अध्याय IV: नौसेना

अधिप्राप्ति

4.1 अनुपयुक्त मार्गनिर्देशन कम्प्यूटर की अधिप्राप्ति

मांगपत्र/क्रयादेश में मार्गनिर्देशन कम्प्यूटर के लिए सही भाग संख्या का उल्लेख करने में विफलता के कारण 2.28 करोड़ रूपए मूल्य की दो ऐसी प्रणालियों की अधिप्राप्ति करनी पड़ी, जिनको प्रयोग में नहीं लाया जा सका।

हेलिकॉप्टर 'क' को उड़ान भरने में समर्थ बनाने हेतु मार्गनिर्देशन कम्प्यूटर अनिवार्य है। नौसेना इकाइयों द्वारा सही उपस्कर हेतु मांगपत्र देने के लिए क्रमांक, विवरण, मॉडल संख्या, भाग संख्या/संदर्भ संख्या तथा आशोधन स्थिति आदि का संकेत करने वाला एक 'धात्वीय उपस्कर मिलान कार्ड' इस मार्गनिर्देशन कम्प्यूटर के बाहर लगा दिया जाता है।

मार्गनिर्देशन कम्प्यूटर की अतिआवश्यक आवश्यकता पूरी करने हेतु, नौसैनिक विमानन सामग्री निदेशालय, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा 2.28 करोड़ रूपए की लागत पर दो मार्गनिर्देशन कम्प्यूटरों[1] की आपूर्ति के लिए मैसर्स वर्मन एवियेशन प्राइवेट लिमिटेड, बेंगलूर को एक क्रय आदेश दिया गया (जुलाई 2010)। इन दो मार्गनिर्देशन कम्प्यूटरों की प्राप्ति तथा जांच (सितंबर 2010) के बाद ये हेलिकॉप्टर 'क' में प्रयोग के लिए अनुपयुक्त पाये गए, क्योंकि मूल उपस्कर निर्माता ने मार्गनिर्देशन कम्प्यूटर में एक इंटरफेस का समावेशन किया था (जनवरी 2005) और बाद में उसके भाग संख्या का भी समाशोधन[2] किया गया था। समाशोधित मार्गनिर्देशन कम्प्यूटर में अतिरिक्त भीतरी संयोजित/नवीन सॉफ्टवेयर थे।

हमने यह पाया कि यद्यपि मूल उपस्कर निर्माता ने जनवरी 2005 में मार्गनिर्देशन कम्प्यूटरों की भाग संख्या का आशोधन किया था, परंतु भारतीय नौसेना द्वारा अतिधारित छह हेलिकॉप्टरों में से पांच में पूर्व आशोधित उपस्कर मिलान कार्ड लगे हुए थे। पुर्जो के सूचीपत्र में मार्गनिर्देशन कम्प्यूटरों की भाग संख्या का आशोधन भी नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप, मांगपत्र में (नवंबर 2009) और इसके बाद क्रयादेश में (जुलाई 2010) गलत भाग संख्या दिखायी गयी।

---

1 भाग संख्या सीपी-1282बी/ए.एस.एन.-123

2 भाग संख्या का आशोधन सी.पी-1282बी/ए.एस.एन.-123 के स्थान पर सी.पी.-1282सी/ए.एस.एन-123 के रूप में किया गया ।

विक्रेता ने आपूरित मार्गनिर्देशन कम्प्यूटरों को (सितम्बर 2010)इस आधार पर स्वीकार करने से मना कर दिया कि उन्होंने आदेश के अनुसार भंडारों की आपूर्ति की थी।

अपने उत्तर में (अगस्त 2011) एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने इन तथ्यों को स्वीकार किया।

इस प्रकार, मद की सही नमूना संख्या का उल्लेख करने में भारतीय नौसेना की विफलता के परिणामस्वरूप 2.28 करोड़ रूपए की लागत में दो मार्गनिर्देशन कम्प्यूटरों की गलत अधिप्राप्ति हो गई, जिनका प्रयोग नहीं किया जा सका।

यह मामला मंत्रालय को भेजा गया (जनवरी 2012), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2012)।

4.2 सी हैरियर वायुयान के लिए पुर्जो की अधिप्राप्ति में अतिरिक्त व्यय

सी हैरियर वायुयान के लिए बेस तथा डिपो पुर्जों की अधिप्राप्ति में पूर्व संविदा दर का संदर्भ देने में विफलता और प्रस्तावित दर को लेकर बातचीत न करने के कारण 1.49 करोड़ रूपए का परिहार्य व्यय हुआ।

रक्षा अधिप्राप्ति नियमावली (डी.पी.एम.) निर्दिष्ट करती है कि पूछताछ के प्रति व्यवसायी समूह द्वारा दिए गए उत्तर में देखी गयी प्रतिस्पर्धा, अंतिम क्रय मूल्य, मांगपत्र के अनुसार अनुमानित मूल्य, बाज़ार मूल्य जहाँ-जहाँ उपलब्ध हो आदि को ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित मूल्य की युक्तिसंगतता प्रमाणित की जानी चाहिए।

नौसेना विमानन मुख्यालय, गोवा ने नौसैनिक विमान सामग्री निदेशालय, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को सी हैरियर वायुयान के लिए ए.ओ.जी.[3] अग्रता के आधार पर चार प्रकार के बेस एवं डिपो पुर्जों की आवश्यकता प्रक्षिप्त की (अक्तूबर 2009), जिसने तदनंतर प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर.एफ.पी.) प्रस्तुत किया (नवंबर 2009)। 9900 यू.एस. डालर (4,87,575 रूपए) के इकाई मूल्य पर रीटेनर रोलर बेयरिंग (आर.आर.बी.) और 23500 यू.एस. डालर (11,57,375 रूपए) के इकाई मूल्य पर शाफ्ट असेम्बली इनपुट (एस.ए.आई.) नामक दो पुर्जों के लिए एल 1 (न्यूनतम) विक्रेता, अर्थात् मैसर्स स्टर्लिंग डिफेन्स लिमिटेड, यूके को क्रयादेश दिया गया (फरवरी 2010)। ए.ओ.जी. अधिप्राप्ति के बावजूद उच्च दरों या परिदान समय के संबंध में बातचीत किए बिना क्रयादेश दिया गया और प्रस्ताव हेतु

3 ए.ओ.जी. - एयरक्राफ्ट ऑन ग्राउंड, अर्थात् परम अग्रता के आधार पर अधिप्राप्ति की जानी है।

अनुरोध में निर्धारित 90 दिनों की तुलना में विक्रेता द्वारा प्रस्तावित 160-190 दिनों का परिदान समय स्वीकार किया गया। विक्रेता ने सितंबर/नवंबर 2010 में पुर्जों की आपूर्ति कर दी।

इसी बीच, नौसैनिक विमान सामग्री निदेशालय, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने वार्षिक मांग पुनरावलोकन (2008-09) के प्रति सी हैरियर वायुयान के लिए 81 प्रकार के पुर्जों की आपूर्ति हेतु मैसर्स एरोस्पेस लॉजिस्टिक्स, यू.के को एक दूसरा क्रयादेश दिसम्बर 2009 दिया। उसमें भी उपरोक्त दो पुर्जे सम्मिलित थे। दिसंबर 2009 के क्रयादेश के अधीन इन पुर्जों का संविदागत इकाई मूल्य आर.आर.बी. के लिए 94 पी.डी.एस. (7,590 रूपए) तथा एस.ए.आई. के लिए 1,831 पी.डी.एस. (1,47,800 रूपए) था। विक्रेता ने जून/सितंबर 2010 में पुर्जों की आपूर्ति कर दी।

लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि रक्षा अधिप्राप्ति नियमावली के प्रावधानों के विपरीत, दिसंबर 2009 में दिए क्रयादेश के अधीन बातचीत से तय की गयी दरों को, यद्यपि ये दरें बहुत कम थीं, फरवरी 2010 में क्रयादेश देते समय ध्यान में नहीं लिया गया। इसके अतिरिक्त, नौसैनिक विमान सामग्री निदेशालय, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने न तो किसी संविदा वार्तालाप समिति (सी.एन.सी.) का गठन किया और न ही, दरों की युक्तिसंगतता के लिए स्पष्टीकरण देते समय (जनवरी 2010), प्रधान एकीकृत वित्तीय सलाहकार (आई.एफ.ए.) को दिसंबर 2009 में प्राप्त दरों के बारे में अवगत कराया। नौसैनिक विमान सामग्री निदेशालय की इस विफलता के कारण 1.49 करोड़ रूपए का अतिरिक्त व्यय हुआ।

नौसैनिक विमान सामग्री निदेशालय ने बताया (अक्तूबर 2011) कि इन मामलों में की गयी अधिप्राप्ति दो अलग श्रेणियों में पड़ती है तथा पुर्जों की आपूर्ति पूरी करने हेतु भिन्न समयक्रमों के कारण प्राप्त मूल्य भी भिन्न थे। इसके अतिरिक्त, मूल्य निर्धारण के लिए संदर्भ सामग्री सामान्यतः उन क्रयादेशों के संबंध में एकीकृत संभारतंत्र प्रबंधन सेवाओं (एयर) से प्राप्त सामग्री पर आधारित होगी, जो वास्तव में कार्यान्वित हो चुके हों।

नौसैनिक विमान सामग्री निदेशालय का यह मत तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि प्रस्तावित मूल्य की तुलना में उलझा देने वाले 683 प्रतिशत से 6324 प्रतिशत तक कमी वाले हाल में किए एक संविदा का संदर्भ मूल्य उपलब्ध था तथा प्रकट अवास्तविक प्रस्तावित दर के बावजूद ए.ओ.जी. अधिप्राप्ति को दृष्टि में रखते हुए या तो मूल्य के संबंध में या फिर आपूर्ति को लेकर कोई बातचीत नहीं की गयी। इसके अतिरिक्त, पहले से किए संविदाओं की दरों का संदर्भ लेने में हुई विफलता या तो अनवधानता या फिर संदर्भ सामग्री में कमी की ओर संकेत है, जिसकी पुनरावृत्ति से बचने के लिए संशोधन आवश्यक है।

यह मामला मंत्रालय को भेजा गया (दिसंबर 2011), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2012)।

4.3 सीकिंग भंडारों की अनावश्यक अधिप्राप्ति

अधिप्राप्ति के लिए प्रावधान के विद्यमान नियमों के अनुपालन की अवहेलना परिणामस्वरूप 4.02 करोड़ रूपए के तदर्थ प्रस्तावित भंडारों की अनावश्यक अधिप्राप्ति करनी पड़ी।

नौसैनिक विमान सामग्री निदेशालय (डी.एन.ए.एम.) द्वारा भंडारों की प्रभावकारी अधिप्राप्ति को सुगम बनाने के लिए रक्षा मंत्रालय ने जुलाई 1992 में यह निर्दिष्ट करते हुए निर्देश जारी किए कि पिछले तीन वर्षों में शून्य खपत वाले नौसैनिक भंडारों/मदों और जिनका कोई ड्यूस आउट नहीं है, को सामग्री संगठन द्वारा प्रक्षिप्त मांगों के वार्षिक पुनरावलोकन (ए.आर.डी.) में सम्मिलित करने की आवश्यकता नही है।

सामग्री संगठन, कोच्चि द्वारा प्रक्षिप्त मांगों के वार्षिक पुनरावलोकन 2004-05 के आधार पर नौसैनिक विमान सामग्री निदेशालय, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा सीकिंग हेलिकॉप्टरों के भंडारों हेतु दिए क्रयादेश में (जुलाई 2006) 4.02 करोड़ रूपए मूल्य के उन

भंडारों के लिए भी आदेश शामिल थे, जिनके लिए मांग नहीं रखी गयी थी, जैसा कि नीचे उल्लेख किया गया है:-

क्रमांक	मद	विक्रेता का नाम	क्रयादेश के समय भंडार की स्थिति	2006 जुलाई के क्रयादेश के अनुसार प्राप्तियां (2007-2008 में)	2002 और जुलाई 2006 के बीच मदों का निर्गम	अगस्त 2006 और 2011 के बीच मदों का निर्गम	2012 में निर्गमित मदें	अब तक सामग्री संगठन, कोच्चि द्वारा अतिधारित कुल मदें
1.	रोडेंड अस्सै क्लीविस	मैसर्स वेस्टलैंड हेलिकॉप्टर्स, यू.के.	05	24	शून्य	01	21	07
2.	प्लेट इन्नर बियरिंग	मैसर्स अमसेफ, यू.के.	शून्य	33	शून्य	शून्य	04	29
3.	कोलर अस्सै आउटपुट		100 +27[4]	133	शून्य	शून्य	22	238

4 27 मदें अक्टूबर 2006 में प्राप्त/चार्ज में ली गई।

जैसा कि उपरोक्त तालिका में सांकेतित है, हमारी जांच से पता चला कि जिन मदों की अधिप्राप्ति 2006 में की गयी, उनकी 2002 से कोई खपत नहीं की गयी थी और उनका शून्य ड्यूस् आउट था, फिर भी सामग्री संगठन, कोच्चि द्वारा इन मदों की मांग प्रक्षिप्त की गयी जिसके परिणामस्वरूप, उन मदों की इतनी संख्या में अधिप्राप्ति की गयी, जो न्यायसंगत नहीं थी। हमने यह भी देखा कि नौसेना विमान यार्ड, कोच्चि द्वारा यद्यपि उपरोक्त तालिका के क्रमांक 3 में दी गयी मद हेतु नियमित मांग को निरस्त किया गया था (नवम्बर 2001), फिर भी उस मद को मांगों के वार्षिक पुनरावलोकन 2004-05 में अधिप्राप्ति के लिए प्रक्षिप्त किया गया तथा बाद में जुलाई 2006 में वस्तुतः अधिप्राप्त की। इसके अतिरिक्त, अधिप्राप्त की गई मदों का दिसंबर 2011 तक निर्गम नहीं किया गया था जिससे इस बात की पुष्टि होती है कि इन मदों के लिए प्रक्षिप्त की गयी मांगें विद्यमान नहीं थीं।

सामग्री संगठन, कोच्चि ने बताया (फरवरी 2012) कि यद्यपि प्रयोक्ता इकाई ने कतिपय मदों के लिए की गयी मांग को निरस्त किया था, फिर भी लंबे लीड समय, निरंतर उपयोग और यह तथ्य कि मूल उपस्कर निर्माता ने इन भंडारों के निर्माण को बंद कर दिया था आदि की दृष्टि में एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को भेजी गयी प्रक्षिप्ति में कमी नहीं की गयी। इसके अतिरिक्त यह बताया गया कि अधिप्राप्त भंडारों का उपयोग सीकिंग हेलिकॉप्टरों के जीवनकाल के दौरान (2023) किया जाएगा।

चूंकि जुलाई 2006 के क्रयादेश के प्रति लगभग सभी मदों की पूर्ति दिसंबर 2007 तक हो गयी, अर्थात् अठारह महीनों के अंदर, लंबे लीड समय का तर्क एक अनुबोध है। यह उत्तर तर्कसंगत भी नहीं है, क्योंकि नौसेना अनुदेशों के अनुसार पुर्जों की प्रकृति के आधार पर दो-तीन वर्षों के पूर्वानुमान के अंदर प्रावधान करने की अपेक्षा है तथा उसका हर वर्ष पुनरावलोकन किया जाना चाहिए। तथापि इस आधार पर क्रयादेश देने का कोई औचित्य नहीं है।

इसके अतिरिक्त, सीकिंग हेलिकॉप्टरों के लिए अन्य पुर्जों हेतु मांगों के वार्षिक पुनरावलोकन, मांगों के वार्षिक पुनरावलोकन 2004-05 के अनुवर्ती वर्षों में किए गए, जिसमें मूल उपस्कर निर्माता द्वारा निर्माण को बंद किए जाने के बारे में कुछ भी बताया नहीं गया और नौसेना द्वारा यह सूचित करने के लिए कि अधिप्राप्त पुर्जे निर्माण सुविधा के बंद किए जाने के संबंध में मूल उपस्कर निर्माता से सूचना के अधीन थे, कोई साक्ष्य प्रदान नहीं किया गया।

साथ ही, अधिप्राप्ति के बाद विगत सात वर्षों में इन पुर्जों की न्यून खपत सीकिंग हेलिकॉप्टरों के जीवनकाल के अंदर इन पुर्जों की संभावित खपत के तर्क को झूठा साबित करती है। इसलिए यह अधिप्राप्ति भंडारों के प्रावधान के लिए जारी अनुदेशों के स्पष्ट उल्लंघन में की गयी, जिसके कारण 4.02 करोड़ रूपए की निधियां अवरूद्ध हो गयी।

यह मामला मंत्रालय को भेजा गया (दिसंबर 2011), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2012)।

अनुबंधक प्रबंधन

4.4 एक महत्त्वपूर्ण परीक्षण सुविधा के सृजन को समकालिक बनाने में विफलता

10.72 करोड़ रूपए की लागत में 2008 में अधिप्राप्त किए एक परीक्षण उपस्कर को तीन वर्षों तक चालू नहीं किया जा सका। उसके संस्थापन हेतु संविदा करने में विलम्ब के कारण भी 1.65 करोड़ रूपए का अतिरिक्त व्यय हुआ।

भारतीय नौसेना ने जुलाई 2001 में नौसेना विमान में प्रयोग करने हेतु सिस्टम 'क' के लिए एक आदेश दिया। इस सिस्टम में लाइन प्रतिस्थापन इकाइयों (एल.आर.यू.) के नाम से चयनित विभिन्न घटक सम्मिलित थे, जिनका भू-परीक्षण पीठ (जी.टी.बी.) की सहायता से धरातल पर आवधिक रूप से परीक्षण/समस्वरण किए जाने की आवश्यकता है। यह भू-परीक्षण पीठ लाइन प्रतिस्थापन इकाइयों में पाये जाने वाले दोषों का अभिनिर्धारण एवं परिशोधन करने तथा अनुरक्षण कार्मिकों के प्रशिक्षण में सहायता करता है। इस सिस्टम 'क' को दिसंबर 2008 तक परखा गया।

हमारी जांच से पता चला (दिसम्बर 2011) भू-परीक्षण की अधिप्राप्ति एवं संक्रियात्मक बनाने में असाधारण विलम्ब हुआ था। मूल उपस्कर निर्माता ने, जुलाई 2007 में जारी किए प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर.एफ.पी.) के उत्तर में, 2.56 मिलियन यू.एस. डालर (12.11 करोड़ रूपए) की लागत पर भू-परीक्षण पीठ की आपूर्ति का प्रस्ताव (सितंबर 2007) देने के अलावा भू-परीक्षण पीठ के संस्थापन के लिए 0.17 मिलियन यू.एस. डालर (80.61 लाख रूपए) अलग से निवेदित किया, यद्यपि प्रस्ताव हेतु अनुरोध के अनुसार यह अपेक्षित नहीं था। तथापि, 2.27 मिलियन यू.एस. डालर (10.72 करोड़ रूपए) की वार्तालाप से तय की गयी लागत पर केवल भू-परीक्षण पीठ की आपूर्ति के लिए संविदा की (अप्रैल 2008)।

चूंकि प्रस्ताव हेतु अनुरोध के विषयक्षेत्र में भू-परीक्षण पीठ के संस्थापन को सम्मिलित नहीं किया गया था, इसलिए अतिरिक्त लागत में भू-परीक्षण पीठ को संस्थापित करने वाले मूल उपस्कर निर्माता के अयाचित प्रस्ताव पर विचार नहीं किया गया। यद्यपि आपूर्तिकर्त्ता ने नवंबर 2008 में भू-परीक्षण पीठ का परिदान किया था, परंतु उसके चालूकरण के लिए 2.46 करोड़ रूपए की लागत पर उसी फर्म के साथ संविदा केवल अप्रैल 2011 में की गई, जो 0.81

करोड़ रूपए की लागत पर ऐसा करने के आपूर्तिकर्त्ता के पहले प्रस्ताव की तुलना में काफी अधिक थी। अंतरावर्ती अवधि के दौरान 10.72 करोड़ रूपए मूल्य के भू-परीक्षण पीठ के सभी उपस्करों की वारंटी समाप्त हो गयी थी तथा 2009 और 2011 के बीच प्रकार्यात्मक भू-परीक्षण पीठ के अभाव में लाइन प्रतिस्थापन इकाई को परीक्षण व मरम्मत हेतु रूस में मूल उपस्कर निर्माता के पास भेजना पड़ा।

अतः विषम प्रकार से प्रस्ताव हेतु अनुरोध को बनाने तथा भू-परीक्षण पीठ के संस्थापन को उसके विषयक्षेत्र के बाहर रखने के कारण न केवल 1.65 करोड़ रूपए की अतिरिक्त लागत हुई, अपितु भू-परीक्षण पीठ का अल्प उपयोग भी हुआ।

एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने बताया (अक्तूबर 2011) कि भू-परीक्षण पीठ का संस्थापन यह सुनिश्चित करने के लिए स्थगित किया गया कि भू-परीक्षण पीठ के चालूकरण के पूर्व सिस्टम 'क' पूर्ण रूप से परख लिया जाए। तथापि, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का यह स्पष्टीकरण इस तथ्य का महत्त्व घटा देता है कि भू-परीक्षण पीठ की अधिप्राप्ति सिस्टम 'क' का परीक्षण करने के लिए थी और इसलिए अनिवार्य था, कि परीक्षण में सिस्टम 'क' के उपयुक्त प्रमाणित हो जाने के अधीन भू-परीक्षण पीठ की आपूर्ति एवं संस्थापन किया जा सकता था। इस प्रकार, भू-परीक्षण पीठ की अधिप्राप्ति को उसके संस्थापन के साथ समकालिक बनाने में नौसेना की ओर से हुई विफलता स्पष्ट है।

यह मामला मंत्रालय को भेजा गया (दिसंबर 2011), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2012)।

4.5 एक प्रशिक्षण सुविधा के संस्थापन में असाधारण विलम्ब

एक मामले की प्रक्रिया में पांच वर्षों से अधिक समय के असाधारण विलम्ब के कारण क्षति नियंत्रण प्रशिक्षण सुविधा की स्थापना में 12.50 करोड़ रूपए (मुद्रास्फीति हेतु समायोजन के पश्चात् 6.64 करोड़ रूपए) की लागत वृद्धि हुई।

भारतीय नौसेना के नाविकों से संबंधित प्रशिक्षण पाठ्यचर्या के अनुसार अपतटीय कार्यों के लिए तैनात सभी नाविकों को पोत वाहित क्षति नियंत्रण एवं मरम्मत में प्रशिक्षण दिए जाने की आवश्यकता है। इस सम्बन्ध में मूलभूत प्रशिक्षण नाविक कला विद्यालय, कोच्चि में दिया जाता है। क्षति नियंत्रण प्रशिक्षण सुविधा एक ऐसा प्रशिक्षण सिम्युलेटर है, जो नाविकों को यथार्थपरक और तनावपूर्ण परिवेश प्रदान करता है और विभिन्न क्षति जैसी परिस्थितियों का अनुकरण करता है। मैसर्स गोवा पोतप्रांगण लिमिटेड (जी.एस.एल.), जो सार्वजनिक क्षेत्र का एक उपक्रम है, के द्वारा नवंबर 2001 में डिजाइन करके 16 करोड़ रूपए की लागत पर

नौसेना यूनिट 'क' में संस्थापित क्षति नियंत्रण प्रशिक्षण सुविधा मूलभूत प्रशिक्षण की गुणवत्ता बढ़ाने में उपयोगी पायी गयी।

प्रशिक्षणाधीन नाविकों को सदृश सुविधा प्रदान करने हेतु भारतीय नौसेना ने 17 करोड़ रूपए की अनुमानित लागत में नाविक कला विद्यालय, कोच्चि में एक और क्षति नियंत्रण प्रशिक्षण सुविधा संस्थापित करने का निर्णय लिया (जून 2003)। जी.एस.एल. को यह काम एक पुनरादेश के रूप में दिया गया। तथापि इस सुविधा के लिए समर्पित स्टाफ संपूरक की न्यायसंगतता को लेकर भारतीय नौसेना और रक्षा मंत्रालय के बीच मतभेद के कारण दिसंबर 2006 से जनवरी 2012 के बीच क्षति नियंत्रण प्रशिक्षण सुविधा का संस्थापन अत्यधिक विलंबित हुआ। इस मामले को निपटाने में रक्षा मंत्रालय की विफलता के कारण भारतीय नौसेना ने अधिप्राप्ति की कार्यवाही को स्थगित कर दिया। इसी बीच यद्यपि रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया-2006 जारी हो गयी थी, परंतु रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया-2005 में दिए अनुबंध, जो रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया-2005 के पूर्व के सभी पुराने अधिप्राप्ति प्रस्तावों को अगले स्तर तक ले जाने की अनुमति प्रदान करता था, का लाभ उठाने में भारतीय नौसेना विफल हो गयी। इसके विपरीत, भारतीय नौसेना ने रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया-2006 के अंतर्गत जी.एस.एल. पर भारतीय खरीद पुनरादेश (अगस्त 2006) के रूप में इस प्रस्ताव को नए सिरे से प्रारंभ किया, जिससे मामले की प्रक्रिया तथा रक्षा मंत्रालय द्वारा इसके अनुमोदन तक की अंतिम परिणति में अधिक समय लग गया। अंततोगत्वा, दिसंबर 2009 में 29.50 करोड़ रूपए की लागत पर जी.एस.एल. को यह आदेश दिया गया, जिसके कारण 12.50 करोड़ रूपए का अधिक व्यय हुआ, जिसे इस अवधि के दौरान विद्यमान औसत मुद्रास्फीति की दर से घटाये जाने पर 6.64 करोड़ रूपए की वास्तविक लागत वृद्धि हुई।

रक्षा मंत्रालय ने बताया (मई 2012) कि पर्याप्त मानवशक्ति के बिना प्रशिक्षण सुविधा का सृजन करना उसके न्यूनोपयोग का कारण बन जाएगा और इससे यह आवश्यक हो गया कि इस सुविधा के अधिष्ठापन के साथ अग्रसर होने से पूर्व मानवशक्ति की समस्या का पूर्ण रूप से समाधान किया जाए। इसके साथ ही, यद्यपि रक्षा मंत्रालय ने यह तर्क प्रस्तुत किया कि यह मामला उसके प्रारंभिक चरण में था और इसकी स्वीकृति केवल आवश्यकता के दृष्टिकोण से की गयी क्योंकि रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया-2006 के अधीन इस मामले को उसी रूप में नए सिरे से प्रारंभ किया गया, परंतु उन्होंने पुरानी रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रियाओं के तहत प्रचलित अधिप्राप्ति को जारी रखने के लिए संरक्षित/अलंघ्य चरणों के संबंध में स्पष्ट नहीं किया। मानवशक्ति के मामले में रक्षा मंत्रालय का उत्तर भी तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि इस सुविधा के सृजन के लिए प्रदान की गयी आवश्यकता की स्वीकृति (नवम्बर 2004) में इस बात को स्पष्ट किया गया था कि भारतीय नौसेना द्वारा मानवशक्ति की मांग को या तो आउटसोर्सिंग द्वारा या फिर अन्य स्रोतों से पूरा किया जाएगा। किसी भी स्थिति में, प्रशिक्षण सुविधा को अंततः अतिरिक्त मानवशक्ति के बिना ही संस्वीकृत किया गया।

इस प्रकार, अधिप्राप्ति प्रक्रिया के संसाधन में भारतीय नौसेना के अनुपयुक्त अभिगमन के कारण 6.64 करोड़ रूपए का परिहार्य व्यय हुआ। इसके अलावा, अंतरावर्ती पांच वर्षों में उत्कृष्ट गुणवत्ता से युक्त 'क्षति नियंत्रण प्रशिक्षण' से नाविक वंचित रह गये।

4.6 सीकिंग रोटेबल्स की मरम्मत/ओवरहॉल के लिए संविदा नहीं करना

सीकिंग रोटेबल्स की मरम्मत/ओवरहॉल के लिए सुविधाओं का इष्टतम उपयोग करने में हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच.ए.एल.) की विफलता के कारण तीन रोटेबल्स को 18.36 करोड़ रूपए की लागत पर मूल उपस्कर निर्माता के पास भेजना पड़ा। नौसेना एवं एच.ए.एल. के बीच संविदा के अभाव में एक रोटेबल की पुनः मरम्मत/ओवरहॉल के लिए 1.36 करोड़ रूपए का परिहार्य व्यय भी हुआ, जो निर्दिष्ट समय से पहले विफल हो गया था।

भारतीय नौसेना और एच.ए.एल. (जून 2004) ने 71.68 करोड़ रूपए की कुल लागत पर मरम्मत/ओवरहॉल सुविधाओं की स्थापना के लिए एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए। छह मुख्य गिअर बॉक्स, (एम.जी.बी.) की मरम्मत/ओवरहॉल करने की वार्षिक क्षमता वाली यह सुविधा जुलाई 2004 में स्थापित की गयी। समझौता ज्ञापन में अन्य बातों के साथ एच.ए.एल. में सीकिंग हेलिकॉप्टरों के मुख्य गिअर बॉक्स मुख्य और टेल रोटर हेड आदि समूची संचरण प्रणालियों के लिए पूर्ण विकसित मरम्मत/ओवरहॉल सुविधाओं के सृजन हेतु प्रावधान था। यह समझौता ज्ञापन केवल परियोजना के समापन तक, अर्थात् जुलाई 2004 तक प्रभावी था। तत्पश्चात्, मुख्य गिअर बॉक्स आदि की मरम्मत/ओवरहॉल एच.ए.एल. द्वारा एक पृथक संविदा की शर्तों व निबंधनों के अनुसार किया जाना था, जो भारतीय नौसेना और एच.ए.एल. के बीच किया जाना अपेक्षित था।

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के 2005 के प्रतिवेदन सं. 7 (वायुसेना एवं नौसेना) के पैरा 4.1 में एच.ए.एल. में सीकिंग हेलिकॉप्टरों की समूची संचरण प्रणालियों के लिए मरम्मत और ओवरहॉल सुविधाओं की स्थापना में हुई विलंब के बारे में उल्लेख किया गया था। मंत्रालय ने अपनी कार्रवाई टिप्पणी (ए.टी.एन.) में बताया (जुलाई 2007) कि रोटेबल्स भेजने के लिए किया गया व्यय अपरिहार्य था और नौसेना की अपेक्षाओं की पूर्ति हेतु संघटकों की सामयिक मरम्मत एवं ओवरहॉल का पर्यवेक्षण करने के लिए एच.ए.एल. में अधिकारियों और कार्मिकों के एक दल की नियुक्ति की गयी थी। साथ ही, इस कार्यक्रम के सामयिक कार्यान्वयन के लिए मूल उपस्कर निर्माता तथा एच.ए.एल. के बीच समय-समय पर पुनरीक्षण बैठकों का आयोजन किया जा रहा था।

लेखापरीक्षा जांच से पता चला (मई 2010) कि छह मुख्य गिअर बॉक्सों की मरम्मत/ओवरहॉल की वार्षिक क्षमता वाली इस सुविधा की स्थापना जुलाई 2004 में की गयी तथा मार्च 2010 तक 33 मुख्य गिअर बॉक्सों के निर्धारित कार्य के स्थान पर एच.ए.एल. केवल 26 मुख्य गिअर बॉक्सों की मरम्मत/ओवरहॉल ही कर सका। इस कमी के कारण 18.36 करोड़ रूपए की लागत में दिसंबर 2008 और मार्च 2010 के बीच तीन मुख्य गिअर बॉक्सों को मूल उपस्कर निर्माता के पास भेजना आवश्यक हो गया।

समझौता ज्ञापन में मुख्य गिअर बॉक्सों की मरम्मत/ओवरहॉल के लिए संविदा करने के संबंध में स्पष्ट शर्तों के होते हुए भी भारतीय नौसेना द्वारा एच.ए.एल. के साथ कोई भी संविदा नहीं किया गया। संविदा के अभाव में, भारतीय नौसेना द्वारा मरम्मत आदेश के माध्यम से एच.ए.एल. को मरम्मत/ओवरहॉल कार्य सौंपा जा रहा था।

यद्यपि मरम्मत/ओवरहॉल किए हुए मुख्य गिअर बॉक्सों की जांच, जांच पद्धतियों के अनुसार एच.ए.एल. में की गयी, जिनकी संवीक्षा एच.ए.एल. गुणवत्ता आश्वासन और वैमानिकीय गुणवत्ता आश्वासन महानिदेशक के प्रतिनिधियों के द्वारा विधिवत् की गयी, परंतु जुलाई 2004 से एच.ए.एल. द्वारा मरम्मत/ओवरहॉल किए गए 26 मुख्य गिअर बॉक्सों में से 10 समयापूर्व विफल हो गए। समयापूर्व विफल हुए 10 मुख्य गिअर बॉक्सों में से 1.85 करोड़ रूपए की लागत में मरम्मत/ओवरहॉल किया गया एक मुख्य गिअर बॉक्स उपयोग में लाए जाने से पहले ही विफल हो गया तथा एच.ए.एल. द्वारा 1.36 करोड़ रूपए की लागत में उसकी पुनः मरम्मत/ओवरहॉल की गई। किसी संविदा के अभाव में, नौसेना को मुख्य गिअर बॉक्सों की पुनः मरम्मत/ओवरहॉल के लिए भुगतान करना पड़ा, जो अन्यथा परिहार्य हो सकता था।

एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने बताया (जनवरी/नवंबर 2011) कि एकल स्वामित्व वाले पुर्जे उपकरण, सुविज्ञता तथा पुर्जों की आश्वस्त और प्रतिबद्ध आपूर्ति हेतु एच.ए.एल. और मूल उपस्कर निर्माता के बीच एक दीर्घकालीन वाणिज्यिक करार के अभाव के कारण एच.ए.एल. में वार्षिक रूप से छह मुख्य गिअर बॉक्सों की मरम्मत/ओवरहॉल के इष्टतम उत्पादन स्तर की प्राप्ति नहीं की जा सकी। एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने इसके अतिरिक्त विफलता की उच्च दर के लिए नवीन एवं जटिल प्रौद्योगिकी के अधिग्रहण, आत्मसात्करण तथा समेकन को उत्तरदायी ठहराया (जून 2010 और नवंबर 2011)।

एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) की यह युक्ति तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि साध्यता अध्ययन करने के पश्चात् एच.ए.एल. को सभी तकनीकी जानकारी के साथ एक सर्वांगीण सुविधा का सृजन करने की आवश्यकता थी। इस सुविधा के सृजन के बाद छह वर्षों से अधिक समय के बीत जाने के पश्चात् भी एच.ए.एल. और मूल उपस्कर निर्माता के बीच एक दीर्घकालीन करार का न किया जाना इस बात की ओर संकेत करता है कि इस विषय में

एच.ए.एल. को सजग करने में मंत्रालय विफल रहा। साथ ही, नौसेना इन सुविधाओं की स्थापना के लिए एच.ए.एल. के साथ एक संविदा करके अपने हितों की रक्षा कर सकती थी।

अतः सुविधाओं के इष्टतम उपयोग को सुनिश्चित करने में नौसेना की असफलता के कारण तीन मुख्य गियर बॉक्सों को 18.36 करोड़ रूपए की लागत पर ओवरहॉल करने के लिए मूल उपस्कर निर्माता के पास भेजना पड़ा। इसके अलावा, एच.ए.एल. के साथ संविदा करने में विफलता और अप्रभावी निरीक्षण के कारण एक मुख्य गियर बॉक्स की मरम्मत/ओवरहॉल पर 1.36 करोड़ रूपए का परिहार्य व्यय हुआ जबकि वह बिना किसी उपयोग के पहले ही विफल हो गया था।

यह मामला मंत्रालय को भेजा गया (दिसंबर 2011), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2012)।