

अध्याय 2 – सीएमएस उद्देश्यों की प्राप्ति की स्थिति

लेखापरीक्षा उद्देश्य 1

रेलगाडी परिचालनों को सुधारने में सीएमएस जिस सीमा तक प्रभावी था, का मूल्यांकन करना

लेखापरीक्षा उप-उद्देश्य: क्या कर्मिदल, इंजन, स्टेशनों, मार्ग आदि की सूची को उचित ढंग से अनुरक्षण किया गया था और रेलगाडी कर्मिदल की शेड्यूलिंग और कार्यभार प्रभावी था।

सीएमएस मास्टर डेटा के साथ-साथ भौतिक अभिलेखों के विश्लेषण से पता चला कि गलत/अपूर्ण एमआईएस सृजन हुए थे, कर्मिदल सदस्यों की बुकिंग मैनुअल अभिलेखों के आधार पर की गई थी और सीएमएस प्रचालनों में मैनुअल हस्तक्षेप की गई थी, क्योंकि कर्मिदल की सूची अपूर्ण थी, कर्मिदल का व्यक्तिगत और व्यवसायिक विवरण सही नहीं था और अपूर्ण था तथा इंजनों, मार्गों और स्टेशनों से संबंधित मास्टर डेटा भी अपूर्ण और गलत था। इस संबंध में लेखापरीक्षा नमूना जाँच से निम्नलिखित कमियाँ पाई गईं:

2.1.1 मैनुअल अभिलेखों की तुलना में सीएमएस में दिखाई गई संस्वीकृत क्षमता/पदस्थापित श्रमबल में विसंगति

16 जोन की चयनित लॉबियों में उपलब्ध मैनुअल अभिलेखों के साथ सीएमएस में दर्ज संस्वीकृत क्षमता और पदस्थापित श्रमबल की तुलना से पता चला कि सीएमएस के अनुसार संस्वीकृत क्षमता और वास्तविक संस्वीकृत क्षमता के बीच अंतर था। पदस्थापित श्रमबल में भी विसंगतियाँ देखी गईं।

उ.रे. में यह देखा गया कि अभिलेखों के दो सेटों के बीच अंतर का एक कारण अस्थायी कार्यों के लिए अन्य लॉबियों में तैनात कर्मिदल को सीएमएस में उस लॉबी के पदस्थापित श्रमबल के रूप में दिखाया गया था जिसमें कि वे अस्थायी कार्य के लिए तैनात किए गए थे किंतु वे उनकी मूल लॉबियों में मैनुअल अभिलेखों में पदस्थापित श्रमबल के रूप में दिखाए गए थे। संस्वीकृत क्षमता और पदस्थापित श्रमबल से

संबंधित सीएमएस डेटा के गैर अपडेशन की घटनाएँ भी उ.रे. और अन्य ज़ोन में देखी गई थी।

यह स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि प्रणाली में डेटा अपडेट नहीं किया गया था और स्थानांतरण/सेवानिवृत्ति प्रविष्टियाँ समय से नहीं की गई थी। इस प्रकार की त्रुटियाँ कर्मिदल के प्रभावी नियोजन सुनिश्चित करने के लिए प्रबंधन की क्षमता को निश्चित रूप से प्रभावित करती हैं।

(अनुबंध- 2)

उत्तर (सितम्बर 2015) में, रेलवे बोर्ड ने बताया कि जोनल रेलवे को डेटाबेस अपडेट करने का सुझाव दिया गया है।

2.1.2 कर्मिदल की गलत/अनियमित सूची

सीएमएस डेटाबेस में कर्मिदल के गलत व्यक्तिगत विवरण डाले गए थे, डेटाबेस को अपडेट नहीं किया गया था और सेवानिवृत्त कर्मिदल की बुकिंग रोकने के लिए पर्याप्त वैधीकरण नियंत्रण का अभाव था जिसके परिणामस्वरूप सेवानिवृत्त कर्मिदल बुकिंग हेतु उपलब्ध हुआ, सेवानिवृत्त कर्मिदल की पहचान संख्या (आईडी) प्रयोग करके साइन ऑन/ऑफ के साथ-साथ माइलेज़ भत्ता प्रभारित करना अनुमत किया गया।

05 दिसम्बर 2014 तक उपलब्ध 16 जोनल रेलवे (जेआर) के सीएमएस डेटाबेस के डेटा विश्लेषण से ऐसे उदाहरणों का पता चला जहाँ कर्मिदल की आयु 18 वर्ष से कम थी (ब्वाय सर्विस), कर्मिदल की जन्मतिथि और नियुक्ति तिथि में 50 वर्ष से अधिक का अंतर था, कर्मिदल की नियुक्ति और पदोन्नति तिथियाँ समान थी और ऐसे भी उदाहरण थे जहाँ कर्मि की जन्म-तिथि और नियुक्ति की तिथि भी समान थी।

उ.रे. और द.म.रे. में ऐसी घटनाएँ देखी गईं जहाँ कर्मिदल जिनकी सेवानिवृत्ति उम्र पार हो गई थी, वे भी सीएमएस में सक्रिय और बुकिंग हेतु उपलब्ध पाए गए और इयूटी हेतु बुक किए गए थे। जबकी उन्होंने रेलगाड़ियों में कार्य नहीं किया। उपरोक्त आपत्तियों के विवरण *परिशिष्ट-II* में दिए गये हैं।

सेवानिवृत्ति आयु पार करने वाले सक्रिय कर्मिदल के भौतिक अभिलेखों के नमूना जाँच से पता चला कि:

- दिल्ली (डीएलआई) डिवीजन के निजामुद्दीन (एनजेडएम) और तुगलकाबाद (टीकेडी) लॉबियों के सेवानिवृत्त कर्मिदल के सीएमएस डेटाबेस अपडेट नहीं था और मुरादाबाद (एमबी) लॉबी में सीएमएस में गलती से एक कर्मि के जन्म का वर्ष 1957 की बजाए 1951 दर्ज हो गया था और एक अन्य मामले में एक सेवानिवृत्त कर्मि को उसकी सेवानिवृत्ति से 3 महीने के बाद वास्तव में बुक किया गया था और सीएमएस में साइन ऑन/ऑफ दर्ज था और सीएमएस द्वारा मील भत्ते की अनुमति दी गई थी/ संगणन किया गया था।

लेखापरीक्षा को एक उत्तर (जुलाई 2015) में एमबी लॉबी ने सीएमएस संचालक द्वारा सेवानिवृत्त कर्मि के साइन ऑन और आवागमन विवरण दर्ज करने की त्रुटि मान ली और त्रुटि पाए जाने पर गलती में सुधार किया।

यह दर्शाता है कि सीएमएस के पास तिथियों (उम्र आदि) से संबंधित डॉटा के औचित्य की वैधता के लिए पर्याप्त नियंत्रण नहीं था जिसके कारण गलत डेटाबेस का सृजन हुआ जिसके परिणामस्वरूप प्रबंधन को गलत सूचना उपलब्ध होती है और जिससे निर्णय लेने की प्रक्रिया विकृत हो सकती है। सेवानिवृत्त कर्मि की बुकिंग से माइलेज भत्ता के गलत भुगतान के जोखिम के साथ-साथ प्रणाली की सुरक्षा का जोखिम भी हुआ।

(अनुबंध- 3)

2.1.3 कर्मिदल के अपूर्ण विवरण

डेटा की सत्यनिष्ठा सुनिश्चित करने के लिए मास्टर फाइलों पर प्रभावी नियंत्रण आवश्यक है क्योंकि प्रणाली की विश्वसनीयता मास्टर डेटा की शुद्धता और सम्पूर्णता पर बहुत अधिक निर्भर करती है। सीएमएस के मास्टर फाइलों के मूल्यांकन के दौरान यह देखा गया कि कर्मिदल के ब्यौरे जैसे सम्पर्क नंबर, पदोन्नति तिथि, कर्षण आदि के विवरण या तो उपलब्ध नहीं थे या अपूर्ण थे। विवरण *परिशिष्ट-III* में दिए गए हैं।

अभिलेखों की नमूना जांच के दौरान, यह देखा गया कि सीएमएस के महत्वपूर्ण फील्ड में विवरण जैसे कि मोबाइल नम्बर/पता, पदोन्नति तिथि, लोको निरीक्षक का नाम, कर्षण विवरण आदि कैप्चर/अपडेट

नहीं किए गए थे जिससे मैनुअल प्रणाली में साथ-साथ संचालन करना पड़ा और यह कर्मिदल बुकिंग/परिचालन से संबंधित सुगम परिचालन, कर्मिदल भत्तों को प्रभावित कर सकती थी और इससे सीएमएस की पूरी प्रभावकारिता भी प्रभावित हो सकती थी। इसके अतिरिक्त इससे अपूर्ण एमआईएस का सृजन होता है।

(अनुबंध- 4)

2.1.4 भुगतान विवरण से संबंधित गलत/अवैध आंकड़े

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि फील्ड में मूल्य जैसे कि मूल वेतन, उपलब्धता तिथि, वेतन वृद्धि तिथि, कार्यभार तिथि और पीएफ संख्या या तो गलत थे या अवैध थे जो कि भत्तों की गणना और कर्मिदल की तैनाती की विभिन्न एमआईएस रिपोर्टों को प्रभावित कर सकते थे। सभी 16 ज़ोन के लिए उपरोक्त फील्ड से संबंधित डॉटा का विश्लेषण निम्नवत था:

क्र. सं.	फील्ड का नाम	फील्ड के लिए गलत/अवैध रिकार्डों की संख्या	उच्चतम गलत रिकार्ड और ज़ोन का नाम
1	उपलब्धता तिथि	280	उरे में 87
2	वेतन वृद्धि की तिथि	31725	दपूमे में 5905
3	मूल वेतन	3615	दपूरे में 916
4	कार्यवाहक तिथि	83829	उमरे में 12106
5	पीएफ संख्या	4810	उरे में 1796

(अनुबंध- 5)

सीएमएस में कर्मि के मूल ब्यौरों के वैधीकरण हेतु पर्याप्त नियंत्रणों की कमी थी जिसके परिणामस्वरूप गलत एमआईएस का सृजन हुआ और यह सही भत्तों की गणना को प्रभावित करने के अलावा अन्य एप्लीकेशन्स के साथ सीएमएस के एकीकरण को प्रभावित कर सकता है। इस संबंध में आपत्तियाँ निम्नवत् हैं:-

- कर्मिदल बायोडेटा वाली मास्टर तालिका में पीएफ कोड की फील्ड को 25 अक्षरों की लम्बाई के तौर पर पारिभाषित पाया गया था।

क्योंकि कर्मिदल की पहचान हेतु पीएफ संख्या यूनीक आठ डिजिट संख्या वाली होनी चाहिए इसलिए 25 अक्षर की लम्बाई का प्रावधान गलत था जिसके कारण तालिका में अमान्य पीएफ संख्याएं प्रविष्ट हुईं। उ.रे. में पीएफ नम्बरों में एक से 16 अल्फा-न्यूमेरिक के अक्षर थे।

- अभिलेखों की नमूना जाँच के दौरान, यह देखा गया कि वर्तमान में मूल वेतन, वेतनवृद्धि तिथि और पीएफ नम्बर से संबंधित डेटा उपयोग में नहीं थे और मैनुअल अभिलेखों पर विश्वास किया जा रहा था। तथापि, आफिसिएटिंग तिथि से सम्बन्धित गलत डेटा के कारण गलत रिपोर्टों का सृजन होता है और गलत पीएफ नम्बर से गलत एमआईएस के सृजन के अतिरिक्त वेतन चिठ्ठा एप्लीकेशन के साथ सीएमएस का एकीकरण प्रभावित हो सकता है।

उपरोक्त पैराग्राफ संख्या 2.1.2 से 2.1.4 में उल्लिखित आपत्तियों के उत्तर (सितम्बर 2015) में रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणियों को पृष्ठांकित किया और कि कई फील्ड्स का प्रावधान, जो कर्मिदल बुकिंग हेतु आवश्यक नहीं हैं, प्रयोगकर्ता के अनुरोध पर किया गया था ताकि कर्मि का सम्पूर्ण विवरण एक स्थान पर ही रहे तथा इसके साथ-साथ रेलवे बोर्ड द्वारा यह कहा गया कि सही और पूर्ण डेटा अपडेशन हेतु सभी प्रयोगकर्ताओं को निर्देश जारी किए गए हैं।

रेलवे बोर्ड का उत्तर स्वाकार्य नहीं है। जैसाकि ऊपर बताया गया है डेटा वैधीकरण हेतु सीएमएस में अपेक्षित नियंत्रण का अभाव है जिसमें कर्मिदल बुकिंग हेतु संबंधित फील्ड शामिल हैं और वांछित उद्देश्यों की पूर्ति हेतु पूर्ण और सही डेटा कैप्चर सुनिश्चित करने के लिए अपेक्षित नियंत्रण आवश्यक है।

2.1.5 कर्मिदल की निष्क्रिय प्रोफाइलों से संबंधित गलत/अपूर्ण डेटा

सीएमएस, कर्मिदल की निष्क्रिय स्थिति से संबंधित सम्पूर्ण और सटीक डेटा संग्रह सुनिश्चित करने में विफल रहा जो गलत एमआईएस रिपोर्ट सृजन के अलावा दैनिक आधार पर कर्मिदल की तैनाती को प्रतिकूल रूप से प्रभावित कर सकता है। इस संबंध में निम्नलिखित आपत्तियाँ हैं:

- एक लॉबी से दूसरी लॉबी में कर्मिदल के स्थानांतरण के मामले में, प्रणाली के माध्यम से कर्मिदल की नई आईडी बनाई जाती है। पुराने आईडी को रोक लिया जाता है और डेटाबेस में निष्क्रिय रूप में दर्शाया जाता है। सीएमएस के मास्टर डेटा विश्लेषण से पता चला कि 15 जेडआर के 6442 कर्मिदल की निष्क्रिय स्थिति हेतु विशेष कारणों को अभिलिखित नहीं किया गया था।
- यह पाया गया कि 16 जेडआर के 2339 कर्मिदल सेवानिवृत्ति के कारण निष्क्रिय दर्शाए गए थे हालांकि वे सेवानिवृत्ति हेतु देय नहीं थे।
- मैनुअल रूप से दर्ज किए गए अभिलेखों के साथ सीएमएस डेटा की नमूना जांच के दौरान उ.रे. की टीकेडी और एनजेडएम लॉबियों में यह देखा गया कि सेवानिवृत्त के रूप में चिन्हित कर्मिदल को वास्तविक रूप में चिकित्सीय रूप से अस्वस्थ घोषित किया गया था और वे लॉबी को छोड़कर अन्य स्थान पर कार्य कर रहे थे। इस प्रकार, सीएमएस में गलत सूचना दर्ज की गई थी।

(अनुबंध- 6)

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणी पृष्ठांकित करते हुए कि निष्क्रिय स्थिति को कैचर किए बिना रिकॉर्ड रखने के लिए जिम्मेदार घटक को हटा दिया गया है, डेटाबेस को अपडेट करने के लिए प्रयोगकर्ताओं को निर्देश जारी किए।

2.1.6 परिवार का गलत/अपूर्ण प्रोफाइल डेटा

परिवार के यथार्थ प्रोफाइल डेटा का अनुरक्षण ऐसे मामलों जिसमें परिवार के सदस्यों को लाभ देय होता है, में आगे की कार्रवाई सुविधाजनक बनाने के लिए होता है। हालांकि, यह पाया गया कि आश्रित का संबंध, लिंग, वैवाहिक स्थिति, पिता का नाम आदि परिवार विवरण सही तथा पूर्ण कैचर नहीं किया गया था। (परिशिष्ट- IV)

इसके परिणामस्वरूप एक ऐसी स्थिति हो सकती है जहां मैनुअल हस्तक्षेप के अभाव में आश्रितों को देय लाभों को विलम्बित या अस्वीकृत किया जा सकता है।

(अनुबंध- 7)

रेलवे बोर्ड ने क्रिस टिप्पणियों कि परिवार विवरणों को कैप्चर करने के प्रावधान को प्रयोगकर्ताओं के अनुरोध पर बनाया गया था तथा लेखापरीक्षा आपत्तियां आवश्यक वैधीकरण हेतु नोट कर ली गई हैं, की पुष्टि करते हुए अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2015) कि डेटा अपडेशन करने के लिए सभी प्रयोगकर्ताओं को विनिर्देश जारी कर दिए गए हैं।

2.1.7 अपूर्ण/गलत/अनियमित इंजन धारण विवरण

लेखापरीक्षा में सीएमएस में उपलब्ध इंजन मास्टर डेटा की नवम्बर/दिसम्बर 2014 के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा विद्युतीय एवं यांत्रिकी विभागों के लिए इंजन उपलब्धता हेतु निर्धारित मैनुअल स्टॉक रिकॉर्ड/लक्ष्य के साथ तुलना की गई तथा इसमें कुल संख्या, प्रकार तथा शेड के अनुसार इंजनों के रिकॉर्डों के दो सेटों में भिन्नता देखी गई थी।

नवम्बर/दिसम्बर 2014 माह के लिए प्रत्येक जोनल रेलवे हेतु इंजन धारणीयता का अनुरक्षण करने के लिए रेलवे बोर्ड लक्ष्यों के अनुसार, डीजल¹⁶ तथा विद्युत¹⁷ इंजन की धारणीयता 4259 तथा 4600 थी जबकि सीएमएस डेटाबेस में क्रमशः 5182 तथा 4407 डीजल तथा विद्युत इंजन थे।

नियमावली तथा सीएमएस रिकॉर्डों में भिन्नता ने यह दर्शाया कि या तो सीएमएस में काल्पनिक डेटा प्रचारित किया गया या इंजनों के रिकॉर्डों को अपडेट नहीं किया गया था जिससे इंजन संख्या का गलत उपयोग हो सकता है, इसके फलस्वरूप एक विशिष्ट इंजन के लिए कर्मिदल की कुशलता का गैर वैधीकरण हो सकता है।

सीएमएस इंजन मास्टर तालिका में, 1700 इंजनों के पास अपना ग्रुप बनाने तथा उन्हें उपलब्ध कराने के लिए तदनुसूची जोन कोड नहीं था, जब क्षेत्र पर आधारित कोई प्रश्न मास्टर डेटा में किया गया। (परिशिष्ट - V)

(अनुबंध - 8)

¹⁶ द.म.रे, पू.म.रे तथा उ.प.रे. को छोड़कर सभी जोन

¹⁷ उ.पू.रे., उ.सी.रे., द.प.रे, उ.प.रे तथा पू.म.रे को छोड़कर सभी जोन

इस प्रकार, सीएमएस में उपलब्ध डेटा असंगत था तथा परिचालन और विश्लेषणात्मक उद्देश्यों के लिए विश्वसनीय नहीं था। ऐसा गलत डेटा सिस्टम को बुकिंग से पूर्व स्टॉफ की इंजन सक्षमता के वैधीकरण से रोकेगा जिससे रेलगाड़ियों के प्रचालन की सुरक्षा से समझौता होगा।

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस की इस टिप्पणी की पुष्टि की कि अब इंजन मास्टर की एफओआईएस डेटाबेस के साथ समकालन की जाती है। इंजन डेटा की शुद्धता को बनाए रखने के लिए प्रयोगकर्ता को एफओआईएस में इंजन ब्यौरे भरने के लिए कहा जाता है जिससे इंजन डेटा की शुद्धता सीएमएस में परिलक्षित हो।

इस तथ्य के मद्देनजर सीएमएस एफओआईएस डेटाबेस के साथ इंटरफेस द्वारा जुड़ा था, रेलवे बोर्ड को एफओआईएस के इंजन डेटाबेस की शुद्धता को सुनिश्चित करना आवश्यक है ताकि यह सीएमएस में सही तथा पूर्ण रूप से परिलक्षित हो।

2.1.8 स्टेशनों तथा रेलमार्गों का गलत/अपूर्ण डेटा

सीएमएस डेटा की जांच के साथ-साथ प्रत्यक्ष अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान ऐसे मामले देखे गए जहां स्टेशनों के लिए जोन तथा डिविजन कोड उपलब्ध नहीं थे, स्टेशन उपलब्ध नहीं थे, स्टेशनों के अमान्य कोड थे, रेलमार्ग उपलब्ध नहीं थे, रेलमार्गों की दूरी गलत थी इत्यादि। सिस्टम में स्टेशनों, रेलमार्गों को परिभाषित न करने/गलत करने के परिणामस्वरूप गलत एमआईएस के सृजन के अलावा माइलेज भत्ते का मैनुअल संशोधन हुआ था। (परिशिष्ट- VI)

(अनुबंध- 9)

स्टेशनों में विसंगतियों के उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस की इस टिप्पणी की पुष्टि की कि स्टेशन मास्टर डेटा को सीएमएस में एफओआईएस डेटाबेस के अनुसार प्रविष्ट किया गया है। सीएमएस तथा एफओआईएस डेटा की आवधिक रूप से प्रत्येक तीन माह या किसी प्रयोगकर्ता के अनुरोध के मामले में जो भी पहले हो, समकालन किया जाता है।

रेलमार्गों में विसंगति के उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने क्रिस की इस टिप्पणी की पुष्टि की कि अब रेलमार्गों को आरबीएस डेटाबेस से बनाया जाता है। अभी भी किमी का संशोधन अपवाद स्वरूप मामलों में स्वीकृत है

तथा प्रयोगकर्ता को आरबीएस डेटाबेस में ही संशोधन करने के लिए प्रोत्साहित किया जाता है।

रेलवे बोर्ड का उत्तर डेटाबेस में विसंगति का सूचक है जिसे आवधिक आधार पर सही किया जा रहा है, रेलवे बोर्ड को सहज तथा कुशल सीएमएस परिचालन सुनिश्चित करने के लिए एक वन-टाइम एक्सरसाइज के रूप में स्टेशनों तथा रेलमार्गों के डेटाबेस को सही तथा पूर्ण करने की आवश्यकता है।

2.1.9 'फेच क्रू एज पर रूल' विकल्प की बजाय 'फेच क्रू ऑल' विकल्प का उपयोग करते हुए कर्मिदल की बुकिंग

सीएमएस दस्तावेजीकरण के साथ-साथ सीएमएस की जांच के अनुसार, इसमें दो विकल्प हैं जिनके माध्यम से तैनाती हेतु उपलब्ध कर्मिदल की सूची को सीएमएस द्वारा दर्शाया जाता है। एक 'फेच क्रू ऑल' विकल्प है और दूसरा 'फेच क्रू एज पर रूल' विकल्प है। सीएमएस दस्तावेजीकरण के अनुसार, प्रथम विकल्प के तहत सीएमएस यह वैधीकृत करता है कि कर्मिदल आवधिक रूप से चिकित्सा जांच, आरईएफटी/आरईएफडी/आरईएफई प्रशिक्षण के लिए देय नहीं है जिन्हें इंजन सक्षमता अपेक्षित है, विश्राम स्थिति के अन्तर्गत नहीं है आदि।

दूसरे विकल्प के तहत, सीएमएस यह भी वैधीकृत करता है कि उस खण्ड/रेलमार्ग जिस पर कर्मिदल को बुक किया जाना है, हेतु रोड लर्निंग (एलआर) देय नहीं है, सुरक्षा शिविर प्रशिक्षण देय नहीं है तथा स्वचालित संकेतक सक्षमता को भी सत्यापित किया गया है।

प्रथम विकल्प का उपयोग करने के लिए सीएमएस में एक कारण अवश्य दर्ज किया जाना चाहिए। लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि अधिकतर मामलों में कर्मिदल की बुकिंग 'फेच क्रू ऑल' विकल्प का उपयोग करके की गई थी जो रेलगाड़ियों के सुरक्षित परिचालन के साथ समझौता करने के समान है क्योंकि 'फेच क्रू ऑल' विकल्प का उपयोग करके कर्मिदल की नियुक्ति करते समय 'फेच क्रू एज पर रूल' विकल्प का उपयोग करके कर्मिदल को तैनात करने के लिए उक्त वर्णित अतिरिक्त तथ्यों को अनदेखा किया जाता है।

डेटा के विश्लेषण से पता चला कि 74 प्रतिशत कर्मिदल को 'फेच क्रू ऑल' विकल्प का उपयोग करके बुक किया गया था। इस विकल्प के

उपयोग के कारणों को अधिकांश मामलों में दर्ज नहीं किया गया था, इस विकल्प का उपयोग करने में 8000 से अधिक प्रकार के कोडों का उपयोग किया गया। (परिशिष्ट- VII)

यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि रेलगाड़ी परिचालनों के लिए अपेक्षित सभी शर्तों को पूरा करके केवल सक्षम कर्मिदल को बुक किया जाए।

(अनुबंध- 10)

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस टिप्पणियों की पुष्टि की कि सीएमएस प्रयोगकर्ता को मान्य कारक दर्ज किए बिना 'फेच क्रू ऑल' विकल्प का उपयोग करके कर्मिदल बुक करने की अनुमति नहीं देता तथा अक्टूबर 2012 से उचित कारणों का चयन करने में प्रयोगकर्ता की सहायता करने के लिए ड्रॉपडाउन मैनुअल में मानक कारण प्रदान किए गए हैं।

रेलवे बोर्ड का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि उचित कारण का चयन करने के लिए सीएमएस प्रयोगकर्ता के लिए कोई ड्रॉपडाउन मैनुअल सुविधा उपलब्ध नहीं थी।

2.1.10 अनियमित कर्मिदल कॉलिंग समय

परिचालन नियमपुस्तक¹⁸ के अनुसार, परिचालन स्टाफ (चालक/गार्ड आदि) को रेलगाड़ी जिसमें उसे बुक किया गया है, का नाम/विवरण, समय आदि की सूचना देने वाले नोटिस को यथा संभव उसकी ड्यूटी हेतु रिपोर्ट करने के समय से दो घंटे पूर्व दिया जाना चाहिए और नियत लिंक्स पर कार्य करने वाले परिचालन स्टाफ को सामान्यतः यह नोटिस नहीं भेजा जाता है। इसके अतिरिक्त, नियमावली¹⁹ के अनुसार विभिन्न परिचालन स्टाफ सदस्यों से सामान्यतः रेलगाड़ी के निर्धारित/संभावित प्रस्थान समय से 10 से 45 मिनट पहले ड्यूटी हेतु साइन ऑन करना अपेक्षित है।

सीएमएस कर्मिदल बुकिंग की प्रक्रिया के अनुसार, कर्मिदल की बुकिंग के समय पर कर्मिदल को बुलाया जाता है। 16 जोनल रेलवे के

¹⁸ उत्तरी रेलवे परिचालन नियमावली

¹⁹ भारतीय रेल सामान्य एवं सहायक नियमावली/नियमपुस्तक प्रावधान

2599975 संव्यवहारों के डेटा विश्लेषण से पता चला कि 6.66 प्रतिशत संव्यवहारों में रेलगाड़ी कार्यक्रम/आर्डर समय के बाद कॉल किए गए थे तथा 21.52 प्रतिशत संव्यवहारों के संबंध में कॉल्स रेलगाड़ी आर्डर समय से 165 मिनट से अधिक पहले/अग्रिम में किए गए पाए गए थे। (परिशिष्ट- VIII)

इस प्रकार, सीएमएस में कॉल समय की वैधता हेतु पर्याप्त नियंत्रण की कमी थी क्योंकि इसने रेलगाड़ी के प्रस्थान के संभावित समय से काफी पहले कॉल समय के साथ-साथ रेलगाड़ी के प्रस्थान के संभावित समय/आर्डर समय के काफी बाद के कॉल समय को स्वीकृत किया था। इसके अलावा, पैराग्राफ 3.1 के तहत अवलोकित अनुसार, यथार्थ/उचित संभावित प्रस्थान समय/आर्डर समय वाले परिवहन सूचनाओं का उपयोग नहीं किया गया था जिसके कारण सीएमएस में गलत डेटा प्रचारित हुआ अथवा विलम्बित रेलगाड़ियों को सीएमएस में चिन्हित नहीं किया गया था, इस प्रकार इससे सीएमएस द्वारा गलत सूचना का सृजन होता है। सीएमएस द्वारा रेलगाड़ी के प्रस्थान के संभावित समय के बाद कॉल समय का स्वीकरण बहुत भारी कमी है क्योंकि यह प्रमाणित करती है कि सीएमएस पर गाड़ियों के सुगम परिचालन को सुनिश्चित करने के लिए पूर्णतः विश्वास नहीं किया जा सकता।

(अनुबंध 11)

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने उपचारात्मक कार्रवाई हेतु लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार किया।

2.1.11 अनियमित कर्मिदल कॉल प्राप्ति/ सूचना प्राप्ति समय

कर्मिदल को कॉल करने के पश्चात, कर्मिदल से शीघ्र ही कॉल की प्राप्ति/प्राप्ति सूचना अपेक्षित है। एसएमएस के माध्यम से कॉल के मामले में, 10 मिनट²⁰ के अन्दर इसे प्राप्ति सूचना देना अपेक्षित है। 2745140 संव्यवहारों के कॉल करने के समय तथा कॉल प्राप्ति/प्राप्ति सूचना के विश्लेषण से ऐसे मामलों का पता चला जहां कॉल किए जाने से पूर्व ही कॉल का प्राप्त किया जाना पाया गया जिसने कमजोर एप्लीकेशन नियंत्रण को दर्शाया। 16.07 प्रतिशत संव्यवहारों में, कॉल

²⁰ सीएमएस नियमावली के अनुसार

की प्राप्ति सूचना कॉल करने के 165 मिनट बाद पाई गई थी तथा 54.21 संव्यवहारो में, कॉल की प्राप्ति सूचना 30 मिनट के अन्दर दी गई थी। (परिशिष्ट-IX)

(अनुबंध- 12)

इस प्रकार, सीएमएस में पर्याप्त वैधीकरण नियंत्रणों का अभाव था क्योंकि की जा रही कॉल के लिए कॉल करने से पूर्ण कॉल की प्राप्ति प्रणाली में गंभीर त्रुटि है और कॉल प्राप्ति समय में बड़ा अंतर दर्शाता है कि कॉल की प्राप्ति सूचना समय पर नहीं दी गई थी।

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने उपचारात्मक कार्रवाई हेतु लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार किया।

2.1.12 कर्मिदल का अनियमित 'साइन ऑन समय'

भारतीय रेल सामान्य एवं सहायक नियमावली के अनुसार, विभिन्न प्रकार के परिचालन स्टाफ (चालक/गार्ड आदि) के रेलगाड़ी के निर्धारित/संभावित प्रस्थान समय (रेलगाड़ी के प्रारम्भ/मध्यवर्ती स्टेशन के आधार पर) के 10 से 45 मिनटो के अंदर साइन ऑन करना अपेक्षित है। 2771169 संव्यवहारो के डेटा के विश्लेषण परिणामो से पता चला कि 26 प्रतिशत मामलों में, कर्मिदल को साइन ऑन पाया गया अथवा रेलगाड़ी आर्डरिंग समय के पश्चात साइन ऑन किया पाया गया तथा 12 प्रतिशत मामलों में, कर्मिदल को रेलगाड़ी के संभावित प्रस्थान (आर्डरिंग) समय से पूर्व 10 से 45 मिनट की अपेक्षा रेलगाड़ी आर्डरिंग समय से पूर्व 10 मिनट से कम तक साइन ऑन पाया गया था। (परिशिष्ट- X)

(अनुबंध- 13)

इस प्रकार, उपरोक्त तथ्य दर्शाते हैं कि सीएमएस में डेटा प्रविष्टि वैधीकरण नियंत्रणों का अभाव है क्योंकि आर्डरिंग समय/रेलगाड़ी के प्रस्थान के सम्भावित समय के पश्चात कर्मिदल साइन-इन की कोई संभावना नहीं हो सकती या रेलगाड़ी को विलम्ब से चिन्हित नहीं किया गया था जिसके कारण ऐसा हुआ।

डेटा विश्लेषण से आगे पता चला कि उचित आर्डरिंग समय वाले टीए का उपयोग नहीं किया गया जैसाकि पैरा 3.1 के तहत की गई आपत्तियों से प्रमाणित होता है।

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणियों की पुष्टि की कि लेखापरीक्षा आपत्तियों को आवश्यक उपचारात्मक कार्रवाई के लिए नोट किया गया है।

2.1.13 'कर्मिदल साइन ऑन' समय के पर्यवेक्षी अनुमोदन में विलंब

कर्मिदल साइन ऑन कार्यकलाप का इसके नियमितीकरण के लिए 'कर्मिदल साइन ऑन' के समय पर तत्काल पर्यवेक्षक द्वारा अनुमोदन किया गया अपेक्षित है क्योंकि यह कर्मिदल को गन्तव्य स्थान पर साइन ऑफ हेतु समर्थ बनाता है।

लेखापरीक्षा द्वारा जोनल रेलवे के 3070897 संव्यवहारों के डेटा विश्लेषण से ऐसे मामलों का पता चला जहां पर्यवेक्षक अनुमोदन का 'कर्मिदल साइन ऑन' समय कर्मिदल के साइन ऑन समय से पूर्व का था। 68 प्रतिशत मामलों में 'कर्मिदल साइन ऑन' समय को पर्यवेक्षक द्वारा 30 मिनट या उससे अधिक समय बाद 'कर्मिदल साइन ऑन' अनुमोदित किया गया था। (परिशिष्ट- XI)

इस प्रकार, सीएमएस में पर्याप्त डेटा वैधीकरण नियंत्रणों का अभाव था क्योंकि इसने 'कर्मिदल साइन-ऑन' समय से भी पहले पर्यवेक्षी अनुमोदन की अनुमति दी। इसके अतिरिक्त, 'कर्मिदल साइन ऑन' समय के पर्यवेक्षी अनुमोदन में विलंब/असामान्य विलम्ब से संदेह उत्पन्न होता है कि 'कर्मिदल साइन ऑफ' में अतिरिक्त विलंब होने के अलावा क्या कर्मिदल ने सभी औपचारिकताओं को पूरा करने के बाद उचित रूप से साइन ऑन किया था।

(अनुबंध-14)

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणियों/स्वीकृति की पुष्टि की कि सीएमएस में वैधीकरण नियंत्रणों का अभाव है।

2.1.14 'कर्मिदल साइन ऑफ' का अनियमित पर्यवेक्षी अनुमोदन समय

‘कर्मिदल साइन ऑन’ तथा ‘साइन ऑफ’ के चक्र को केवल पर्यवेक्षक द्वारा ‘कर्मिदल साइन ऑफ’ कार्यकलापों के अनुमोदन के पश्चात ही पूर्ण के रूप में माना जाता है। ‘साइन ऑन’ और ‘साइन ऑफ’ के चक्र का पर्यवेक्षी अनुमोदन बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि इसके बाद ही एक कर्मिदल विश्राम की स्थिति के अंतर्गत आता है और अगले कार्यकलाप यथा, भत्तों के लिए कर्मिदल की हकदारी, अगली बुकिंग आदि सक्रिय होते हैं।

लेखापरीक्षा द्वारा 15 जोनल रेलवे²¹ के 1642377 संव्यवहारों के डेटा विश्लेषण से ऐसे मामलों का पता चला जहां पर्यवेक्षक को कर्मिदल के साइन ऑफ से पूर्व भी अनुमोदन प्रदान किया गया था। 37 प्रतिशत मामलों में, पर्यवेक्षक द्वारा एक घंटे से अधिक के विलंब के पश्चात ‘कर्मिदल साइन ऑफ’ का अनुमोदन किया गया पाया गया था। (परिशिष्ट - XII)

(अनुबंध- 15)

यह दर्शाता है कि सीएमएस में पर्याप्त डेटा वैधीकरण नियंत्रणों का अभाव था क्योंकि इसने ‘कर्मिदल साइन ऑफ’ समय से भी पूर्व ‘पर्यवेक्षी साइन ऑफ’ अनुमोदन को अनुमति दी थी और पर्यवेक्षक द्वारा ‘कर्मिदल साइन-ऑफ’ के अनुमोदन में विलंब के कारण कर्मिदल की अगली बुकिंग न होना, कर्मिदल माइलेज भत्ता का अपूर्ण रिपोर्ट का सृजन/माइलेज भत्ता रिपोर्ट का मैनुअल सृजन/आशोधन होता है।

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस टिप्पणियों/स्वीकृति की पुष्टि की कि सीएमएस में वैधीकरण नियंत्रणों का अभाव है।

2.1.15 ‘कर्मिदल साइन ऑन’ समय की तुलना में अनियमित ‘कर्मिदल साइन ऑफ’

लेखापरीक्षा द्वारा 15 जोनल रेलवे²² के संबंध में पर्यवेक्षक द्वारा अनुमोदित 1367760 संव्यवहारों के कर्मिदल साइन ऑन समय और कर्मिदल साइन ऑफ समय के विश्लेषण से ऐसे मामलों का पता चला जहां ‘कर्मिदल साइन ऑन’ और ‘साइन ऑफ’ समय समान था अर्थात साइन ऑन/ऑफ संव्यवहार गलत रूप से किए गए थे। 2.82 प्रतिशत

²¹ उपरे को छोड़कर सभी जोन

²² उपरे को छोड़कर सभी जोन

संव्यवहारों में, 'साइन ऑन' और 'साइन ऑफ' समय के बीच 20 घंटों से अधिक के अंतर ने यह दर्शाया कि या तो कर्मिदल ने समय पर अपने साइन ऑफ कार्य नहीं किए थे या अवास्तविक साइन ऑफ समय अनुमोदित किए गए थे। (परिशिष्ट- XIII)

(अनुबंध- 16)

इस प्रकार, सीएमएस द्वारा 'साइन ऑन/ऑफ' के असामान्य/असामयिक कार्यकलाप का स्वीकरण दर्शाता है कि डेटा प्रविष्टि वैधीकरण नियंत्रण सिस्टम में सही रूप से समाविष्ट नहीं किए गए हैं जिसके कारण कर्मिदल उपयोगिता के संबंध में एमआईएस रिपोर्टों का गलत सृजन और माइलेज भत्तों का गलत प्रभारित/भुगतान होता है जैसाकि पैराग्राफ 2.5.4.5 के अंतर्गत दर्शाया गया है।

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस टिप्पणियों की पुष्टि की कि जहां कर्मिदल 36 घंटों से ज्यादा साइन ऑन रहता है, पर्यवेक्षक के साथ-साथ टीएनसी को लॉगइन पर एक चेतावनी दी जाती है और यह कहा गया कि इस संदर्भ में जोनल रेलवे को आवश्यक सुधारात्मक उपाय करने का परामर्श दिया गया है।

लेखापरीक्षा उप-उद्देश्य: क्या मोबाइल एसएमएस के माध्यम से कर्मिदल बुकिंग काल बाँय/बुक प्रणाली को समाप्त करने में प्रभावी थी।

2.2.1 मोबाइल शार्ट मैसेज सर्विसेज(एसएमएस) के माध्यम से बुकिंग-एसएमएस का गैर उपयोग

सीएमएस एप्लीकेशन मोबाइल का उपयोग कर अपने प्रयोगकर्ताओं को एक मोबाइल एसएमएस समर्थित फंक्शनलिटी उपलब्ध करायी है। एसएमएस सुविधा मुख्यतः काल सर्विग, इसकी प्राप्ति सूचना और अन्य विभिन्न परिचालनात्मक चेतावनियों को भेजने के लिए थी।

5 सितम्बर 2014 से 5 दिसम्बर 2014 तक कर्मिदल और एसएमएस से संबंधित सीएमएस डेटाबेस की समीक्षा से पता चला कि भेजे गए केवल 10.63 प्रतिशत एसएमएस की प्राप्ति सूचना दी गई/उत्तर दिए गए और कर्मिदल को भेजे गए 54.30 प्रतिशत एसएमएस को 'लंबित' के रूप में दर्शाया गया था, एसएमएस सेवा को 43 लॉबियों में उपयोग

नहीं किया गया था तथा क्लोजड यूजर ग्रुप (सीयूजी) मोबाइल स्टेटस को सही रूप में नहीं दर्शाया गया था। मरे, उरे, उपरे और दमरे में, 16.01 प्रतिशत कुल साइन ऑन संव्यवहारों के प्रति एसएमएस भेजा गया था। 13983 मामलों में भले ही क्लोजड यूजर ग्रुप (सीयूजी) मोबाइल स्टेटस को वाई के रूप में दर्शाया गया था, तथापि 13 जोनल रेलवे में मोबाइल नम्बर को शून्य के रूप में दर्शाया गया था।
(परिशिष्ट- XIV)

(अनुबंध- 17)

उक्त कथित निष्कर्षों से यह स्पष्ट होता है कि एसएमएस सेवा का, इस तथ्य के बावजूद कि सीएमएस एप्लीकेशन अपने प्रयोगकर्ताओं को सुदृढ़ एसएमएस समर्थन फंक्शनलिटी उपलब्ध करता है, प्रभावी तथा व्यापक रूप से उपयोग नहीं किया जा रहा था।

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार करते हुए तथा क्रिस की इस टिप्पणी कि लम्बित मामलों तथा शून्य मोबाइल स्टेटस से संबंधित आपत्तियों के संदर्भ में उपचारात्मक कार्रवाई की जाएगी, की पुष्टि करते हुए यह कहा कि लेखापरीक्षा आपत्तियों के संदर्भ में जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किए गए हैं।

लेखापरीक्षा उप-उद्देश्य: क्या सीएमएस भुगतानों के लिए कार्मिक शाखा को सीधे प्रस्तुति हेतु कम्प्यूटरीकृत माइलेज रिपोर्ट सृजित कर रहा था और सीएमएस के माध्यम से लॉबियों किस सीमा तक पेपर रहित हो गई थी।

2.3.1 माइलेज रिपोर्टों का गलत सृजन

सीएमएस के विकास और कार्यान्वयन के प्राथमिक उद्देश्यों में से एक चालन स्टाफ को भुगतान हेतु माइलेज, ओवर टाइम (ओटी) भत्ता और अन्य विवरणों को भुगतान हेतु सृजन करना था। कर्मिदल को भुगतान के लिए माइलेज, ओटी और अन्य भत्तों के सृजन में सीएमएस की सटीकता का निर्धारण करने के लिए, मासिक माइलेज विवरण, नामतः कर्मिदल साइन ऑन ब्यौरे (सीएसओडी) की नमूना जांच लेखापरीक्षा द्वारा चयनित लॉबियों में की गई थी। यह देखा गया कि सीएमएस के माध्यम से सृजित माइलेज विवरणों को भुगतान के

लिए कार्मिक विभाग को अंतिम आंकड़ों को भेजने से पहले मैनुअल रूप से शुद्ध किए जाने की आवश्यकता थी। ऐसे मामले देखे गए जहां यद्यपि सीएमएस उपयोग में था परन्तु माइलेज विवरणों को मैनुअल रूप²³ से तैयार किया गया था जो रेलवे बोर्ड के वर्तमान आदेशों के विरुद्ध था इसके अलावा, सीएमएस द्वारा सृजित विवरणों को निम्नलिखित कारणों की वजह से मैनुअल रूप से शुद्ध करना पड़ा था:

- लॉबी पर सीएमएस के कार्य न करने/परिचालनात्मक कारणों की वजह से रजिस्टर के माध्यम से कर्मिदल साइन ऑन या साइन ऑफ मैनुअल था। (उपरे और उपरे को छोड़कर सभी जोन)
- अवकाश के पूरे ब्यौरे सीएमएस में दर्ज नहीं किए गए थे।
- लॉबी से संबंधित सभी रेलमार्गों को सीएमएस में पांच जोनल रेलवे²⁴ में परिभाषित नहीं किया गया था।
- आठ जोनल रेलवे²⁵ में आऊटसोर्स/रेलवे स्टॉफ द्वारा डेटा प्रविष्टि त्रुटियां/गलत साइन ऑन/ऑफ समय प्रविष्टि।
- सीएमएस खराबी/गलत/अपडेशन न हुए कर्मिदल ब्यौरों के कारण लापता संव्यवहार (मरे, दरे, दपरे, पूतरे, उरे, पमरे, और उमरे)।

(अनुबंध- 18)

2.3.2 अभिलेखों का मैनुअल अनुरक्षण

सीएमएस के माध्यम से स्वचालन के मुख्य उद्देश्यों में से एक लॉबियों को पेपर रहित बनाना है। तथापि, चयनित लॉबियों की लेखापरीक्षा से पता चला कि:

- i. लगभग सभी लॉबियों को सीएमएस से माइलेज रिपोर्टों/संक्षिप्त रिपोर्टों का प्रिंट आऊट लेते हुए पाया गया जिसे मैनुअल रूप से शुद्ध किया जा रहा था और आशोधित डेटा को पे-रोल और संबंधित स्वतंत्र मॉड्यूल (प्राइम) में मैनुअल रूप से दर्ज किया जा रहा था।

²³ पूरे की सीएमएस बीडब्ल्यूएन (डीएसएल) लॉबी पर, कर्मिदल की माइलेज को मैनुअल रूप से संगणित किया गया था। दिल्ली डिविजन की अधिकतर लॉबियों में गार्डों की माइलेज को मैनुअल रूप से संगणित किया जा रहा है।

²⁴ मरे, पूमरे, पमरे, दमरे और पूरे

²⁵ मरे, दरे, पमरे, दपरे, दमरे, पूरे, उरे तथा दपूमरे

- ii. उरे के जींद, जीजेडबी और टीकेडी लॉबियों में, ओटी भत्ता की संगणना मैनुअल रूप से की गई थी और यह सूचना दी गई (मार्च 2015) कि सीएमएस को वर्तमान आदेशों के अनुसार ओटी भत्ता रिपोर्ट बनाने के समनुरूप नहीं बनाया गया था।
- iii. निम्नलिखित मैनुअल अभिलेखों का बारह जोनों के चयनित डिवीजनों की एक या अधिक लॉबी में साथ-साथ अनुरक्षण किया जा रहा था:

अभिलेख	जोनल रेलवे ²⁶
साइन ऑन और साइन ऑफ रजिस्टर/कर्मिदल बुकिंग डायरी	मरे, पमरे, दरे, परे, दपरे, उरे, दपूरे, दपूमरे, उमरे, पूतरे, उपरे और पूसीरे (12 जोनल रेलवे)
अनियमितता रजिस्टर	मरे,परे, दपरे, उरे, दपूरे, दपूमरे, उपरे, दमरे और पूसीरे (नौ जोनल रेलवे)
पीएमई हेतु नियत स्टॉफ की सूची	मरे, दरे, उरे, पूरे, दपूरे, उपरे और दपूमरे (सात जोनल रेलवे)
प्रशिक्षण तथा पुनश्चर्या पाठयक्रम हेतु नियत कर्मिदल की सूची	मरे, दरे, उरे, दपूरे, दपूमरे, उपरे और पूरे (सात जोनल रेलवे)
कर्मिदल बायोडेटा	मरे, दरे, उरे, दपूरे, उपरे और पूरे (छह जोनल रेलवे)
प्रस्थान पूर्व अवरोधन	मरे, उरे, उपरे और दपूरे (चार जोनल रेलवे)
परिपत्र एवं चेतावनी आदेश रजिस्टर	दपरे, उरे, दपूरे, दरे और पूसीरे (पाँच जोनल रेलवे)

इस प्रकार, उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि काफी हद तक मैनुअल अभिलेखों का रख-रखाव किया जा रहा था जो लॉबियों को कागज रहित बनाने के सीएमएस के उद्देश्य को पूरा नहीं करता।

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस की इस टिप्पणी कि सीएमएस में एक्सएमएल प्रारूप में माइलेज डेटा सृजन करने का प्रावधान है जिसे प्राइम सर्वरों के लिए सॉफ्ट फॉर्म (कॉपी) में लिया जा सकता है, की पुष्टि करते हुए यह कहा कि लेखापरीक्षा आपत्तियों के संदर्भ में जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किए गए हैं।

²⁶ शब्दावली देखें

लेखापरीक्षा उप-उद्देश्य: क्या कर्मिदल प्रशिक्षण, कर्मिदल ग्रेडिंग, कर्मिदल काऊंसलिंग आदि की मॉनीटरिंग प्रभावी थी।

2.4.1 कर्मिदल रोड लर्निंग प्रशिक्षण की मॉनीटरिंग करने में विफलता

परिचालक स्टाफ के प्रशिक्षण की आवश्यकता के अनुसार, कर्मिदल को रेलगाड़ी पर तैनात किए जाने से पूर्व, उसे उस रेलवे मार्ग से परिचित होना चाहिए जिस पर वह जा रहा है। इसके लिए, प्रत्येक नए कर्मिदल को सेक्शन के साथ स्वयं को परिचित करने के लिए तीन ट्रिप दिए जाने अपेक्षित हैं। यदि एक चालक ने तीन माह से अधिक समय से सेक्शन पर परिचालन नहीं किया है, तब उसे 'रोड लर्निंग ट्रिप' दिए जाने चाहिए जो निम्नानुसार है:

अनुपस्थिति की अवधि	ट्रिप्स की संख्या
3 माह से 6 माह	1
6 माह से 2 वर्ष	2
2 वर्षों से अधिक	3

पांच जोनों²⁷ में, लेखापरीक्षा ने डेटा विश्लेषण से यह पाया कि 3349489 मामलों के संदर्भ में अगली तय तिथि पिछली चालन तिथि से पूर्व थी।

उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने क्रिस की इस टिप्पणी की पुष्टि की कि तय तिथि को पिछले चालन और आवधिकता (यदि समाप्त हो गई हो) के आधार पर दर्शाया जाता है। ऐसे मामले में, कर्मिदल को सांविधिक आवश्यकता के अनुसार तीन परिचालन पूर्ण करना अपेक्षित है। एलआर तय तिथि तब तक नहीं बदलती जब तक सभी तीन परिचालन पूर्ण न हो। यद्यपि परिचालन के आधार पर परिचालन तिथि परिवर्तित होती है तथापि तय तिथि वही रहती है तथा यह परिचालन तिथि से पूर्व होगी।

यद्यपि, रेलवे बोर्ड का उत्तर इस तथ्य की वजह से स्वीकार्य नहीं है कि ऐसे मामले देखे गए जहां ट्रिप शेष नहीं थी परन्तु सीएमएस ने वर्तमान आदेशों के अनुसार अगली तय तिथि संगणित नहीं की। इसी प्रकार, ऐसे मामले भी देखे गए हैं जहां ट्रिप अभी शेष थी, सीएमएस ने अगली नियत तिथि कैप्चर की, जो अनियमित थी। (परिशिष्ट - XV)

²⁷ उरे = 1317478, पूतरे = 27069, पूरे = 25460, दमरे = 1895560 तथा दपूरे = 83922

(अनुबंध-19)

2.4.2 कर्मिदल प्रशिक्षण की मॉनीटरिंग के लिए प्रभावी एमआईएस रिपोर्ट प्रदान करने में विफलता

सीएमएस डेटाबेस के विश्लेषण से पता चला कि यद्यपि सीएमएस प्रशिक्षण के लिए अगली निर्धारित तिथि दर्शा रहा था तथापि कर्मिदल को संबंधित प्रशिक्षण की आवश्यकता नहीं थी और ऑटोमेटिक सिग्नलिंग (एएसआईजी) प्रशिक्षण के लिए अगली तय तिथि की गणना करने के लिए सीएमएस का व्यवसाय तर्क भारतीय रेल सामान्य तथा सहायक नियमावली (एनआर 2011) के अनुसार नहीं था। (परिशिष्ट XVI)

अतः सीएमएस प्रशिक्षण रिपोर्ट/डेटाबेस कर्मिदल प्रशिक्षण की प्रभावी मानीटरिंग के लिए उचित रूप से डिजाइन नहीं किए गए थे।

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणियों का समर्थन करते हुए कि मामला प्रयोगकर्ताओं द्वारा डेटा प्रविष्टि त्रुटियों से संबंधित है, कहा कि सही और पूर्ण डेटा अपडेशन हेतु जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

2.4.3 कर्मिदल योग्यता के वैधीकरण के लिए प्रयुक्त इंजन विवरणों में विसंगतियां

5 सितम्बर 2014 से 5 दिसम्बर 2014 की अवधि के लिए लेखापरीक्षा द्वारा यातायात सूचना(टीए) डेटा के विश्लेषण से पता चला कि इंजन प्रकार को शून्य के रूप में दर्शाया गया था, तथापि, मास्टर डेटा में इस प्रकार का कोई इंजन उपलब्ध नहीं था। इसी प्रकार, विभिन्न रेलवे में डेटा विश्लेषण से बहुल टीए के सृजन के लिए एक या एक से अधिक लॉबी द्वारा 111, 123, 147, 1111 इत्यादि जैसी अवास्तविक इंजन संख्या के प्रयोग का पता चला। अवास्तविक इंजन संख्या वाले ऐसे टीएज के प्रति कर्मिदल की बुकिंग से शंका उठती है कि क्या वास्तविक इंजन के लिए कर्मिदल योग्यता प्रमाणिक थी। (परिशिष्ट - XVII)

उत्तर में (सितम्बर 2015) आरबी ने क्रिस की टिप्पणियों की पुष्टि की कि सिस्टम में इंजन प्रकार के संबंध में इंजन संख्या की सही प्रविष्टि के लिए प्रमाणिकता प्रारंभ कर दी गई है। तथापि, उसी समय में विभिन्न लॉबियों/समान लॉबियों द्वारा भिन्न टीएज में समान (

अवास्तविक) इंजन संख्या के प्रयोग से बचने के लिए की गई कार्रवाई के बारे में सूचना नहीं दी गई है।

2.4.4 सुरक्षा उपकरणों के लिए साइन ऑन/ऑफ प्रावधान की कमी

भारतीय रेलवे सामान्य और सहायक नियम (उरे) के नियम 4.19 के अनुसार एक इंजन चालक या गार्ड तैनाती के समय रेलगाड़ी के साथ निर्धारित उपकरण साथ रखेगा और कमी के बारे में पर्यवेक्षक को रिपोर्ट करेगा ताकि कमी को दूर किया जा सके। तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि सीएमएस ने कर्मिदल को इस बात की पुष्टि के लिए कि क्या जब वह इयूटी पर आया तो उसने अपेक्षित सुरक्षा साधन अपने साथ लिए थे, के लिए तुरन्त तैयार नहीं किया, जबकि सीएमएस डेटाबेस में अपेक्षित विवरण प्राप्त करने के लिए आवश्यक फील्ड उपलब्ध थीं।

उत्तर में (सितम्बर 2015) आरबी ने क्रिस की टिप्पणी को पृष्ठांकित किया कि मामला सीएमएस के कार्यक्षेत्र में नहीं था। तथापि, उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि नियमावली/संहिता के प्रावधानों के अनुसार एक कर्मिदल (ड्राइवर/गार्ड) को कार्य के दौरान निर्धारित यंत्रों की उपलब्धता सुनिश्चित करना आवश्यक है।

2.4.5 चेतावनी आदेशों/परिपत्रों की फीडिंग न करना

दपरे, पूसीरे और उमरे²⁸ में, कोई परिपत्र/चेतावनी आदेश सिस्टम में अपलोड नहीं किए गए थे। इन रेलवे की सभी लॉबियों में परिपत्र/चेतावनी आदेश के रजिस्ट्रों के अनुरक्षण की प्रणाली जारी थी।

उत्तर में (सितम्बर 2015) आरबी ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

2.4.6 10 घंटे से अधिक निरन्तर रनिंग इयूटी पर कर्मिदल की बुकिंग

उरे परिचालन नियमावली के परिशिष्ट 'बी' के अनुसार, इंजन/परिवहन चलाने वाले स्टाफ की रनिंग इयूटी सामान्यतया लगातार 10 घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए। दिसम्बर 2014 से फरवरी 2015 से संबंधित

²⁸ उमरे में 27.08.2012 के बाद

सीएमएस की कार्य घंटे रिपोर्टों की पुनरीक्षा के अनुसार, यह पाया गया कि 23835 कर्मिदलों में से 1948 कर्मिदल (आठ प्रतिशत) 10 घंटे से अधिक की लगातार अवधि के लिए रनिंग इयूटी कर रहे थे।

निरन्तर 10 घंटे की अवधि से अधिक रनिंग इयूटी के लिए कर्मिदल की बुकिंग रेलगाड़ियों के सुरक्षित प्रचालन को प्रभावित कर सकती हैं।

2.4.7 इंजन इंस्पेक्टरों द्वारा कर्मिदल की ग्रेडिंग-उसमें कमियां

मार्च 2007 में आरबी द्वारा परिपत्रित सुरक्षा वर्गीकरण से संबंधित ड्राइवरों की ग्रेडिंग बुकलेट के अनुसार लोको निरीक्षक (एलआई) को संबंधित रेलवे द्वारा निर्धारित अवधि और समय सीमा के अनुसार अपने आबंटित ड्राइवरों की निगरानी करनी होती है और प्रत्येक ड्राइवर को निर्धारित अवधि की समाप्ति पर उसके एलआई द्वारा 'क', 'ख', 'ग' या 'घ' के रूप में श्रेणीबद्ध करना होता है।

नये नियुक्त और जिनकी पदोन्नति माल रेलगाड़ी ड्राइवरों के रूप में हुई हो को शुरू में 'ग' श्रेणी में रखा जाता है और एक वर्ष की अवधि के बाद पुनः मूल्यांकन किया जाता है। 'ख' श्रेणी निर्धारित होने वाले कर्मिदल की दो वर्षों की अवधि के बाद ग्रेडिंग के लिए दोबारा निगरानी की जाती है और 'क' श्रेणी में होने वाले कर्मिदल की तीन वर्षों के अंतराल तीन पर ग्रेडिंग के लिए फिर से निगरानी की जाती हैं।

16 जोनों के लिए सीएमएस डेटा के विश्लेषण से पता चला कि 37690 लोको पायलटों में से 28254 को श्रेणीबद्ध किया गया था और शेष 9436 (33.39 प्रतिशत) को लोको निरीक्षकों (एलआई) द्वारा निर्धारित अवधि के अनुसार श्रेणीबद्ध नहीं किया गया था।

सीएमएस डेटा सेट का विश्लेषण दर्शाता है कि पांच जोनल रेलवे²⁹ के 'क', 'ख' और 'ग' श्रेणी से सम्बन्धित 2343 कर्मिदल को पाँच से छह वर्षों की अवधि के अंदर तीन से 49 बार श्रेणीबद्ध किया गया था। डेटा विश्लेषण से पता चला कि 4316 एलपीजी नौ जोनल रेलवे³⁰ में उनकी पदोन्नति के एक वर्ष के अंदर श्रेणीबद्ध किये गये थे।

(अनुबंध- 20)

²⁹ उरे-585, दमरे-1486, पमरे-6, दपूमरे-260, पूतरे-6

³⁰ पूतरे-216, पूसीरे-40, दमरे-241, उरे-744, दपूरे-516, पमरे-1159, दपरे-812, परे-108, दपूमरे-480

अतः एलपीजी की ग्रेडिंग की आवश्यकता का अनुसरण वर्तमान आदेशों के अनुरूप पालन नहीं किया जा रहा था जैसाकि सीएमएस द्वारा दिए गए डेटा से स्पष्ट है या ग्रेडिंग समय पर और सही तरीके से सीएमएस में रिकार्ड/अपडेट नहीं किया जा रहा था। इसलिए सीएमएस दर्शाए गए परिणाम पर आधारित निर्णय लेने में पूरी तरह से सहायक नहीं हुआ है।

उत्तर में रेलवे बोर्ड ने कहा कि जोनल रेलवे को इंजन पायलटों/ कर्मिदल की उचित ग्रेडिंग और तदनुसार उनकी मानीटरिंग के लिए आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

2.4.8 कर्मिदल की काउंसलिंग - उसमें कमियां

कर्मिदल के ज्ञानाधार में वृद्धि के लिए विभिन्न प्रशिक्षणों के लिए कर्मिदल की प्रतिनियुक्ति, उनके एलआई इत्यादि द्वारा उनका परामर्श आदि जैसे कई तरीकों का प्रयोग किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने 6 दिसम्बर 2014 से पूर्व की अवधि के लिए मुख्य एलआई/एलआई द्वारा कर्मिदल (ग्रेड क, ख और ग) को परामर्श देने से सम्बन्धित डेटा की संवीक्षा के दौरान पाया कि लगभग 29 प्रतिशत कर्मिदल को उ.रे में, 88 प्रतिशत को पूसीरे में और छह प्रतिशत को उपरे में निर्धारित अंतराल अनुसार काउंसलिंग नहीं दिया गया था। (परिशिष्ट- XVIII)

म.रे में कुल 7840 सक्रिय कर्मिदल में से, केवल 1593 कर्मिदल के परामर्श से संबंधित डेटा सीएमएस में पाया गया था। दिये गये परामर्श की संख्या एक से 157 के बीच थी।

छह जोनों³¹ में 2167 उदाहरण थे जहां कर्मिदल को लोको निरीक्षक द्वारा परामर्श दिया गया था, लेकिन लोको निरीक्षको, जिन्होंने कर्मिदल, को परामर्श दिया था, की आईडी सीएमएस अभिलेख में उपलब्ध नहीं थी।

सीएमएस ग्रेडिंग और काउंसलिंग डेटा की लोको निरीक्षक के हस्त अभिलेखों/डिविजनल रिकार्डों से तुलना के दौरान उरे (दिल्ली डिविजन) और पूसीरे में सूचना के दो सेटों के बीच बेमेलता पाई गई थी।

³¹ मरे-529, पूतरे-773, दपूमरे-446, उरे-101, पूसीरे-98, उपरे-220 (जोड-2167)

इस प्रकार, परामर्श की अवधि का वर्तमान आदेशों के अनुसार पालन नहीं किया गया था जो सुचारू रूप से रेलगाड़ी प्रचालन को प्रभावित कर सकता था या सीएमएस में परामर्श को समय पर और उचित रूप से अपडेशन नहीं किया गया था जो सीएमएस में उपलब्ध परामर्श डेटा के आधार पर निर्णय लेने को प्रभावित कर सकता था।

दिल्ली मण्डलीय मुख्यालय में दौरे के दौरान यह देखा गया कि लोको निरीक्षक, मण्डलीय मुख्यालय को कर्मिदल की ग्रेडिंग और परामर्श की मासिक रिपोर्ट, मैनुअल रूप से अग्रेषित कर रहे हैं और वही ब्यौरा आगे निर्णय लेने के लिये मैनुअल रूप से संकलित किया जा रहा था, यद्यपि सुसंगत ब्यौरे सीएमएस में पहले से ही उपलब्ध था और सीएमएस सुसंगत डेटा वाली रिपोर्ट भी प्रस्तुत कर रहा था।

(अनुबंध- 21)

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

2.4.9 कर्मिदल के ज्ञानवर्धन के लिए क्विज का साधन के रूप में घटिया उपयोग

क्विज का अर्थ है कर्मिदल के ज्ञान में वृद्धि के लिए प्रश्नोत्तरी। यह विकल्प सीएमएस में प्रदान किया गया है जो कर्मिदल के ज्ञान के मूल्यांकन और विकास के लिए खेल है जिसमें प्रयोगकर्ता को चार विकल्प सहित एक प्रश्न पूछा जाता है। इस साधन की उपयोगिता और प्रभावकारिता की प्रश्नोत्तरी प्रबंधन डेटा के विश्लेषण द्वारा लेखापरीक्षा में जांच की गई थी जिससे पता चला कि 16 जोनल रेलवे में विश्लेषण किये गये 63729 सक्रिय कर्मिदल में से, केवल 16401 (25.74 प्रतिशत) कर्मिदल ने अपने ज्ञान की जांच के लिए ऑनलाइन प्रश्नोत्तरी में भाग लिया।

(अनुबंध- 22)

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

2.4.10 सांस विश्लेषक (बीए) इकाईयों का घटिया कार्यान्वयन

दिसम्बर 2001 में आरबी द्वारा जारी इयूटी पर नशे की संशोधित नीति के अनुसार किसी भी परिचालन स्टाफ को सांस विश्लेषण जांच कराये

बिना ड्यूटी के लिए हस्ताक्षर करने की अनुमति नहीं है और सांस विश्लेषक जांच की रीडिंग को हस्ताक्षर करने वाले रजिस्टर में रिकॉर्ड करना होता है। इस प्रकार के मानकों को ड्यूटी समाप्त होते समय भी बनाये रखना होता है।

संरक्षा निदेशालय (रेलवे बोर्ड) की राय थी कि ड्यूटी शुरू/समाप्त करने पर बीए जांच निवारक के साथ-साथ नशे का प्रारंभिक सबूत भी है। संभव है यदि ड्यूटी शुरू करते समय कर्मिदल को नशे में पाया जाये, तो वह बीमारी बता सकता है। इसके अतिरिक्त, यदि कर्मिदल ड्यूटी समाप्त करते समय नशे में पाया जाये उसके विरुद्ध डीएआर कार्यवाही की जा सकती है। इस प्रकार सीएमएस में बीए उपकरण का एकीकरण उसे प्रतिरूपण के प्रति फूलप्रूफ बनाता है और जांच को मजबूत करता है। यह कर्मिदल के बीच ड्यूटी पर नशे के जोखिम की जांच में सहायक है और रेलगाड़ी प्रचालन में सुरक्षा को बढ़ाता है।

तथापि, लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि बीए यूनितों को सीएमएस के साथ एकीकृत नहीं किया गया है जिसके परिणामस्वरूप मैनुअल हस्तक्षेप के कारण सीएमएस में बेमेल आँकड़े दर्ज किए गए, इसके अलावा कर्मिदल और पर्यवेक्षक के बीच मिलीभगत की संभावना हो गई।

रेलगाड़ियों के सुरक्षित परिचालन के लिए बीए जांच के महत्व को जानने के बावजूद रेल प्रशासन/क्रिस ने 2006 में सिस्टम डिजाईन स्टेज के समय बीए यूनितों के साथ सीएमएस के एकीकरण का प्रावधान संबंधित जोखिमों को कम करने के लिए नहीं किया गया। 12 जोनल रेलवे में बीए यूनितें एकीकृत नहीं थीं। उन लॉबियों की संख्या, जहां इन्हें एकीकृत किया गया है, काफी कम है। उन लॉबियों जहां इन्हें एकीकृत किया गया है और गैर एकीकरण के कारण अनियमितताओं के विवरण को *परिशिष्ट-XIX* में दिया गया है।

(अनुबंध- 23)

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणी कि सीएमएस अन्तिम फेस, स्तर-1 को केवल बीए उपकरणों के साथ संस्वीकृत किया है, सीएमएस एप्लीकेशन में प्रावधान मुद्दैया करवाया गया है ताकि बायोमेट्रिक्स और बीए जांच आवश्यकता को पूरा किया

जा सके और नव विकसित क्लाइन्ट इमेज को कियोस्क थिन क्लाइन्ट पर लोड करने की आवश्यकता है। बेमेल ऑकड़ों के संबंध में, क्रिस ने टिप्पणी की कि यह डेटा की त्रुटियां हैं जो परीक्षण के दौरान सृजित हुई हैं। आरबी ने अपने उत्तर में यह भी कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

तथापि, आरबी ने फेज-I, फेज-II और अंतिम फेज के चरण-II के अन्तर्गत कार्यान्वित लॉबियों के लिए बीए उपकरण संस्वीकृत न करने के कारणों का खुलासा नहीं किया। इसके अतिरिक्त, क्रिस की टिप्पणियां स्वीकार्य नहीं थी क्योंकि डेटा बेमेलता लेन-देन दो-तीन महीने की अवधि से संबंधित था और इस संबंध में उपचारात्मक कार्यवाई की सूचना नहीं दी गई है।

लेखापरीक्षा उप-उद्देश्य : क्या सीएमएस ओवर टाईम और किलोमीटर भत्ते के भुगतान के नियंत्रण, कर्मिदल उत्पादकता की मानीटरिंग और मिथ्यारोगी के मामलों में प्रभावी था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि वर्तमान आदेशों के अनुसार सीएमएस के गलत/गैर समाकृति के कारण, कर्मिदल डेटाबेस के सामयिक अपडेशन में विलम्ब, कर्मिदल साइन ऑन/साइन ऑफ समय, कर्मिदल की वैधता के लिए पर्याप्त साधनों की कमी, और एप्लीकेशन नियंत्रणों की अपर्याप्तता के कारण असामान्य/गलत माइलेज भत्ते का सृजन/गणना के साथ-साथ अतिरिक्त माइलेज भत्ते का भुगतान हुआ जिससे माइलेज भत्ते के अतिरिक्त भुगतान को रोकने का सीएमएस का उद्देश्य विफल हो गया।

2.5.1 मुख्यालय/आउट स्टेशन पर न होने वाली ड्यूटी/प्रशिक्षण के लिए भत्ते की गलत समाकृति

भारतीय रेल स्थापना नियमपुस्तक के पैरा 907 के अनुसार, जब परिचालन स्टाफ, गैर-परिचालन ड्यूटी (जैसे प्रशिक्षण, पूछताछ आदि) में लगाया या नियुक्त किया जाता है, वे ऐसी गैर-रनिंग ड्यूटी जो उन्हें निष्पादित करनी हो सकती है, के लिए प्रत्येक केलेंडर दिन के लिए किलोमीट्रेज (एएलके) के बदले भत्ते के पात्र होते हैं। जब ऐसी गैर-रनिंग ड्यूटी परिचालन स्टाफ द्वारा उनके मुख्यालय में की जाती है,

उन्हें परिचालन भत्ते के वेतन तत्व का भुगतान किया जाएगा अर्थात् एक दिन के लिए लागू मूल वेतन का 30 प्रतिशत (अर्थात् एक प्रतिशत प्रतिदिन)। जब ऐसी गैर-रनिंग ड्यूटी कहीं बाहर की जाती है, तो उन्हें एएलके का भुगतान किया जाता है जैसा निर्धारित हो (अर्थात् 160 किलोमीट्रेज प्रतिदिन)। सीएमएस में प्रावधान किया गया है जो विभिन्न लॉबी को विभिन्न भत्तों को समाकृति करने में सक्षम बनाता है जो विभिन्न कर्मिदल सदस्यों को कहीं बाहर और मुख्यालय में गैर-रनिंग ड्यूटी करने के लिए दिया जाता है।

सीएमएस में समाकृत भत्तों की समीक्षा से पता चला कि नियमों का उल्लंघन करते हुये, सीएमएस में अपने मुख्यालय पर गैर-रनिंग ड्यूटी/प्रशिक्षण करने के लिए कर्मिदल को 80/120/160 किलोमीट्रेज प्रतिदिन का प्रभार अनुमत करने के मामले थे। सीएमएस की गलत समाकृति के परिणामस्वरूप लगभग ₹ 485 लाख का माइलेज भत्ते की गणना हुई। ऐसे मामले भी पाए गए जहां कर्मिदल को मुख्यालय से भिन्न स्थान पर गैर-रनिंग ड्यूटी करते हुए दर्शाया गया था, तथापि, उसका मुख्यालय स्थान और बाहरी स्थान बिल्कुल एक समान थे। सीएमएस में, सीएमएस के मास्टर डेटा में 98 प्रकार की गैर-रनिंग ड्यूटियों को परिभाषित किया गया था, तथापि सीएमएस के अन्तर्गत 100 प्रकार की गैर-रनिंग ड्यूटियां संसाधित पाई गई थी। प्रत्यक्ष सत्यापन के दौरान किलोमीट्रेज भत्ते के वास्तविक भुगतान के मामले पाए गए थे जबकि गैर-रनिंग ड्यूटियां मुख्यालय में निष्पादित की गई थीं। (परिशिष्ट - XX)

(अनुबंध - 24)

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

2.5.2 सीएमएस में आउटस्टेशन ड्यूटी के लिए अनुमत किलोमीट्रेज की समाकृति में विसंगतियां

सीएमएस कर्मिदल सदस्यों को 'अनुमत किलोमीट्रेज' के भुगतान के लिए समाकृत किया गया था। विभिन्न लॉबियों³² के कर्मिदल को अनुमत किलोमीट्रेज के लिए सीएमएस की समाकृति की समीक्षा की

³² उरे, पूरे, मरे, दपूमरे और पूसीरे

गई थी जिसमें दो स्टेशनों के बीच अनुमत किलोमीट्रेज.(आना-जाना) में बड़ी विसंगतियों का पता चला अर्थात् एनजेडएम से सीएच तक 160 कि.मी., डीएलआई से सीएच 204 कि.मी. और एनडीएलएस से सीएच के बीच 320 कि.मी.। इस प्रकार, एक ही शहर की दो लाबियों/स्टेशनों के बीच की दूरी 160 से 320 कि.मी. तक थी। उरे और अन्य जोनल रेलवे में विसंगतियों के अन्य उदाहरण **अनुबंध 25** में दिये गये हैं। नमूना जांच के दौरान, ऐसे मामले पाए गए जहां सीएमएस द्वारा सृजित माइलेज भत्ते की रिपोर्टों को अनुमत कि.मी. की गलत समाकृति के कारण मैनुअल रूप से शुद्ध किया गया था। *(परिशिष्ट - XXI)*

(अनुबंध - 25)

इस प्रकार, उपरोक्त से यह सिद्ध होता है कि अनुमत किलोमीट्रेज प्रभारित करने के लिए सीएमएस को उचित तरीके से समाकृत नहीं किया गया जिसके कारण माइलेज रिपोर्टों में हाथ से सुधार किए गए थे और गलत भुगतान की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

2.5.3 माइलेज भत्तों का गलत प्रभारित करना

पूरे की पाकुर (पीकेआर) लॉबी की नवम्बर 2014 की माइलेज रिपोर्टों के विश्लेषण के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि सिस्टम ने पीकेआर से पीकेआर के बीच 4 किमी की समान दूरी तय करने के लिए मार्ग संख्या 10151 पर 160 किमी और मार्ग संख्या 10150 पर 210 किमी का माइलेज भत्ता तय किया था और सीएमएस में सृजित मार्ग सं. 10151³³ तथा मार्ग संख्या 10150³⁴ फिक्सड माइलेज मार्ग थे तथा लेखापरीक्षा में ये मार्ग संख्या 10151 पायलटों की बुकिंग के लिए डिफाल्ट के रूप में और मार्ग संख्या 10150 गार्डों के लिए डिफाल्ट के रूप में प्रयोग किये जा रहे थे। इसके परिणामस्वरूप पायलटों और गार्डों के लिए भिन्न माइलेज प्रभारित किए गए थे। उपरोक्त के समर्थन में आदेश/अनुदेश लेखापरीक्षा को प्रस्तुत नहीं किये गए थे।

³³ पीकेआर-पीकेआर-केएसआईके-/160

³⁴ पीकेआर-पीकेआर-पीकेआरजेड-/210

पीकेआर लॉबी के कर्मिदल को भुगतान सीएमएस द्वारा सृजित भते के आधार पर किया गया था।

(अनुबंध- 26)

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

2.5.4 माइलेज भतों का सृजन-साइन ऑन/ऑफ समय के गैर-वैधीकरण/विलम्ब, भते की गलत समाकृति इत्यादि

भारतीय रेल स्थापना नियमपुस्तक के पैराग्राफ 914 (ii) के अनुसार, प्रत्येक रेलवे ऐसे भागों और परिस्थितियों की पहचान करेगा जहां परिचालन स्टाफ के पास निर्धारित इयूटी घंटों के अन्दर पर्याप्त किलोमीट्रेज के अर्जन की संभावना नहीं है। इन पहचाने गए भागों और परिस्थितियों के लिए परिचालन स्टाफ को पूरे निर्धारित इयूटी घंटों के लिए 120 कि. मी की दर से भुगतान किया जाएगा और ऐसे भागों को 'न्यूनतम गारंटी भाग' माना जाएगा। तथापि, इस नियम को उचित तरीके से अनुसरण/लागू नहीं किया। इसके अलावा, सिस्टम द्वारा कर्मिदल साइन ऑन/ऑफ समय को भी वैध नहीं किया गया जिसके परिणामस्वरूप माइलेज भते का गलत सृजन हुआ। इस संबंध में पाए गए मामले नीचे दिए गए हैं:

2.5.4.1 समान लॉबी से समान कर्मिदल साइन ऑन/ऑफ समय- अनियमित माइलेज भते का सृजन

- पूरे में सीएमएस डेटा के साथ साथ सीएमएस माइलेज रिपोर्टों की नमूना जांच के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि सात संव्यवहारों में कर्मिदलों के समय और लॉबियों/स्थानों के साइन ऑन और साइन ऑफ समान थे अर्थात् कर्मिदल इयूटी घंटे शून्य थे, सिस्टम द्वारा किसी भी माइलेज भते की गणना नहीं की जानी चाहिए थी। तथापि प्रत्येक मामले में सीएमएस द्वारा 120 कि मी की माइलेज अनुमत की गई थी क्योंकि मार्गों को न्यूनतम गारंटी सेक्शन के रूप में चिन्हित किया गया था।
- उरे में सात मामलों के संबंध में कर्मिदल ने समान स्टेशन/लॉबी से और समान समय पर साइन आन/ऑफ किया था किन्तु सीएमएस ने 40 किमी से 248 कि मी तक की सीमा तक

माइलेज भत्ते की गणना की थी जबकि सात मार्गों में से छः को न्यूनतम गारंटी सेक्शन के रूप में चिह्नित नहीं किया गया था। सात मामलों में से एक में, टीए शून्य माइलेज भत्ते के लिए तैयार किया गया था किन्तु 120 कि मी की माइलेज की गणना सीएमएस द्वारा की गई थी जो अनियमित थी।

(अनुबंध - 27)

इससे पता चलता है कि सीएमएस में कर्मिदल साइन आन/ऑफ समय की वैधता और उससे सृजित माइलेज भत्ते के पर्याप्त नियंत्रण की कमी थी।

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणी कि मामले निर्धारित माइलेज मार्गों से संबंधित हैं और कोई वैधता प्रस्तावित नहीं की गई है क्योंकि कोई न्यूनतम परिचालन समय नहीं है का पृष्ठांकन करते हुए जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किए।

क्रिस की टिप्पणी स्वीकार्य नहीं है क्योंकि शून्य ड्यूटी घंटों के लिए माइलेज भत्ते के प्रभार से बचने के लिए आवश्यक वैधीकरण अपेक्षित हैं।

2.5.4.2 कर्मिदल द्वारा दो विभिन्न लांबियों से समान समय पर साइन ऑन/साइन ऑफ-अनियमित माइलेज भत्ते का सृजन

दो जोनल रेलवे³⁵, में सीएमएस माइलेज भत्ता रिपोर्टों के साथ सीएमएस डेटा की नमूना जांच के दौरान लेखापरीक्षा ने 732 उदाहरण/संव्यवहार देखे जहां कर्मिदल ने समान समय पर दो अलग-अलग लांबियों/स्थानों से साइन आन तथा साइन ऑफ किया था, जबकि यह व्यवहारिक नहीं था क्योंकि लांबियाँ प्रत्यक्ष रूप से एक दूसरे से अलग अलग थी तथा इन मामलों में, सीएमएस ने साइन आन/ऑफ समय की पुष्टि के बिना ही माइलेज भत्ता भी अनुमत किया है।

अतः, समान कर्मिदल द्वारा समान समय पर दो प्रत्यक्ष रूप से अलग अलग लांबियों से साइन ऑन तथा साइन ऑफ के समय की पुष्टि के

³⁵ उरे=728 मामले, पूरे=4

लिए सीएमएस में तर्कसंगत नियंत्रणों की कमी के परिणामस्वरूप माइलेज भत्तों का अनियमित सृजन हुआ है।

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणी का पृष्ठांकन करते हुए कि ड्यूटी घंटे का वैधीकरण प्रस्तावित नहीं है क्योंकि कोई न्यूनतम चालन समय नहीं है, जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किए।

क्रिस की टिप्पणी स्वीकार्य नहीं है क्योंकि शून्य ड्यूटी घंटे के लिए माइलेज भत्ते के गलत प्रभार से बचने के लिए आवश्यक वैधीकरण अपेक्षित हैं।

2.5.4.3 न्यूनतम गारन्टी/असक्षम सेक्शन की गलत समाकृति

नियमपुस्तक के प्रावधान³⁶ के अनुसार, प्रत्येक रेलवे ऐसे सेक्शनों तथा परिस्थितियों को चिन्हित करेगा जिनमें रनिंग स्टाफ को निर्धारित ड्यूटी घंटों में पर्याप्त किलोमीट्रेज उपार्जित करने में समर्थ करने की संभावना नहीं है। इन चिन्हित सेक्शनों तथा परिस्थितियों के लिए, रनिंग स्टाफ को पूरे निर्धारित ड्यूटी घंटों के लिए 120 किमी की दर पर भुगतान किया जाएगा।

- दपरे के हुबली डिवीजन में, छह सेक्शन अगस्त 2008 में सुविधा विहीन सेक्शन के रूप में चिन्हित किये गए थे जो अप्रैल 2004 से प्रभावी थे। मई 2011 के दौरान, और चार सेक्शनों को असक्षम /न्यूनतम गारंटी सेक्शन के रूप में चिन्हित किया गया था। जो अप्रैल 2011 से मार्च 2012 तक प्रभावी थे।

लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि मार्च 2012 के बाद चिन्हित सुविधाविहिन सेक्शनों की वैधता विस्तारित करने के लिए दपरे द्वारा कोई आदेश जारी नहीं किए गए थे। इसके परिणामस्वरूप सितम्बर 2014 से नवम्बर 2014 के दौरान दपरे द्वारा असक्षम सेक्शन के लिए (लगभग) ₹ 13.40 लाख के किलोमीट्रेज भत्ते का अनियमित भुगतान हुआ।

(अनुबंध 28-तालिका ए एवं बी)

³⁶ भारतीय रेल स्थापना नियमपुस्तक का पैराग्राफ 914 (ii)

- उरे के दिनांक 21 अक्टूबर 2008 के पत्र के अनुसार नरवाना-कुरुक्षेत्र (एनआरडब्ल्यू-केकेडीई) सेक्शन को न्यूनतम गारंटी सेक्शन के रूप में परिभाषित किया गया है किन्तु सीएमएस में यह केवल एक तरफ के लिए चिन्हित किया गया है जैसाकि एनआइडब्ल्यू से केकेडीई के बीच मार्ग संख्या 1097 को और केकेडीई से एनआरडब्ल्यू के बीच मार्ग संख्या 1760 को ऐसा परिभाषित नहीं किया गया है।
- पूतरे में, केडीजेआर-एनवाईजी-पीआरएनआर-जीएडीएच³⁷ तथा केडीजेआर सेक्शन को न्यूनतम गारंटी सेक्शन के रूप में परिभाषित किया गया था। तथापि, इसे सीएमएस में इस प्रकार चिन्हित नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप न्यूनतम गारंटी माइलेज भत्ते की संगणना करने के बजाए वास्तविक किमी के आधार पर माइलेज भत्ता की संगणना हुई।

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

2.5.4.4 घाट भत्ते की गलत गणना

वर्तमान आदेशों³⁸, के अनुसार, उपूरे में लाल कुंआ-हल्दवानी (एलकेयू-एचडीडब्ल्यू) तथा हल्दवानी-काठगोदाम (एचडीडब्ल्यू-केजीएम) सेक्शनों का विशेष घाट सेक्शन के रूप में चयन किया गया है। घाट सेक्शन के लिए घाट भत्ते की गणना एलकेयू-एचडीडब्ल्यू सेक्शन के लिए वास्तविक दूरी के दो गुणा तथा एचडीडब्ल्यू-केजीएम सेक्शन के लिए वास्तविक दूरी के तीन गुणा पर की जानी है। सीएमएस डेटाबेस के अनुसार, एलकेयू-एचडीडब्ल्यू के बीच घाट सेक्शन (16.09 किमी की दूरी वाले) को मार्ग संख्या 890 तथा 1464 के अन्तर्गत टाईप-II घाट सेक्शन के रूप में परिभाषित किया गया है तथा टाईप-II घाट सेक्शन के लिए माइलेज भत्ते की गणना सीएमएस द्वारा वास्तविक दूरी के दो गुणा के बजाय वास्तविक दूरी के तीन गुणा (सामान्य कार्य के दो गुणा जमा वास्तविक दूरी) पर की जाती है। इसके अतिरिक्त, मार्ग संख्या 890 तथा 1464 के अन्तर्गत, हल्दीरोड (एचएलडीडी) और

³⁷ शब्दावली देखें

³⁸ डीएमई/(ओएंडएफ)/आईजेडएन पत्रांक मैकेनिकल/539/3/4 भाग-1 दिनांक 1 जून 2011

लालकुंआ (एलकेयू) के बीच सेक्शन (7.63 किमी की दूरी वाले) को टाईप-II घाट सेक्शन के रूप में चिन्हित किया गया है अर्थात् इस सेक्शन के लिए माइलेज भत्ते की गणना भी वास्तविक दूरी के तीन गुणा पर की गई है। तथापि, एचएलडीडी एवं एलकेयू के बीच का सेक्शन घाट सेक्शन नहीं है।

अतः, एचडीडब्ल्यू से एलकेयू तथा एचएलडीडी से एलकेयू के लिए मार्ग संख्या 890 तथा 1464 के अन्तर्गत गणना किये गये माइलेज भत्ते की गणना वर्तमान आदेशों के अनुसार नहीं की गई थी तथा भुगतान सीएमएस द्वारा सृजित माइलेज के अनुसार किया गया था।

उत्तर (सितम्बर 2015) में, रेलवे बोर्ड ने बताया कि जोनल रेलों को आवश्यक निर्देश जारी किये गए हैं।

2.5.4.5 देरी से साइन ऑफ करने के कारण अधिक शंटिंग माइलेज भत्ते की संगणना/भुगतान

सीएमएस पर क्रिस दस्तावेजों के अनुसार, एक शन्टर को एक घंटे (30 मिनट तक पूर्णांकन किया गया) की शंटिंग ड्यूटी के लिए 15 किमी का माइलेज भत्ता अनुमत है। सामान्य तौर पर शन्टरों को एक पारी में आठ घंटे के लिए अथवा आठ घंटों की ड्यूटी दो पारियों में 16 घंटे ड्यूटी हेतु बुक किया जाता है। तथापि, लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि सीएमएस उन मामलों को दर्शाने के लिए समनुरूप नहीं था जहां माइलेज भत्ता ड्यूटी के बेहद अधिक घंटों के लिए है, जिससे रेल प्रशासन को सुधारात्मक उपाय करने का अवसर नहीं मिला तथा माइलेज भत्ता जैसे सीएमएस द्वारा गणना की गई थी, उसी प्रकार शन्टरों को भुगतान किया जा रहा है (कुछ मामलों को छोड़कर जहाँ लॉबी स्टाफ सतर्क था तथा मैनुअल हस्तक्षेप किया गया था)। इस संबंध में, आपतियाँ इस प्रकार हैं:

- लेखापरीक्षा ने उरे तथा मरे में डेटा विश्लेषण से पाया कि 1772 मामलों³⁹ में सीएमएस ने 17 घंटे से 270 घंटों⁴⁰ से अधिक की अवधि के लिए शंटिंग ड्यूटी करने के लिए 15 किलोमीटर प्रति घंटे की दर पर शंटिंग माइलेज भत्ता अनुमत किया था जिसके

³⁹ उरे=1216 मामले, मरे=556 मामले

⁴⁰ मरे=17 घंटे से 264 घंटे, उरे=17 घण्टे से 270 घंटे

परिणामस्वरूप 7,60,095 किमी⁴¹ के शंटिंग माइलेज भत्ते की गणना हुई जो 17 घंटे की अवधि से अधिक की इयूटी से संबंधित था। यह संभवतः खराब पर्यवेक्षी नियंत्रण के कारण असामान्य 'कर्मोदल साइन ऑन/साइन ऑफ के समय' का अनुमोदन करने पर घटित हुआ।

- टीकेडी लॉबी में वास्तविक अभिलेखों की संवीक्षा से उन दृष्टांतों का पता चला जहाँ कर्मोदल को सीएमएस द्वारा गणना के अनुसार शंटिंग माइलेज भत्ते का भुगतान किया गया था। उदाहरण के लिए, 11 अक्टूबर 2014 को आठ घंटे की पारी की इयूटी हेतु बुक किये गए एक कर्मोदल (आईडी टीकेडी 1456) को 32 घंटे की इयूटी के लिए शंटिंग माइलेज भत्ता अनुमत किया गया था और 120 किमी के लिए शंटिंग माइलेज भत्ते की हकदारी के प्रति 480 किमी के लिए शंटिंग माइलेज भत्ते का भुगतान किया गया था। 16 घंटे इयूटी (आठ घंटे की दो पारी) के लिए तैनात एक कर्मोदल (आईडी टीकेडी 1441) को 32 घंटे की इयूटी के लिए भुगतान किया गया था तथा 240 किमी के लिए शंटिंग माइलेज भत्ते की हकदारी के प्रति 480 किमी के लिए शंटिंग माइलेज भत्ते का भुगतान किया गया था।
- जीजेडबी लॉबी में, आठ घंटे इयूटी (एक पारी) अथवा 16 घंटे इयूटी (दो पारी) के लिए बुक किये गए कर्मोदल को 32 घंटे से 61 घंटे तक की इयूटी अवधि के लिए माइलेज भत्ते का भुगतान किया गया था तथा 120 किमी अथवा 240 किमी की हकदारी के प्रति 480 किमी से 915 किमी के लिए शंटिंग माइलेज भत्ते का भुगतान किया गया था। जीजेडबी लॉबी में, एक कर्मोदल (आईडी जीजेडबी 1527) 1 अक्टूबर से 2 अक्टूबर 2014 तक अनुपस्थित था परन्तु उसे 1 अक्टूबर 2014 से 5 अक्टूबर 2014 (102 घंटे) तक निरंतर रूप से प्रणाली ने शंटिंग इयूटी करने के लिए 1530 किमी के लिए मील दूरी भत्ते का भुगतान अनुमत किया था जो स्पष्ट रूप से संदेह उत्पन्न करता है कि उसे एक प्रॉक्सी के द्वारा लागू इन किया गया था।

⁴¹ उर= 4,29,195 किमी., मर=3,30,900 किमी.

- माइलेज भत्ते का अधिक भुगतान इस तथ्य के कारण था कि संबंधित कर्मिदल ने समय पर सीएमएस में साइन ऑफ नहीं किया था परन्तु इसे पर्यवेक्षक द्वारा अनुमोदित किया गया था तथा सीएमएस में असामान्य शंटिंग माइलेज भत्ते के सृजन के साथ साथ विलम्बित साइन ऑफ को रोकने के पर्याप्त नियंत्रण/प्रावधान की भी कमी थी तथा संबंधित कर्मिदल सदस्यों ने भी भुगतान हेतु माइलेज भत्ते का अधिक प्रभार नहीं दर्शाया था।
- 3488 मामलों में, शंटरो/कर्मिदल ने 511 से 539 मिनटों (अर्थात् 8½ घंटे से अधिक तथा नौ घंटे से कम तक) के लिए शंटिंग इयूटी की थी तथा प्रणाली द्वारा नौ घंटों के लिए माइलेज भत्ता अनुमत किया गया था यद्यपि, शंटर रोस्टर के अनुसार, शंटर आठ घंटे की पारी के लिए तैनात किया जाता है। इसी प्रकार, 149 मामलों में शंटरो/कर्मिदल सदस्यों को 16½ घंटे से अधिक तथा 17 घंटे से कम के लिए इयूटी करने के लिए शंटिंग माइलेज भत्ता अनुमत किया गया था यद्यपि रोस्टर के अनुसार, शंटर/कर्मिदल सदस्य 16 घंटे (दो पारी मामलों में) के लिए तैनात किया जाता है। अतः, 3637 मामलों में साइन ऑफ करने में विलम्ब के कारण 54,555 किमी तक अधिक माइलेज भत्ते की संगणना हुई।
- इसके अतिरिक्त, जीजेडबी तथा टीकेडी लॉबियों में भौतिक अभिलेखों की नमूना जांच से दृष्टांतों का पता चला जहां एक पारी की आठ घंटे की इयूटी तथा दो पारियों की 16 घंटे की इयूटी के लिए तैनात शंटरो को नौ घंटे अथवा 17 घंटे इयूटी के लिए भुगतान किया गया था यद्यपि नौ अथवा 17 घंटे की उनकी इयूटी अवधि नियमित नहीं की गई थी। एसएसबी लॉबी में प्रत्यक्ष अभिलेखों की नमूना जांच के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि सीएमएस ने शंटिंग माइलेज भत्ते की अधिक संगणना अनुमत की थी परन्तु संबंधित कर्मिदल जिसे 8½ घंटे से अधिक की इयूटी अवधि के लिए माइलेज भत्ता अनुमत किया गया था, ने अपने वेतन बिल से अधिक माइलेज भत्ते की कटौती के लिए इसे दर्शाया था।
- उरे डेटा के विश्लेषण से यह भी पता चला कि 1911 मामलों में, सीएमएस ने आठ घंटे से अधिक अवधि यथा नौ घंटे से 15 घंटों

के बीच की गई इयूटी के लिए जो रोस्टर घंटों के अनुसार नहीं थी, के लिए की गई शंटिंग इयूटी से संबंधित 72495 किमी के शंटिंग माइलेज भत्ते की संगणना की थी।

- पूसीरे में, यह देखा गया था कि सीएमएस माइलेज भत्ते के भुगतान को नियंत्रित करने वाले साधन के रूप में कार्य नहीं कर रही थी जैसाकि 1 अक्टूबर 2014 से 31 अक्टूबर 2014 तक की अवधि के लिए माइलेज भत्ता सार रिपोर्ट की नमूना जाँच के परिणामों से स्पष्ट था जिससे यह पता चला कि पर्यवेक्षक द्वारा समय पर टीए का अनुमोदन न होने के कारण कर्मिदल को मैनुअल रूप से साइन ऑफ करना पड़ा तथा गैर-सीएमएस स्थानों पर कर्मिदल द्वारा मैनुअल रूप से साइन ऑन तथा साइन ऑफ के सीएमएस डेटा के अनुचित अपडेशन के परिणामस्वरूप सीएमएस द्वारा 1395 किमी से 3200 किमी तक अधिक माइलेज भत्ते की संगणना हुई जिसमें मैनुअल रूप से सुधार की आवश्यकता थी।

उत्तर (सितम्बर 2015) में रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणियों को पृष्ठांकित करते हुए कि वैधीकरण प्रारंभ किया जा सकता है यदि रेलवे द्वारा पैरामीटर परिभाषित किये जाएं, बताया कि जोनल रेलवे को आवश्यक अनुदेश जारी किये गए हैं।

2.5.4.6 डेटा अपडेशन में समय-अंतराल के कारण आफिसिएटिंग माइलेज भत्ते की अमान्य संगणना/भुगतान

क्रिस दस्तावेजों के अनुसार, वरिष्ठ सहायक लोको पायलट/लोको पायलट शन्टर (एसएएलपी/एलपीएस) शंटिंग इयूटी करने के लिए कार्यवाहक माइलेज भत्ते के लिए हकदार नहीं है। सीएमएस डेटा की समीक्षा से पता चला कि 5 सितम्बर तथा 5 दिसम्बर 2014 के बीच, सीएमएस ने शंटिंग इयूटी करने के लिए एसएएलपी तथा एलपीएस को कार्यवाहक माइलेज भत्ते के रूप में 7,681 किमी की संगणना की थी।

ये किलोमीटर उनकी एसएएलपी/एलपीएस के रूप में पदोन्नति की तिथि के पश्चात अनुमत किये गए थे। उरे की टीकेडी तथा एसएसबी लॉबियों में अभिलेखों की नमूना जांच के दौरान यह देखा गया था कि आफिसिएटिंग माइलेज भत्ते का ऐसा अस्वीकार्य भुगतान किया गया था क्योंकि कर्मिदल की पदोन्नति तिथियाँ सीएमएस में समय पर

अपडेट नहीं की गई थी जिसके कारण अस्वीकार्य आफिसएटिंग माइलेज भत्ता प्रभारित किया गया।

उत्तर (सितम्बर 2015), में रेलवे बोर्ड ने बताया कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किये गए हैं।

2.5.5 वर्षों से कर्मिदल के नियोजित उपयोग से गैर-नियोजित उपयोग की प्रतिशतता में वृद्धि

कर्मिदल के प्रभावशाली उपयोग का अर्थ है नियोजित गतिविधियों में कर्मिदल के अधिक परिनियोजन के साथ-साथ गैर-नियोजित गतिविधियों में कर्मिदल के परिनियोजन में कमी। अप्रैल 2014 से नवम्बर 2014 की अवधि से संबंधित 13 जोनल रेलवे⁴² के सीएमएस के कर्मिदल उपयोग डेटा के विश्लेषण से पता चला कि कुल नियोजित घंटों (अर्थात् रनिंग ड्यूटी करने तथा आराम पर उपयोग हुई अवधि) से कुल गैर-नियोजित घंटों (छुट्टी, स्थायी ड्यूटी, प्रशिक्षण तथा अन्य विभिन्न प्रकार की ड्यूटी पर उपयोग की गई अवधि) की प्रतिशतता 5.68 प्रतिशत (दरे) से 19.28 प्रतिशत (पूतरे) तक थी।

इन जोनल रेलवे⁴³ के अप्रैल 2011 से नवम्बर 2014 तक की अवधि से संबंधित सीएमएस के कर्मिदल उपयोग डेटा के वर्षवार विलेखन से पता चला कि कुल नियोजित घंटों से कुल गैर नियोजित घंटों की प्रतिशतता पूरे, उपरे, दपूमरे, परे, पमरे, मरे, दपूरे, उमरे, दरे तथा दपरे में बढ़ती प्रवृत्ति दर्शाती है जबकि उरे, पूतरे तथा पूसीरे में इसने घटती प्रवृत्ति दर्शायी थी। अप्रैल 2011 से नवम्बर 2014 के दौरान यह पूरे में 1.75 प्रतिशत से 8.71 प्रतिशत तक बढ़ गई थी तथा दपूमरे में 13.52 प्रतिशत से 17.12 प्रतिशत तक बढ़ गई थी। पूतरे में यह 23.57 प्रतिशत से 19.28 प्रतिशत तक घट गई थी तथा पूसीरे में 8.64 प्रतिशत से 7.73 प्रतिशत तक घट गई थी।

(अनुबंध - 29)

अतः गैर-नियोजित गतिविधियों पर कर्मिदल के उपयोग की बढ़ती प्रवृत्ति के कारण यह निष्कर्ष निकला कि नियोजित गतिविधियों में

⁴² मरे, पूरे, पूतरे, उरे, पूसीरे, उपरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, पमरे, परे, उमरे तथा दरे

⁴³ मरे, पूरे, पूतरे, उरे, पूसीरे, उपरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, पमरे, परे, उमरे एवं दरे

कर्मिदल के परिनियोजन को सुधारने के लिए उचित नियंत्रण नहीं किया जा रहा था।

उत्तर (सितम्बर 2015), में रेलवे बोर्ड ने बताया कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किये गए हैं।

2.5.6 एफओआईएस/सीएमएस/सीओए गाडी आगमन/प्रस्थान समय की तुलना में कर्मिदल संचलन डेटा की तुलना

आठ जोनल रेलवे में कर्मिदल साइन-ऑन/साइन-ऑफ तथा एफओआईएस/सीएमएस/सीओए आगमन/प्रस्थान समय के ब्यौरे वाले डेटा का विश्लेषण किया गया था जो दर्शाता है कि प्रणाली में कर्मिदल के साइन-आन/साइन-ऑफ समय से संबंधित डेटा इनपुट को वैध करने के लिए पर्याप्त नियंत्रण की कमी थी अथवा सीओए/सीएमएस/एफओआईएस रेलगाडी संचलन समय गलत था।

लेखापरीक्षा ने कुछ ऐसे दृष्टांत देखे जहाँ कर्मिदल ने एफओआईएस रेलगाडी प्रस्थान समय के पश्चात साइन-ऑन किया था, कर्मिदल ने एफओआईएस रेलगाडी प्रस्थान समय से असामान्य रूप से पहले साइन-ऑन किया था, कर्मिदल ने रेलगाडी के एफओआईएस आगमन समय से पहले साइन-ऑफ किया था, एफओआईएस रेलगाडी प्रस्थान समय तथा कर्मिदल साइन-आन समय समान था, सीएमएस रेलगाडी प्रस्थान समय असामान्य रूप से रेल अनुक्रम समय के पश्चात था। सीओए डेटा के साथ सीएमएस डेटा की तुलना से उन दृष्टांतों का पता चला जहाँ कर्मिदल साइन-आन नियमित/समय विनिर्दिष्ट सीमा के अन्दर नहीं था। (परिशिष्ट - XXII)

(अनुबन्ध - 30)