



संलग्नक

संलग्नक - 'ए'

(अध्याय II के संदर्भ में)

पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में उठाए गए मामले, उनके तहत की गई अनुशंसायें, रक्षा मंत्रालय द्वारा की गई कार्यवाही एवं वर्तमान लेखापरीक्षा हेतु मुद्दे

प्रतिवेदन वर्ष/पैरा सं.	मामले का संक्षेप/ की गई अनुशंसायें	मंत्रालय का उत्तर/ की गई कार्यवाही	वर्तमान लेखापरीक्षा में जाँच हेतु मुद्दे
<b>1. फ्लीट की निम्न प्रयोज्यता तथा अनावश्यक अधिप्राप्तियाँ</b>			
1998/2.5.1	<b>ए एच सी एस को दो बोर्डिंग का अप्राधिकृत विपथन-</b> दो बोर्डिंग हेतु स्क्वाड्रन स्थापित किया गया था। अगस्त 1993 में, वायुसेना मुख्यालय ने रक्षा मंत्रालय के अनुमोदन के बिना अन्य वायुसेना इकाई से स्क्वाड्रन के लिए दो अधिक बोर्डिंग्स काम में लगाए।	रक्षा मंत्रालय ने बताया कि ए एच सी एस को विपथित दो बोर्डिंग वी आई पी भूमिका हेतु प्रयोग नहीं हुए तथा वी वी आई पी हेतु वास्तविक दो बी-737 वायुयान की अधिकतम उपलब्धता की पुष्टि के लिए प्रशिक्षण हेतु प्रयोग हुए।	दो विपथित बोर्डिंग ए एच सी एस से वापस लिए गए थे। जैसा कि मामले पर कार्यवाही हो गई थी, इसे वर्तमान लेखापरीक्षा में कवर नहीं किया जाएगा।
1998/2.5.2	<b>बोर्डिंग-737 वायुयान की निम्न प्रयोज्यता-</b> बोर्डिंग-737 वायुयान के लिए निर्धारित घंटों का 67 प्रतिशत प्रयोग हुआ तथा, इसका मात्र 29 प्रतिशत वी वी आई पी हेतु प्रयोग हुआ।		वी बी जे की प्रयोज्यता तथा ए एच सी एस में प्रशिक्षण।
1998/2.5.4	<b>एवरो वायुयान की निम्न प्रयोज्यता-</b> निर्धारित 45 उड़ान घंटों (अर्थात् 59 प्रतिशत प्रयोज्यता) के विपरीत एवरो वायुयान का प्रति वायुयान प्रतिमाह 26.56 घंटे प्रयोग हुआ तथा, इसका, मात्र 18.66 प्रतिशत वी वी आई पी हेतु प्रयोग हुआ।	ओ ई पी द्वारा वी आई पी उड़ानों का प्रयोग भारत सरकार के आदेशों द्वारा नियमित होते थे तथा वी वी आई पी द्वारा एवरो वायुयान सामान्यतया केवल बोर्डिंग-737 परिचालनों में असमर्थ विमान-क्षेत्रों में अथवा बोर्डिंग वायुयान की अनुपलब्धता में प्रयोग हुए थे।	एम्बेअर वायुयान की प्रयोज्यता।

1998/2.14	<p><b>अनुशंसा :</b> ए एच सी एस द्वारा फ्लीट के कम उपयोग व ओ ई पी को उपलब्ध करवाई गई विशिष्ट उड़ाने एवं उनके द्वारा इसका अप्रत्याशित उपयोग की समीक्षा के फलस्वरूप यह सर्वविदित स्पष्ट है कि ए एच सी एस फ्लीट का अधिक प्रावधान किया गया था, जिसको कम करके नियंत्रण की आवश्यकता है।</p> <p><b>अनुशंसा :</b> ए एच सी एस फ्लीट की क्षमता का नए अधिग्रहण द्वारा निर्धारण हेतु शक्तियाँ मात्र कैबिनेट के पास अधिकृत होनी चाहिए क्योंकि ए एच सी एस का अनुरक्षण बहुत अधिक आवर्तक तथा अनावर्ती व्यय के लिए प्रतिबद्ध है।</p>	<p>रक्षा मंत्रालय ने बताया कि ए एच सी एस में वायुयान/हेलिकॉप्टरों की संख्या की आवश्यकताओं की निश्चित अंतराल में समीक्षा करने की प्रणाली मौजूद थी।</p>	<p>ए एच सी एस की फ्लीट क्षमता की प्रयोज्यता, तथा रक्षा मंत्रालय द्वारा निश्चित अंतराल पर की गई समीक्षा।</p> <p>कैबिनेट द्वारा नए अधिग्रहणों हेतु प्राधिकार।</p>
2006/2.1	<p>एवरो वायुयान के प्रतिस्थापन में, एम्ब्रेअर फ्लीट के अधिग्रहण (₹712.51 करोड़ की लागत पर) में औचित्य, तथा इसके उन्नयन पर ₹126.90 करोड़ का अतिरिक्त व्यय प्रश्नात्मक था क्योंकि एवरो फ्लीट का प्रयोग कुल प्रयोज्यता की मात्र 3.9 प्रतिशत सीमा तक केवल वी वी आई पी हेतु था।</p>	<p>रक्षा मंत्रालय ने बताया कि राष्ट्रपति, उप-राष्ट्रपति तथा प्रधानमंत्री समेत अधिकारी वर्ग के मान्य व्यक्ति, द्वारा 50.8 प्रतिशत (3.9 प्रतिशत वी वी आई पी द्वारा तथा 46.9 प्रतिशत ओ ई पी द्वारा) प्रयोग था। वी आई पी एवरो वायुयान की औसत प्रयोज्यता का ध्यान रखते हुए ए एच सी एस से सात एवरो वायुयान के विरुद्ध पूरी तरह से प्रतिस्थापित किए जाने हेतु चार एग्जेट्यूटिव जैट्स की आवश्यकता थी।</p>	<p>वी वी आई पी हेतु एम्ब्रेअर की प्रयोज्यता की सीमा।</p>
2008/2.1	<p>₹312.44 करोड़ की लागत पर एक अतिरिक्त बी बी जे वायुयान का अधिग्रहण, इस तथ्य के मद्देनजर अनुचित था, कि बी बी जे वायुयान की अधिप्राप्ति विद्यमान दो बोईंग-737 वायुयान, जिसकी प्रयोज्यता निम्न थी, के प्रतिस्थापन में थी।</p>	<p>रक्षा मंत्रालय ने बताया कि नई दिल्ली से आरम्भ प्रत्येक वी वी आई पी प्रतिबद्धता के लिए दो वायुयानों (एक मुख्य तथा एक स्टैंडबाई हेतु) के उपलब्ध रहने की आवश्यकता थी। अतः, केवल दो वायुयान होने की स्थिति में जब एक वायुयान दायित्व आरंभ कर रहा होता था और यदि दूसरा दायित्व हो तो, पहले वायुयान को वी आई पी को आउट स्टेशन में छोड़कर वापस आना पड़ता था। इसके अतिरिक्त वायुयान को वी आई पी की वापसी उड़ान हेतु पुनः तैनात करना ही है। परिणामतः उड़ान प्रयासों तथा परिचालन की लागत में वृद्धि हुई, जिससे बचा जा सकता था यदि तीसरा वायुयान उपलब्ध होता।</p> <p>इसके अतिरिक्त प्रत्येक वायुयान को कठोर सर्विसिंग से गुजरने की आवश्यकता थी तथा तीसरा वायुयान सदैव स्टैंडबाई वायुयान की उपलब्धता को पुष्ट करेगा।</p>	<p>ए एच सी एस फ्लीट की प्रयोज्यता।</p>

2. ओ ई पी द्वारा वाणिज्यिक वायु सेवाओं का गैर-प्रयोग			
1998/2.6	ओ ई पी द्वारा वाणिज्यिक उड़ानों के स्थान पर वी आई पी उड़ानों द्वारा यात्रा करने के कारण आर्थिक मापदंडों पर राष्ट्रपति के आदेशों (1981) का अनुपालन नहीं हुआ था।	रक्षा मंत्रालय ने बताया कि विशिष्ट उड़ान का उपयोग आकस्मिक सरकारी आवश्यकताओं के कारण व समय की कमी एवं सरकारी कार्य/दौरे को ध्यान में रखते हुये किया गया था।	रक्षा मंत्रालय में आवश्यक नियंत्रणों की समीक्षा, जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि इन उड़ानों को, उपभोक्ताओं ने वास्तव में आकस्मिक सरकारी कार्य के लिए किया था।
1998/2.14	<b>अनुशांसा-</b> ए सी एच एस फ्लीट के उपयोग की प्रणाली को सुस्पष्ट एवं पारदर्शी बनाये जाने की आवश्यकता है; जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि ओ ई पी एस द्वारा वी आई पी फ्लीट का उपयोग वाणिज्यिक कमर्शियल वायुसेवा की अनुपलब्धता एवं आकस्मिक अपरिहार्य मामलों में ही किया जा सके।		
3. ओ ई पी द्वारा प्रामाणिकता के बिना उड़ान			
1998/2.7	<b>ओ ई पी ने बोईंग/एवरो वायुयान का प्रयोग किया है जब कि कुछ व्यक्तियों ने यात्रा किया-</b> ओ ई पी द्वारा बोईंग तथा एवरो वायुयान का प्रयोग तब भी किया गया जब कि बहुत कम व्यक्तियों के यात्रा किए जाने की आवश्यकता थी। ओ ई पी हेतु 1814 एवरो सामरिक उड़ानों में से 748 सामरिक उड़ानें मात्र 1 से 5 व्यक्तियों का वहन करके किया गया।	रक्षा मंत्रालय ने बताया कि ओ ई पी हेतु तैनात वायुयान में वहन किए जाने हेतु यात्रियों की किसी न्यूनतम संख्या हेतु आई ए एफ की वी आई पी उड़ानों के प्रयोग पर निर्देश उपलब्ध नहीं कराए गए थे। आई ए एफ वायुयान पर विमान-वहन सामान्यता, जी ओ आई द्वारा अधिसूचित दरों के अनुसार, भुगतान आधार पर प्राधिकृत था। यात्राएँ महत्वपूर्ण कार्यालयी आवश्यकताओं हेतु समय प्रतिबंध तथा कार्यालयी कार्य/दौरे को ध्यान में रखते हुए की गई। वायुयान का प्रयोग तथा प्रकार लोड आवश्यकता, दूरी तथा वायुयान की रफ्तार, समय प्रतिबंधों, इत्यादि सहित विविध कारणों के आधार पर निश्चित किया।	ओ ई पी द्वारा एम्बेअर वायुयान का प्रयोग रोकने हेतु नियंत्रण।
4. रिक्त उड़ान			
1998/2.9	वी आई पी फ्लीट की अत्यधिक रिक्त उड़ानें हुई थीं, यद्यपि राष्ट्रपति के आदेश (1981) अनुबद्ध करते हैं कि गंतव्य स्थान से वायुयानों द्वारा अनावश्यक उड़ानें तथा संबद्ध व्यक्ति को लेने हेतु वापस जाने से बचना चाहिए था।	रक्षा मंत्रालय ने बताया कि रिक्त उड़ानों से बचा गया जब तक कि परिचालनात्मक/अनुरक्षण आवश्यकताओं द्वारा आवश्यक न हो तथा वायुसेना मुख्यालय इन उड़ानों पर कड़ा नियंत्रण बनाए रखता है।	रिक्त उड़ान की कमी का परीक्षण।

5. शुल्कों की गैर-वसूली			
1998/2.11	वी वी आई पी/वी आई पी के साथ यात्रा करने वाले कार्मिक या तो उनके परिवार के सदस्य अथवा मीडिया कार्मिक थे जिसके लिए संबद्ध मंत्रालय से किसी निर्देश के अभाव में कोई वसूली प्रभावी नहीं की गई थी। वी वी आई पी/वी आई पी के साथ यात्रा करने वाले गैर-अधिकारिक व्यक्तियों से वसूली की प्रणाली विश्वसनीय और त्रुटिहीन नहीं थी।	कोई ए टी एन प्राप्त नहीं हुआ	वसूली प्रणाली की प्रभावकारिता का परीक्षण।
6. क्षतिपूर्ति अनुबंध-पत्रों, इत्यादि का अप्रस्तुतिकरण			
1998/2.13	इयूटी फ्लाईट सर्टिफिकेट तथा क्षतिपूर्ति अनुबंध-पत्र/शपथ-पत्र प्राप्त नहीं किये गये, जो राष्ट्रपति के आदेशों का उल्लंघन था।	रक्षा मंत्रालय ने बताया कि क्षतिपूर्ति अनुबंध-पत्र आई ए एफ द्वारा पहले से प्राप्त नहीं किये गये। यद्यपि, वी वी आई पी/वी आई पी सचिवालय द्वारा वायुसेना मुख्यालय को यात्री मालसूची पहले दिया गया था तथा अनुबंध-पत्र/शपथ-पत्र सदैव उड़ान भरने से पूर्व प्राप्त किये गये।	उड़ान भरने से पूर्व क्षतिपूर्ति अनुबंध-पत्र तथा इयूटी फ्लाईट सर्टिफिकेट की प्रस्तुति की प्रणाली का परीक्षण।
7. एम आई-8 हेलिकॉप्टरों के प्रतिस्थापन में विलंब			
2013/11&13	अगस्ता वैस्टलेण्ड (ए डब्ल्यू-101) हेलिकॉप्टर, जो एम आई-8 हेलिकॉप्टर को प्रतिस्थापित करते थे, के अधिग्रहण में विलम्ब तथा कमियाँ थीं।	कोई ए टी एन प्राप्त नहीं हुआ	पुराने हो रहे एम आई-8 फ्लीट के प्रतिस्थापन हेतु योजना का परीक्षण।

संलग्नक - बी

(पैराग्राफ 5.1 के संदर्भ में)

नमूना इकाईयों में एक्सेस कंट्रोल सिस्टम की स्थिति तथा प्रयोज्यता

क्र. सं.	इकाई का नाम	ए सी एस अधिष्ठापित है अथवा नहीं	ए सी एस में चक्रदार/द्वार परिचालित सिस्टम अधिष्ठापित है अथवा नहीं	ए सी एस के अतिरिक्त सुरक्षा सिस्टम	आगंतुकों/ विक्रेताओं हेतु पास का सिस्टम	टिप्पणी
1	ए एफ एस 'के'	हाँ	नहीं	नहीं	हस्तलिखित कागजी पास।	इकाई में अधिकारियों, वायु सैनिकों तथा नागरिकों की वर्दी पर स्मार्ट कार्ड्स प्रदर्शित किया जाना, किन्तु चक्रदारों के अभाव में एक्सेस कंट्रोल हेतु प्रयोग नहीं किया जाना।
2	इकाई 'एल'	नहीं	नहीं	नहीं	हस्तलिखित कागजी पास।	हस्तलिखित कम्प्यूटर प्रिंटेड/ कार्ड जैसे पास जारी किए जा रहे हैं।
3	इकाई 'एम'	हाँ	नहीं	नहीं	हस्तलिखित कागजी पास।	-
4	इकाई 'एन'	नहीं	नहीं	आई आर आई एस आठ स्थानों पर अधिष्ठापित किया गया।	आगंतुकों/ विक्रेताओं का आई आर आई एस स्कैन से गुजरना।	कार्मिकों की इमारत में आई आर आई एस स्कैन के उपरांत प्रविष्टि को सुनिश्चित करने हेतु सभी गेट्स पर आई ए एफ पुलिस/गार्ड/चौकीदार की तैनाती।
5	ए एफ एस 'ओ'	हाँ	नहीं	नहीं	हस्तलिखित कागजी पास।	कुछ महत्वपूर्ण संपत्तियाँ जैसे 'ए एफ एन ई टी' तथा 'आई एम एम ओ एल एस' अतिरिक्त सुरक्षा सिस्टम से फिट किए गए हैं।
6	ए एफ एस 'पी'	हाँ	नहीं	आई आर आई एस सहित बायोमैट्रिक सिस्टम।	हस्तलिखित कागजी पास।	ए टी सी कॉम्प्लेक्स में आई आर आई एस के साथ बायोमैट्रिक सिस्टम का अधिष्ठापित होना।
7	ई डी 'क्यू'	हाँ	नहीं	बायोमैट्रिक टाईम अटेंडेंस सिस्टम।	हस्तलिखित कागजी पास।	-
8	विंग 'डब्ल्यू-2'	हाँ	हाँ	नहीं	हस्तलिखित कागजी पास।	नागरिकों को मात्र दो पी वी सी स्मार्ट कार्ड्स जारी किए थे तथा आश्रितों/ आगंतुकों को दिसम्बर 2015 तक कोई पी वी सी कार्ड्स जारी नहीं किए गए थे।

9	विंग 'डब्ल्यू-3'	हाँ	नहीं	नहीं	हस्तलिखित कागजी पास।	इकाई ने बताया कि चक्रद्वारों/ द्वार की गैर-अधिप्राप्ति के कारण, संवेदनशील जगहों पर प्रवेश पर प्रभावकारी नियंत्रण का निरीक्षण नहीं किया जा रहा था।
10	विंग 'डब्ल्यू-4'	हाँ	नहीं	मज़दूरों से संबंधित आँकड़ों को रखने हेतु लेबर गेट पर बायोमैट्रिक स्कैनिंग सिस्टम अधिष्ठापित है।	हस्तलिखित कागजी पास।	-
11	ए एफ एस 'यू'	हाँ	हाँ	आगंतुक प्रबंधन सिस्टम।	स्टेशन में आगंतुक प्रबंधन सिस्टम है। आगंतुकों को सिस्टम द्वारा जेनरेटिड विशिष्ट बारकोड के साथ छपे हुए पास जारी किए जा रहे हैं।	स्टेशन के स्टैंडिंग आदेशों के अनुसार, तकनीकी क्षेत्र में प्रविष्ट होने वाले सभी कार्मिकों को अपनी वर्दी पर अनिवार्य रूप से ए सी एस काइर्स प्रदर्शित करना है।

संलग्नक - सी

(पैराग्राफ 5.2 के संदर्भ में)

आठ नमूना परीक्षित आई ए एफ इकाईयों में टी पी टी भत्ते का अनियमित भुगतान

क्र. सं.	वायुसेना इकाई (लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जाँच के महीने)	लेखापरीक्षा जाँच	इकाई का उत्तर	लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने के उपरांत वसूली गई राशि
1	ए एफ सी ए ओ (अक्टूबर 2015)	वायुकर्मियों की एक श्रेणी के लिए (अर्थात् एल ए सी) किए गये परिवहन भत्ता भुगतान के नमूना परीक्षण ने अक्टूबर 2008 से फरवरी 2014 के दौरान 249 कर्मचारियों को 281 महीनों के लिए परिवहन भत्ते का अनियमित भुगतान उजागर किया।	लेखापरीक्षा द्वारा इंगित अनियमित भुगतानों की सुनिश्चित वसूली।	₹2,90,636 (209 कर्मचारी)
2	सी एस डी ओ (अक्टूबर 2015)	नमूना परीक्षण से अप्रैल 2012 से जुलाई 2015 के दौरान 10 कर्मचारियों को 16 महीनों के लिए परिवहन भत्ते का अनियमित भुगतान उजागर हुआ।	लेखापरीक्षा द्वारा इंगित मामलों के लिए पी ओ आर तैयार किया गया।	₹57,008 (7 कर्मचारी)
3	35 विंग (सितम्बर 2015)	नमूना परीक्षण से अप्रैल 2012 से मार्च 2015 के दौरान 82 कर्मचारियों को 192 महीनों के लिए परिवहन भत्ते का अनियमित भुगतान उजागर हुआ।	लेखापरीक्षा द्वारा इंगित मामलों के लिए, पी ओ आर तैयार किया गया।	₹2,02,365 (55 कर्मचारी)
4	41 विंग (सितम्बर 2015)	नमूना परीक्षण से अप्रैल 2013 से जनवरी 2015 के दौरान 10 कर्मचारियों को 19 महीनों के लिए परिवहन भत्ते का अनियमित भुगतान उजागर हुआ।	प्रभावित कर्मचारी के परिवहन भत्ते को रोकने हेतु पी ओ आर जारी किया गया।	₹44,829 (11 कर्मचारी)
5	17 विंग (अगस्त 2015)	नमूना परीक्षण से जनवरी 2013 से जून 2015 के दौरान 51 कर्मचारियों को 128 महीनों के लिए परिवहन भत्ते का अनियमित भुगतान उजागर हुआ।	प्रभावित कर्मचारी के परिवहन भत्ते को रोकने हेतु पी ओ आर जारी किया गया।	₹2,20,405 (61 कर्मचारी)



2016 की प्रतिवेदन संख्या 18 (वायुसेना)

6	412 ए एफ एस (जुलाई 2015)	नमूना परीक्षण से जनवरी 2014 से सितम्बर 2015 के दौरान 35 कर्मचारियों को 52 महीनों के लिए परिवहन भत्ते का अनियमित भुगतान उजागर हुआ।	16 कर्मिकों के संबंध में परिवहन भत्ते को रोका गया तथा 19 कर्मिकों बाहर भेजा गया।	₹1,86,299 (38 कर्मचारी)
7	4 बी आर डी (जून 2015)	नमूना परीक्षण से जून 2014 से मई 2015 के दौरान 21 कर्मचारियों को 38 महीनों के लिए परिवहन भत्ते का अनियमित भुगतान उजागर हुआ।	लेखापरीक्षा द्वारा इंगित मामलों के संबंध में पी ओ आर तैयार किया गया तथा विगत चार वर्षों के लिए मामलों का पुनरावलोकन किया गया।	₹10,39,192 (207 कर्मचारी)
8	12 विंग (नवम्बर 2015)	आधिकारिक दौरे तथा प्रशिक्षण के अभिलेखों के नमूना परीक्षण के दौरान यह पाया गया कि वायुसेना प्राधिकारियों ने अप्रैल 2012 एवं जुलाई 2015 के बीच 1178 महीनों के लिए 532 वायु कर्मिकों (अधिकारी/पी बी ओ आर) को परिवहन भत्ते का भुगतान किया था।	पूरे कैलेण्डर माह के लिए अनुपस्थित रहने के कारण परिवहन भत्ते को रोकने के लिए पी ओ आर जारी किया गया।	₹11,00,292 (366 कर्मचारी)