

अध्याय IV- भारतीय नौसेना

4.1 मैग्नेट्रॉन्स की अधिप्राप्ति में अतिरिक्त व्यय

एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने ₹8.68 करोड़ के अतिरिक्त व्यय पर एक विशेष फर्म से सी-किंग हेलिकॉप्टर रडार प्रणाली के ट्रांसमीटर रिसेीवर यूनिटों (टीआरयू) के नवीनीकरण के लिए मैग्नेट्रॉन्स की अधिप्राप्ति की। नवीनीकरण के बावजूद, 17 टीआरयू की आवश्यकता के प्रति केवल पांच टीआरयू प्रयोज्य थे जिसके परिणामस्वरूप सी-किंग हेलिकॉप्टरों का केवल स्थानीय मिशनों हेतु सीमित उपयोग किया जा सका।

मैग्नेट्रॉन्स, निगरानी के उद्देश्य से सी-किंग हेलिकॉप्टरों पर स्थापित सुपर सर्चर रडार सिस्टम की एक महत्वपूर्ण उप-असेम्बली है। मैग्नेट्रॉन्स को उनका उपयोग करने के लिए रडार के ट्रांसमीटर रिसेीवर यूनिटों (टीआरयू) में एकीकृत करना पड़ता है। भारतीय नौसेना के पास 17 सी-किंग एमके42बी की इनवेंट्री है और प्रत्येक हेलिकॉप्टर में एक-एक टीआरयू फिट किया गया है। परिचालनात्मक कार्य के लिए, नौसेना को किसी भी समय पर कम से कम 20 टीआरयूज (हेलिकॉप्टर के लिए 17, फ्लोट/रिज़र्व के रूप में 03) की आवश्यकता होती है।

सी-किंग एमके42बी हेलिकॉप्टरों पर स्थापित रडार प्रणाली, मूल उपकरण निर्माता (ओईएम) अर्थात् मैसर्स थेल्स एयरोस्पेस डिवीजन (टीएडी), यूके द्वारा नब्बे के दशक के अन्त में उत्पादन लाईनों के अप्रचलन तथा उनके बन्द होने के कारण तीव्रता से प्रभावित हुई थी। टीआरयूज की प्रयोज्यता तथा मरम्मत व्यवहार्यता भी मुख्यतः मैग्नेट्रॉन्स की अनुपलब्धता के कारण प्रभावित हुई थी क्योंकि वे वाणिज्यिक रूप से ऑफ द शेल्फ (सीओटीएस) उपलब्ध नहीं थे तथा कई वर्ष पहले अप्रचलित घोषित कर दिए गए थे। नौसेना द्वारा आयोजित (दिसम्बर 2009) एक बैठक में, मैसर्स टीएडी, यूके ने सूचित किया कि मैसर्स टीएमडी, यूके अर्थात् मैग्नेट्रॉन्स की ओईएम इस शर्त पर एक आखिरी बार उत्पादन शुरू करने के लिए सहमति हुई थी कि न्यूनतम आदेश मात्रा (एमओक्यू) 25 हो। विचार-विमर्श के बाद इस बात पर सहमत हुई थी कि मैसर्स टीएडी, यूके, मैसर्स टीएमडी, यूके से उनके पास भारतीय नौसेना मरम्मत आदेशों पर रखे हुए टीआरयूज के प्रतिस्थापन हेतु 08 मैग्नेट्रॉन्स मंगाएगा तथा शेष¹ अपेक्षित 12 मैग्नेट्रॉन्स भारतीय नौसेना द्वारा अधिप्राप्त किए जाएंगे।

¹ मुख्यालय नौसेना, विमान, गोवा सं.21/328/10/रडार दिनांक 03.11.2009

नौसैनिक वायु सामग्री निदेशालय (डीएनएएम), एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने 12 मैग्नेट्रॉन की अधिप्राप्ति हेतु आठ फर्मों को प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) जारी किया (फरवरी 2010)। तथापि, मैसर्स टीएमडी, यूके, जो मैग्नेट्रॉन की ओईएम थी, को इस अनुमान पर आरएफपी जारी नहीं किया गया था कि फर्म रक्षा अधिप्राप्ति नियमपुस्तिका (डीपीएम-2009) की शर्तें स्वीकार नहीं करेगी। इनमें से केवल चार फर्मों ने उत्तर दिया। मैसर्स एयरोस्पेस लॉजिस्टिक्स लिमिटेड, यूके ने मैग्नेट्रॉन्स के लिए पीडीएस 59,222 (₹0.41 करोड़ प्रति यूनिट) की दर उद्धृत की बशर्ते एमओक्यू 25 हो, जबकि मैसर्स टीएडी, यूके, एल3 ने 12 मैग्नेट्रॉन्स के लिए पीडीएस 118,500 (₹0.81 करोड़) की यूनिट लागत उद्धृत की। तथापि, डीएनएएम ने पीडीएस 1,379,340 (यूनिट लागत पीडीएस 114,945) पर 12 मैग्नेट्रॉन्स के लिए मैसर्स टीएडी, यूके को क्रय आदेश दिया (जून 2010), क्योंकि एल-1 तथा एल-2 दोनों बोलियों में 25 मैग्नेट्रॉन्स एमओक्यू की आपूर्ति की शर्त थी। फर्म द्वारा मैग्नेट्रॉन्स जून 2011 में आपूर्त किए गए थे।

डीएनएएम ने पीडीएस 1,560,028 (₹12.86 करोड़) पर आठ² टीआरयूज की मरम्मत/नवीनीकरण के लिए जून 2011 तथा मई 2012 के बीच मैसर्स टीएडी, यूके को सात और मरम्मत आदेश दिए जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ पीडीएस 919,560 (₹7.58 करोड़) पर आठ मैग्नेट्रॉन्स की लागत शामिल थी।

लेखापरीक्षा जांच (अक्टूबर 2012) से पता चला कि यद्यपि भारतीय नौसेना को 20 मैग्नेट्रॉन्स की आवश्यकता थी, तथापि 25 मैग्नेट्रॉन्स के लिए एमओक्यू के कारण अप्रैल 2010 में मैसर्स एयरोस्पेस लॉजिस्टिक्स लि0 यूके का एल-1 प्रस्ताव रद्द कर दिया गया था। इसके अतिरिक्त, मैसर्स एयरोस्पेस लॉजिस्टिक्स लि0 यूके की बोली से एमओक्यू शर्त को हटाने /काटने के लिए उसे राजी करने का कोई प्रयास नहीं किया गया था। प्रस्ताव को स्वीकार न करने के कारण पीडीएस 1,115,460³ (₹8.68 करोड़) की हानि हुई। डीएनएएम एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) की कार्रवाई सार्वजनिक खरीद के मौलिक सिद्धान्तों

² एक मरम्मत आदेश में 02 टीआरयूज की मरम्मत की गई थी।

³ मैसर्स टीएडी, यूके से तत्काल खरीदे गए तथा मरम्मत किए जाने वाले मैग्नेट्रॉन्स की यूनिट लागत = पीडीएस 114,945
 20 मैग्नेट्रॉन्स की लागत = पीडीएस 2,298,900
 मैसर्स एयरोस्पेस लॉजिस्टिक्स लि0, यूके से मैग्नेट्रॉन्स की लागत = पीडीएस 59,222
 25 मैग्नेट्रॉन्स के लिए लागत = पीडीएस 1,480,550
 लागत में अन्तर= पीडीएस 819,350+पीडीएस 296,110 मूल्य के 05 मैग्नेट्रॉन्स = पीडीएस 819,350
 +पीडीएस 296,110
 = पीडीएस 1,115,460
 (₹8.68 करोड़)

की अवहेलना थी जिसमें यह प्रावधान है कि सार्वजनिक हित में वस्तुओं की अधिप्राप्ति करने की वित्तीय शक्तियों से प्रत्यायोजित प्रत्येक अधिकारी की सार्वजनिक खरीद में कार्यकुशलता, मितव्ययता व पारदर्शिता लाने के लिए जिम्मेदारी व जवाबदेही सुनिश्चित हो तथा सार्वजनिक अधिप्राप्ति में प्रदायकों से उचित तथा समान व्यवहार किया जाए तथा प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा दिया जाए।

अतिरिक्त प्रधान निदेशक, डीएनएएम ने लेखापरीक्षा के समक्ष स्वीकार किया (सितंबर 2012) कि 20 मैग्नेट्रॉन्स की आवश्यकता के प्रति एमओक्यू अर्थात 25 मैग्नेट्रॉन्स को लगभग आधी कीमतों पर ही प्राप्त किया जाना चाहिए था। तथापि, डीएनएएम ने साथ में लेखापरीक्षा को यह बताया (सितम्बर 2012) कि मैसर्स एयरोस्पेस लॉजिस्टिक्स लिमिटेड, यूके के द्वारा मैग्नेट्रॉन्स की अधिप्राप्ति का प्रयास नहीं किया गया क्योंकि फर्म सिस्टम/संघटक की ओईएम नहीं थी। डीएनएएम ने यह भी कहा (सितम्बर 2012) कि टीआरयूज में एकीकृत किए जाने वाले मैग्नेट्रॉन्स को प्रदायकों/ सर्टॉकिस्टों द्वारा अधिप्राप्ति करने से तथा मैसर्स टीएडी द्वारा सुसज्जित करने के परिणामस्वरूप दो विभिन्न एजेंसियों/ फर्मों से बिक्री उपरांत वारंटी प्रबंधन को डील करने में मुश्किलें आती।

डीएनएएम का उत्तर युक्तिसंगत नहीं है क्योंकि अगर भारतीय नौसेना द्वारा मरम्मत एजेंसी द्वारा अधिप्राप्ति पहली पसंद थी, तब अन्य सात फर्मों को चुनने का कोई आधार नहीं था। इसके अतिरिक्त, वारंटी तथा दो एजेंसियों से डील करने के मुद्दों को भी बेहतर संविदागत शर्तों व उनके प्रबंधन से दूर किया जा सकता था। इसी बीच, भारतीय नौसेना द्वारा जून 2010 में अधिप्राप्त 12 मैग्नेट्रॉन्स में से छः मैग्नेट्रॉन्स, छः टीआरयूज के नवीनीकरण में प्रयोग हेतु जून 2012 में फर्म को जारी किए गए थे।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा (सितम्बर 2015) कि मैसर्स टीएडी, यूके से बढ़ी दरों पर मैग्नेट्रॉन्स मंगाने तथा उनके (मैसर्स टीएडी, यूके) माध्यम से टीआरयूज की मरम्मत /नवीनीकरण करने के बावजूद, उनकी प्रयोज्यता घटिया रही और उसका सी-किंग बेड़े की परिचालनात्मक क्षमता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। ब्यौरों की चर्चा नीचे की गई है:

- जून 2011 तथा मई 2012 के बीच, डीएनएएम द्वारा पीडीएस 1,560,028 (₹12.86 करोड़) मूल्य के दिए सात मरम्मत आदेशों के प्रति पीडीएस 1,166,495 (₹9.61 करोड़) की लागत पर नवीनीकृत आठ टीआरयूज, जुलाई 2015 तक अप्रयोज्य बने हुए हैं। फर्म ने उसके अपने अधिप्राप्त मैग्नेट्रॉन्स इन टीआरयूज में प्रयोग किए थे।
- मार्च 2014 में विमान प्रणाली इंजीनियरिंग निदेशालय (डीएसई) द्वारा पीडीएस 727,210 (₹7.26 करोड़) मूल्य के चार मरम्मत आदेशों के प्रति नवीनीकृत चार

टीआरयूज⁴ में से पीडीएस 366,082 (₹3.02 करोड़) की लागत पर नवीनीकृत दो टीआरयूज जुलाई 2015 तक अप्रयोज्य बने हुए हैं।

- जून 2011 तथा मई 2012 के बीच दिए गए मरम्मत आदेशों में मजदूरी संघटक पीडीएस 35,733 (₹0.29 करोड़) तथा पीडीएस 44,166 (₹0.36 करोड़) के बीच रहा जबकि मार्च 2014 में दिए गए मरम्मत आदेश में मजदूरी संघटक पीडीएस 126,507 (₹1.04 करोड़) तथा पीडीएस 140,672 (₹1.16 करोड़) के बीच था। इस प्रकार, उसी फर्म को जून 2011 तथा मई 2012 के बीच टीआरयूज के नवीनीकरण हेतु दिए गए मरम्मत आदेशों की तुलना में, मार्च 2014 में प्रदत्त मजदूरी लागत 216 से 254 प्रतिशत अधिक थी जिसके परिणामस्वरूप पीडीएस 353,881 (₹3.52 करोड़) का अतिरिक्त व्यय हुआ।
- ओईएम अर्थात् मैसर्स टीएडी, यूके ने नौसेना के समक्ष अक्टूबर 2013 में माना कि उनके पास टीआरयूज की पूरी ओवरहॉल/नवीनीकरण करने की क्षमता नहीं थी।
- भारतीय नौसेना के पास ऑनबोर्ड सी-किंग हेलिकॉप्टर बेड़े पर फिटमेंट हेतु 17 टीआरयूज की आवश्यकता के प्रति जुलाई 2015 तक केवल 5 प्रयोज्य टीआरयूज की इन्वेंट्री थी और 12 में से छः मैग्नेट्रॉन नौसेना के पास थे (जुलाई 2015)।

निदेशालय विमान प्रणाली इंजीनियरिंग (डीएएसई), एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने स्वीकार किया (सितम्बर 2015) कि टीआरयूज की अप्रयोज्यता से सी-किंग विमान प्रभावित हुआ था क्योंकि बेड़े का प्रयोग केवल स्थानीय उड़ान मिशनों के लिए ही किया जा रहा था।

इस प्रकार, भारतीय नौसेना, अपने ओईएम के माध्यम से नवीनीकरण के बावजूद प्रयोज्य रडारों/टीआरयूज की उपलब्धता सुनिश्चित करने में विफल रही जबकि ओईएम एल-3 होने के बावजूद, ₹8.68 करोड़ के अतिरिक्त व्यय पर मैग्नेट्रॉन्स मंगाने का पसंदीदा विकल्प था। परिणामतः, भारतीय नौसेना विमान का इस्तेमाल केवल स्थानीय मिशनों को करने पर बाध्य थी क्योंकि भारतीय नौसेना की 17 टीआरयूज की मांग के प्रति केवल 5 टीआरयूज ही प्रयोज्य थे।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (जनवरी 2016) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

⁴ दो शेष टीआरयूज का अगस्त 2015 तक नवीनीकरण किया जा रहा था।

4.2 नौसैनिक जहाज़ों के लिए रेडियो प्रापक प्रकाशस्तम्भों की परिहार्य अधिप्राप्ति

नौसेना के अंतर्गत विभिन्न निदेशालयों/स्थापनाओं एवं जहाज़ों में समन्वय के अभाव में ₹6.19 करोड़ मूल्य के पांच रेडियो प्रापक प्रकाशस्तम्भों की परिहार्य अधिप्राप्ति हुई।

अग्रिम किफायती मरम्मत से परे (एबीईआर) के प्रति उपकरण की व्यवस्था तथा खरीद की पद्धति, एबीईआर उपकरण की समीक्षा हेतु गठित बोर्ड के लिए उपकरण के अनुमानित शेष जीवन, उसके अप्रचलन, आवर्ती दोषों तथा प्रौद्योगिकीय अपग्रेड की आवश्यकता को ध्यान में रखना अनिवार्य बनाती है। बोर्ड को एबीईआर की खरीद की सिफारिश करते समय अन्य उपकरण/ प्रणालियों के साथ प्रतिष्ठापन तथा इंटरफेस की व्यवहार्यता के पहलू पर भी विचार करना चाहिए। पद्धतियों में यह भी प्रावधान है कि एबीईआर अपेक्षाओं के अन्तर्गत अधिप्राप्त मर्दे, उनकी वास्तविक मांग के अनुसार तथा जहाज़ों/ पनडुब्बियों के मामले में नियोजित रीफिट्स के दौरान समुचित समय में बदली जाती है। इसके अतिरिक्त, उपकरण को एबीईआर घोषित होने के बावजूद भी यदि वह प्रयोज्य है तो उसे नहीं बदला जाएगा।

भारतीय नौसेना की नौसंचालनीय राडार फिटमेंट नीति (एनआरएफपी) (नवम्बर 2004) द्वारा रश्मि राडार तथा सभी भारतीय नौसैनिक जहाज़ों पर स्थापित अन्य गैर वाणिज्यिक राडारों को मुख्य नौसंचालन राडारों के रूप में वाणिज्यिक रूप से ऑफ द शेल्फ (सीओटीएस) राडारों के साथ बदलना अनिवार्य कर दिया गया था। इस नीति में रश्मि/ अन्य गैर-वाणिज्यिक राडारों को उनके शेष जीवन के लिए केवल दूसरे दर्जे के राडारों के रूप में प्रयोग की अनुमति थी।

नवम्बर 2004 में एनआरएफपी के प्रख्यापन के बावजूद, जिसमें यह उल्लेख किया गया था कि वाणिज्यिक नौसंचालन राडार उन सभी श्रेणियों के जहाज़ों में मुख्य नौसंचालन राडारों के रूप में फिट किए जाने हैं जिनमें विद्यमान राडारों का अपना जीवन समाप्त हो चुका था, एकीकृत मुख्यालय निदेशालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) [आईएचक्यू एमओडी (एन)] अर्थात् इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग निदेशालय (डीईई)⁵ एवं अधिप्राप्ति निदेशालय (डीपीआरओ) तथा सामग्री संगठन, मुम्बई [एमओ (एमबी)] ने चार नौसैनिक जहाज़ों पर फिट किए गए गैर-

⁵ डीईई, इलेक्ट्रिकल, इलेक्ट्रॉनिक, सेंसर तथा संचार प्रणालियों के निरीक्षण, स्वीकार्यता, जांच, ट्यूनिंग तथा अनुरक्षण से संबंधित सभी तकनीकी मामलों के लिए उत्तरदायी है।

वाणिज्यिक राडारों के लिए रेडियों प्रापक प्रकाशस्तम्भों⁶ (आरआरबीज़) की अधिप्राप्ति प्रोसेस की। मामले के विवरण निम्नलिखित हैं:

डीईई, आईएचक्यू एमओडी (एन) ने भारतीय नौसैनिक जहाज़ों (आईएनएस) गोदावरी तथा आईएनएस विंध्यागिरी पर फिट किए गए राडार की आर आर बीज की एबीईआर मांग अनुमोदित की (अप्रैल 2006)। उक्त अनुमोदन के आधार पर, सामग्री संगठन, मुम्बई [एमओ (एमबी)] ने मालिकाना मद प्रमाण-पत्र (पीएसी) आधार पर मैसर्स टायको इलेक्ट्रॉनिक्स, यूके (मैसर्स टायको) से चार आरआरबीज़ की आवश्यकता के लिए एक मांग की (अक्टूबर 2006) तथा डीपीआरओ, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने पीडीएस 654,500 (₹4.90 करोड़) की लागत पर फर्म के साथ एक करार किया (मार्च 2008)। आरआरबीज़ मई 2009 में सुपुर्द किए गए थे।

इसी प्रकार, ऑनबोर्ड आईएनएस ब्रह्मपुत्र तथा आईएनएस बेतवा पर स्थापना हेतु डीईई, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) से प्राप्त एबीईआर अनुमोदन (नवम्बर 2006) के आधार पर, एमओ (एमबी) ने पीडीएस 332,980 (₹2.58 करोड़) की लागत पर दो आरआरबीज़ की आपूर्ति हेतु पीएसी आधार पर मैसर्स कोभम मल लिमिटेड, यूके (पहले मैसर्स टायको) के साथ एक और अनुबंध किया (जनवरी 2010)। आरआरबीज़ अगस्त 2010 में सुपुर्द किए गए थे।

लेखापरीक्षा संवीक्षा (मार्च 2014) से पता चला कि आईएनएस गोदावरी की ऑनबोर्ड स्थापना हेतु नियोजित दो आरआरबीज़, जेड डब्ल्यू-06 नौसंचालनीय राडार⁷, एक डाऊन मास्ट संरूपण⁸ राडार के साथ इंटरफेस किए जाने थे। तथापि, जेड डब्ल्यू-06 राडार को, जहाज़ की एमआर के दौरान सीओटीएस राडार,⁹ एक अप मास्ट संरूपण¹⁰ राडार के साथ बदला गया था (2007 के अन्त तक)। इसके अतिरिक्त, चूंकि आरआरबीज़ के साथ इंटरफेसिंग केवल डाऊन मास्ट संरूपण राडारों के साथ ही व्यवहार्य थी, अतः उसे अप मास्ट संरूपण के नए सीओटीएस राडार के साथ इंटरफेस नहीं किया जा सका। परिणामतः आरआरबीज़, जहाज़ द्वारा एमओ (एमबी)

⁶ रेडियों प्रापक प्रकाशस्तम्भ (आरआरबी) हेलीकॉप्टर आधारित 1-बैंड ट्रांसपॉंडर्स से संकेत प्राप्त करने की तथा प्रदर्शन हेतु उन्हें समुचित वीडियों संकेतकों में बदलने की 1-बैंड प्रापक प्रणाली है।

⁷ जेड डब्ल्यू-06 राडार गैर-वाणिज्यिक नौसंचालनीय राडार थे जो आरआरबीज़ के साथ इंटरफेस किए जाने के लिए आईएनएस गोदावरी पर ऑन-बोर्ड फिट किए गए थे।

⁸ डाऊन मास्ट संरूपण - इस संरूपण में, ट्रांस रिसीवर असेम्बलियां, राडार की एंटीना असेम्बली से बहुत दूर स्थित होती हैं तथा आरएफ ऊर्जा चैनल हानियां अधिक होती हैं तथा यह संरूपण अनुरक्षण गहन है।

⁹ सीओटीएस राडार - स्थापित नौसंचालनीय राडारों जैसे आईएनएस गोदावरी के मामले में जेड डब्ल्यू-06 के प्रतिस्थापन हेतु वाणिज्यिक रूप से ऑफ द शेल्फ (सीओटीएस) राडार।

¹⁰ अप मास्ट संरूपण - इस संरूपण में, ट्रांस रिसीवर असेम्बलियां, राडार की एंटीना असेम्बली के साथ रखी जाती हैं तथा आरएफ ऊर्जा हानियां कम हो जाती हैं।

को यह कहते हुए लौटा दी गई थी (अप्रैल 2013) कि आरआरबीज़ का कोई उपयोग नहीं था क्योंकि राडार ज़ेडडब्लू-06 को पहले ही सीओटीएस राडार के साथ बदल दिया गया था। इसी प्रकार, रश्मि राडार, वर्ष 2000 में चालू आईएनएस ब्रह्मपुत्र पर ऑन बोर्ड स्थापित एक डाऊन मास्ट राडार, को एक अप मास्ट संरूपण के विज़न मास्टर ई-राडार (सीओटीएस) के साथ बदल दिया गया था (2011) और इसलिए जहाज़ ने नव स्थापित सीओटीएस राडार के लिए उसकी अनुपयुक्तता के कारण आरआरबीज़ की कोई मांग नहीं की। इसके अतिरिक्त, आईएनएस विंध्यागिरि के लिए आरआरबीज़, जो जून तथा सितम्बर 2011 के बीच उसके रीफिट के दौरान फिट की जानी थी, फिट नहीं की जा सकी क्योंकि आरआरबीज़ की प्राप्ति के समय जहाज़ चालू था तथा बाद में डूबने के कारण बन्द हो गया था (जनवरी 2011)। आईएनएस बेतवा के मामले में जो 2004 में चालू हुआ था, आरआरबी, राडार रश्मि पर स्थापना हेतु जारी की गई थी (मार्च 2011) जो नव-स्थापित सीओटीएस राडार के साथ एक दूसरे दर्जे के राडार के रूप में प्रयोज्य था।

परिणामतः, चार जहाज़ों के लिए अधिप्राप्त छः आरआरबीज़ में से, पांच आरआरबीज़ उनकी प्राप्ति से ही अप्रयुक्त रही क्योंकि आईएनएस गोदावरी तथा आईएनएस ब्रह्मपुत्र पर स्थापित विद्यमान गैर-वाणिज्यिक राडार का जीवन, सीओटीएस की स्थापना के समय समाप्त हो चुका था जबकि आईएनएस विंध्यागिरि बन्द हो चुका था। इस इन्वेंट्री को बिना प्रयोग के रखने के कारणों के बारे में पूछने पर, एमओ (एमबी) ने, अपने उत्तर में कहा (मार्च 2014) कि विद्यमान राडार को सीओटीएस राडार के साथ बदलने के बारे में उसकी खरीद के समय पता नहीं था। एमओ (एमबी) का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि भारतीय नौसेना की एनआरएफपी ने मुख्य राडार के रूप में सीओटीएस की फिटमेंट अनिवार्य बना दी (नवम्बर 2004) तथा सभी प्रमुख युद्ध जहाज़ों पर उनका इलेक्ट्रॉनिक जीवन समाप्त होने पर रश्मि/ अन्य गैर वाणिज्यिक राडारों के प्रतिस्थापन पर विचार किया।

इसके अतिरिक्त, नौसेना का यह आश्वासन (जनवरी 2015) कि एमओ (एमबी) के पास उपलब्ध आरआरबीज़ ऑन बोर्ड डाऊन मास्ट राडार के साथ फिट किए गए अन्य नौसैनिक प्लेटफार्मों पर प्रयोग किए जाएंगे, भी स्वीकार्य नहीं है क्योंकि उनकी प्राप्ति से ही पांच आरआरबीज़ का बिना उपयोग में पड़े रहने का अर्थ था कि मद की अब आवश्यकता नहीं थी।

इस प्रकार, नौसेना के अंतर्गत विभिन्न निदेशालयों/ स्थापनाओं अर्थात् डीईई, डीपीआरओ, एमओ (एमबी) तथा जहाज़ों के बीच समन्वय के अभाव, क्योंकि वे उनके प्रतिस्थापन हेतु 2004 में नीति के प्रख्यापन के बावजूद गैर-वाणिज्यिक राडारों के लिए आरआरबीज़ की

अधिप्राप्ति करते रहे, जिसके परिणामस्वरूप ₹6.19 करोड़ की लागत के पांच आरआरवीज़ की अधिप्राप्ति हुई, जो परिहार्य थी।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (दिसम्बर 2015); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

4.3 पम्पों की अधिप्राप्ति में निर्णीत हज़ाने न लगाना

रक्षा मंत्रालय ने पम्पों की सुपुर्दगी में निर्णीत हज़ाने के साथ विस्तार प्रदान किया। इसके अतिरिक्त, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना), विलम्बित आपूर्तियों के लिए फर्म पर ₹1.56 करोड़ की राशि के निर्णीत हज़ाने (एलडी) को उदग्रहित करने में विफल रहा।

भारतीय नौसेना में मई 1987 में शामिल किए गए दूसरे विमान वाहक, आईएनएस विराट में दो मुख्य फीड पम्प तथा दो सहायक फीड पम्प फिट किए गए हैं जो लगातार अविश्वसनीय थे। विमान वाहक के 2009 में निर्धारित रीफिट के दौरान इन पम्पों के प्रतिस्थापन के लिए प्रत्याशित किफायती मरम्मत से परे प्रमाणपत्र आईएनएस विराट द्वारा 2002 में शुरू किया गया था, जिसे बाद में 2012-13 के लिए संशोधित कर दिया गया था।

एक मुख्य तथा एक सहायक फीड पम्प की आपूर्ति के लिए, सामग्री संगठन (एमओ), मुम्बई द्वारा एक मांगपत्र बनाया गया था (दिसम्बर 2008) तथा अधिप्राप्ति निदेशालय (डीपीआरओ)/ एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने मालिकाना सामान प्रमाणपत्र (पीएसी) के आधार पर मैसर्स क्लाइड यूनियन पम्प्स, यूके को प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) जारी किया था (नवम्बर 2009)। डीपीआरओ/ एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने जीबीपी 1,503,280 (₹11.65 करोड़) की लागत पर एक अनुबंध किया (अक्टूबर 2010) तथा पम्पों की सुपुर्दगी की निर्धारित तिथि 38 सप्ताह में अर्थात् 27 जून 2011 थी तथा रक्षा मंत्रालय के आवश्यक अनुमोदन के बिना फर्म को 15 प्रतिशत अग्रिम अर्थात् जीबीपी 225,492 (₹1.66 करोड़) का अग्रिम भुगतान प्राधिकृत किया गया था (मार्च 2011)। फर्म ने, नवम्बर 2011 में 31 जनवरी 2012 तक सुपुर्दगी अवधि का विस्तार मांगा।

डीपीआरओ/ एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने निर्णीत हरजानों (एलडी) के उद्ग्रहण के साथ 31 जनवरी 2012 तक सुपुर्दगी अवधि में विस्तार प्रदान करने के लिए रक्षा मंत्रालय को प्रस्तावित किया (दिसम्बर 2011) क्योंकि विलम्ब फर्म के कारण हुआ तथा उसने सीएफए अर्थात् रक्षा मंत्रालय के अनुमोदन के बिना मई 2011 में फर्म को जारी किए गए 15 प्रतिशत अग्रिम भुगतान के लिए कार्योत्तर अनुमोदन प्रदान करने के लिए मंत्रालय को अनुरोध भी किया। यह मामला रक्षा मंत्रालय (वित्त) द्वारा लैटर ऑफ क्रेडिट (एलसी) खोलने की पद्धति, भुगतान प्राधिकृत करने के लिए प्रधान एकीकृत वित्तीय सलाहकार (नौसेना){पीआईएफए(एन)} की सहमति की अपेक्षा, भुगतान प्राधिकृत करने वाला सरकारी पत्र जारी करने के प्रतिमानों से संबंधित टिप्पणियां करते हुए कई बार वापिस लौटा दिया गया था।

रक्षा मंत्रालय ने मई 2011 में दिए गए अग्रिम भुगतान को नियमित करने, एल डी के उद्ग्रहण के साथ मई 2014 तक सुपुर्दगी के विस्तार तथा फर्म को शेष 85 प्रतिशत भुगतान जारी करने के लिए अनुमोदन प्रदान किए (मार्च 2014)। फर्म ने पम्प मई 2014 में आपूर्त किए। आईएनएस विराट में मुख्य फीड पम्प का प्रतिस्थापन दिसम्बर 2014 में तथा सहायक फीड पम्प का प्रतिस्थापन जून 2015¹¹ में किया गया था।

लेखापरीक्षा संवीक्षा (दिसम्बर 2014) से इन महत्वपूर्ण पम्पों की अधिप्राप्ति में निम्नलिखित कमियों का पता चला:

- रक्षा मंत्रालय ने डीपीआरओ, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा चूक मानने (दिसम्बर 2011) के पश्चात् मार्च 2014 में 15 प्रतिशत अग्रिम भुगतान का नियमन अनुमोदित किया। इसके कारण एलसी खोलने तथा परिणामतः पम्पों की सुपुर्दगी में विलम्ब हुआ।
- मुख्य तथा सहायक फीड पम्पों का प्रतिस्थापन सामान्य रीफिट (एनआर) 2012-13 के दौरान परिकल्पित किया गया था, तथापि, ये पम्प क्रमशः दिसम्बर 2014 तथा जून 2015 में अर्थात् निर्धारित तिथि से दो वर्ष से अधिक के बाद प्रतिस्थापित किए जा सके।

¹¹ एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा लेखापरीक्षा को पत्र सं0 ई जी/2501/लेखापरीक्षा/एस टी एम दिनांक 10 फरवरी 2016 द्वारा सूचित।

- आईएनएस विराट में पम्पों की स्थापना में इस तथ्य के बावजूद विलम्ब हुआ था कि ये विमानवाहक के परिचालनात्मक उपयोग के लिए अति महत्वपूर्ण थे। विश्वसनीय पम्पों की अनुपलब्धता से समस्त संचालन-शक्ति पैकेज की विश्वसनीयता प्रतिकूल रूप से प्रभावित होने तथा विमानवाहक के अधिकतम उपभोग न होने की संभावना थी।
- आरएफपी में विलम्बित भण्डारों के मूल्य के 10 प्रतिशत की दर से एलडी का प्रावधान रक्षा अधिप्राप्ति नियम पुस्तिका (डीपीएम) 2009 के अनुरूप था। पीआईएफए(एन) ने ड्राफ्ट अनुबंध की जांच करते समय एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को सलाह दी (जून 2010) कि उद्ग्रहण एलडी 10 प्रतिशत होनी चाहिए न कि 5 प्रतिशत जैसा कि ड्राफ्ट अनुबंध में शामिल किया गया था तथापि, डीपीआरओ, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने वर्तमान आदेशों का उल्लंघन करते हुए तथा पीआईएफए (एन) के परामर्श के बावजूद, अनुबंध में केवल 5 प्रतिशत की दर से एलडी शामिल की। उसके पश्चात् अनुबंध (अक्टूबर 2010) में संशोधन के द्वारा इस कमी को सुधारने का कोई प्रयास नहीं किया गया था।
- पम्पों की विलम्बित आपूर्ति के लिए फर्म से कोई एलडी वसूल नहीं की गई थी हालांकि एमओडी ने एलडी के उद्ग्रहण के साथ सुपर्दगी अवधि में विस्तार प्रदान किया था।

डीपीआरओ, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने लेखापरीक्षा को सूचित किया (जुलाई 2015) कि उन्होंने 10 प्रतिशत की दर से एलडी के लिए जीबीपी 150,328 (₹1.56 करोड़) की राशि की वापसी हेतु मार्च 2015 में फर्म से सम्पर्क किया। तथापि, फर्म ने नौसेना को दावा वापिस लेने के लिए नौसेना को सूचित किया (मई 2015) क्योंकि एलसी नौभार की तैयारी के बाद देर से खोली गई थी तथा फर्म को पम्पों की भण्डारण लागत वहन करनी पड़ी। संक्षेप में, अग्रिम भुगतान नियमित करने में एमओडी द्वारा दो वर्षों से अधिक के प्रक्रियात्मक विलम्ब के कारण मुख्य तथा सहायक फीड पम्पों की सुपर्दगियों में विलम्ब हुआ जो आईएनएस विराट में क्रमशः दिसम्बर 2014 तथा जून 2015 में ही प्रतिस्थापित किए गए थे। इसके अतिरिक्त एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) पम्पों की विलम्बित आपूर्ति के लिए ₹1.56 करोड़ की एलडी के उद्ग्रहण में विफल रहा।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (जनवरी 2016) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

4.4 विमान उतरने के प्रभारों में संशोधन न करने के कारण ₹6.18 करोड़ की कम वसूली

भारतीय नौसेना द्वारा भारतीय विमानपत्तन आर्थिक नियामक प्राधिकरण (एईआरए) को पूंजीगत व्यय तथा अनुरक्षण प्रभारों के ब्यौरे समय पर प्रस्तुत न करने के कारण, वे जुलाई 2013 से गोवा विमानपत्तन के प्रभारों की विमान उतरने के लिए संशोधित टैरिफ दरों से वंचित रहे जिसके परिणामस्वरूप ₹6.18 करोड़ की कम वसूली हुई।

गोवा विमानपत्तन, जिसे भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) द्वारा सिविल एयर एनक्लेव कहा जाता है, भारतीय नौसेना (आईएन) के नियंत्रणाधीन है। गोवा विमानपत्तन एएआई द्वारा एक प्रमुख अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन के रूप में वर्गीकृत किया गया है तथा विमान उतरने के प्रभारों को एकत्र करने का उत्तरदायित्व रक्षा प्राधिकारियों अर्थात् भारतीय नौसेना का है, जबकि अन्य प्रभार जैसे मार्ग नौसंचालन सुविधा प्रभार (आरएनएफसी), अंतिम नौसंचालन विमान उतारने के प्रभार (टीएनएलसी), प्रयोक्ता विकास शुल्क (यूडीएफ), पार्किंग एवं आवास प्रभार आदि, एएआई द्वारा एकत्र किए जाते हैं।

भारतीय नौसेना, एक अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन के लिए लागू एएआई द्वारा नियत दरों (01 मार्च 2009 से संशोधित) पर गोवा विमानपत्तन के लिए विमान उतरने के प्रभार एकत्र कर रही है।

वैमानिक सेवाओं के लिए टैरिफ निर्धारित करने के लिए स्थापित (2008) भारतीय विमानपत्तन आर्थिक नियमन प्राधिकरण (एईआरए) ने देखा (मार्च 2011) कि अवसंरचना के अनुरक्षण के अतिरिक्त, रक्षा सेवाएं उनके हवाई सामरिक कारणों के लिए पूंजीगत व्यय (केपेक्स) भी करती है तथा बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव (एमवाईटीपी) तैयार करने के लिए तीन महीनों के अन्दर रक्षा सेवाओं द्वारा ऐसे केपेक्स का पता लगाने के लिए एएआई को कहा। अनुसरण में, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने सूचना प्रदान करने में इस आधार पर अपनी असमर्थता रक्षा मंत्रालय को व्यक्त की (दिसम्बर 2011) कि किए गए व्यय की गणना करना तथा विशिष्ट अंतिम प्रयोग की मात्रा निर्धारित करना एक अत्यधिक जटिल प्रक्रिया होगी। तदनुसार, एएआई ने एईआरए के यह भी सूचित किया (अप्रैल 2012) कि रक्षा प्राधिकरणों ने केपेक्स, अनुरक्षण प्रभारों आदि से संबंधित सूचना प्रदान नहीं की है।

लेखापरीक्षा ने देखा (दिसम्बर 2014) कि एएआई ने एईआरए के अनुमोदन से गोवा अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन सहित सिविल एयर एनक्लेव्स¹² पर विमान उतरने के प्रभारों को छोड़कर अहमदाबाद, कालीकट, जयपुर, लखनऊ तथा गुवाहाटी के अन्य प्रमुख विमानपत्तनों सहित कोलकाता तथा चेन्नई के अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन के लिए अपने समस्त विद्यमान टैरिफ संशोधित किए थे (जुलाई 2013)।

लेखापरीक्षा ने देखा (दिसम्बर 2014) कि भारतीय नौसेना ने 2009 में तय की गई पुरानी प्रचलित दरों पर ही गोवा विमानपत्तन पर विमान उतरने के प्रभारों की वसूली जारी रखी। नौसेना ने लेखापरीक्षा को सूचित किया (दिसम्बर 2015) कि उन्होंने एएआई के साथ मामला शुरू कर दिया था (जनवरी 2015), तथा एईआरए ने निर्णय लिया (मई 2015) कि नियंत्रण अवधि¹³ के अन्तिम भाग में एमवाईटीपी के प्रस्तुतीकरण में विलम्ब के कारण, गोवा विमानपत्तन के लिए विमान उतरने के प्रभारों की टैरिफ दर की यथास्थिति 31 मार्च 2016 तक बनी रहेगी क्योंकि उक्त विलम्बित अवस्था पर संशोधन से टैरिफ में अत्यधिक वृद्धि हो जाएगी। नौसेना ने यह भी कहा (दिसम्बर 2015) कि संयुक्त-प्रयोक्ता रक्षा वायुक्षेत्रों के सिविल एयर एनक्लेव्स के लिए लागू टैरिफ के लिए प्रक्रिया पर रक्षा मंत्रालय में विचार-विमर्श किया जा रहा था।

इस प्रकार, एईआरए को अपेक्षित सूचना उपलब्ध करवाने तथा मामले को समुचित रूप से एएआई के साथ उठाने में आईएन की विफलता के कारण, नौसेना, गोवा विमानपत्तन जैसे एक प्रमुख अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन, पर विमान उतरने के प्रभारों से सही दरों पर संशोधित टैरिफ से वंचित रही जिसके परिणामस्वरूप, कम महत्वपूर्ण विमानपत्तनों के लिए संशोधित दरों से तुलना करने पर भी जुलाई 2013 से अक्टूबर 2015 तक कम से कम ₹6.18 करोड़ की कम वसूली हुई।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (जनवरी 2016) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

¹² सिविल एयर एनक्लेव्स- पुणे तथा श्रीनगर, वायुसेना के नियंत्रणाधीन ऐसे दो प्रमुख विमानपत्तन हैं।

¹³ नियंत्रण अवधि एईआरए द्वारा नियत पांच वर्षों के लिए टैरिफ नियमित करने की अवधि है। ऐसी पहली नियंत्रण अवधि 01.04.2011 को प्रारम्भ हुई तथा 31.03.2016 को समाप्त होगी।

4.5 पुर्जों की खरीद पर ₹3.09 करोड़ का अतिरिक्त व्यय

एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने मालिकाना सामान प्रमाणपत्र (पीएसी) आधार पर विमान पुर्जों की तब भी खरीद की जब अन्य फर्म आपूर्ति के लिए उपलब्ध थी जिसके परिणामस्वरूप ₹3.09 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

मालिकाना सामान प्रमाणपत्र (पीएसी) मूल उपकरण विनिर्माता (ओईएम) को तब जारी किया जाता है तथा उस विशेष फर्म से पीएसी आधार पर मर्दे तभी अधिप्राप्त की जाती हैं जब उक्त मर्दे केवल उसी फर्म अथवा उसके प्राधिकृत डीलरों के पास उपलब्ध होती हैं। रक्षा अधिप्राप्ति नियमपुस्तिका (डीपीएम) 2006 के अनुसार, पीएसी एकाधिकार प्रधान करती है तथा प्रतिस्पर्धा से बचती है, और इसलिए पीएसी दर्जा, सभी कारकों जैसे फिटनेस, उपलब्धता, मानकीकरण तथा धन के लिए मूल्य पर ध्यानपूर्वक विचार करने के बाद ही प्रदान किया जाना चाहिए। अधिप्राप्ति अधिकारियों को समुचित स्रोत की पूरी जानकारी होनी चाहिए तथा राज्य के हितों की रक्षा के लिए सही स्रोत से मर्दे अधिप्राप्ति करनी चाहिए। इसके अतिरिक्त, डीपीएम-2006 में भी उल्लेख है कि पिछला क्रय मूल्य (एलपीपी), मूल्य के औचित्य का निर्णय लेने में एक संगत कारक है।

पीएसी, मैसर्स रोसोबोरोनसर्विस (इण्डिया) लिमिटेड {मैसर्स आरओएस(आई)}, मुम्बई के माध्यम से आईएल-38 एसडी के पुर्जों की आपूर्ति तथा उत्पाद सहायता सेवाओं के लिए, ओईएम हे के कारण "इल्युशिन" रूस को प्रदान किया गया था (मई 2008)। तदनुसार, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने संस्वीकृति प्रदान की (दिसम्बर 2009) तथा ₹4.38 करोड़ की कुल लागत पर पीएसी आधार पर आईएल-38 एसडी विमान के लिए 45 'बाई टाईप' पुर्जों के लिए मैसर्स आरओएस (आई) को एक आपूर्ति आदेश दिया (जनवरी 2010) जिसकी सुपुर्दगी की तिथि नवम्बर 2010 थी।

जनवरी 2010 में दिए गए आपूर्ति आदेश की संवीक्षा करते समय, लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने पहले आईएल-38 एसडी विमान के लिए 127 'बाई टाईप' पुर्जों की अधिप्राप्ति के लिए संस्वीकृति प्रदान की थी

(अगस्त 2008) तथा आपूर्ति आदेश पांच विदेशी फर्मों को दिए गए थे (सितम्बर 2008) जिनमें मैसर्स आरओएस (आई) भी शामिल थी, यद्यपि पुर्जों की आपूर्ति हेतु पीएसी दर्जा फर्म को पहले मई 2008 में ही प्रदान कर दिया गया था। इस प्रकार मैसर्स आरओएस (आई) को पीएसी दर्जा प्रदान करना उचित नहीं था क्योंकि आईएल-38 एसडी विमान के लिए पुर्जों की आपूर्ति हेतु अन्य फर्म भी पात्र थीं। जनवरी 2010 के आपूर्ति आदेश द्वारा मैसर्स आरओएस (आई) से अधिप्राप्त मदों की तुलना से यह भी पता चला कि आईएल-38 एसडी विमान के लिए आठ 'बाई टाईप' पुर्जों की अधिप्राप्ति कीमत सितम्बर 2008 में उन्हीं पुर्जों के लिए दिए गए आदेश के प्रति की गई अधिप्राप्ति से 95 से 3245 प्रतिशत अधिक थी जिसके परिणामस्वरूप ₹3.09 करोड़ का अधिक व्यय हुआ।

लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने पर (सितम्बर 2013), एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने कहा (अक्टूबर 2013) कि रूसी फर्मों तथा स्वतंत्र राज्यों के राष्ट्रमण्डल (सीआईएस) द्वारा आपूर्त पुर्जों के बीच गुणवत्ता अन्तर था क्योंकि अधिकतर प्रमुख फर्म रूस में स्थित हैं, जबकि सीआईएस की फर्म आमतौर पर सटॉकिस्ट हैं। उसने यह भी कहा कि मैसर्स आरओएस (आई) कम कीमत राजस्व वाले पुर्जों की अधिप्राप्ति पर प्रतिक्रिया नहीं देती और इसलिए इस समस्या को दूर करने के लिए अन्य फर्मों से भी सम्पर्क किया गया था।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि यह अगस्त 2008 तथा सितम्बर 2008 में सीआईएस की फर्मों के माध्यम से इसी विमान के लिए पुर्जों की अधिप्राप्ति की नौसेना की अपना कार्रवाई का परस्पर विरोधी है। इसके अतिरिक्त, नौसेना का यह तर्क कि सीआईएस फर्मों द्वारा आपूर्त पुर्जों में गुणवत्ता अन्तर होगा, पीएसी फर्मों से पुर्जों की अधिप्राप्ति को उचित ठहराने के लिए एक बाद का विचार है क्योंकि सीआईएस की फर्म केवल पुर्जों की स्टॉकिस्ट हैं।

डीपीएम के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए मैसर्स आरओएस (आई) को पीएसी का दर्जा देने तथा पिछले क्रय आदेशों को नज़रअन्दाज़ करने के परिणामस्वरूप ₹3.09 करोड़ के अतिरिक्त व्यय पर उनसे विमान पुर्जों की आठ मदों की अधिप्राप्ति हुई।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (दिसम्बर 2015) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

4.6 विकल्प खण्ड का लाभ न उठाने के कारण ट्रांसमीटर की अधिप्राप्ति में ₹63.35 लाख का अतिरिक्त व्यय

सामग्री संगठन, विशाखापत्तनम की विकल्प खण्ड का लाभ उठाने में विफलता के परिणामस्वरूप ट्रांसमीटर की अधिप्राप्ति में ₹63.35 लाख का अतिरिक्त व्यय हुआ।

रक्षा अधिप्राप्ति नियमपुस्तिका-2009 में विकल्प खण्ड का प्रावधान है जो क्रेता को अनुबंध की मूल अवधि के अन्दर समान दर और शर्तों पर मूलतः संविदागत मात्रा के अधिकतम 50 प्रतिशत तक अतिरिक्त मात्रा के लिए आदेश देने का अधिकार देता है।

अधिप्राप्ति निदेशालय (डीपीआरओ), एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने ₹4.54 करोड़ के कुल आदेश मूल्य पर भारतीय नौसेनिक जहाज़ (आईएनएस) राणा के लिए सहायक पुर्जा, स्थापना तथा ऑन बोर्ड पुर्जा (ओबीएस) के साथ हाई फ्रीक्वेंसी (एचएफ) ट्रांसमीटरों की आपूर्ति के लिए मैसर्स हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड, वैमानिकी मंडल [एचएएल (एडी)], हैदराबाद को एक क्रय आदेश (पीओ) दिया (नवम्बर 2010), जिसमें ₹1.21 करोड़ की यूनिट कीमत पर सहायक पुर्जा सहित तीन एचएफ ट्रांसमीटर शामिल थे। पीओ (नवम्बर 2010) में एक विकल्प खण्ड था जो नवम्बर 2012 तक वैध था।

लेखापरीक्षा जांच ने दर्शाया (सितम्बर 2014) कि सामग्री संगठन, विशाखापत्तनम [एमओ (वी)] ने ₹2.64 करोड़ के कुल आदेश मूल्य पर आईएनएस करवार के लिए ओबीएस, टूल किट तथा स्थापना सहित एक एचएफ ट्रांसमीटर की अधिप्राप्ति हेतु मैसर्स एचएएल (एडी), हैदराबाद को एक पीओ दिया (अगस्त 2013), जिसमें एचएफ ट्रांसमीटर की लागत के रूप में ₹1.84 करोड़ शामिल थे। तथापि, एमओ(वी), विकल्प खण्ड के अन्तर्गत ट्रांसमीटर की अधिप्राप्ति की प्रोसेसिंग के लिए एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को प्रस्ताव करने में विफल रहा हालांकि अधिप्राप्ति उसी उपकरण के लिए तथा उसी विक्रेता से ही की जानी थी।

लेखापरीक्षा टिप्पणी (सितम्बर 2014) के उत्तर में, एमओ(वी) ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि एकीकृत मुख्यालय उसी उपकरण के तीन सैटों के लिए मामला प्रोसेस कर रहा था तथा आदेश देने की पुष्टि नहीं की गई थी। एमओ(वी) ने यह भी कहा कि एकीकृत मुख्यालय द्वारा की गई अधिप्राप्ति (नवम्बर 2010), वर्ष 2006 में की गई मांग के प्रति थी तथा इस

मांग की की दरें मार्च 2013 में ही अद्यतित की गई थी। इस प्रकार, एक निश्चित कीमत के अभाव में विकल्प खण्ड का प्रयोग नहीं किया जा सका।

एमओ(वी) का उत्तर कि आदेश देने की पुष्टि नहीं की गई थी वस्तुतः गलत है क्योंकि एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का पीओ नवम्बर 2010 में दिया गया था तथा एमओ(वी), पीओ के प्रति प्रेषित था। इसके अतिरिक्त, निश्चित कीमत के अभाव के विषय में एमओ(वी) का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि पीओ की एक प्रति नवम्बर 2010 में एमओ(वी) को भेज दी गई थी।

इस प्रकार, विकल्प खण्ड के प्रति ओबीएस आदि के साथ एक एचएफ ट्रांसमीटर की अधिप्राप्ति हेतु एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को प्रस्ताव भेजने में एमओ(वी) की विफलता के कारण ₹63.35 लाख का अतिरिक्त व्यय हुआ।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (जनवरी 2016) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

4.7 निर्णीत हर्जानों के प्रेषण में विलम्ब के कारण पोतनिर्माणी को अनुचित लाभ

चार नौसेनिक अपतट गश्ती पोतों के अनुबंध में एक प्रावधान था कि शिपयार्ड द्वारा उप-विक्रेताओं से वसूले गए बैंक टू बैंक निर्णीत हर्जानों (एलडी) को सरकारी खाते में जमा करना था। 9 से 30 महीने के विलम्ब से एलडी जमा करने के परिणामस्वरूप विलम्बित अवधि के लिए शिपयार्ड को ब्याज के रूप में ₹1.03 करोड़ का अनावश्यक लाभ हुआ।

सामान्य वित्तीय नियमावली (जीएफआर) में प्रावधान है कि केन्द्रीय सरकार के संबंधित विभाग का यह कर्तव्य है कि वह सरकारी प्राप्तियों और उसको देय राशियों का सही ढंग तथा तत्परता से निर्धारण व संग्रहण करे और उसे समेकित निधि अथवा लोक लेखा, जैसा भी मामला हो, को विधिवत क्रेडिट करे।

भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय (एमओडी) ने ₹1828 करोड़ की कुल लागत पर तीन नौसेनिक अपतटीय निगरानी पोतों (एनओपीवी) के निर्माण हेतु मैसर्स गोवा शिपयार्ड लिमिटेड (मैसर्स

जीएसएल) के साथ एक अनुबंध किया (अप्रैल 2007)। अनुबंध (अप्रैल 2007) के विकल्प खण्ड के अन्तर्गत ₹624.48 करोड़ की कुल लागत पर एक एनओपीवी के निर्माण हेतु दूसरा अनुबंध मैसर्स जीएसएल के साथ किया गया (नवम्बर 2007)। ये चार एनओपीवी मार्च 2010 तथा दिसम्बर 2011 के बीच सुपुर्द किए जाने थे।

अनुबंधों के अनुसार, उन मामलों में जहां मूल उपकरण निर्माताओं (ओईएम)/बिल्डर के उप ठेकेदारों द्वारा पोत के उपकरण/मशीनरी/मदों की आपूर्ति में विलम्ब के कारण विलम्ब हेतु पोतों की सुपुर्दगी के लिए बिल्डरों को विस्तार प्रदान किया गया हो, पोतों के उपकरण/मशीनरी/मदों की सुपुर्दगी में विलम्ब हेतु ओईएम/उप ठेकेदारों पर उदग्रहीत बिल्डर द्वारा निर्णीत हर्जाने (एलडी), बैंक-टू-बैंक आधार पर मालिक अर्थात नौसेना को वापिस कर दिए जाएंगे। अनुबंधों की वैधता अवधि के दौरान, मैसर्स जीएसएल ने चार एनओपीवीज़ के लिए नवम्बर 2012, मई 2013, नवम्बर 2013 और मई 2014 तक सुपुर्दगी कार्यक्रम के विस्तार की याचना की (सितम्बर 2010)। एलडी लगाए बिना, सुपुर्दगी कार्यक्रम के विस्तार हेतु सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन सूचित करते समय, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने मैसर्स जीएसएल को कहा (फरवरी 2012) कि पोतनिर्माणी द्वारा समस्त उपकरण हेतु वसूले गए 'बैंक-टू-बैंक एलडी' की रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को प्रतिपूर्ति की जाए तथा एलडी प्रतिपूर्ति के तौर-तरीके/ब्यौरे मार्च 2012 के शुरु तक एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को भेजे जाएं। एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने मैसर्स जीएसएल को यह भी कहा (फरवरी 2012) कि एलडी प्रतिपूर्ति के तौर-तरीके/ब्यौरे अवस्था XI भुगतान के दौरान पीसीडीए को सूचित किए जाने अपेक्षित थे।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2014) कि स्वदेशी तथा विदेशी विक्रेताओं से एलडी के रूप में वसूली गई ₹12.84 करोड़ की राशि की प्रतिपूर्ति तुरंत करने के बजाए, मैसर्स जीएसएल ने यह राशि रोक ली तथा उसे 09 महीने से लेकर 30 महीने तक के विलम्ब से एनओपीवीज़ के अवस्था XI भुगतानों सहित प्रेषित/समायोजित किया। एलडी के प्रेषण में विलम्ब के परिणामस्वरूप, पोतनिर्माणी ने उसके द्वारा रोकी गई एलडी की राशि पर ब्याज के रूप में ₹1.03 करोड़ की राशि कमाई।

लेखापरीक्षा टिप्पणी (सितम्बर 2014) के अनुसरण में नौसेना ने यह कहते हुए जीएसएल के औचित्य का समर्थन किया (दिसम्बर 2014) कि अवस्था XI के अन्तर्गत राशि का समायोजन अनुबन्ध के अनुच्छेद 5.5 के अनुसार था।

नौसेना का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अनुबन्ध के अनुच्छेद 5.5 के अनुसार, अवस्था XI में समायोजन तभी किया जाना चाहिए जब “अनुबन्ध लागत में कोई कमी” परिकल्पित की गई हो और चूंकि बैंक-टू-बैंक एलडी के प्रेषण का अनुबन्ध की कीमत को घटाने का कोई प्रभाव नहीं हुआ है, अतः अनुच्छेद 5.5 लागू नहीं किया जा सकता। इसके अतिरिक्त, मैसर्स जीएसएल द्वारा उदग्रहीत एलडी, बैंक-टू-बैंक आधार पर नौसेना को लौटाई जानी अपेक्षित थी, जैसा कि एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा फरवरी 2012 में मैसर्स जीएसएल को दोहराया गया था। इसके अतिरिक्त, एलडी प्रभारों को रोकना जीएफआर के प्रावधानों का उल्लंघन था जिनमें यह प्रावधान है कि सरकारी राशि बिना किसी विलम्ब के तत्काल तथा विधिवत सरकारी लेखे में क्रेडिट की जाए।

इस प्रकार, बैंक-टू-बैंक एलडी की समय पर प्रतिपूर्ति सुनिश्चित करने में एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) की तरफ से प्रयास के अभाव के परिणामस्वरूप पोतनिर्माणी द्वारा सरकारी राशि पर अर्जित ब्याज के रूप में लगभग ₹1.03 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ।

मामला रक्षा मंत्रालय को भेजा गया था (जनवरी 2016), उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।