

## अध्याय II- रक्षा मंत्रालय

### 2.1 आईएनएस सिन्धुकीर्ति की मध्यम रीफिट एवं अपग्रेडेशन

#### 2.1.1 कार्यकारी सार

भारतीय नौसेना द्वारा 1986 तथा 2000 के बीच रुस से दस ईकेएम पनडुब्बियां प्राप्त की गई थी। दस पनडुब्बियों में से, छः पनडुब्बियों की मध्यम रीफिट (एमआर) विशेषज्ञता के अभाव, पुर्जा तथा तकनीकी प्रलेखों की अनुपलब्धता के कारण रुस को दे दी गई थी। यद्यपि एक ईकेएम पनडुब्बी की पहली स्वदेशी एमआर नौसेना गोदीबाड़ा, विशाखापत्तनम [एनडी (वी)] पर जुलाई 1999 में शुरू हुई थी। नौसेना गोदीबाड़ा से बाहर वैकल्पिक एमआर क्षमता विकसित करने के लिए आईएनएस सिन्धुकीर्ति की एमआर एक पीएसयू बाड़े अर्थात् हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड, विशाखापत्तनम को जून 2005 में सौंपी गई थी। किफायत, कार्यक्षमता तथा प्रभावकारिता के प्राचलों के अन्दर एमआर के निष्पादन की जांच की गई है तथा मुख्य बातों की चर्चा नीचे की गई है:

- एक पनडुब्बी, आईएनएस सिन्धुकीर्ति की मध्यम रीफिट एवं अपग्रेडेशन की योजना तथा कार्यक्रम बनाते समय, प्रचालनात्मक एवं रीफिट चक्र (ओसीआरसी) का पालन नहीं किया गया था। पनडुब्बी की एमआर 2001 तक शुरू होनी थी तथा 2004 तक पूरी होनी थी, परन्तु वास्तव में एम आर की शुरुआत 2006 से पनडुब्बी में गहन क्षति को देखे जाने के बाद से की गई थी तथा जून 2004 में मोटरिंग<sup>1</sup> के लिए नोटिस बढ़ा दिया गया था।
- यद्यपि स्वदेशी मरम्मत क्षमता का विकास 2000 में ही हो गया था तथा एक स्वदेशी वाणिज्यिक बाड़े पर पनडुब्बी की पहली एमआर के लिए संस्वीकृति जून 2002 में ही

<sup>1</sup> मोटरिंग के लिए बढ़ाया गया नोटिस – दर्शाता है कि प्रचालनात्मक कार्य के लिए जहाज/पनडुब्बी की तैनाती लघु नोटिस पर नहीं होगी।

प्रदान कर दी गई थी, तथापि एमआर के लिए अनुबंध अक्टूबर 2005 में ही किया गया था।

- अनुबंध के अनुसार, रीफिट के जनवरी 2009 तक निर्धारित समापन के प्रति, गोदीबाड़े द्वारा नौसेना को पनडुब्बी जून 2015 में ही दी गई थी जिसके समुद्री स्वीकार्यता परीक्षण अभी पूरे होने थे (सितम्बर 2015)।
- बाड़े द्वारा रीफिट के लिए तैनात मानवशक्ति में कमी, केबलों की सुरक्षा की आवश्यकता का पालन न करने तथा बाड़ा सामग्री की विलम्बित आपूर्ति और उपस्कर के आधुनिकीकरण के विलम्ब के कारण रीफिट में विलम्ब हुआ। अप्रभावी परियोजना प्रबंधन तथा रीफिट के निरीक्षण हेतु समर्पित परियोजना दल के अभाव ने परिनियोजित रीफिट की प्रगतिशीलता को और भी बुरी तरह से प्रभावित किया।
- संचयी रूप से, रीफिट की लागत ₹629.50 करोड़ (जून 2005) से बढ़कर ₹990.52 करोड़ (अगस्त 2013) कर दी गई थी तथा ₹92.17 करोड़ की अतिरिक्त देयताएं अभी बाड़े द्वारा दावित (सितम्बर 2015) की जा रही थी। इसके अतिरिक्त, अनुचित वित्तीय प्रबंधन के कारण ₹92 करोड़ की निधियों का विचलन हुआ।
- परिणामतः नौसेना जून 2004 से अपनी एक ईकेएम पनडुब्बी का प्रचालन नहीं कर सकी तथा 10 वर्ष से अधिक तक अपने एक परम्परागत प्लेटफार्म से वंचित रही।

### सिफारिशें

- पनडुब्बियों के अधिकाधिक अनुचित प्रयोग तथा विस्तारित रीफिट कार्यक्रमों से बचने के लिए, पनडुब्बियों की रीफिट की योजना और शुरुआत तय कार्यक्रम के अनुसार ही होनी चाहिए।
- मंत्रालय को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि, उसके स्वयं के निर्देशों के अनुरूप, रीफिट्ज में स्वदेशी सामग्री के उपयोग का पैमाना सुधारने के लिए प्रयास बढ़ाए जा रहे हैं।
- नौसेना को तत्काल एक समर्पित परियोजना दल की स्थापना करनी चाहिए, जिसकी विशेषज्ञता प्रत्येक ऑफलोडेड स्वदेशी रीफिट को उपलब्ध कराई जा सके।

### 2.1.2 प्रस्तावना

मरम्मत एवं रीफिट एक जहाज़/पनडुब्बी की मरम्मत, पुनः सज्जित करने तथा पुन-आपूर्ति के लिए एक महत्वपूर्ण क्रियाकलाप हैं। मरम्मत एवं रीफिट, प्रत्येक श्रेणी के जहाज़/पनडुब्बी के लिए एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) [आईएचक्यू एमओडी (एन)] द्वारा जारी संबंधित आदेशानुसार प्रख्यापित प्रचालनात्मक एवं मरम्मत चक्र (ओसीआरसी) के अनुसार किए जाते हैं। ओसीआरसी प्रचालन अनुभव, प्रौद्योगिकियों में परिवर्तन तथा विभिन्न श्रेणियों के जहाज़ों/पनडुब्बियों के प्रवेश/बन्द करने के आधार पर लागू किए जाते हैं। अनिवार्यतः ओसीआरसी उस अवधि को दर्शाती है जिसमें जहाज़ समुद्र में रहता है, तैनाती के लिए उपलब्ध तथा उसके बाद एक विशिष्ट रीफिट पर व्यतीत की जाने वाली अवधि के लिए उपलब्ध होता है।

### 2.1.3 जहाज़ों/पनडुब्बियों के लिए रीफिट के प्रकार

तालिका 2.1

रीफिट	वर्णन
लघु रीफिट (एसआर)	जहाज़ के प्रचालनात्मक चक्र के अन्दर आने वाले दोषों को दूर करता है तथा मूलतः अनिवार्य मरम्मत के लिए तथा उन मरम्मतों के लिए होता है जो समय तथा चालू घंटों के आधार पर ओईएम की सिफारिश के अनुसार देय हो गई है।
सामान्य रीफिट (एनआर)	यह पूर्ण आवरण सर्वेक्षण तथा प्रमुख उपस्कर के मुख्य रूटीन मरम्मत व अनुरक्षण जैसे गियर बॉक्स, मुख्य इंजन, पम्पों आदि शामिल है।
मध्यम रीफिट (एमआर)	इसमें जहाज़ की समस्त मुख्य मरम्मत तथा प्रतिस्थापन शामिल है।

### 2.1.4 आईएनएस सिन्धुकीर्ति की एमआर

आईएनएस सिन्धुकीर्ति ईकेएम श्रेणी की पनडुब्बी से संबंधित है, जिनमें से दस पनडुब्बियाँ एफएसयूई रोसवूजेनी (आरवीजेड) तथा रक्षा मंत्रालय (एमओडी) के बीच एक अनुबंध के अन्तर्गत बनाई गई थी तथा 1986 तथा 2000 के बीच भारतीय नौसेना द्वारा प्राप्त की गई थी। जून 2000 तक दो ईकेएम पनडुब्बियों की एमआर, रुस को दे दी गई थी (जून 1999)

जबकि एक ईकेएम पनडुब्बी की एमआर नौसेना गोदीबाड़ा, विशाखापत्तनम में शुरू हुई थी (जुलाई 1999)। आईएचक्यू एमओडी (एन) द्वारा चालू की गई (जनवरी 1996) ओसीआरसी के अनुसार, आईएनएस सिन्धुकीर्ति नवंबर 1989 में चालू हुई थी और उसकी एमआर 2001 में देय थी, जो 36 महीने में पूरी की जानी थी। आईएनएस सिन्धुकीर्ति की एमआर एवं अपग्रेडेशन ₹629.50 करोड़ की लागत पर हिन्दुस्तान शिपयार्ड लि., विशाखापत्तनम [एचएसएल (वी)] को दिए जाने के लिए संस्वीकृति, भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय द्वारा प्रदान की गई थी (जून 2005)। तदनुसार, अनुबंध एनडी (वी) तथा एचएसएल के बीच ₹629.50 करोड़ की कुल लागत पर हुआ था (अक्टूबर 2005) तथा रीफिट जनवरी 2006 में शुरू की जानी थी तथा पनडुब्बी की डिलीवरी जनवरी 2009 में निर्धारित थी। तथापि, एमआर के दौरान लागत तथा समय-सीमा में कई संशोधन हुए, जिनका विवरण नीचे दिया गया है:

**तालिका 2.2**

अनुबंध/ विस्तार तिथि	समापन की सम्भावित तिथि (पीडीसी)	लागत (₹ करोड़ में)
अक्टूबर 2005	जनवरी 2009	629.50
जून 2010	जून 2011	778.30
अगस्त 2013	फरवरी 2014	990.52
जून 2014	मार्च 2015	-
जून 2015	मई 2015	-

एक प्रश्न के प्रत्युत्तर में, एन डी (वी) ने लेखा परीक्षा को बताया (अगस्त 2015) कि गोदीबाड़े के कार्यक्षेत्र/नियंत्रण में सभी अनुबन्धित कार्य और परीक्षण 31 मई 2015 को पूरे हो गए थे। अगस्त 2015 तक एचएसएल को एमआर एवं अपग्रेडेशन के लिए ₹944.72 करोड़ का भुगतान किया गया था। पनडुब्बी के समुद्री स्वीकार्यता परीक्षण (एसएटीज़) 30 सितम्बर 2015 के पश्चात् किए जाने निर्धारित थे।

### 2.1.5 रीफिट कार्यान्वयन

रीफिट के कार्यक्षेत्र में उपस्कर को हटाना, दोष सर्वेक्षण, पेटे की मरम्मत, उपस्कर को नीचे करना और उसकी स्थापना, गोदीबाड़े द्वारा बन्दरगाह स्वीकार्यता परीक्षण (एचएटीज़) शामिल था। कार्य-क्षेत्र में रूसी एजेंसी मै. आरओई (रोसोबोरोनएक्सपोर्ट) तथा नौसेना दोनों द्वारा आपूर्ति

किए जाने वाले उपस्करणों<sup>2</sup> का आधुनिकीकरण भी शामिल था। एमआर निम्नलिखित एजेंसियों/इकाईयों द्वारा कार्यान्वित की जा रही थी।

**तालिका 2.3**

एजेंसी/इकाई	आईएनएस सिन्धुकीर्ति की एमआर में भूमिका
रक्षा मंत्रालय	एमआर की लागत तथा समय सीमा से संबंधित सभी मामलों के लिए सक्षम वित्तीय प्राधिकारी
एकीकृत मुख्यालय सामग्री नियंत्रक/बेड़ा अनुरक्षण निदेशालय (डीएफएम)	रीफिट के निष्पादन तथा प्रगति के निरीक्षण हेतु उत्तरदायी
एन डी (वी)	अनुबंध प्रचालन अधिकारी (सीओए) तथा गोदीबाड़े के साथ अनुबंध की एक पार्टी
युद्धपोत निरीक्षण दल, विशाखापत्तनम [डब्ल्यूओटी (वी) ]	गोदीबाड़े के परिसर में रीफिट के निरीक्षण एवं पूरे किए गए कार्य के प्रमाणन हेतु उत्तरदायी नौसेना कर्मियों का दल।
एचएसएल	एमआर एवं आधुनिकीकरण करने के लिए तकनीकी तथा भौतिक सहायता प्रदान करने वाली रूसी एजेंसी, मै. आरओई के सहयोग से एमआर कार्यान्वित करने वाला गोदीबाड़ा।

### 2.1.6 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र एवं कार्य-प्रणाली

आईएनएस सिन्धुकीर्ति की एमआर तथा अपग्रेडेशन के महत्व के मद्देनजर, हमने प्राथमिक लेखापरीक्षा जापन तथा टिप्पणियां जारी करके डीएफएम, एनडी(वी) तथा डब्ल्यूओटी (वी) पर आईएनएस सिन्धुकीर्ति की एमआर एवं आधुनिकीकरण की समीक्षा की। हमने आईएचक्यू एमओडी (एन) को एक एन्ट्री कॉन्फ्रेंस के लिए अनुरोध किया (नवम्बर 2014), तथापि नौसेना की ओर से कोई उत्तर नहीं मिला। मामलों की बेहतर समीक्षा हेतु डीएफएम, एनडी (वी) तथा डब्ल्यूओटी (वी) के नौसेना अधिकारियों से भी बातचीत हुई। ड्राफ्ट पैरा मंत्रालय को फरवरी

<sup>2</sup> एपैशनाटा-ईकेएम, एआईसीएस – एलएएमए – ईकेएम, टॉरपीडो ट्यूब्स तथा वाटर क्लिंग सिस्टम (आरओई कार्यक्षेत्र) तथा सोनार यूएसएचयूएस, सिस्टम पॉरपॉयस, सीसीएस एमके -II तथा वातानुकूलन प्रणाली (नौसेना कार्यक्षेत्र)

2015 में जारी किया गया था। एक एग्जिट कॉन्फ्रेंस मई 2015 में आयोजित की गई थी। मंत्रालय का उत्तर मई 2015 में प्राप्त हुआ था जिसे समुचित रूप से शामिल कर लिया गया है।

### 2.1.7 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

लेखापरीक्षा का प्राथमिक उद्देश्य यह पता लगाना था कि क्या:

- (क) आईएनएस सिन्धुकीर्ति की मध्यम रीफिट तथा अपग्रेडेशन की ऑफलोडिंग के लिए समग्र योजना व्यापक थी तथा वह एमआर-एवं-अपग्रेडेशन के कार्यान्वयन हेतु व्यापक तथा प्रभावी थी?
- (ख) अनुबंध के लिए पक्षों द्वारा एमआर हेतु संविदागत प्रावधानों का कार्यान्वयन संविदागत बाध्यताओं के अनुसार था तथा दक्ष और प्रभावी था?
- (ग) समग्र मॉनीटरिंग तन्त्र तथा वित्तीय प्रबंधन विद्यमान था तथा मरम्मत का समय पर कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए दक्षतापूर्वक कार्य कर रहा था?

### 2.1.8 लेखापरीक्षा मानदण्ड के स्रोत

लेखापरीक्षा मानदण्ड के प्रमुख स्रोत निम्नलिखित थे:

1. गोपनीय नौसेना आदेश (सी.एन.ओ.)
2. नौसेना आदेश 2/98
3. नौसेना आदेश 84/02
4. एफएसयूई रोसोबोरोनएक्सपोर्ट, रूस तथा एचएसएल के बीच किए गए अवसंरचनात्मक विकास के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट
5. एचएसएल की आईएनएस सिन्धुकीर्ति की एमआर एवं अपग्रेडेशन की ऑफलोडिंग के लिए भारत सरकार की संस्वीकृति
6. एचएसएल तथा एनडी (वी) के बीच किए गए मुख्य अनुबंध तथा अनुपूरक अनुबंध एवं उनके परिशिष्ट
7. एफएसयूई रोसोबोरोनएक्सपोर्ट, रूस तथा एचएसएल के बीच किए गए अनुपूरक अनुबंध

8. एमआर एवं अपग्रेडेशन की प्रगति की मॉनीटरिंग के लिए विभिन्न स्तरों अर्थात् एमओडी, आईएचक्यू एमओडी (एन), एचक्यूईएनसी (वी), एनडी (वी) पर हुई समीक्षा बैठकों के कार्यवृत्त
9. योजना एवं पीईआरटी (कार्यक्रम मूल्यांकन समीक्षा तकनीक) चार्ट

हमारी संवीक्षा ने बाड़े के चयन में महत्वपूर्ण निष्पादन प्राचलों पर विचार न करना, रीफिट शुरू करने तथा उसके निष्पादन में खराब योजना, अनुचित वित्तीय प्रबंधन तथा परियोजना की प्रगति की मॉनीटरिंग में वर्तमान आदेशों/विनियमों का पालन न किया जाना, दर्शाया।

प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा नीचे की जा रही है:

### 2.1.9 क्या आईएनएस सिन्धुकीर्ति की मध्यम रीफिट एवं अपग्रेडेशन की ऑफलोडिंग के लिए समग्र योजना, एमआर-एवं-अपग्रेडेशन के कार्यान्वयन हेतु व्यापक तथा प्रभावी थी?

चूंकि एमआर स्तर की मरम्मत शुरू करने के लिए भारत में पर्याप्त मरम्मत सुविधाएं उपलब्ध नहीं थी, अतः इन पनडुब्बियों की एमआर को एक प्रभावी ढंग से रूस को ऑफलोडिंग की गई थी। भारत में पनडुब्बियों की रीफिट/आधुनिकीकरण करने के लिए किए जाने वाले प्रयासों के संबंध में विस्तृत स्थिति बताने के लिए तथा नौसेना को स्वदेशी रूप से पूर्णतः सक्षम बनाने हेतु अपेक्षित प्रयासों के लिए जनवरी 2000 में एमओडी से निर्देशों के उत्तर में नौसेना ने एमओडी को “पनडुब्बी मरम्मत क्षमता के स्वदेशी विकास” पर एक प्रस्ताव पत्र प्रस्तुत किया (जून 2000), जिसमें नौसेना गोदीबाड़ों में क्षमता बाधाओं के मामलों में सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) शिपयार्ड में एमआर की ऑफलोडिंग प्रस्तावित की। नौसेना ने मैसर्स हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड (एचएसएल) तथा मैसर्स मजगांव डॉक्स लिमिटेड (एमडीएल) को चुना (जून 2000) तथा बाद में नौसेना गोदीबाड़ा, विशाखापत्तनम [एनडी (वी)] के साथ एचएसएल की सह स्थिति तथा कार्य आदेश स्थिति के कारण एमडीएल की तुलना में एचएसएल को प्राथमिकता देने के लिए एमओडी को प्रस्तावित किया (नवम्बर 2001)। भारत सरकार ने इन शर्तों पर कि रीफिट की लागत प्रतिस्पर्धी होगी, समय-सीमा नौसेना के अनुसार होगी तथा अवसंरचना की वृद्धि न्यूनतम होगी, आरओई के सहयोग से आईएनएस सिन्धुकीर्ति की एमआर अपग्रेडेशन शुरू करने के लिए मैसर्स एचएसएल के नामांकन को अनुमोदन प्रदान किया (जून 2002)।

रीफिट की योजना में हमारी संवीक्षा निम्नलिखित मुद्दे दर्शाती थी:

### 2.1.9.1 रीफिट की योजना के लिए सीएनओ 2/96 के प्रावधानों का पालन न करना

गोपनीय नौसेना आदेश (सीएनओ) 2/96 में मरम्मत तथा अनुरक्षण के अन्य संबंधित पहलुओं को शामिल करते हुए सभी जहाजों तथा पनडुब्बियों की ओसीआरसी के संबंध में व्यापक अनुदेश निहित थे। हमने देखा (सितम्बर 2014) कि सीएनओ 2/96 के प्रावधानों का पालन नहीं हो रहा था, जिसके कारण जनवरी 2006 में एमआर शुरू होने से पहले जून 2004 तक पनडुब्बी को क्षति हुई तथा एमआर के लिए अनुबंध करने में विलम्ब हुआ, जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

(क) सीएनओ 2/96 के द्वारा प्रख्यापित ओसीआरसी के अनुसार, एक ईकेएम पनडुब्बी की एमआर उसके चालू होने के 138 महीने बाद शुरू होनी चाहिए। इसके आधार पर, आईएनएस सिन्धुकीर्ति की एमआर जून 2001 में शुरू होनी चाहिए थी। हमने देखा (सितम्बर 2014) कि एमआर जनवरी 2006 में ही शुरू हुई क्योंकि एचएसएल पर एमआर कार्यान्वित करने के लिए प्रस्ताव का कार्यान्वयन तथा सरकार का अनुमोदन प्राप्त करना जून 2005 तक परिपक्व नहीं हुआ। एमआर में एचएसएल द्वारा अवसंरचना के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) को अंतिम रूप देने से संबंधित समस्याओं के कारण विलम्ब हुआ। एमआर का अनुबंध अक्टूबर 2005 में हुआ था।

मंत्रालय ने कहा (मई 2015) कि दी गई समय-सीमा का दिशानिर्देश के रूप में उपयोग किया जाना था तथा रीफिट प्रचालनात्मक अवधि तथा चक्र के दौरान मरम्मत की अपेक्षाओं के आधार पर निर्धारित की गई थी, साथ ही यह भी कहा कि ओसीआरसी 2004 तथा 2012 में संशोधित की गई थी।

मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि इस पनडुब्बी की एमआर की योजना का आधार सीएनओ 2/96 था जिसकी गणना पोत के चालू होने की तारीख से लागू होने वाले संबंधित समय चक्रों से की गई थी। इसके अतिरिक्त, प्रधान निदेशक बेड़ा अनुरक्षण (पीडीएफएम) ने देखा (मार्च 2005) कि नवम्बर 1989 में चालू किए गए आईएनएस सिन्धुकीर्ति की एमआर जून 2001 में देय थी तथा रीफिट की शुरुआत में सरकारी संस्वीकृति के लिए मामले की प्रोसेसिंग हेतु लिए गए समय के कारण विलम्ब हुआ था। उसके अतिरिक्त, रीफिट की शुरुआत में विलम्ब के कारण, पनडुब्बी की भौतिक स्थिति खराब हुई तथा उसे सक्रिय प्रचालन कार्य



से हटाना पड़ा तथा उसे जून 2004 से मोटरिंग के लिए बढ़ाए गए नोटिस के अन्तर्गत रखना पड़ा।

(ख) सीएनओ 2/96 में यह भी निहित है कि रीफिट योजना कार्यक्रम (आरपीपी) का लक्ष्य जहाजों तथा पनडुब्बियों की रीफिट के कार्यक्रम, मॉनीटरिंग तथा निष्पादन को सुचारु बनाने के लिए योजना प्रक्रिया को सरल बनाना है। आरपीपी में विभिन्न क्रियाकलापों जैसे पिछली रीफिट के दौरान किए गए कार्य का संकलन, निष्पादन के लिए उत्तरदायी एजेंसियों के साथ समयबद्ध क्रम में दोष सूची आदि का संकलन के कार्यक्रम की स्पष्ट रूप से व्याख्या की गई है। हमारी जांच (सितम्बर 2014) से पता चला कि इन क्रियाकलापों का अनुसरण नहीं किया गया था।

एमआर के दौरान आरपीपी के संदर्भ में सीएनओ 2/96 के प्रावधानों से विचलन के मुद्दे पर, मंत्रालय ने उत्तर दिया (मई 2015) कि सीएनओ 11/04 के अनुसार, पूर्ण रूप से ऑफलोडेड मरम्मतों के लिए आरपीपी पद्धति भिन्न थी क्योंकि कुछ मानक आरपीपी क्रियाकलापों को आगे बढ़ाना पड़ा और कुछ असंगत हो गए।

सीएनओ 11/04 की प्रायोगिकता के संबंध में मंत्रालय का तर्क मान्य नहीं था क्योंकि रीफिट के लिए बाड़े का नामांकन तथा कार्य पैकेज को अन्तिम रूप देना तथा एमआर के लिए प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) जारी करना (सितम्बर 2004), सीएनओ 2/96 के अन्तर्गत पूरे हुए थे जो सीएनओ 11/04 (नवम्बर 2004) के प्रख्यांकन से पूर्व था।

(ग) सीएनओ 2/96 के पैरा 11 के अनुसार, पूर्व रीफिट परीक्षण (पीआरटी) में कार्य के क्षेत्र के मूल्यांकन तथा अपेक्षित पुर्जों के निर्धारण के लिए बाड़े को महत्वपूर्ण इनपुट्स का प्रावधान करना है। इसके अतिरिक्त, वे नए दोषों, जिनका गलती से अनुमान नहीं लगाया गया था, अथवा जिनकी किसी कारण से अपर्याप्त रूप से पहचान की गई थी, की पहचान में भी सहायता करते हैं। पीआरटीज, शुरू करने की तारीख से पांच सप्ताह पहले पूरे करने होते हैं। किसी भी विचलन के लिए डीएफएम का पूर्वानुमोदन प्राप्त करना पड़ता है।

अनुबंध (अक्टूबर 2005) के अनुसार, एमआर 01 जनवरी 2006 से शुरू होनी थी। अतः, पीआरटी नवम्बर 2005 के चौथे सप्ताह तक पूरी की जानी थी।

जब हमने पीआरटीज के बारे में पूछताछ की (सितम्बर 2014), तो मंत्रालय ने उत्तर दिया (मई 2015) कि सिन्धुकीर्ति के मामले में, कार्यक्षेत्र (एसओडब्ल्यू) ओईएम विशेषज्ञों द्वारा

निर्धारित किया गया था, अतः पीआरटी की मांग अन्य रीफिट्स की तरह महत्वपूर्ण नहीं होती।

मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि कार्य हेतु स्थापित करना (एसओडब्ल्यू) जून 2003 में किए गए संयुक्त सर्वेक्षण के आधार पर बनाया गया था तथा रीफिट जनवरी 2006 में ही शुरू हुई थी। अतः 2½ वर्ष से अधिक की मध्यवर्ती अवधि तथा जून 2004 से पनडुब्बी के और क्षय ने नौसेना के लिए नए दोषों /नज़रअंदाज किए गए दोषों की पहचान करने के लिए पीआरटी करने तथा कार्य क्षेत्र का पुनः निर्धारण अनिवार्य हो गया था।

### 2.1.9.2 गोदीबाड़े का चुनाव

जैसा कि पहले चर्चा की गई है, एमओडी ने कुछ अन्तर्निष्ठ लाभों जैसे एचएसएल की रूसी मूल की पनडुब्बियों की रीफिट्स का पिछला अनुभव तथा एनडी (वी) के साथ उसकी सह-स्थिति जहां नौसेना ने अपना आधारभूत ढांचा निर्मित किया था, को ध्यान में रखते हुए एमडीएल की तुलना में एचएसएल को प्राथमिकता दी (नवम्बर 2001)।

हमारी संवीक्षा (नवम्बर 2014) से निम्नलिखित का पता चला:

- एनडी (वी) ने एमआर शुरू करने के लिए एचएसएल पर विशेषज्ञता, मानवशक्ति, गुणवत्ता नियंत्रण तंत्र, आधारभूत ढांचे के अभाव के संबंध में एचक्यूईएनसी (वी) को गम्भीर मजबूरियां व्यक्त की (अक्टूबर 2001)।
- रूसी मूल की पनडुब्बियों की रीफिट्स करने में बाड़े के अनुभव के लाभ पर विचार करना गलत था, क्योंकि आईएनएस वागली, एक फॉक्सट्रॉट<sup>3</sup> श्रेणी पनडुब्बी की रीफिट अगस्त 1997 तथा अगस्त 2000 के बीच निर्धारित थी, एचएसएल द्वारा सितम्बर 2006 में ही पूरी हुई थी। आईएचक्यू, एमओडी (एन) ने, रीफिट के लिए एचएसएल के नामांकन (जून 2002) से पूर्व देखा (नवम्बर 2001) कि एचएसएल, ईकेएम पनडुब्बी की एमआर पहली बार करेगी और ये पनडुब्बियां फॉक्सट्रॉट श्रेणी पर मात्रात्मक प्रौद्योगिकीय उछाल थी।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (मई 2015) कि 2001 से 2012 की अवधि के दौरान, ऐसे कई उदाहरण थे जिनमें एचएसएल, एमओएसटी, एमओडी/डीडीपी तथा अन्य एजेंसियों (रूसी साईड

---

<sup>3</sup> 2475 टन के विस्थापन वाली फॉक्सट्रॉट-पनडुब्बियां जिनमें से सात, जुलाई 1968 तथा दिसम्बर 1975 के बीच पिछले सोवियत संघ से भारत में प्राप्त हुई जबकि ईकेएम पनडुब्बी का प्रवेश 1986 और 2000 के बीच हुआ।

सहित) ने बाड़े की उपयुक्तता का समर्थन किया था। यद्यपि तथ्य यही है कि एनडी (वी) ने रीफिट को पूरा करने में असाधारण विलम्ब के मद्देनजर 2011 में एचएसएल द्वारा एचव्यूईएनसी (वी) को विशेषज्ञता के अभाव तथा अपर्याप्त योजना के बारे में अपनी मजबूरियां (2001) दोहराई थी। इसके अतिरिक्त आईएनएस सिन्धुकीर्ति की विलम्बित रीफिट के संबंध में एक लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में, एचएसएल ने सूचित किया (मई 2012) कि “बाड़ा बहुतायत वाणिज्यिक पोत बनाने में अग्रसर था और उसे युद्धपोत की भी ज्यादा जानकारी नहीं थी, और उसने अकेले ईकेएम पनडुब्बियों की रीफिट की जो निश्चित रूप से काफी अधिक जटिल थी”।

### 2.1.9.3 सीएफए की संस्वीकृति के लिए प्रस्तावों में कुछ लागत संघटकों का बहिष्करण

वाणिज्यिक समझौता समिति (सीएनसी) ने एमआर एवं अपग्रेडेशन की लागत ₹640.69 करोड़ तय की, जिसे बाद में संशोधित करके ₹629.50 करोड़ कर दिया गया था। हालांकि मोलभाव से तय लागत आरओई के साथ तय आईएनएस सिन्धुविजय<sup>4</sup> के समान कार्य पैकेज की उसी अवधि (फरवरी 2005) के दौरान ₹419 करोड़ की समस्त व्यापक लागत की तुलना में काफी अधिक पाई गई थी, तो भी सीएनसी ने देश को होने वाले लाभों तथा इस परियोजना से राष्ट्र के लिए विकसित होने वाली युद्ध नीति को ध्यान में रख कर इस लागत की सिफारिश की। सीएनसी की मीटिंग, अनुबंध (अक्टूबर 2005) को सुधारने तथा वित्तीय संस्वीकृति हेतु फरवरी 2010 में की गई थी तथा ₹148.80 करोड़ की अतिरिक्त सरकारी संस्वीकृति जून 2010 में प्राप्त की गई थी।

हमने जून 2010 की अतिरिक्त सरकारी संस्वीकृति के कागजों से देखा (सीएनसी की फरवरी 2010 की मीटिंग) कि संशोधित संस्वीकृति में शामिल किए गए कुछ समघटकों जैसे कार्य की वृद्धि (₹52.70 करोड़) तथा सेवा कर (₹21 करोड़), मूल संस्वीकृति (जून 2005) की प्रोसेसिंग के समय, पर वास्तव में चर्चा की गई थी, परन्तु उन्हें संस्वीकृत लागत में शामिल नहीं किया गया था। मूल संस्वीकृति में इन संघटकों को शामिल न करने के कारण मंत्रालय द्वारा रीफिट की लागत में अप्रत्यक्ष कमी हुई और इससे लागत प्रभावकारिता भी प्रभावित हुई, जो उन

<sup>4</sup> आईएनएस सिन्धुविजय – एक ईकेएम श्रेणी पनडुब्बी

तीन शर्तों में से एक थी जिस पर एचएसएल को नामित किया गया था और संस्वीकृति प्रदान की गई थी।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा निष्कर्षों से सहमति व्यक्त की (मई 2015)।

### 2.1.10 रीफिट निष्पादन

**क्या अनुबंध के पक्षों द्वारा रीफिट का कार्यान्वयन निविदागत दायित्वों के अनुसार था तथा दक्ष और प्रभावी था?**

अनुबंध के अनुसार, रीफिट जनवरी 2009 तक पूरी की जानी थी। तथापि, आरओई द्वारा बाड़ा सामग्री की आपूर्ति में 11 से 19 महीने के विलम्ब, पेटे के कार्य के विकास तथा मुख्य लाईन केबल (एमएलसी) नवीकरण, एमएलसी के लिए सरकारी अनुमोदन में लिए गए 16 महीने का समय जिसके कारण रीफिट का विस्तार हुआ तथा आरओई कार्य-क्षेत्र में तथा अन्य रीफिट संबंधी कार्यकलाप में कठिनाईयां आईं जिसके कारण रीफिट की अवधि 31 मई 2015 तक चार बार बढ़ गई।

हमारी संवीक्षा ने खराब रीफिट निष्पादन तथा अनुबंध प्रबंधन दर्शाया, जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

#### 2.1.10.1 रीफिट के लिए अपेक्षित मानवशक्ति की व्यवस्था में त्रुटि

एचएसएल द्वारा नियोजित मानवशक्ति की परिकल्पित/अनुमोदित तैनाती के अनुसार, जनवरी 2009 तक मरम्मत को पूरा करने के लिए रीफिट क्रियाकलापों में 3,81,000 मानव दिवसों का प्रयोग किया जाना था। अनुबंध प्रचालन प्राधिकारी अर्थात् एनडी (वी) ने एचक्यूईएनसी (वी) के साथ अपने संचार में देखा (जनवरी 2011) कि एचएसएल द्वारा मानवशक्ति की तैनाती की दर बहुत कम थी तथा एचएसएल का फोकस सिविल आदेशों की ओर था। हमने देखा (अक्टूबर 2014) कि परिकल्पित मानवशक्ति का केवल 17 प्रतिशत अर्थात् 64770 मानव दिवसों (3,81,000 का 17 प्रतिशत) का ही जनवरी 2009 (अनुबंध के अनुसार रीफिट की निर्धारित समापन तिथि) तक प्रयोग किया गया था। एचएसएल ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2014) कि आरओई द्वारा बाड़ा सामग्री की आपूर्ति में विलम्ब तथा पेटा सर्वेक्षण प्रतिमानों को अन्तिम रूप देने में विलम्ब एमआर की शुरुआती तीन वर्षों के दौरान मानवशक्ति की कम तैनाती के प्रमुख कारण थे। एचएसएल का उत्तर लेखापरीक्षा को दी गई पूर्व मान्यता (मई

2012) का विरोधाभासी है कि बड़ी संख्या में समर्पित लोग काम पर नहीं लगाए गए थे क्योंकि आश्चर्य भावी आदेशों के अभाव में वह लागत प्रभावी नहीं थी।

पर्याप्त मानवशक्ति की तैनाती सुनिश्चित करने के लिए समुचित कार्यवाही न करने तथा वार्षिक रीफिट सम्मेलनों (एआरसी)/मध्य वर्ष रीफिट समीक्षाओं (एमवाईआरआर)<sup>5</sup> के दौरान इस मुद्दे पर चर्चा न करने के कारण डब्ल्यूओटी (वी) से पूछे गए थे (दिसम्बर 2014)। डब्ल्यूओटी (वी) ने उत्तर दिया कि मानवशक्ति की तैनाती ठेकेदार का विशेषाधिकार है और बाड़े पर मानवशक्ति की तैनाती की जांच के लिए न तो उनके पास कोई व्यवस्था थी और न ही मानवशक्ति उन्हें उपलब्ध कराई गई थी।

अपने उत्तर में (मई 2015), मंत्रालय ने दोहराया कि यह गोदीबाड़े का दायित्व था कि वह यह सुनिश्चित करे कि आवश्यकताओं को प्राप्त करने के लिए पर्याप्त मानव दिवस तैनात किए गए थे।

मंत्रालय का उत्तर इस तथ्य के मद्देनजर देखा जाना चाहिए कि मानवशक्ति की अभीष्ट तैनाती द्वारा रीफिट को समय पर पूरा करना नौसेना के प्रचालनात्मक हित तथा देश की समुद्री सुरक्षा के लिए था। अतः मंत्रालय को यह सुनिश्चित करना था कि बाड़े द्वारा मानवशक्ति की तैनाती पूर्णतया प्रभावी थी तथा वह अपनी इस जिम्मेदारी से विमुक्त नहीं हो सकता था।

#### 2.1.10.2 इलेक्ट्रिक केबलों की अपर्याप्त सुरक्षा

नौसेना के आदेश (एनओ) 84/02 के अनुसार, इलेक्ट्रिक केबलों को पनडुब्बी पर गर्म कार्य करने के दौरान एस्बेस्टॉस कपड़े या किसी अन्य बचाव सामग्री द्वारा ढक दिया जाना चाहिए। अनुबंध के अन्तर्गत (अक्टूबर 2005), नौसेना के उपरोक्त आदेशानुसार ठेकेदार को पोत की मरम्मत की अवधि के दौरान गर्म कार्य/वैल्डिंग/बर्निंग कार्य शुरू होने से पहले अपेक्षित सावधानी बरतनी चाहिए।

<sup>5</sup> एआरसी/एमवाईआरआर- एआरसी/एमवाईआरआर आईएचक्यू एमओडी (एन) द्वारा प्रत्येक वर्ष आगामी रीफिट की योजना बनाने के लिए तथा विभिन्न नौसैनिक कमानों के अन्तर्गत चालू मरम्मतों (इन-हाऊस/ऑफलोडेड) रीफिटों की प्रगति की स्थिति की समीक्षा व निष्पादन के लिए की जाती है।

हमारी अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि रूसी दल ने मुख्य लाईन केबलों (एमएलसीज)<sup>6</sup> का प्रारम्भिक सर्वेक्षण किया था (नवम्बर 2006) तथा निर्धारित किया (नवम्बर 2006) कि रीफिट कार्य के दौरान एचएसएल केबलों को ताप तथा यांत्रिक क्षतियों से बचाएगा। तथापि, मरम्मत शुरू होने के पाँच वर्ष पश्चात मैसर्स आक्टिका (ओईएम) के विशेषज्ञों ने देखा (दिसम्बर 2010) कि केबलों की मरम्मत करते समय एमएलसीज की स्थिति में क्षय हुआ था। रूसियों, एचएसएल तथा डब्ल्यूओटी (वी) की संयुक्त निरीक्षण रिपोर्ट (फरवरी 2011) से पता चला कि मुख्य केबलों में नम्यता हानि उनके उच्च तापक्रम के आस-पास की हवा के दीर्घावधि प्रभावन के कारण तथा 2008-10 के दौरान एचएसएल द्वारा पेटा ढांचों की मरम्मत तथा उपस्कर खोलते समय हुई यांत्रिक/ताप क्षतियों के कारण हुई। रिपोर्ट में यह भी उल्लेख किया गया कि केबलों का रीफिट की उन्नत अवस्था पर अर्थात् रीफिट शुरू होने के 40 महीने बाद अप्रैल/मई 2009 में एस्बेस्टॉस से बचाव किया गया था। रूसी विशेषज्ञों ने एमएलसीज के 100 प्रतिशत नवीकरण की सिफारिश की थी। एचएसएल ने एमएलसीज के नवीकरण हेतु ₹228.92 करोड़ की लागत प्रस्तावित की (नवम्बर 2012)। तथापि, लागत पर मोल-भाव किया गया था तथा एमएलसीज के नवीकरण की संस्तुति अगस्त 2013 में ₹212.22 करोड़ की वित्तीय संस्वीकृति में से ₹191.80 करोड़ की लागत पर प्रदान की गई।

हमने देखा कि यद्यपि एचएसएल ने एमएलसी के नवीकरण हेतु एक अतिरिक्त कार्य के लिए एनडी (वी) को प्रस्ताव किया था, तथापि, न तो एचएसएल के प्रस्ताव में और न ही उक्त प्रस्ताव को प्रेषित करने वाले एनडी (वी) के पत्र में एमएलसीज को क्षति के कारण निहित थे। एमएलसीज के 100 प्रतिशत नवीकरण हेतु आईएचक्यू एमओडी (एन) को प्रस्ताव की एचक्यूईएनसी (वी) की सिफारिश में यह तथ्य निहित नहीं था कि केबलें क्षतिग्रस्त हो गई थी।

---

<sup>6</sup> एमएलसीज - केबलें जो बैटरियों से मुख्य प्रोपल्शन मोटरों सहित विभिन्न उपस्करों को बैटरियों से करंट प्रदान करती हैं तथा विद्युत सृजन वितरण नेटवर्क का कोर बनाती हैं।

हमने आईएचक्यू एमओडी (एन) को उनका नवीकरण प्राप्त करते समय एमएलसीज को हुई क्षति के कारण संदर्भित न करने के बारे में पूछताछ की (दिसम्बर 2014), डब्ल्यूओटी (वी) ने यह उत्तर दिया (दिसम्बर 2014) कि, एचएसएल द्वारा प्रेषित मामले का विवरण (एसओसी) में रूसी रिपोर्टों के संबंध में उल्लेख किया गया था।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (मई 2015) कि पनडुब्बी पर किसी गर्म कार्य से पूर्व एस्बेस्टॉज से ढकना पूर्वापेक्षा नहीं था, साथ ही यह भी कहा कि उपस्कर खोलते समय केबलों को एस्बेस्टॉज से ढकना अपेक्षित नहीं था। मंत्रालय ने यह भी कहा कि एमएलसीज के परिवर्तन के लिए प्रमुख कारण केबलों का क्षय था, जिसने केबलों के जीवन की ओर संकेत किया।

मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अनुबंध में यह प्रावधान था कि एचएसएल को पनडुब्बी के रीफिट कार्यों के दौरान गर्म कार्य शुरू होने से पहले बिजली की केबलों को एस्बेस्टॉज कपड़े अथवा अन्य बचाव सामग्री से ढका जाना चाहिए। परन्तु, जैसा कि संयुक्त निरीक्षण रिपोर्ट में दर्शाया गया है कि 2008-10 के दौरान एचएसएल द्वारा उपस्कर खोलते समय तथा पेटा ढांचों को मरम्मत करते समय केबलों को यांत्रिक/ताप क्षतियां हुईं।

उपर्युक्त से, यह स्पष्ट है कि एनओ 84/02 तथा रीफिट कार्य के दौरान यांत्रिक तथा ताप क्षतियों से एमएलसीज के बचाव हेतु एचएसएल द्वारा ओईएम के अनुदेशों के पालन के अभाव के परिणामस्वरूप एमएलसीज का 100 प्रतिशत नवीकरण हुआ जिसके कारण ₹191.80 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ तथा परिणामतः 27 महीने का अधिक समय लगा। इसके अतिरिक्त, नौसेना ने एचएसएल द्वारा विनियमों का पालन न करने से संबंधित तथ्यों को वित्तीय अनुमोदन तथा रीफिट के समय को बढ़ाने के लिए प्रस्ताव को सीएफए को प्रेषित करते समय उजागर नहीं किया।

### 2.1.10.3 रीफिट के लिए खराब सामग्री प्रबंधन

#### (क) एचएसएल एवं आरओई के बीच अनुबंध

एचएसएल ने आईएनएस सिन्धुकीर्ति का एमआर एवं अपग्रेडेशन करने के लिए आरओई (रीफिट के लिए रूसी सहयोगी होने के कारण) के साथ नौ अनुबंध किए (नवम्बर 2003, सितम्बर 2004 तथा अक्टूबर 2005)। इनमें से, सामग्री जैसे स्टील प्लेटों, वैल्विंग इलेक्ट्रॉड, पाईप, केबलें, सहायक फिटिंग एवं सहायक पुर्जा, जो एमआर के लिए अपेक्षित थे और

दिसम्बर 2006 से अक्टूबर 2008 के बीच डिलीवर किए जाने थे, की आपूर्ति के लिए विशेष रूप से एक अनुबंध किया गया था (अक्टूबर 2005)। तथापि, आरओई द्वारा अनुबंध के अन्तर्गत समय पर डिलीवरी नहीं की गई थी जिसके कारण सामग्री की प्राप्ति में 11 से 19 महीने तक का विलम्ब हुआ, जिनका पेटा ढांचे की प्रमुख मरम्मत की शुरुआत पर प्रपाती प्रभाव पड़ा। हमारी सामग्री की आपूर्ति तथा सेवाओं के लिए एचएसएल और आरओई के बीच छः अनुबंधों की जांच (दिसम्बर 2014) से पता चला कि परिसमाप्त क्षतियों (एलडी) के खण्ड किसी भी अनुबंध में शामिल नहीं थे।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (मई 2015) कि मुद्दा एचएसएल तथा एमओडी के बीच अनुबंध के कार्यान्वयन के लिए संगत नहीं था। मंत्रालय का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि आरओई का कार्यक्षेत्र एनडी (वी) तथा एचएसएल के बीच एमआर अनुबंध में शामिल नहीं था और इसलिए एमआर के समापन से संबद्ध था। इसलिए मंत्रालय, आरओई अनुबंधों में मानक संविदागत खण्ड का समावेश सुनिश्चित करने के अपने समग्र उत्तरदायित्व को नहीं छोड़ सकता।

अतः, आरओई द्वारा विलंबित आपूर्तियों के बावजूद जिससे रीफिट की समग्र प्रगति प्रभावित हुई, आरओई पर एलडी खण्ड न होने के कारण कोई सुधारात्मक कार्यवाही नहीं हो पाई।

**(ख) एमआर में स्वदेशी इलेक्ट्रॉनिक्स का प्रयोग करते समय समुचित सचेतना का अभाव**

सिन्धुकीर्ति की एमआर के अनुबंध में स्वदेशी इलेक्ट्रॉनिक्स के प्रयोग का प्रावधान निहित नहीं था तथा उसे रूसी प्रणाली के आधार पर बनाया गया था जो रूसी तकनीकी दस्तावेजों (आरटीडीज़) के अनुसार पनडुब्बी की समग्र मरम्मत तथा रीफिट का प्रबंध करता था जो भारतीय उपस्कर के प्रयोग हेतु नहीं था। तथापि, जब आरओई से अनुबंधित इलेक्ट्रॉनिक्स की आपूर्ति 19 महीनों तक विलंबित हो गई तब एचएसएल ने आरटीडी के अन्तर्गत अनुमोदित 48 एन-I तथा 48 एन-II के स्थान पर, स्वदेशी अल्ट्राटेन्सल-एमएच तथा अल्ट्राथर्म-एच का प्रयोग किया। रूसियों ने स्वदेशी इलेक्ट्रॉनिक्स के उपयोग पर आपत्ति की (मई 2009)। पूर्वी नौसेना कमान ने आईएचक्यू एमओडी (एन) को सूचित किया (जून 2012) कि रूसियों ने इलेक्ट्रॉनिक्स के मामले का हल होने तक पनडुब्बियों के समुद्री स्वीकार्यता परीक्षणों (एसएटीज़) के लिए प्रतिनिधि तैनात करने में अपनी अक्षमता व्यक्त की। आगे, आईएचक्यू एमओडी (एन) ने एचएसएल को सूचित किया (जून 2013) कि सभी इंडो रशियन इन्टर गवर्नमेन्टल कमिटी (आईआरआईजीसी) की मीटिंग में रूसियों के साथ भारतीय इलेक्ट्रॉनिक्स के उपयोग का मुद्दा



एक सहमति का विषय होता है, जिसमें 13वीं आईआरआईजीसी मीटिंग में उन्होंने भारतीय इलेक्ट्रॉन्स की प्रमाणिकता के लिए एक अलग अनुबंध की मांग की।

इलेक्ट्रॉन्स के बारे में हमारे प्रश्न (अक्टूबर 2014) के उत्तर में, एनडी (वी) ने कहा (नवम्बर 2014) कि आईएचक्यू एमओडी (एन) ने आयातित इलेक्ट्रॉन्स 48 एन-| तथा 48 एन-|| के स्थान पर स्वदेशी इलेक्ट्रॉन्स अल्ट्राटेन्सल-एमएच तथा अल्ट्राथर्म-एच का प्रयोग अनुमोदित किया (मार्च 1995)। आईएचक्यू एमओडी (एन) ने यह भी कहा (जून 2012) कि रुस में एमआर से पूर्व एनडी (वी) तथा एनडी (एमबी)<sup>7</sup> पर पिछली रीफिट के दौरान ईकेएम श्रेणी पनडुब्बियों पर पेटा मरम्मत कि लिए स्वदेशी इलेक्ट्रॉन्स प्रयोग किए गए थे।

हमने देखा (नवम्बर 2014) कि अनुबंध स्तर पर स्वदेशी सामग्री के प्रयोग पर विचार न करना तथा आरओई द्वारा आपूर्तियों में विलम्ब के पश्चात् उनके उपयोग तथा आरओई से विशिष्ट अनुमोदन प्राप्त किए बिना उनका सहारा लेना, नौसेना द्वारा समुचित सचेतना के अभाव को दर्शाता था।

मंत्रालय ने मान लिया कि रीफिट की प्रगति में रुसियों की आपत्तियों ने बाधाएं पैदा की (मई 2015)।

परिणामतः, पिछले ज्ञान तथा अन्य ईकेएम पनडुब्बियों की रीफिट में उनके अनुभव के बावजूद, स्वदेशी बाड़ा सामग्री का उपयोग, मरम्मत प्रयास में पर्याप्त रूप से सुनिश्चित नहीं किया जा सका।

#### 2.1.10.4 आईएनएस सिन्धुकीर्ति के लिए आधुनिकीकरण पैकेज

एमआर एवं अपग्रेडेशन के अन्तर्गत कार्य के क्षेत्र में आरओई तथा नौसेना दोनों द्वारा आपूर्त किए जाने वाले उपस्कर/प्रणालियों की स्थापना द्वारा आईएनएस सिन्धुकीर्ति का आधुनिकीकरण पैकेज शामिल था।

---

<sup>7</sup> एनडी (एमबी) – नौसेना गोदीबाड़ा, मुम्बई

**(क) आरओई द्वारा आधुनिकीकरण**

हमारे विश्लेषण (सितम्बर 2014) में, हमने पाया कि आधुनिकीकरण पैकेज के अन्तर्गत आरओई के कार्य क्षेत्र के अनुसार, (i) एपैशनाटा-ईकेएम की आपूर्ति एवं स्थापना (ii) एआईसीएस-एलएएमए-ईकेएम की आपूर्ति एवं स्थापना (iii) टॉरपीडो ट्यूब्स को अपनाना तथा (iv) वॉटर कूलिंग सिस्टम की स्थापना शामिल थे।

आधुनिकीकरण के लिए अनुबंध (अक्टूबर 2005) के अनुसार, आपूर्तित मर्दों की गारण्टी एसएटीज़ के समापन के पश्चात् 12 महीने परन्तु डिलीवरी की तारीख से 24 महीने, जो भी पहले हो, थी। हमने देखा (सितम्बर 2014) कि आधुनिकीकरण पैकेज के लिए आरओई अनुबंधों के अन्तर्गत प्राप्त एआईसीएस-एलएएमए<sup>8</sup> तथा एपैशनाटा<sup>9</sup> प्रणालियों तथा उपस्कर पिरिट-एम<sup>10</sup> तथा पालाडी-एम<sup>11</sup> की गारण्टी की वैधता दिसम्बर 2012 तथा दिसम्बर 2013 के बीच उनकी स्थापना से भी पहले समाप्त हो गई थी।

परिणामतः एपैशनाटा/एआईसीएस-एलएएमए तथा पिरिट/पालाडी के लिए अनुरक्षण सहायता (एसएटीज़ के पश्चात् 12 महीने तक) के लिए एचएसएल द्वारा आरओई के साथ अनुपूरक करार (एसएज़) ₹6.34 करोड़ की लागत पर किए गए थे (अक्टूबर 2013)। अभिलेखों से यह भी देखा गया था कि उपस्कर जून 2014 तथा सितम्बर 2014 के बीच स्थापित किए गए थे।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (मई 2015) कि एमओडी द्वारा अतिरिक्त गारण्टी लागतों के प्रति एचएसएल के साथ किसी लागत पर सहमति नहीं बनी थी।

मंत्रालय का उत्तर वास्तव में गलत है क्योंकि एपैशनाटा/एआईसीएस-एलएएमए तथा पिरिट /पालाडी के लिए अतिरिक्त गारण्टी लागत के प्रति ₹6.34 करोड़ की राशि, अगस्त 2013 में एमएलसीज़ के नवीकरण के लिए मंत्रालय द्वारा संस्वीकृत ₹212.22 करोड़ की कुल राशि में शामिल थी।

---

<sup>8</sup> एआईसीएस-एलएएमए – स्वचालित सूचना नियंत्रण प्रणाली

<sup>9</sup> एपैशनाटा – एपैशनाटा, ईकेएम पनडुब्बियों के लिए एक नौसंचालन कॉम्प्लेक्स है।

<sup>10</sup> पिरिट-एम – पनडुब्बी की एक स्वतः अप्रगामी प्रणाली

<sup>11</sup> पालाडी-एम - पनडुब्बी की एक स्वतः नियंत्रण प्रणाली

**(ख) नौसेना द्वारा आधुनिकीकरण**

आधुनिकीकरण पैकेज के स्वदेशी भाग के अनुसार, नौसेना को चार उपस्कर उपलब्ध कराने थे (i) सोनार यूएसएचयूएस<sup>12</sup> (ii) सिस्टम पोरपॉयस<sup>13</sup> (iii) सीसीएस एमके-।।<sup>14</sup> तथा (iv) वातानुकूलन प्रणाली का अपग्रेडेशन<sup>15</sup>

लेखा परीक्षा ने चार उपस्कर में से दो के संबंध में, एचएसएल द्वारा उपस्कर की प्राप्ति तथा एमआर के समापन की तिथि के बीच बेमेलता देखी जिसकी चर्चा नीचे की जा रही है:

**(i) सोनार यूएसएचयूएस**

सोनार, यूएसएचयूएस जो आधुनिकीकरण पैकेज के अंतर्गत नौसेना द्वारा आपूर्ति किया जाना था, मैसर्स भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लि. (बीईएल) से नौसेना द्वारा अधिप्राप्त किया गया था (मार्च 2001)। पिछले प्लेटफार्मी<sup>16</sup> पर सोनार आवर्ती दोषों तथा उप-अभीष्ट निष्पादन के कारण, आईएनएस सिन्धुविजय के लिए इंजीनियरिंग वृद्धियों की नौसेना को एक मुख्य दल, जिसमें मैसर्स बीईएल तथा नौसेना भौतिकीय तथा समुद्री विज्ञान प्रयोगशाला (एनपीओएल) शामिल थे, द्वारा सिफारिश की गई थी। सिन्धुकीर्ति के लिए, आईएचक्यू एमओडी (एन) द्वारा एचएसएल को उसी तरह की वृद्धियों को करने का निर्देश दिया गया (सितम्बर 2012) तथा उसके लिए ₹11.40 करोड़ की लागत पर रक्षा मंत्रालय द्वारा संस्वीकृति प्रदान कर दी गई थी (अक्टूबर 2013)।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (मई 2015) कि यूएसएचयूएस के उप-अभीष्ट निष्पादन ने समग्र रीफिट कार्यक्रम को प्रभावित नहीं किया।

मंत्रालय का उत्तर वास्तव में गलत है क्योंकि मैसर्स बीईएल द्वारा सोनार यूएसएचयूएस के इंजीनियरिंग वृद्धि पैकेज की आपूर्ति में 10 महीने से अधिक का विलम्ब एचएसएल द्वारा 31 मार्च 2015 तक डिलीवरी अवधि के विस्तार प्राप्त करने के लिए दिए गए कारणों में से एक कारण था।

<sup>12</sup> सोनार यूएसएचयूएस – सक्रिय तथा निष्क्रिय सोनार

<sup>13</sup> सिस्टम पोरपॉयस- एक इलेक्ट्रॉनिक सहायता उपाय (ईएसएम) प्रणाली

<sup>14</sup> सीसीएस एमके-।।- संयुक्त संचार प्रणाली, सीसीएस एमके-।। एक एकीकृत संचार प्रणाली है जो ऑनबोर्ड नौसेना जहाजों को बाह्य तथा आन्तरिक संचार सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए निर्दिष्ट है।

<sup>15</sup> वातानुकूलन प्रणाली – वातानुकूलन प्रणाली, पनडुब्बी का परिवेशी तापक्रम बनाए रखने के लिए प्रयोग की जाती है।

<sup>16</sup> आईएनएस सिन्धुध्वज, आईएनएस सिन्धुघोष तथा आईएनएस सिन्धुविजय

## (ii) एसी का अपग्रेडेशन

नौसेना के कार्य क्षेत्र में आधुनिकीकरण के स्वदेशी भाग के अन्तर्गत, आईएनएस सिन्धुकीर्ति की ऑनबोर्ड विद्यमान एसी प्रणाली को अपग्रेड किया जाना था। हमारी जाँच ने दर्शाया (नवम्बर 2014) कि नौसेना द्वारा अन्य दो एसी संयंत्रों के साथ आदेशित उपरोक्त एसी संयंत्र (अगस्त 2008) आईएनएस सिन्धुकीर्ति को आबंटित किया गया था। आईएनएस सिन्धुकीर्ति को आबंटित एसी संयंत्र अक्टूबर 2009 में प्राप्त हुआ था और उसकी अप्रैल 2011 तक वारंटी थी। रीफिट के समापन में विलम्ब के कारण, ₹2.56 करोड़ की लागत पर अधिप्राप्त एसी संयंत्र की वारंटी समाप्त हो गई थी।

अपने उत्तर (मई 2015) में, मंत्रालय ने वारंटी अवधि की हानि को माना।

### 2.1.11 वित्तीय प्रबंधन

#### क्या समग्र वित्तीय प्रबंधन विद्यमान थे?

आईएनएस सिन्धुकीर्ति की एमआर एवं अपग्रेडेशन के दौरान वित्तीय प्रबंधन के संबंध में लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा नीचे की गई है:

#### 2.1.11.1 इस्पात तथा बदली गई सामग्री/ मशीनरी के नवीकरण के कारण स्क्रेप के लेखाकरण हेतु प्रावधान का अभाव

नौसेना आदेश (एनओ) 02/98 के परिशिष्ट 'क' के पैरा 6 के अनुसार, स्टील/पाईप नवीकरण के परिणामस्वरूप यदि प्रति टनभार/मीटर की आनुपातिक छूट संबंधित क्रम के प्रति मरम्मत लागत में दी गई हो तो पुराना लौह स्क्रेप ठेकेदार की सम्पत्ति होगी।

हमने रीफिट लागत में स्क्रेप की वापसी/लेखाकरण तथा प्रति टनभार आनुपातिक छूट के विवरण मांगे (सितम्बर 2014)। एनडी (वी) ने माना (दिसम्बर 2014) कि अनुबंध में स्क्रेप/पुराने पुर्जों की वापसी अथवा रीफिट लागत में इन स्क्रेप/ पुराने पुर्जों के लिए आनुपातिक छूट का कोई प्रावधान निहित नहीं था।

इस प्रकार, स्क्रेप की वापसी/लेखाकरण के लिए कोई खण्ड शामिल न किए जाने के कारण नौसेना बेहतर वित्तीय प्रबंधन का लाभ नहीं उठा सकी क्योंकि स्क्रेप की लागत तथा परिणामतः रीफिट लागत पर आनुपातिक छूट पता नहीं लगाई जा सकी।

### 2.1.11.2 प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) तथा अनुबंध के बीच भुगतानों के लिए अवस्थाओं में अन्तर

सीएनसी के विमर्श के अनुसार, 19 अवस्था वाली भुगतानों का अनुबंध, मुख्यतः अवस्था भुगतानों को मोटे तौर पर अन्त्य पनडुब्बी, आईएनएस सिन्धुविजय के एमआर अनुबंध के साथ सहमत भुगतानों के समान रखने के लिए किया गया था (अक्टूबर 2005)।

अनुबंध के अवस्था भुगतानों की हमारी जाँच (दिसम्बर 2014) से पता चला कि आरएफपी के अनुसार डी-गटिंग के समापन पर केवल 20 प्रतिशत भुगतान की तुलना में केवल मशीनरी तथा इंजनो की डीगटिंग/हटाने को पूरा करने के लिए ठेकेदार को कुल कीमत के 61 प्रतिशत का भुगतान देय था। इसी प्रकार, एसएटीज के पश्चात गारण्टी को पूरा करने के लिए, आरएफपी में इस उद्देश्य हेतु परिकल्पित कुल मूल्य के 20 प्रतिशत के प्रति अनुबंध में कुल मूल्य का केवल 3 प्रतिशत निर्धारित किया गया था।

हमने यह भी देखा कि अधिकतर अवस्था भुगतान एमआर के विभिन्न भागों के भौतिक समापन के लिए भुगतानों के बजाए अग्रिमों के स्वरूप के थे, जो परियोजना के लिए रखी गई निधियों के विचलन हेतु एचएसएल को उत्तोलन प्रदान करते थे, जिसके परिणामस्वरूप मरम्मत के समापन में विलम्ब हुआ।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (मई 2015) कि भारतीय नौसेना की पनडुब्बियों की एमआर करने वाले भारतीय तथा रूसी गोदीबाड़ों को लेवल प्लेईंग फील्ड प्रदान करने के लिए यह निर्णय लिया गया था।

मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि रूस को ऑफलोड किए गए आईएनएस सिन्धुविजय के एमआर अनुबंध की भुगतान शर्तों के अनुसार, उपस्कर की मरम्मत नौवीं अवस्था के भुगतान से संबद्ध थी जबकि आईएनएस सिन्धुकीर्ति के उपस्कर की मरम्मत केवल बारहवीं अवस्था के भुगतान से ही संबद्ध थी। इस प्रकार एचएसएल को रीफिट कार्य के भौतिक समापन से संबद्ध किए बिना तीन अतिरिक्त अवस्था भुगतान प्राप्त हुए थे। इसके अतिरिक्त, सीएनसी के अनुसार, अन्तिम दोनों अवस्था भुगतानों के साथ 15 प्रतिशत अग्रिम भुगतान प्रस्तावित किया गया था जो सिन्धुविजय के एकदम बराबर था तथा अन्त्य भुगतानों को इस प्रकार से संकलित किया गया था ताकि एचएसएल को आरओई को भुगतान करने के लिए सुविधाजनक बनाया जा सके।

### 2.1.11.3 निलम्ब<sup>17</sup> खाता के द्वारा भुगतानों के लिए प्रावधान शामिल न करना

एचक्यूईएनसी (वी) ने आईएचक्यू एमओडी (एन) को कहा (अक्टूबर 2009) कि एचएसएल ने अपनी अन्य परियोजनाओं के लिए इस परियोजना के अन्तर्गत एचएसएल को किए गए कुल ₹448 करोड़ के भुगतान में से ₹92 करोड़ का विचलन किया तथा सिफारिश की कि निधियों के विचलन से बचने तथा उपठेकेदारों तथा आरओई को समय पर भुगतान सुनिश्चित करने के लिए समस्त भावी भुगतान एक समर्पित निलम्ब खाता के माध्यम से किए जाने चाहिए।

आईएनएस वागली की पूर्व रीफिट में निधियों के विचलन के बावजूद, मंत्रालय द्वारा इस रीफिट के शुरू होने से निलम्ब खाता के माध्यम से भुगतानों के प्रावधान को समाविष्ट करने के कोई प्रयास नहीं किए गए थे जिससे बेहतर वित्तीय नियंत्रण तथा रीफिट को समय पर पूरा किया जा सके।

मंत्रालय ने माना (मई 2015) कि एचएसएल द्वारा निधियां विचलित की गई थी तथा एचएसएल प्रबंधन के लिए मुद्दा आन्तरिक था। मंत्रालय ने उत्तर दिया कि निलम्ब खाता खोलने का कोई विकल्प उपलब्ध नहीं था तथा रीफिट के दौरान विचार प्रक्रिया में विवाद था। मंत्रालय का यह तर्क कि निधियों का विचलन एचएसएल के लिए आन्तरिक था, मान्य नहीं है क्योंकि नौसेना द्वारा निधि उपयोग की मॉनीटरिंग से निधियों के विचलन से बचा जा सकता था विशेषकर, क्योंकि आईएनएस वागली की पूर्व रीफिट के दौरान निधियों के विचलन का पिछला अनुभव इस रीफिट से पूर्व प्रत्यक्षतः उपलब्ध था। इसके अतिरिक्त, अधिकतर अवस्था भुगतान अग्रिम के स्वरूप के थे, अर्थात्, एमआर के विभिन्न भागों के भौतिक समापन के लिए भुगतानों के बजाए आरओई तथा साख पत्र (एलसी) आदि खोलने से पहले अनुबन्धों का पूरा करने के लिए भुगतान। इसके अतिरिक्त, कुल मूल्य का 61 प्रतिशत भुगतान, ठेकेदार को मशीनरी तथा इंजनों की केवल डी-गटिंग/हटाने के कार्य को पूरा करने के लिए ही किया जाना था।

इस प्रकार रीफिट की शुरुआत से निलम्ब खाता खोलने के विकल्प का उपयोग न करने से सिन्धुकीर्ति की रीफिट की निर्विघ्न प्रगति रूक गई।

---

<sup>17</sup> निलम्ब- एक खाता जिसमें निधि का बहिर्वाह आईएनएस सिन्धुकीर्ति पर विभिन्न उप ठेकेदारों द्वारा किए गए कार्य के वास्तविक बीजको के लिए युध्दपोत उत्पादन अधीक्षक (वी) तथा अनुबंध प्रचालन प्राधिकारी द्वारा प्रमाणन पर आधारित होगा।

#### 2.1.11.4 वित्तीय संस्वीकृति/डिलीवरी अवधि (डीपी) विस्तार प्रदान करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप मैसर्स एचएसएल द्वारा ₹92.17 करोड़ की अतिरिक्त मांग

एचएसएल ने ₹162.58 करोड़ की अतिरिक्त लागत के लिए एक मामला विवरण (एसओसी) प्रेषित किया (अप्रैल 2012), जिसे बाद में बढ़ा कर ₹228.92 करोड़ कर दिया गया (नवम्बर 2012)। ₹212.22 करोड़ की लागत पर एमएलसीज़ के नवीकरण हेतु अतिरिक्त संस्वीकृति मंत्रालय द्वारा प्रदान की गई थी (अगस्त 2013)। सीएनसी के समापन में देरी के कारण, एचएसएल द्वारा अनुरोध (अप्रैल 2012) से संस्वीकृति प्रदान करने में लिए गए 16 महीने के कारण, एचएसएल ने नौसेना को विस्तारित समयावधि में दी जाने वाली सेवाओं, विस्तारित समयावधि में अतिरिक्त श्रमिकों की तैनाती तथा कार्य क्षेत्र व विशेषज्ञों की प्रतिनियुक्ति इत्यादि के लिए कीमतों में वृद्धि के कारण, ₹125 करोड़ की अतिरिक्त निधियों की मांग की गई (फरवरी 2014)। राशि में कमी होने के कारण एचएसएल ने कीमत घटा कर ₹92.17 करोड़ कर दी थी (सितम्बर 2014)।

हमने देखा (दिसम्बर 2014) कि मंत्रालय ने विलम्ब को स्वीकार कर लिया तथा ₹92.17 करोड़ की अतिरिक्त मांग के लिए सीएनसी शीघ्र कराने का अनुमोदन किया (जून 2014), मंत्रालय ने उत्तर दिया (मई 2015) कि अतिरिक्त वित्तीय संस्वीकृति का मोलभाव/अनुमोदन नहीं किया गया था।

फिर भी, तथ्य यह है कि बाड़े द्वारा अतिरिक्त संस्वीकृति के लिए मांग मंत्रालय द्वारा रद्द नहीं की गई थी।

#### 2.1.12 रीफिट मॉनीटरिंग

**क्या रीफिट का समय पर तथा प्रभावी कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए समग्र मॉनीटरिंग तन्त्र विद्यमान था ?**

अक्टूबर 2005 के अनुबंध के अनुसार एचएसएल पर रीफिट की प्रगति की मॉनीटरिंग का कार्य डब्ल्यूओटी (वी) को सौंपा गया था। इसके अतिरिक्त, अनुबंध में एनडी (वी) स्तर पर

मासिक समीक्षा बैठक का भी प्रावधान था।

एमआर एवं अपग्रेडेशन की लेखापरीक्षा के दौरान देखे गए मॉनीटरिंग से संबंधित मुद्दों की नीचे विस्तार से चर्चा की गई है:-

#### 2.1.12.1 एक समर्पित परियोजना दल का अभाव

एनओ 2/98 द्वारा प्रख्यापित भारतीय पीएसयू/निजी तथा विदेशी जहाज मरम्मत बाड़ों को जहाजों तथा पनडुब्बियों की रीफिट की ऑफलोडिंग के लिए दिशा निर्देशों के अनुसार, अफसरों व जवानों सहित एक समर्पित परियोजना दल जिनको कार्य का तथा जहाजों/ पनडुब्बियों के नक्शों का अंतरंग ज्ञान हो, ठेकेदार के परिसर पर रीफिट के निकट पर्यवेक्षण के लिए नामित/गठित किया जाना चाहिए। स्थानीय युध्दपोत निर्माण अधीक्षक (डब्ल्यूपीएस), जिसे आवश्यकतानुसार समुचित रूप से बढ़ाया गया हो, डीपीएसयू/पीएसयू बाड़ों पर जब भी रीफिट की जा रही हो, परियोजना दल के दायित्वों का कार्य संभालेगा।

रीफिट कार्य के निकट पर्यवेक्षण के लिए किसी समर्पित परियोजना दल के गठन के संबंध में एक लेखापरीक्षा प्रश्न (सितम्बर 2014) के उत्तर में, डब्ल्यूओटी(वी) ने सूचित किया (नवम्बर 2014) कि एमआर की मॉनीटरिंग के लिए किसी समर्पित परियोजना दल का गठन नहीं किया गया था।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (मई 2015) कि सीओए के साथ डब्ल्यूओटी ने रीफिट की प्रभावी मॉनीटरिंग की थी। मंत्रालय का उत्तर इस तथ्य के मद्देनजर देखा जाना चाहिए कि डब्ल्यूओटी, आईएनएस वागली की एमआर के लिए पहले स्थापित यूनिट के विस्तार के रूप में कार्य कर रहा था, तथा मानवशक्ति की कमी का सामना कर रहा था, क्योंकि जनवरी 2006 से जनवरी 2014 के दौरान केवल 06 अधिकारी ही तैनात थे। इसके अतिरिक्त, एचक्यूईएनसी (वी) पर भी, रीफिट प्रबंधन के लिए शुरू में तीन अधिकारी तैनात थे, जिसमें से दो अधिकारी बाड़े द्वारा मानवशक्ति तैनात न किए जाने तथा बाड़े द्वारा इस रीफिट को कम प्राथमिकता दिए जाने के कारण कुछ समय बाद स्थानान्तरित कर दिए गए थे।



### 2.1.12.2 अनुबंध प्रचालन प्राधिकारी (सीओए) द्वारा नियमित रीफिट मॉनीटरिंग का अभाव

अनुबंध (अक्टूबर 2005) के खण्ड 2.9.3 (क) के अनुसार, रीफिट की समुचित मॉनीटरिंग सुनिश्चित करने के लिए, एनडी (वी) (सीओए होने के कारण) के स्तर पर मासिक आधार पर बैठकें आयोजित की जानी चाहिए थी। उपर्युक्त आवधिकता के पालन के बारे में जब हमने पूछा (सितम्बर 2014) तो एनडी (वी) ने माना (नवम्बर 2014) कि वार्षिक रीफिट कॉन्फ्रेंस (एआरसी) तथा मध्य वर्ष रीफिट समीक्षाएं (एमवाईआरआर) के आयोजन से पूर्व एचक्यूईएनसी (वी) तथा एनडी (वी) द्वारा कमान स्तर पर रीफिट की नियमित समीक्षा की जा रही थी। एनडी (वी) द्वारा मासिक समीक्षा बैठकों के आयोजन पर संविदागत प्रावधानों का पालन न करने के लिए प्राधिकार तथा कारण पूछे गए थे (दिसम्बर 2014)।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (मई 2015) कि रीफिट प्रगति बैठकों का सीओए द्वारा मासिक आधार पर आयोजन किया जा रहा था। मंत्रालय का उत्तर सीओए के इस कथन का विरोधाभासी है जिसमें कहा गया था कि रीफिट की समीक्षा एआरसी तथा एमवाईआरआर के आयोजन से पूर्व की जा रही थी।

### 2.1.13 निष्कर्ष

वर्तमान नौसेना नीति तथा अनुबंध के अनुसार, रीफिट 36 महीने के अन्दर पूरी की जानी थी, तथापि, रीफिट को निष्पादित करने में असाधारण विलम्ब हुआ था तथा प्रचालनात्मक कार्य के लिए पनडुब्बी नौ वर्ष से अधिक (जनवरी 2006 से जून 2015) तक उपलब्ध नहीं थी।

एमआर की अप्रभावी योजना और कार्यक्रम के कारण, एमआर की शुरुआत 2006 में ही हो पाई, हालांकि वह 2001 में होनी थी। आईएनएस सिन्धुकीर्ति के रीफिट के लिए नामांकन से पूर्व रुसी पनडुब्बी अर्थात् आईएनएस वागली के रीफिट में बाड़े के अनुभव के लाभ का विचार करना भी गलत था क्योंकि बाड़े ने अपने नामांकन से पूर्व रीफिट पूरी नहीं की थी। इसके कारण तथा स्वदेशी सामग्री का प्रयोग करने के गम्भीर प्रयासों के अभाव तथा मुख्य लाईन केबलों के बचाव हेतु संविदागत खण्डों का पालन न करने के कारण रीफिट की प्रगति में विलम्ब हुआ। रीफिट के लिए कम मानवशक्ति की तैनाती के कारण एमआर के निष्पादन में धीमी प्रगति हुई।

समर्पित परियोजना दल न होने तथा परियोजना को चलाने हेतु बाड़े पर आवश्यक तकनीकी विशेषता वाली नौसेना मानवशक्ति अपर्याप्त थी जिसके कारण रीफिट प्रबंधन भी प्रभावित हुआ। रीफिट की लागत प्रतिस्पर्धी नहीं थी क्योंकि कार्य की वृद्धि तथा सेवा कर रीफिट की तय लागत में शामिल नहीं किए गए थे। बाद में, इन्हें रीफिट लागत में शामिल करना पड़ा, और इस प्रकार तीन कॉर्डिनल शर्तों में से एक पूरी नहीं हुई जो इस रीफिट को शुरू करने के लिए एचएसएल के नामांकन का आधार थी।

इस प्रकार, मंत्रालय द्वारा परिकल्पित उद्देश्य पूरे नहीं किए जा सके।

#### 2.1.14 सिफारिशें

(क) पनडुब्बियों के अधिकाधिक अनुचित प्रयोग तथा विस्तारित रीफिट कार्यक्रमों से बचने के लिए, पनडुब्बियों की रीफिट की योजना और शुरुआत, तय कार्यक्रम के अनुसार ही होनी चाहिए।

(ख) सामग्री तथा उपस्कर के भावी आपूर्तिकर्ताओं के साथ डील करने में नौसेना की विशेषज्ञता का बाड़े द्वारा मजबूत ठेका प्रबंधन सुनिश्चित करने के लिए लाभप्रद इस्तेमाल किया जाना चाहिए ।

(ग) परियोजना निधियों के विचलन से बचने के लिए मंत्रालय को कड़ा वित्तीय नियंत्रण करना चाहिए।

(घ) मंत्रालय को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि, इसके स्वयं के निर्देशों के अनुरूप, रीफिट्स में स्वदेशी सामग्री के उपयोग का पैमाना सुधारने के लिए प्रयास बढ़ाए जा रहे हैं।

(ङ) नौसेना को तत्काल एक समर्पित परियोजना दल की स्थापना करनी चाहिए, जिसकी विशेषज्ञता प्रत्येक ऑफलोडेड स्वदेशी रीफिट को उपलब्ध कराई जा सके।