

## अध्याय V: तटरक्षक

### अधिप्राप्ति

#### 5.1 भारतीय तटरक्षक पोत विक्रम की लघु रिफिट पर परिहार्य व्यय

भारतीय तटरक्षक पोत विक्रम को डिकमिशन किए जाने के कुछ समय पूर्व भारतीय तटरक्षक मुख्यालय के दो निदेशालयों में समन्वय के अभाव में ₹5.66 करोड़ शार्ट रिफिट पर खर्च किए गए।

एक निश्चित अवधि की सेवा पूर्ण होने के पश्चात, पोतों की मरम्मत एवं पुनः साजसज्जा नियत होती है। तथापि एक निश्चित अवस्था के पश्चात, पोतों की साजसज्जा एवं मरम्मत आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं होती है और उन्हें डिकमिशन किया जाता है। पोतों की डिकमिशनिंग के लिए भारतीय तटरक्षक अनुदेश (सी.जी.ओ. 12/2001) में विस्तृत प्रक्रिया निर्धारित की गई है। इन दिशा-निर्देशों के अनुसार जिन पोतों की डिकमिशनिंग या जिनका निपटान किया जाना है, उनकी केवल आवश्यक मरम्मत जिसे शुल्क गोदीयन आवश्यक मरम्मत (ई.आर.डी.डी.) कहा जाता है, ही की जानी चाहिए जिससे कि पोत का निपटान करने तक पोत का सुरक्षित प्लवन सुनिश्चित किया जा सके।

भारतीय तटरक्षक पोत विक्रम से संबंधित लेखा परीक्षा जाँच (अगस्त 2012) में यह ज्ञात हुआ कि उपरोक्त अनुदेशों के विपरीत ₹5.66 करोड़ की लागत से एक खर्चीला एवं अनावश्यक शार्ट रिफिट किया गया, जबकि भारतीय तटरक्षक पोत विक्रम को डिकमिशनिंग के लिए चुना गया था, जिसका विवरण अनुवर्ती पैराग्राफों में किया गया है।

भारतीय तटरक्षक पोत विक्रम, जो कि एक ऑफ शोर पेट्रोल व्हेसल (ओ.पी.वी.) है, को दिसंबर 1983 में सेवा में कमीशन किया गया था, जिसका सामान्य सेवा काल 20 वर्ष था अर्थात् वर्ष 2002 तक। तथापि विद्यमान बल स्तर में कमी की स्थिति से बचने हेतु, भारतीय तटरक्षक ने यह निर्णय लिया (जनवरी 2002) कि, जब तक पुनःस्थापना के लिए कोई पोत प्राप्त नहीं होता तब तक पोत को सामान्य जीवनकाल में डिकमिशन नहीं किया जा सकता। सन 2002 में ही पोत की वस्तु स्थिति बुरी रहने के बावजूद यह निर्णय लिया गया। इसलिए

भारतीय तटरक्षक पोत विक्रम की डिकमिशनिंग का सीधा संबंध पुनःस्थापना के लिए पोत की उपलब्धता से था।

उसके बाद, भारतीय तटरक्षक मुख्यालय (आई.सी.जी.एच.क्यू.) में बेड़ा अनुरक्षण निदेशालय (डी.एफ.एम.) ने जुलाई 2009 में भारतीय तटरक्षक पोत विक्रम के शार्ट रिफिट का प्रस्ताव रखा। इस पोत का पिछला शार्ट रिफिट जुलाई 2008 में पूरा हुआ था एवं अगला शार्ट रिफिट अक्टूबर 2009 में नियत था। भारतीय तटरक्षक पोत विक्रम के शार्ट रिफिट के कार्य को ₹6.68 करोड़ की लागत पर मेसर्स होमी इंजिनियरिंग वर्क्स मुम्बई के जिम्मे सौंपने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया था (अप्रैल 2010)। शार्ट रिफिट का कार्य जुलाई 2010 और दिसंबर 2010 के मध्य पूर्ण किया गया।

जब शार्ट रिफिट के कार्य को व्यापार को सौंपने का मामला प्रगति पर था उसी समय भारतीय तटरक्षक पोत विक्रम की डिकमिशनिंग के मामले पर पुनःविचार किया गया एवं क्षेत्रीय मुख्यालय, तटरक्षक दल (पूर्व) चेन्नई में भारतीय तटरक्षक पोत विक्रम की वस्तु स्थिति का मुल्यांकन करने हेतु अधिकारियों की समिति का गठन किया गया (सितम्बर 2009)। समिति ने सुझाव दिया (नवम्बर 2009) कि पोत की वस्तु स्थिति संतोष जनक नहीं है, किसी भी बड़ी मरम्मत में काफी खर्च होगा और पोत को कम से कम समय में डिकमिशन किया जाए एवं निपटान किया जाए और उसे स्क्रेप की तरह बेच दिया जाए।

बोर्ड की सिफारिशों के आधार पर, भारतीय तटरक्षक मुख्यालय (आई.सी.जी.एच.क्यू.) में नीति एवं नियोजन निदेशालय, (डी.पी.पी.) ने पोत को डिकमिशनिंग के जरिए सेवा से बाहर करने एवं पोत को वर्ष 2010 के मध्य से 'जेड' रिजर्व श्रेणी में रखने का प्रस्ताव दिया (अप्रैल 2010)। इस दौरान पुनःस्थापना के लिए भारतीय तटरक्षक पोत 'विश्वस्त' को मार्च 2010 में बेड़े में शामिल किया गया। यह अंदाजा लगाया गया था कि भारतीय तटरक्षक पोत विक्रम की समस्त श्रमशक्ति को भारतीय तटरक्षक पोत 'विश्वस्त' में पुनःनियोजित किया जाएगा। भारतीय तटरक्षक मुख्यालय ने अन्ततः सितम्बर 2010 में डिकमिशनिंग के लिए रक्षा मंत्रालय से अनुमोदन लेने हेतु जिस प्रस्ताव को स्वीकृत किया उसे मंत्रालय द्वारा दिसम्बर 2010 में स्पष्ट रूप से यह दर्शाते हुए अनुमोदित किया गया कि पोत को जनवरी 2011 में बेड़े से हटा दिया जाए।

भारतीय तटरक्षक मुख्यालय के दो निदेशालयों के बीच समन्वय की कमी स्पष्ट है। जिस समय नीति एवं नियोजन निदेशालय (डी.पी.पी.) ने अप्रैल 2010 से सितम्बर 2010 की अवधि में पोत को बेड़े से हटाने के मामले को आगे बढ़ाया, पोत बेड़ा अनुरक्षण निदेशालय (डी.एफ.एम.)

ने अप्रैल 2009 से जुलाई 2010 के मध्य पोतों के शार्ट रिफिट के कार्य को व्यापार को सौंपने के मामले को उठाया। नीचे दी गई तालिका से भारतीय तटरक्षक मुख्यालय के दोनो निदेशालयों द्वारा किए गए क्रियाकलापो का क्रमवार विवरण पता चलता हैं।

समयावधि	नीति नियोजन निदेशालय, भारतीय तटरक्षक मुख्यालय द्वारा पोत को बेड़े से हटाने संबंधी प्रस्ताव	पोत बेड़ा अनुरक्षण निदेशालय, भारतीय तटरक्षक मुख्यालय द्वारा पोत के रिफिट के कार्य को व्यापार (ट्रेड) के जिम्मे सौंपने का प्रस्ताव
मार्च 2010	पुनःस्थापना के लिए भारतीय तटरक्षक पोत 'विश्वस्त' को कमिशन किया गया जिससे कि भारतीय तटरक्षक पोत 'विक्रम' की डिकमिशनिंग का मार्ग प्रशस्त हो सके।	रिफिट के मामले को संसाधित किया गया।
अप्रैल 2010	'निदेशालय' द्वारा भारतीय तटरक्षक पोत 'विक्रम' की डिकमिशनिंग के लिए अनुशंसा।	भारतीय तटरक्षक मुख्यालय ने रिफिट के कार्य को व्यापार (ट्रेड) के जिम्मे सौंपने के प्रस्ताव को अनुमोदित किया।
सितम्बर 2010	महा निदेशक, भारतीय तटरक्षक द्वारा पोत की डिकमिशनिंग के लिए अनुमोदन करना एवं रक्षा मंत्रालय को अनुसंशा करना।	रिफिट प्रगति पर।
दिसम्बर 2010	मंत्रालय ने आई.सी.जी.एस विक्रम की डिकमिशनिंग करने तथा 'जेड' श्रेणी में रखने का प्रस्ताव स्वीकृत किया, जो जनवरी 2011 से प्रभावी होगा।	रिफिट को पूर्ण करने हेतु लिए ₹5.66 करोड़ खर्च हुए।

उपर्युक्त से यह स्पष्ट होता है कि दोनों निदेशालयों के कार्यों में समन्वय की कमी रही है। इसके अतिरिक्त शार्ट रिफिट का अनुमोदन करते समय भारतीय तटरक्षक मुख्यालय को भारतीय तटरक्षक पोत 'विक्रम' की शीघ्र ही होने वाली डिकमिशनिंग की जानकारी भली-भांति थी। अंततः रिफिट में देरी हुई एवं उसी माह में पूर्ण हुआ जिस माह में पोत को बेड़े से हटाने के लिए मंत्रालय द्वारा अनुमोदन किया गया।

क्षेत्रीय मुख्यालय (पूर्व) ने शार्ट रिफिट को कार्यन्यायपूर्ण दर्शाते हुए स्पष्ट किया (नवम्बर 2012) कि यह इसलिए किया गया ताकि तैनाती के लिए अतिरिक्त मंच उपलब्ध हो सके क्योंकि सम्पूर्ण तट की सुरक्षा के लिए परिचालन मंच की अत्यधिक कमी थी। उनका कहना था कि पोत अधिग्रहण के कार्य में समय लगता, और तब तक के लिए विद्यमान मंच के

परिचालन जीवनकाल को बढ़ाना ही सर्वोत्तम विकल्प था। यह बताते हुए कि भारतीय तटरक्षक मुख्यालय में नीति एवं नियोजन निदेशालय (डी.पी.पी.) एवं पोत बेड़ा एवं अनुसंधान निदेशालय (डी.एफ.एम.) की अलग अलग भूमिका है, क्षेत्रीय मुख्यालय (पूर्व) ने यह स्वीकार नहीं किया कि इन दोनों निदेशालयों के मध्य समन्वय की कमी थी।

यह उत्तर मान्य नहीं है। रिफिट कार्य में असाधारण विलंब हुआ क्योंकि अक्टूबर 2009 में नियोजित शार्ट रिफिट को भारतीय तटरक्षक द्वारा जुलाई 2010 में ही किया जा सका। जिस समय तक भारतीय तटरक्षक पोत 'विक्रम' का पुनःस्थापन पोत उपलब्ध होने के कारण इसको डिकमिशन करने की प्रक्रिया सक्रिय रूप से प्रारंभ हो चुकी थी।

संक्षेप में, भारतीय तटरक्षक द्वारा एक ऐसे पोत का अनावश्यक शार्ट रिफिट किया गया जिसे बेड़े से हटाने के लिए चुना गया था और इस प्रक्रिया में ₹5.66 करोड़ के परिहार्य व्यय किए गए।

ड्राफ्ट पैराग्राफ जनवरी 2013 में मंत्रालय को भेजा गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (दिसंबर 2013)।

## 5.2 डॉरनियर पर रेडार प्रतिस्थापना में तालमेल का अभाव

भारतीय तटरक्षक इन्वरटरो तथा आई एन एस जी पी एस को निगरानी राडार के साथ खरीदने में सामंजस्य बिटाने में विफल रहा जिस कारण ₹2.87 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ और डॉरनियर वायुयान पर इन राडारों को जोड़ने के कार्य में भी विलंब हुआ।

सामुद्रिक टोही वायुयान पर निगरानी राडार एक मुख्य सैन्सर के तौर पर लगाया हुआ है। इसकी अनुपलब्धता वायुयान की मिशन भूमिका में कमी लाती हैं। भारतीय तटरक्षक के बेड़े में 24 डॉरनियर डी ओ 225-101 (डॉरनियर) वायुयान है जिनमें से 17 पर सुपर मैरक सरविलियंस राडार (एस एम आर) लगे हुए हैं लगभग 20 वर्षों से प्रचलन में हैं। इन डॉरनियर वायुयानों पर लगे हुए एस एम आर का निर्धारित अवधि से अधिक प्रयोग हो चुका था और इस राडार के मूल उपस्कर निर्माता (ओ ई एम) ने इसका निर्माण बंद कर दिया था। बचे हुए सात डॉरनियर वायुयानों पर मैसर्स एल्टा सिस्टमस लिमिटेड, इसराइल द्वारा निर्मित मैरीटाइम पेट्रोल राडार (एल्टा राडार) प्रथमिक किट के तौर पर लगाए गए थे। समय बीतने के साथ इन एल्टा राडारों का काम संतोषजनक पाया गया था। इसलिए भारतीय तटरक्षक (आई सी जी) ने सभी

17 एस एम आर को एल्टा राडार से बदलने के लिए (दिसंबर 2004) प्रस्ताव रखा। इन प्रतिस्थापनाओं की हमारी लेखा परीक्षा जांच से पता चला कि 17 एल्टा राडारों को जोड़ने के कार्य में आई सी जी एच क्यू तथा मैसर्स एच ए एल दोनों के स्तर पर चूक रही जैसा कि नीचे अनुवर्ती पैरग्राफ में बताया गया है:

आई सी जी के डॉरनियर वायुयानों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए मार्च 2008 में रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने मैसर्स एल्टा सिस्टमस लिमिटेड, इसराइल के साथ 10 एल्टा राडार की खरीद तथा उनके मुख्य लाइन रिप्लेसेबल यूनिट (एल आर यू) के लिए यू एस डी 19.49 मिलियन के कुल मूल्य पर अनुबंध किया। राडारों की आपूर्ति मई 2009 तथा मार्च 2010 के मध्य होनी तय हुई। तत्पश्चात्, आई सी जी एच क्यू ने मार्च 2009 में मैसर्स हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल), कानपुर के साथ इन एल्टा राडारों को 10 डॉरनियर वायुयान पर एकीकरण का ₹16.70 करोड़ के कुल मूल्य पर अनुबंध किया। पहले एल्टा राडार के एकीकरण का कार्य दिसंबर 2009 से शुरू किया जाना था तथा अप्रैल 2011 तक सभी 10 एल्टा राडारों को ऑन बोर्ड डॉरनियर वायुयानों पर जोड़ा जाना था। तत्पश्चात्, फरवरी 2010 में, आई सी जी एच क्यू ने मैसर्स एच ए एल पर भी 10 इन्वर्टरों<sup>1</sup> तथा 10 आई एन एस जी पी एस<sup>2</sup> की आपूर्ति के लिए ₹9.98 करोड़ के कुल मूल्य पर एक आपूर्ति आदेश जारी किया। डॉरनियर वायुयान पर 10 एल्टा राडारों को सफलता पूर्वक जोड़ने के लिये यह खरीद आवश्यक थी। इन आइटमों की फरवरी से नवंबर 2011 के मध्य श्रृंखलाबद्ध तरीके से आपूर्ति करनी थी।

मंत्रालय ने मार्च 2010 में एक और अनुबंध शेष सात एल्टा राडारों, सात इन्वर्टरों, सात आई एन एस जी पी एस सहित एल आर यू व अन्य सहायक आइटमों की आपूर्ति के लिए यू एस डी 16.85 मिलियन की कुल कीमत पर मैसर्स एल्टा सिस्टमस लिमिटेड, इसराइल के साथ किया। निर्धारित समय के अनुसार फर्म को इन आइटमों की आपूर्ति 25 जनवरी 2012 तक कर दी। इन सात एल्टा राडारों के एकीकरण का अनुबंध आई सी जी एच क्यू तथा मैसर्स एच ए एल के मध्य मार्च 2010 में ₹12.03 करोड़ के कुल मूल्य पर हुआ। राडारों के जोड़ने के पश्चात् इन वायुयानों की आपूर्ति जुलाई 2011 से मार्च 2012 के मध्य की जानी थी।

हमने जांच में पाया (अगस्त 2012) कि यद्यपि इन्वर्टर तथा आई एन एस जी पी एस एल्टा राडारों के सफलतापूर्वक एकीकरण के लिए अनिवार्य थे, परंतु मार्च 2008 में 10 एल्टा राडारों

<sup>1</sup> इन्वर्टर रेडार सिस्टम को वांछित विद्युत शक्ति की आपूर्ति करते हैं।

<sup>2</sup> आई एन एस जी पी एस जड़त्वीय एवं दिशात्मक मार्गनिर्देशन हेतु क्रॉटिक हैं तथा रेडार सिस्टम को सही अवस्थिति हेतु दिशात्मक एवं स्थाई जानकारी देते हैं।

को खरीदने के समय न तो इनके बारे में विचार किया गया और न ही इनका अनुबंध किया गया और बाद में जब मार्च 2009 में मैसर्स एच ए एल के साथ इन एल्टा राडारों के एकीकरण का अनुबंध किया गया। 10 इन्वर्टरों तथा 10 आई एन एस जी पी एस के लिए फरवरी 2010 में ही पूर्ति आदेश जारी किया गया जबकि पहले एल्टा राडार के एकीकरण का कार्य दिसम्बर 2009 से ही शुरू किया जाना था। हमने यह भी जांच में पाया कि दिसंबर 2008 में मैसर्स एल्टा सिस्टमस लिमिटेड, इसराइल ने इन्वर्टरों तथा आई एल एस जी पी एस के लिए फरवरी 2010 में मैसर्स एच ए एल द्वारा दिए गए निविदा मूल्य से क्रमशः 46 प्रतिशत तथा 3 प्रतिशत कम मूल्य पर कोट दिया था। परंतु दिसंबर 2008 में इन आइटमों की आपूर्ति करते के लिए मैसर्स एल्टा सिस्टमस लिमिटेड, इसराइल की कोट का कोई संज्ञान नहीं लिया गया। मैसर्स एल्टा सिस्टमस लिमिटेड, इसराइल द्वारा दिए गए इन्वर्टरों और आई एन एस जी पी एस के आपूर्ति प्रस्ताव पर विचार न करने से ₹2.87 करोड़ का अतिरिक्त व्यय करना पड़ा। फरवरी 2010 में आई सी जी एच क्यू द्वारा मूल्य स्वीकार किए गए मूल्य की तुलना में मंत्रालय द्वारा मार्च 2010 में सीधे मैसर्स एल्टा सिस्टमस लिमिटेड, इसराइल से इन्वर्टरों तथा आई एन एस जी पी एस की प्राप्ति क्रमशः 45 प्रतिशत तथा 13 प्रतिशत कम मूल्य पर हुई।

हमने आगे जांच में पाया (अगस्त 2012) कि आई सी जी एच क्यू द्वारा मैसर्स एच ए एल पर इन्वर्टरों तथा आई एन एस जी पी एस की आपूर्ति के लिए पूर्ति आदेश जारी करने में लगभग 2 वर्षों के विलंब के साथ ही तत्परता में भी कमी थी जिस कारण मैसर्स एच ए एल द्वारा इन सभी स्टोर्स की आपूर्ति के लिए फरवरी 2011 में विलंब से पूर्ति आदेश जारी किया गया और वह भी आवश्यक 10 आई एन एस एस जी पी एस के बजाय केवल 3 के लिए ही था। एच ए एल द्वारा इन्वर्टरों तथा आई एन एस जी पी एस की देर से गई आपूर्ति एक महत्वपूर्ण कारक रहा जिस कारण मार्च 2008 में अनुबंधित एल्टा राडारों की आपूर्ति में तीन परिवर्तन ऑर्डर आवश्यकतः करने पड़े जिस कारण लैटर ऑफ क्रेडिट को बढ़ाना पड़ा जिससे आई सी जी को ₹0.92 लाख का अतिरिक्त व्यय सहना पड़ा।

हमने यह भी देखा (फरवरी 2013) कि दिसंबर 2012 तक 17 में से केवल 14 डॉरनियर पर ही एल्टा राडार एकीकृत किए गए थे और इनमें भी तीन डॉरनियर पर राडारों के एकीकरण का कार्य आई सी जी द्वारा अन्य अनुबंधों से प्राप्त आई एन एस जी पी एस को पुनर्विनियोजन करके किया जा सका। इन्वर्टरों तथा आई एन एस जी पी एस की आपूर्ति में देरी के कारण इतने महंगे राडारों का इष्टतम उपयोग नहीं हो पाया जिस कारण आई सी जी के डॉरनियर वायुयान बेड़े की मिशन भूमिका भी सीमित हुई।

रक्षा मंत्रालय ने अपने प्रत्युत्तर (नवंबर 2013) में स्वीकार किया कि 10 एल्टा राडारों की खरीद के साथ 10 इन्वरटरों तथा आई एन एस जी पी एस का अनुबंध नहीं किया जा सका क्योंकि ये आवश्यकता स्वीकार्य प्रस्ताव का हिस्सा नहीं थे लेकिन उन्होंने यह भी कहा कि मैसर्स एच ए एल द्वारा इन आइटमों की खरीद आई सी जी द्वारा मैसर्स एच ए एल द्वारा की गई पिछली खरीद यानि मरम्मत अनुरक्षण ऑर्डर रूट के माध्यम के ही अनुसार की गई थी। मंत्रालय ने यह भी कहा कि मैसर्स एच ए एल डॉरनियर वायुयान का ओ ई एम था तथा इन्वरटरों तथा आई एन एस जी पी एस की अनुरूपता मुख्य कारण था जिस कारण अन्तर्राष्ट्रीय निविदाओं को आमंत्रित नहीं किया गया था क्योंकि आई सी जी के लिए मैसर्स एच ए एल द्वारा अनुरूप इन्वरटर तथा आई एन एस जी पी एस को खरीदना सबसे अच्छा विकल्प था। आगे मंत्रालय ने कहा कि मैसर्स एल्टा सिस्टमस लिमिटेड के कोट (2008) को बैचमार्किंग करने के लिए ध्यान में रखा गया था तथा यह भी कि मैसर्स एच ए एल द्वारा की गई खरीद के कारण अतिरिक्त कीमत ₹1.66 करोड़ तक सीमित थी क्योंकि मैसर्स एच ए एल को मूल्य - वृद्धि, हैडलिंग व्यय तथा विस्तारित वारंटी का भी भुगतान करना पड़ा। मंत्रालय ने यह भी बताया कि आई सी जी स्टॉक में रखे गए एक इन्वरटर तथा मुख्य रखरखाव के लिए रखे गए एक आई सी जी डॉरनियर से एक आई एन एस जी पी एस को उतारकर केवल एक वायुयान पर ही पुनर्विनियोजित कर एल्टा राडार लगाया गया था। मंत्रालय ने आगे यह भी स्वीकार किया कि इन्वरटरों तथा आई एन एस जी पी एस के लिए मैसर्स एल्टा सिस्टमस लिमिटेड पर मैसर्स एच ए एल ने देर से ऑर्डर जारी किए तथा राडारों के एकीकरण में देरी मैसर्स एच ए एल की क्षमता में कमी तथा डॉरनियर वायुयान पर एल्टा राडार के साथ और सिस्टम जैसे एक्स, वाई तथा जैड को जोड़ना के कारण थी।

मंत्रालय का प्रत्युत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि 2005 तथा 2009 में जारी हुई रक्षा अधिप्राप्ति नियमावली (डी पी एम) में मरम्मत अनुरक्षण ऑर्डर रूट के अन्तर्गत स्टोर की अधिप्राप्ति का कोई प्रावधान नहीं था। मार्च 2010 में विना मैसर्स एच ए एल को शामिल किए रक्षा मंत्रालय द्वारा मैसर्स एल्टा सिस्टमस लिमिटेड से इन आइटमों की अधिप्राप्ति से यह स्पष्ट होता है कि इन आइटमों की अनुरूपता के संबंध में तथा साथ ही वायुयान पर किसी भी राडार के बारे में कोई विवाद नहीं थे। ₹1.63 करोड़ के अतिरिक्त व्यय के बारे में मंत्रालय द्वारा दिया गया स्पष्टीकरण भी स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मंत्रालय ने मैसर्स एच ए एल द्वारा दिए गए कोट को यथोचित रूप से स्वीकारने को सुनिश्चित करने के लिए मैसर्स एच ए एल को भुगतान किए जाने वाले विभिन्न अन्य खर्चों को भी शामिल किया था। ओ ई एम यानि मैसर्स एल्टा सिस्टमस लिमिटेड द्वारा इन आइटमों को खरीदने पर ₹2.87 करोड़ की बचत की जा सकती थी। साथ ही मंत्रालय के इस कथन को भी स्वीकारा नहीं जा सकता कि केवल एक वायुयान

पर ही समायोजित आईएनएस जी पी एस लगा हुआ था क्योंकि फरवरी 2013 में तटरक्षक मुख्यालय ने स्वीकार किया कि विभिन्न अनुबंधों से आई सी जी को प्राप्त हुए आई एन एस जी पी एस तथा इन्वर्टों को समायोजित करके ही तीन एल्टा राडारों को ऑन-बोर्ड डॉरनियर वायुयानों पर जोड़ा जा सका। इसके अलावा, रिकार्ड पर ऐसा कोई प्रमाण उपलब्ध नहीं था जिससे यह पता चलता कि ऑन-बोर्ड डॉरनियर पर एल्टा राडारों की प्रतिस्थापना पहले एक्स, वाई तथा जैड के फिटमेंट के साथ थी।

अतः इन्वर्टों तथा आईएनएस जीपीएस की अधिप्राप्ति को एल्टा राडारों की अधिप्राप्ति/जोड़ने के साथ-साथ कर पाने में भारतीय तटरक्षक विफल रहा जिस कारण राडारों को जोड़ने में विलंब हुआ। इसके साथ ही, मैसर्स एच ए एल द्वारा इन आइटमों की देर से की गई अधिप्राप्ति पर ₹2.87 करोड़ का अतिरिक्त व्यय करना पड़ा।

### 5.3 विकल्प खंड के गलत प्रयोग होने के कारण ₹1.75 करोड़ का अतिरिक्त परिहार्य व्यय

भारतीय तटरक्षक प्राधिकारियों ने छठवें ए.ओ.पी.वी.के संविदा विकल्प खंड का सावधानी पूर्वक इस्तेमाल/प्रयोग नहीं किया। जिसके कारण मेसर्स जी.एस.एल., गोवा को ₹1.75 करोड़ परिहार्य भुगतान करना पड़ा।

फरवरी 2004 में, मंत्रालय ने भारतीय तटरक्षक के लिए मेसर्स गोवा शिपयार्ड लिमिटेड (जी.एस.एल.), गोवा से एक उन्नत अपतटीय गश्ती पोत (पाँचवें ए.ओ.पी.वी.) के अधिग्रहण के लिए ₹228.14 करोड़ की स्वीकृति प्रदान की। तदनुसार मेसर्स जी.एस.एल. के साथ 18 मार्च 2004 को एक संविदा किया गया। संविदा में विकल्प खंड (आप्टान क्लॉज) के अनुसार, संविदा के प्रभावी तिथि के एक वर्ष के भीतर, खरीददार, बिना किसी लागत वृद्धि के एक और उन्नत अपतटीय गश्ती पोत (ए.ओ.पी.वी.) निर्माण के लिए आदेश दे सकता था। अतः एक ए.ओ.पी.वी.की ₹228.14 करोड़ लागत 17 मार्च 2005 तक वैध थी। उसके बाद विकल्प खंड (आप्टान क्लॉज) की वैधता को 30 सितम्बर 2005 तक बढ़ाया गया।

इस दौरान भारतीय तटरक्षक द्वारा एक अतिरिक्त ए.ओ.पी.वी. (छठवें ए.ओ.पी.वी.) के लिए आदेश देने के प्रस्ताव की जाँच मंत्रालय द्वारा की गई और आवश्यकता की स्वीकृति



(ए.ओ.एन.) फरवरी 2005 में विकल्प खंड के अंतर्गत दोहरे आदेश के रूप में नामांकन<sup>3</sup> के आधार पर प्रदान की गई। मंत्रालय ने जुलाई 2005 में मेसर्स जी.एस.एल. से पाँचवे ए.ओ.पी.वी. के दोहरे आदेश के रूप में लागत में बिना किसी वृद्धि के तथा संविदा की शर्तों में बिना बदलाव के, छठवें ए.ओ.पी.वी. के अधिग्रहण के लिए मंजूरी प्रदान की और उसके लिए मेसर्स जी.एस.एल. के साथ संविदा अगस्त 2005 में पूरा किया गया।

हमारी जाँच (जुलाई 2012) यह दर्शाती है कि संविदा के प्रावधानों के प्रासंगिक अनुच्छेद निम्न थे :-

- अनुच्छेद 2.1 के अनुसार पोत का डिजाइन, निर्माण एवं सुपुर्दगी संविदा के प्रावधानों के अनुरूप किया जाना था जिसमें निर्माण विनिर्देशन और सामान्य व्यवस्थापन ड्राइंग भी शामिल थे।
- अनुच्छेद 3.2 के अनुसार किसी स्थिति में निर्माण विनिर्देशन में विनिर्दिष्ट मशीनरी या उपकरण की सूची में कोई काट-छाँट जोड़ या संशोधन की आवश्यकता हुई तो संविदा की राशि भी तदनुसूच समायोजित की जाएगी।
- अनुच्छेद 2.1 के खंड 1.3 के अनुसार विभिन्न परिस्थितियों में पोत के ढाँचे के मॉडल जाँच<sup>4</sup> इसी निर्माण विनिर्देशन में उपलब्ध किया गया है।

चूंकि छठवाँ - ए.ओ.पी.वी., पाँचवे ए.ओ.पी.वी. के जैसा और पहले के ए.ओ.पी.वी. के एकरूप था, अतः छठवें ए.ओ.पी.वी. के लिए डिजाइन विकास एवं मॉडल जाँच की जरूरत नहीं थी। छठवें ए.ओ.पी.वी. की निर्माण समयावधि की 41 माह से घटाकर 36 माह कर दी गई क्योंकि डिजाइन विकास व मॉडल जाँच की जरूरत नहीं थी। तदनुसार छठवें ए.ओ.पी.वी. का मॉडल जाँच नहीं किया गया।

जबकि हमने जुलाई 2012 में, पाया कि छठवें ए.ओ.पी.वी. के संविदा राशि में भारतीय तटरक्षक मुख्यालय द्वारा कोई उचित संशोधन नहीं किया गया और मॉडल जाँच नहीं करने के कारण संविदा राशि में कोई कटौती नहीं की गई। हमने जनवरी 2013 में, यह पाया कि मॉडल जाँच के नाम पर भारतीय तटरक्षक ने ₹1.75 करोड़ का भुगतान किया जो कि न्यायसंगत नहीं था। इस प्रकार भारतीय तटरक्षक द्वारा संविदा के प्रावधानों का पालन करने में असफल रहने

<sup>3</sup> नामांकन - पोत निर्माण में नामांकन नौसेना/तटरक्षक पोत के निर्माण के लिए रक्षालोक क्षेत्रक उपक्रम का चयन करना है।

<sup>4</sup> मॉडल जाँच - मॉडल जाँच डिजाइन को सत्यापित करने के लिए जहाज के ढाँचे का परीक्षण होता है।

से ऐसी स्थिति बनी जिसके अंतर्गत ₹1.75 करोड़ का भुगतान मॉडल जाँच के लिए करना पड़ा जिसकी न तो जरूरत थी और न ही किया गया।

मंत्रालय ने (मई 2013) जवाब दिया कि :-

- संविदा के अनुसार, ₹228.14 करोड़ की राशि 17 मार्च 2005 तक ही वैध थी। मेसर्स जी.एस.एल. लागत में बिना किसी बढ़ोत्तरी के विकल्प खंड (आप्शन क्लॉज) को सितम्बर 2005 तक बढ़ाने के लिए सहमत था, जबकि निवेश लागत में काफी हद तक बढ़ोत्तरी हुई होगी। अतः मेसर्स जी.एस.एल. द्वारा मॉडल जाँच न करने से हुई लागत लाभ भारत सरकार को विकल्प खंड (आप्शन क्लॉज) अवधि की वैधता को अतिरिक्त 3 माह बढ़ाने व सुपुर्दगी के लिए कम की गई अवधि के रूप में, दिया गया।
- रक्षा खरीद बोर्ड ने विभिन्न पहलुओं पर समग्रता से विचार किया, जैसे कि पाँचवें ए.ओ.पी.वी. के लिए आरंभिक समझौता मूल्य, सुपुर्दगी की घटाई गई अवधि एवं बोर्ड ने संविदा की सभी शर्तों को अपरिवर्तित रखने का फैसला किया।
- जहाज निर्माण परियोजनाएँ अत्यधिक जटिल प्रकृति की होती हैं तथा इसमें बहुत से घटक शामिल होते हैं और अगले ए.ओ.पी.वी. की लागत का पुनरीक्षण केवल एक लागत घटकों से अर्थात् मॉडल जाँच के आधार पर, नहीं किया जा सकता।

तथापि मंत्रालय का जवाब स्वीकार्य नहीं है क्योंकि भारतीय तटरक्षक ने सुपुर्दगी अवधि में कमी इस आधार पर की, कि कोई भी मॉडल जाँच आवश्यक नहीं है जो यह दर्शाता है कि वे इसके हटाए जाने से पूर्णतया अवगत थे। इसके आगे भारतीय तटरक्षक मुख्यालय का नोट दिनांक 28 जनवरी 2008 यह स्पष्टरूप से प्रकट करता है कि सुपुर्दगी की अवधि कम करने के दौरान खर्च में कमी के मुद्दे को न उठाने में चूक हुई है।

इस प्रकार संविदा को अंतिम रूप देने में विकल्प खंड (आप्शन क्लॉज) के प्रयोग के ब्यौरों पर पर्याप्त ध्यान देने में असफल होने की वजह से ₹1.75 करोड़ का परिहार्य खर्च हुआ।