहिए।

नौसेना एफ.ओ.एन.ए., गोवा के एक अधिप्राप्ति की हमारी जाँच (मार्च 2013) में यह पता चला कि सैनडिस्क पी.सी.एम. सी.आई.ए. टी.आई.ए. के 20 मेमोरी कार्ड की अधिप्राप्ति परिणामी एकल निविदा आधार पर अत्यधिक ऊँची दर से की गई, जिसके कारण ₹1.10 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। विवरण अनुसरित/इस प्रकार है:-

इल्युशिन 38 (आई.एल. 38) विमान में प्रतिस्थापित सी ड्रैगन मिशन सुट (एस.डी.एम.एस.) और फ्लाइट डेटा रिकार्डर (एफ.डी.आर.) में मिशन डेटा अभिलेखबद्ध करने के लिए मेमोरी कार्ड सुगठित रूप में पार्ट न. सैनडिस्क पी.सी.एम. सी.आई.ए. ए.टी.ए. अपेक्षित होता है/आवश्यक होता है।

सामग्री संगठन गोवा के द्वारा जुलाई 2009 में माँग/अभियाचना की वार्षिक समीक्षा 2009-10 (ए.आर.डी. 2009-10) पर आधारित आई.एल.38 एस.डी. विमान के 70 प्रकार के पुर्जों की अधिप्राप्ति के लिए प्रक्षेपण तैयार किया गया। सभी पुर्जों का सन्निकट लागत ₹31.51 लाख अनुमान किया गया जिसमें मेमोरी कार्ड 20 की संख्या में ₹1.50 लाख के अनुमानित मूल्य भी शामिल था, जो कि गत क्रय मूल्य, पुर्व में मेसर्स बी.ए.सी. इंटरप्राइजेज, गोवा से वर्ष 2008 में प्रति इकाई ₹7250/- में अधिप्राप्त था।

तदनुसार, आइ.एल. 38 एस.डी. विमान के 70 मर्दों के लिए 20 मेमोरी कार्ड सहित, प्रस्ताव हेतु अनुरोध प्रस्तुत किया गया। प्रस्ताव हेतु अनुरोध में मद का पार्ट संख्या सैनडिस्क पी.सी.एम. सी.आई.ए. ए.टी.ए. प्रकाशित किया गया था। अक्टूबर 2009 में निविदा समीक्षा 12 लघु सूचीबद्ध निविदाकार को जारी किया गया। मेसर्स स्पेटस टेक्नो एक्सपोर्ट नई दिल्ली (मेसर्स स्पेटस टी.ई. युक्रेन के प्रतिनिधि) एक मात्र फर्म थी जिसने जनवरी 2010 में मेमोरी कार्ड के लिए बोली लगाई थी।

हमारी जाँच में यह पता चला कि मेमोरी कार्ड के लिए परिणामी एकल निविदाकार मेसर्स एस.टी.ई. ने मर्दों की 20 संख्या के लिए यू.एस.डी. 224000 (यू.एस.डी. 11200 प्रति इकाई की दर से अर्थात् ₹5.30 लाख प्रति इकाई की दर से ₹47.36 =यू.एस.डी.) के कुल मूल्य का कोट किया। उसी मद के लिए वर्ष 2008 में मेसर्स बी.ए.सी. इंटरप्राइजेज गोवा का गत क्रय मूल्य ₹7250 था, जिसे नौसेना ने 6% परिवर्धित करके, अनुमानित मूल्य 7500/- पर पहुँचा। इस प्रकार, परिणामी एकल निविदा प्रस्ताव गत क्रय मूल्य से 6972% परिवर्धित था। इसके बावजूद डी.पी.एम. के आवश्यकतानुसार मूल्य समझौता समिति नहीं गठित किया गया उसके बाद रेट मूल्य/भाव स्वीकृत किया गया एवं संविदा मेसर्स एस.टी.ई. के साथ संपन्न किया गया। मर्द अगस्त 2011 में सामग्री संगठन, गोवा में प्राप्त किया गया।

हमने अवलोकन किया कि यद्यपि 2008 एवं 2010 अधिप्राप्त मर्दों का पार्ट नं. समान यथा "सैनडिस्क पी.सी.एम. सी.आई.ए. ए.टी.ए." था। लेकिन सामग्री संगठन गोवा द्वारा जुलाई 2009 में, 2008 में अधिप्राप्ति में उल्लिखित विवरणी "इंटरफेस सॉफ्टवेयर के साथ पी.सी.एम. ए.टी.ए." को 2010 अधिप्राप्ति में उल्लिखित "टी.बी.एन. के मेमोरी कार्ड (फ्लैस डिस्क)" में परिवर्तित किया गया। आगे, हमारी जाँच (मार्च 2013) में यह भी पता चलाकि विवरणी बदलने के बावजूद अपेक्षित मद पिछली अधिप्राप्ति के पार्ट नं० के समान ही थी। इस प्रकार समान पार्ट नम्बर का मद सामग्री संगठन गोवा द्वारा 2008 में ₹7250/- प्रति इकाई में अधिप्राप्त किया गया था, उसे एफ.ओ.एन.ए. गोवा ने 2010 में अत्यधिक उँची दर पर यू.एस.डी. 11200

प्रति इकाई ₹5.57 लाख प्रति इकाई पर अधिप्राप्त किया गया। इसके परिणामस्वरूप ₹1.10 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

हमारी टिप्पणी (मार्च 2013) के उत्तर में एफ.ओ.एन.ए. गोवा ने 2010 में अधिप्राप्त मद के उच्च मूल्य को 2008 में अधिप्राप्त मद की तुलना में अधिक मूल्य पर अधिप्राप्ति करने को उचित (फरवरी 2014) ठहराने का प्रयास किया क्योंकि मेमोरी कार्ड में विशेष प्रकार के सॉफ्टवेयर (कारता) प्रतिस्थापित था, जो विमान के एफ.डी.आर. में प्रयोग किया जाता है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अधिप्राप्ति के किसी भी प्रक्रिया में मेमोरी कार्ड में विशेष प्रकार के सॉफ्टवेयर (कारता) की आवश्यकता नहीं दिखाई गई थी। और मेमोरी कार्ड में सॉफ्टवेयर के प्रतिस्थापन की आवश्यकता आर.एफ.पी. में नहीं निर्दिष्ट की गई थी। आगे, हमारी जाँच (मार्च 2013) में यह भी पता चला कि विवरणी बदलने के बावजूद अपेक्षित मद पिछली अधिप्राप्ति के पार्ट नं०. के समान ही थी। नौसेना में मद के प्रयोगकर्ताओं ने स्वीकार (अप्रैल 2014) किया कि 2008 में उनको निर्गत मेमोरी कार्ड की विनिमयशीलता एवं प्रयोग/व्यवहार 2014 में निर्गत मेमोरी कार्ड के समान ही थी। किसी भी स्थिति में, परिवर्धित गत क्रय मूल्य और परिणामी एकल निविदा के बीच 6972% के अंतर के लिए, अगर आवश्यक हो तो, समझौता वार्ता का प्रयोग करना चाहिए था, ऐसा एस. एस. टी. ओ. एवं सी. एस. ओ. (टी.) ने अप्रैल 2010 में प्रस्तावित किया था। हालांकि, यह नहीं किया गया।

उसके बाद एफ.ओ.एन.ए. (गोवा) (मई 2014) लेखा परीक्षा टिप्पणी स्वीकार करने के दौरान सहमत हुए कि फर्म मेसर्स स्पेटस टी.ई.ने गत क्रय मूल्य की तुलना में अत्यधिक उँची दर से प्रभारित किया एवं उसी बनावट और विवरणी का मेमोरी कार्ड की भी आपूर्ति नहीं की गई जैसा कि आपूर्ति आदेश में अनुबद्ध किया गया था। हालांकि एफ.ओ.एन.ए. गोवा ने ये कहा कि आवश्यक संसोधक कार्यवाही, जैसे कि मेमोरी कार्ड को सामान्य/व्यापक विवरणी के साथ शुरु करना, गत क्रय मूल्य एवं गत क्रय वर्ष को तुलनात्मक निविदा विवरणी में समाविष्ट किया जाएगा एवं एकल कोट गत क्रय मूल्य/गत क्रय वर्ष आधारित स्वीकार किया जाएगा, पर विचार किया जा रहा है।

इस प्रकार, अधिप्राप्ति के निर्धारित मानदंडों से विचलन के परिणाम स्वरूप ₹1.10 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। यह मामला मंत्रालय को भेजा गया (मई 2014); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

4.6 इलेक्ट्रोड्स की आवश्यकता से अधिक अधिप्राप्ति

सामग्री संगठन, विशाखापट्टनम ने आपूर्तिकर्ता से दर-संविदा करते समय मात्रा की आक्रमबद्ध आपूर्ति पर ध्यान नहीं दिया। जिसकी वजह से आवश्यकता से अधिक अधिप्राप्ति और परिणाम स्वरूप ₹1.68 करोड़ की वस्तु की कालावधी समाप्त हो गई।

रक्षा अधिप्राप्ति नियम पुस्तिका (डी.पी.एम.) 2009 के तहत, दर-संविदा, आदेश किए गए संसाधनों एवं वस्तुसूची के रखरखाव के खर्च को कम करने के साथ-साथ मानक स्तर पर मांगपत्रित मदों की अधिप्राप्ति को संभव बनाता है। दर संविदा, द्रुतगामी आइटम जिनकी सेल्फ लाईफ कम होती है, विचारार्थ उपयुक्त माना जाता है। इसके अलावा नौसेना की सामग्री योजना नियमपुस्तिका, सेल्फ लाईफ आइटम्स के संबंध में आक्रमबद्ध सुपुर्दगी को निर्धारित करती है।

हमने देखा कि (सितम्बर 2013) एम. ओ., विशाखापट्टनम द्वारा वेल्डिंग इलेक्ट्रोड्स की अधिप्राप्ति के संचालन एवं समापन (अगस्त 2009), दर संविदा के उपर्युक्त प्रावधानों से भिन्न है। एम. ओ., विशाखापट्टनम ने वस्तुओं की उत्तरोत्तर अधिप्राप्ति करने के बजाय, एक साथ बड़ी मात्रा में अधिप्राप्ति की, जिसके परिणामस्वरूप अत्यधिक अधिप्राप्ति एवं ₹1.68 करोड़ की वस्तु की सेल्फ लाईफ समाप्त होने से राजकोष को हानि हुई। विवरण क्रमशः

एम. ओ., विशाखापट्टनम ने (जून 2008) 30,000 कि.ग्रा. के वेल्डिंग इलेक्ट्रोड्स¹⁴ की अधिप्राप्ति के लिए मांग पत्र प्रस्तुत किया। वेल्डिंग इलेक्ट्रोड्स की निर्मित तिथि से 24 महीने की एक सीमित शेल्फ लाईफ होती है। एम. ओ., विशाखापट्टनम ने (अगस्त 2009) मैसर्स होनावर इलेक्ट्रोड्स प्रा. लि., मुम्बई के साथ अगस्त 2009 से दिसम्बर 2010 तक की अवधि के लिए दर संविदा निर्धारित की, जो कि समय-समय पर अगस्त 2012 तक के लिए बढ़ा दिया गया।

हमने देखा (सितम्बर 2013) कि मुख्यालय, पूर्वी नौसेना कमान (एच.क्यू.ई.एन.सी.) (वी.) ने एडमिरल सुप्रिटेण्डेंट की 542 मदों की अतिमहत्वपूर्ण सूची¹⁵ प्रवर्तित की जिसमें 10,000 कि.ग्रा. का वेल्डिंग इलेक्ट्रोड्स शामिल था। फिर भी, आई.एन.एस. जलसा एवं आई.एन.एस. राजपूत की आगामी रिफिट जो कि 2011 में होने के लिए अनुसूचित थी, को ध्यान में रखते हुए नौसेना गोदीवाडा, विशाखापट्टनम ने ए.एस.डी. की अतिमहत्वपूर्ण सूची में दिये गये 26

¹⁴ 4 मिमी. व्यास और 450 मिमी. ल0. के वेल्डिंग इलेक्ट्रोड 48 X N4

¹⁵ ए.एस.डी. की अतिमहत्वपूर्ण सूची- गोदीवाडा द्वारा एम.ओ. के साथ विचारित, वस्तुओं के लिए तैयार कि गई जो कि पोत की रिफिट के लिए आवश्यक है।

वस्तुओं कि अतिरिक्त मात्रा के लिए एच.क्यू.ई.एन.सी. (वी.) से एक बार अनुमोदन मांगा (जनवरी 2011)। इन 26 वस्तुओं में से एक वस्तु वेल्डिंग इलेक्ट्रोड्स थी जिसके लिए एन.डी.वी. ने 1,28,860 कि.ग्रा. की आवश्यकता, (आई.एन.एस. राजपूत के लिए 65,000 कि.ग्रा. और आई.एन.एस. जलश्व के लिए 53,860 कि.ग्रा. सहित) उनकी मरम्मत के लिए ए.एस.डी. की आवश्यक सूची में दिये गए 10,000 कि.ग्रा. की अनुमोदित मात्रा के विरुद्ध प्रस्तुत की (जनवरी 2011)। इस समय पर एम.ओ. (वी.) के पास इन वस्तुओं के 30,802 कि.ग्रा. के भंडार थे (जनवरी 2011)।

रिफिट अप्रैल 2011 से सितम्बर 2013 को होने वाली थी एवं एम.ओ.(वी.) इस रिफिट अनुसूची के बारे में अवगत था। इसके अनुसार एम.ओ.(वी.) ने जुलाई 2011 में अतिरिक्त ए.एस.डी. की अतिमहत्वपूर्ण सूची के आधार पर 1,30,000 कि.ग्रा. के इलेक्ट्रोड्स के लिए मांग पत्र प्रस्तुत किया। एम.ओ. (वी.) ने मैसर्स होनावर इलेक्ट्रोड्स प्रा. लि., मुम्बई को वर्तमान दर संविदा के आधार पर 1,30,000 कि.ग्रा. का क्रयदेश दिया। इकाई लागत ₹184.19 प्रति कि.ग्रा. की दर से कुल आदेश लागत ₹2.39 करोड हो गई जिसकी अगस्त 2011 तक आपूर्ति की गई। कंपनी द्वारा स्वयं, 1,29,991 कि.ग्रा. की सम्पूर्ण मात्रा की आपूर्ति मई-जून 2011 में की गई।

हमने इलेक्ट्रॉनिक बिन कार्ड के माध्यम से देखा (सितम्बर 2013) कि जुलाई 2011 से जुलाई 2013 के बीच में एम.ओ.(वी.) ने 39,320 कि.ग्रा. के वेल्डिंग इलेक्ट्रोड्स एन.डी. (वी.) को जारी किये।

हमने मामले को एन.डी. (वी.) एवं एम.ओ. (वी.) के समक्ष उठाया (सितंबर 2013)। एन.डी. (वी.) ने इस तथ्य को स्वीकारते हुए उत्तर दिया (अक्टुबर 2013) कि वास्तव में केवल 20,824 कि.ग्रा. इलेक्ट्रोड्स दोनो रिफिट में उपभोग किये गये, जबकि प्रारंभिक अनुमान, रिफिट के दौरान अनुमानित किये गए प्लेट नवीनीकरण पर आधारित था। फिर भी, नवीनीकरण की वास्तविक आवश्यकता रिफिट की शुरुआत के बाद ही जानी गई। तथ्य से स्पष्ट है कि एन.डी. वी. द्वारा लगाया गया अनुमान असामान्य रूप से अधिक था जो ए. एस. डी. की लगभग 10,000 कि.ग्रा. की अतिमहत्वपूर्ण सूची के अनुसार आवश्यक वेल्डिंग इलेक्ट्रोड्स का 13 गुना थी। यह एन.डी.(वी.) द्वारा किये गए पूरी तरह से गलत आकलन को दर्शाता है।

एम.ओ. (वी.) ने स्वीकार किया (अक्टुबर 2013) कि पिछले उपभोग एवं अनुभव के आधार पर लगभग 35,000 कि.ग्रा. वस्तु को अधिप्राप्त करने की आवश्यकता थी। जबकि एन.डी. (वी.) के आकलन के आधार पर 1,28,860 कि.ग्रा. की मात्रा का प्रावधान था। एम.ओ. (वी.) ने यह भी कहा कि वस्तु को अन्य डिपोट्स को सेल्फ लाइफ के दौरान ही उपयोग करने के लिए प्रस्ताव दिया गया।

एम.ओ. (वी.) का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि दर संविदा के उपलब्ध होने के बावजूद, जिसे एन.डी. (वी.) की वास्तविक आवश्यकता को पूरा करने के लिए आक्रमबद्ध सुपुर्दगी के लिए उपयोग किया जा सकता था, एम.ओ. (वी.) ने सम्पूर्ण मात्रा की अधिप्राप्ति एक बार में की यद्यपि एक माह से कम की अवधि (31 जनवरी 2011 से 28 जून 2011) में दो बार प्राप्त हुई। इसके अतिरिक्त, एम.ओ. (वी.) इस बात से जागरूक था कि रिफिट अप्रैल 2011 से सितम्बर 2013 अर्थात् 2 साल से अधिक समयान्तराल तक अनुसूचित था। जिसके परिणामस्वरूप वस्तुओं की कालावधि आवश्यकता से अधिक भण्डारण के परिणामतः समाप्त हो गई।

इलेक्ट्रॉनिक बिन कार्ड की आगे की जाँच ने खुलासा किया कि 10,040 कि.ग्रा., दिसम्बर 2013 और अप्रैल 2014 में जारी किया गया। इस प्रकार, कुल 49,360 कि.ग्रा. वेल्डिंग इलेक्ट्रोड्स जारी किए गए। इस प्रकार जून 2014 में एम. ओ. (वी.) के पास 91020 कि.ग्रा. शेष बच गए। मई-जून 2011 में आपूर्ति किए गए इन इलेक्ट्रोड्स की सेल्फ लार्इफ निर्माण तिथि से 24 माह की थी और यदि उनका संग्रहण विशिष्ट परिस्थितियों में किया गया होता तो उनकी सेल्फ लार्इफ एक साल तक बढ़ाई जा सकती थी अर्थात् मई 2014 तक। इससे निष्कर्ष निकलता है कि ₹1.68 करोड़ की कीमत का 91,020 कि.ग्रा. का सम्पूर्ण भण्डार अप्रयुक्त रहा (जून 2014)।

मंत्रालय ने अपने उत्तर में सहमति व्यक्त की (अगस्त 2014), कि वेल्डिंग इलेक्ट्रोड्स की मानक सेल्फ लार्इफ 24 महीनें थी, जबकि बहस निर्माता के दावे के आधार पर थी कि वेल्डिंग इलेक्ट्रोड्स इस विशेष स्थिति में, पूर्व में ही इन हाउस हीटिंग के साथ उपयोग में लाए जा सकते थे। मंत्रालय ने भी यह तर्क दिया कि वस्तुओं की सुपुर्दगी दो बार में आक्रमबद्ध तरीके से दो रिफिट को उपलब्ध कराने के लिए की गई।

मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है। वस्तु की सेल्फ लार्इफ 24 महीने की थी जो कि यदि वस्तु विशेष परिस्थिति में भंडारीत की जाती, तो उसे अगले वर्ष तक बढ़ाई जा सकती थी। मंत्रालय की तर्क है कि वस्तु को हीटिंग के साथ उपयोग में लाया जा सकता था, जो कि केवल निर्माता के दावों पर आधारित था जो कि वर्तमान समझौते से भिन्न है जिसमें उद्घोषित किया गया कि सेल्फ लार्इफ की जिम्मेदारी नियंत्रक सामग्री नियोजन की थी। मंत्रालय का यह भी तर्क है कि वस्तु दो बार में प्राप्त की गई, जिसका पता मरम्मत काल की अवधि के दौरान चला, जो कि अप्रैल 2011 से सितंबर 2013 तक के लिए थी, और संपूर्ण आपूर्ति एक बार में करने के लिए क्रयादेश प्रस्तुत किया, यद्यपि मई-जून 2011 की एक माह की कालावधि के अंतर्गत दो बार स्वयं से सुपुर्द किया गया, जो कि आक्रमबद्ध सुपुर्दगी होने के कारण रिफिट अनुसूची के अनुरूप नहीं थी।

इस प्रकार एन.डी.(वी.) द्वारा 1,28,860 कि.ग्रा. की आवश्यकता बढ़ा-चढ़ा कर दर्शायी गई एवं एम. ओ. (वी.) के एक बार में अधिप्राप्ति करने का प्रयोग, नौसेना के सामग्री नियोजन नियमावली में दर्शाये हुए प्रावधान के विरुद्ध है। दर संविदा होने के बावजूद ₹1.68 करोड़ की सेल्फ लाईफ वस्तु को रोके रखा गया जबकि वस्तु को आक्रमबद्ध तरीके से अधिप्राप्त किया जा सकता था। वास्तव में मांग पत्र जारी करने से पहले, जनवरी 2011 में एम.ओ. (वी.) के पास भण्डार (30,802 कि.ग्रा.) उपलब्ध था, जो कि दोनों पोतों की रिफिट आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त था, चूँकि दोनों रिफिट के अंतर्गत केवल 20,824 कि. ग्रा. इलेक्ट्रोड्स का उपभोग हुआ।

4.7 लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर वसूली

रद्दी विक्रय की आगम के जमा में विलम्ब के परिणामतः ₹39.23 लाख का ब्याज प्रोदभूत हुआ जो कि लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर मझगाँव डॉक लिमिटेड से वसूल किया गया।

भारत सरकार ने जनवरी 1998 में मैसर्स एम.डी.एल. मुम्बई से तीन सी.ओ.डी.ओ.जी. आधुनिक फ्रिगेट्स के अधिग्रहण की स्वीकृति प्रदान की, और यह परियोजना दिसम्बर 2000 में शुरू हुई। भारत सरकार की संस्वीकृति के आधार पर, रक्षा मंत्रालय ने जून 2008 में ₹7884 करोड़ की कीमत पर तीन आधुनिक सी.ओ.डी.ओ.जी. फ्रिगेट्स के अधिग्रहण के लिए मैसर्स एम.डी.एल. के साथ करार किया। संविदा (ठेका) के अनुच्छेद 3.9.3 के अनुसार, इस संविदा के अंतर्गत सभी रद्दियों जो कार्य से उत्पन्न होगी, मालिक अर्थात् भारतीय नौसेना की होगी और निर्माता (मैसर्स मझगाँव डॉक लिमिटेड) को जिस भी प्रकार मालिक प्राधिकृत करे, उस प्रकार इस रद्दी के निपटान की व्यवस्था करके उत्तरोत्तर प्रत्येक वर्ष आगमो को मालिक के पास जमा करना था।

हमारी संवीक्षा (छानवीन) दिखाती है कि यद्यपि रद्दी, पोत निर्माता द्वारा वर्ष 2007-08 से 2011-12¹⁶ के दौरान प्रत्येक वर्ष बेची गई, परन्तु सभी जमाओं को नौसेना को नहीं सौंपा गया। यह ध्यान दिया गया कि ₹1.96 करोड़ कीमत की रद्दी का निपटान मैसर्स एम.डी.एल. द्वारा 2007-08 से 2011-12 के दौरान किया गया। बगैर नौसेना के मांग के बावजूद मैसर्स एम. डी. एल. ने केवल जून 2012 में ₹1.96 करोड़ की रकम को तीन सम दिनांकित बिलों के माध्यम से जमा करने की प्रक्रिया आरंभ की। मैसर्स एम.डी.एल. के पास ₹1.96 करोड़

¹⁶ एम.डी.एल. कि बिल सं. (क) 12617/2711 दि. 01/06/2012 (ख) 12627/2592 दि. 01/06/2012 और 12637/2106 दि. 01/06/2012 के अनुसार संविदा सं.016/डी.एन.डी./सी./98-99/पी.-17 दि. 10/06/2008 के सापेक्ष 2007-08 से 2011-12 कि अवधि के लिए रद्दी की कीमत ₹1.96 करोड़ हुई।

की रकम सन् 2008 से प्रोदभूत थी जो कि केवल अगस्त 2012 में सरकारी लेखा में जमा की गई थी। अर्थात् पाँच वर्ष पश्चात्।

हमने बताया (अप्रैल 2013 में) कि संविदा के अनुसार रद्दी के निपटान से प्राप्त आगम उत्तरोत्तर प्रत्येक वर्ष जमा की जाएगी। चूँकि (जैसा कि) ऐसा नहीं किया गया इसलिए रखे धन पर ब्याज, प्रत्येक विशिष्ट वर्ष ली गई अंतिम राशि पर देय ब्याज की औसत दर से मैसर्स एम.डी.एल. से वसूल किया गया। जो कि ₹39.23 लाख की रकम हो गई।

इसको नौसेना ने स्वीकार किया (मई 2013 में) और रकम मैसर्स एम.डी.एल. से वसूल की गई (मई 2013)।

इस मामले को मंत्रालय के पास विचारार्थ भेजा गया (अप्रैल 2014 में) हमने आगे, विक्रय के वर्ष ही रद्दी से प्राप्त जमा के प्रति नौसेना के आश्वस्त होने पे असफल होने के कारणों की जाँच की। जबकि उत्तर आपेक्षित था (सितम्बर 2014 में) मंत्रालय का ड्राफ्ट पैराग्राफ (अप्रैल 2014) के लिए भी उत्तर प्रतीक्षित था।

4.8 लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर वसूली/बचत

लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर ₹1.55 करोड़ की वसूली / बचत की गयी।

डी.पी. एम. 2009 निर्धारित करता है कि प्रापण प्राधिकरण को खुद को संतुष्ट करना चाहिए कि चयनित प्रस्ताव का मूल्य उचित है एवं भंडारों की खरीद सबसे अल्पव्ययी ढंग से की जाए।

प्रकरण-I: लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर ₹79.85 लाख के अधिक भुगतान की वसूली।

लेखा परीक्षा ने (जनवरी 2013) देखा कि दो वातानुकूलित कंप्रेसर के लिए 57 प्रकार के पुर्जों की मालिकाना मद प्रमाणपत्र (पी.ए.सी.) फर्म यथा मेसर्स योर्क इन्डिया लिमिटेड से ₹1.88 करोड़ (मूल्य वर्धित कर एवं छूट को छोड़कर) की खरीदी (सितम्बर-2011) में मानको का उल्लंघन सामग्री, विशाखापट्टणम द्वारा किया गया और इंगित किया गया कि फर्म के दर की जाँच मुल उपकरण निर्माता (ओ.ई.एम.) के दर से नहीं करने के कारण ₹79.85 लाख का अधिक भुगतान हुआ। एम.ओ. वी. ने चूक स्वीकार की (मई-2013) तथा ₹79.85 लाख फर्म से वसूल किया (जुलाई 2013)।

प्रकरण-II: लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर ₹40.71 लाख की बचत।

लेखा परीक्षा अवलोकन (जनवरी-2013) के अनुसनण में, एम.ओ.(वी) ने प्रशीतन कंप्रेसर के 56 प्रकार के कल-पुर्जों के खरीदी उसी पी.ए.सी. फर्म यथा मेसर्स योर्क इंडिया लिमिटेड से एक और आदेश अगस्त 2013 में ₹1.13 करोड़ के मूल्य को ₹71.54 करोड़ संशोधित किया। एम.ओ. (वी) ने लेखा परीक्षा को इस बात की पुष्टी (जनवरी 2014) की कि इकाई दर तथा कुल आदेश मूल्य को संशोधित किया गया और लेखा परीक्षा के दृष्टांत पर ₹40.71 लाख की बचत हुई।

प्रकरण-III: लेखा परीक्षा के दृष्टांत पर आपूर्ति आदेश के रद्द किये जाने पर ₹34.26 लाख की बचत।

सामान्य वित्तीय नियमावली को नियम 137 (1) निर्धारित करता है कि वस्तु रख रखाव खर्च से बचने के लिए आवश्यकता से अधिक संख्या में सामान खरीदने से बचने के लिए सावधानी बरती जाए।

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया (सितम्बर-2011) कि एम.ओ.(वी) के द्वारा मेसर्स भारत इलेक्ट्रॉनिक लिमिटेड को दिए गए आपूर्ति आदेश (नवम्बर 2010) में इस नियम का उल्लंघन था, क्योंकि आदेशित मात्रा आवश्यकता से अधिक थी। रश्मि रडार के तीन प्रकार के पुर्जों की खरीदी के लिए।

लेखा परीक्षा ने एम.ओ.(वी) को सलाह (सितम्बर-2011 तथा सितम्बर-2012) दिया कि आपूर्ति आदेश पुनर्विलोकन/रद्द किया जाए। एम.ओ.(वी) ने आपूर्ति आदेश रद्द (दिसम्बर-2012) किया और लेखा परीक्षा को सूचित किया कि आपूर्ति आदेश लेखा परीक्षा के प्रेक्षण (सितम्बर-2011 तथा सितम्बर-2012) के आधार पर रद्द किया गया है। इस प्रकार, लेखा परीक्षा एम.ओ.(वी) के द्वारा पुर्जों की आवश्यकता के गलत मूल्यांकन की ओर इंगित करने के पश्चात ₹34.26 लाख की बचत हासिल की।

मंत्रालय के पास यह मामला भेजा गया (मई-2014) किया गया और उत्तर अपेक्षित (अगस्त-2014)।

4.9 निर्माण कार्यों एवं विशिष्ट उपकरणों की प्रबंध व्यवस्था में संकलन न होने के कारण निवेश का बेकार होना।

मार्च 2010 में ₹20.21 करोड़ की लागत से स्वीकृत मरीन कमांडो (मार्कोज) ईस्ट के लिए उन्नत प्रशिक्षण सुविधाओं की तत्काल आवश्यकता, अभी भी पूरी होनी बाकी हैं। निर्माण कार्यों एवं विशिष्ट मदों की प्रबंध व्यवस्था में संकलन न होने के कारण ₹6.98 करोड़ का निवेश भी बेकार हो रहा है।

रक्षा निर्माण कार्य प्रक्रिया (डी.डब्ल्यू.पी.) 2007 के प्रावधानानुसार विशेष निर्माण कार्यों के लिए उपभोक्ता, विशेषज्ञ डिजाइन सलाहकारों तथा सयंत्रों एवं उपकरणों के आपूर्तिकर्ताओं के बीच आपसी सामंजस्य होना आवश्यक है। डी.डब्ल्यू.पी. के अनुसार नये निर्माण कार्यों की योजना के लिए मामले के विवरण में यह भी स्पष्ट होना चाहिए कि निर्माण कार्यों के साथ एकीकृत किए जाने वाले विशिष्ट उपकरणों या शस्त्रों की प्राप्ति/स्थापना/भंडारण, प्रस्तावित परियोजना में शामिल है या नहीं।

मुख्यालय, पूर्वी नौसेना कमान, विशाखापतनम [(एच.क्यू.ई.एन.सी.(वी.)] में हमने एक विशेष निर्माण कार्य "प्रोविजन ऑफ कवर्ड वर्क अपस्टेशन ऐट मार्कोज ईस्ट विशाखापतनम" के कार्यान्वयन में खामिया पायी (जून 2013)।

मार्कोज ईस्ट, फ्लैग ऑफिसर कमांडिंग-इन-चीफ, विशाखापतनम की प्रत्यक्ष संचालन कमान के अधीन एक विशेष कार्यवाही यूनिट है। यह यूनिट तीनों आयामों में अर्थात् समुद्र, आकाश एवं धरती पर विशेष कार्यवाही करने के लिए जिम्मेदार है जिसके लिए उच्च स्तरीय पेशेवर दक्षता एवं नियमित प्रशिक्षण आवश्यक है।

आवश्यक बुनियादी ढाँचे के अभाव में प्रशिक्षण के संचालन के लिए यूनिट आर्मी की सुविधाओं या फिर अस्थायी कामचलाऊ इंतजाम पर ही आश्रित था। जोकि काफी हद तक प्रशिक्षण मानकों में गिरावट के रूप में परिणित हुआ। तदनुसार, मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान ने निर्माण कार्यों पर विचार विमर्श एवं अनुशंसा हेतु एक अधिकारी बोर्ड का गठन किया (जनवरी 2008)। बोर्ड की प्रोसीडिंग्स के आधार पर, मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान, विशाखापतनम ने निर्माण कार्य निदेशालय, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को "प्रोविजन ऑफ कवर्ड वर्क अप

स्टेशन ऐट मार्कोज ईस्ट, विशाखापतनम¹ की सिफारिश की। जिसमें निम्न सिफारिशें शामिल थी:-

- क. एडवांस्ड ट्रेनिंग स्किल्स सेक्शन/एंशिलरीज तथा इनडोर अर्बन फायरिंग रेंज से युक्त कवर्ड वर्क रूप स्टेशन एक आवश्यक सेवा है।
- ख. इनडोर अर्बन फायरिंग रेंज के लिए एम.ई.एस. को केवल ढांचे का निर्माण एवं सम्बन्धित मूलभूत सुविधाओं की प्रबंध व्यवस्था करनी होगी। रेंज के बाकी सभी घटकों की व्यवस्था एक संपूर्ण शूटिंग रेंज समाधान के रूप में अकेले एक एजेन्सी (ओ.ई.एम.) द्वारा की जानी थी।
- ग. ओ.ई.एम. एक ऐसा सुपरिचित आपूर्तिकर्ता होना चाहिए जिसने विशेष बलों/कानून व्यवस्था सुनिश्चित करने वाली एजेंसियों के साथ इस प्रकार की कम से कम 15-20 परियोजनाओं पर काम किया हो। अन्यथा इस परियोजना को पी.एस.यू. द्वारा कार्यान्वित किया जाए।

इस बीच, बोर्ड प्रोसीडिंग्स के मसौदे के अवलोकन के समय, मुख्य अभियंता (नौसेना), विशाखापतनम ने मत व्यक्त किया (मई 2009) कि इनडोर रेंज टारगेट सिस्टम एवं संबंधित हार्डवेयर व साफ्टवेयर एम.ई.एस. की निर्माण सेवाओं में शामिल नहीं हैं।

हालांकि बोर्ड प्रोसीडिंग्स में इस विशेष निर्माण कार्य को दो अलग-अलग घटकों के रूप में स्पष्टतः दिखाया गया था, अर्थात् निर्माण कार्य एवं गैर निर्माण कार्य फिर भी मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान ने इन दोनों को निर्माण कार्यों के रूप में इक्कट्टा करके एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में निर्माण कार्य निदेशालय को अनुमोदन हेतु भेज दिया (जून 2009)। बोर्ड द्वारा दोनों घटकों को अलग - अलग किए जाने को एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के स्तर पर भी नजर अंदाज कर दिया गया तथा मंत्रालय ने भी दोनों घटकों को एम.ई.एस. द्वारा किए जाने वाले निर्माण कार्यों के रूप में स्वीकृत किया।

तत्पश्चात्, मंत्रालय ने ₹20.21 करोड़ की लागत से एम.ई.एस द्वारा किए जाने वाले निर्माण कार्य "प्रोविजन ऑफ कवर्ड वर्क अप स्टेशन ऐट मार्कोज (ईस्ट), आई.एन.एस. कलिंगा, विशाखापतनम" के लिए प्रशासनिक स्वीकृति दे दी (मार्च 2010)। यह भली भाँति जानने के बावजूद कि इस विशेष निर्माण कार्य में वेपन ट्रेनिंग सिम्यूलेटर, इनडोर अर्बन शूटिंग रेंज एवं फ्लेक्सिबल ट्रेनिंग फिक्सचर्स के लिए एक आपूर्तिकर्ता का चुनाव आवश्यक था जिसके द्वारा

स्पेसिफिकेशन उपलब्ध करायी जानी थी, मुख्य अभियंता (नौसेना) विशाखापतनम ने ऐसे किसी आपूर्तिकर्ता के चयन के पहले ही ₹6.97 करोड़ की लागत पर निर्माण कार्य के लिए मैसर्स के. कुमार रफा प्रोजेक्ट्स (प्रा.) लि., विशाखापतनम के साथ एक अनुबंध किया (दिसम्बर 2010)। यह उस आवश्यकता के बिल्कुल विपरीत था जिसके अनुसार विशेष निर्माण कार्यों के लिए उपकरण के अपूर्तिकर्ता/सलाहकार के साथ आपसी सामंजस्य आवश्यक है जिनका चयन अभी तक नहीं किया गया था। कार्य का प्रारम्भ जनवरी 2011 में हुआ एवं समापन अप्रैल 2014 में।

इसके अतिरिक्त, उपकरणों के आपूर्तिकर्ता को निश्चित करने की जगह, मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान विशाखापतनम ने प्रस्तावित ओ.ई.एम. आईटमस अर्थात् गैर निर्माण कार्यों के संबंध में आपूर्ति के ज्ञात स्रोतों की एक सूची मुख्य अभियंता (नौसेना) विशाखापतनम को भेज री (नवम्बर 2011)। तथापि, मुख्य अभियंता (नौसेना) विशाखापतनम ने मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान को अनुरोध किया (फरवरी 2012) कि उपकरणों की विस्तृत स्पेसिफिकेशनस पर अंतिम निर्णय करके भेजे ताकि इसे निविदा में शामिल किया जा सके।

काफी विलंब के बाद जब बिल्डिंग का निर्माण कार्य बहुत आगे बढ़ चुका था, मुख्य अभियंता (नौसेना) ने अनुरोध किया (मई 2012) उपकरणों की स्थापना की संभाव्यता जानने के लिए एवं आवश्यक सुधारात्मक उपाय करने के लिए कि प्रयोक्ता यूनिट की तरफ से बिल्डिंग के निरीक्षण के लिए मुख्य अभियंता ने कहा (मई 2012) कि कार्य की तीन मदों - वैपन ट्रेनिंग सीमूलेटर, इनडोर अर्बन शूटिंग रेंज एवं फ्लेक्सिबल ट्रेनिंग फिक्सचर्स की व्यवस्था के लिए निविदा करना उनके लिए कठिन हो रहा है क्योंकि ये मदें निर्माण कार्यों की श्रेणी में नहीं आती हैं मुख्य अभियंता (नौसेना) ने मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान से कार्यों को इन मदों को कार्यान्वित करने के लिए अनुरोध किया (मई, अगस्त एवं दिसम्बर 2012)।

मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान, मुख्य अभियंता (नौसेना) विशाखापतनम एवं ई.इन.सी. ब्रांच के बीच काफी पत्राचार के बाद, मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान ने केवल बिल्डिंग सम्बन्धी निर्माण कार्यों के दायरे को घटाकर प्रशासनिक स्वीकृति को संशोधित करने एवं एक रिडक्शन स्टेटमेंट तैयार करने का निर्णय किया (अप्रैल 2013)। तदनुसार, मुख्य अभियंता (नौसेना) विशाखापतनम ने स्वीकृति राशि को ₹11.24 करोड़ तक कम करने के लिए एक रिडक्शन स्टेटमेंट तैयार की।

लेखा परीक्षा ने देखा कि केवल अप्रैल 2013 में ही मार्कोज (ईस्ट) ने अर्बन फायरिंग रेंज के लिए विस्तृत नौसेना स्टाफ गुणात्मक आवश्यकता को मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान को भेजा जिसने फिर इसे एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को भेज दिया (अप्रैल 2013)। इस प्रकार मार्कोज (ईस्ट) ने कवर्ड वर्क स्टेशन की आवश्यकता वर्ष 2008 में होने के बाद इसकी तकनीकी आवश्यकता को संप्रेषित करने में लगभग पाँच वर्ष लिए।

हालांकि मुख्य अभियंता (नौसेना) विशाखापतनम अपनी तरफ से यह पहले कह चुका था (मई 2009) कि यह कार्य एम.ई.एस. की कार्य सेवाओं के अंतर्गत नहीं आता है फिर भी सम्पूर्ण कार्य का ठेका हो जाने के बाद और कार्य के अग्रिम अवस्था में पहुँच जाने के बाद जब निर्माण कार्यो को अधिप्राप्त किये जाने वाले विशेष उपकरणों के साथ एकीकरण अत्यंत आवश्यक था तभी मुख्य अभियंता (नौसेना) विशाखापतनम ने गैर निर्माणी कार्यो को कर पाने में असमर्थता व्यक्त की। इसके फलस्वरूप, गैर निर्माणी कार्यो अर्थात् विशेष उपकरणों के प्रावधान को स्वीकृति होना अभी भी बाकि है जबकि निर्माणी ढाचे के लिए ₹6.97 करोड़ का व्यय पहले ही किया जा चुका है (मार्च 2014) जोकि बेकार हो रहा है।

अधिक महत्वपूर्ण यह है कि मार्कोज (ईस्ट) के पास अभी तक अपनी खुद की उन्नत पेशेवर प्रशिक्षण सुविधा उपलब्ध नहीं है जिसकी आवश्यकता अक्टूबर 2008 में व्यक्त की गई थी।

हमारे प्रेक्षणों के संदर्भ में मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान ने स्वीकार किया (जुलाई 2013) कि बोर्ड प्रोसीडिंग्स के अनुसार एम.ई.एस. को केवल ढाचा तैयार करना था और आधारभूत सुविधएँ ही प्रदान करनी थी जबकि बाकि के सभी घटकों को एक सम्पूर्ण शूटिंग रेंज समाधान के रूप में स्थापित करने का कार्य चुने हुए ओ.ई.एम. को करना था। मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान ने इसके आगे कहा कि एम.ई.एस. बोर्ड प्रोसीडिंग्स में शामिल था और उन्हें बोर्ड के दौरान ही अपनी आपत्तियाँ व्यक्त करनी चाहिए थी। मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान ने यह भी कहा कि केवल वह एक ओ.ई.एम. ही उपकरण की गुणात्मक आवश्यकताओं (क्यू.आर.) को पूरा कर सकता है जिसे बोर्ड के द्वारा प्रोजेक्ट किया गया था और उससे निर्माणी कार्य के लिए जानकारी प्राप्त की गई थी।

मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान का यह कथन कि एम.ई.एस. ने बोर्ड प्रोसीडिंग्स के समय गैर-एम.ई.एस. हिस्से को शामिल करने पर आपत्ति नहीं की थी वस्तुतः गलत है क्योंकि मुख्य अभियंता (नौसेना) विशाखापतनम ने मार्कोज (ईस्ट) को यह सूचित कर दिया था (मई 2009)

कि इनडोर रेंज टारगेट सिस्टम तथा सम्बन्धित हार्डवेयर एवं सॉफ्टवेयर एम.ई.एस.के कार्यक्षेत्र में शामिल नहीं था।

संक्षेप में, इस विशेष कार्य के सभी महत्वपूर्ण पहलुओं पर ध्यान न देने के कारण, मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान तथा एम.ई.एस. अधिकारियों का उदासीन रवैया, निर्माणी कार्य एवं विशिष्ट उपकरणों की अधिप्राप्ति के संकालन के अभाव के रूप में परिणत हुआ जिससे निर्माणी कार्य पर ₹6.98 करोड़ का निवेश बेकार हो रहा है।

यह मामला मंत्रालय को मई 2014 में भेजा गया था। उनका जवाब प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

4.10 एक समर्पित ईंधन पाइपलाइन की अनुपलब्धता एवं निधियों का अवरोधन।

पाइपलाइन के संरेखण पर तटरक्षक एवं नौसेना के मध्य समन्वय के अभाव के कारण अप्रैल 2004 से ₹2.20 करोड़ खर्च हो गये हैं। इसके अतिरिक्त, जेटी तक ईंधन पाइपलाइन भी उपलब्ध नहीं हो सकी।

भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय ने ₹24.81 करोड़ की लागत से पोर्टव्लेयर में तटरक्षक पोतों के लिए एक जेटी के निर्माण को प्रशासनिक अनुमोदन प्रदान किया (मार्च 1998)। अन्य बातों के साथ साथ इसमें इंडियन आयल कार्पोरेशन (आई.ओ.सी.) के टर्मिनल तक एक ईंधन पाइपलाइन बिछाने के लिए तटरक्षक पोतों को आसानी के साथ हर समय ईंधन उपलब्ध कराया जा सके। तटरक्षक जेटी को जुलाई 2002 में ईंधन पाइपलाइन के बिना चालू किया गया क्योंकि इसे जेटी के पूरा होने के बाद बिछाया जाना था।

फरवरी 2004 में, रक्षा मंत्रालय ने परियोजना की लागत को बढ़ाकर ₹26.77 करोड़ कर दिया। परियोजना की लागत में ₹1.96 करोड़ की बढ़ोतरी कथित तौर पर ईंधन पाइपलाइन बिछाने की लागत के ₹28.75 लाख से बढ़कर ₹2.20 करोड़ हो जाने के कारण हुई थी। यह बढ़ोतरी ईंधन पाइपलाइन के संरेखण को अंतिम रूप देने के बाद निर्धारित लागतों (सितम्बर 2002) पर आधारित थी। इस कार्य को एम.ई.एस. रेग्यूलेशन के अनुसार एम.ई.एस. के द्वारा या उनके द्वारा की गई व्यवस्था के तहत किया जाना था।

एम.ई.एस. प्राधिकारियों ने पाइपलाइन बिछाने के लिए ₹2.20 करोड़ की एक अग्रिम राशि मैसर्स आई.ओ.सी. के पास जमा कर दी (मार्च 2004)। क्योंकि इस पाइपलाइन को नौसेनिक क्षेत्र से होकर गुजरना था, मैसर्स आई.ओ.सी. ने सक्षम प्राधिकारी की आवश्यक

अनुमति/अनुमोदन प्राप्त करने के लिए एम.ई.एस. से अनुरोध किया (अगस्त 2004)। तदनुसार, मुख्यालय तटरक्षक क्षेत्र (अंडमान निकोबार) पोर्ट ब्लेयर [एच.क्यू.सी.जी.आर.(ए. एण्ड एन.)] ने मुख्यालय अंडमान निकोबार कमान, पोर्ट ब्लेयर [एच.क्यू.ए.एन.सी.] से आवश्यक अनापत्ति प्रमाण पत्र (एन.ओ.सी.) जारी करने के लिए अनुरोध किया (सितम्बर 2004)। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने लगभग डेढ़ वर्ष के बाद जनवरी 2006 में एन.ओ.सी. प्रदान किया।

इसी बीच मंत्रालय द्वारा मार्च 1998 में जारी एवं फरवरी 2004 में संशोधित स्वीकृति के आधार पर पोर्ट ब्लेयर में नौसेना की भूमि से होकर आई.ओ.सी. टर्मिनल से लेकर तटरक्षक जेटी तक एक नई ईंधन पाइपलाइन बिछाने के उद्देश्य से नौसेना एवं तटरक्षक के बीच एक समझौता (एम.ओ.यू.) हुआ। एम.ओ.यू. में यह निर्दिष्ट था कि ईंधन पाइपलाइन नौसेनिक भूमि से होकर हॉर्न बिल नेष्ट (आफिसर्ज मेस) के पास से गुजरेगी।

मैसर्स आई.ओ.सी. द्वारा इस कार्य का प्रारम्भ मार्च 2006 में किया गया था तथा ₹70 लाख की लागत से 90 मीटर तक पाइपलाइन सपोर्ट के लिए खम्भों के आधारों का निर्माण किया गया था एवं पाइपों के कुछ हिस्सों को पेटिंग का कार्य भी किया गया था। तथापि अक्टूबर 2006 में एक दीर्घ भूस्खलन के कारण कार्य को रोक देना पड़ा।

तीन वर्षों के बाद, मैसर्स आई.ओ.सी. ने पाइपलाइन बिछाने के लिए एक अन्य वैकल्पिक मार्ग का प्रस्ताव किया (सितम्बर 2009) जिसके लिए तकनीकी अनुमोदन मुख्य अभियंता (अंडमान निकोबार) क्षेत्र द्वारा किया गया था (दिसम्बर 2009)। मैसर्स आई.ओ.सी. द्वारा प्रस्तावित यह वैकल्पिक संरक्षण भूस्खलन संभावित तटरेखा से दूर था और हॉर्नबिल नेस्ट हाउस (आफिसर्ज मेस) के सामने की सड़क को पार करके गुजरता था।

मुख्यालय अंडमान निकोबार कमान (एच.क्यू.ए.एन.सी.) ने नए संरक्षण पर संदेह व्यक्त किया (मई 2010) और सुझाव दिया कि संरक्षा और सुरक्षा के पहलूओं को देखते हुए नौसेनिक क्षेत्र से गुजरने वाली इस पाइपलाइन को भूमि के अंदर बिछाना चाहिए। तथापि, आई.ओ.सी. ने कहा कि तकनीकी रूप से यह संभव नहीं है, क्योंकि वे तटरेखा के पास भूमि के अंदर पाइपलाइन नहीं बिछाते। इसके बाद मुख्यालय अंडमान निकोबार कमान द्वारा गठित एक संयुक्त अध्ययन बोर्ड ने अनुशासित किया कि ईंधन पाइपलाइन को हार्नबिल नेष्ट को जाने वाली सड़क के पास से एक धातु की नली से गुजारा जा सकता है। नौसेना ने इसे मानने से भी इनकार कर दिया क्योंकि नौसेना हार्नबिल नेष्ट के सामने की सड़क को न तोड़कर हार्नबिल नेष्ट के आस पास से ही कोई वैकल्पिक उपाय चाहती थी। इस प्रकार एक ऐसा गतिरोध उत्पन्न हो गया जिसका समाधान नहीं हो पाया।

इसी बीच मुख्यालय अंडमान निकोबार कमान (एच.क्यू.ए.एन.सी.) में चीफ ऑफ स्टाफ ने तटरक्षक को अनापत्ति प्रमाण पत्र (एन.ओ.सी) न देने का निर्णय किया (जनवरी 2011) क्योंकि आई.ओ.सी. टर्मिनल से संभावित सुरक्षा खतरों के कारण नौसेना इसे इसकी वर्तमान स्थिति से हटाने का मामला तैयार कर चुकी थी (मई 2010)। धन की वापसी के लिए इस मामले को आई.ओ.सी. के पास ले जाने हेतु मुख्यालय अंडमान निकोबार कमान (एच.क्यू.ए.एन.सी.) द्वारा मुख्य अभियंता (अंडमान निकोबार) को भी निर्देशित किया गया था (जनवरी 2011) इसका समर्थन कमांडर-इन-चीफ मुख्यालय अंडमान निकोबार कमान द्वारा भी किया गया था (मार्च 2011) जिसने तटरक्षक मुख्यालय को निर्देश दिया कि इस कार्य को बंद कर दिया जाए और आई.ओ.सी. से ₹2.20 करोड़ की वापसी के लिए कार्यवाही प्रारम्भ की जाए। लगातार पत्राचार के बाद तटरक्षक क्षेत्रिय मुख्यालय (अंडमान निकोबार) एक बार फिर मामले को मुख्यालय अंडमान निकोबार (एच.क्यू.ए.एन.सी.) के पास ले गया (जून 2010) ताकि इस मामले पर पुर्नविचार के बाद अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी हो सके।

हमने देखा (नवम्बर 2013) कि अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी न होने की परिणति पिछले नौ वर्षों में बिना किसी प्रगति के ही मेसर्स आई.ओ.सी. के पास मार्च 2004 से जमा ₹2.20 करोड़ के अवरोधन के रूप में हुई। हमारी जाँच (नवम्बर 2013) से वस्तुतः उजागर हुआ कि मुख्यालय अंडमान व निकोबार, महानिदेशक भारतीय तटरक्षक को यह विचार व्यक्त कर चुका था (अक्टूबर 2013) कि आई.ओ.सी. द्वारा प्रस्तावित संरेखण/मार्ग नौसेना को स्वीकार्य नहीं था क्योंकि यह नौसेनिक अंशरचना से होकर या इसके पास से गुजरता है।

हालांकि बाद में नौसेना द्वारा यह दृष्टिकोण स्वीकार किया गया था क्योंकि समझौता ज्ञापन की प्रारम्भिक चरण के दौरान ही नौसेना यह मान चुकी थी और भली भाँति जानती भी थी कि ईंधन पाइपलाइन हार्नबिल नेष्ट के पास से होकर नौसेनिक क्षेत्र से होकर गुजरेगी। उस चरण के दौरान नौसेना ने नौसेनिक क्षेत्र से नजदीकी और सुरक्षा खतरों/सुरक्षा के मुद्दों के प्रति चिंता नहीं जताई। यहां तक कि आई.ओ.सी. द्वारा सुझाई गई वैकल्पिक पाइपलाइन भी उसी नौसेनिक क्षेत्र से होकर गुजरनी थी जिसके लिए प्रारम्भ में नौसेना को कोई नहीं थी और अनापत्ति प्रमाण पत्र भी जारी किया था (जनवरी 2006)।

जवाब में तटरक्षक अधिकारियों ने कहा कि नौसेना से अनापत्ति प्रमाण पत्र की प्रत्याशा में ही भुगतान किया गया था तथा आई.ओ.सी. लगभग ₹70 लाख की कीमत की पाइपलाइन और अन्य उपकरण खरीद चुकी थी। इस दौरान बाउजरो¹⁷ के जरिए ईंधन की ढुलाई के लिए ₹26 लाख की राशि भी व्यय की जा चुकी थी।

¹⁷ बाउजर : विमान में ईंधन पूर्ति के लिए या दुसरे वाहनों या जलापूर्ति के लिए प्रयुक्त टैंकर

अर्थात् भारतीय तटरक्षक पोतों को ईंधन की आपूर्ति के लिए आवश्यक ईंधन पाइपलाइन बिछाने के बारे में मुख्यालय अंडमान व निकोबार द्वारा लिए गए निर्णय में बदलाव के कारण ईंधन के हर समय उपलब्ध हो सकने की स्थिति में परिकल्पित मुख्य लाभ उपलब्ध नहीं हो सके। इस प्रकार नौसेना/ तटरक्षक को बाऊज़रों के जरिए जेटी तक ईंधन पहुँचाने की निवर्तमान व्यवस्था को ही जारी रखना होगा। यह इस वास्तविकता के बावजूद है कि तटरक्षक पोतों को हर समय आसानी से ईंधन उपलब्ध कराने के लिए रक्षा मंत्रालय द्वारा 1998 में जेटी के निर्माण के लिए दी गई स्वीकृति में आई.ओ.सी. टर्मिनल तक ईंधन पाइपलाइन बिछाने का कार्य भी शामिल था।

₹2.20 करोड़ की राशि पिछले 10 वर्षों से बिना किसी स्पष्ट लाभ के अवरूढ पड़ी है। इसके साथ साथ जब तक ईंधन पाइपलाइन बिछेगी उस समय तक बाऊज़रों के द्वारा ईंधन की दुलाई पर बारम्बार होने वाला व्यय भी जारी रहेगा। इसके अलावा, पर्याप्त बाऊज़रों के न होने के कारण पोतों को ईंधन की आपूर्ति में भी देरी होती है जिससे तटरक्षक एवं नौसेना दोनों पोतों की संचालन सुनमयता प्रभावित होती है।

मामला मंत्रालय के पास भेजा गया था (मई 2014), जवाब प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

अध्याय V: तटरक्षक

5.1 भारतीय तटरक्षक द्वारा विलम्ब शुल्क का परिहार्य भुगतान

भारतीय तटरक्षक ने मंत्रालय द्वारा स्वीकृत शर्तों का महाराष्ट्र गृहनिर्माण व क्षेत्रविकास प्राधिकरण द्वारा प्रस्तावित भुगतान शर्तों के साथ मिलान नहीं किया, जिससे ₹3.74 करोड़ के विलम्ब शुल्क का भुगतान करना पड़ा जिसमें ₹3.97 करोड़ की शेष राशि का भुगतान करने में देरी के कारण ₹0.98 करोड़ का विलम्ब शुल्क भी शामिल है। ₹0.33 करोड़ के सेवा शुल्क का भुगतान करने में देरी के कारण ₹0.45 करोड़ के ब्याज का भुगतान भी परिहार्य था। इसके अतिरिक्त, ₹4.19 करोड़ की इन कुल राशियों का भुगतान करने के लिए सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सी.एफ.ए) की स्वीकृति नहीं ली गई।

सामान्य वित्तीय नियमावली में यह प्रावधान है कि कोई भी प्राधिकारी कोई भी व्यय नहीं कर सकता अथवा सरकारी खाते में खर्च करने के लिए कोई देयता स्वीकृत नहीं कर सकता जब तक कि वह सक्षम प्राधिकारी द्वारा स्वीकृत नहीं किया जाता। साथ ही, वित्तीय नियमावली में प्रावधान है कि संविदा की शर्तें संक्षिप्त एवं निश्चित होनी चाहिए एवं उनमें अनिश्चितता अथवा विपरीत अर्थ वाले शब्दों के लिए कोई स्थान नहीं होना चाहिए। सामान्य नियमों में आगे यह भी प्रावधान है कि उन स्थितियों में भी जहाँ विधिवत लिखित संविदा नहीं की गयी है, कम से कम कीमत के बारे में एक लिखित अनुबन्ध के बिना कोई भी आपूर्ति आदेश नहीं दिया जाना चाहिए।

तटरक्षक के मार्च 1997 के 224 घरों के अधिग्रहण के प्रस्ताव के आधार पर, रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने सितम्बर 1997 एवं मार्च 1999 में 79 एवं 144 घरों की क्रमशः ₹19.13 करोड़ एवं ₹15.90 करोड़ की कुल लागत पर खरीद हेतु दो संस्वीकृतियां प्रदान की। स्वीकृतियों में राज्य सरकार को देय, संस्वीकृति में वर्णित दरों पर अथवा मुम्बई गृहनिर्माण व क्षेत्रविकास बोर्ड, महाराष्ट्र गृहनिर्माण व क्षेत्रविकास प्राधिकरण (म्हाडा) के अन्तर्गत एक इकाई द्वारा समय-समय पर संशोधित दरों के अनुसार भूमि के पट्टे, गैर कृषि कर निर्धारण शुल्क आदि के भुगतान का प्रावधान था। तदनुसार, तटरक्षक ने इन घरों को खरीदा एवं दिसम्बर 1997 में 79 घर एवं मई 1999 में 144 घरों को ले लिया।

हमारी जांच (जून 2012 एवं मई 2014) में पाया गया कि उपरोक्त वर्णित वित्तीय सिद्धान्तों का पालन न करने से तटरक्षक द्वारा विलम्ब शुल्क का परिहार्य भुगतान हुआ :

1) सक्षम वित्तीय प्राधिकारी की स्वीकृति के बिना विलम्ब शुल्क का परिहार्य भुगतान

प्रारम्भ में, तटरक्षक ने (जून 1998) ₹19.87 करोड़ के मूल्य में से 10 प्रतिशत प्रस्तावित छूट घटाकर ₹17.89 करोड़ की शुद्ध लागत पर 144 घरों को खरीदने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया। मंत्रालय में स्वीकृति हेतु प्रस्ताव प्राप्त होने के बाद, मंत्रालय द्वारा कीमतों की न्यायता की जांच करने के लिए एक समिति बनाई गई (नवम्बर 1998)। समिति ने संस्तुति की (मार्च 1999) कि म्हाडा को घरों पर कम से कम 20 प्रतिशत की छूट देने के लिए कहा जाए क्योंकि मुम्बई में सम्पत्तियों की कीमतें गिर रही हैं। मंत्रालय द्वारा यह भी निर्णय लिया गया (मार्च 1999) कि भुगतान दो किशतों में किया जाएगा अर्थात् 50 प्रतिशत भुगतान वर्ष 1998-99 एवं शेष भुगतान अगले वित्तीय वर्ष में घरों के सभी दोष ठीक करने के बाद किया जाएगा। तदनुसार, तटरक्षक ने म्हाडा को उद्धृत मूल्य पर 20 प्रतिशत छूट देने के लिए निवेदन किया (मार्च 1999) किन्तु, मंत्रालय द्वारा भुगतान शर्तों के संबंध में निर्धारित स्थिति अर्थात् 50 प्रतिशत की दूसरी किस्त म्हाडा द्वारा घरों में कमियों को दूर करने के बाद देय होगी, को म्हाडा को सूचित नहीं किया गया।

मार्च 1999 में, म्हाडा ₹19.87 करोड़ के कुल मूल्य में 20 प्रतिशत की छूट इस शर्त पर देने के लिए सहमत हुआ कि घरों का पूरा भुगतान 31 मार्च 1999 से पहले कर दिया जाए। म्हाडा ने विशेषतया कहा कि 20 प्रतिशत की छूट प्राप्त करने के लिए तटरक्षक को कमियों को दूर करने तक इन्तजार नहीं करना चाहिए। म्हाडा के इस अंतिम प्रस्ताव के आधार पर (मार्च 1999), मामला रक्षा सचिव की सक्षम वित्तीय प्राधिकारी के रूप में स्वीकृति के लिए मंत्रालय में भेजा गया। किन्तु, सक्षम वित्तीय प्राधिकारी को 20 प्रतिशत की छूट प्राप्त करने के लिए म्हाडा द्वारा निर्धारित भुगतान की शर्तों के बारे में नहीं बताया गया। सक्षम वित्तीय प्राधिकारी ने प्रस्ताव को अनुमोदित किया (मार्च 1999) एवं ₹15.90 करोड़ की लागत पर 144 घरों को खरीदने की संस्वीकृति प्रदान की जिसमें घरों के हस्तांतरण के समय लागत का 75 प्रतिशत एवं शेष 25 प्रतिशत कमियों को दूर करने के बाद अगले वित्तीय वर्ष में भुगतान की शर्त थी।

हमने पाया (मई 2014) कि यद्यपि मंत्रालय द्वारा संस्वीकृत भुगतान की शर्तें म्हाडा द्वारा प्रस्तावित शर्तों से भिन्न थी, तटरक्षक न तो यह तथ्य म्हाडा की जानकारी में लाए, और न ही उन्होंने भुगतान की संस्वीकृत शर्तों की म्हाडा के साथ चर्चा की। म्हाडा की विक्रय मूल्य से संबंधित शर्तों को म्हाडा ने मई 1999 में घरों को तटरक्षक को देते समय पुनः दोहराया। आगे,

घरों की बिक्री की शर्तों में प्रावधान था कि "प्रस्ताव में दिए गए निर्धारित समय से किसी किस्त के भुगतान में देरी पर, आबंटी उस विशिष्ट किस्त के देरी के समय के लिए 16 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से ब्याज का भुगतान करने के लिए जिम्मेदार होगा"।

इसके पश्चात्, मंत्रालय की संस्वीकृति के अनुसार, तटरक्षक ने मार्च 1999 में विक्रय मूल्य के 75 प्रतिशत की प्रथम किस्त की ₹11.92 करोड़ की राशि का भुगतान कर दिया एवं म्हाडा की शर्तों को अनदेखा करते हुए शेष ₹3.97 करोड़ की राशि जो कि कमियों को पूरा करने के बाद दी जानी थी, को रोक लिया। म्हाडा द्वारा अगस्त 2003 में कमियों को दूर करने के बाद, तटरक्षक के कार्य अधिकारी (एल.ए.एंड ओ.) ने सितम्बर 2003 में म्हाडा को शेष राशि का भुगतान करने की प्रार्थना की जिसे महानिदेशक तटरक्षक ने अक्टूबर 2003 में अनुमोदित किया। मंत्रालय से ₹3.97 करोड़ की दूसरी किस्त के भुगतान की संस्वीकृति केवल मार्च 2004 में प्राप्त की जा सकी एवं म्हाडा को शेष राशि का भुगतान फरवरी 2005 में किया गया। साथ ही म्हाडा से शेष राशि की मांग के बारे में मार्च 1999 से फरवरी 2005 के दौरान कोई पत्राचार लेखों में नहीं पाया गया।

अप्रैल 2006 में, यद्यपि, म्हाडा ने 02 अप्रैल 1999 से 17 फरवरी 2005 की समयावधि के लिए ₹3.97 करोड़ की शेष राशि पर 16 प्रतिशत वार्षिक दर से ₹3.74 करोड़ के विलम्ब शुल्क की मांग की। तटरक्षक ने, नवम्बर 2007 में, म्हाडा से रक्षा संगठन होने के आधार पर विलम्ब शुल्क छोड़ देने की प्रार्थना की। रक्षा संपदा अधिकारी (डी.ई.ओ.) मुम्बई ने भी उन्हीं कारणों के आधार पर म्हाडा से (फरवरी 2008) विलम्ब शुल्क को छोड़ देने की प्रार्थना की। यद्यपि, म्हाडा इस विलम्ब शुल्क को छोड़ने के लिए सहमत नहीं हुआ। अंततः, मार्च 2008 में, तटरक्षक मुख्यालय के मार्च 2008 में निधियों के जारी करने के आधार पर डी.ई.ओ. ने म्हाडा को ₹3.74 करोड़ के विलम्ब शुल्क का भुगतान कर दिया। आगे, 1997 तथा 1999 में खरीदे गए घरों के लिए म्हाडा के साथ कोई सेल डीड एवं लीज़ डीड क्रमशः जुलाई 2012 तथा दिसम्बर 2013 तक हस्तांतरित नहीं की गई थी। लीज़ डीड की वर्तमान स्थिति (सितम्बर 2014) इन्फ्रा एवं वर्क्स निदेशालय, तटरक्षक मुख्यालय नई दिल्ली से अपेक्षित है।

हमने पाया (मई 2014) कि इन घरों की खरीद के भुगतान की प्रस्तावित एवं स्वीकृत शर्तों में भिन्नता के परिणामस्वरूप विलम्ब शुल्क के भुगतान की देयता स्वीकार की गई जिसके कारण विलम्ब शुल्क का परिहार्य भुगतान हुआ। यद्यपि, यह नहीं किया गया। यदि अगस्त 2003 में कमियों को दूर करने के बाद जब घर दिए गए थे तभी ₹3.97 करोड़ की राशि का तुरन्त भुगतान कर दिया गया होता, तो ₹0.98 करोड़ (₹3.74 करोड़ में शामिल) के भुगतान से बचा जा सकता था। म्हाडा को ₹3.97 करोड़ की शेष राशि का भुगतान केवल फरवरी 2005 में किया गया अर्थात् कमियों को दूर करने के 18 महीनों के बाद, जबकि यह पहले से पता था 16 प्रतिशत वार्षिक की दर से विलम्ब शुल्क के भुगतान का प्रावधान है, तटरक्षक ने दूसरी

किस्त के भुगतान के लिए 18 महीने (2 अगस्त 2003 से 17 फरवरी 2005) का समय लिया जिसके परिणामस्वरूप उपरोक्त अवधि के लिए म्हाडा को ₹0.98 करोड़ (₹3.74 करोड़ का भाग) के विलम्ब शुल्क का भुगतान करना पड़ा। इसके अलावा, तटरक्षक द्वारा म्हाडा को ₹3.74 करोड़ के विलम्ब शुल्क का भुगतान करने के लिए सक्षम वित्तीय प्राधिकारी की संस्वीकृति नहीं प्राप्त की गई। चूंकि, मार्च 1999 में घरों के अधिग्रहण हेतु सक्षम वित्तीय प्राधिकारी द्वारा दी गई संस्वीकृति विलम्ब शुल्क के भुगतान के कारण संशोधित हो गई थी, सक्षम वित्तीय प्राधिकारी की एक संशोधित संस्वीकृति की आवश्यकता थी।

2) सेवा शुल्क पर ₹0.45 करोड़ के आवंटन ब्याज का परिहार्य भुगतान

म्हाडा के द्वारा तटरक्षक को घरों के आवंटन के प्रस्ताव पत्र में निर्धारित दरों पर या म्हाडा द्वारा समय-समय पर संशोधित दरों पर लीज रेन्ट एवं गैर कृषि निर्धारण शुल्क के भुगतान का प्रावधान था। मंत्रालय द्वारा 1997 एवं 1999 में प्रदान की गई संस्वीकृतियों में भी इन भुगतानों का प्रावधान था।

तटरक्षक ने इन सेवा शुल्कों का म्हाडा को जुलाई 2007 तक भुगतान नहीं किया। परिणामस्वरूप, म्हाडा ने 223 घरों पर जुलाई 2007 तक अदत्त सेवा शुल्क (लीज रेन्ट, गैर कृषि निर्धारण शुल्क आदि) की ₹0.33 करोड़ और अदत्त राशि पर ब्याज अर्थात् ₹0.45 करोड़ की राशि की मांग की। तटरक्षक ने दोबारा म्हाडा को इन सेवा शुल्कों पर ब्याज की छूट के लिए म्हाडा को एक प्रार्थना भेजी (नवम्बर 2007) परन्तु यह प्रार्थना स्वीकार नहीं की गई। अतः, तटरक्षक को विलम्ब शुल्क के साथ सेवा शुल्क पर ₹0.45 करोड़ का ब्याज भी म्हाडा को देना पड़ा (मार्च 2008)। जबकि संस्वीकृति में सेवा शुल्क के भुगतान का प्रावधान था, उसके भुगतान में देरी के परिणामस्वरूप उस पर परिहार्य ब्याज शुल्क न्यायसंगत नहीं था अतः परिहार्य था। आगे म्हाडा को इस ब्याज के भुगतान का सक्षम वित्तीय प्राधिकारी से अनुमोदन नहीं लिया गया।

संक्षेप में, संचार में कमियों के कारण म्हाडा द्वारा प्रस्तावित भुगतान शर्तों एवं घरों को खरीदने की संस्वीकृति में मिलान में विफलता से ₹3.97 करोड़ की दूसरी किस्त के भुगतान पर ₹3.74 करोड़ के विलम्ब शुल्क का भुगतान करना पड़ा। ₹0.98 करोड़ के विलम्ब शुल्क का भुगतान परिहार्य था क्योंकि यह दूसरी किस्त के भुगतान में देरी करने के कारण था। आगे, तटरक्षक द्वारा सेवा शुल्क के भुगतान से संबंधित संस्वीकृत प्रावधानों का पालन न करने के परिणामस्वरूप सेवा शुल्क पर ₹0.45 करोड़ के ब्याज का परिहार्य भुगतान हुआ। साथ ही, ₹4.19 करोड़ के इन भुगतानों के लिए सक्षम वित्तीय प्राधिकारी की संस्वीकृति नहीं ली गई।

मामला मंत्रालय को मई 2014 में भेजा गया; उनका उत्तर अपेक्षित था (सितम्बर 2014)।

5.2 निधियों का अवरोधन और लेखा परीक्षा के दृष्टांत पर वसूली

प्रस्तावित नीति में विचलन के कारण पोत के सुपुर्दगी के पश्चात ₹1.19 करोड़ अव्यय निधि का प्रयोग करने के लिए मुख्यालय भारतीय तटरक्षक ने ऑन बोर्ड पुर्जों की वसूली के लिए मैसर्स गोवा शिपयार्ड लिमिटेड से मॉग की, लेकिन मैसर्स गोवा शिपयार्ड लिमिटेड ऑन बोर्ड पुर्जों की आपूर्ति नहीं कर सका, मुख्यालय भारतीय तटरक्षक द्वारा अव्यय निधि की वसूली के बजाय, शेष निधि पोत निर्माता के पास अधिकतम पाँच वर्षों के लिए रही। जिसकी वजह से ₹1.19 करोड़ की निधि का अवरोधन हुआ। लेखा परीक्षा की जाँच के अनुसार, शेष निधि पर ₹56.53 लाख का ब्याज वसूला गया।

विद्यमान कार्य प्रणाली¹ के अनुसार, निर्माणाधीन तटरक्षक पोतों के लिए ऑन बोर्ड पुर्जों की अधिप्राप्ति मूल उपकरण निर्माता की संस्तुति और भारतीय तटरक्षक मुख्यालय के अनुमोदन के आधार पर पोत निर्माता द्वारा की जाती है। आगे की नीति अनुबंधित करती है कि ऑन बोर्ड पुर्जों की अधिप्राप्ति प्रत्येक पोत के सुपुर्दगी से पहले किये जाने चाहिए। पोत सुपुर्दगी के पश्चात पोत निर्माता द्वारा ऑन बोर्ड पुर्जों की अधिप्राप्ति का कोई प्रावधान नहीं है।

लेखा परीक्षा जाँच (जुलाई 2012) ने खुलासा किया कि भारतीय तटरक्षक मुख्यालय ने उक्त अनुबंध से हटते हुए फास्ट पेट्रोल वेस्लस (एफ पी वी) की सुपुर्दगी के पश्चात पोत निर्माता से अतिरिक्त ओ बी एस की अधिप्राप्ति के लिए निवेदन किया क्योंकि अव्ययी निधि पोत निर्माता के पास थी। हालांकि पोत निर्माता ने पुर्जों की अधिप्राप्ति/सुपुर्दगी नहीं की और निधि लगातार अत्यधिक लम्बे समय तक (मई 2007 से फरवरी 2012 तक) राजकोष से बाहर रही। पूर्ण विवरण इस प्रकार है:-

रक्षा मंत्रालय ने ऑन बोर्ड पुर्जों, बेस और डिपो पुर्जों सहित पाँच फास्ट पेट्रोल वेस्लस (एफ पी वी) के अधिग्रहण करने की मंजूरी दी। तदानुसार, भारतीय तटरक्षक मुख्यालय ने मैसर्स गोवा शिपयार्ड लिमिटेड (जी एस एल) के साथ एफ पी वी के निर्माण एवं सुपुर्दगी के लिए ₹194.28 करोड़ के कुल मूल्य, पांच पोतों के ओ बी सी ₹3.81 करोड़ मूल्य सहित, के लिए एक संविदा संपन्न किया (मार्च 2005)।

संविदा के अनुसार, ऑन बोर्ड स्पेयर्स की अधिप्राप्ति उपकरण सहित मालिक (आई सी जी एच क्यू) की आवश्यकता के अनुसार अनुबंध के अंतर्गत की कीमत पर की जाएगी और सुपुर्दगी

¹ सी.जी.एच.क्यू. सं0 एस.ए./0100/बी.एण्ड डी. पुर्जों/जेन., दि. 25/10/2007 द्वारा निर्धारित कार्य प्रणाली के अनुसार

पोत के साथ होगी और पोत निर्माता (मेसर्स जी एस एल) कमीशन के समय ऑन बोर्ड स्पेयर्स की विस्तृत सूची की आपूर्ति करेगा।

अंतिम फास्ट पेट्रोल वेसल (एफ पी वी) की सुपुर्दगी सितम्बर 2006 में किया गया और संविदा की आवश्यकता के अनुसार ऑन बोर्ड स्पेयर्स की पोत के साथ सुपुर्दगी मेसर्स गोवा शिपयार्ड लिमिटेड द्वारा सितम्बर 2006 तक पूरा किया गया। हालांकि ऑन बोर्ड पुर्जों के लिए उपलब्ध कुल ₹3.81 करोड़ में से केवल ₹2.61 करोड़ उपयोग किए गए। जबकि शेष अव्यय राशि ₹1.19 करोड़ मेसर्स जी.एस.एल. के पास थी। हमने अवलोकन किया कि ₹1.19 करोड़ की शेष अव्यय राशि की वसूली की बजाय भारतीय तटरक्षक मुख्यालय के संविदा और अधिप्राप्ति की कायप्रणाली में विचलन के कारण अतिरिक्त ऑन बोर्ड स्पेयर्स की अधिप्राप्ति करने का निश्चय किया (मई 2007)। भारतीय तटरक्षक मुख्यालय ने मेसर्स जी.एस.एल. से ओबीएस की शेष बजट सीमा के अंदर अतिरिक्त ओ.बी.एस. की अधिप्राप्ति इस तथ्य को नजर अंदाज करके करे की पोत को पोत को सुपुर्द किया जा चुका है।

यह अवलोकित किया गया कि ₹1.19 करोड़ के ओ.बी.एस. की आपूर्ति अभी भी रूकी हुई थी (सितम्बर 2011 तक) तब भारतीय तटरक्षक मुख्यालय ने निर्णय लिया क्योंकि मेसर्स जी.एस.एल. ने वर्ष 2007 की कीमत के अनुसार पूर्जों की आपूर्ति की कार्यवाही आरंभ नहीं की थी इसलिए शेष राशि जारी परियोजना की अगली अदायगी से कटौती की जाएगी। तदनुसार, सी.जी.आर.पी.टी. गोवा ने प्रधान रक्षा लेखा नियंत्रक मुम्बई से अतिरिक्त ओ.बी.एस. की आपूर्ति न होने के कारण ₹1.19 करोड़ वसूल करें। आखिरकार शेष राशि मेसर्स जी.एस.एल. से फरवरी 2012 में वसूल किए गए। हमने देखा कि (जुलाई 2012 में) क्योंकि ₹1.19 करोड़ की निधि मेसर्स जी.एस.एल. के पास पाँच वर्ष से ज्यादा समय तक थी इस लिए 10 प्रतिशत ब्याज दर पर ₹56.53 लाख² ब्याज मेसर्स जी.एस.एल. से वसूल किया जाना चाहिए। यह राशि अप्रैल 2014 में उप रक्षा लेखा नियंत्रक गोवा द्वारा वसूल की गई।

मंत्रालय ने ब्याज के रूप में ₹56.53 लाख की, मेसर्स जी.एस.एल. से वसूली (अप्रैल 2014) स्वीकार करते हुए कहा कि (जून 2014) यह वसूली लेखा परीक्षा जॉच की संस्तुती पर की गई और यह भी कहा (जून 2014) कि ओ.बी.एस. की प्रारम्भिक सूची दो साल की संक्रिया में होने वाली खपत के तरीके के अनुसार तैयार की गई थी। और सीमित पूर्वानुमान के कारण ओ.बी.एस. का कम आकलन किया जा सका। मंत्रालय ने आगे यह तर्क दिया, क्योंकि संविदा

²	₹1.19 करोड़ का 10%	= ₹1190000/-
	4 वर्षों के लिए ₹1190000/- (मई 2007 से अप्रैल 2011)	= ₹4760000/-
	9 महीने के लिए ₹1190000/- (मई 2011 से जनवरी 2012)	= ₹892500/-
	वसूल किया गया कुल ब्याज	= ₹5652500/-

निर्धारित अधिकतम वित्तीय सीमा के अंदर अतिरिक्त ओ.बी.एस. कि अधिप्राप्ति का प्रतिबंध नहीं करती है, इसलिए संविदा के प्रावधानों में कोई विचलन नहीं है।

मंत्रालय का विवाद तर्क संगत नहीं हैं, चूंकि भारतीय तटरक्षक मुख्यालय कार्यविधि से यह स्पष्ट है कि ओ.बी.एस. की आपूर्ति पोत के सुपुर्दगी से पहले होगी। इसलिए भारतीय तटरक्षक मुख्यालय की पोत सुपुर्दगी के पश्चात ओ.बी.एस. की अधिप्राप्ति की कार्यवाही गलत थी। इसके अतिरिक्त सुपुर्दगी संविदा की आवश्यकतानुसार कमीशन के समय ओ.बी.एस. की आपूर्ति पोत के साथ की जानी चाहिए।

इस प्रकार यद्यपि आई.सी.जी.एच.क्यू. की विशिष्ट नीति, जो अनुबंध करती है कि ओ.बी.एस. प्रत्येक पोत की सुपुर्दगी के पहले अधिप्राप्त किया जाना चाहिए। भारतीय तटरक्षक मुख्यालय इससे विचलित होकर केवल शेष अतिरिक्त निधि को उपयोग करने के लिए सभी पाँच संविदाकृत पोतों की सुपुर्दगी के बाद अतिरिक्त ओ.बी.एस. कि अधिप्राप्ति की, इसके अलावा सार्वजनिक निधि को लगभग पाँच सालों तक मेसर्स जी. एस. एल. के पास रहने दिया। ₹56.53 लाख ब्याज की वसूली (अप्रैल 2014 में) केवल लेखा परीक्षा के दृष्टांत पर हुई।

5.3 तटरक्षक अधिकारियों के अग्रिमों की वसूली में चूक

तटरक्षक अधिकारियों को स्वीकृत किये गये कुल एक करोड़ से अधिक राशि की नियमित वसूली में चूक पायी गयी है। यह चूक कार्यालय प्रधान रक्षा लेखा नियंत्रक (नौसेना), मुम्बई की प्रणाली में कमी से संबंधित है।

रक्षा लेखा विभाग, रक्षा मंत्रालय (वित्त) के प्रशासनिक नियंत्रण में काम करता है एवं प्रधान रक्षा लेखा नियंत्रक (नौसेना) का कार्यालय, रक्षा लेखा विभाग के रक्षा लेखा महानियंत्रक के अंतर्गत एक कार्यालय है।

रक्षा लेखा विभाग के नियमपुस्तक के अनुसार, प्रधान रक्षा लेखा नियंत्रक (नौसेना), मुम्बई का तटरक्षक अनुभाग सभी तटरक्षक अधिकारियों, अधिनस्थ अधिकारियों, नाविकों एवं असैनिक अधिकारियों/कर्मचारियों के वेतन लेखाओं के रखरखाव के लिए उत्तरदायी हैं। विभागीय नियमपुस्तक के अनुसार, लेखा रक्षा नियंत्रक (नौसेना), मुम्बई का अग्रदाय अनुभाग मकान अग्रिम, मोटर कार/मोटर साइकिल अग्रिम, व्यक्तिगत कम्प्यूटर अग्रिमों आदि का भुगतान एवं उनकी सभी वसूली होने तक ब्याज सहित कें लिए उत्तरदायी हैं। इन वर्णित नियमों के विपरित, अप्रैल 2013 में जाँच में कार्यालय रक्षा लेखा नियंत्रक (नौसेना) के रिकार्ड से यह प्रकट हुआ कि कई तटरक्षक अधिकारियों एवं असैनिक तटरक्षक अधिकारियों को स्वीकृत

अग्रिमों की वसूली में, ब्याज सहित वसूली में बहुत सी त्रुटियाँ पायी गयी ये त्रुटियाँ मकान अग्रिमों, व्यक्तिगत कम्प्यूटर अग्रिमों, मोटरकार अग्रिमों एवं स्कूटर अग्रिमों से संबंधित थी। लेखा परीक्षा नें मई 2013 में रक्षा लेखा नियंत्रक (नौसेना) को इस तरह की वसूली न किये जाने एवं राजकोष की रक्षा करने के सम्बंध में एक समीक्षा करने एवं समीक्षा के परिणामों को लेखा परीक्षा को सूचित करने की सलाह दी गई।

मई-जून 2013 में रक्षा लेखा नियंत्रक (नौसेना) नें लेखा परीक्षा के इन विचारों पर अपनी सहमति दी थी और स्वीकृत अग्रिमों की पूरी वसूली उनके व्याज सहित करने का आश्वासन दिया था। तदन्तर, रक्षा लेखा नियंत्रक (नौसेना) ने दिसम्बर 2013 में यह सूचित किया कि स्वीकृत विभिन्न अग्रिम जो अधिकारियों/नाविकों द्वारा लिये गये थे के व्याज की वसूली से संबंधित तटस्थक अनुभाग के सभी अधिकारियों के कथनों की समीक्षा की जा चुकी है एवं कोई त्रुटि नहीं पायी गयी है।

इसी बीच, मार्च-अप्रैल 2014 में लेखा परीक्षा के दौरान यह ज्ञात हुआ कि स्थितियाँ सुधारी नहीं गई थी एव अग्रिमों की व्याज सहित वसूली में त्रुटियाँ बरकरार पायी गई जो निम्नलिखित तालिका में स्पष्ट है-

तालिका

क्रम संख्या	अग्रिमों के प्रकार	अग्रिम की मात्रा जहाँ त्रुटियाँ पायी गई	लेखा परीक्षा की आपत्तियाँ
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	मकान अग्रिम	₹58.26 लाख सहित 17 मामले	<ul style="list-style-type: none"> ➤ व्याज की वसूली प्रभावी नहीं हुई (अंतिम वसूली नवम्बर 2003 में की गई) ➤ 5 मामलों में मकान अग्रिमों के मूलधन की वसूली भी नहीं की गई।
2.	व्यक्तिगत कम्प्यूटर अग्रिम	₹25.73 लाख 49 मामलों	<ul style="list-style-type: none"> ➤ व्यक्तिगत कम्प्यूटर अग्रिमों के ब्याज की वसूली नहीं होना, नवम्बर 1997 में दिये गये एक अग्रिम सहित ➤ 5 मामलों में व्यक्तिगत कम्प्यूटर अग्रिमों के मूलधन की वसूली भी नहीं की गई ➤ व्यक्तिगत कम्प्यूटर अग्रिमों की व्याज के वसूली कि किस्तों कि संख्या को गलत दर्शाया जाना <p>उदाहरण के लिए:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 5 वें किस्त की जगह, 8 वें किस्त का दिखाया जाना ➤ 18 वें किस्त को 21 वें किस्त का दिखाया गया <p>ये त्रुटियाँ ब्याज के गलत हिसाब लगाने का परिणाम थी।</p>

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

3.	मोटरकार अग्रिम	₹22.95 लाख 19 मामलें	<ul style="list-style-type: none"> ➤ मोटरकार के ब्याज की वसूली न होना- जबकि जून 1999 में अग्रिम की स्वीकृति प्रदान की गई थी। ➤ 7 मामलों में मूलधन की राशि भी नहीं वसूली गई ➤ वसूली की किस्तों की संख्या का गलत दिखाया जाना <p>उदाहरण के लिए:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ मोटरकार अग्रिम के 165 वी किस्त की जगह 168 वी किस्त का दिखाया जाना। ➤ 21 वी किस्त को 24 वी किस्त के रूप में दिखाना। <p>ये त्रुटियाँ ब्याज के गलत हिसाब लगाने का परिणाम थी।</p>
4.	स्कूटर अग्रिम	₹4.05 लाख 17 मामलें	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ब्याज की वसूली प्रभावी नहीं हुई (सबसे पुराना मामला मई 2003 का है।)
क्रम संख्या 1,2,3 एवं 4 का योग		लगभग ₹1.10 करोड़	

जब मई 2014 में मामले को रक्षा लेखा नियंत्रक (नौसेना) के समक्ष उठाया गया, तो मई 2014 में उन्होंने यह स्वीकार किया कि स्थापित कम्प्यूटर प्रोग्राम में ऐसी कोई व्यवस्था नहीं थी जिससे कम्प्यूटर प्रोग्राम ब्याज की गणना करने के साथ उनकी वसूली भी कर सके और ब्याज की वसूली मूलधन की वसूली के बाद ही आरम्भ की जाती है। इसके अलावा, मई 2014 में यह बताया गया कि बकाया अग्रिमों की समीक्षा, जहाँ वसूली प्रभावी नहीं हुई है, किया जायेगा। रक्षा लेखा नियंत्रक (नौसेना) ने अपनी पद्धति प्रोग्राम में इस चूक को स्वीकार किया तथा आश्वासन दिया कि सुधारात्मक उपाय उठाये जायेंगे।

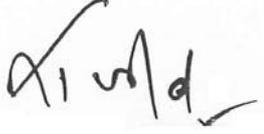
वास्तव में, मूलधन एवं उनके ब्याज की वसूली का तंत्र अपर्याप्त आंतरिक नियंत्रण एवं पर्यवेक्षण की कमी से ग्रसित था।

इस प्रकार आरम्भिक आपत्तियों के उठाये जाने के एक वर्ष बाद भी, कोई प्रभावी कदम इस बारे में रक्षा लेखा नियंत्रक (नौसेना) द्वारा नहीं उठाया गया। परिणामतः तटस्थ अधिकारियों को दिये गये अग्रिमों की वसूली में कुल लगभग ₹1.10 करोड़ की त्रुटियाँ जारी रही। मई 2014 में सिस्टम में जारी इन त्रुटियों को एवं इनके समाधान के बारे में प्रधान रक्षा लेखा

नियंत्रक (नौसेना) ने सहमति व्यक्त की, यह केवल तब हुआ जब मार्च-अप्रैल 2014 में लेखा परीक्षा ने इस बारे में दुबारा मामले को उठाया। फिर भी जुलाई 2014 तक, शेष ₹45.57 लाख रूपयों की राशि की वसूली शीघ्र सुधारात्मक कदमों को उठाने की आवश्यकता को दर्शाती है।

इस विषय को मई 2014 में मंत्रालय को सुपुर्द किया गया, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

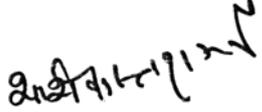
नई दिल्ली
दिनांक 27 नवम्बर 2014



(राजीव कुमार पाण्डेय)
प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा
वायु सेना

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक 27 नवम्बर 2014



(शशि कान्त शर्मा)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

संलग्नक - I
(पैराग्राफ 1.11.2 के संदर्भ में)

30 सितम्बर 2014 तक अपेक्षित ए.टी.एन की सूची

क्र. सं.	प्रतिवेदन संख्या और वर्ष	पैराग्राफ संख्या	किससे सम्बन्धित है	विवरण
1	2013 की संख्या 10	पूर्ण प्रतिवेदन	रक्षा मंत्रालय (वायु सेना)	अतिविशिष्ट व्यक्तियों के लिए हेलिकॉप्टरों का अधिग्रहण
2	2013 पी ए 31	पूर्ण प्रतिवेदन	रक्षा मंत्रालय (नौसेना)	भारतीय नौसेना पोत के रिफिट की योजना प्रबन्धन

संलग्नक - II
(पैरा सं. 3.8.7.2.1 में संदर्भित)

- (i) **एम आई 17 हेलिकॉप्टर** स्टेशन "ए" के निकट क्रेश हो गया (नवम्बर 2010) तथा सभी 12 यात्रियों (2 पायलट, एक थल सेना अधिकारी तथा 09 पी बी ओ आर) को गम्भीर चोटें पहुंची। दुर्घटना, उड़ान के दौरान विमान का एक ब्लेड टूट जाने के कारण हुई। रक्षा धातुकर्मीय अनुसंधान प्रयोगशाला ने अपनी रिपोर्ट में कहा कि मुख्य रोटोर में एक चौड़ा फ्रेक्चर हो गया जो हवा में अधिक भार के प्रभाव का सूचक था। फ्लाइंट डॉटा रिकार्डर तथा कॉकपिट वॉयस रिकार्डर के अभाव में, ब्लेड के टूटने के सही कारण का पता नहीं लग सका।
- (ii) **मिग-27 वायुयान**, इंजन की विफलता के परिणामस्वरूप फ़टींग के कारण होने वाली ब्लेड की सामग्री विफलता के कारण स्टेशन "बी" पर दुर्घटनाग्रस्त हो गया (जुलाई 2010)। ब्लेड अलग हो गया जिससे समानान्तर लो प्रैशर टर्बाइन रोटोर (एल पी टी आर) असम्बली को क्षति हुई जिसके कारण एल पी टी आर की कार्यक्षमता घट गई। ब्लेड की जड़ के पास एक मुख्य किनारे पर एक छोटे से डेंट के कारण फ़टींग क्रेक शुरू हुआ और परिणामतः ब्लेड विफल हो गया। सी ओ आई ने पाया कि डेंट, निर्माण/असेम्बली के गलत संचालन/परिवहन के कारण अथवा उपयोग के दौरान बाह्य मद क्षति (एफ ओ डी) के कारण पड़ा था। तथापि, सी ओ आई डेंट के सही कारण का पता लगाने में विफल रही।
- (iii) **मिग-27 वायुयान** फ़टींग फ्रेक्चर के कारण कॉम्प्रेसर डिस्क की विफलता के कारण स्टेशन "सी" पर दुर्घटनाग्रस्त हो गया (सितम्बर 2010), जिसके परिणामस्वरूप नोज़ बुलेट अपनी जगह से हट गया तथा फेयरिंग इंजेस्टेड हो गई। सी ओ आई, ठोस प्रमाण के अभाव में नोज़ बुलेट कारक को एक प्राथमिक कारण के रूप में निर्णायक रूप से स्थापित नहीं कर सकी।
- (iv) **मिग-21 वायुयान** असेसरीज गियर बॉक्स में मेन स्पायरल वेवन पिनियन के दांत की शियरिंग ऑफ के कारण इंजन में आग लगने से स्टेशन "डी" पर दुर्घटनाग्रस्त हो गया (फरवरी 2011) जिसके परिणामस्वरूप असेसरी गियर बॉक्स के ड्राईव को नुकसान हुआ। सी ओ आई ने अनुमान लगाया कि स्पायरल वेवल पिनियन का दांत की शियरिंग ऑफ टूथ बेंडिंग फ़टींग के कारण हुई थी। तथापि, सी ओ आई द्वारा टूथ बेंडिंग के सही कारण का निर्णायक रूप से पता नहीं लगाया जा सका।

- (v) **मिग-21 बिस वायुयान** इंजन सर्ज के कारण गनूर के निकट दुर्घटनाग्रस्त हो गया (सितम्बर 2011), परन्तु सी ओ आई "इंजन सर्ज" के कारणों का पता लगाने में विफल रही।
- (vi) **किरन एम के-II**, इंजन में आग लगने के कारण ए एफ एस ताम्बरम में दुर्घटनाग्रस्त हो गया (जनवरी 2012)। दुर्घटना के कारणों का पता नहीं लगा।

संलग्नक - III (पैरा सं. 3.8.7.2.2 में संदर्भित)

मानवीय त्रुटि (एच ई) के कारण

	वायुयान का नाम	मानवीय त्रुटि का सही कारण
1.	मिग-21	परिस्थितिक ओवरलोड के कारण
2.	मिग-21	कौशल, अनुभवहीनता तथा दृष्टिकोण के गलत मुल्यांकन की त्रुटि
3.	किरन- एम के-1	विलम्बित टेक ओवर तथा नियंत्रण के गलत अन्तरण के कारण
4.	हॉक	विमान को उतारते समय विलम्बित फ्लेयर आउट
5.	मिग-21	गलत दृष्टिकोण प्रबंधन के साथ शुरू करने की पायलट की गलत कार्रवाई
6.	मिग-21	पायलट द्वारा विलम्ब से की गई आपातकालीन कार्रवाई
7.	किरन	उड़ान कमांडर द्वारा अपनाई गई गलत विधि। निष्कासन के दौरान पायलट की गलत मुद्रा
8.	मिग-21	पायलट के कौशल, अनुभवहीनता की त्रुटि
9.	मिग-21	टाईप-1 स्थिति भ्रान्ति
10.	सु-30 एम के-1	सर्विसिंग के दौरान तकनीशियनों द्वारा अपनाई गई गलत अनुरक्षण प्रथा
11.	किरन- एम के-1	पायलट द्वारा सही टच डाउन प्रवृत्ति नियन्त्रित न रखना
12.	जगुआर	पायलट की स्थिति भ्रान्ति
13.	चेतक	निर्धारित एस ओ पी का स्पष्ट उल्लंघन करते हुए प्रतिकूल परिस्थितियों में उड़ान जारी रखने का पायलट का गलत निर्णय
14.	ए एल एच	पायलट द्वारा कम ऊंचाई पर नियंत्रणों का गलत संचालन
15.	एम आई-17	निर्णय की त्रुटि, क्रियाविधिक तथा निर्णय की त्रुटियों के कारण
16.	मिग-29	विमान के आर डब्ल्यू के लिफ्ट होने से पहले पायलट द्वारा गलत प्रत्याकर्षण
17.	जगुआर जे एस-201	पायलट की स्थिति भ्रान्ति
18.	चेतक जेड 1417	स्थैतिक जागरूकता का अभाव
19.	एम आई-26 जेड-3076	गलत भार उठाना

संलग्नक - IV

(पैरा 7.5.3 देखें)

क्रम संख्या	वायुयान की संख्या तथा प्रकार	दुर्घटना की तिथि	इकाई का नाम	दुर्घटना का कारण	अभी कार्यान्वित किए जाने वाले उपचारी उपाय	कार्यान्वयन हेतु उत्तरदायी एजेंसी	टिप्पणी
	मिग-21 टी-96 सी-1545	01.03.11	37 एस क्यू एन 5 एफ बी एस यू	श्रेणी I एच ई (ए)	<p>1. आधुनिक अग्नि-शमन उपकरण के साथ क्रेश कर्मी-दल लगाने से संबंधित मामले का सक्रिय रूप से अनुनय किया जा रहा था। एफ आर वस्त्रों की स्केलिंग का मामला भी विचाराधीन था।</p> <p>परिचालन शाखा के सभी एम ओ एफ टी इकाईयों को निम्नलिखित आवश्यक अनुदेश जारी करने थे:</p> <p>2. जांच और पद्धतियों, प्रणाली के ज्ञान, कमजोरियों की सतर्क रिपोर्टिंग की आवश्यकता से संबंधित सभी पहलुओं को दोहराया जाना चाहिए।</p> <p>3. इकाईयों में सर्किट उड़ान/प्रत्युत्तर पद्धतियों तथा विभिन्न प्रकार के सर्किटों पर ज़ोर दिया जाना चाहिए। इकाईयों को प्रशिक्षणार्थियों द्वारा उड़ाए जाने वाले सर्किट की विशेष डीब्रीफिंग के लिए डीब्रीफ के रूप में जीपीएस का इस्तेमाल करना चाहिए।</p> <p>4. प्रकाशनों में उड़ान विवरण की तकनीक से संबंधित कोई विसंगति नहीं होनी चाहिए।</p> <p>5. आवश्यकता के आधार पर ऑटो पॉयलट मोड "ऑन" के उड़ान के प्रदर्शन को एम ओ एफ टी इकाईयों, विशेषकर, प्री-सोलो उयूल जांचों के दौरान, में अधिक ज़ोर दिया जाना चाहिए।</p>	आई ए एफ (डी परिचालन) आई ए एफ (डी परिचालन)	

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

					<p>6. डी जी एम एस (वायु) को घायल कर्मीदल के निकास हेतु प्रणाली लागू करने के लिए आवश्यक अनुदेश जारी करने थे।</p> <p>7. आईएपी 4305 के अध्याय 3 में निर्धारित पद्धति को दोहराने के लिए नए आदेश जारी किए जाने थे।</p>	आई ए एफ/ डी जी एम एस (वायु)	
	मिग-27 एम एल टी एस-572	24.07.10 6/10-11	22एस क्यू एन 16 बिंग	श्रेणी I (टी डी)	<p>1. परिशाखा:- डी जी (आई एण्ड एस) शाखा के सक्रिय रूप से तथा शीघ्रता से हल्के भर वाले एकीकृत हेलमेट (एल डब्ल्यू एच) जारी करने का अनुनय करना था। नए स्वदेशी हेलमेट का अधिकार यथाशीघ्र सौंप दिया जाना चाहिए था, अधिमानतः अगले छः महीने के अन्दर।</p> <p>शाख:- अनु शाखा द्वारा निम्नलिखित उपचारात्मक उपायों पर कार्रवाई की जानी थी:</p> <p>2. विफल ब्लेडों पर डॉटा का अभाव</p> <p>3. पी एस पी/सी एस पी तत्व</p> <p>4. एस ए आर बी ई 8.</p>	आई ए एफ/ डी जी (आई एण्ड एस) + स्थानीय एजेंसी	
	मिग-27 एम एल टी एस -579	24.09.10	18 एस क्यू एन 5 डब्ल्यू जी	श्रेणी I (टी डी)	<p>1. एच ए एल द्वारा मिग-27 (यूपीजी) पर एस एस एफ डी आर की फिटमेंट यथाशीघ्र पूरी की जानी है।</p> <p>2. शेष सभी (उन्नत न किए गए) मिग-27 एम एल वायुयानों में एस एस एफ डी आर फिटिंग की व्यवहार्यता की जांच के लिए अनु. शाखा द्वारा एक अध्ययन किया जाना है।</p>	(एच ए एल) डी इन्जी. ए4/ए6 (टी)	(एच ए एल के डब्ल्यू डी)
	मिग-21 सी यू 2818	04.02.11 17/10-11	टी ए सी डी ई 40 डब्ल्यू जी	श्रेणी I (टी डी)	चूंकि निष्कासन के दौरान पायलट के क्रेश हेलमेट उड़ जाते थे, अतः वायु सेना मुख्यालय (आर के पी) में स्थित डी क्यू ए एस को उड़ान हेलमेटों के आशोधन हेतु मामला फास्ट ट्रेक आधार पर शीघ्र शुरू	आई ए एफ + स्थानीय एजेंसी डी जी (आई एण्ड एस) एवं डी ए एस	

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

					करना चाहिए था। डी जी (आई एण्ड एस) को डी ई बी ई एल तथा सी ई एम आई एल ए सी के साथ सम्पर्क स्थापित करके स्वदेशी कॉमन मिग श्रृंखला के हेलमेटों की जांच और प्रमाणीकरण में तेजी लानी चाहिए।		
हॉक एम के 132 'ए' 3628	30.5.11 2/11-12	406 ए एफ एस	श्रेणी I (एच ई)	प्रशिक्षण निदे:- प्रशिक्षण निदेशालय द्वारा निम्नलिखित उपचारी उपाय किए जाने हैं:- 1. सतही प्रशिक्षण पाठ्यक्रम के भाग के रूप में 'पी आई ओ की यान्त्रिकी' शुरू करने के अनुदेश जारी करना। इसे एफ आई एस द्वारा जारी वायुगतिकी की सार के अध्याय 'उड़ान की व्यावहारिक समस्याओं में वायुगतिकी का प्रयोग' में शामिल करना चाहिए। इसे उड़ान प्रशिक्षण की संगत अवस्थाओं के दौरान शामिल किया जाना चाहिए। 2. इस तथ्य की व्याख्या करने के लिए परिचालक ने नियमावली में संशोधन कि फ्लेयर आउट करते समय पॉयलट को एच यू डी इनपुट्स अर्थात "वी वी" को जड़त्वीय संस्तर तक उठाना, पर विश्वास करने के बजाए फ्लेयर आउट के दृश्य संकेतों पर संकेन्द्रित करना चाहिए।	आई ए एफ प्रशि. नि. आई ए एफ प्रशि. नि.		
मिग-21 बी आई एस ओ एन सी यू - 2089	08.8.11 6/11-12	23 एस क्यू एन 35 डब्ल्यू जी	श्रेणी III एच ई (ए)+टी डी (ए)	आर सी एम ए तथा डी डी जी ए क्यू ए के साथ एच ए एल को वायु. मु./81756/18/सीयू-2089/ईए2 (टी) दि: 30 अप्रैल 12 के द्वारा बॉडन सहित ब्रेक केबिल की सहनशक्ति जांच करने तथा एम एफ डी के साथ एच यू डी पर गति संकेत प्रतिध्वनि प्रदान करने की व्यवहार्यता का अध्ययन करने के लिए भी कहा गया था।	एच ए एल इंजीए2(टी)		
किरन एम के-I	22.8.11 7/11-12	ए एफ एस हाकिमपेट	श्रेणी I एच ई (ए)	1. समस्त पद्धतियों/प्रोफाईलों पर एक पृथक अध्याय (रीजॉयन पद्धति), प्रशि. निदे. द्वारा किरन	आई ए एफ प्रशि. नि.		

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

	यू-679				<p>ए सी के लिए जोड़ी जानी है।</p> <p>2. परियोजना निदेशालय को ए सी में जहां सी वी आर फिट नहीं हैं, वहां पायलटों को हेलमेट के साथ एक डिक्टाफोन कनेक्ट करने की व्यवहार्यता पर विचार करना था।</p>	आई ए एफ परि. निदे.	
	मिग-29 के बी 703	18.10.11 11/11-12	47 एस क्यू एन 8 डब्ल्यू जी	श्रेणी I (एफ) एच ई (ए)	1. उड़ान प्रशि. वायु कर्मिंदल द्वारा एस ए आर बी ई-8 पी एल बी को ले जाने के लिए फायर रिटार्डेंट एयरक्रयू सरवाईवल जैकेट (एफ आर ए एस जे) की खरीद प्रक्रिया शुरू कर दी गई है।	एच ए एल/ओ ई एम डी स्टोर	
	सु-30 एम के-1 एस बी-142	13.12.11 14/11-12	20 एस क्यू एन 2 डब्ल्यू जी	श्रेणी I एच ई (ए स)	<p>1. अनुरक्षण शाखा के क्रियाकलाप को करते समय टास्क कार्डों को भेजने की एक प्रणाली प्रस्तावित करने के लिए सी एस डी ओ को निदेश जारी करने थे। इसके अतिरिक्त अनुरक्षण शाखा को रेक्टिफिकेशन लॉग कार्ड की धारण तथा उसके कार्यान्वयन की व्यवहार्यता का अध्ययन करना है।</p> <p>2. अनुरक्षण शाखा को सु-30 एम के आई वायुयान जिसमें सिस्टम लॉजिक सिग्नल पाथ तथा फॉल्ट एनालेसेज़ ट्री (एफ ए टी) शामिल था, के विस्तृत एफ बी डब्ल्यू प्रकाशन उपलब्ध कराने के लिए ओ ई एम के पास जाना था।</p> <p>3. अनुरक्षण शाखा को 9 टेटरा स्कूल पर एफ बी डब्ल्यू नियंत्रण कानून पर ए ई अधिकारियों के लिए केप्सूल पाठ्यक्रम चलाने के लिए राष्ट्रीय एयरोस्पेस प्रयोगशाला (एन ए एल) को अप्रोच करना है। इस अन्तरिम अवधि में 10</p>	<p>आई ए एफ इंजी. नि. ए1</p> <p>ओ ई एम इंजी. नि. ए1</p> <p>आई ए एफ / एन ए एल इंजी. नि. ए1</p>	

				<p>टेक्टरा स्कूल सु- एम के आई प्रशिक्षण के लिए चुने गए ए ई अधिकारियों के लिए ही इस मॉड्यूल को चला पाए।</p> <p>4. एम ओ डी 30044, एच ए एल नासिक द्वारा सु-30 एम के आई फ्लीट पर केश सर्ववाइवेबल मेमरी यूनिट (सी एस एम यू) के लिए पुनः स्थापना के लिए कार्यान्वित किया जा रहा है।</p> <p>डी सी ए एस शाखा: डी सी ए एस शाखा द्वारा निम्न लिखित उपचारी उपाय कर लिए गए है/ करने की आवश्यकता है:-</p> <p>5. एस डी आई तथा ए डी ए को वायु सेना मु./एस-96256/1/परि(सु-30) बी एम-1412 दि. 10 अप्रैल 12 के द्वारा सु-30 एम के आई की एफ बी डब्ल्यू के लिए गणितीय मॉडल डिज़ाइन करने का कार्य सौंपा गया है।</p> <p>6. सु-30 एम के आई एफ बी डब्ल्यू प्रणाली में देखी गई डिज़ाइन कमियां सुपर-30 परियोजना के भाग के रूप में दूर की जानी हैं।</p> <p>7. ए सी ए एस (परि.) कार्य निदेश सं. 2012 की 13 दि. 11 जुलाई 12 के द्वारा एफ बी डब्ल्यू अध्ययन ग्रुप का गठन किया गया है।</p> <p>8. सु-30 एम फे आई के एफ डी आर पर एफ बी डब्ल्यू डॉटा मैपिंग की व्यवहार्यता का अध्ययन करने का कार्य एच ए एल को सौंपा गया है।</p> <p>9. एच ए एल को एस एस एफ डी आर के विकास के भाग के रूप</p>	<p>एच ए एल इंजी नि. ए1</p> <p>आई ए एफ /एस डी आई/ए डी ए (डी सी ए एस शा.)</p> <p>ओ ई एम (डी सी एस शा.)</p> <p>आई ए एफ/ओ ई एम</p> <p>एच ए एल (डी सी ए एस शा.)</p> <p>एच ए एल (डी सी ए एस शा.)</p>	
--	--	--	--	---	--	--

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

					में पी सी बी पर मेमरी मॉड्यूल के बीच डिटेचेबल कनेक्टर तथा सी एस एम यू के मेटल सिलेंडर के अन्दर फ्लेक्सीबल कार्ड उपलब्ध कराने के लिए अप्रोच किया जाना है।		
	मिग-21 बी आ ई एस ए सी सीयू-2189	06.09.11 8/11-12	3 एस क्यू एन 8 डब्ल्यू जी	श्रेणी I (टी डी)	अनु. शाखा को मिग-21 बाइजन ए सी में आपरेशन के सभी मोडों पर एंटी सर्ज सिस्टम 'एस पी पी 25' एकीकृत करने की व्यवहार्यता की छान-बीन करनी चाहिए।	ओ ई एम इंजी नि. ए2 (टी)	
	किरन एम के-II यू 2462	31.01.12 16/11-12	ए एफ एस तांबरम	श्रेणी I (टी डी)	कार्मिक शाखा:- कार्मिक शाखा द्वारा निम्नलिखित उपाय किए जाने की आवश्यकता है: 1. एफ टी ई में समस्त वायु कर्मी दलों को सही निष्कासन प्रक्रिया का महत्व समय-समय पर दोहराने का आवश्यकता है। 2. वायु सेना मुख्या. प्रशि. नि. द्वारा सभी एफ टी ई के लिए सभी पायलटों को आवधिक निष्कासन ड्रिल्स करने के अनुदेश जारी करना चाहिए	आई ए एफ प्रशि. निदे. आई ए एफ प्रशि. निदे.	
	मिराज2000 के टी-210	05.03.12	40 डब्ल्यू जी	श्रेणी I (टी डी)	1. वायु कर्मी दल को जी पी एस समर्थित कलाई की घड़ियों की खरीद का मामला तेज़ी से प्रोसेस किया जाए तथा खोज तथा बचाव सहायता के लिए इन घड़ियों को यथाशीघ्र पायलटों को जारी किया जाए। 2. अनुरक्षण शाखा को यह सुनिश्चित करना है कि मिराजों के बेड़े के ए बी फ्यूल पम्पों पर मोड 500-2 आशोधन यथाशीघ्र पूरा कर लिया जाए।	आई ए एफ डी ओपी ए जी आई ए एफ इंजी. नि. मिराज	
	जगुआर ट्रिवन सीटर जे टी 061	11.06.12 2/12-13	27 एस क्यू एन 15 डब्ल्यू जी	श्रेणी III एच ई (ए)	अनुरक्षण शाखा को निम्नलिखात बातें सुनिश्चित करनी है 1. एक आई ए एफ दल जिसमें डी ए एस आई के परि. तथा अनु. प्रतिनिधि शामिल थे, ने जगुआर	एच ए एल/ए डी ए इंजी. नि. जे	

					<p>बेसों, एच ए एल, ए डी एल ओ एच डिवी. तथा एच एल इंजन डिवी. की उनके फ्यूल कूल्ड हाईड्रॉलिक ऑयल कूलर, एल पी फिल्टर तथा उनके सम्भव स्रोतों का पता लगाने के लिए उनकी लेखापरीक्षा की। अध्ययन रिपोर्ट की सिफारिशें कार्यान्वित की जानी हैं।</p> <p>2. असेम्बली तथा उत्पादन संबंधी मामलों का पता लगाने के लिए, यदि कोई हों, तथा इंजन ईंधन प्रणाली में कचरे के स्रोतों का पता लगाने के लिए तथा उनकी रोकथाम के उपाय सुझाने के लिए एच ए एल डिवी तथा एच ए एल इंजन डिवी. दोनों के आई ए एफ, आर सी एम ए तथा सी आर आई के प्रतिनिधियों के साथ एच ए एल, ए डी एल पर एक लेखापरीक्षा दल का गठन किया गया था । दल द्वारा सुझाए गए रोकथाम के उपाय कार्यान्वित किए जाने है।</p>	<p>एच ए एल इंजी. नि. जे</p>	
	<p>जेड-3026 एम आई-17</p>	<p>19/11/10 1206 घंटे 14/10-11</p>	<p>19 डब्ल्यू जी</p>	<p>श्रेणी I (एफ)</p>	<p>1. डी सी ए एस शाखा को हेलिकॉप्टर बेडे के लिए स्वतः सुवाह्य ई एल टी की खरीद को समुचित प्राथमिकता देनी चाहिए।</p> <p>अनुरक्षण शाखा को:-</p> <p>2. विद्यमान एफ डी आर तथा सी बी आर को दो सॉलिड स्टेट संयोजनों एफ डी आर/सी वी आर (एक आगे और एक पीछे) से बदलने के लिए ओ ई एम के साथ अनुसरण करना चाहिए। यदि ऐसा सम्भव न हो तो, केश के पश्चात् वायुयान को लगने वाली आग से होने वाले क्षति विनाश से बचाने के लिए एफ डी आर का स्थान बदलना स्थान बदलना चाहिए।</p>	<p>आई ए एफ/एच ए एल/ओ ई एम</p> <p>ओ ई एम</p>	

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

					<p>3. बम विफलता चेतावनी तथा एम आर बी पर एन डी टी की उड़ान मॉनीटरिंग पर ओ ई एम के साथ अनुवर्ती कार्रवाई।</p> <p>परिचालन शाखा को:-</p> <p>4. नियमित रूप से प्रबंधित ए एल जी पर वायुयान के साथ आर/टी रिकार्ड करने के लिए ए एफ टी आर/समुचित रिकॉर्डिंग तथा भण्डारण साधनों का प्रावधान।</p>	ओ ई एम	
	ज़ेड -3076 एम आई-26	14/12/10 0929 घंटे 15/10-11	126 23 23 डब्ल्यू जी	श्रेणी-I/एच ई/ एच ई (ए)	<p>1. आई ए एफ मु. (वी बी) इंजी. निदे. (एच) को बेहतर सुसंगति तथा उपयोग सुनिश्चित करने के लिए 126 एच एफ द्वारा प्रयुक्त फ्लाइंट डॉटा रिकार्डर मिल्लिंग सिस्टम के विकास में तेजी लानी चाहिए।</p> <p>2. 126 एच एफ को भार की सी जी का सही ढंग से निर्धारण करने के लिए लोड सैल खरीदने चाहिए।</p>	आई ए एफ/ओ ई एम इंजी नि. (एच)	
	ज़ेड -2904 एवं ज़ेड -3089 एम आई-17	30/8/12 1205 घंटे 5/12-13	40 डब्ल्यू जी	श्रेणी-I एच ई/ एच ई (ए)	<p>1. परि. शाखा को हेलिकॉप्टर इकाईयों के लिए सेटलाईट फोनों के प्रावधान हेतु एक मामला शुरू करना था।</p> <p>अनुरक्षण शाखा को</p> <p>2. एम आई-17 हेलिकॉप्टरों पर सॉलिड स्टेट एफ डी आर/सी वी आर तथा एरिया माईक्स उपलब्ध कराने चाहिए।</p> <p>3. अनुरक्षण सहायता प्रदान करने के लिए एक एकल कमांड की टास्किंग के द्वारा संयुक्त पाठ्यक्रमों के लिए टी ए सी डी के साथ लगे हुए हेलिकॉप्टरों की</p>	आई ए एफ	
						आई ए एफ	

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

					<p>सर्विसिंग के लिए अनुरक्षण दल की संसक्तिशीलता चिन्हित करनी चाहिए</p> <p>डी जी (आई एण्ड एस) शाखा को</p> <p>4. श्रेणा I दुर्घटनओं से संबंधित वायु कर्मिदल का मनोवैज्ञानिक अध्ययन कराना चाहिए ताकि चयन बोर्डों में प्रयुक्त मनोवैज्ञानिक प्रोफाइलिंग टेम्पलेट में परिवर्तन सुझाए जा सकें।</p>	आई ए एफ	
--	--	--	--	--	--	---------	--