

अध्याय VIII : संघ शासित प्रदेश

अण्डमान एवं निकोबार प्रशासन

जहाजरानी सेवाएं निदेशालय

8.1 कार्य-मुक्त किए गए एक जलयान के विक्रय में विलम्ब के कारण हानि

एक मृतप्राय जलयान के उचित आरक्षित मूल्य निर्धारित करने के लिए समय से कार्यवाही प्रारम्भ करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 6.29 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

1965 में निर्मित एवं अण्डमान एवं निकोबार प्रशासन (प्रशासन) के स्वामित्व में टी.एस.एस. येरावा (पोत) भारतीय जहाजरानी निगम (भा.ज.नि.) द्वारा अन्तः द्वीप सेवाओं के लिए चलाया जा रहा था। जलयान 7 फरवरी 2008 तक चलायमान था तत्पश्चात इसे वार्षिक यात्री सर्वेक्षण के लिए लगाया गया था। तभी से यह जलयान, इसे कार्य मुक्त किए जाने तक (सितम्बर 2009) असंचालित रहा।

वाणिज्य जहाजरानी अधिनियम 1958 के अनुसार जलयानों को तब तक सुरक्षित रूप से मानवयुक्त होना चाहिए जब तक वे अन्तिम रूप से बेच न दिये जाएं।

भा.ज.नि. ने निदेशक, जहाजरानी सेवाएं प्रशासन पोर्ट ब्लेयर को सूचित किया (जनवरी 2008) कि जलयान की इस्तेमाल करने की अनुमति 7 फरवरी 2008 को समाप्त हो रही थी और उसके उपरांत जलयान अनुदेशों की कमी के कारण निष्क्रिय रहेगा क्योंकि जहाजरानी निदेशालय द्वारा कठोर नियमों के कारण आगे और विस्तार सम्भव नहीं था।

निदेशक के अभिलेखों की लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि उन्होंने जलयान को कार्य से हटाने के लिए प्रशासन को केवल जून 2008 में सम्पर्क किया था तथा प्रशासन ने सात महीनों के अन्तराल के बाद जनवरी 2009 में मंत्रालय की मंजूरी मांगी थी। मंत्रालय ने अन्ततः सितम्बर 2009 में, आठ महीनों के अन्तराल के बाद, मंजूरी सूचित की थी।

प्रशासन द्वारा जलयान का अनुरक्षित मूल्य निर्धारित करके जलयान को कार्य से मुक्त करके इसका विक्रय करने का तरीका निश्चित करने हेतु एक समिति का गठन किया (नवम्बर 2009)। समिति ने ₹ 1.49 करोड़ का अनुरक्षित मूल्य निर्धारित किया (नवम्बर 2009)। समिति द्वारा अनुरक्षित मूल्य निर्धारण के पश्चात विभाग ने स्थानीय स्तर पर

जलयान की नीलामी करने के प्रयास किए थे। तथापि, जलयान को खरीदने के लिए कोई ग्राहक नहीं आया क्योंकि अण्डमान एवं निकोबार द्वीप में कोई जलयान नष्ट करने की सेवा सुविधाएं उपलब्ध नहीं थी।

अनुरक्षित मूल्य निर्धारित करने के आठ महीने के पश्चात कथित जलयान की ई-नीलामी हेतु द-मेटल स्क्रेपट्रेडिंग कार्पोरेशन, कोलकाता के एक पी.एस.यू. से सम्पर्क किया गया था (अगस्त 2010)। तथापि, उच्चतर अनुरक्षित मूल्य निर्धारण के कारण पोत को बेचने की फर्म की ई-नीलामी विफल रही। इसके परिणामस्वरूप मार्च 2011 में अनुरक्षित मूल्य को 20 प्रतिशत कम किया गया और जलयान को ₹ 1.21 करोड़ में नीलाम किया गया (अप्रैल 2011)।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि अप्रैल 2008 और मार्च 2011 के बीच प्रशासन ने जलयान की स्थापना लागत के रूप में ₹ 10.12 करोड़ व्यय किए थे।

निदेशक ने लेखापरीक्षा की एक पूछताछ के उत्तर में बताया (नवम्बर 2011) कि जलयान के इसके विक्रय के अन्तिम समय तक सुरक्षित स्थिति में रखा जाना था। यदि जलयान फनल एरिया में डूबा होता तो सरकार को अकाल्पनिक उच्चतर हानि हुई होती और एक नई लंगरगाह सुविधा में बहुत अधिक समय लग सकता था जिसका परिणाम अधिक विलम्ब और अधिक लागत होता।

तथ्य यह है कि पोत के सुरक्षित विक्रय हेतु आरम्भ की गई समयबद्ध एवं त्वरित कार्यवाही से कम से कम 2009-10 तथा 2010-11 के दौरान खर्च किए गये ₹ 6.29 करोड़¹ की बचत की जा सकती थी।

मामला जुलाई 2011 में मंत्रालय को भेजा गया था; उनका उत्तर फरवरी 2012 तक प्राप्त नहीं हुआ था।

8.2 एक अतिजीवित पोत पर परिहार्य व्यय

अंडमान निकोबार प्रशासन द्वारा निष्प्रभावी सहयोग एवं अनुवर्तन एक पोत की वापसी तथा परिणामतः ₹ 3.69 करोड़ के परिहार्य व्यय का कारण बना।

अंडमान तथा निकोबार प्रशासन (प्रशासन) ने पोर्ट ब्लेयर हैवलॉक क्षेत्र में लागत और नियत लाभ ठेका आधार पर शिपिंग कार्पोरेशन आफ इण्डिया (एस.सी.आई.) के एक

¹ पोत के स्थापना लागत पर हुआ व्यय, जिसे एक वर्ष यानी 2008-09 की उचित अवधि में ज.से.नि. द्वारा निष्पादित किया सकता था, को परिहार्य माना गया।

2008-2011 की अवधि के दौरान हुआ कुल व्यय (₹ 10.12 करोड़) कम 2008-09 (₹ 3.83 करोड़) के वर्ष में हुआ व्यय = परिहार्य व्यय (₹ 6.29 करोड़)

पोत नामतः एम.वी. रामानुजम को यात्रियों को ले आने तथा ले जाने के लिए कार्य पर लगाया जो 1972 में निर्मित था। पोत 2006 से अनुपयोगी हो गया था तथा एक वर्ष में लगभग छः महीने तक 'सेवा से बाहर' रहता था। चूंकि पोत अपने उपयोगी जीवन से दो गुना समय तक अतिजीवित हो चुका था जिससे इसका अनुरक्षण/पुनरोपयोगी लागत अत्यधिक हो चुकी थी जिससे एस.सी.आई ने इसके स्थान पर तेज गति वाले तथा निर्धारित क्षमता के अन्य पोत का प्रस्ताव किया था (मई 2007)। प्रशासन ने पोत के स्थानापन्न संबंधी मामले को एस.सी.आई से उठाया था (अगस्त 2007) लेकिन इस विद्यमान पोत को वापस करने का कोई ठोस प्रस्ताव नहीं किया गया था। पोत को मई 2009 में इसके समुद्री योग्यता प्रमाणपत्र के समापन पर वापस लेना था (मई 2009)। निदेशक पोत सेवाएं (नि.पो.से.) प्रशासन ने, तथापि, केवल अक्टूबर 2009 में पोत को एस.सी.आई. को वापस देने का प्रस्ताव दिया था। प्रशासन ने एस.सी.आई. को पोत के लिए पुनरोपयोगी/अनुरक्षण खर्च बन्द करने तथा इसे अन्य स्थान पर ले जाने का प्रबंध करने को कहा था।

एस.सी.आई. ने पोत में कार्यरत अफसरों तथा कार्मिकों को वापस बुलाने से इस आधार पर मना कर दिया (नवम्बर 2009) कि प्रशासन ने अपने अन्य पोतों के लिए प्रचालन तथा अनुरक्षण ठेके में दी गई शर्त के अनुसार कम से कम 6 महीने पहले सूचित नहीं किया था। छःमहीना बीत जाने अर्थात् अप्रैल 2010 के बाद भी कोई आगे की कार्यवाही नहीं की गई। उसके बाद, पर्यटन निदेशालय प्रशासन के अधीन एक अन्य विभाग ने प्रस्ताव किया (जुलाई 2010) कि पोत की अधिप्राप्ति के पश्चात इसे तैरते रेस्टोरेन्ट तथा सिनेमा हाल के रूप में सार्वजनिक निजी साझेदारी के रूप में चलाया जाए। एस.सी.आई. प्रशासन को ₹ एक करोड़ की लागत पर पोत देने के लिए सहमत हुआ (सितम्बर 2010)। तथापि, सार्वजनिक निजी साझेदारी की प्रक्रिया दिसम्बर 2011 तक प्रशासन द्वारा तय नहीं की जा सकी तथा पो.से.नि. द्वारा प्रस्तावित वापसी को एस.सी.आई. ने अस्वीकार कर दिया क्योंकि वापसी की स्थिति में पूरी अवधि के लिए पोत का अनुरक्षण व्यय एस.सी.आई. को करना पड़ता।

एस.सी.आई., ने नवम्बर 2009 से मार्च 2011 की अवधि में अति जीवित पोत पर ₹ 3.69 करोड़ का व्यय किया तथा इस राशि को अपने पास रखे गए प्रशासन के खाते पर प्रभारित किया। अप्रैल 2011 तक की अवधि के लिए खातों को एस.सी.आई. द्वारा मार्च 2012 तक भी अंतिम रूप नहीं दिया जा सका था।

जनवरी 2012 में प्रशासन ने एस.सी.आई. को सूचित किया कि पोत को 31 मार्च 2010 के प्रभाव से वापस कर दिया गया था, इसलिए एस.सी.आई. द्वारा 2010-11 की

अवधि के लिए बाद में प्रभारित ₹ 2.38 करोड़ का व्यय सही नहीं था। प्रशासन ने आगे निवेदन किया था कि उनके खाते में पहले से प्रभारित राशि को उन्हें लौटाया जाना चाहिए।

प्रशासन के अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच से प्रकट हुआ कि प्रशासन तथा एस.सी.आई. के बीच पोत- एम.वी.रामानुजम के परिचालन एवं अनुरक्षण के संबंध में कोई समझौता नहीं हुआ था। यद्यपि प्रशासन यह लगातार कहता रहा कि पोत किसी भी प्रकार से उपयोगी नहीं था तथा इसे हटाकर दूसरा प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता थी लेकिन उसकी औपचारिक सूचना नवम्बर 2010 तक भी एस.सी.आई. को नहीं भेजी गई थी। चूंकि पोत का निपटान एस.सी.आई. के पास लम्बित पर्यटन निदेशालय के प्रस्ताव के कारण नहीं किया गया, इसलिए प्रशासन को नवम्बर 2009 से मार्च 2011 की अवधि के लिए पोत पर हुए ₹ 3.69 करोड़ के व्यय का भुगतान करना पड़ा।

इस प्रकार, वापसी औपचारिकताओं को प्रारम्भ करने में देशी के साथ-साथ प्रशासन के शिपिंग तथा पर्यटन विभागों में आपसी समन्वय के अभाव के कारण ईंधन प्रभार, अप्रत्यक्ष परिचालन व्यय तथा प्रबंधन व्यय के रूप में ₹ एक करोड़ मूल्य के अति जीवित पोत पर ₹ 3.69 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

मामला मंत्रालय को जुलाई 2011 में भेजा गया था। उनका उत्तर मार्च 2012 तक प्राप्त नहीं हुआ था।

लक्षद्वीप प्रशासन

8.3 एक्स-रे बैगेज जाँच प्रणाली का प्रापण

आवश्यक अवसंरचना के सृजन सहित दो एक्स-रे बैगेज जाँच प्रणाली की आपूर्ति, संस्थापन तथा चालू करने को समकालिक बनाने में संघ शासित क्षेत्र लक्षद्वीप प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप प्रणालियों की खरीद पर ₹ 61 लाख व्यय करने के बावजूद यात्रियों के बचाव एवं सुरक्षा को सुदृढ़ करने के उद्देश्य की प्राप्ति नहीं हो सकी।

पूरे देश में उच्च सुरक्षा चेतावनियों विशेषकर हवाई अड्डों, विमान पत्तनों तथा अन्य महत्वपूर्ण संस्थानों, की दृष्टि से लक्षद्वीप संघ शासित क्षेत्र (ल.सं.शा.क्षे.) प्रशासन ने छः स्थानों, अर्थात् अगाती हवाई अड्डा, अगाती पोतघाट, बेपोर पत्तन, कावास्ती हेलीबेस, कावास्ती पोतघाट तथा मँगलूर पत्तन पर एक्स-रे बैगेज जाँच प्रणाली स्थापित करने का निर्णय लिया (दिसम्बर 2008)। इनके उद्देश्य सुरक्षा को सुदृढ़ करना, हेलीकॉप्टर तथा पोत परिवहन सेवाओं वाले यात्रियों के बैगेज की जाँच तथा उनकी सुरक्षित यात्रा

सुनिश्चित करने थे। इन प्रणालियों के संस्थापन हेतु आवश्यक संरचना तथा उपकरण का प्रापण अंतर्निहित था। उपकरण को समय से चालू करने हेतु इन दोनों गतिविधियों की समकालिकता अपेक्षित थी।

लेखापरीक्षा संवीक्षा (मार्च 2011) ने उजागर किया कि उपकरण के संस्थापन हेतु आवश्यक अवसंरचना का सृजन किये बिना ल.सं.शा.क्षे. प्राधिकारियों ने ₹ 1.84 करोड़ की कुल लागत पर छः एक्स-रे बैगेज प्रणालियों की आपूर्ति, संस्थापन तथा चालू करने हेतु मैसर्स ई.सी.आई.एल रैपीस्कैन लिमिटेड को आदेश दिए (जनवरी, फरवरी, अक्टूबर तथा नवम्बर 2009)। इन प्रणालियों को फर्म द्वारा मई 2009 से अप्रैल 2010 के बीच सुपूर्द कर दिया गया था। यह पाया गया कि छः प्रणालियों में से ₹ 61 लाख की कुल लागत की दो, जिसे कि अगाती हवाई अड्डा (दिनांक 27 मार्च 2010 के बीजक द्वारा) तथा कावस्ती हवाई अड्डा (दिनांक 1 अप्रैल 2010 के बीजक द्वारा) आपूर्ति की गई थी, को अप्रैल 2012 तक भी संस्थापित नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने पर, ल.सं.शा.क्षे. प्रशासन ने तथ्यों को स्वीकार किया तथा बताया (अप्रैल 2012) कि दो प्रणालियों को लक्षद्वीप लोक निर्माण विभाग द्वारा इन दो स्थानों में यात्रियों के हालों के सिविल निर्माण कार्यों की समाप्ति न होने के कारण संस्थापित नहीं किया जा सका जबकि भूमि सुपूर्द कर दी गई थी तथा इन अभिकरणों को पूर्ण राशि पहले ही जारी कर दी गई थी। इमारत का निर्माण पूरा होने पर विभाग बिना किसी अतिरिक्त विलम्ब के मशीनों के संस्थापन को सुनिश्चित करेगा।

तथ्य यह है कि प्रणालियों को संस्थापित करने तथा चालू करने में 15 महीनों से अधिक के विलम्ब के कारण ल.सं.शा.क्षे. प्रशासन ने न केवल वारंटी अवधि के दौरान उपकरण को जाँचने का लाभ गंवाया बल्कि सुरक्षा को सुदृढ़ करने तथा यात्रियों की सुरक्षा को सुनिश्चित करने के उद्देश्य के साथ भी समझौता किया।

मामला गृह मंत्रालय के संज्ञान में लाया गया था (नवम्बर 2011) तथा अप्रैल 2012 में स्मरण कराया गया था। उनका उत्तर प्रतीक्षित था।