

वायुसेना मुख्यालय संचार स्क्वाड्रन (ए एच सी एस) की लेखापरीक्षा

अध्याय II

2.1 परिचय

भारतीय वायुसेना (आई ए एफ), वी वी आई पी¹ तथा अन्य अधिकृत व्यक्तियों (ओ ई पी)² को वायु परिवहन देने हेतु नई दिल्ली में वायुसेना मुख्यालय संचार स्क्वाड्रन (ए एच सी एस) के साथ वायुयानों की एक फ्लीट रखती है।

ए एच सी एस के पास तीन बोईंग बिज़नेस जेट (बी बी जे) वायुयान, चार एम्ब्रैअर वायुयान तथा छः एम आई-8 हेलिकॉप्टर हैं। इसके साथ, वी वी आई पी अपने अंतर्राष्ट्रीय दौरे हेतु एयर इंडिया के बोईंग 747-400 वायुयान का भी प्रयोग करते हैं तथा जबकि राष्ट्रपति के अंतर्राष्ट्रीय दौरों के लिए आई ए एफ भुगतान करती है, वहीं उप राष्ट्रपति तथा प्रधानमंत्री के लिए भुगतान क्रमशः विदेश मंत्रालय तथा प्रधान मंत्री कार्यालय (पी एम ओ) द्वारा किया जाता है।

2.2 संगठनात्मक ढाँचा

ग्रुप कैप्टन रैंक के कमाण्डिंग अधिकारी के नेतृत्व में ए एच सी एस, वी आई पी फ्लीट के परिचालन एवं अनुरक्षण हेतु उत्तरदायी है। यह पालम, नई दिल्ली में 3 विंग ए एफ के माध्यम से वायुसेना मुख्यालय में ऑप्स निदेशालय (वी आई पी) के क्रियात्मक तथा प्रशासनिक नियंत्रण के तहत कार्य करता है।

¹ वी वी आई पी जिनके लिए संचार स्क्वाड्रन, विमानवहन सेवाएँ प्रदान करता है वे हैं राष्ट्रपति, उप राष्ट्रपति तथा प्रधानमंत्री।

² सुसंगत आदेश के अनुसार रक्षा मंत्री, गृह मंत्री, रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री, तीनों रक्षा सेवाओं के प्रमुख, रक्षा सचिव, भारत सरकार के अन्य मंत्री, वरिष्ठ सेवा तथा नागरिक अधिकारी जो रक्षा संस्थान के साथ संबद्ध हैं, तथा कैबिनेट सचिव ओ ई पी थे।

2.3 वी आई पी फ्लीट पर विगत लेखापरीक्षा प्रतिवेदन

1997 में लेखापरीक्षा द्वारा 'वी वी आई पी तथा ओ ई पी हेतु वायु परिवहन सुविधाओं' का एक पुनरीक्षण किया गया था तथा निष्कर्षों को 1998 के सी एण्ड ए जी के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 8 में प्रतिवेदित किया गया था।

बाद के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में उठाए गए मामले, उसके तहत की गयी अनुशंसाएँ, एम ओ डी द्वारा की गई कार्यवाहियाँ तथा वर्तमान लेखापरीक्षा के लिए पहचाने गए मुद्दे **संलग्नक-‘ए’** में विस्तार से दिए गए हैं। वर्तमान लेखापरीक्षा के दौरान पाए गए नए मुद्दे भी इस प्रतिवेदन में शामिल किए गए हैं।

2.4 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

पहले लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में उठाए गए मामलों के सुधार हेतु एम ओ डी/वायुसेना मुख्यालय द्वारा की गई कार्यवाही की पर्याप्तता सुनिश्चित करने हेतु लेखापरीक्षा आयोजित की गई थी। तदनुसार, यह पुनरीक्षण, यह पता लगाने के लिए आयोजित था कि क्या:

- वी आई पी फ्लीट का प्रयोग ईष्टतम उड़ान घंटों, ओ ई पी द्वारा वाणिज्यिक उड़ानों के प्रयोग तथा रिक्त उड़ानों की कमी सहित यथासंभव सर्वोत्तम उपयोग हुआ था;
- आंतरिक नियंत्रण प्रणाली विमान वहन तथा अवरोधन शुल्कों की वसूली के साथ-साथ वायुसेना के वित्तीय तथा परिचालनात्मक हितों की सुरक्षा के लिए पर्याप्त तथा प्रभावकारी थी।

2.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र तथा कार्यप्रणाली

ए एच सी एस, परिचालन निदेशालय (वी आई पी) एवं वायुसेना मुख्यालय के लेखा निदेशालय एवं सी डी ए (ए एफ) में 2012-13 से 2014-15 के तीन वर्षों की अवधि के वी आई पी उड़ानों से संबंधित अभिलेखों का एक नमूना परीक्षण जुलाई से सितम्बर 2015 के दौरान किया गया।

अभिलेखों के परीक्षण, डाटा के विश्लेषण तथा ऊपर उल्लिखित इकाईयों द्वारा लेखापरीक्षा प्रश्नावली के लिए दिए गए उत्तर पर आधारित, संबद्ध इकाई/निदेशालय को जारी की गई प्रारंभिक लेखापरीक्षा आपत्तियां तथा उनके प्राप्त उत्तर प्रारूप प्रतिवेदन में सुविचारित तथा शामिल किए गए, जो मंत्रालय को जारी की गई।

प्रारूप प्रतिवेदन का उत्तर मार्च 2016 में प्राप्त हुआ था, जिसे इस प्रतिवेदन में सम्मिलित किया जा चुका है।

2.6 लेखापरीक्षा मापदंड

लेखापरीक्षा परिणामों के मापदंड हेतु प्रयुक्त लेखापरीक्षा मानदंड निम्न में से थे:

- रक्षा मंत्रालय ओ एम दिनांक 6 जनवरी 1981 के माध्यम से जारी राष्ट्रपति के आदेश।
- एम ओ डी द्वारा जारी ए एच सी एस का नीति पृष्ठ (1984) तथा ए एच सी एस द्वारा प्रस्तावित नीति पृष्ठ (2007)।
- अधिकृत व्यक्तियों को विमान वहन के उपलब्ध कराने पर मंत्रालय/वायुसेना मुख्यालय निर्देश।
- 1998 के सी एण्ड ए जी के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 8 के पैराग्राफ सं. 2 में समाहित अनुशंसाएँ तथा उस पर एम ओ डी द्वारा की गई कार्यवाही टिप्पणियाँ (ए टी एन) (2011)।

2.7 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.7.1 वायुयान का अधिष्ठापन तथा प्रयोज्यता

2.7.1.1 नीति पृष्ठ का संशोधन

ए एच सी एस ने बी बी जे तथा एम्ब्रेअर वायुयान के अधिष्ठापन के परिप्रेक्ष्य में नीति पृष्ठ (अप्रैल 1984) के संशोधन हेतु 2007 में प्रस्ताव किया किंतु मंत्रालय का अनुमोदन लंबित था (मार्च 2016)।

मंत्रालय ने कहा (मार्च 2016) इसे त्वरित रूप से संसाधित किया जाएगा।

2.7.1.2 वायुयान की प्रयोज्यता

वी आई पी फ्लीट की निम्न प्रयोज्यता पहले ही 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में प्रतिवेदित थी; फिर भी, लेखापरीक्षा ने ये पाया कि फ्लीट लगातार निम्न प्रयोज्य बनी रही तथा निम्न प्रयोज्यता की सीमा बढ़ गई थी।

(ए) बी बी जे वायुयान

नीति पृष्ठ में बी बी जे वायुयान हेतु प्रयोज्यता प्रति वायुयान प्रति माह 60 उड़ान घंटे प्रस्तावित (2007) थी। उड़ान घंटों की गणना का आधार वायुयान का कुल तकनीकी जीवनावधि है जो कि उड़ान घंटों तथा वर्षों में अवधि पर आधारित है। 2012-13 से 2014-15 के दौरान, निर्धारित उड़ान के विरुद्ध वास्तविक उड़ान नीचे दी गई हैं:

तालिका 2.1- बी बी जे वायुयान की प्रयोज्यता

वर्ष	निर्धारित उड़ान घंटे	प्रयोज्यता			कुल प्रयोज्यता	
		बी बी आई पी का विमान वहन	पायलटों का प्रशिक्षण	विविध उद्देश्य		
		(घंटे)	(घंटे)	(घंटे)	(घंटे)	(प्रतिशत)
2012-13	2160	271:20	591:10	38:15	900:45	41.7
2013-14	2160	332:35	735:35	13:30	1081:40	50
2014-15	2160	450:25	834:00	38:30	1322:55	61.2
कुल	6480	1054:20	2160:45	90:15	3305:20	51
वास्तविक उड़ान का प्रतिशत		31.9	65.4	2.7		100

स्रोत - त्रैमासिक उड़ान प्रशिक्षण रिटर्न्स (क्यू एफ टी आर)

अतः 2012-13 से 2014-15 के दौरान, तीन बी बी जे वायुयान हेतु निर्धारित कुल 6480 घंटों के विरुद्ध वास्तविक उड़ान मात्र 3305:20 घंटे (51 प्रतिशत) थी। इसके अतिरिक्त, बी बी आई पी के लिए उड़ान, जो कि स्क्वाड्रन के अस्तित्व का उद्देश्य था, कुल उड़ान घंटों का मात्र 31.9 प्रतिशत थी। दो-तिहाई उड़ान घंटों के लिए, फ्लीट का प्रयोग प्रशिक्षण उद्देश्य हेतु किया जा रहा था।

1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में, बी बी आई पी/ओ ई पी हेतु 1992-93 से 1996-97 के दौरान प्रयोज्यता के आंकड़े 54.4 प्रतिशत थे तथा शेष 45 प्रतिशत प्रशिक्षण हेतु थे। बी बी जे

वायुयान की निम्न प्रयोज्यता 2008 की सी एण्ड ए जी के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (ए एफ एवं नौसेना) सं. 5 (अनुपालन लेखापरीक्षा) के पैराग्राफ सं. 2.1 में लेखापरीक्षा टिप्पणी को प्रमाणित करता है कि तृतीय बी बी जे वायुयान के अधिग्रहण का उद्देश्य प्रशनात्मक था।

अतः फ्लीट न केवल निम्न प्रयोज्य थी, अपितु निम्न प्रयोज्यता की सीमा बढ़ रही थी।

ए एच सी एस ने बताया (अगस्त 2015) कि स्कवाड्रन, वायुसेना मुख्यालय द्वारा दिए गए कार्य के रूप में वी वी आई पी को कुछ अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं के साथ-साथ घरेलू दौरो पर ले जाने हेतु तीन बी बी जे वायुयान उड़ाते हैं।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार किया (मार्च 2016)।

(बी) एम्ब्रेअर वायुयान

जैसा कि नीति पृष्ठ (2007) में प्रस्तावित है, चार एम्ब्रेअर वायुयान (एग्जेक्यूटिव जेट नामक) हेतु मासिक उड़ान घंटे 62:50 घंटे प्रति वायुयान प्रति माह थे। 2012-13 से 2014-15 के दौरान, निर्धारित घंटों के विरुद्ध वास्तविक उड़ान घंटे नीचे दिए गए अनुसार हैं:

तालिका 2.2 - एम्ब्रेअर वायुयान की प्रयोज्यता

वर्ष	निर्धारित उड़ान घंटे	प्रयोज्यता			कुल प्रयोज्यता		वी वी आई पी के लिए प्रयोज्यता	
		वी वी आई पी/ओ ई पी का विमान वहन	पायलटों का प्रशिक्षण	विविध उद्देश्य	(घंटे)	(प्रतिशत)	(घंटे)	(प्रतिशत)
		(घंटे)	(घंटे)	(घंटे)				
2012-13	3000	1356:20	967:15	53:00	2376:35	79.23	19:30	0.81
2013-14	3000	983:10	885:15	68:00	1936:25	64.53	4:30	0.22
2014-15	3000	797:35	795:20	96:45	1689:40	56.33	4:15	0.25
कुल	9000	3137:05	2647:50	217:45	6002:40	67	28:15	0.47
वास्तविक उड़ान का प्रतिशत		52.27	44.11	3.62		100		

स्रोत - क्यू एफ टी आर

चार एम्ब्रेअर वायुयान के लिए निर्धारित 9000 घंटे के विरुद्ध वास्तविक उड़ान 6002:40 घंटे (67 प्रतिशत) थी। वी वी आई पी/ओ ई पी हेतु प्रयोग 3137 घंटे (52.27 प्रतिशत) के लिए था, जो 1998 में लेखापरीक्षा द्वारा वी वी आई पी/ओ ई पी हेतु एग्री वायुयान की 60 प्रतिशत प्रयोज्यता से कम पाया गया था। इसके अतिरिक्त, 2012-13 से 2014-15 के दौरान

वी वी आई पी हेतु एम्ब्रेअर वायुयान मात्र 28:15 घंटों (कुल उड़ान का 0.47 प्रतिशत) के लिए प्रयोग हुआ था। यह 2006 के सी एण्ड ए जी के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 5 (ए एफ तथा नौसेना) के पैराग्राफ सं. 2.1 में एम्ब्रेअर फ्लीट के अधिग्रहण के औचित्य पर लेखापरीक्षा टिप्पणी को सही साबित करता है।

2.7.1.3 एम्ब्रेअर वायुयान तथा एम आई-8 हेलिकॉप्टर हेतु नीति के अनुसार प्रशिक्षण में उड़ान प्रयास में महत्वपूर्ण गिरावट

वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान वायुसेना आदेश (ए एफ ओ) सं. 15/2011 के अनुसार पायलटों को दिए जाने वाले फ्लीट के अनुसार उड़ान प्रशिक्षण, तथा ए एच सी एस में वास्तविक प्रशिक्षण नीचे दिया गया है:

तालिका 2.3 : पायलटों को फ्लीट के अनुसार उड़ान प्रशिक्षण

वर्ष	पायलटों की औसत संख्या	ए.एफ.ओ के अनुसार उड़ान प्रशिक्षण (घंटे)	वास्तविक प्रशिक्षण (घंटे)	अधिकता (+)/कमी (-) (घंटे)	अधिकता (+)/कमी (-) (प्रतिशत)
बी बी जे वायुयान					
2012-13	9.75	780	591:10	(-) 188:50	(-) 24.23
2013-14	9	720	735:35	(+) 15:35	(+) 2.13
2014-15	9	720	834	(+) 114:00	(+) 15.83
कुल		2220	2160:45	(-)59:15	(-)2.70
एम्ब्रेअर वायुयान					
2012-13	10.25	1100	967:15	(-)132:45	(-) 12.08
2013-14	15.5	1240	885:15	(-) 354:45	(-) 28.61
2014-15	14	1120	795:10	(-) 324:50	(-) 29.00
कुल		3460	2647:40	(-) 812:20	(-) 23.50
एम आई-8 हेलिकॉप्टर					
2012-13	10.5	840	330:45	(-) 509:15	(-) 60.66
2013-14	9.75	780	306:10	(-) 473:50	(-) 60.75
2014-15	11.25	900	246:50	(-) 653:10	(-)72.61
कुल		2520	883:45	(-) 1636:15	(-) 65.00

स्रोत - क्यू एफ टी आर

अतः यद्यपि बी बी जे हेतु प्रशिक्षण कुल उड़ान के 65.4 प्रतिशत तथा एम्ब्रेअर वायुयान हेतु 44.11 प्रतिशत निर्मित करता है जैसा कि पैराग्राफ 2.7.1.2 में चर्चा की गई है, प्रशिक्षण हेतु निर्धारित उड़ान प्रयासों के संदर्भ में गिरावट थी जो कि क्रमशः एम्ब्रेअर वायुयान तथा एम आई-8 हेलिकॉप्टर की 23.50 प्रतिशत तथा 65 प्रतिशत की थी।

मंत्रालय ने बताया (मार्च 2016) कि यद्यपि ए एफ ओ सही उद्धृत किया गया था किन्तु उसका प्रयोग अनुचित था। आगे यह कहा गया कि बी बी जे तथा एम्ब्रेअर दो पायलटों द्वारा संचालित है तथा जब वायुयान दो घंटे उड़ता है तब दोनों पायलट एक-एक घंटा उड़ाते हैं।

कथित ए एफ ओ में प्रत्येक पायलट के लिए मात्र आधे समय की गिनती करने संबंधी मंत्रालय का उत्तर विवाद योग्य है क्योंकि दोनों पायलट तथा सह-पायलट उड़ान की पूरी अवधि के दौरान बराबर सतर्क रहेंगे। फिर भी, मंत्रालय ने वी आई पी फ्लीट की प्रशिक्षण आवश्यकता के पुनरीक्षण हेतु एक समिति गठित करने का निर्णय किया (अप्रैल 2016)।

2.7.1.4 वाणिज्यिक वायु सेवाओं द्वारा जुड़े मार्गों पर एम्ब्रेअर वायुयान की प्रयोज्यता

राष्ट्रपति के आदेशों (1981) के अनुसार तीन वी वी आई पी के सिवाय अन्य प्रयोगकर्ता कार्यालयी इयूटी पर, यथासंभव वाणिज्यिक वायु सेवाओं का प्रयोग करने के लिए अपेक्षित हैं। लेखापरीक्षा में उजागर हुआ कि -

(ए) 2012-13 से 2014-15 के दौरान ओ ई पी द्वारा 619 वी आई पी उड़ानें एम्ब्रेअर वायुयान के प्रयोग से की गई थीं। 321 अवसरों पर (51.86 प्रतिशत), ओ ई पी ने, वाणिज्यिक वायु सेवाओं से जुड़े हुए गंतव्यों के बीच में वायुयान का प्रयोग किया। इसके अतिरिक्त, ए एच सी एस/वायुसेना मुख्यालय में कोई दस्तावेज नहीं था जो यह इंगित करे कि ओ ई पी ने वी आई पी फ्लीट का प्रयोग मात्र वाणिज्यिक वायु सेवाओं की अनुपलब्धता के अपरिहार्य स्थिति अथवा आपातस्थितियों में किया। यद्यपि विशिष्ट उड़ान रिटर्न (एस एफ आर), वी आई पी उड़ान के उद्देश्य को इंगित करने के लिए अपेक्षित थे, मात्र 'कार्यालयी इयूटी' उल्लिखित थी। मामला सी एण्ड ए जी के 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 8 में भी उठाया गया था। की गई कार्यवाही टिप्पणी में, एम ओ डी ने बताया था (2011) कि समय प्रतिबंध तथा कार्यालयी नियतकार्य/दौरों को ध्यान में रखते हुए, आकस्मिक कार्यालयी आवश्यकताओं हेतु दौरे किए गए।

लेखापरीक्षा ने वायुसेना मुख्यालय/एम ओ डी से पूछा (नवम्बर/दिसम्बर 2015) किस प्रकार उनके द्वारा यह सुनिश्चित किया गया कि ओ ई पी ने वी आई पी उड़ानों का प्रयोग किफायत से आकस्मिक कार्यालयी आवश्यकताओं के लिए किया।

मंत्रालय ने कहा (मार्च 2016) कि वी आई पी फ्लीट के प्रयोग हेतु औचित्य अनुमोदन प्राधिकारी को दिया था।

लेखापरीक्षा मंत्रालय के स्पष्टीकरण के साथ सहमत नहीं है क्योंकि यह प्रमाण से समर्थित नहीं था। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा के दौरान ओ ई पी द्वारा वाणिज्यिक वायु सेवाओं द्वारा जुड़े मार्गों पर केवल अपरिहार्य स्थिति में वी आई पी फ्लीट के प्रयोग से संबंधित कोई अभिलेख नहीं पाया गया।

(बी) एस एफ आर के पुनरीक्षण से उजागर हुआ कि रक्षा मंत्री, राज्य रक्षा मंत्री तथा तीनों सेवाओं के प्रमुखों द्वारा एम्ब्रेअर वायुयान का 2012-13 से 2014-15 के दौरान 308 अवसरों पर प्रयोग किया गया था। 191 अवसरों पर (62.01 प्रतिशत), मार्ग वाणिज्यिक वायु सेवाओं द्वारा भली-भांति जुड़े हुए थे।

अतः, वी आई पी वायुयानों का ओ ई पी द्वारा प्रयोग लगातार सरोकार का क्षेत्र बना रहा। प्रभावकारी प्रयोज्यता हेतु प्रारूपित आंतरिक नियंत्रण उचित ढंग से कार्य नहीं कर रहा था। यद्यपि, मंत्रालय ने वाणिज्यिक वायु सेवाओं द्वारा जुड़े मार्गों पर एम्ब्रेअर वायुयान की प्रयोज्यता/ओ ई पी द्वारा वाणिज्यिक उड़ानों के प्रयोग के पुनरीक्षण हेतु एक समिति गठित करने का निर्णय किया (अप्रैल 2016)।

2.7.2 आंतरिक नियंत्रण

2.7.2.1 अवरोधन शुल्कों की वसूली

राष्ट्रपति के आदेशों (जनवरी 1981) के तहत यदि कोई वायुयान बाहरी क्षेत्र में अवरुद्ध रहता है, अर्थात् दो घंटों³ से अधिक वायुयान अवरोधन की स्थिति में एम ओ डी द्वारा उड़ान घंटों के लिए निर्धारित दर का 50 प्रतिशत अवरोधन शुल्क लगाया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि लेखा निदेशालय, वायुसेना मुख्यालय ने जून 2012 से विभिन्न मंत्रालयों/विभागों के विमान वहन हेतु वसूली के लिए तैयार किए गए बिलों में अवरोधन शुल्कों को शामिल करना बंद कर दिया था। जून 2012 से मार्च 2015 के दौरान 30 मामलों के लिए अवरोधन शुल्क ₹32.25 करोड़ थे, जो कि बिल में उठाए ही नहीं गए थे।

³ अवरोधन अवधि की गणना वायुयान के उतरने के समय से उड़ान भरने तक के समय से की जाती है।

उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने बताया (नवम्बर 2015) कि विमान वहन बिल एस एफ आर, उड़ान स्वीकृति प्रमाणपत्र (एफ ए सी) तथा परिचालन इकाइयों द्वारा अग्रेषित माँग पत्र में उपलब्ध विवरणों के आधार पर तैयार किये गये थे। निदेशालय ने आगे कहा कि दो भिन्न तिथियों के लिए एकल माँग पत्र था तथा एफ ए सी भी भिन्न तिथियों की विमान वहन की प्राप्ति के लिए जारी हुए थे। प्रयोक्ता एजेंसी द्वारा वायुयान के अवरोधन का कोई संकेत नहीं था। अतः कोई अवरोधन शुल्क नहीं लगाया गया था।

उत्तर विश्वसनीय नहीं है क्योंकि आई ए एफ वायुयान गंतव्य पर विमान वहन अवधि के दौरान दो घंटों से अधिक के लिए अवरूद्ध हुआ था तथा यह एस एफ आर में इंगित था, जिसके लिए इन्डेन्टिंग एजेंसी से अवरोधन शुल्क वसूल किए जाने चाहिए थे।

लेखापरीक्षा जाँच परिणाम को स्वीकार करते हुए, मंत्रालय ने कहा (मार्च 2016) कि उपयुक्त निर्देश जारी किए जा चुके हैं तथा भविष्य में तदनुसार अवरोधन शुल्क वसूल किया जाएगा।

2.7.2.2 वरिष्ठ सेवा अधिकारियों की वी आई पी उड़ानों के प्राधिकार हेतु सक्षम प्राधिकारी

जैसा कि इस प्रतिवेदन के पैराग्राफ 2.1 में उल्लिखित है, अन्य अधिकृत व्यक्तियों (ओ ई पी) में तीन सेवा प्रमुख तथा सेवा मुख्यालय में वरिष्ठ सेवा अधिकारी (एस एस ओ) तथा सह-सचिव एवं उपर के रैंक के असैनिक अधिकारी सम्मिलित हैं। नीचे दिए गए विवरणों के अनुसार 2012-13 से 2014-15 के दौरान इन ओ ई पी द्वारा 325 वी आई पी उड़ान (दोनों तरफ) प्रयोग की गई थीं:

तालिका 2.4: सेवा प्रमुखों तथा वरिष्ठ सेवा अधिकारियों के लिए विमान-वहन की संख्या

सेवा प्रमुख	
थल सेना प्रमुख (सी ओ ए एस)	115
वायुसेना प्रमुख (सी ए एस)	65
नौ सेना प्रमुख (सी एन एस)	53
उप-जोड़	233
वरिष्ठ सेवा अधिकारी	
वायुसेना	88
नौसेना	3
थलसेना	1
उप-जोड़	92
कुल	325

स्रोत - ए एच सी एस द्वारा रखे हुए एस एफ आर से संकलित आँकड़े

ओ ई पी द्वारा 325 उड़ानों में से, एस एस ओ से संबंधित 92 मामलों में, एम ओ डी द्वारा कोई प्राधिकार जारी नहीं किया जाना पाया गया था। इन 92 उड़ानों पर किया गया नियामक व्यय ₹24.23 करोड़ पाया गया था।

उत्तर में मंत्रालय ने कहा (मार्च 2016) कि एस एस ओ हेतु सक्षम प्राधिकारी वायुसेना प्रमुख हैं तथा एस एस ओ द्वारा वी आई पी सहयोग का प्रयोग, वी सी ए एस द्वारा अनुमोदित किया जाता है, एवं वायुसेना निर्देश 9/83 के पैरा 1,4 तथा 6 इस हेतु प्राधिकार प्रदान करते हैं।

लेखापरीक्षा एस एस ओ के विमान-वहन हेतु बताए गए प्राधिकार के सन्दर्भ में असहमत है, क्योंकि ए एफ आई 9/83 विशेष रूप से वी आई पी फ्लीट के प्रयोग हेतु इसकी प्रासंगिकता का निषेध करता है तथा बताता है कि वी आई पी का वहन समय समय पर संशोधित 1981 के राष्ट्रपति के आदेश द्वारा नियंत्रित किया जाता है। तथापि, मंत्रालय ने एस एस ओ की वी आई पी उड़ानों को प्राधिकृत करने हेतु सक्षम प्राधिकारी के पुनरीक्षण हेतु एक समिति गठित करने का निर्णय किया था (अप्रैल 2016)।

2.7.2.3 क्षतिपूर्ति अनुबंधपत्र तथा ड्यूटी उड़ान प्रमाणपत्र

राष्ट्रपति के आदेशों (1981) के अनुसार, सर्विस वायुयान में यात्रा करने वाले समस्त गैर-सेवा कर्मचारी (सरकारी कर्मचारियों के अतिरिक्त) क्षतिपूर्ति अनुबंधपत्र पर हस्ताक्षर करेंगे तथा वायुयान, अनुबंधपत्र की प्राप्ति तक उड़ान नहीं भरेगा।

लेखापरीक्षा ने यद्यपि पाया कि ए एच सी एस द्वारा यात्री मैनिफेस्ट के साथ अनुबंधपत्र प्राप्त नहीं किए जा रहे थे। इसके सदृश, ड्यूटी उड़ान प्रमाणपत्र भी यात्री मैनिफेस्ट के साथ प्राप्त नहीं किया जा रहा था।

उपरोक्त मामले 1998 के सी एण्ड ए जी के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में भी उठाए गए थे तथा ए टी एन में, एम ओ डी ने बताया था (2011) कि अनुबंधपत्र/प्रमाणपत्र यात्रियों के वायुयान पर चढ़ने से पूर्व प्राप्त किए जा रहे थे।

मंत्रालय का उत्तर (मार्च 2016) उनके आश्वासन के बाद (2011) अनुपालन न करने पर मूक था।

2.8 निष्कर्ष

वर्तमान वी आई पी फ्लीट का प्रयोग कम था तथा 1998 के सी एण्ड ए जी के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में जाँचा गया इसका कम प्रयोग, और कम हो गया था। सार्थक उड़ान प्रयास पायलटों के प्रशिक्षण में लगे थे यद्यपि एम्ब्रेअर वायुयान तथा एम आई-8 हेलिकॉप्टर के लिए प्रशिक्षण वायुसेना आदेशों में विहित प्रशिक्षण से कम था।

वाणिज्यिक वायु सेवाओं से जुड़े मार्गों पर ओ ई पी द्वारा वी आई पी फ्लीट के मात्र अपरिहार्य स्थिति में प्रयोग की पुष्टि हेतु नियंत्रण तंत्र कार्य नहीं कर रहे थे। ₹32.25 करोड़ के राशिगत अवरोधन शुल्कों को उठाया/वसूला नहीं गया था।

वरिष्ठ सेवा अधिकारियों के लिए वी आई पी उड़ानों के प्राधिकरण के लिए कार्यप्रणाली का अनुपालन नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, एक्शन टेकन नोट में एम ओ डी द्वारा दिए गए आश्वासन के बावजूद, विमान-वहन के प्रयोक्ताओं से क्षतिपूर्ति अनुबंधपत्र तथा ड्यूटी उड़ान प्रमाणपत्रों को प्राप्त नहीं किया जा रहा था।

वी आई पी फ्लीट हेतु प्रशिक्षण आवश्यकता, वाणिज्यिक रूप से जुड़े हुए मार्गों पर ओ ई पी द्वारा फ्लीट का प्रयोग तथा एस एस ओ की वी आई पी उड़ानों को प्राधिकृत करने हेतु सक्षम प्राधिकारी से संबंधित प्रारूप प्रतिवेदन में प्रस्तावित लेखापरीक्षा अनुशंसाओं पर कार्यवाही रक्षा मंत्रालय द्वारा प्रारंभ कर दी गई है (अप्रैल 2016)। मंत्रालय ने अवरोधन शुल्कों की वसूली संबंधी निर्देश भी जारी किए।