

अध्याय III: रक्षा मंत्रालय-भारतीय नौसेना

3.1 भारतीय नौसेना में पोतों एवं पनडुब्बियों की दुर्घटनाएं

एक पोत/पनडुब्बी की हानि भारतीय नौसेना की परिचालन तैयारियों को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करती है, क्योंकि नए पोतों/पनडुब्बियों के अधिग्रहण में आठ से दस वर्षों से अधिक की खरीद/निर्माण प्रक्रिया शामिल रहती है। इसलिए, यह अनिवार्य है कि भारतीय नौसेना शांति के समय में दुर्घटनाओं से अपनी संपत्ति को मुक्त रखे। 2007-2008 और 2015-16 के बीच, भारतीय नौसेना के पोतों और पनडुब्बियों में मुख्य रूप से आग/विस्फोट/बाढ़ के कारण 38 दुर्घटनाएं हुईं। इन दुर्घटनाओं में दो नौसैनिक पोतों और एक पनडुब्बी के अलावा बहुमूल्य जीवन की हानि हुई। भारतीय नौसेना की स्थापना के बाद से, सुरक्षा के मुद्दों से निपटने के लिए कोई संस्थागत रूपरेखा नहीं है। सुरक्षा मुद्दों से निपटने के लिए भारतीय नौसेना द्वारा एक समर्पित संगठन 2014 में स्थापित किया गया था, हालांकि इसके लिए सरकार की संस्वीकृति प्रतीक्षित है।

3.1.1 परिचय

3.1.1.1 सुरक्षित कार्य करने की प्रथाओं के सिद्धांत विशेष रूप से लड़ने वाली सेना के लिए प्रासंगिक है, जैसे भारतीय नौसेना, जहां जवान और सामग्री अक्सर खतरनाक और तनावपूर्ण वातावरण में कार्यरत रहते हैं। ज्वलनशील सामग्री, उपयोग में लाई जा रही मशीनरी, उच्च वोल्टेज उपकरण और विस्फोटकों के अस्तित्व के अलावा, एक तथ्य यह भी है कि पोत एक सतत चलते रहने वाला प्लेटफार्म है जैसे कि मौसम, टक्कर और ग्राउंडिंग जैसी स्थितियों के कारण खतरनाक वातावरण में भी अपनी भूमिका निभाता है। दुर्घटनाओं की कोई श्रृंखला एक बड़ी तबाही का कारण बन सकती है। इसके अलावा, नौसेना कर्मियों और नौसेना उपकरण, दोनों को प्रतिस्थापित करना मुश्किल और महंगा है, चूंकि नए पोतों/पनडुब्बियों के अधिग्रहण/निर्माण प्रक्रिया में आठ से दस वर्षों का समय लगता है, इसलिए, संगठनात्मक ढांचे का एक महत्वपूर्ण पहलू दुर्घटनाओं की रोकथाम करना है। हाल ही में बड़ी संख्या में पोत और पनडुब्बी दुर्घटनाओं को देखते हुए, नौसेना के पोत और पनडुब्बी दुर्घटनाओं का लेखा परीक्षण निम्न लेखापरीक्षा उद्देश्य के साथ किया गया था:

- (i) यह आकलन करने के लिए कि नौसेना के पोतों और पनडुब्बियों की दुर्घटना को रोकने के उपाय पर्याप्त हैं या नहीं?
- (ii) यह आकलन करने के लिए कि दुर्घटनाओं के कारणों की जांच करने के लिए सक्षम अधिकारियों का बोर्ड द्वारा दुर्घटनाओं की जांच की जाती है या नहीं और क्या बोर्डों की सिफारिशों को प्रभावी रूप से समय पर लागू किया गया है?
- (iii) यह आकलन करने के लिए कि क्या बचाव और बचाव कार्य शीघ्र किए गए थे?
- (iv) यह आकलन करने के लिए कि दुर्घटनाओं के कारण होने वाले नुकसान का मूल्यांकन किया गया है एवं समय पर नियमित किया गया है?

लेखापरीक्षा मानदंड के स्रोत

- नौसेना के लिए विनियम, भाग-2 वैधानिक
- प्रासंगिक नौसेना के आदेश अर्थात् बोर्ड ऑफ इंक्वायरी (बी.ओ.आई) पर नीति, सतह के पोतों के लिए परमाणु, जैविक और रासायनिक रक्षा (एन.बी.सी.डी) नीति आदि।
- सुरक्षा मुद्दों पर एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) नीति पत्र
- वित्तीय विनियम भाग-1

लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र एवं कार्यप्रणाली

नौसेना पोत और पनडुब्बी की 2007-08¹ और 2015-16 के बीच हुई दुर्घटनाओं को लेखा परीक्षा में शामिल किया गया। मई 2016 में आयोजित एक प्रवेश सम्मेलन में एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के प्रधान निदेशक (नौसेना संचालन), प्रधान निदेशक (कार्मिक सेवाएं) और अन्य संबंधित प्राधिकरणों के साथ लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, उद्देश्यों और मानदंडों पर चर्चा की गई।

लेखापरीक्षा जाँच मई और अगस्त 2016 के बीच की गई थी और उसमें पोतों/पनडुब्बी दुर्घटनाओं से संबंधित बोर्ड की जांच प्रतिवेदन का परीक्षण शामिल था। इसके बाद एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) (डी.जी.एन.ओ)² और मुंबई, विशाखापत्तनम और कोच्चि में तीन नौसेना कमानों में संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच की गई। पोतों की सुरक्षा वर्ग

¹ 11 वीं योजना के प्रत्येक वर्ष और 12 वीं योजना के पहले तीन वर्ष के दौरान नौसेना पोत/पनडुब्बियों के दुर्घटनाओं का विवरण रक्षा मंत्रालय द्वारा रक्षा पर संसदीय स्थायी समिति (2014-15) को प्रदान किया गया और उसके बाद मार्च 2016 तक हुई दुर्घटनाओं को विस्तृत अध्ययन के लिए लेखापरीक्षा द्वारा चुना गया था।

² डी.जी.एन.ओ - महानिदेशक नौसैनिक संचालन

प्राधिकरण (एफ.ओ.एस.टी³, कोच्चि) और पनडुब्बियों (एफ.ओ.एस.एम⁴, विशाखापत्तनम) के अभिलेखों को भी विस्तृत लेखापरीक्षा जांच के लिए चुना गया था।

3.1.1.2 संगठनात्मक संरचना

अक्टूबर 2012 से पहले, भारतीय नौसेना के पास सुरक्षा मुद्दों से निपटने के लिए कोई केंद्रीय और संस्थागत रूपरेखा नहीं थी और इन मुद्दों से निपटने के लिए एक विखंडित और विभागीय रूपरेखा थी। यद्यपि, भारतीय नौसेना सुरक्षा संगठन अक्टूबर 2012 में प्रख्यापित किया गया था, तथापि यह फरवरी 2014 में स्थापित किया गया। वर्तमान संगठन में एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना), नौसेना कमानों, पोत बेड़ा, छोटी नावों का बेड़ा, स्क्वाड्रन और पोतों और पनडुब्बियों जैसी कई एजेंसियों को शामिल किया गया है जैसा कि प्रतिवेदन के पैराग्राफ 3.1.3 में बताया गया है।

3.1.1.3 दुर्घटनाओं की उत्पत्ति

2007-08 से 2015-16⁵ की अवधि के दौरान, कुल 38 दुर्घटनाएं हुईं, जिससे 33⁶ सेवा अधिकारी/नाविकों के जीवन की हानि हुई जैसा कि नीचे तालिका 3.1 में दिया गया है:

तालिका 3.1: भारतीय नौसेना पोतों/पनडुब्बियों की वर्ष-वार दुर्घटनाएं

वर्ष	दुर्घटनाओं की संख्या	जीवन की हानि (अधिकारियों की)	जीवन की हानि (नाविकों की)
2007-08	06	01	05
2008-09	04	-	-
2009-10	04	-	01
2010-11	03	-	-
2011-12	02	-	-
2012-13	02	-	-
2013-14	12	06	15
2014-15	05	01	04
2015-16	-	-	-

³ एफ.ओ.एस.टी - फ्लैग अधिकारी समुद्री प्रशिक्षण जो कि कोच्चि, मुम्बई एवं विशाखापत्तनम स्थित तीन दलों के द्वारा परिचालन समुद्री प्रशिक्षण संचालित करता है।

⁴ एफ.ओ.एस.एम - फ्लैग अधिकारी पनडुब्बियां जो कि नौसेना स्टाफ का सहायक प्रमुख (पनडुब्बी) भी है और एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) नई दिल्ली में स्थित है, पनडुब्बी से संबंधित सभी मुद्दों के निरीक्षण के लिए उत्तरदायी है।

⁵ मार्च 2016 के बाद हुई दुर्घटनाओं की स्थिति और उन पर हुई बी.ओ.आई मांगी गई है जो कि प्रतीक्षित है (मार्च 2017)।

⁶ नौसेना पोत दुर्घटनाओं में नागरिकों की हुई जान की हानि को लेकर सवाल पूछा गया, सूचना प्रतीक्षित है (मार्च 2017)।

भारतीय नौसेना ने इन दुर्घटनाओं में दो नौसैनिक पोतों (आई.एन.एस विन्ध्यागिरि और टीआरवी ए-72) और एक पनडुब्बी (आई.एन.एस सिंधुरक्षक) को खो दिया है। इन दुर्घटनाओं में से अधिकतम, अर्थात् 12, 2013-14 के दौरान हुई, 2007-08 में छः, 2014-15 में पांच और 2008-09 और 2009-10 में चार-चार दुर्घटनाओं की प्रकृति नीचे तालिका 3.2 में दी गई है:

तालिका 3.2: दुर्घटनाओं की प्रकृति

वर्ष	टकराव		आग/विस्फोट/बाढ़		नीचे का स्पर्श/घाउंडिंग		अन्य		योग		कुल योग
	पोत	पनडुब्बियां	पोत	पनडुब्बियां	पोत	पनडुब्बियां	पोत	पनडुब्बियां	पोत	पनडुब्बियां	
2007-08	-	01	-	-	03	-	02	-	05	01	06
2008-09	-	-	-	01	02	-	01	-	03	01	04
2009-10	01	-	01	01	-	-	01	-	03	01	04
2010-11	02	-	01	-	-	-	-	-	03	-	03
2011-12	-	-	02	-	-	-	-	-	02	-	02
2012-13	-	-	01	01	-	-	-	-	01	01	02
2013-14	01	-	03	02	-	-	05	01	09	03	12
2014-15	01	-	02	-	01	-	01	-	05	-	05
2015-16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
कुल योग	05	01	10	05	06	-	10	01	31	07	38

38 दुर्घटनाओं में से 15 (39 प्रतिशत) आग/विस्फोट/बाढ़ के कारण हुई, पोतों के नीचे जमीनी सतह को स्पर्श करने के छः मामलों (16 प्रतिशत), और अन्य छः दुर्घटनाएं (16 प्रतिशत) पोतों की टक्कर के कारण हुई और शेष 11 (29 प्रतिशत) विविध प्रकार के थे जिसमें दुर्घटनाग्रस्त फंसे और निलंबित संचालन, जहरीली गैस के निकलने, सोनार को नुकसान पहुंचाते हुए डॉकिंग और पोत पर विमान के हैंगर को नुकसान आदि भी शामिल थे।

3.1.1.4 दुर्घटनाओं के कारण

नौसेना दुर्घटनाएं मुख्य रूप से भारतीय नौसेना द्वारा निम्नलिखित कारणों से हुई थीं :

- चालक त्रुटि/मानक संचालन प्रक्रिया का अनुपालन नहीं होना।

चालक दल त्रुटि में मानक परिचालन प्रक्रिया (एस.ओ.पी)⁷ का अनुपालन नहीं होना और संगठनात्मक/प्रणाली विफलता⁸, नेविगेशन की मूल बातों और पोत प्रबन्धन में त्रुटियां जैसे

⁷ पोत के संचालन की प्रत्येक विकास/गतिविधि को एस.ओ.पी.एस द्वारा नियंत्रित किया जाता है, जो कि प्रकृति में काफी व्यापक और बहुल्य हैं। भारतीय नौसेना में हथियार, उपकरण, गोला-बारूद आदि के संचालन और संचालन की विभिन्न गतिविधियों से संबंधित एस.ओ.पी की कुल संख्या एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) से मांगी गई हैं जिसका उत्तर प्रतीक्षित है (मार्च 2017)।

⁸ पोत संगठन - एक विशिष्ट कार्य को करने के लिए पोत पर समर्पित अधिकारियों/कर्मियों का एक समूह।

पायलटेशन जल⁹ में नियोजित ट्रैक को न बनाए रखना मार्ग दिखलाने के उचित चिन्हों का चयन न करना, राडार और अन्य तरीकों से उचित निगरानी रखने में विफलता, जोखिम मूल्यांकन के लिए उपलब्ध सभी साधनों का उपयोग नहीं करना, पोतों और वस्तुओं की अच्छी दृश्यता को बनाए रखने के समय-परीक्षित तरीकों को छोड़कर प्रौद्योगिकी पर अत्यधिक निर्भरता आदि शामिल हैं।

• सामग्री विफलता

सामग्री विफलता एक ऐसी अवस्था या स्थिति है जो सामग्री या उपकरण के वांछनीय उद्देश्य को पूरा नहीं करती है। इसमें पोत की वृद्धावस्था के कारण ढांचे की खराब स्थिति, स्टीयरिंग गियर की असफलता, गैर-कार्यात्मक बैटरी मॉनिटरिंग सिस्टम, गैर कार्यात्मक आग और बाढ़ अलार्म सिस्टम, अविश्वसनीय ए.आई.एस¹⁰ इंटरफेस, ई.सी.डी.आई.एस¹¹ आदि के साथ राडार इंटरफेस की सीमाएं शामिल हैं।

• इलेक्ट्रिकल शॉर्ट सर्किट/इलेक्ट्रिकल फायर

एक इलेक्ट्रिकल शॉर्ट सर्किट, एक इलेक्ट्रिकल सर्किट के दो नोड्स के बीच एक असामान्य कनेक्शन है जिसका उद्देश्य अलग-अलग वोल्टेज पर होना है। इससे अत्यधिक इलेक्ट्रिकल प्रवाह निकलता है और संभावित रूप से सर्किट क्षति, ओवरहीटिंग, आग या विस्फोट का कारण बनता है।

➤ निकर्षण का न होना

निकर्षण एक खुदाई गतिविधि है जो आम तौर पर नीचे के तलछटों को एकत्र करने और उन्हें एक अलग स्थान पर रखने के उद्देश्य से उथले समुद्र में पानी के नीचे की जाती है। इस तकनीक का इस्तेमाल अक्सर जलमार्गों को नौगम्य रखने के लिए किया जाता है।

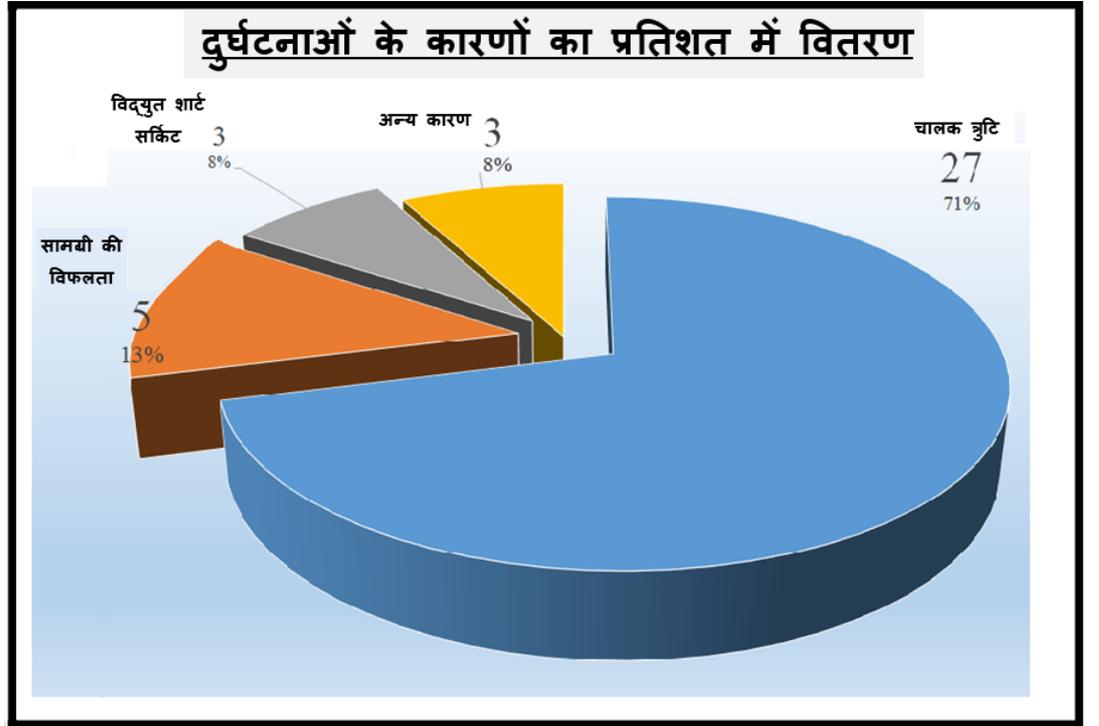
भारतीय नौसेना ने 38 में से 27 दुर्घटनाओं को चालक त्रुटि/एस.ओ.पी का अनुपालन नहीं होने/संगठनात्मक विफलता के लिए जिम्मेदार ठहराया, सामग्री विफलता के कारण पांच दुर्घटनाएं हुईं, जबकि इलेक्ट्रिकल शॉर्ट सर्किट और अन्य कारकों के कारण तीन-तीन दुर्घटनाएं हुईं जैसा कि नीचे चार्ट में दर्शाया गया है:

⁹ आमतौर पर समुद्रजल में मार्गदर्शन के लिए नौकायन चार्ट के संदर्भ में तय बिंदुओं का उपयोग कर पोत की स्थिति प्राप्त की जाती है।

¹⁰ ए.आई.एस - स्वचालित पहचान प्रणाली।

¹¹ ई.सी.डी.आई.एस - इलेक्ट्रॉनिक चार्ट एकीकृत डिस्प्ले प्रणाली।

चित्र 3.1: दुर्घटनाओं के कारणों का प्रतिशत में वितरण



3.1.1.5 प्रमुख पोत दुर्घटनाएं

एक बोर्ड ऑफ इंक्वायरी (बी.ओ.आई) का आयोजन करके सभी नौसैनिक पोत/पनडुब्बी दुर्घटनाओं की जांच की आवश्यकता होती है। ऐसे बी.ओ.आई की कार्यवाही गोपनीय दस्तावेजों के रूप में वर्गीकृत की जाती है। हालांकि, भारतीय नौसेना ने जैसा कि पैराग्राफ 3.1.5.1 में चर्चा की गई है, पोत/पनडुब्बी दुर्घटनाओं को वर्गीकृत/श्रेणीबद्ध नहीं किया है, तथापि पोतों, पनडुब्बियों, उपकरणों और जीवन के नुकसान से जुड़ी कुछ दुर्घटनाओं की चर्चा आगे के पैरा में की गई है:

(i) आई.एन.एस विन्ध्यागिरि की हानि

आई.एन.एस विन्ध्यागिरि मूल रूप से ₹71.69 करोड़ की लागत वाली भारतीय नौसेना की एक नीलगिरि वर्ग का युद्धपोत (फ्रिगेट¹²) था और जुलाई 1981 में शुरू हुआ था।

¹² युद्धपोत, मर्चेन्ट-समुद्री पोतों और अन्य युद्धपोतों की रक्षा करने के लिए इस्तेमाल किए जाने वाले युद्धपोतों का एक वर्ग है, विशेष रूप से उभयचर अभियान बलों के लिए एंटी पनडुब्बी युद्ध लड़ाकों, चलने वाले पुनःपूर्ति समूह और व्यापारी काफिलों की रक्षा के लिए है।

30 जनवरी 2011 को मुंबई बंदरगाह में प्रवेश करते हुए पोत को एक व्यापारी पोत के साथ टक्कर का सामना करना पड़ा। भयावह आग और ज्वार के कारण पोत जलमग्न हो गया और समुद्र तल में कीचड़ चला में गया। बी.ओ.आई ने पाया कि टक्कर के बाद बाढ़ और बड़ी आग, आग से लड़ने में विशेषज्ञता की कमी, सिविल फायर ब्रिगेड की सेवाओं का लाभ न उठाना और एच.क्यू डब्ल्यू.एन.सी, नौसेना गोदीबाड़ा और पोत के कर्मचारियों के बीच समन्वय की कमी ही पोत की हानि के मुख्य कारण थे। नौसेना गोदीबाड़ा मुंबई द्वारा लंबे समय तक चलने वाले अभियान के बाद, जुलाई 2011 में पोत को दोबारा सतह पर लाया गया और शुष्क गोदीकरण किया गया। इसके बाद, बोर्ड ने नुकसान का आकलन किया (अगस्त 2011) और अनुमान लगाया कि पोत आगे के संचालन के लिए तकनीकी और आर्थिक व्यवहार्यता से परे था। आखिरकार जुलाई 2012 में पोत को सेवा से बाहर कर दिया गया।

एच.क्यू डब्ल्यू.एन.सी ने लेखापरीक्षा को सूचित किया (जुलाई 2016) कि दुर्घटना के बाद बड़ी संख्या में पुरानी आग निविदाएं बदल दी गई थीं और बाहरी एजेंसियों से सहायता न लेने का निर्णय उस समय पर स्थिति के अनुसार सक्षम प्राधिकारी द्वारा लिया गया हो सकता था और अब इसपर टिप्पणी नहीं की जा सकती।

(ii) मानव जीवन की हानि के साथ टी.आर.वी ए-72 पोत का पलटना

भारतीय नौसेना का टारपीडो रिकवरी पोत (टी.आर.वी) ए-72, जिसे फरवरी 1983 में चालू किया गया था, ₹1.41 करोड़ की मूल लागत और 20 वर्ष की डिज़ाइन किए गए सेवा जीवन के साथ जिसकी मुख्यतः अन्य पोतों/पनडुब्बियों से छोड़े गए टारपीडो की पुनः प्राप्ति के लिए प्रयोग किया गया था। चार अलग-अलग जीवन विस्तार बोर्डों की सिफारिशों के आधार पर पोत के सेवा जीवन को धीरे-धीरे 2017 तक एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा बढ़ाया गया था। नवंबर 2014 को, पोत ने 31 साल का सेवा जीवन व्यतीत किया था और समुद्र में टारपीडो फायरिंग को शामिल करने वाले अभ्यास में भाग लेने के बाद वापसी के दौरान विशाखापत्तनम में पलट गया। पोत पर तैनात 29 कर्मियों में से 05 को नहीं बचाया जा सका।

बोर्ड ऑफ इन्क्वायरी (नवंबर 2014) ने निष्कर्ष निकाला कि नुकसान का तात्कालिक कारण बाढ़ और पानी भरकर डूबना था और उसके विस्तारित सेवा जीवन (डिज़ाइन किए जीवन के 155%) के दौरान पोत में थकान विफलता हो सकती थी और थकान भार ने ढांचे को कमजोर कर दिया था।

भारतीय नौसेना ने लेखापरीक्षा को सूचित किया (अगस्त 2016) कि 'थकाऊ ताकत' पर अधिक ध्यान देने के साथ सामग्री मूल्यांकन प्रक्रिया के परिष्करण के लिए प्रस्ताव विचाराधीन था।

(iii) दुर्घटनाग्रस्त आई.एन.एस जलाश्व में जहरीली गैस का रिसाव

आई.एन.एस जलाश्व, मार्च 1971 में मूल रूप से अमेरिकी नौसेना में यू.एस.एस ट्रिन्टन के रूप में कमीशन एक उभयचर लैंडिंग प्लेटफॉर्म डॉक¹³ को 50.63 मिलियन अमरीकी डॉलर (₹202 करोड़) की लागत से 2005 में अमरीका से खरीदा गया था और भारतीय नौसेना में आई.एन.एस जलाश्व के रूप में जून 2007 में नियुक्त किया गया था।

आई.एन.एस जलाश्व के एकत्रित-हस्तांतरण (सी.एच.टी)/सीवेज़ डिब्बे से हाइड्रोजन सल्फाइड गैस का एक दुर्घटनावश रिसाव (फरवरी 2008) नौसैनिक अभ्यास के दौरान हुआ जिसके परिणामस्वरूप छः कर्मियों की मृत्यु हुई। बोर्ड ऑफ इन्क्वायरी ने सुरक्षा कार्यकलापों से संबंधित चूक (फरवरी 2008), रिकॉर्ड रखने के लिए संगठनात्मक प्रक्रियाओं का पालन न करने, आवश्यक रखरखाव की दिनचर्या नहीं करने और चालक दल को संवेदनशील/प्रशिक्षित नहीं करने को दुर्घटना का कारण बताया।

(iv) आई.एन.एस ऐरावत की टक्कर से प्रोपेलर क्षति

भारतीय नौसेना के शर्दूल वर्ग उभयचर पोत आई.एन.एस ऐरावत को जनवरी 2007 में नियुक्त किया गया था। जनवरी 2014 में, पोत सिविल नाव से टकरा गया और तल को छू गया, जिससे पोर्ट प्रोपेलर को नुकसान पहुंचा। बी.ओ.आई (फरवरी 2014) ने मुख्य रूप से कमजोर नौका वाहन को दुर्घटना का जिम्मेदार ठहराया, जो एक नाव की उपस्थिति स्थापित करने और 'टकराव के जोखिम' का आकलन करने में विफल रही। बी.ओ.आई ने यह भी पाया कि अनिवार्य अभ्यास ('वर्क अप') को नियत तारीख (दिसंबर 2012) के दो साल के बाद भी नहीं किया गया था।

भारतीय नौसेना ने लेखापरीक्षा को सूचित किया (अगस्त 2016) कि परिचालन प्रतिबद्धताओं और 'वर्क अप' टीमों की क्षमता बाधाओं से संबंधित विभिन्न बाधाओं ने 'वर्क अप' को रोक दिया।

¹³ लैंडिंग प्लेटफॉर्म डॉक एक युद्धपोत है जो लड़ाकू अभियान के लिए एक लैंडिंग, परिवहन और भूमि वस्तुओं को ले जाता है।

(v) आई.एन.एस सिंधुरक्षक की हानि

₹404.54 करोड़ की लागत वाली आई.एन.एस सिंधुरक्षक एक रूसी निर्मित (ई.के.एम) पनडुब्बी¹⁴ थी, जिसने दिसंबर 1999 में नियुक्त किया गया था। अगस्त 2013 में पनडुब्बी में विस्फोट की एक दुर्घटना हुई और बाद में जीवन की हानि के नुकसान के साथ डूब गई।

बी.ओ.आई जिसने (अगस्त 2013) दुर्घटना की, परिस्थितियों की जांच की, दुर्घटना की संभावना के लिए शुरू में विभिन्न कमजोरियों/कारणों का मूल्यांकन किया था। पुनर्निर्मित बोर्ड ने फरवरी 2014 में वैज्ञानिक विश्लेषण और सावधानीपूर्वक विचार के बाद घटना के प्राथमिक प्रारंभकर्ता के रूप में एक टारपीडो से ऑक्सीजन के अनुमानित रिसाव को अनुमानित किया। ऑक्सीजन रिसाव ऑक्सीजन फ्लास्क या उसकी संबंधित पाइपलाइनों की सामग्री विफलता के लिए जिम्मेदार ठहराया गया था।

बी.ओ.आई कार्यवाही ने यह भी बताया कि भारतीय नौसेना द्वारा अगस्त 2013 में पनडुब्बी की परिचालनात्मक तैनाती निम्नलिखित के कारण उचित नहीं थी:

- पनडुब्बी के लिए निर्धारित पोतों के संचालन मानक (एस.एच.ओ.पी.एस) ने आवश्यक बन्दरगाह और परिचालन विकास को हासिल नहीं किया था।
- पनडुब्बी का पूर्ण 'वर्क अप' नहीं किया गया था जब पनडुब्बी को परिचालन तैनाती के लिए तैयार किया गया था क्योंकि 'वर्क अप' निर्धारित दो सप्ताह के बजाय एक सप्ताह में पूरा कर दिया गया था।
- किसी भी कंसर्ट के साथ 'वर्क अप' करने के लिए एक पनडुब्बी की तैनाती से पहले नौवहन सहायता और सेंसर के परीक्षण और कैलिब्रेशन को पूरा किया जाना चाहिए। हालांकि, आई.एन.एस सिंधुरक्षक मामले में, दो महत्वपूर्ण उपकरणों के समुद्र स्वीकृति परीक्षणों को परिचालन तैनाती की तैयारी के समय भी पूरा नहीं किया गया था।
- संबंधित पनडुब्बी अधिकारियों ने चालक दल के थकान का सही मूल्यांकन नहीं किया, इसके अलावा, पनडुब्बी में जीवन काल के समापन के करीब गोला बारूद रखा हुआ था।

भारतीय नौसेना ने लेखा परीक्षा को बताया (जुलाई 2016) कि स्वीकृति परीक्षण बहुत कड़े होते हैं, सोनार का प्रदर्शन सोनार ओ.ई.एम, यार्ड और पोतों के कर्मचारियों के संयुक्त प्रयासों से बेहतर हुआ था ताकि स्वीकृति परीक्षणों को पूरा किया जा सके। हालांकि, मानसून के आगमन

¹⁴ पनडुब्बियों की क्रियात्मक भूमिका में सतह और उपसतह पोतों पर हमला करना, आक्रामक खान क्षेत्र बिछाने, शत्रुओं के पोस्ट की नाकाबंदी आदि शामिल हैं।

के कारण स्वीकृति परीक्षणों का प्रयास नहीं किया गया क्योंकि समुद्र अवस्था को प्रोटोकॉल में निर्धारित सीमाओं से परे की बताया गया था। एस.एच.ओ.पी.एस के पूरा होने में अपर्याप्तता के लिए, भारतीय नौसेना ने कहा कि पनडुब्बी की अच्छी भौतिक स्थिति, कार्य-॥ को संतोषपूर्वक पूरा करने और टारपीडो फायरिंग को पूरा करने के लिए, एस.एच.ओ.पी.एस पूरा नहीं करने की अपर्याप्त तैनाती के खिलाफ घबराने वाली नहीं थी।

(vi) आई.एन.एस सिंधुरत्न पर आग लगना

आई.एन.एस सिंधुरत्न एक रूसी निर्मित ई.के.एम पनडुब्बी है जिसे दिसंबर 1988 में नियुक्त किया गया था।

फरवरी 2014 में, आई.एन.एस सिंधुरत्न में 'वर्क अप' के दौरान, आग की दो घटनाएं हुईं, जिसमें मानव जीवन और पनडुब्बी को भारी नुकसान हुआ। अब तक पनडुब्बी का संचालन नहीं किया गया है और वर्तमान में नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई में रीफिट (जून 2016) के अंतर्गत है।

बोर्ड ऑफ इन्क्वायरी जिसने, दुर्घटना की जांच की, निम्न तथ्यों को पाया:

- क्षति/आग नियंत्रण करने के दौरान कर्मियों की सुरक्षा के लिए आवश्यक आई.एस.पी-60 सेट की अपर्याप्त मात्रा थी। इसके अलावा, पनडुब्बी के बैटरी पिट में बड़ी संख्या में कमज़ोर सेल¹⁵ थी जो मुख्य मोटर प्रणोदन को प्रतिबंधित कर रही थीं।
- यद्यपि संकेतक बॉय¹⁶ में आंशिक दोष थे, जिन्हें कमोडोर कमान्डिंग पनडुब्बियों (पश्चिम) [सी.ओ.एम.सी.ओ.एस (डब्ल्यू)] के समुद्र अवस्था प्रतिवेदन के माध्यम से नोटिस में लाया गया था, फिर भी अगस्त 1996 में खुद नौसेना द्वारा प्रख्यापित प्रावधानों के उल्लंघन में इन दोषों के साथ पनडुब्बी को समुद्र में रखा गया था।
- चेतावनी के लिए पनडुब्बी के सभी भागों में धुआं और अग्नि डिटेक्टर स्थापित नहीं थे। दो घंटे की अवधि के भीतर पनडुब्बी में आग की दो घटनाएं घटीं थीं। लगभग दो घंटे की अवधि के भीतर पनडुब्बी के एक ही भाग में दो आग की घटनाएं इस तथ्य का संकेत देती हैं कि सभी संभावनाओं में, उस भाग में पहली आग पूरी तरह से बुझी नहीं थी।

¹⁵ लैगिंग सेल्स - यदि किसी बैटरी में से केवल एक सेल्स दूसरे की तुलना में पहले डिस्चार्ज करती है, तो बैटरी की क्षमता इस सेल द्वारा निर्धारित की जाएगी। इस तरह की सेल बैटरी की क्षमता को सीमित करता है क्योंकि, निर्वहन के दौरान, इसका वोल्टेज अन्य सेल्स में से किसी के आगे अंतिम मूल्य पर आ जाएगा और उसे लैगिंग सेल कहा जाता है।

¹⁶ संकेतक बॉय - यह एक संचार उपकरण (आपातकालीन ट्रांसमीटर) है जो एक पनडुब्बी को एक पुनर्प्राप्ति योग्य गहराई पर दर्शाता है।

- एच.क्यू डब्ल्यू.एन.सी ने भी पाया (मार्च 2014) कि पहली बार में धुएं की सटीक उत्पत्ति का पता लगाने में असफलता से संबंधित कर्मियों को चल रहे कार्य को खत्म करने का निर्णय लेने की विफलता के साथ-साथ, 'वर्क अप' घातक साबित हुआ और आग की पुनरावृत्ति और दो अधिकारियों की मृत्यु हुई। वरिष्ठ अधिकारियों/पनडुब्बी विशेषज्ञों की उपस्थिति के बावजूद पहली आग की उत्पत्ति की पहचान नहीं की जा सकी और न ही इस तरह की आग के परिणामों का उचित मूल्यांकन किया गया।

लेखा परीक्षा ने पाया (अगस्त 2016) कि संबंधित नौसेना आदेश में यह बताया गया है कि जांच बोर्ड के चुने हुए सदस्यों को जांच के तहत मामले में प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रुचि नहीं होनी चाहिए। पनडुब्बियों से संबंधित बी.ओ.आई, पेशेवर या तकनीकी पहलुओं से क्लास अथॉरिटी होने के कारण फ्लैग ऑफिसर पनडुब्बियों (एफ.ओ.एस.एम) द्वारा, अन्य बातों के साथ, विश्लेषित होनी चाहिए। हालांकि, एच.क्यू डब्ल्यू.एन.सी ने (फरवरी 2014), मौजूदा आदेशों के उल्लंघन में, आई.एन.एस सिंधुरत्न के दुर्घटना की परिस्थितियों की जांच करने के लिए एक बी.ओ.आई का गठन किया, जिसमें अधिकारी एक या दुसरी तरह से जुड़े हुए थे। बोर्ड के अध्यक्ष एफ.ओ.एस.एम, पनडुब्बियों के सुरक्षा वर्ग प्राधिकारी, स्वयं थे।

बी.ओ.आई के अध्यक्ष के रूप में एफ.ओ.एस.एम की नियुक्ति के संबंध में, भारतीय नौसेना ने कहा (अगस्त 2016) कि नौसेना विनियमों में निहित प्रावधानों के अनुसार एच.क्यू डब्ल्यू.एन.सी में एक सोचा हुआ निर्णय था और बी.ओ.आई के सदस्यों का उपरोक्त दुर्घटना में कोई निजी हित नहीं था।

3.1.1.6 रक्षा संबंधी संसदीय स्थायी समिति (2014-2015) (आठवां प्रतिवेदन) की सिफारिशों पर कार्यवाही प्रतिवेदन में, मंत्रालय ने कहा (अप्रैल 2015) था कि दुर्घटनाओं के सभी मामलों की जांच एक बोर्ड ऑफ इन्क्वायरी द्वारा की जाती है और बी.ओ.आई की प्रतिवेदन से सीखे सबक उचित रूप से लागू किए जाते हैं। इसके अलावा, रक्षा संबंधी संसदीय स्थायी समिति (2015-16) (सोलहवां प्रतिवेदन) की सिफारिशों पर कार्यवाही प्रतिवेदन में मंत्रालय ने कहा (फरवरी 2016) है कि नौसेना द्वारा कई कदम उठाए गए हैं ताकि वे निर्धारित एस.ओ.पी के कड़े पालन सुनिश्चित कर सकें और विभिन्न विस्तारों के लिए एहतियाती उपायों को, जिसमें फ्लैग ऑफिसर सी ट्रेनिंग (एफ.ओ.एस.टी)/संबंधित कमांडर्स-इन-चीफ और संचालन अधिकारियों द्वारा प्रति वर्ष सभी परिचालन इकाइयों का निरीक्षण, शामिल है।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

दुर्घटनाओं की रोकथाम में नौसेना द्वारा उठाए गए उपायों में लेखापरीक्षा द्वारा देखी गई अपर्याप्तता की निम्नलिखित पैराग्राफ में चर्चा की गई है:

3.1.2 बोर्ड ऑफ इन्क्वायरी की सिफारिशों के कार्यान्वयन में अपर्याप्तता

बोर्ड ऑफ इन्क्वायरी द्वारा की गई अधिकांश सिफारिशें मौजूदा मानक परिचालन प्रक्रियाओं के सख्त पालन की आवश्यकता पर जोर देती हैं। बोर्ड ने सतही पोतों के सम्बन्ध में कुछ सामान्य सिफारिशें भी बनाईं, जैसे कि समुद्र में टकराव की रोकथाम के लिए अंतर्राष्ट्रीय नियमों (आई.आर.पी.सी.एस) के अनुपालन पर जोर, स्टर्न ग्लैंड¹⁷ का अत्यधिक जल प्रवेश का नियमित निरीक्षण, जलरोधक दरवाजे और कड़ी बन्द रखने के मानदंडों का अनुपालन, बाढ़ के अभ्यास के दौरान वॉल्यूमेट्रिक चिह्नों का उपयोग करने में पूर्ण अभ्यास, अंतराल के बिना ढांचा सर्वेक्षण पूरा करना, लाइफजैकेट पर पर्सनल लोकेटर बीकन (पी.एल.बी) का समावेश; चैनलों में उपलब्ध सीमित समुद्र के कमरे के बारे में जारी सावधानी, व्यावसायिक रूप से उपलब्ध वॉयज डाटा रिकॉर्डर की स्थापना, नौसेनिक की दृष्टि में उन्नति आदि।

पनडुब्बी दुर्घटनाओं के संबंध में, बी.ओ.आई ने विस्तृत रूप से अनुशंसित अभ्यासों के अनुसार निर्धारित कार्यकाल के साथ 'वर्क अप' के संचालन की सिफारिश की, जिससे 'वर्क अप' के दौरान प्रमुख व्यक्तियों की उपस्थिति सुनिश्चित करने के साथ-साथ संचालन प्राधिकरण से निरीक्षण प्राधिकरण के विभाजन के साथ, पर्याप्त निजी श्वास तंत्र की खरीद, धुआं/आग डिटेक्टरों की स्थापना, क्षति नियंत्रण सिम्युलेटर की स्थापना, गश्ती पर जाने से कम से कम तीन महीने पहले पनडुब्बियों के सामानों का अवशिष्ट जीवन निर्धारण करना आदि।

लेखापरीक्षा द्वारा जांच की गई 28 पोतों और 7 पनडुब्बी दुर्घटनाओं¹⁸ के संबंध में बी.ओ.आई की कुल 382 सिफारिशें थीं। लेखापरीक्षा ने इन सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति का पता लगाया। हालांकि, भारतीय नौसेना ने आठ पोत दुर्घटनाओं और दो पनडुब्बियों की दुर्घटनाओं के संबंध में केवल 124 सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति पर विशेष उत्तर दिया, जिसमें 81 सिफारिशें (यानी कुल सिफारिशों का 21 प्रतिशत) पूरी तरह से लागू हो गई थीं। यह मुख्य रूप

¹⁷ स्टर्न ग्लैंड प्रोपेलर के साथ एक पोत के इंजन को जोड़ने के लिए प्रयुक्त प्रोपेलर शाफ्ट के रूप में प्रयोग की जाने वाली एक लंबी शाफ्ट है।

¹⁸ शेष तीन दुर्घटनाओं के संबंध में बी.ओ.आई के सिफारिशों का अभिलेख आसानी से उपलब्ध नहीं था।

से भारतीय नौसेना में विभिन्न बी.ओ.आई द्वारा की गई सिफारिशों के कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए एक संस्थागत तंत्र के अस्तित्व में न होने से है।

कुछ सिफारिशें जो लागू नहीं की गई थी:

- अग्निशमन के लिए सुरक्षात्मक कपड़ों का प्रावधान और नौसेना गोदी, मुंबई में सिविलियन अग्निशमन अधिकारी की रिक्ति को भरना।
- जेटी में आग से लड़ने के लिए टैंकों और पाइपों के माध्यम से पोतों में एक्विविस फिल्म बनाने वाली फोम¹⁹ की व्यवस्था करना और नौसेना गोदियों में उन्नत नौसेना के स्तर तक फायर फाइटिंग ट्रेनिंग यूनिटों का उन्नयन करना।
- सभी पोतों में नाली के निर्वहन पंपों के लिए सक्शन होसेस की अधिकृति के संशोधन।
- पनडुब्बियों के सभी भागों में धुएं और अग्नि डिटेक्टरों की स्थापना और विस्तारित लाइन श्वास तंत्र (एल्बा) सेटों की खरीद, कार्बन कम्पोजिट पनडुब्बी श्वास तंत्र (एस.बी.ए), पनडुब्बियों के लिए हल्के वजन वाले श्वास सेट।
- पनडुब्बी कमानों में प्रत्येक वर्ग की पनडुब्बी के लिए अलग एंटी पनडुब्बी वारफेयर अधिकारी स्क्वाड्रन की तैनाती।

3.1.3 दुर्घटनाओं की रोकथाम के उपायों में अपर्याप्तता

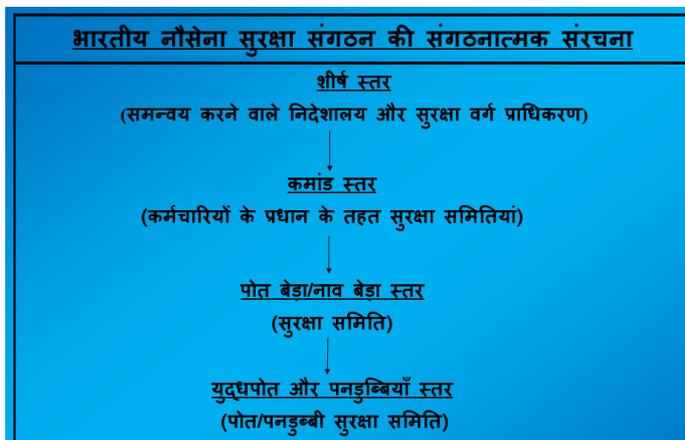
3.1.3.1 भारतीय नौसेना सुरक्षा संगठन का विलंबित सृजन

सतह के पोतों की सुरक्षा के मुद्दों के दायरे में कार्गो परिचालन, नाव/शिल्प परिचालन, रस्सी-कार्य, लंगर, घाट और रस्सा, हेलीकॉप्टर आपरेशन, किनारे/ऊपर और सूखी गोदी में कार्य, बिजली की सुरक्षा, शिपबोर्ड पी.ओ.एल सुरक्षा, हथियार/आयुध सुरक्षा, आदि शामिल हैं। अमेरिकी नौसेना, रॉयल ऑस्ट्रेलियाई नौसेना और सिंगापुर गणराज्य नौसेना के अलग और समर्पित सुरक्षा संगठन हैं। भारतीय वायु सेना में एक समर्पित निदेशालय (उड़ान सुरक्षा निदेशालय) है जो उड़ान सुरक्षा नीतियां तैयार करता है और दुर्घटनाओं की रिपोर्टिंग और जांच करता है। भारतीय नौसेना में, हालांकि, स्थापना के बाद से, कोई केंद्रीय और संस्थागत रूपरेखा नहीं थी, लेकिन सुरक्षा के मुद्दों से निपटने के लिए एक विखंडित और भागों में संस्थापित रूपरेखा थी। एक भारतीय नौसेना सुरक्षा संगठन बनाने का विचार 2006 में शुरू किया गया था और अंततः अक्टूबर 2012 में प्रख्यापित हुआ था। इसे फरवरी 2014 में स्थापित किया गया था, हालांकि

¹⁹ एक्विविस फिल्म बनाने वाली फोम वर्तमान में अग्निशमन में इस्तेमाल होने वाली सबसे आम तकनीक है।

अभी तक इसे सरकार द्वारा मंजूरी देना बाकी है। मौजूदा संगठनात्मक ढांचा नीचे दिए गए चार्ट में दर्शाया गया है:

चित्र 3.2: भारतीय नौसेना सुरक्षा संगठन की संगठनात्मक संरचना



विभिन्न प्राधिकारियों और सुरक्षा संगठनों की समितियों के कर्तव्यों और जिम्मेदारियों को परिभाषित किया गया था और पोत बेड़े/नाव बेड़े/स्क्वाड्रन स्तर और पोत स्तर पर सुरक्षा बैठकों की आवृत्ति निर्धारित की गई थी। विवरण नीचे सारणीबद्ध हैं:

तालिका-3.3: सुरक्षा संगठन के विभिन्न प्राधिकारियों के कर्तव्य

प्राधिकरण	कर्तव्य और उत्तरदायित्व	सुरक्षा बैठकों की आवृत्तिका
एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) • नौसेना संचालन निदेशालय • पनडुब्बी संचालन निदेशालय	सुरक्षा वर्ग के प्राधिकरणों जैसे एफ.ओ.एस.टी और एफ.ओ.एस.एम के साथ संपर्क करने के लिए शीर्ष स्तर के प्राधिकार के रूप में	निर्दिष्ट नहीं है
तीन नौसेना कमान	कमान स्तर पर सुरक्षा वर्ग प्राधिकरणों के साथ सुरक्षा संबंधी पहलुओं का समन्वय करने के लिए एकल बिंदु प्राधिकरण	निर्दिष्ट नहीं है
पोत बेड़े/नाव बेड़े/स्क्वाड्रन	पोत बेड़े/नाव बेड़े/स्क्वाड्रन स्तर पर सुरक्षा समिति की बैठके आयोजित करना	त्रैमासिक
व्यक्तिगत पोत	'पोत सुरक्षा समिति' की बैठकों का पोत पर आयोजन	त्रैमासिक

1 जुलाई 2013 से प्रारम्भ करके, कमान और सुरक्षा वर्ग प्राधिकारियों को एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)/डी.एन.ओ को सुरक्षा बढ़ाने के लिए लागू किए गए उपायों की प्रभावशीलता पर एक अर्धवार्षिक प्रतिक्रिया को भेजना था। भारतीय नौसेना में 'सुरक्षा संस्कृति'

के विकास के संबंध में संरचना को और अधिक मजबूत बनाने के लिए सिफारिशों को प्रतिक्रिया में शामिल करना था। इसके बाद फरवरी 2014 में, कमांड लेवल सेफ्टी ऑडिट टीम (सी.ओ.एम.एस.ए.टी) और ऑपरेशनल अथॉरिटी लेवल सेफ्टी ऑडिट टीम (ओ.एल.एस.ए.टी) को यह निर्दिष्ट किया गया था कि हर पोत को एक वर्ष में एक बार ओ.एल.एस.ए.टी ऑडिट या सी.ओ.एम.एस.ए.टी ऑडिट से गुजरना पड़ता है।

भारतीय नौसेना सुरक्षा संगठनों के उपरोक्त संस्थागत तंत्र के कार्यान्वयन के लिए लेखापरीक्षा जांच (जून 2016 से अगस्त 2016) में निम्नलिखित कमियों का पता चला:

- पश्चिमी नौसेना कमान मुख्यालय में भारतीय नौसेना सुरक्षा संगठन में संस्थागत रूप देने में ढाई साल का असामान्य विलंब हुआ। दिसंबर 2012 के लिए निर्धारित कार्मिक प्रमुख की अध्यक्षता में संपूर्ण कमान सेफ्टी कमेटी की बैठक वास्तव में मई 2015 में, किसी भी स्पष्ट कारण के बिना, आयोजित की गई थी।
- मुख्यालय दक्षिणी नौसेना कमान, कोच्चि, लेखापरीक्षा जांच के लिए सुरक्षा समिति की बैठक के कार्यवृत्त प्रस्तुत करने में असमर्थ था। हालांकि, उन्होंने यह भी बताया कि कहीं अधिक विस्तृत और प्रभावी तरीके भी मौजूद थे। हालांकि, लिखित कार्यवृत्त की अनुपस्थिति में, लेखापरीक्षा के पास कमान द्वारा उठाए गए सुरक्षा उपायों की पर्याप्तता के बारे में कोई आश्वासन नहीं है।
- जबकि नवंबर 2014 में पूर्वी नौसेना कमान के लिए एक समर्पित कमान सुरक्षा अधिकारी नियुक्त किया गया; मई 2016 में दक्षिणी नौसेना कमान के लिए, पश्चिमी नौसेना कमान अब तक एक समर्पित कमान सुरक्षा अधिकारी के बिना काम कर रहा है। एच. क्यू डब्ल्यू.एन.सी, मुम्बई में कमान सुरक्षा अधिकारी के कर्तव्यों का निर्वाह कमान पनडुब्बी अधिकारी द्वारा किया जा रहा है जो इस मुद्दे पर नौसेना की नीति से भिन्न है।
- हालांकि फ्लैग ऑफिसर सी ट्रेनिंग (एफ.ओ.एस.टी) को सतही पोतों के लिए सुरक्षा वर्ग प्राधिकारी के रूप में निर्दिष्ट किया गया है (अक्टूबर 2012) और सभी पोतों को तिमाही सुरक्षा बैठक के कार्यवृत्तों को एफ.ओ.एस.टी को सौंपने के निर्देश दिए गए हैं, पोत निर्धारित समयबद्धता के अनुसार सुरक्षा बैठकों की कार्यवाही रिपोर्टिंग नहीं कर रहे थे (मई 2016)। इसके अलावा, पोत सुरक्षा उल्लंघनों को, वास्तविकता में क्षति और घटनाओं/दुर्घटनाओं के बारे में प्रतिबिंबित नहीं कर रहे थे, जिससे सभी पोतों/संबंधित इकाइयों के लिए सुरक्षा सलाहों का प्रवर्तन पूर्ववत् नहीं किया गया था।

- एक पोत को पूर्ण सुरक्षा के साथ समुद्र में परिचालन के लिए मंजूरी दी जानी चाहिए, तथापि, भारतीय नौसेना में मौजूदा सुरक्षा प्रमाणन का कोई भी तंत्र नहीं है, जितना हो सके, एक पोत के चालू होने के बाद और उसकी मरम्मत पूरी करने के बाद संबंधित प्राधिकरणों/परीक्षण एजेंसियों द्वारा अनिवार्य प्रमाणीकरण नहीं है।
- भारतीय नौसेना में सुरक्षा संबंधी घटनाओं के कारणों का जैसे कि भौतिक असफलता, असुरक्षित प्रथाओं, खराब मौसम आदि का विश्लेषण करने के लिए कोई डेटाबेस नहीं है। पोतों पर क्षति की कई घटनाएं उल्टी प्रतिक्रियाओं के डर के कारण असूचित रहती हैं।

लेखापरीक्षा की पूछताछ के जवाब में भारतीय नौसेना ने कहा था (जून 2016) कि किसी अनुभवहीन संगठन की तरह, कार्यान्वयन और व्यवस्थित करने, प्रत्येक स्तर पर भूमिकाओं और जिम्मेदारियों को समझने और नीतियों, प्रक्रियाओं को बनाने और निष्पादन/निगरानी की एक विषम रूपरेखा बनाने में एक नियत समय लगा। भारतीय नौसेना ने यह भी कहा था (अक्टूबर 2016) कि नौसेना में 2006 से एक सुरक्षा संगठन के सृजन के मुद्दे पर एकीकृत मुख्यालय में विचार-विमर्श हुआ था और एक आम सहमति (2007) तक पहुंच गई थी कि मौजूदा उपाय पर्याप्त थे।

इस प्रकार, सुरक्षा संगठन के सृजन में अत्यधिक देरी हुई थी और संगठन के निर्माण के लिए नीति के प्रवर्तन के बाद भी इसे पूरी तरह लागू नहीं किया गया है।

3.1.3.2 सी.ओ.एम.एस.ए.टी/ओ.एल.एस.ए.टी के कामकाज में कमियां

अक्टूबर 2012 में सुरक्षा संगठन के प्रख्यापन के आधार पर, कमान परिचालन प्राधिकरण के अधीन कमांड लेवल सेफ्टी ऑडिट टीम (सी.ओ.एम.एस.ए.टी) का गठन किया गया था और बेड़ा परिचालन प्राधिकरण के अधीन परिचालन प्राधिकारी स्तर सुरक्षा लेखापरीक्षा दल (ओ.एल.एस.ए.टी) का गठन किया गया था। सी.ओ.एम.एस.ए.टी और ओ.एल.एस.ए.टी के अध्यक्षों, एकीकृत मुख्यालय को सूचित करते हुए, प्रशासनिक प्राधिकरण (कमान मुख्यालय) को अपनी टिप्पणियों की रिपोर्ट करनी है। इसके बाद, कमान मुख्यालय एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को इन अवलोकनों को पूरा करने के लिए संकेत दे रहे हैं, जिसके परिणामस्वरूप वह स्थिति हो रही है जहां लेखापरीक्षक (कमान मुख्यालय) फलस्वरूप लेखापरीक्षित भी है।

इसके अलावा, मौजूदा कमी के कारण, पहले से ही तनाव में, उपलब्ध मानवशक्ति संसाधनों के भीतर से कमान और परिचालन प्राधिकरणों द्वारा सुरक्षा लेखापरीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय इकाइयों से सुरक्षा लेखापरीक्षा के बारे में जानकारी (जुलाई 2016) को देखा कि परिचालन में अधिक सुरक्षा को प्राप्त करने का इच्छित लक्ष्य मुख्य रूप से लेखापरीक्षा के संचालन के लिए उपयुक्त योग्य कर्मचारियों की अनुपलब्धता के कारण प्राप्त नहीं हुआ है। ये लेखापरीक्षा कमान/परिचालन अधिकारियों के तहत अन्य पोतों/प्रतिष्ठानों से प्राप्त मानवशक्ति के साथ आयोजित किए जा रहे हैं और इस प्रकार उच्च प्राधिकरण द्वारा एक लेखापरीक्षा काफी हद तक 'पीयर लेवल' लेखापरीक्षा में घट गई है।

भारतीय नौसेना ने अपने उत्तर में कहा (अक्टूबर 2016) कि सी.ओ.एम.एस.ए.टी./ओ.एल.एस.ए.टी को सुव्यवस्थित बनाने के भाग के रूप में, एफ.ओ.एस.टी के तत्वावधान में सुरक्षा लेखापरीक्षा आयोजित करने जैसे मुद्दे, सुरक्षा लेखापरीक्षा का प्रकार और अवधि और पोत विशिष्ट वर्ग सुरक्षा लेखापरीक्षा जांच-सूचि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में विचाराधीन थी।

इस प्रकार, भारतीय नौसेना सुरक्षा संगठनों के प्रख्यापन के चार साल बाद भी, सुरक्षा लेखापरीक्षा आयोजित करने की पद्धति अभी तक सुव्यवस्थित नहीं हुई है।

3.1.3.3 दुर्घटना/घटनाओं के विश्लेषण के लिए मानवशक्ति/विशेषज्ञता का अभाव

फ्लैग ऑफिसर सी ट्रेनिंग (एफ.ओ.एस.टी) सतही प्लेटफॉर्म के लिए सुरक्षा वर्ग प्राधिकारी के रूप में, अन्य बातों के साथ-साथ, घटनाओं, दुर्घटनाओं के विश्लेषण और सभी सुरक्षा उल्लंघनों, जिसमें लगभग क्षति की समीक्षा शामिल है, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के अनुमोदन के बाद अपने विशिष्ट डोमेन में सुरक्षा के संबंध में सीखे गए सबक और नीतियों के विस्तार के लिए सूचना के व्यवस्थापन एवं प्रख्यापन के लिए जिम्मेदार है। अक्टूबर 2012 में, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा, सतही पोतों के लिए एफ.ओ.एस.टी को सुरक्षा वर्ग प्राधिकरण के रूप में नियुक्त किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा (जून 2016) कि मुख्यालय एफ.ओ.एस.टी में विभिन्न वर्गों के पोतों से संबंधित सभी प्रकार के सुरक्षा संबंधी दुर्घटनाओं/घटनाओं का विश्लेषण करने के लिए अपेक्षित मानवशक्ति/विशेषज्ञता नहीं है। मुख्यालय एफ.ओ.एस.टी के अनुसार, लगभग सभी श्रेणी के उपकरणों में अनुभवी विशेषज्ञ अधिकारियों/नाविकों की उपलब्धता के संदर्भ में प्रशिक्षण

विद्यालय/प्रतिष्ठान सबक तैयार करने के लिए सबसे उपयुक्त हैं। इस संबंध में एफ.ओ.एस.टी की भूमिका पर पुनर्विचार करने के बारे में कोई जानकारी नहीं है, क्योंकि एच.क्यू एस.एन.सी ने लेखापरीक्षा प्रश्नों का स्पष्ट रूप से उत्तर नहीं दिया था।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि (जुलाई 2016) कि 2012-13 और 2014-15 के बीच 15 नौसेना पोत दुर्घटनाएं हुईं, फिर भी एच.क्यू एस.ओ.एस.टी ने न तो पांच²⁰ पोतों का सुरक्षा मूल्यांकन किया और न ही कोई सुरक्षा जानकारी तैयार की। एफ.ओ.एस.टी ने सुरक्षा बी.आर, सुरक्षा आदेश और आवधिक सुरक्षा अद्यतन आदि को भी लागू नहीं किया।

भारतीय नौसेना ने कहा (अगस्त 2016) कि भारतीय नौसेना सुरक्षा संगठनों पर नीति तैयार करते समय मानव शक्ति की कमी एकीकृत मुख्यालय द्वारा ध्यान में रखी गई है। हालांकि, तर्क सही नहीं है जैसा कि एस तथ्य से प्रत्यक्ष है कि एफ.ओ.टी.एस का मुख्य कार्य, अर्थात् 'वर्क अप' करना, मानवशक्ति की कमी के कारण प्रभावित हुआ है जिसकी आगे चर्चा की गई है। सुरक्षा आकलन और जानकारी की तैयारी में एफ.ओ.एस.टी द्वारा निष्क्रियता के संबंध में, भारतीय नौसेना ने कहा (अगस्त 2016) कि लेखापरीक्षा द्वारा संकेतित पांच दुर्घटनाओं में से, तीन दुर्घटनाओं के संबंध में स्वीकृत बी.ओ.आई को जुलाई 2016 में एफ.ओ.एस.टी द्वारा प्राप्त किया गया था और यह विस्तृत अध्ययन के अन्तर्गत थीं और सुरक्षा सलाह बाद में जारी की जाएगी।

इस प्रकार, मानवशक्ति/विशेषज्ञता की कमी के मुद्दों को संबोधित किए बिना, सतही पोतों के लिए सुरक्षा वर्ग प्राधिकरण के रूप में एफ.ओ.एस.टी की नियुक्ति को अविवेकी माना जा रहा है।

3.1.3.4 सुरक्षा उपकरण भत्ता सूची को प्रख्यापित न करना

नौसेना द्वारा एक आवश्यकता महसूस की गई थी (2014) कि पोतों पर इस्तेमाल के लिए पूरी नौसेना के लिए एक मानक सुरक्षा उपकरण भत्ता सूची होनी चाहिए। तदनुसार, एफ.ओ.एस.टी (मार्च 2014) ने एक सुरक्षा उपकरण भत्ता सूची का प्रस्ताव किया था जिसमें पोतों पर उपयोग करने के लिए विभिन्न सुरक्षा उपकरणों को सूचित किया गया था, हालांकि नौसेना में मानकीकृत सुरक्षा उपकरण भत्ता सूची अभी प्रख्यापित की जानी है। इसके अलावा, पोत प्रस्तावित भत्ता सूची के अनुसार उपकरणों की मांग करने में असमर्थ थे, क्योंकि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) की स्वीकृति की प्रतीक्षित थी। सुरक्षा उपकरण भत्ता सूची के

²⁰ (आई.एन.एस एरावत, आई.एन.एस तलवार, आई.एन.एस कुठार, आई.एन.एस कोरा और आई.एन.एस चीता)।

प्रख्यापित न होने की वजह से, इन सुरक्षा उपकरणों की खरीद व्यक्तिगत पोतों द्वारा संसाधित की जा रही है जिससे विभिन्न निर्मित और गुणवत्ता के उपकरणों को शामिल किया जा रहा है। भारतीय नौसेना ने अपने उत्तर में कहा (जून 2016) कि सुरक्षा उपकरण भत्ता सूची का अनुमोदन एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में अंतिम चरण में है और जल्द ही इसके खरीद के संबंध में आगे के निर्देश जारी किए जाएंगे।

इस प्रकार, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने सुरक्षा उपकरण भत्ता सूची के प्रख्यापन के बारे में सुरक्षा वर्ग प्राधिकरण द्वारा आवश्यकताओं को पेश करने के दो साल बाद भी अंतिम निर्णय नहीं लिया है।

3.1.3.5 अनिवार्य ड्रिल करने में विफलता

'ऑपरेशनल सी ट्रेनिंग' (ओ.एस.टी) की अवधारणा जिसे आमतौर पर 'वर्क अप' के रूप में संदर्भित किया गया है, चालक दल के कौशल को अपेक्षित परिचालन मानक तक पहुंचाने के लिए विकसित किया गया है। फ्लैग ऑफिसर सी ट्रेनिंग (एफ.ओ.एस.टी) कोचिंग के की समग्र पर्यवेक्षण के तहत एक पोत के किया गया 'वर्क अप', पोत की एक व्यापक और व्यवस्थित प्रगति सुनिश्चित करता है ताकि निर्धारित भूमिका निभाने के लिए निर्धारित प्रदर्शन मानकों को हासिल किया जा सके और पूर्ण रूप से पोत प्रबंधन को व्यवस्थित किया जा सके। इसके अलावा, 'वर्क अप' के दौरान उपकरणों और मशीनरी की स्थिति का मूल्यांकन भी किया जाता है। प्रत्येक 'वर्क अप' शेड्यूल के अंत में, एफ.ओ.एस.टी को समुद्र में एक परिचालनात्मक तैयारी मूल्यांकन का संचालन करना और उन क्षेत्रों को उजागर करते हुए पोत की परिचालन स्थिति को प्रमाणित करने की आवश्यकता होती है, जिनमें निरंतर प्रशिक्षण/ध्यान देने की आवश्यकता होती है। चालक दल की कुशलता और कुशल समग्र पोत प्रबंधन को सुनिश्चित करने में समय पर 'वर्क अप' करना, इसलिए, सर्वोपरि महत्व का है।

वर्तमान नौसेना के आदेश में, अन्य बातों के साथ, यह निर्धारित किया गया है कि एक पोत की नियुक्ति के समय (भाग IV के परीक्षण²¹ पूरा होने के बाद); सामान्य रीफिट (एन.आर) के बाद; पोत के लघु रीफिट के बाद, जो उस वर्ग के पोत के एनआर के जितनी अवधि के लिए किसी

²¹ भाग IV परीक्षण - भाग IV का परीक्षण परीक्षणों का अंतिम चरण है जो स्वीकृति और पोत की नियुक्ति के बाद होता है। इन अवधि के दौरान काम करने के लिए, हथियार प्रणालियों के परीक्षण और ट्यूनिंग, बकाया हार्बर स्वीकृति परीक्षण/समुद्र स्वीकृति परीक्षण पूरा हो गए हैं और नौसेना द्वारा ओ.ई.एम.ज़ की उपस्थिति में स्वीकार कर लिया है।

भी कारणवश बढ़ाया गया हो, और किसी पोत के पिछले 'वर्क अप' के 24 महीनों बाद, 'वर्क अप' के लिए देय है।

वर्ष 2011-12 के बाद से 'वर्क अप' के लिए देय पोतों की संख्या और एफ.ओ.एस.टी कोच्चि द्वारा वास्तव में, पूर्ण नौसेना के बेड़े के संबंध में, किए गए, में भारी कमी देखी गई थी। 2011-12 से पहले के 'वर्क अप' का विवरण नौसेना के पास तुरन्त उपलब्ध नहीं था। विवरण नीचे सारणीबद्ध हैं:

तालिका-3.4: आयोजित 'वर्क अप' के विवरण

वर्ष	'वर्क अप' देय	आयोजित 'वर्क अप'	प्रतिशत कमी
2011-12	86	39	55
2012-13	92	36	61
2013-14	91	34	62
2014-15	98	21	79
2015-16	110	29	74

ऊपर दी गई तालिका से यह देखा जा सकता है कि 'वर्क अप' के लिए देय पोतों की तुलना में 'वर्क अप' किए गए पोतों की संख्या में गंभीर कमी थी। इसके अलावा, 2011-12 और 2015-16 के बीच एफ.ओ.एस.टी कोच्चि द्वारा किए गए 'वर्क अप' की संख्या में गिरावट आई थी। इसके अलावा, अक्टूबर 2011 के बाद से भारतीय नौसेना में 10 पोतों को नियुक्त किया गया था, जिनका अगस्त 2016 तक अनिवार्य 'वर्क अप' नहीं हुआ था। इन पोतों में भारतीय नौसेना के एकमात्र संचालित विमान वाहक अर्थात्, आई.एन.एस विक्रमादित्य शामिल है, जो नवंबर 2013 में नियुक्त हुआ था।

लेखा परीक्षा ने देखा (अगस्त 2016) कि अप्रैल 2007 से मार्च 2014 तक हुई कुल 30 पोत दुर्घटनाओं में से 16 पोतों के संबंध में देय समय पर 'वर्क अप' नहीं किया गया था। विवरण अनुलग्नक-VI में दिए गए हैं।

भारतीय नौसेना ने कहा (अगस्त 2016) कि 'वर्क अप' लक्ष्यों को प्राप्त करने में कमी का प्राथमिक कारण मौजूदा 'वर्क अप' क्षमता बनाम आवश्यकता है। भारतीय नौसेना के विकास के साथ, परिचालन समुद्री प्रशिक्षण ('वर्क अप') की आवश्यकता भी बढ़ गई है। हालांकि, 'वर्क अप' की क्षमता स्थिर है।

इस प्रकार 'वर्क अप' करने में गंभीर कमी है, जो समुद्र में चालक दल और पोतों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए विशेष अनिवार्य ड्रिल है। भारतीय नौसेना 'वर्क अप' क्षमता को बढ़ाने के लिए कोई ठोस योजना देने में सक्षम नहीं है।

3.1.3.6 सामग्री मुद्दों के परिसमापन के लिए अप्रभावी निगरानी तंत्र

ओ.एस.टीएज़ ('वर्क अप') पूरा होने पर पोत कर्मचारी बकाया अवलोकनों को समाप्त करने के लिए ऑपरेशनल अथॉरिटी/कमांड हेडक्वार्टर को विस्तृत प्रतिक्रिया/आगे का रास्ता बताते हैं। उनके परिसमापन तक उन पर कमान में समय-समय पर निगरानी रखी जाती है।

एफ.ओ.ए.एस.टी द्वारा तैयार की गई वार्षिक 'वर्कअप' रिपोर्टों की लेखापरीक्षा जांच (जुलाई 2016) में पता चला कि कई पोतों में बड़ी संख्या में सामग्री मुद्दे अड़े हुए/लंबित हैं। कुछ मुद्दे जो सीधे पोतों की सुरक्षा से टकराते हैं और वो लंबित हैं, अधिकतर पोतों में नए लगाए गए/ओवरहॉल किए गए उपकरणों के हार्बर स्वीकृति परीक्षण (एच.ए.टी)/समुद्री स्वीकृति परीक्षण (एस.ए.टी); आपातकालीन संचार प्रणालियों के उप-इष्टतम प्रदर्शन; बाढ़ सेंसर और अलार्म सिस्टम को न लगाना आदि। हमारे प्रश्नों के जवाब में, मुख्यालय दक्षिणी नौसेना कमान ने कहा (अगस्त 2016) कि वे इन टिप्पणियों के परिसमापन की स्थिति से अवगत नहीं थे।

यह इंगित करता है कि एफ.ओ.ए.एस.टी द्वारा उठाए गए गंभीर सामग्री/उपकरणों की विफलता के मुद्दों के परिसमापन के लिए निगरानी तंत्र प्रभावी/कुशल नहीं था। इस तथ्य को आई.एन.एस अग्रय पर गैर-कार्यात्मक बाढ़ और फायर अलार्म सिस्टम द्वारा मान्य किया गया है, जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

जुलाई 2009 में आई.एन.एस अग्रय पर आग की घटना की परिस्थितियों की जांच करने वाले बोर्ड ने पाया कि पोत पर बाढ़ और फायर अलार्म सिस्टम काम नहीं कर रहा था। मुख्यालय डब्ल्यू.एन.सी ने बी.ओ.आई कार्यवाही का विश्लेषण करते हुए कहा (अप्रैल 2010) कि अतीत में हुई आपात स्थितियों से, पोत पर आग और बाढ़ अलार्म सिस्टम संकट का पता लगाने में सहायता नहीं कर रहा था। यह भी बताया गया कि फायर डिटेक्शन सिस्टम के एस.ओ.टी.आर²² खुद ही बहुत व्यापक नहीं थे। एस.ओ.टी.आर की समीक्षा और नई प्रणालियों को शामिल करने के बारे में लेखापरीक्षा के एक प्रश्न (जून 2016) के उत्तर में भारतीय नौसेना ने कहा (जुलाई 2016) कि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने (फरवरी 2011) मौजूदा ए.एफ.डी.एस प्रणाली के बदले में एड्रसेबल ऑटोमेटिक फायर डिटेक्शन सिस्टम (ए.ए.एफ.डी.एस) की स्थापना के लिए नीति निर्देश जारी किए थे। इसी तरह, अप्रैल 2012 में

²² एस.ओ.टी.आर तकनीकी आवश्यकताओं के विवरण।

मौजूदा फ्लड अलार्म सिस्टम के बदले में एड्रेसेबल फ्लड अलार्म सिस्टम (ए.एफ.ए.एस) को शामिल करने के लिए नीति निर्देश जारी किए गए थे। ए.ए.एफ.डी.एस और ए.एफ.ए.एस के लिए संशोधित एस.ओ.टी.आर क्रमशः दिसंबर 2015 और जनवरी 2016 में लागू किए गए थे। हालांकि, इन प्रणालियों का प्रवर्तन खरीद के प्रारंभिक चरण में था।

इस प्रकार, पोतों पर आग और बाढ़ के अलार्म सिस्टम लगाने में अत्यधिक विलम्ब पोतों की सुरक्षा के विरुद्ध था।

3.1.4 प्रशिक्षण संबंधी मुद्दे

3.1.4.1 टक्कर और ग्राउंडिंग विश्लेषण सेल द्वारा घटनाओं/दुर्घटनाओं का अपूर्ण अध्ययन और विश्लेषण

नेवीगेशन और दिशा (एन.डी) स्कूल, कोच्चि में एक टक्कर एवं ग्राउंडिंग विश्लेषण सेल (सी.ए.जी.ए.सी) की स्थापना 2005 में नौसंचालन घटनाओं के विश्लेषण और उनसे सीखे सबक को फैलाने/शामिल करने के लिए की गई थी। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में बोर्ड ऑफ इन्क्वायरी कार्यवाही की प्राप्ति पर, वहां पेशेवर निदेशालयों द्वारा जांच की जाती है और मामलों शामिल होने योग्य को सी.ए.जी.ए.सी को विश्लेषण के लिए और इसी तरह से सीखने वाले पाठों को प्रसारित करने के लिए भेजा जाता है। सेल को एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) से जुलाई 2006 की शुरुआत तक की नौवहन घटनाओं का एक संग्रह मिला, जिसमें कथा, विश्लेषण और सीखे हुए सबक शामिल थे। वर्ष 2007-08 से, कुल पांच टक्कर और छह ग्राउंडिंग दुर्घटनाएं हुईं, हालांकि, 2008 की शुरुआत में पोत के ग्राउंडिंग से संबंधित केवल एक घटना सेल द्वारा प्राप्त हुई थी। भारतीय नौसेना पोतों/पनडुब्बियों द्वारा टकराव/ग्राउंडिंग के बाकी मामलों के बारे में सेल को कोई जानकारी नहीं थी। जैसा कि सी.ए.जी.ए.सी नौवहन प्रशिक्षण और सुरक्षा में सुधार की सहायता के लिए महत्वपूर्ण क्षमता देता है, इसलिए यह आवश्यक है कि सेल को सभी दुर्घटनाओं की पूर्ण बोर्ड ऑफ इन्क्वायरी जांच मिले। सी.ए.जी.ए.सी द्वारा बी.ओ.आई निष्कर्षों की गैर-प्राप्ति से संबंधित एक लेखा परीक्षा अवलोकन (जून 2016) के जवाब में मुख्यालय दक्षिणी नौसेना कमान ने (जून 2016) कहा कि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) सीएजीएसी के रिकॉर्ड के अद्यतन के लिए उपयुक्त सूचनाओं को भेजता है और एन.डी स्कूल को 2007 में बी.ओ.आई/सलाहों का नवीनतम संग्रह प्रदान किया गया था जिसमें 30 मामलों के अध्ययन थे और 22 मामलों के अध्ययन 2009-15 के दौरान प्रदान किए गए थे। लेकिन सत्यापन के लिए लेखापरीक्षा को कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया गया था।

इसी प्रकार, एन.बी.सी.डी स्कूल, लोनावाला जो परमाणु जैविक और रासायनिक रक्षा प्रशिक्षण प्रदान करता है और एन.बी.सी.डी नीति तैयार करने में, एन.बी.सी.डी की समस्याओं का अध्ययन, उपयुक्त एन.बी.सी.डी मानकों का निर्माण, एन.बी.सी.डी उपकरण के उपयोगकर्ता परीक्षणों का संचालन इत्यादि करता है ने सितंबर 2011 में एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) से पिछली घटना रिपोर्ट प्राप्त की थी।

लेखा परीक्षा प्रश्नों के जवाब में, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने कहा (अक्टूबर 2016) कि एकीकृत मुख्यालय में एन.बी.सी.डी निदेशालय ने एन.बी.सी.डी स्कूल के लिए बी.ओ.आई निष्कर्षों को अग्रेषित करना शुरू कर दिया है। हालांकि, यह जवाब सितंबर 2011 से अक्टूबर 2016 के अंतराल पर चुप था। इस प्रकार बी.ओ.आई निष्कर्षों/बी.ओ.आई कार्यवाही की जानकारी का गैर-अग्रेषण, समय पर, इस तथ्य का संकेत है कि दुर्घटनाओं से सीखे सबक का विश्लेषण नहीं किया जा रहा है और इन सेल्स द्वारा समय पर प्रसारित नहीं किया जा रहा है।

3.1.4.2 समर्पित जीवन रक्षा और बचाव प्रशिक्षण की आवश्यकता

यह 2014 में विशाखापत्तनम से टारपीडो रिकवरी पोत टी.आर.वी ए-72 के डूबने से सीखे सबक से उभरा है कि ऑपरेशनल सी ट्रेनिंग (ओ.एस.टी) के हिस्से के रूप में नौसेना में अस्तित्व प्रशिक्षण और पोत छोड़ने के प्रशिक्षण का संचालन किया जाता है और केवल ओ.एस.टी से गुजरने वाले पोतों को शामिल करता है और इस तरह के पोत पर नियुक्त किए जाने के बाद व्यक्तियों को केवल उनकी सेवा के जीवन के दौरान छिटपुट रूप से अनुभव मिल जाता है। फ्लैग ऑफिसर कमांडिंग ईस्टर्न बेड़े द्वारा प्रस्तावित (नवंबर 2014) व्यापक सुविधाओं के साथ केवल समुद्र में अस्तित्व, बचाव/वसूली और खोज एवं बचाव (एस.ए.आर) को समर्पित एक स्वतंत्र स्कूल का प्रस्ताव किया गया था। स्कूल में गहन अस्तित्व प्रशिक्षण को शामिल करने और पोत छोड़ने की ड्रिल्स को करने के लिए 3 से 4 दिनों में सभी भारतीय नौसेना कर्मियों के लिए परिकल्पना की गई थी, हालांकि अस्तित्व और बचाव प्रशिक्षण के लिए एक समर्पित स्कूल बनाने के मुद्दे पर कोई प्रगति नहीं हुई है।

3.1.4.3 भारतीय नौसेना अकादमी में एन.बी.सी.डी प्रशिक्षकों की अपर्याप्त संख्या

लेखापरीक्षा ने देखा (जुलाई 2016) कि भारतीय नौसेना अकादमी (आई.एम.ए) एज़ीमाला, नौसेना की प्रारम्भिक अधिकारी प्रशिक्षण अकादमी दो विशेषज्ञ परमाणु जैविक और रासायनिक रक्षा नियंत्रण (एन.बी.सी.डी) अधिकारियों और पांच नाविक (प्रशिक्षक) की अनुमानित

आवश्यकता के विपरीत केवल एक एन.बी.सी.डी प्रशिक्षक की स्वीकृत संख्या के साथ कार्य कर रही है।

एन.बी.सी.डी योग्य प्रशिक्षकों की कमी के कारण, एन.बी.सी.डी कक्षाएं अन्य कर्तव्यों में लगे अधिकारियों द्वारा आयोजित की जाती हैं। प्रशिक्षकों की किसी भी कमी का प्रशिक्षण पर प्रत्यक्ष और आनुपातिक प्रभाव है। आई.एन.ए जैसे प्रशिक्षण संस्थान में समर्पित एन.बी.सी.डी अधिकारी और एन.बी.सी.डी प्रशिक्षक का अभाव प्रशिक्षण सामग्री की किसी भी वृद्धि को रोकता है जो पुनरीक्षित पाठ्यक्रम और प्रशिक्षण उत्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव डालता है।

लेखापरीक्षा प्रश्नों के जवाब में, एच.क्यू एस.एन.सी ने (अगस्त 2016), हालांकि, एन.बी.सी.डी प्रशिक्षकों की कमी के कारण प्रशिक्षण पर कोई प्रतिकूल प्रभाव होने से इनकार किया। मुख्यालय एस.एन.सी का उत्तर इस कारण के लिए तर्कसंगत नहीं है कि प्रारम्भिक प्रशिक्षण के दौरान ही, सुरक्षा संस्कृति को एक कैडेट को पढ़ाया जाता है। इसके अलावा, जैसा कि आई.एन.ए एज़ीमाला ने कहा है, प्रारम्भिक प्रशिक्षण प्रशिक्षक गहन है और कोई भी कमी प्रशिक्षण पर प्रतिकूल प्रभाव डालती है।

3.1.5 अन्य विविध मुद्दे

3.1.5.1 दुर्घटनाओं का गैर-वर्गीकरण

दुर्घटना वर्गीकरण एक मानकीकृत विधि है जिसके द्वारा मूल कारणों सहित किसी दुर्घटना के कारण को श्रेणियों में वर्गीकृत किया जाता है। दुर्घटनाओं के वर्गीकरण का विश्लेषण करके, एक संगठन संभवतः कई पहलुओं को शामिल कर सकता है, अर्थात् मानवीय निष्पादन, संगठनात्मक मुद्दे, तकनीकी मुद्दे और नुकसान के रूप में दुर्घटना के परिमाण को समझने के लिए।

लेखा परीक्षा ने पाया (जून 2016) कि भारतीय नौसेना ने अब तक विश्लेषण के उद्देश्य के लिए पोत/पनडुब्बी दुर्घटनाओं को श्रेणीबद्ध/वर्गीकृत नहीं किया है। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि बेहतर विश्लेषण के लिए संयुक्त राज्य जैसे अन्य देशों में सशस्त्र बलों और भारतीय वायु सेना ने विभिन्न श्रेणियों में दुर्घटनाओं का वर्गीकरण किया है।

लेखापरीक्षा प्रश्नों के उत्तर में, भारतीय नौसेना ने कहा (जुलाई 2016) कि विषय पर मौजूदा नीतियों के अनुसार, दुर्घटनाओं को श्रेणी में वर्गीकृत नहीं किया जाता है, तथापि, सभी अंशदायी पहलुओं को बोर्ड ऑफ इन्क्वायरीज़ में लाया जाता है और उनका विश्लेषण किया जाता है।

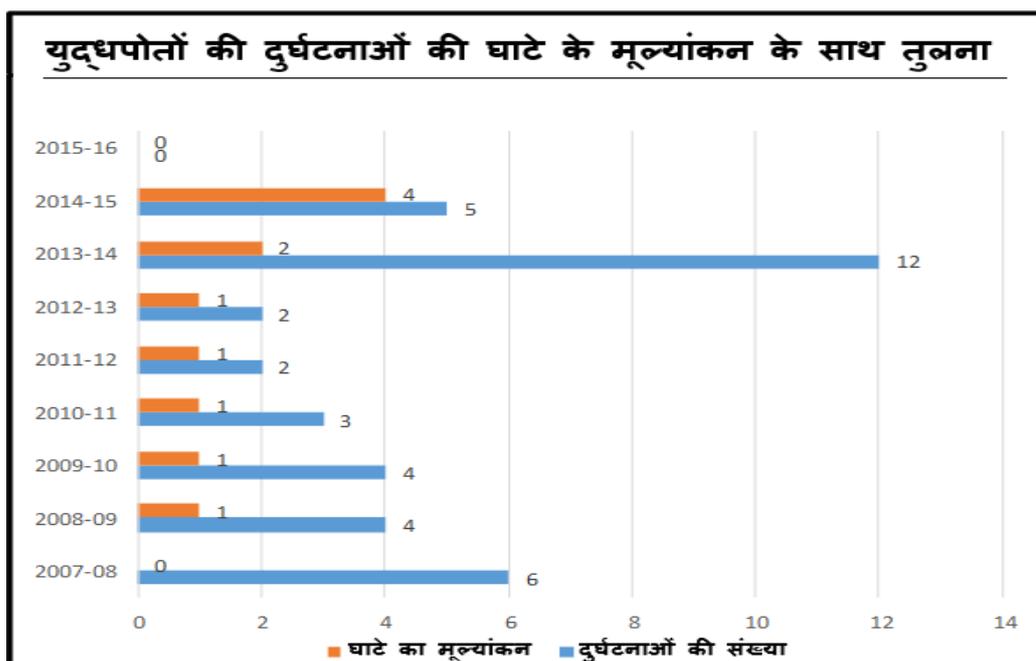
उपरोक्त के बावजूद, लेखा परीक्षा, हालांकि, यह मानता है कि दुर्घटनाओं का विश्लेषण करने में इसके परिमाण और वित्तीय निहितार्थ के संदर्भ में दुर्घटना का उचित वर्गीकरण फायदेमंद है।

3.1.5.2 बी.ओ.आई द्वारा हानि का गैर आकलन

मौजूदा आदेशों के अनुसार, दुश्मन कार्रवाई, टकराव, ग्राउंडिंग और आग के कारण स्टोर्स के प्रमुख नुकसान के मामलों में, हानि विवरण तैयार करने आवश्यक हैं और हानि का सक्षम वित्तीय प्राधिकारी द्वारा नियमित होने की आवश्यकता है।

2007-08 से 2015-16 की अवधि के दौरान, हालांकि भारतीय नौसेना ने 38 दुर्घटनाओं की सूचना दी, फिर भी बी.ओ.आई ने केवल ग्यारह दुर्घटनाओं के संबंध में ₹8.86 करोड़ के नुकसान के मूल्य का आकलन किया है, जिसमें दो पोतों को असाध्य रूप से खोया था, जो थे, आई.एन.एस विंध्यगिरि और टी.आर.वी ए-72। शेष 27 दुर्घटनाओं के नुकसान का बी.ओ.आई/नौसेना द्वारा मूल्यांकन नहीं किया गया था। विवरण नीचे दर्शाए गए हैं:

चित्र 3.3: युद्धपोतों की दुर्घटनाओं की घाटे के मूल्यांकन के साथ तुलना



लेखा परीक्षा ने पाया (अगस्त 2016) कि हानि विवरण तैयार करने के निर्धारित प्रावधान और इसके नियमितीकरण का भारतीय नौसेना द्वारा पालन नहीं किया गया था। संयोग से, नौसेना ने लेखापरीक्षा के इंगित करने के बाद दुर्घटनाओं के कारण होने वाले नुकसान के हानि विवरण तैयार करने की कार्रवाई शुरू की।

नुकसान के विनियमन के लिए कार्रवाई के संबंध में, भारतीय नौसेना ने कोई टिप्पणी नहीं दी है और एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने कहा (अक्टूबर 2016) कि सूचनाएं कमानों से मांगी गई थीं और एक समेकित प्रतिक्रिया अग्रेषित की जाएगी; जो प्रतीक्षित थी (मार्च 2017)।

3.1.6 निष्कर्ष

पोत/पनडुब्बी की क्षति नौसेना की परिचालन तैयारियों को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करती है, क्योंकि नए पोतों/पनडुब्बियों के अधिग्रहण में आठ से दस वर्षों से अधिक की खरीद/निर्माण प्रक्रिया शामिल है। इसलिए, यह जरूरी है कि नौसेना शांति के समय में दुर्घटनाओं से अपनी संपत्ति को मुक्त रखे। 2007-08 से 2015-16 की अवधि के दौरान, 38 नौसैनिक पोतों और पनडुब्बियों की दुर्घटनाएं हुईं, जिसमें तीन पोतों की असाध्य हानि के अतिरिक्त 33 प्रशिक्षित नौसैनिक कर्मियों ने अपनी जान गंवा दी। दुर्घटना चालक दल की गलती और सामग्री विफलता के कारण हुए थे जो कि पोतों के 55 प्रतिशत से लेकर 79 प्रतिशत तक वर्क अप में कमी के कारण थे।

विभिन्न बी.ओ.आई द्वारा की गई सिफारिशों के कार्यान्वयन के लिए कोई निगरानी तंत्र नहीं था। इसके अलावा, बी.ओ.आई ने केवल ग्यारह दुर्घटनाओं में हानि का आकलन किया था, हालांकि, भारतीय वायु सेना से भिन्न, किसी भी दुर्घटना में हानि का विवरण तैयार नहीं किया गया था। भारतीय नौसेना दुर्घटनाओं के परिमाण/गम्भीरता को ध्यान में रखते हुए दुर्घटनाओं का वर्गीकरण नहीं किया।

भारतीय नौसेना के पास स्थापना के बाद से, सुरक्षा मुद्दों से निपटने के लिए कोई संस्थागत रूपरेखा नहीं है। सुरक्षा मुद्दों से निपटने के लिए एक समर्पित संगठन भारतीय नौसेना द्वारा 2014 में लागू किया गया था, हालांकि, यह सरकार की स्वीकृति की प्रतीक्षा कर रहा है। भारतीय नौसेना सुरक्षा संगठन समर्पित मानवशक्ति सहित विभिन्न कर्मियों के साथ उप अभीष्ट कार्य कर रहा है।

3.1.7 सिफारिशें

- ✓ *वर्तमान भारतीय नौसेना सुरक्षा संगठन सक्षम प्राधिकारी से स्वीकृति के बिना तदर्थ प्रकृति का है। इसे सरकार से उचित स्वीकृति के साथ संस्थागत होना चाहिए और उसके प्रभावी कार्य करने के लिए समर्पित मानवशक्ति को आवंटित किया जाना चाहिए।*
- ✓ *मंत्रालय यह सुनिश्चित कर सकता है कि समयबद्ध तरीके से बी.ओ.आई सिफारिशों के कार्यान्वयन की निगरानी के लिए एक संस्थागत तंत्र मौजूद है।*

- ✓ मंत्रालय यह सुनिश्चित कर सकता है कि बी.ओ.आई के निष्कर्षों को अग्रोषित करने और संबंधित अध्ययन केंद्रों पर दुर्घटनाओं की जानकारी का प्रसार करने में कोई देरी नहीं हो, ताकि सीखने वाले सबकों को समय पर लागू किया जा सके।
- ✓ दुर्घटनाओं और इसके कारणों के बेहतर विश्लेषण के लिए मंत्रालय गंभीरता और वित्तीय निहितार्थ के आधार पर दुर्घटनाओं का उचित वर्गीकरण सुनिश्चित कर सकता है। बी.ओ.आई अपनी प्रस्तावित सिफारिशों को प्राथमिकता के आधार पर कार्यान्वयन के लिए वर्गीकृत कर सकता है।
- ✓ फ्लैग ऑफिसर सी ट्रेनिंग के सामने आने वाले बाधाओं को समाप्त करने के लिए तुरंत कदम उठाए जाने की आवश्यकता है ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि पोतों का "वर्क अप" समय में बिना किसी बैकलॉग के किया जाता रहे।
- ✓ चूंकि अधिकतर दुर्घटनाएं चालक दल की गलती के कारण होती हैं, भारतीय नौसेना प्रशिक्षण पाठ्यक्रम एवं पद्धति पर पुनर्विचार करने का विचार कर सकती है।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (दिसम्बर 2016); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

3.2 समुद्री गैस टर्बाइन की ओवरहॉल सुविधा की स्थापना

आई.एन.एस एक्सिला 1991 से एम3ई जी.टीज़ का ओवरहॉल कर रहा है, लेकिन जी.टीज़ के ओवरहॉल के पूरा होने में अन्य बातों के साथ-साथ, पुर्जों और जनशक्ति की अनुपलब्धता के कारण असामान्य विलंब का सामना करना पड़ रहा है। एम-15 जी.टीज़ के ओवरहॉल के लिए आवश्यक सुविधाएं अभी तक पूरी नहीं हुई थीं, हालांकि इस सुविधा को स्थापित करने की योजना 1986 के बाद से की गई थी। इस बीच, 1241 आर.ई श्रेणी के बारह पोतों में से दो, जिनमें एम-15 जी.टीज़ को काम में लाया जाता था, को अप्रैल 2016 तक सेवामुक्त कर दिया गया था। 2008 में नियोजित एम-36 जी.टीज़ के लिए ओवरहॉल की सुविधा में उपकरणों की खरीद और निर्माण कार्यों के बीच समकालीनता की कमी के कारण देरी हुई। परिणामतः, नौसेना जी.टीज़ के ओवरहॉल के लिए ओ.ई.एम पर आगे भी निर्भर रही, जिसमें ₹317.77 करोड़ का व्यय हुआ। लम्बी अवधि के लिए मानवशक्ति को न रखने के कारण, आई.एन.एस एक्सिला तकनीकी उपलब्धता से जूझ रही है।

परिचय

3.2.1 समुद्री गैस टर्बाइन (अर्थात एम3ई जी.टीज़²³) की ओवरहॉल सुविधा को अक्टूबर 1991 में समुद्री गैस टर्बाइन ओवरहॉलिंग केंद्र (एम.जी.टी.ओ.सी) के रूप में स्थापित किया गया था जिसे बाद में फ्लैग ऑफिसर कमांडिंग इन चीफ, मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान (एच.क्यू.ई.एन.सी), विशाखापत्तनम के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत अगस्त 2000 में आई.एन.एस एक्सिला के रूप में स्थापित किया गया था। आई.एन.एस एक्सिला को मुख्य रूप से नौसेना के पोतों पर लगाए गए समुद्री गैस टर्बाइनों (जी.टीज़) और गैस टर्बाइन जेनरेटरों (जी.टी.जीज़) की पूंजीगत मरम्मत और ओवरहॉल करने के कार्य सौंपे गए जो नीचे दिए गए हैं:

- राजपूत श्रेणी के पोतों के समुद्री गैस टर्बाइनों (एम3ई जी.टीज़) और गैस टर्बाइन जेनरेटरों (जी.टी.जीज़) के प्रमुख ओवरहॉल (ओ.एच) का कार्य करने के लिए।
- 1241 आर.ई श्रेणी के पोतों के कूज़²⁴ तथा बूस्ट²⁵ जी.टी समुच्चय²⁶ (एम-15) के प्रमुख ओवरहॉल (ओ.एच) को पूरा करने के लिए।
- दिल्ली/तलवार श्रेणी के पोतों की समुद्री गैस टर्बाइनों (एम-36 ई जी.टी) के प्रमुख ओ.एच को पूरा करने के लिए, और
- भारतीय नौसेना में एम3ई समुद्री गैस टर्बाइन इंजनों के लिए भंडार और इंजन को रखने के प्राधिकरण के रूप में कार्य करने के लिए।

आई.एन.एस एक्सिला ने 1991 से कुल 38 प्रमुख ओवरहॉल पूरे किए हैं जिनमें एम3ई जी.टीज़ के 37 ओ.एच, एम-15 जी.टीज़ का एक ओ.एच और एम-36 जी.टीज़ के शून्य ओ.एच शामिल हैं।

²³ एम3ई जी.टीज़ भारतीय नौसेना के पांच राजपूत श्रेणी के पोतों पर स्थापित किए गए हैं।

²⁴ कूज़ जी.टी - 1241 आर.ई श्रेणी पोत में दो कूज़ गैस टर्बाइन हैं जो आगे के इंजन कक्ष में स्थित हैं। वे ज्यादातर पोतों के संचालन के लिए पोतों पर लगे हैं।

²⁵ बूस्ट जी.टी - 1241 आर.ई श्रेणी पोत में दो बूस्ट गैस टर्बाइन हैं, जो एफ्ट इंजन रूम में स्थित हैं। वे ज्यादातर उच्च गति संचालन के लिए पोत पर लगे हैं।

²⁶ एम-15 जी.टी समुच्चय - प्रत्येक दो कूज़ और बूस्ट समुद्री गैस टर्बाइन के साथ फिट हैं। कूज़ जी.टीज़ का प्रयोग तब किया जाता है जब पोत नौकायन में है और बूस्ट जी.टीज़ गति के समायोजन के लिए उपयोग किया जाता है जब पोत बंदरगाह तक पहुंचता है।

संगठनात्मक संरचना

आई.एन.एस एक्सिला का नेतृत्व भारतीय नौसेना के कोमोडोर रैंक के एक अधिकारी द्वारा किया जाता है, जो फ्लैग ऑफिसर कमांडिंग-इन-चीफ, पूर्वी नौसेना कमान, विशाखापत्तनम के प्रशासनिक नियंत्रण में और प्रधान निदेशक मैरीन इंजीनियरिंग (पी.डी.एम.ई)/एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय, नौसेना के तकनीकी नियंत्रण के अधीन कार्य करता है।

बजट प्रबंधन

वर्ष 2011-12 से 2015-16 के पांच वर्षों के दौरान आई.एन.एस एक्सिला के लिए स्थानीय नियंत्रण शीर्षो अर्थात्, उपकरण की मरम्मत, नौसेना भंडार की खरीद, आई.टी सुविधाओं की खरीद और रखरखाव के अंतर्गत कुल बजटीय आवंटन ₹12.84 करोड़ था, जिसमें से ₹12.61 करोड़ का व्यय हुआ था। बजटीय आवंटन में पुर्जों के ओवरहॉल, अधिकारियों, नाविकों और असैनिकों आदि के वेतन एवं भत्ते सहित पूंजीगत खरीद पर कुल व्यय शामिल नहीं है, क्योंकि ये सभी बजट पूरी नौसेना के लिए अलग से आवंटित किए गए थे।

मानवशक्ति की स्थिति

पिछले पांच वर्षों के दौरान आई.एन.एस एक्सिला में मानवशक्ति की स्वीकृत और नियुक्त की गई क्षमता की स्थिति नीचे तालिका-3.5 में दी गई है:

तालिका-3.5: आई.एन.एस एक्सिला में मानवशक्ति की स्वीकृत और नियुक्त की गई क्षमता

वर्ष	अधिकारीगण			नाविकों			असैनिक कर्मचारी		
	स्वीकृत	नियुक्त	कमी प्रतिशतता	स्वीकृत	नियुक्त	कमी प्रतिशतता	स्वीकृत	नियुक्त	कमी प्रतिशतता
2011	27	18	34	424	293	31	77	53	31
2012	27	16	41	424	266	37	77	51	34
2013	27	18	34	424	265	38	77	47	39
2014	27	18	34	424	277	35	77	51	34
2015	27	22	19	424	267	37	77	51	34

आई.एन.एस एक्सिला के सभी संवर्गों में नियुक्त की गई क्षमता में कमी मौजूद हैं। नाविक संश्रेणी में 31 से 38 प्रतिशत के बीच और असैनिक कर्मचारी संश्रेणी में 31 से 39 प्रतिशत के बीच कमियां रहीं।

लेखा परीक्षा के उद्देश्य

लेखा परीक्षा जांच यह पता लगाने के लिए की गई:

- एम3ई जी.टीज़ के ओवरहॉल²⁷ में आई.एन.एस एक्सिला का निष्पादन,
- एम-15 और एम-36 जी.टीज़ के ओवरहॉल में आई.एन.एस एक्सिला की क्षमता,
- मानवशक्ति की उपलब्धता और उपयोग,
- ओवरहॉल पुर्जों का स्वदेशीकरण/उत्पादन

लेखा परीक्षा का कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

'एक्सिला में ओवरहॉल सुविधाएं बनाने में देरी' के बारे में 31 मार्च 2007 को समाप्त हुए वर्ष के लिए नियंत्रक - महालेखापरीक्षक की 2008 की प्रतिवेदन संख्या 5 के पैरा 2.7 में उल्लेख किया गया था, जिसमें एम-15 जी.टीज़ के लिए ओवरहॉल सुविधाओं की स्थापना में देरी और परियोजना के पूरा होने पर इसकी सीमित उपयोगिता को उजागर किया गया था क्योंकि सभी जी.टीज़ का पहले ही ओवरहॉल किया जा चुका था और पोतों का अवशिष्ट सेवा काल कम था। अपने ए.टी.एन में, मंत्रालय ने कहा (अगस्त 2010) कि 1241 आर.ई श्रेणी के पोत 15-20 साल के लिए सेवा में रहेंगे और एम-15 ओवरहॉल सुविधा से मिलने वाले लाभ पर्याप्त होंगे।

2007 के बाद एम-15 और एम-36 जी.टीज़ के लिए ओवरहॉल सुविधाओं के निर्माण के अतिरिक्त एम3ई जी.टीज़ के ओवरहॉल जिसके लिए बुनियादी ढांचा जो पहले से ही 1991 से उपलब्ध था, की लेखापरीक्षा की गई।

2011-12 से 2015-16 की अवधि के लिए आई.एन.एस एक्सिला के अभिलेखों की अगस्त और अक्टूबर 2016 के बीच जांच की गई। बुनियादी सुविधाओं के निर्माण और मौजूदा सुविधाओं के उपयोग पर कुछ स्पष्टीकरण, प्रारंभिक पूछताछ के माध्यम से मांगे गए और उन पर प्राप्त उत्तरों को, उपयुक्त रूप से शामिल कर लिया गया है।

लेखा परीक्षा मानदंड

हमने लेखापरीक्षा मानदंडों के निम्नलिखित स्रोतों को अपनाया:

- i) आई.एन.एस एक्सिला के कामकाज के लिए कमांडिंग अधिकारी का स्थायी आदेश।
- ii) एच.क्यू ई.एन.सी, विशाखापत्तनम द्वारा जारी वार्षिक निरीक्षण प्रतिवेदन।
- iii) एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा जारी तकनीकी निरीक्षण प्रतिवेदन।

²⁷ चूंकि आई.एन.एस एक्सिला की भूमिका और कामकाज में एम3ई, एम-15 और एम-36 जी.टी के प्रमुख ओवरहॉल शामिल हैं, इन सभी को लेखा परीक्षा उद्देश्य के रूप में चुना गया था।

- iv) मूल उपकरण निर्माता (ओ.ई.एम) मैसर्स जोर्या मैशप्रोएक्ट, यूक्रेन के साथ पुर्जो, जिग्स, उपकरण, जुड़नार और सभी तीन प्रकार के जी.टीज़ के लिए परीक्षण स्टैंड की आपूर्ति के लिए संपन्न संविदा।
- v) स्वदेशी मरम्मत उपकरण और परीक्षण स्थल की सुविधा की खरीद के लिए संविदा संपन्न हुआ।
- vi) योजना और उत्पादन नियंत्रण खंड के अभिलेख।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

प्रमुख लेखा परीक्षा निष्कर्षों के बारे में नीचे चर्चा की गई है:

3.2.2 राजपूत श्रेणी के पोतों की एम3ई जी.टीज़ की ओवरहॉलिंग का निष्पादन

एम3ई जीटीएज़ भारतीय नौसेना के राजपूत श्रेणी के पांच पोतों पर स्थापित हैं, जैसा कि पैरा 3.2.1 में वर्णित है। प्रत्येक पोत में चार जी.टीज़ और दो रिडक्शन गियर्स (आर.जीज़²⁸) शामिल हैं। लेखापरीक्षा ने एम3ई जी.टीज़ से संबंधित ओवरहॉल के समय पर पूरा होने, ओवरहॉल में अर्जित अनुभव के कारण प्राप्त लाभ और मानवशक्ति की उपलब्धता आदि से संबंधित मुद्दों की जांच की जिसके परिणामों की चर्चा अगले पैराग्राफों में की गई:

3.2.2.1 एम3ई जी.टीज़ के ओवरहॉल में असामान्य देरी

अपेक्षित पुर्जो और तकनीकी मानवशक्ति की उपलब्धता सुनिश्चित करने के बाद नियत प्राथमिकताओं और ओवरहॉल के प्रारम्भ और समापन के लिए पूर्व निर्धारित कार्यक्रम के साथ ओवरहॉल की योजना बनाए जाने की आवश्यकता है।

मौजूदा नियमों के अनुसार, परीक्षण स्थल जांच पूरा करने के लिए दो से चार महीनों को छोड़कर ओवरहॉल के पूरा होने के लिए आठ कैलेंडर महीनों की कुल 184 कार्य दिवसों की आवश्यकता होती है। इस प्रकार, परीक्षण स्थल जांच सहित एम3ई जी.टीज़ के ओवरहॉल को 12 महीनों (8 महीने + 4 महीने) के भीतर पूरा करने की आवश्यकता है। ओवरहॉल किए गए जी.टीज़ को उपयोगी स्टॉक में विलय करने से सभी प्रकार से ओवरहॉल पूरा होने का संकेत मिलता है।

हालांकि, लेखा परीक्षा ने (अगस्त 2016) लेखा परीक्षा में शामिल की गई अवधि के दौरान सभी सात एम3ई जी.टीज़ के ओवरहॉल को पूरा करने में हुई असामान्य देरी को पाया ,जिसमें

²⁸ रिडक्शन गियर - गैस टर्बाइन द्वारा उत्पन्न शक्ति को कटौती गियर के माध्यम से प्रोपेलर शाफ्ट को प्रेषित किया जाता है।

वास्तविक ओवरहॉल अवधि निर्धारित 12 महीने की तुलना में 19 से 70 महीने तक थी (अनुलग्नक-VII)।

आई.एन.एस एक्सिला ने (सितंबर 2016) जी.टीज़ के ओवरहॉल के समापन में हुई देरी के लिए पोत की आवश्यकता के आधार पर प्राथमिकताओं में परिवर्तन, पुर्जों की अनुपलब्धता, चालू कार्यभार की वजह से कार्यशाला में प्रतीक्षा अवधि, मानवशक्ति की अनुपलब्धता, और अनुभवी नाविकों के लगातार स्थानान्तरण को जिम्मेदार ठहराया।

हालांकि, आई.एन.एस एक्सिला द्वारा प्रस्तुत उत्पादन आंकड़ों से लेखा परीक्षा ने पाया कि ओवरहॉल किए गए सात जी.टीज़ में से चार में देरी की वजह, मुख्य रूप से खराब कार्य निष्पादन के कारण परीक्षण विस्तार जांच में असफल होने के कारण आवश्यक दोहराव²⁹ था (अनुलग्नक-VIII)।

3.2.2.2 ओवरहॉल में प्राप्त अनुभव से लाभ न होना

एम3ई जी.टीज़ की ओवरहॉल गतिविधियां बहुत पहले जून 1991 में शुरू हुईं और जनवरी 2016 तक, 37 जी.टीज़ का ओवरहॉल किया गया और उपयोगी स्टॉक में विलय कर दिया गया। अंतिम पांच ओवरहॉल के साथ पहले पांच ओवरहॉल के लिए ली गई औसत ओवरहॉल अवधि की परीक्षा से पता चला कि 12 महीनों की निर्धारित अवधि के मुकाबले औसत ओवरहॉल अवधि 41 महीने से 43 महीने तक बढ़ गई। भारतीय नौसेना द्वारा पिछले 25 वर्षों में हासिल की गई विशेषज्ञता के साथ ओवरहॉल के लिए श्रम दिवस/मानव घंटों को कम करने के प्रयासों के बारे में पूछे जाने पर (सितंबर 2016), आई.एन.एस एक्सिला ने कहा (सितंबर 2016) कि आई.एन.एस एक्सिला में लंबी अवधि के लिए विशेषज्ञों का न रुकना और समय-समय पर योजनाबद्ध विभिन्न पोतों की गतिविधियों जैसी बाधाओं पर विचार करने के कारण श्रमशक्ति/मानव घंटों में कमी, संभव नहीं थी।

जवाब इस तथ्य का संकेत है कि भारतीय नौसेना को एम3ई जी.टीज़ के ओवरहॉल में 25 वर्षों के अपने अनुभव से ओवरहॉल अवधि, पुनरीक्षण आदि को घटाने के मामले में लाभ प्राप्त नहीं हो सका।

3.2.2.3 एम3ई जी.टीज़ के ओवरहॉल के लिए तकनीकी मानवशक्ति की कमी

आई.एन.एस एक्सिला से फ्लैग ऑफिसर कमांडिंग-इन-चीफ पूर्वी नौसेना कमान (एफ.ओ.सी-इन-सी, ई.एन.सी), को वार्तालाप (नवंबर 2015) के अनुसार, एक जी.टी के ओवरहॉल जो कि एक

²⁹ दोहराव - नौसेना गोदीबाड़ा (वी) स्थित गैस टर्बाइन टैस्टिंग एवं ट्यूनिंग दल के पर्यवेक्षण के आधार पर आंतरिक घटकों के निरीक्षण हेतु ओवरहॉल किए जा चुके जीटी का वियोजन करना।

उच्च विशेष कार्य है, के लिए इंजन रूम कारीगर (ई.आर.ए³⁰) को स्वतंत्र रूप से ओवरहॉल का कार्य देने से पहले, अनुभवी और प्रशिक्षित कर्मियों के मार्गदर्शन में व्यापक 'हैंड्स ऑन' प्रशिक्षण की आवश्यकता होती है।

लेखा परीक्षा ने देखा (सितंबर 2016) कि आई.एन.एस एक्सिला के लिए स्वीकृत 141 ई.आर.एज़ में से, औसतन केवल 80 से 88 ई.आर.एज़ जनवरी 2012 से जनवरी 2016 की अवधि के दौरान उपलब्ध थे, जो 43 प्रतिशत तक की कमी का संकेत है। इसके अलावा, वहन शक्ति में से, केवल तीन से बीस ई.आर.एज़ के पास चार से पांच वर्ष की एक निरंतरता थी, जबकि 22 से 47 ई.आर.एज़ को एक या दो साल के लिए नियुक्त किया गया। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि आई.एन.एस एक्सिला ने चार से पांच वर्षों की अवधि के लिए ई.आर.एज़ के रहने के लिए एफ.ओ.सी-इन-सी, ई.एन.सी को प्रस्तावित किया था, जिसमें कहा गया कि एक्सिला में तैनात प्रमुख ई.आर.एज़ के त्वरित और अनियोजित स्थानांतरण के कारण वहां मुख्य उत्पादन विशेषज्ञता में शून्य या नगण्य अनुभवी ई.आर.एज़ रह गए थे।

आई.एन.एस एक्सिला ने कहा (सितंबर 2016) कि अनुभवी मानवशक्ति के प्रशिक्षण और लगातार चार से पांच वर्षों तक निरंतरता के प्रस्ताव को भेजा गया था (नवंबर 2015) और एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में जांच की प्रक्रिया के तहत था।

तथ्य यह है कि एक विशिष्ट अवधि/कार्यकाल के लिए उनकी निरंतरता न होने के कारण इंजन कक्ष कारीगरों (ई.आर.एज़) के बीच विशेषज्ञता के विकास की कमी ने आई.एन.एस एक्सिला की दक्षता पर प्रतिकूल प्रभाव डाला था, इसके परिणामस्वरूप जीटीएस के ओवरहॉल में हुई पुनरावृत्ति तथा देरी की चर्चा पिछले पैराग्राफ में की गई है।

3.2.2.4 युद्ध संचय का रखरखाव न होना

सामग्री नियोजन पुस्तिका के अनुसार, बीमा पुर्जों³¹ के अलावा, पुर्जों की विशिष्ट मात्रा और उपभोज्य और स्थायी नौसैनिक भंडार की मदों को भी युद्ध संचय³² के रूप में बनाए रखा जाना आवश्यक है। न्यूनतम भंडार स्तर (एम.एस.एल)³³ के अतिरिक्त बीमा भंडार सहित युद्ध संचय की सभी मदों का भंडार रखना होता है। युद्ध संचय के लिए रखे निर्गम/पुर्जे केवल सहायक नियंत्रक सम्भारिकी के पूर्व अनुमोदन से ही जारी किए जा सकते हैं। एकीकृत मुख्यालय रक्षा

³⁰ ई.आर.ए - इंजन कक्ष कारीगर वो नाविक हैं जो मुख्य रूप से समुद्री इंजनों के संचालन और रखरखाव का कार्य करते हैं।

³¹ युद्ध और अन्य अप्रत्याशित क्षति को पूरा करने के लिए बीमा पुर्जे स्टॉक में रखे गए उपकरण हैं।

³² ये मैटेरियल के भंडार हैं जिसकी किसी एम.ओ या एन.एस.डी को संचालन की जरूरतों को पूरा करने के लिए बनाए रखने की आवश्यकता होती है। इन्हें न्यूनतम भंडार स्तर (एम.एस.एल) के अतिरिक्त रखा जाता है।

³³ न्यूनतम भंडार स्तर वह स्तर है जिसके नीचे किसी वस्तु का भंडार गिरने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

मंत्रालय (नौसेना) ने मई 2014 में चार एम3ई जी.टीज़ का एक युद्ध संचय निर्धारित किया। युद्ध संचय 2014 से पूर्व निर्धारित न करने के कारण एक्सिला के अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे।

आई.एन.एस एक्सिला ने लेखा परीक्षा को सूचित किया (अगस्त 2016) कि एम3ई जी.टीज़ के युद्ध संचय को बनाए रखा नहीं गया था, लेकिन कोई कारण प्रस्तुत नहीं किया।

3.2.3 आई.एन.एस एक्सिला के तहत एम-15 और एम-36 जी.टीज़ के लिए ओवरहॉल सुविधाओं की स्थापना

एक ओवरहॉल सुविधा में ओवरहॉल बे, असेंबली स्टैंड, विशेष उपकरण, जिग्स और फिक्स्चर, गुणवत्ता नियंत्रण प्रक्रियाओं सहित मरम्मत के तकनीकी दस्तावेजों; जी.टीज़ के परीक्षण और स्वीकृति के लिए परीक्षण स्थल; ओ.ई.एम द्वारा अनुशंसित 'अनिवार्य' और 'आकस्मिक' जी.टी. पुर्जों के लिए प्रावधान; और ओ.ई.एम द्वारा कर्मियों का प्रशिक्षण शामिल होता है। एम-15 और एम-36 जी.टीज़ के लिए ओवरहॉल सुविधाएं स्थापित करने की योजना क्रमशः 1986 और 2008 में शुरू हुई।

लेखा परीक्षा ने इन जी.टीज़ की ओवरहॉल सुविधाओं के निर्माण की स्थिति की जांच की, जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

3.2.3.1 एम-15 जी.टीज़ की ओवरहॉल सुविधाओं की स्थापना न होना

1241 आर.ई श्रेणी पोत चार एम-15 जी.टीज़ (अर्थात क्रूज जी.टी और बूस्ट जीटी के प्रत्येक दो) और दो रिडक्शन गियर्स के साथ सुसज्जित है। भारतीय नौसेना में बारह³⁴ 1241 आर.ई श्रेणी के पोतों को मार्च 1987 और दिसंबर 2002 के बीच भारतीय नौसेना के वीर श्रेणी के कार्वेट्स के रूप में नियुक्त किया गया था। भारतीय नौसेना के पास सोवियत मूल के कुल जी.टीज़ का 61 प्रतिशत तक एम-15 जी.टीज़ हैं। एम-15 क्रूज और बूस्ट जी.टीज़ की 3000 घंटे/छः वर्षों के ओवरहॉलिंग चक्र के साथ 6000 घंटे/12 साल का अधिकतम सेवा काल है।

31 मार्च 2007 को समाप्त वर्ष के लिए नियंत्रक - महालेखापरीक्षक की 2008 की प्रतिवेदन संख्या 5 (वायुसेना और नौसेना) के पैरा 2.7 में उल्लेख किया गया था कि 1986 में 1241 आर.ई श्रेणी के पोतों के लिए जी.टीज़ की मरम्मत और ओवरहॉल के लिए तैयार की गई परियोजना का समापन दो दशकों के बाद भी प्रतीक्षित था और तुल्यकालन की कमी के चलते ₹21.16 करोड़ की कीमत पर खरीदे गये तकनीकी दस्तावेजों, उपकरण और पुर्जें अप्रयुक्त रहे। प्रतिवेदन में आगे बताया गया था कि परियोजना के पूरा होने के बाद भी, नौसेना के लिए इसकी उपयोगिता सीमित रहेगी क्योंकि इन जी.टीज़ ने पहले से ही अपने निर्धारित ओवरहॉल

³⁴ अप्रैल 2016 में 12 पोतों में से दो को निष्क्रिय कर दिया गया है।

को ओ.ई.एम द्वारा प्राप्त कर लिया था और इस सुविधा से प्राप्त लाभ सीमांत हो जाएगा क्योंकि पोतों के आधे से ज्यादा सेवा जीवन समाप्त हो चुके होंगे। उनके ए.टी.एन में, मंत्रालय ने कहा (अगस्त 2010) कि 1241 आर.ई श्रेणी के पोत 15-20 वर्षों तक सेवा में रहेंगे और एम-15 ओवरहॉल सुविधा से प्राप्त लाभ पर्याप्त होंगे।

2007 के बाद एम-15 जी.टीज़ के लिए ओवरहॉल सुविधाओं के सृजन की, वर्तमान लेखा परीक्षा के दौरान जांच की गई थी और यह पाया गया था (सितंबर 2016) कि सुविधाएं, निर्माण कार्य (ओवरहॉलिंग बे और परीक्षण स्टेशन), उपकरणों/जिग्स की खरीद, मरम्मत तकनीकी दस्तावेजों की खरीद, अनिवार्य/दोष के भंडार/पुर्जों की खरीद और परीक्षण स्थल आदि के निर्माण पर ₹197.79 करोड़ के व्यय होने के बाद भी पूरी नहीं हुई थीं। इसके बाद, आई.एन.एस एक्सिला ने केवल एक एम-15 सी.जी.टी (अगस्त 2008-अप्रैल 2009) का ओवरहॉल किया था जो अक्टूबर 2012 में समय से पहले ही असफल हो गया था। इसी बीच, आर.ई श्रेणी के दो पोतों को अप्रैल 2016 में पहले ही सेवा से हटा दिया गया था, जिसे 2010 में मंत्रालय के ए.टी.एन की पृष्ठभूमि की तुलना में देखने की जरूरत है कि यह पोत 15-20 वर्षों के लिए सेवा में रहेगा। लेखा परीक्षा की जांच में विभिन्न सुविधाओं के निर्माण/उपयोग की चर्चा आगे के पैराग्राफों में की गई:

(क) एम-15 सी.जी.टीज़ के लिए परीक्षण स्टैंडों की स्थापना न होना

पिछली लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उल्लेख किया गया था कि जून 1997 से दिसंबर 1999 के दौरान ₹7.53 करोड़ की लागत से खरीदी गई एम-15 सी.जी.टीज़ की मरम्मत के लिए विशेष उपकरणों, जिग्स और फिक्स्चर्स मरम्मत सुविधाओं की स्थापना न होने के कारण अप्रयुक्त पड़े हुए थे। इसके अलावा, 2010 में यू.एस.डी 1,869,700 (₹9.27 करोड़) की लागत से परीक्षण स्टैंड्स³⁵ प्राप्त हुए थे और अब तक काम करने के लिए स्थापित/सेट किए जाने की उम्मीद थी। इसके अलावा, वर्ष 2010 और 2012 के बीच यू.एस.डी 2,230,300 (₹11.06 करोड़) की लागत पर पुर्जे, उपकरण खरीदे गए थे।

आई.एन.एस एक्सिला ने (अक्टूबर 2016) संविदा (मई 2009) में परीक्षण स्टैंड्स की स्थापना और स्थापना दस्तावेजों के अनुवाद को शामिल करने में विलंब को जिम्मेदार ठहराया। उन्होंने आगे कहा कि स्थापना के दौरान हुई समस्याओं को ओ.ई.एम (मैसर्स जोर्या) के साथ लिया गया था और परीक्षण स्टैंड्स की स्थापना को विशेषज्ञों (ओ.ई.एम) के साथ संयुक्त रूप से लिया जाएगा।

³⁵ परीक्षण स्टैंड - जी.टीज़ का ओवरहॉल मरम्मत/ओवरहाल बे में स्थापित परीक्षण स्टैंड किया जाता है।

इस प्रकार अप्रैल 2010 में खरीद के बाद परीक्षण स्टैंड्स खरीदने के लिए संविदा में स्थापना कलाज़ शामिल ना होने के परिणामस्वरूप स्थापित नहीं हो पाए।

(ख) एम 15 बी.जी.टीज़ के लिए पुर्जों, उपकरणों, जिग्स और फिक्सचर्स की खरीद न होना

आई.एन.एस एक्सिला ने एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को बी.जी.टीज़ के लिए पुर्जों, उपकरणों, जिग्स और कलपुर्जों की आवश्यकता (दिसंबर 2008) को अग्रेषित किया। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने अप्रैल 2015 में ही आई.एन.एस एक्सिला को सूचित किया था कि आवंटित की गई निधियों खत्म करने के कारण खरीद के लिए मामले को रोक दिया गया था तथा उन्हें वार्षिक अधिग्रहण योजना 2015-17 में खरीद करने के लिए एक संशोधित मामले का विवरण (एस.ओ.सी) अग्रेषित करने के लिए निर्देशित किया गया था। आई.एन.एस एक्सिला ने मई 2015 में एस.ओ.सी को अग्रेषित किया, जो एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में विचाराधीन था (अक्टूबर 2016)। आवश्यकता पर विचार करने में लगे सात साल की देरी के लिए कारण पूछे गए जिसका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

(ग) 'अनिवार्य' और 'दोषपूर्ण' जी.टी पुर्जों का प्रावधान न होना

ओवरहॉल प्रक्रिया के दौरान अनिवार्य पुर्जों को आवश्यक रूप से बदल दिया जाता है और ओवरहॉल के संचालन में ओ.ई.एम के अनुभव के आधार पर शॉर्ट-लिस्ट किया जाता है। अनिवार्य पुर्जे दो प्रकार के हैं। टाइप-I 'रिविजिया' के अंतर्गत पुनः प्रयोज्य न होने वाले पुर्जे आते हैं और टाइप-II ओवरहॉल की प्रक्रिया के दौरान उपयोग किए जाने वाले पुर्जे हैं। ओवरहॉल के दौरान ओ.ई.एम द्वारा अनुशंसित जांच के आधार पर बदले गए मद के लिए दोषपूर्ण पुर्जों का प्रबन्ध किया जाता है। इन पुर्जों के प्रावधान की लेखा परीक्षा की चर्चा नीचे की गई है:

(i) क्रूज़ जी.टी

अनिवार्य पुर्जों के दो सेट ₹1.95 करोड़ की लागत पर वर्ष 2001 में खरीदे गए थे। इनमें से एम-15 क्रूज़ जी.टी (2008-2009) की पहली ओवरहॉल के दौरान ₹0.94 करोड़ की लागत पर खरीदे गये पुर्जों का इसमें से एक अधूरे पुर्जों के सेट की बकाया मात्रा को बचाते हुए उपयोग किया गया था। अधूरे सेट को पूरा करने के लिए शेष पुर्जों की खरीद के लिए बातचीत (फरवरी 2011) आई.एन.एस, एक्सिला द्वारा एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)/डी.एम.ई के साथ हुई जिसके कारण मार्च 2016 में अनुबंध किया और दिसंबर 2016 में पुर्जे प्राप्त हुए थे। संविदा (दिसम्बर 2009) के विरुद्ध दोषपूर्ण पुर्जों का एक सेट ₹15.03 करोड़ की लागत से अक्टूबर 2010 में प्राप्त हुआ और सितंबर 2016 तक स्टॉक में पड़ा था क्योंकि आई.एन.एस

एक्सिसला में तकनीकी विशेषज्ञता की अनुपलब्धता को ध्यान में रखते हुए इसकी उपयोग की संभावना बहुत कम थी जैसा कि पैराग्राफ 3.2.3.1 (ड) में चर्चा की गई।

(ii) बूस्ट जी.टी

दिसंबर 2008 में आई.एन.एस एक्सिसला ने छः बूस्ट जी.टीज़ के ओवरहॉल के लिए अनिवार्य पुर्जों के छः सेट और ओवरहॉल के दौरान खराब पाए जाने वाले पुर्जों के एक सेट की मांग की थी। हालांकि, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)/डी.एम.ई द्वारा पुर्जों के लिए एक अनुबंध मार्च 2016 में यू.एस.डी 11,018,427.60 (₹73.46 करोड़) की लागत पर किया गया था और दिसंबर 2016³⁶ में प्राप्त किए गए थे।

लेखा परीक्षा ने अनुबंध के समापन में आठ वर्षों की देरी और जी.टी पुर्जों की खरीद नीति के बारे में पूछताछ की (सितम्बर 2016)। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने कहा (दिसंबर 2016) कि आई.एन.एस एक्सिसला के लिए पुर्जों की मांग और खरीद के लिए नीति विचाराधीन थी। हालांकि, देरी के कारणों पर उत्तर मौन था।

(घ) अपर्याप्त मरम्मत तकनीकी दस्तावेज़

मरम्मत तकनीकी दस्तावेज़ (आर.टी.डीज़), जी.टीज़ के ओवरहॉल के लिए जरूरी हैं क्योंकि वे मरम्मत की प्रक्रिया को निर्धारित करते हैं। पिछली लेखा परीक्षा प्रतिवेदन में उल्लेख किया गया था कि 1997 में ₹10.70 करोड़ की लागत पर जी.टीज़ के लिए आर.टी.डीज़ की खरीद की गई थी।

लेखापरीक्षा ने वार्षिक तकनीकी निरीक्षण प्रतिवेदन से (सितंबर 2016) देखा कि 1997 में प्राप्त आर.टी.डीज़, सी.जी.टीज़ (अर्थात डी.सी.76.1³⁷) के नए संस्करण के ओवरहॉल के लिए अपर्याप्त थे, जिन्हें 2008 के बाद भारतीय नौसेना में शामिल किया गया था। लेखा परीक्षा की पूछताछ के उत्तर में आई.एन.एस एक्सिसला ने कहा (सितंबर 2016) कि ये आर.टी.डीज़ डी.सी 76.1 सी.जी.टीज़ के ओवरहॉल के लिए अलग से अनुबंधित होंगे। इसे देखते हुए, डी.सी 76.1 सी.जी.टीज़ के ओवरहॉल के संबंध में आई.एन.एस एक्सिसला की क्षमता इन आर.टी.डीज़ की प्राप्ति तक सीमित है।

³⁶ आई.एन.एस एक्सिसला का पत्र संख्या 438/19 दिनांक 14 मार्च 2017

³⁷ 1241 आर.ई श्रेणी के पोतों पर मूल रूप से कूज़ जी.टीज़ (डी.सी.76) लगाए गए थे, जिनको 2008 के बाद नए संस्करण सी.जी.टी (डी.सी 76.1) के साथ ओ.ई.एम द्वारा प्रतिस्थापित किया गया है।

तथ्य यह है कि (2008 के बाद भारतीय नौसेना में इनके (अर्थात् सी.जी.टीज़) को शामिल करने के बावजूद डी.सी 76.1 सी.जी.टीज़ के लिए आर.टी.डीज़ का अनुबंध करना अभी (सितंबर 2016) किया जाना था।

(ड) मानवशक्ति का प्रशिक्षण

1986 में एम-15 जी.टीज़ के लिए ओवरहॉल सुविधाएं स्थापित करने की योजना बनी, जबकि इन जी.टीज़ के ओवरहॉल के लिए उच्च कौशल की आवश्यकता को, 28 वर्षों (मई 2014) के बाद ओ.ई.एम द्वारा कर्मियों को प्रशिक्षण के लिए अत्यावश्यक माना गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितंबर 2016) कि आई.एन.एस एक्सिला ने एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को लिखा था (मई 2014) कि इस पर आई.एन.एस एक्सिला अर्थात् एम-15 जी.टीज़ के ओवरहॉल के लिए विशेषज्ञता के साथ कोई नाविक नहीं था, जिसके लिए उच्च कौशल और ओ.ई.एम द्वारा उचित प्रशिक्षण की आवश्यकता थी। लेखा परीक्षा के एक प्रश्न के जवाब में, आई.एन.एस एक्सिला ने कहा (सितंबर 2016) कि ओ.ई.एम द्वारा किए गए जी.टीज़ के भावी ओवरहॉल के दौरान प्रशिक्षण के लिए छः कर्मचारियों की दो टीमों को प्रशिक्षित करने की संभावना थी। इस प्रकार, प्रशिक्षित मानवशक्ति के अभाव में आई.एन.एस एक्सिला की क्षमता को एम-15 जी.टीज़ के ओवरहॉल कार्य में लगाया गया था, जबकि सुविधाओं की स्थापना के लिए योजना 1986 के शुरूआती दौर में शुरू हुई थी।

(च) एम-15 जी.टीज़ के लिए परीक्षण बैड सुविधा की स्थापना न होना

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2008) ने यह बताया था कि परीक्षण सुविधाओं की स्थापना के लिए मसौदा परियोजना प्रतिवेदन (डी.पी.आर) महानिदेशक नौसेना परियोजनाएं, विशाखापत्तनम [डी.जी.एन.पी (वी)] के पास, मंजूरी (अक्टूबर 1989) के 17 साल बाद भी, विचाराधीन थी। मंत्रालय का ए.टी.एन (अगस्त 2010) इस मुद्दे पर चुप था। लेखा परीक्षा ने देखा (सितंबर 2016) कि डी.पी.आर (नवंबर 2007) पर आधारित, मंत्रालय द्वारा परियोजना निगरानी और परीक्षण बैड की स्थापना के लिए परामर्श हेतु (जुलाई 2008) को ₹29.62 करोड़ की लागत से स्वीकृत किया गया था, बाद में जो ₹37.82 करोड़ (फरवरी 2010) हो गयी³⁸ थी। डी.जी.एन.पी ने

₹2.32 करोड़ की लागत पर एक परामर्श अनुबंध मैसर्स रेल इंडिया तकनीकी और आर्थिक सेवाएं (आर.आई.टी.ई.एस) के साथ (2009) किया। परामर्श संविदा में, अन्य बातों के साथ, यह

³⁸ स्वीकृति में संशोधन निर्माण कार्यों की लागत में ₹2.14 करोड़, उपकरणों की लागत में ₹5.33 करोड़ और बाह्य सेवाओं की लागत में ₹0.73 करोड़ वृद्धि के कारण था।

निर्धारित किया गया था कि सिद्ध किया हुआ जी.टी का उपयोग करके परीक्षण डॉटा तैयार किया जाना था। इसके अलावा, डी.जी.एन.पी ने ₹35.29 करोड़ की लागत पर मैसर्स अल्ट्रा डायमेंशन लिमिटेड, विशाखापत्तनम के साथ परीक्षण बैड की सुविधा के निर्माण के लिए एक अनुबंध (मार्च 2010) किया। काम 17 महीने की देरी के साथ फरवरी 2014 में पूरा किया गया।

लेखा परीक्षा ने देखा (सितंबर 2016) कि मार्च 2014 में, डी.जी.एन.पी (वी) (अर्थात् अनुबंध करने वाले प्राधिकरण) ने दो जी.टीज़ पर परीक्षण बैड मापदंडों के निर्माण के आधार पर फर्म (अर्थात् मैसर्स अल्ट्रा डायमेंशन लिमिटेड) को पूर्णता प्रमाण पत्र जारी किया था जिसका भारतीय नौसेना द्वारा 99.5 प्रतिशत और 110 प्रतिशत तक उनके लाभकारी सेवा काल का दोहन किया गया था और परीक्षण/सिद्ध पैरामीटर के परीक्षण/प्रमाणीकरण के लिए नौसेना/आई.एन.एस एक्सिसला द्वारा सिद्ध/सेवा योग्य/नई जी.टी को निर्धारित किया गया था। इसके बाद, आई.एन.एस एक्सिसला ने एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को उन मुद्दों³⁹ पर लिखा था (मई 2014) जो उत्पन्न किए हुए परीक्षण बैड मापदंडों और प्रक्रियाओं को जांचने/प्रमाणित करने के लिए नई जी.टी के एक सेट की स्थिति पर बल देने और एम-15 जी.टीज़ ओवरहॉल प्रगति पर तत्काल ध्यान देने की जरूरत थी। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि एम-15 जी.टी परीक्षण के लिए अपनी तत्परता का पता लगाने हेतु संयुक्त परीक्षण के लिए मैसर्स ज़ोर्या (यानी जी.टी के ओ.ई.एम) से आई.एन.एस एक्सिसला द्वारा परीक्षण बिस्तर की सुविधा प्रदान की गई थी (अगस्त 2014)।

आई.एन.एस एक्सिसला ने कहा (अक्टूबर 2016) कि एक नए जी.टी का इस्तेमाल करने के बजाय, दो जी.टी का उपयोग करके परीक्षण किया गया था, जो अपने सेवा काल की समाप्ति के कारण पोतों से हटा दिए गए थे और वे जी.टीज़ सिद्ध जी.टीज़ थे।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि परामर्श संबंधी अनुबंध और जी.टीज़ के परीक्षण के 99.5 प्रतिशत और उनके उपयोगी सेवा काल के 110 प्रतिशत तक परीक्षण बैड मापदंडों के अंशांकन के लिए सिद्ध किए हुए जी.टीज़ उपयोग किया गया था, एक 'सिद्ध जी.टी' नहीं बना, जैसा कि आई.एन.एस एक्सिसला के अनुरोध (मई 2014) से एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) से नए जी.टी के लिए स्पष्ट है। लेखापरीक्षा तर्क को इस तथ्य से मजबूती मिली है

³⁹ मई 2014 में, सी.ओ आई.एन.एस एक्सिसला ने एम-15 जी.टी ओवरहॉल के लिए लंबित आवश्यकताओं, जैसे प्रशिक्षण में कुशलता, मानवशक्ति में वृद्धि, बीजीटी के लिए विशेष उपकरण व जिग्स, ईंधन उपकरण ओवरहॉल सुविधा, अनिवार्य और अनुमानित पुर्जों, उपकरण स्टैंडों के तौर पर स्थापित करने के लिए आदि, को एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के साथ मामला उठाया।

कि आई.एन.एस एक्सिला ने एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को तैयार किए गए परीक्षण बैड मापदंडों को जांचने/प्रमाणित करने के लिए नए जी.टीज़ के एक सेट की स्थिति की समीक्षा (अगस्त 2014) और एम-15 जी.टी परीक्षणों के लिए मैसर्स जोर्या द्वारा परीक्षण बैड की सुविधा के लिए अपनी तत्परता का पता लगाने के लिए जोर दिया गया था।

इस प्रकार, ₹37.61 करोड़ (₹2.32 करोड़ + ₹35.29 करोड़) की लागत पर तैयार की गई एम-15 टेस्ट बेड सुविधा द्वारा पैरामीटर और प्रक्रियाओं का प्रमाणीकरण (फरवरी 2014) साबित करना था (अक्टूबर 2016⁴⁰) जैसा कि आई.एन.एस एक्सिला के एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को अनुरोध के अनुसार नई जी.टी का उपयोग करके परीक्षण बेड पैरामीटर उत्पन्न नहीं किए गए थे।

(छ) एम-15 जी.टीज़ के लिए सी.एन.सी⁴¹ पिसाई मशीनों का उपयोग न होना

एम-15 क्रूज़ जी.टी से संबंधित पीसने वाली मशीनरी के संवर्धन के लिए तत्काल आवश्यकता के आधार पर (जनवरी 2008) और महानिदेशक नौसेना परियोजनाएं [डी.जी.एन.पी (वी)] द्वारा ₹27.47 करोड़ की लागत वाली चार पिसाई मशीनों की स्वीकृति प्रदान (मार्च 2008) की गई, जो अगस्त और अक्टूबर 2010 के बीच आई.एन.एस एक्सिला में प्राप्त हुई थी।

लेखा परीक्षा संवीक्षा (अक्टूबर 2016) से पता चला कि एम-15 जी.टीज़ की ओवरहॉल के लिए मशीनों का उपयोग नहीं किया गया था।

आई.एन.एस एक्सिला ने कहा (अक्टूबर 2016) कि एम-3ई जी.टीज़ और उसके जनरेटर घटकों के मशीनिंग को शुरू करने के लिए मशीनों का उपयोग किया जा रहा था।

इस उत्तर से स्पष्ट है कि तुरन्त आवश्यकता के आधार पर (जनवरी 2008) पिसाई मशीनों को ₹27.47 करोड़ की लागत से खरीदा गया था, अन्य मरम्मत सुविधाओं के निर्माण में देरी के कारण एम-15 जी.टीज़ घटकों के मशीनिंग के वांछित उद्देश्य से उपयोग नहीं किया जा रहा था।

(ज) ओवरहॉल सुविधाओं को पूरा करने में देरी के कारण ओ.ई.एम को ओवरहॉल की ऑफलोडिंग

तालमेल की स्पष्ट कमी के कारण, परिकल्पित पोतों के प्रेरण/सेवा में सम्मिलित करने से पहले से प्रस्तावित एम-15 जी.टीज़ के लिए ओवरहॉल की सुविधा (1986) अपूर्ण (नवंबर 2016)

⁴⁰ आई.एन.एस एक्सिला के पत्र संख्या 438/19 दिनांक 21 अक्टूबर 2016

⁴¹ कम्प्यूटर संख्यात्मक नियंत्रण (सी.एन.सी) मशीन नियंत्रण के पूर्व-क्रमादेशित अनुक्रमों को कार्यान्वित करने वाले कंप्यूटरों के माध्यम से मशीन पुर्जा का स्वचालन है। ये मशीनों के विपरीत हैं, जो मैनुअल रूप से हाथ पहियों या लीवर द्वारा नियंत्रित होते हैं, या यांत्रिक रूप से अकेले कैम्स द्वारा यंत्रवत् रूप से स्वचालित होते हैं।

अपरिवर्तनीय था जिससे एम-15 जी.टीज़ को ओवरहॉल के लिए ओ.ई.एम (अर्थात मैसर्स जोर्या) को ऑफलोडिंग जारी रखने की आवश्यकता हुई जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

लेखा परीक्षा प्रतिवेदन (2008) में तथ्य का उल्लेख किया गया था कि मरम्मत सुविधाओं की स्थापना न होने के कारण भारतीय नौसेना को मई 2001 और दिसंबर 2005 के बीच नौ जी.टीज़, को ₹107.94 करोड़ की लागत पर ओ.ई.एम को ओवरहॉल और मरम्मत के लिए भेजने के लिए विवश होना पड़ा। मंत्रालय ने अपने ए.टी.एन में (अगस्त 2010) कहा था कि यह सुविधा बेहद फायदेमंद होगी, भले ही यह सुविधा 2010 की परिकल्पित समय सीमा के भीतर स्थापित हो।

एम-15 जी.टीज़ के ओवरहॉल के लिए सुविधा की अनुपलब्धता को ध्यान में रखते हुए, लेखा परीक्षा ने (सितंबर 2016) जी.टीज़ के बारे में जो ओ.ई.एम (अर्थात मैसर्स जोर्या) को ओवरहॉल के लिए भेजे गए थे और उस पर खर्च की गई लागत के बारे में पूछताछ की।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने (दिसंबर 2016) सूचित किया कि 2006 और 2015 के बीच, 72 जी.टीज़ (अर्थात एम-15) को ₹194.41 करोड़ की लागत पर मरम्मत/ओवरहॉल के लिए ओ.ई.एम को ऑफलोड किया गया था।

तथ्य यह है कि 2010 के एम-15 ओवरहॉल सुविधा को पूरा करने के लिए परिकल्पित समय सीमा, जैसा कि मंत्रालय द्वारा उनके एटीएन में दर्शाया गया है, अभी भी प्राप्त होनी थी (अक्टूबर 2016) जिसकी चर्चा पैराग्राफ 3.2.3.1 (च) में की गई है जो कि इस सुविधा के निर्माण से प्राप्त लाभों को कम कर रही है। इसी बीच, बारह 1241 आर.ई श्रेणी के पोतों में से दो को अप्रैल, 2016 तक सेवामुक्त किया गया था।

3.2.3.2 दिल्ली श्रेणी के पोतों के एम-36 जी.टीज़ के लिए ओवरहॉल सुविधाओं की स्थापना न होना

एम-36 जी.टीज़ दिल्ली और कोलकाता श्रेणी के प्रत्येक तीन पोतों पर चार जी.टीज़ की दर से स्थापित किए गए हैं। भारतीय नौसेना में नवंबर 1997 से दिल्ली श्रेणी के पोतों को और अगस्त 2014 से कोलकाता श्रेणी के पोतों को शामिल किया गया था। एम-36 जी.टीज़ का 40,000 घंटों/20 वर्षों का सेवा काल और 20,000 घंटों/10 वर्षों का ओवरहॉलिंग चक्र है।

मुख्यालय, पूर्वी नौसेना कमान ने आई.एन.एस एक्सिला में एम-36 जी.टीज़ के लिए ओवरहॉल सुविधाओं के प्रावधान के लिए अधिकारियों के एक बोर्ड (अर्थात बोर्ड) का गठन किया (मार्च 2008)। बोर्ड की सिफारिशों (फरवरी 2010) के आधार पर और ओवरहॉल के लिए ओ.ई.एम (अर्थात मैसर्स जोर्या) पर कम निर्भरता के उद्देश्य से, रक्षा मंत्रालय ने (जून 2012)

आई.एन.एस एक्सिला में एम-36 जी.टी.एज़ के लिए ओवरहॉल सुविधा की स्थापना के लिए ₹38.27 करोड़ की अनुमानित लागत पर मंजूरी दी। यह काम जुलाई 2014 तक पूरा किया जाना था। संस्वीकृति में निर्माण कार्य (₹21.45 करोड़) और उपकरण⁴² (₹16.82 करोड़) का प्रबन्ध था, निर्माण कार्य को ₹12.83 करोड़ की लागत पर पूरा किया गया (अक्टूबर 2015) और भारतीय नौसेना को सौंप दिया (दिसंबर 2015) गया। सभी उपकरणों को मार्च 2016 तक ₹5.59 करोड़ की लागत से खरीदा गया था, जिसमें एसेम्बली/निराकरण स्टैंड्स (₹5.79 करोड़ की स्वीकृत लागत) और भंडारण कंटेनरों (₹0.77 करोड़) शामिल नहीं थे, जो सितंबर 2016⁴³ तक खरीद की प्रक्रिया में थे।

लेखा परीक्षा ने देखा (अगस्त 2016) कि बोर्ड (फरवरी 2010) के विचाराधीन जोड़ने और निराकरण के स्टैंड का डिजाइन एक स्थानीय विक्रेता द्वारा प्रदान किया गया था और आई.एन.एस एक्सिला ने (मई 2014) एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को जानकारी दी थी कि स्थानीय विक्रेता के डिजाइन के आधार पर विनिर्माण चित्र बनाना मुश्किल था और मूल चित्रों/उपकरणों की आपूर्ति के लिए ओ.ई.एम की भागीदारी आवश्यक थी।

बोर्ड (फरवरी 2010) के चरण में डिजाइन की उपयुक्तता के बारे में लेखा परीक्षा के एक प्रश्न (अगस्त 2016) पर, जोकि वही खरीद स्टेज पर अनुपयुक्त पाया गया, आई.एन.एस एक्सिला ने (अक्टूबर 2016) कहा था कि बोर्ड के चरण में ओ.ई.एम की सहायता की अनुपलब्धता के कारण स्वदेशी डिजाइन के काम पर विचार किया गया था और ओ.ई.एम की सलाह ली गई थी (अगस्त 2014) क्योंकि स्टैंड का विकास स्थानीय रूप से संभव नहीं था। आगे यह भी कहा गया कि एम-36 जी.टी.एज़ के ओवरहॉल को नहीं किया जा सका क्योंकि निराकरण/एसेम्बली और ओ.ई.एम के द्वारा कर्मियों का प्रशिक्षण ओवरहॉल को करने के लिए आवश्यक था। आई.एन.एस एक्सिला ने यह भी कहा कि जुलाई 2016 में ₹95.52 करोड़ की अनुमानित लागत के साथ, उनकी ओवरहॉल के पश्चात् एम-36 जी.टी.एज़ के परीक्षण के लिए मौजूदा एम-15 परीक्षण बिस्तर की सुविधा बढ़ाने के लिए एक मामला शुरू किया था, जबकि कर्मियों को प्रशिक्षण देने का मुद्दा एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में प्रक्रिया के तहत था।

इस प्रकार, अक्टूबर 2015 में पूरा किए गए सिविल कार्य और उपकरणों जो खरीद के अधीन थे (अक्टूबर 2016), को सिंक्रनाइज़ करने के लिए भारतीय नौसेना की अक्षमता से मार्च 2008

⁴² उपकरण- भंडारण सुविधा और कंटेनरों (₹1.06 करोड़) के साथ 17 नंबरों की एसेम्बली/निराकरण स्टैंड्स (₹15.76 करोड़) सहित ओवरहॉल उपकरण शामिल हैं।

⁴³ आई.एन.एस एक्सिला के पत्र क्रमांक 438/19 दिनांक 7 अक्टूबर 2016

में परिकल्पित सुविधा के निर्माण में देरी हुई। इस बीच, ₹15.42 करोड़ की लागत से ओ.ई.एम के माध्यम से ओवरहॉल के लिए दो एम-36 जी.टीज़ ऑफलोड⁴⁴ किए गए (मार्च 2015)

3.2.4 ओवरहॉल पुर्जों का अल्प स्वदेशीकरण

भारतीय नौसेना के सामग्री प्रबंधन नियमावली (एम.एम.एम) के अनुसार आत्मनिर्भरता के लिए स्वदेशीकरण महत्वपूर्ण है क्योंकि कई मामलों में उपकरण मूल देश में अप्रचलित हो जाते हैं लेकिन नौसेना में इसके लिए आवश्यकताएं जारी रहती हैं। नियमावली उपकरण की पहचान करने के लिए प्रबन्ध करता है, जिसे स्वदेशीकरण की आवश्यकता होती है और स्वदेशीकरण के लिए प्राथमिकता प्रदान करता है।

लेखापरीक्षा ने देखा (अक्टूबर 2016) कि अनिवार्य पुर्जों के स्वदेशीकरण के लिए वार्षिक योजना न तो तैयार की गई और न ही प्रख्यापित की गई और स्वदेशीकरण के लिए मामलों को आई.एन.एस एक्सिला द्वारा आकस्मिक आवश्यकताओं के रूप में प्रस्तावित किया गया। इसके अलावा, 2012-13 और 2013-14 के दौरान जी.टीज़ के स्वदेशीकरण के लिए धन का कोई प्रावधान नहीं था और 2011-12 के बाद कोई भी व्यय नहीं हुआ था। अनिवार्य पुर्जों के स्वदेशीकरण की लेखापरीक्षा परीक्षा में पाया जैसा कि नीचे तालिका-3.6 में दिया गया है:

तालिका-3.6: अनिवार्य पुर्जों के स्वदेशीकरण के विवरण

क्र सं.	जी.टी का प्रकार	अनिवार्य पुर्जों की कुल संख्या	अनिवार्य पुर्जों की स्वदेशीकृत संख्या	स्वदेशीकरण का प्रतिशत
1	एम3ई जी.टी	562	104	18.50
2	एम-15 सी.जी.टी	657	130	19.78
3	एम-15 बी.जी.टी	626	61	9.74
4	एम-36 जी. टी	पुर्जों की संख्या अभी तक ज्ञात नहीं की गई क्योंकि ओ.ई.एम के साथ चर्चा प्रगति पर थी लेकिन सूचियों को अभी तक अंतिम रूप दिया जाना है।		

आई.एन.एस एक्सिला ने कहा (अक्टूबर 2016) कि तालिका-3.6 में दर्शाए गए जी.टीज़ के संबंध में स्वदेशीकरण के लिए कोई पुर्जों की पहचान नहीं की गई और स्वदेशीकरण आकस्मिक आधार पर किया गया। इसके अलावा, ओ.ई.एम के दस्तावेजों में चित्रों के विवरण, विनिर्माण प्रक्रिया की कमी, आयातित पुर्जों पर निरंतर निर्भरता के मुख्य कारण थे। यह भी कहा गया था

⁴⁴ मैरीन इंजीनियरिंग निदेशालय एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का पत्र संख्या ई.जी/3512/जी.टी दिनांक 15 दिसंबर 2016

कि रिवर्स इंजीनियरिंग के माध्यम से घटकों को बनाने की कोशिश में बौद्धिक संपदा अधिकारों के उल्लंघन और प्रचलन में खरीद और वित्तीय प्रक्रियाएं, स्वदेशीकरण में धीमी प्रगति के लिए भी जिम्मेदार थीं।

तथ्य यह है कि तालिका-3.6 में उल्लेखित किसी भी जी.टी.जे. के संबंध में स्वदेशीकरण के लिए पुर्जों की पहचान नहीं हुई है, जो एम.एम.एम के प्रावधानों से विचलन में था। इसके अलावा, 2012-13 एवं 2013-14 के दौरान जी.टी.जे. के स्वदेशीकरण के लिए धन का कोई प्रावधान नहीं था और 2011-12 के बाद के 'शून्य' व्यय, जी.टी.जे. के लिए पुर्जों के स्वदेशीकरण के प्रयासों में गंभीरता की कमी का संकेत है।

3.2.5 आई.एन.एस एक्सिला में लागत खातों का न रखना

नौसेना डॉकयार्ड लागत लेखा निर्देशों नौसेना डॉकयार्ड (एन.डी.जे.) में लागत लेखा का पालन करना निर्धारित करता है जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि सरकार का पैसा कुशलतापूर्वक/मितव्ययिता पूर्वक खर्च किया गया है, व्यय की प्रगति को अनुमानों की सीमाओं के भीतर बनाए रखा गया है, अधिकृत कार्यों के विरुद्ध मानवशक्ति की तैनाती की गई है, प्रत्येक काम के लिए प्राप्त की गई सामग्रियों का ठीक से लेखा रखा गया है/खर्च की गई हैं, अनुमानों को सही तरीके से तैयार किया गया है और सही तरीके से मूल्यांकन किया गया है। चूंकि आई.एन.एस एक्सिला एन.डी.जे. की तरह एक मरम्मत संगठन है, इसलिए लेखापरीक्षा ने लागत खातों/डेटा को न बनाने के कारणों की पूछताछ की (अक्टूबर 2016)।

आई.एन.एस एक्सिला ने उद्धृत किया (अक्टूबर 2016) एन.डी.जे. (नागरिक कर्मियों) और आई.एन.एस एक्सिला (सेवा कर्मियों) के बीच कार्य बल की प्रकृति में अंतर, सेवा कर्मियों की ओवरहॉल काम के अलावा कई अन्य कर्तव्यों के लिए तैनाती के कारण काम मानवघंटों को स्थापित करने में कठिनाई और नाविकों के अक्सर बदलने को लागत लेखे न रखने का कारण बताना।

आई.एन.एस एक्सिला द्वारा दिए गए कारण लागत डेटा को बनाए रखने के लिए आवश्यकता को दूर नहीं करते, क्योंकि डेटा के अभाव में सार्वजनिक धन के उपयोग में मितव्ययिता और दक्षता सुनिश्चित नहीं होती है और आई.एन.एस एक्सिला में किए गए जी.टी.जे. के ओवरहॉल की लागत प्रभावी स्थापित नहीं की जा सकती।

3.2.6 निष्कर्ष

आई.एन.एस एक्सिला 1991 से एम3ई जी.टी.जे. का ओवरहॉल कर रहा है, लेकिन इसे जी.टी.जे. के ओवरहॉल को पूरा करने में असामान्य विलंबों का सामना करना पड़ रहा है। न तो एक्सिला

ने घटी हुई ओवरहॉल अवधि और पुनरीक्षा के उदाहरणों के संदर्भ में कोई लाभ अर्जित किया और न ही निर्धारित एम3ई जी.टीज़ के युद्ध आरक्षण बनाए रखने की स्थिति में था। एम-15 जी.टीज़ के ओवरहॉल के लिए आवश्यक सुविधा अभी (अक्टूबर 2016) पूरी होनी थी, जबकि यह सुविधा 1986 से स्थापित होने की योजना थी। इस बीच, बारह 1241 आर.ई श्रेणी के पोतों में से दो, जिनमें एम-15 जी.टीज़ लगे हैं, अप्रैल 2016 तक सेवा से हटा दिया गया था। 2008 में नियोजित एम-36 जी.टीज़ की ओवरहॉल सुविधा में भी निर्माण कार्य और उपकरणों की खरीद के बीच सिंक्रनाइज़ेशन की कमी के कारण देरी हुई। परिणामस्वरूप, नौसेना एम-15 और एम-36 जी.टीज़ के ओवरहॉल के लिए दिसंबर 2016 तक ₹317.77 करोड़ खर्च करने के बाद भी ओ.ई.एम पर निर्भर रहना जारी रखा। आई.एन.एस एक्सिला तकनीकी विशेषज्ञता की अपर्याप्त उपलब्धता के साथ जुड़ा रही है, क्योंकि उनको लंबी अवधि के लिए नहीं रखा जाना था। सामग्री प्रबंधन नियमावली में परिकल्पित योजना और प्राथमिकता के बजाय उपकरणों का स्वदेशीकरण आकस्मिक आधार पर किया गया था। लागत खातों के रखरखाव न होने के कारण, लेखापरीक्षा, जी.टीज़ के ओवरहॉल पर खर्च की सही लागत के बारे में आश्वासन नहीं पा सका।

3.2.7 सिफारिशें

- ✓ आई.एन.एस एक्सिला में ओवरहॉल सुविधाओं की स्थापना करते समय, नौसेना विभिन्न सुविधाओं की स्थापना के लिए एक एकीकृत दृष्टिकोण अपना सकती है, योजनाबद्ध कार्यक्रम और परिभाषित समय सीमाओं के साथ।
- ✓ जी.टीज़ के ओवरहॉल के लिए आधारभूत सुविधाओं का निर्माण, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा निर्धारित जी.टीज़ के ओवरहॉल चक्र के साथ सिंक्रनाइज़ किया जा सकता है।
- ✓ ई.आर.एज़ द्वारा प्राप्त तकनीकी विशेषज्ञता से इष्टतम लाभ प्राप्त करने के लिए नौसेना को पोस्टिंग की एक विशिष्ट अवधि तय करनी चाहिए और पर्याप्त मानवशक्ति को भी नियुक्त करना चाहिए।
- ✓ जी.टी पुर्जों के स्वदेशीकरण को योजनाबद्ध और समयबद्ध तरीके से किया जाना चाहिए।
- ✓ ओवरहॉल पर किए गए व्यय की मितव्ययता को सुनिश्चित करने के लिए लागत लेखा प्रणाली को पेश किया जाना चाहिए।

मामला मंत्रालय को भेजा गया (दिसम्बर 2016) था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

3.3 यू.एच-3एच हेलीकॉप्टरों का संचालन और रखरखाव

लैंडिंग प्लेटफार्म डेक के एक अभिन्न अंग के रूप में खरीदे गए हेलीकॉप्टरों के यू.एच-3एच बेड़े, स्क्वाड्रन की चार से तीन हेलीकॉप्टरों की यूनिट स्थापना में कमी के बावजूद सात में से छः वर्षों में इसकी सेवाकारिता के वांछित स्तर को बनाए रखने में असमर्थ थे। स्पष्ट लक्ष्यों के अभाव में, डेक आधारित उड़ान काफी कम रही। समर्पित डिपो स्तर की रखरखाव सुविधाओं के न होने और पुर्जों की अनुपलब्धता का बेड़े के रखरखाव पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। इसके अतिरिक्त, नौसेना कर्मियों के प्रशिक्षण की कमी के कारण नौसेना रखरखाव, मरम्मत कार्य और रसद मुद्दों के लिए विदेशी मरम्मत एजेंसी पर लगातार निर्भर है।

3.3.1 पृष्ठभूमि

लैंडिंग प्लेटफार्म डॉक (एल.पी.डी), आई.एन.एस जलाश्व {संयुक्त राज्य सरकार से अधिग्रहीत (जून 2007)} पर इस्तेमाल करने के लिए संयुक्त राज्य सरकार (यू.एस.जी) से ₹182.14 करोड़ की अनुमानित लागत पर प्रशिक्षण और सहायता सुविधाओं के साथ छः यू.एच-3एच हेलीकॉप्टरों का अधिग्रहण किया गया था। ये हेलीकॉप्टर एक परिवहन साधन के रूप में लड़ाकू सैनिकों, उपकरणों और आपूर्ति के लिए सभी मौसम में दिन और रात के समय उपलब्ध कराने के उद्देश्य से सितंबर 2007 में प्राप्त किए⁴⁵ गए थे। एल.पी.डी का अभिहित सेवा काल 12 से 15 वर्ष है, जबकि यू.एच-3एच हेलीकॉप्टरों का 2000 उड़ान घंटे⁴⁶ अथवा दस वर्ष का सेवा काल है।

लेखा परीक्षा, ने अपनी रिपोर्ट (2010-11) में, दर्शाया था कि हेलीकॉप्टर के विंटेज⁴⁷ और पुर्जों की अप्रचलितता को देखते हुए, भारतीय नौसेना के लिए छः सुसज्जित हेलीकॉप्टरों का रखरखाव एक चुनौतीपूर्ण कार्य होगा और एक हेलीकॉप्टर पहले से ही अन्य पांच हेलीकॉप्टरों की सेवा क्षमता सुनिश्चित करने के लिए केनिबलाईज्ड हो चुका है।

मंत्रालय ने अपने मसौदा⁴⁸ एक्शन टेकन नोट (ए.टी.एन) में, कहा था (सितंबर 2013) कि यू.एच-3एच हेलीकॉप्टरों की खरीद आई.एन.एस जलाश्व पर विमान के लिए अंतरिम समाधान

⁴⁵ भारतीय नौसेना वायु स्क्वाड्रन (आई.एन.एस)- 350 मार्च 2009 में भारतीय नौसेना में शामिल किया गया था।

⁴⁶ 17000 घंटे के कुल नामित सेवा काल से, हेलीकॉप्टर पहले से 15000 घंटे समाप्त कर चुके थे और 2000 घंटे के लिए उपलब्ध थे।

⁴⁷ छः यू.एच-3एच हेलीकॉप्टर जनवरी 1961 और जुलाई 1965 के बीच निर्मित किए गए थे।

⁴⁸ मंत्रालय का एक्शन टेकन नोट मार्च 2017 तक सत्यापित किया जाना अपेक्षित है।

प्रदान करने का एक सोचा समझा निर्णय था, जो एडवांस लाईट हेलिकॉप्टर (ए.एल.एच) के डेक से संचालन सिद्ध होने की प्रतीक्षा और मल्टी रोल हेलिकॉप्टर (एम.आर.एच) के सेवा में शामिल होने, जिसमें अभी और 10 साल लगने की आशा थी, के कारण लिया गया था। मंत्रालय ने यह भी कहा कि एक विमान के नुकसान के निर्णय को पांच अन्य हेलीकॉप्टरों को तुरन्त संचालित करने के लिए लिया गया था, लेकिन एक को छोड़कर सभी हेलीकॉप्टर संयुक्त राज्य ठेकेदारों द्वारा शुरू किये गए हैं।

इस पृष्ठभूमि के साथ, लेखा परीक्षा ने इन हेलीकॉप्टरों के उपयोग की भारतीय नौसेना में शामिल होने के बाद से उद्देश्य, पुर्जा के प्रबंधन, बुनियादी सुविधाओं की स्थापना के संदर्भ में जांच की। आई.एन.एस जलाश्व से संचालन के लिए उनके महत्व को ध्यान में रखते हुए स्क्वाड्रन और सामग्री संगठन, विशाखापत्तनम {एम.ओ (वी)} में उनकी उपलब्धता और रखरखाव की जांच की। लेखापरीक्षा ने (फरवरी 2016) पाया कि नौसेना ने 2022 तक इन हेलीकॉप्टरों के जीवन विस्तार के लिए सक्षम प्राधिकारी से स्वीकृति (फरवरी 2014) प्राप्त की थी ताकि एल.पी.डी के सेवा काल के साथ मिलान किया जा सके।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.3.2 सौंपे गए यू.ई के साथ हेलीकॉप्टरों की कम सेवा क्षमता

स्क्वाड्रनों/उड़ानों की दक्षता का आकलन करने के लिए भारतीय नौसेना वायु प्रकाशन-2 (आई.एन.ए.पी-2) के अनुसार, 50 प्रतिशत से कम की सेवाक्षमता "असंतोषजनक" के रूप में वर्गीकृत है, जबकि 90 प्रतिशत से ऊपर को 'उत्कृष्ट' कहा जाता है। हेलीकॉप्टर की सेवाकारिता इस प्रकार से इसकी उपलब्धता को दर्शाती है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि इस तथ्य के बावजूद कि स्क्वाड्रन की यूनिट स्थापना को इनके विंटेज हेलीकॉप्टरों की रखरखाव की गहन प्रकृति को ध्यान में रखते हुए नौसेना द्वारा चार से तीन हेलीकॉप्टर तक घटा दिया है, इसके बावजूद अभी तक बेड़े की औसत सेवा का स्तर असंतोषजनक है जैसा कि तालिका-3.7 में नीचे दिया गया है।

तालिका-3.7: यू.एच-3एच हेलीकॉप्टरों की वार्षिक औसत सेवा क्षमता की स्थिति

	वर्ष						
	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
सेवा क्षमता (प्रतिशत में)	46.84	46.09	42.79	54.69	44.06	46.17	27.10

स्रोत: स्क्वाड्रन का अर्ध वार्षिक उड़ान प्रतिवेदन

मंत्रालय ने (जुलाई 2016) लेखापरीक्षा निरीक्षण को स्वीकार किया और कहा कि प्रणाली का अप्रचलन, पुराने हेलीकॉप्टरों को बनाए रखने के लिए विशेषज्ञता की कमी, घटकों की लगातार विफलता और पुर्जों की कमी के कारणों से सेवाक्षमता कम रही।

तथ्य यह है कि मार्च 2009 में स्क्वाड्रन शुरू होने के बाद से हेलीकॉप्टर बेड़े की औसत सेवाकारिता स्तर अपने संचालन के सात में से छः वर्ष असंतोषजनक रहा, जबकि स्क्वाड्रन संचालन के लिए यू.ई के चार हेलीकॉप्टरों की स्वीकृति के विरुद्ध कम करके तीन हेलीकॉप्टर कर दिया गया था।

3.3.3 डेक आधारित उड़ान के लिए परिमाण की घोषणा न करना

छः हेलीकॉप्टरों के अधिग्रहण के लिए प्रस्ताव में परिकल्पित किया गया था (अगस्त 2006) कि विभिन्न भूमिकाएं निभाने की क्षमता के साथ, ये हेलीकॉप्टर एक शक्तिशाली बल गुणक होंगे और एल.पी.डी के उपयोग को सक्रिय रूप से बढ़ाएंगे। वार्षिक फ्लाइट टास्क (ए.एफ.टी) एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा जारी किए जाते हैं और स्क्वाड्रन द्वारा प्रत्येक वर्ष उनके परिचालन, प्रशिक्षण और विविध कार्यों के संदर्भ में अपेक्षित दिन और रात के उड़ान घंटे की संख्या निर्धारित करते हैं।

नौसेना द्वारा जारी ए.एफ.टीज़ की लेखा परीक्षा जाँच में पता चला कि 2009-10 और 2015-16 के बीच एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा जारी किए गए ए.एफ.टीज़ विशेष रूप से स्क्वाड्रन द्वारा किए जाने वाले डेक आधारित फ्लाइट के लिए लक्ष्य नहीं दर्शाते थे। इसके अलावा, स्क्वाड्रन द्वारा उड़ान भरने के रिकॉर्ड की जांच से पता चला कि 2009-10 से 2015-16⁴⁹ के बीच इन हेलीकॉप्टरों द्वारा किए गए डेक आधारित उड़ान काफी कम थे। डेक पर आधारित उड़ान दिन के दौरान हेलिकॉप्टर द्वारा किए गए कुल उड़ान का 2.7 से 34 प्रतिशत और रात के दौरान किए गए हेलीकॉप्टरों की कुल उड़ान का 0 से 52.08 प्रतिशत था।

⁴⁹ वर्ष 2011-12 के लिए डेक आधारित उड़ान एल.पी.डी के उस वर्ष रीफिट में रहने के कारण विचार में नहीं लिए गए थे।

अपने उत्तर में, मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2016) कि डेक आधारित उड़ान का कोई निश्चित प्रतिशत नहीं था क्योंकि यह संचालन की आवश्यकता और किए जा रहे अभ्यास पर निर्भर करता है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि यू.एच-3एच हेलीकॉप्टर एल.पी.डी के परिचालन प्रदर्शन को बढ़ाने के लिए हेलीकॉप्टरों के साथ खरीदा गया था ताकि शक्तिशाली बल गुणक के रूप में इस्तेमाल किया जा सके। हालांकि, डेक आधारित उड़ान का कम प्रतिशत और डेक आधारित उड़ान के लिए निर्धारित मात्रा के न होने को ध्यान में रखते हुए, लेखापरीक्षा इन हेलीकॉप्टरों के उपयोग के संबंध में आश्वासन प्राप्त नहीं कर सका, जैसा कि उनकी खरीद के समय एल.पी.डी के लिए परिकल्पना की गई थी।

3.3.4 हेलीकॉप्टरों का रख-रखाव

2010-11 के नियंत्रक - महालेखापरीक्षक की प्रतिवेदन संख्या 7 में यह उल्लेख किया गया था कि हेलीकॉप्टर के विंटेज (1961-1965) और पुर्जा की अप्रचलितता को देखते हुए, छः हेलीकॉप्टरों का रख-रखाव एक चुनौतीपूर्ण कार्य होगा। मंत्रालय ने अपने मसौदा ए.टी.एन (सितंबर 2013) में, कहा कि आई.एन.एस जलाश्व की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए यू.एच-3एच हेलीकॉप्टरों को लगभग 10 वर्षों के लिए उपयोगिता भूमिका एम.आर.एच की उपलब्धता लंबित होने के कारण, शामिल किया गया था। भारतीय नौसेना की जरूरतों के लिए हेलिकॉप्टर बेड़े की गंभीरता को देखते हुए, लेखा परीक्षा ने मानक डिपो स्तर रखरखाव (एस.डी.एल.एम) सुविधा और अभियांत्रिकी तकनीकी सेवाओं की उपलब्धता की जांच की, जो इन हेलीकॉप्टरों का इष्टतम रखरखाव सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक हैं। विवरणों की चर्चा नीचे की गई है:

3.3.4.1 मानक डिपो स्तर रखरखाव की सुविधा की गैर मौजूदगी

इन हेलीकॉप्टरों के लिए मानक डिपो स्तर रखरखाव (एस.डी.एल.एम) प्रत्येक 33 महीनों के संचालन के बाद किए जाने की आवश्यकता है। भारतीय नौसेना में शामिल होने से पूर्व (सितंबर 2007) इन छः हेलीकॉप्टरों के लिए एस.डी.एल.एम (अप्रैल 2001 से अक्टूबर 2004) किया गया था। हेलीकॉप्टर के परिकल्पित सीमित उपयोग की वजह से मंत्रालय द्वारा एस.डी.एल.एम की सुविधा अनुबंधित नहीं की गई।

लेखापरीक्षा ने पाया (दिसंबर 2015) कि रखरखाव कार्यक्रम के अनुसार, इन हेलीकॉप्टरों के लिए एस.डी.एल.एम के चार चक्र; अक्टूबर 2004 और दिसंबर 2015 (यानी 134 महीनों) के बीच देय थे। हालांकि, सुविधाओं की अनुपलब्धता के कारण, एस.डी.एल.एम को 33 महीनों की निर्धारित अवधि की तुलना में नहीं किया जा रहा था। इसके बजाय, हेलीकॉप्टर प्रतिवर्ष उनकी प्राप्ति के बाद से, केवल विमान सेवा अवधि समायोजन (ए.एस.पी.ए) निरीक्षण⁵⁰ (एक विजुअल निरीक्षण) से गुजरे थे, भले ही ए.एस.पी.ए निरीक्षण एस.डी.एल.एम के साथ संयोजन के रूप में किया जाना चाहिए, यानी एक विमान की अवधि समाप्ति तिथि (पी.ई.डी)⁵¹ की समाप्ति के छः महीने पूर्व या 90 दिन बाद। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि एच.क्यू ई.एन.सी (वी) ने एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को एस.डी.एल.एम सुविधा के निर्माण के लिए एक मामला संसाधित (अगस्त 2014) किया था।

उत्तर में, मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2016), कि एस.डी.एल.एम एक शर्त आधारित रखरखाव है और ए.एस.पी.ए परिणाम के आधार पर इसकी पुष्टि की जाती है। मंत्रालय ने यह भी कहा कि चूंकि ए.एस.पी.ए कभी विफल नहीं हुआ, अतः एस.डी.एल.एम की आवश्यकता नहीं थी।

मंत्रालय का उत्तर तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि ए.एस.पी.ए मूल्यांकन एस.डी.एल.एम का एक विकल्प नहीं है। इसके अतिरिक्त, ए.एस.पी.ए का कार्यक्षेत्र विजुअल निरीक्षण तक सीमित है, जबकि एस.डी.एल.एम एयरफ्रेम, तंत्र और घटकों का निरीक्षण, दोष सुधार, प्रतिबंधक रख-रखाव, रूपान्तरण और तकनीकी निर्देश अनुपालन का ध्यान रखना है। इस प्रकार, एस.डी.एल.एम के लिए तय किए गए 33 महीनों की विशिष्ट समय अवधि को देखते हुए और ए.एस.पी.ए के मुकाबले इसके दायरे में अंतर के कारण, इन दोनों गतिविधियों को एक-दूसरे के पूरक के रूप में नहीं माना जा सकता है। एस.डी.एल.एम सुविधा के निर्माण के लिए एच.क्यू ई.एन.सी (वी) के प्रस्ताव (अगस्त 2014) के द्वारा एस.डी.एल.एम का महत्व दर्शाया गया है, जो एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में विचाराधीन (जनवरी 2017)⁵² था।

⁵⁰ ए.एस.पी.ए निरीक्षण - ए.एस.पी.ए का उद्देश्य है हेलीकॉप्टर की समग्र भौतिक स्थिति का निर्धारण करने के उद्देश्य के लिए यदि प्रत्येक हेलीकॉप्टर पी.ई.डी से परे सेवा में रह सकता है। ए.एस.पी.ए की सभी योग्यता आवश्यकताओं को पूरा करने वाले एयरफ्रेम मानक एस.डी.एल.एम प्रेरण के एक 12-महीने का स्थगन प्राप्त करेंगे।

⁵¹ पी.ई.डी एस.डी.एल.एम के बाद 33 महीनों में पूरा होता है।

⁵² मुख्यालय ई.एन.सी (वी) का पत्र क्रमांक ए.ई/0168/लेखापरीक्षा दिनांक 07 फरवरी 2017

3.3.4.2 भाड़े की ठेकेदार अभियांत्रिकी तकनीकी सेवाओं (सी.ई.टी.एस) पर निर्भरता

प्रस्ताव और स्वीकृति पत्र (एल.ओ.ए)⁵³ के अनुसार, एम.यू.एस.डी 1.48 (₹6.9 करोड़) की कुल लागत पर दो साल की अवधि के लिए आपूर्तिकर्ता द्वारा नौसेना को ठेकेदार अभियांत्रिकी तकनीकी सेवाएं⁵⁴ (सी.ई.टी.एस) प्रदान की जानी थीं। सी.ई.टी.एस के मुख्य कार्य तकनीशियनों के लिए रिफ्रेशर प्रशिक्षण, तकनीकी सलाहकारों के रूप में रखरखाव कर्मियों की सहायता और नौकरी पर प्रशिक्षण संचालित करना था। सी.ई.टी.एस को खराबी की वजह से उड़ने में अक्षम विमान (ए.ओ.जी) पुर्जे समर्थन और संगठन के साथ रखरखाव के लिए नौसेना वायु⁵⁵ के साथ संचार के लिए एक केंद्र बिंदु के रूप में कार्य करना था। एल.ओ.ए के प्रावधानों के अनुसार, सी.ई.टी.एस को अतिरिक्त दो साल तक बढ़ाया जा सकता था, जिसके बाद, नौसेना कर्मियों को इस कार्य को करना था।

लेखापरीक्षा ने पाया (दिसंबर 2015) कि सी.ई.टी.एस की सेवाएं अनुबंधित अवधि से अधिक के लिए भाड़े पर ली गई थी, जैसा कि तालिका-3.8 में नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

तालिका-3.8: इंजीनियरिंग तकनीकी सेवाओं के लिए अनुबंध

अनुबंध की अवधि	अनुबंध संख्या और तिथि	कुल अनुबंध लागत
09/2007 से 09/2009	एल.ओ.ए के अनुसार हेलीकॉप्टर के अधिग्रहण के लिए	₹6.89 करोड़
10/2009 से 01/2011	उपलब्ध नहीं है	उपलब्ध नहीं है
01/2012 से 02/2014	ए.आर/6500/सी.ई.टी.एस दि. 28-11-2011	₹4.83 करोड़
11/2015 से प्रभावी	ए.आर/6500/सी.ई.टी.एस दि. 23-11-2015	₹12.77 करोड़

⁵³ एल.ओ.ए-अगस्त 2006 में संयुक्त राज्य सरकार द्वारा प्रेषित प्रस्ताव और स्वीकृति पत्र और मंत्रालय द्वारा नवंबर 2006 में अनुमोदित।

⁵⁴ सी.ई.टी.एस - एक एयरफ्रेम/इंजन तकनीशियन की सेवाएं, दो साल के लिए विमानिकी/विद्युतीय तकनीशियन और एक वर्ष के लिए एक रसद समर्थन प्रतिनिधि सी.ई.टी.एस के अन्तर्गत प्रदान किए गए थे।

⁵⁵ नौसेना वायु संयुक्त राज्य नौसेना की विमानन शाखा है।

जैसा कि तालिका-3.8 से देखा जा सकता है, फरवरी और दिसंबर 2011 के दौरान और फिर मार्च 2014 से अक्टूबर 2015 तक कोई सी.ई.टी.एस अनुबंध लागू नहीं हुआ था। लेखा परीक्षा ने देखा (दिसंबर 2015), जैसा कि एल.ओ.ए में परिकल्पना की गई थी, हेलीकॉप्टरों की स्थापना (सितंबर 2007) के बाद से आठ वर्षों के बाद भी नौसेना ने तकनीकी/रखरखाव सेवाओं की विशेषज्ञता हासिल नहीं की।

मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2016) कि यू.एस (नौसेना) के कार्यक्रम प्रबंधन प्राधिकारी (पी.एम.ए) से 2011 तक समर्थन उपलब्ध था और मरम्मत एवं ओवरहॉल के लिए संयुक्त राज्य विक्रेताओं का समर्थन स्थापित किया गया। मंत्रालय ने आगे कहा कि संयुक्त राज्य नौसेना से उत्पाद समर्थन की कमी के कारण और संयुक्त राज्य नौसेना और भारतीय नौसेना के बीच विभिन्न रखरखाव दर्शन के कारण सी.ई.टी.एस अनुबंध अनिवार्य था।

उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि अधिग्रहण के समय दिए गए आश्वासन कि विभिन्न रखरखाव, संविदात्मक अवधि से परे सर्विसिंग और रसद मुद्दे प्रशिक्षित नौसेना कर्मियों द्वारा संपन्न किए जाएंगे और चार वर्षों की अधिकतम अवधि के भीतर आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए एल.ओ.ए में प्रस्तावित समयसीमा द्वारा किए जाएंगे, का अनुपालन नहीं किया गया।

3.3.4.3 पुर्जों के लिए मांगों की वार्षिक समीक्षा

नौसैनिक विमानन संपत्ति के लिए पुर्जों का प्रावधान मुख्य रूप से मांगों की वार्षिक समीक्षा (ए.आर.डी) भेजकर किया जाता है। इस प्रक्रिया के अंतर्गत पुर्जों की आपूर्ति की परियोजना पूरी होने की औसत समयावधि इस ए.आर.डी.एज़ के अंतर्गत मांग को भेजने से लगभग 36 से 42 महीने होती है। यू.एच-3एच हेलीकॉप्टरों के सुचारु संचालन के लिए आवश्यक पुर्जों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए, सामग्री संगठन, विशाखापत्तनम {एम.ओ (वी)} में यू.एच-3एच हेलीकॉप्टरों के पुर्जों के लिए 2010-11 में मांगों की वार्षिक समीक्षा (ए.आर.डी) की तैयारी शुरू की गई थी।

लेखा परीक्षा ने देखा (दिसंबर 2015) कि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा वर्ष 2017 में हेलीकॉप्टरों की अनुमानित सेवा निवृत्ति को देखते हुए इसे 2013 से समाप्त कर दिया गया था और यह निर्णय लिया गया कि पुर्जों की खरीद को वास्तविक आवश्यकता के प्रत्येक मामले के आधार पर आगे बढ़ाया जाएगा। इसके अलावा, एच.क्यू.ई.एन.सी (वी) द्वारा बैठाई गई अधिकारियों के बोर्ड (दिसंबर 2014) ने पाया कि पहली पंक्ति के हेलीकॉप्टरों की सेवाक्षमता सुनिश्चित करने के लिए दूसरी पंक्ति के हेलीकॉप्टरों को बड़े पैमाने पर कैनिबलाईज़/नुकसान पहुंचाया गया। इसीलिए, बोर्ड ने ए.आर.डी चक्र के तहत 2015-16 से

यू.एच-3एच के सुचारु संचालन के लिए और यदि 2022 तक यू.एच-3एच हेलीकॉप्टरों के परिचालन सेवा काल को बढ़ाए जाने के लिए पुर्जों की समय पर खरीद की सिफारिश की थी।

लेखा परीक्षा ने पाया (जनवरी 2016) कि तीन हेलीकॉप्टरों (एस.यू 539, एस.यू 538 और एस.यू 540) को क्रमशः जनवरी 2014, मई 2014 और मार्च 2015 में पुर्जों की अनुपलब्धता के कारण खड़ा कर दिया गया था और जैसा कि क्षेत्रीय वायु गुणवत्ता आश्वासन सेवा (आर.ए.क्यू.ए.एस) द्वारा मुख्यालय ई.एन.सी (वी) को बताया (अक्टूबर 2015) गया था, सभी छः हेलीकॉप्टरों पर पुर्जों के लिए 728 पुर्जों की मांग बकाया थी जिसने हेलिकॉप्टरों की अल्प उपलब्धता और विश्वसनीयता को बढ़ाया था। इस प्रकार, ए.आर.डी के विच्छेदन के परिणामस्वरूप दूसरी पंक्ति के हेलीकॉप्टरों के कैनिबलाइजेशन/नुकसान के परिणामस्वरूप तीन हेलीकॉप्टर खराबी के कारण से उड़ने में अक्षम (ए.ओ.जी) हो गए।

मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2016) कि ए.आर.डी.एज़ के तहत पुर्जों की खरीद गैर-उपयोगी भंडार के संचय को रोकने के लिए बंद कर दी गई थी और मुख्यालय, नौसेना विमानन (एच.क्यू.एन.ए), गोवा की सिफारिशों के आधार पर वास्तविक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पुर्जों की खरीद जारी थी।

मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि आवश्यक पुर्जों की कमी को समय पर संबोधित नहीं किया गया था जैसा कि दूसरी पंक्ति के हेलीकॉप्टरों की सेवा योग्यता की स्थिति से स्पष्ट था, जिनमें से सभी तीन ए.ओ.जी थे।

3.3.5 मंहगे एयर स्टोर का उपयोग न होना

लेखा परीक्षा ने देखा (जनवरी 2016) कि, यू.एस \$ 643,473 (₹3.00 करोड़) मूल्य के तीन रिसीवर ट्रांसमीटर, राडार जो यू.एस (नौसेना) से वर्ष 2009 में प्राप्त हुए थे और उनकी प्राप्ति के बाद से एम.ओ (वी) में पड़े थे।

मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2016) कि नौसेना के पास विशेषज्ञता की अनुपलब्धता को देखते हुए खरीद विनिर्माता की सिफारिश पर आधारित थी। 2022 तक फ्लोट को बनाए रखने के लिए खरीद के लिए उपकरणों की गंभीरता भी कारकों में से एक थी।

मंत्रालय का उत्तर किसी भी सबूत द्वारा समर्थित नहीं किया गया था क्योंकि वर्ष 2009 में प्राप्त सभी स्टोर स्टॉक रखे हुए थे (नवंबर 2016)। इसके अलावा, 2022 तक हेलीकॉप्टरों के सेवा काल को बढ़ाने का निर्णय केवल 2014 में लिया गया था।

3.3.6 निष्कर्ष

छह यू.एच-3एच हेलीकॉप्टरों का बेड़ा, लैंडिंग प्लेटफार्म डेक के एक अभिन्न अंग के रूप में, एक परिवहन साधन के रूप में लड़ाकू सैनिकों को, किसी भी मौसम के दिन और रात के समय उपलब्ध कराने के प्राथमिक उद्देश्य के साथ खरीदा गया, सेवाकारिता वांछित स्तर को बनाए रखने में असमर्थ रही जो चार से तीन हेलीकॉप्टरों के स्क्वाड्रन की यूनिट स्थापना की कमी के बावजूद असंतोषजनक रही, जो इसके संचालन के बाद से (मार्च 2009) के सात वर्षों में से छः में 50 प्रतिशत से कम थी। इसके अलावा, स्पष्ट लक्ष्यों के अभाव में, डेक पर आधारित स्क्वाड्रन द्वारा की गई कुल दिन उड़ान के 2.7 से 34 प्रतिशत और कुल रात उड़ान के 0 से 52.08 प्रतिशत उड़ान काफी कम रही थी। समर्पित डिपो स्तर के रखरखाव की सुविधाओं के अस्तित्व में न होने के और पुर्जों की खरीद के लिए ए.आर.डी में निरंतरता की कमी के कारण पुर्जों की अनुपलब्धता के कारण हेलीकॉप्टर बेड़े के रखरखाव पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। नौसेना कर्मियों (जैसे रखरखाव, सर्विसिंग और लॉजिस्टिक्स के मुद्दे) के प्रशिक्षण के लिए चार साल की समयसीमा, जैसी प्रस्ताव पत्र और स्वीकृति में परिकल्पना की गई थी, का पालन नहीं किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप विदेशी मरम्मत एजेंसी पर नौसेना की लगातार निर्भरता बनी रही।

3.4 पेरिस्कोपों की स्थापना के विलम्ब के कारण सिन्धुघोष वर्ग की पनडुब्बियों का जोखिम भरा उपयोग

पेरिस्कोपों की आपूर्ति के लिए आवश्यक विक्रेता के स्वामित्व में विस्तार के संबंध में अनुबंध में संशोधन करने की मंत्रालय की अनुमति प्रदान करने में की गयी 34 महीनों से अधिक की देरी के कारण पेरिस्कोपों की आपूर्ति करने तथा सिन्धुघोष वर्ग की पनडुब्बियों की स्थापना करने में विलम्ब हुआ। इसके परिणामस्वरूप अगले रीफिट तक, 22 से 62 महीनों के लिए, पनडुब्बियों का जोखिम भरा उपयोग किया जाएगा।

पेरिस्कोप पनडुब्बियों में दृश्य सेंसर होते हैं जिनका उपयोग सुरक्षित पथ-निर्देशन, टकराव से बचने, लक्ष्यों की निगरानी, टारपीडो हमला तथा पेरिस्कोप फोटो खींचने के लिए होता है। सिन्धुघोष वर्ग की हर पनडुब्बी में एकाधिक दर्शन क्षमता रात्रि दर्शन क्षमता नहीं/कम के बराबर व अल्पविकसित श्रम दक्षता वाले, दो पेरिस्कोप लगे होते हैं। इन पेरिस्कोपों की सीमित क्षमता का पनडुब्बियों के परिचालन तथा कुशलता पर विपरीत प्रभाव पड़ता है।

सिन्धुघोष वर्ग की हर पनडुब्बी पर एक पेरिस्कोप को एक नये पेरिस्कोप जिसमें रात्रि दर्शन क्षमता/कम प्रकाश में दर्शन क्षमता और राडार एवं संचार सहायता से एकीकृत उपाय हो, से परिवर्तित करने की नौसेना की अतिमहत्वपूर्ण न्यूनतम आवश्यकता के तहत, (अप्रैल 2008) की पूर्ति के लिए एम.यू.एस.डी 39.74 (₹184.33 करोड़)⁵⁶ की कीमत पर अनुबन्ध (अक्टूबर 2011) में मैसर्स कोलमोर्गन, यू.एस.ए से किया गया। पहले पेरिस्कोप की आपूर्ति निर्धारित समय अक्टूबर 2013, दूसरे का अप्रैल 2014 तथा शेष आठ का चार-चार माह के अन्तराल पर दिसम्बर 2016 था। पेरिस्कोपों का अनुबन्धित आपूर्ति समय निर्धारण पनडुब्बियों के रीफिट के कार्यक्रम के अनुसार था। चूंकि पेरिस्कोपों को पनडुब्बियों पर केवल उनके रीफिट के दौरान ही स्थापित किया जा सकता था।

फरवरी 2012 में मैसर्स कोलोमोर्गन का स्वामित्व मैसर्स एल-3 कम्युनिकेशन के द्वारा ले लिया गया, जिसने भारतीय नौसेना से अनुबंध के अनुच्छेद 27 के तहत इस कार्य का अनुबन्ध (अक्टूबर 2011) पूरी तरह से हस्तांतरित करने की अनुमति माँगी (नवम्बर 2012)। यह मामला एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा अनुबंध में संशोधन हेतु स्वीकृति के लिए मंत्रालय को भेजा गया (जनवरी 2013)। मंत्रालय ने यह मामला कानूनी सलाहकार (रक्षा)⁵⁷ {एल.ए (रक्षा)} एवं न्यायाधीश महाधिवक्ता (नौसेना)⁵⁸ {जे.ए.जी (नौसेना)} को प्रेषित किया। जबकि एल.ए (रक्षा) के मतानुसार (अप्रैल 2013) मेसर्स कोलोमोर्गन कॉर्पोरेशन के द्वारा अधिकारों एवं दायित्वों का मेसर्स एल-3 के.ई.ओ को हस्तांतरण अनुबंध के अनुच्छेद 27 के तहत किए गये प्रावधानों का उल्लंघन था। वही न्यायाधीश महाधिवक्ता (नौसेना) ने यह अनुशांसा की (मई 2013) कि अनुबंध का एक पूरक अनुबंध भारतीय नौसेना एवं एल-3 के.ई.ओ के मध्य हस्ताक्षरित किया जाये ताकि अनुबंध में आवश्यक संशोधन किये जा सके तथा मैसर्स एल-3 के.ई.ओ से अनुबंध के अंतर्गत सभी उत्तरदायित्वों तथा कर्तव्यों के निर्वहन का क्षतिपूर्ति प्रतिज्ञापत्र लिया जा सके। अनुबंध में आवश्यक संशोधन मई 2014 में किया गया, जो अनुबंध के संशोधन के प्रस्ताव (जनवरी 2013) की दिनांक के 16 माह बाद था तथा न्यायाधीश महाधिवक्ता की सलाह के 12 माह बाद था।

आपूर्ति समय की वृद्धि के लिए यह मामला एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा अक्टूबर 2014 में शुरू किया गया। इसी दौरान एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने

⁵⁶ @1यू.एस.डी = ₹46.38

⁵⁷ न्यायिक सलाहकार (रक्षा सेवाएं), कानून एवं न्याय मंत्रालय का अंग है, रक्षा मंत्रालय का न्यायिक सलाहकार है।

⁵⁸ न्यायिक महाधिवक्ता भारतीय नौसेना का आंतरिक न्यायिक सलाहकार है।

मंत्रालय को यह अवगत कराया (नवम्बर 2014), कि हांलाकि फर्म अनुबंध के लक्ष्य के अनुसार उत्पादन कर रहा था। तथापि विलंब (अर्थात स्वीकृति में) एक ऐसी परिस्थिति की ओर ले जायेगा जहां सभी बहुविविध प्रणालियों की आपूर्ति अलग-अलग जैसा कि अनुबंध में उल्लेखित है की जगह एक साथ की जाएगी तथा वारंटी पीरियड का लाभ खत्म हो जाएगा तथा पनडुब्बियों की निर्धारित रीफिटों के दौरान पेरिस्कोपों का अनुमानित इस्तेमाल नहीं हो पाएगा। आपूर्ति अवधि विस्तार को परिसमापन क्षतिपूर्ति के साथ नवम्बर 2015 में अर्थात 13 माह की देरी से मंत्रालय ने स्वीकृत किया।

फर्म ने सात पेरिस्कोपों की आपूर्ति मार्च 2016 तथा नवम्बर 2016⁵⁹ के मध्य की तथा इन सात पेरिस्कोपों की आपूर्ति के लिए परिसमापन क्षतिपूर्ति कटौती के पश्चात एम.यू.एस.डी 31.40 (₹145.63 करोड़)⁶⁰ का भुगतान किया गया।

लेखा परीक्षा ने पाया (जुलाई 2016) कि अनुबंध/समयावधि विस्तार में आवश्यक संशोधन संबन्धी मामले को बढ़ाने में हुई 34 महीनो से अधिक की देरी के कारण दस में से आठ⁶¹ पनडुब्बियों की रीफिट दिसम्बर 2013 तथा मई 2016 के मध्य पूरा किया जा चुका था तथा एक पनडुब्बी का रीफिट वर्तमान में चल रहा है जो जनवरी 2017 तक पूरा कर लिया जायेगा। इसके परिणामस्वरूप इन पनडुब्बियों का संचालन लगातार सीमित क्षमता वाले विद्यमान पेरिस्कोपों के साथ पनडुब्बियों की सुरक्षा को प्रभावित करते हुए, कम से कम अगले 22 से 62 महीनों तक, जब तक उनका अगला रीफिट निर्धारित था, करना पड़ा। विलम्बों का विवरण तालिका 3.9 में नीचे दिया गया है:

तालिका 3.9 सिंधुघोष वर्ग की पनडुब्बियों पर पेरिस्कोपों की स्थापना में देरी

क्रम सं.	पनडुब्बी का नाम	विलम्ब (महीनों में)	क्रम सं.	पनडुब्बी का नाम	विलम्ब (महीनों में)
1.	आई.एन.एस सिंधुराज	62	5.	आई.एन.एस सिंधुकीर्ति	22
2.	आई.एन.एस सिंधुकेसरी	55	6.	आई.एन.एस सिंधुरत्न	54
3.	आई.एन.एस सिंधुघोष	23	7.	आई.एन.एस सिंधुध्वज	22
4.	आई.एन.एस सिंधुवीर	42	8.	आई.एन.एस सिंधुविजय	23

⁵⁹ एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय पत्र संख्या एम.क्यू/पेरिस दिनांक 14 मार्च 2014 द्वारा प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा (नौसेना) को संबोधित

⁶⁰ @1यू.एस.डी = ₹46.38

⁶¹ 14 अगस्त 2013 को एक सिन्धुघोष वर्ग की पनडुब्बी की दुर्घटना हो गयी/डूब गयी तथा परिणामस्वरूप पेरिस्कोप के प्रतिष्ठापन का निर्णय पनडुब्बी को बचाने के लिए किया गया।

मंत्रालय ने देरी को स्वीकार करते हुए कहा (नवम्बर 2016) कि सभी सिन्धुघोष वर्ग की पनडुब्बियां पूरी तरह से संचालित हैं तथा उनका पोत के मचान पर विद्यमान उपकरणों की क्षमता के अनुरूप पनडुब्बी की सुरक्षा को अन्य सेंसरों के सह-संबंध में सतर्क देखरेख को सुनिश्चित करके सुरक्षित तरीके से संचालन किया जा रहा है।

मंत्रालय का यह तर्क कि पनडुब्बियों की संचालन क्षमता पर कोई विपरीत प्रभाव नहीं पडा है तर्कसंगत नहीं है क्योंकि पेरिस्कोपों की खरीद इस तथ्य के साथ की गई थी कि विद्यमान पेरिस्कोपों की रात्रि दर्शन क्षमता नहीं/कम होना व अल्पविकसित श्रमदक्षता एवं एकाधिक दर्शन क्षमता थी जिसने कुल मिलाकर पेरिस्कोपों की प्रभावशीलता को गंभीरतापूर्वक सीमित कर दिया तथा पेरिस्कोपों का परिचालन करने वाले कर्मियों पर अत्यधिक तनाव डालता है। नये पेरिस्कोपों की खरीद/स्थापना पनडुब्बी बेड़े पर इन कमियों को दूर करने में सहायक होती।

इस प्रकार मंत्रालय द्वारा स्वीकृति प्रदान करने में की गई 34 महीनों की अनुचित देरी के परिणामस्वरूप पनडुब्बियों पर पेरिस्कोपों के योजनानुसार रीफिट के दौरान स्थापना में देरी हुई। परिणामस्वरूप नौसेना सिन्धुघोष वर्ग की पनडुब्बियों पर विद्यमान पेरिस्कोपों के सीमित क्षमता के अन्दर इस्तेमाल करने के लिए मजबूर है, कम से कम 22 से 62 महीनों तक जब तक उनका अगला रीफिट नहीं हो जाता।

3.5 अनिवार्य तंत्र की स्थापना न करने के कारण विमानों की उड़ान सुरक्षा से समझौता

भारतीय नौसेना तथा तटरक्षक के विमानों पर एक महत्वपूर्ण उड़ान सुरक्षा उपकरण की अनुपलब्धता ने विगत 12 वर्षों से उनका सुरक्षित परिचालन प्रभावित किया। उपकरण की सुपुर्दगी समयावधि एवं विमान पर उसकी स्थापना में तालमेल न होने के कारण और चार वर्षों के लिए भी यही स्थिति बनी रहेगी। इसके अतिरिक्त, एक विमान बेड़े का सेवामुक्ति को संज्ञान में लेने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹5.58 करोड़ की लागत पर दस उपकरणों की अधिक खरीद हुई।

यातायात टक्कर परिहार्य प्रणाली (टी.सी.ए.एस) एक अकेली प्रणाली है जो पायलट को टक्कर से बचने की सूचना प्रदान करती है।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा 61 टी.सी.ए.एस की अधिप्राप्ति हेतु एक मामला शुरू किया गया था (जुलाई 2009) तथा मैसर्स हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच.ए.एल) द्वारा एकीकरण के साथ "बाई ग्लोबल⁶²" के लिए रक्षा अधिग्रहण परिषद् (डी.ए.सी) द्वारा आवश्यकता की स्वीकार्यता (ए.ओ.एन) प्रदान की गई थी। प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर.एफ.पी) (दिसम्बर 2010) के उत्तर में तीन में से दो विक्रेताओं अर्थात् मैसर्स ए.सी.एस.एस, यू.एस.ए तथा मैसर्स हनीवैल इंटरनेशनल इंक, यू.एस.ए की बोलियां तकनीकी रूप से स्वीकार की गई थी (अगस्त 2011)। मैसर्स हनीवैल, यू.एस.ए, एल-1 के रूप में उभरी (जनवरी 2012)। एम.यू.एस.डी 7.14 (₹38.22 करोड़⁶³) की लागत पर 61 टी.सी.ए.एस तथा सहायक पुर्जों की आपूर्ति हेतु फर्म के साथ एक अनुबंध किया गया था (अप्रैल 2013)। अनुबंध के अनुसार, 61 टी.सी.ए.एस की आपूर्ति सितम्बर 2013 से शुरू होनी थी तथा 44 महीनों (अर्थात् दिसम्बर 2016) के अन्दर पूरी की जानी थी। फर्म ने अगस्त 2016⁶⁴ तक टी.सी.ए.एस के 46 सैट आपूर्त किए।

उपकरण की आपूर्ति हेतु फर्म को अन्तिम रूप दिए जाने के परिणामस्वरूप, भारतीय नौसेना तथा भारतीय तटरक्षक विमानों पर 51 टी.सी.ए.एस (10 अतिरिक्त टी.सी.ए.एस को छोड़कर) के एकीकरण हेतु मैसर्स एच.ए.एल को एक वाणिज्यिक आर.एफ.पी जारी की गई थी (नवम्बर 2012)। वाणिज्यिक वार्तालाप (नवम्बर 2013) के दौरान एकीकृत किए जाने वाले उपकरण घटा दिए गए थे क्योंकि उनका कुल तकनीकी जीवन पूरा होने पर उनके पुराने हो जाने के कारण टी.यू-142एम विमानों कि भण्डार धारिता सात से घटा कर चार कर दी गई थी। मैसर्स एच.ए.एल के साथ ₹45.84 करोड़ की लागत पर भारतीय नौसेना तथा भारतीय तटरक्षक दोनों के 24-24 विमानों पर 48 टी.सी.ए.एस के एकीकरण हेतु एक अनुबंध किया गया था (नवम्बर 2015), जिसे 50 महीने के अन्दर (जनवरी 2020) पूरा किया जाना था।

लेखापरीक्षा जांच (जून 2016) से निम्नलिखित बातों का पता चला:

⁶² बाई ग्लोबल - अधिग्रहण (रक्षा अधिप्राप्ति पद्धति के अन्तर्गत) 'खरीद निर्णय' के अन्तर्गत आते हैं। खरीद का अर्थ होगा उपकरण की तत्काल खरीद। अधिप्राप्ति के स्रोत के आधार पर श्रेणी को 'बाई (इण्डियन)' तथा 'बाई (ग्लोबल)' के रूप में वर्गीकृत किया जाएगा। 'इण्डियन' का अर्थ केवल भारतीय विक्रेताओं से होगा तथा 'ग्लोबल' का अर्थ भारतीय तथा विदेशी विक्रेताओं से होगा। यदि प्रणालियां एक भारतीय विक्रेता द्वारा एकीकृत की जा रही हैं तो 'बाई इण्डियन' में न्यूनतम 30% स्वदेशी तत्व होने चाहिए।

⁶³ @1 यू.एस.डी = ₹53.50

⁶⁴ एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का पत्र संख्या ए.एच/1408/कलिज़न दिनांक 11 अगस्त 2016

- टी.सी.ए.एस की स्थापना का मामला अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आई.सी.ए.ओ) दिशानिर्देशों (सितम्बर 1999) के आधार पर शुरू किया गया था, जिसने कुछ श्रेणियों के विमानों पर टी.सी.ए.एस की स्थापना को अनिवार्य बना दिया। टी.सी.ए.एस की अधिप्राप्ति हेतु डी.ए.सी द्वारा आवश्यकता की स्वीकार्यता (ए.ओ.एन) प्रदान कर दिया गया था (फरवरी 2004) तथा आपूर्ति एवं स्थापना हेतु चार फर्मों को आर.एफ.पी जारी किया गया था (नवम्बर 2004)। तथापि, अनुबंध वार्तालाप समिति (सी.एन.सी) द्वारा तकनीकी रूप से योग्य विक्रेताओं की दो बोलियां रद्द कर दी गई थी क्योंकि बोलियां आर.एफ.पी की अपेक्षाओं को पूरा नहीं करती थी तथा सी.एन.सी ने पुनः निविदाकरण की सिफारिश की, जो सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सी.एफ.ए) द्वारा अनुमोदित कर दी गई थी (दिसम्बर 2008)। रक्षा मंत्रालय ने रक्षा अधिप्राप्ति पद्धति (डी.पी.पी) में निर्दिष्ट 19-28 महीने के प्रति, पहले दृष्टांत में मामले के प्रसंस्करण के लिए 58 महीने (फरवरी 2004 से दिसम्बर 2008) लिए; जिसके कारण 30 महीने का विलम्ब हुआ। मंत्रालय ने डी.पी.पी में निर्दिष्ट 12-15 महीने के प्रति अनुबंध पूरा होने तक (अप्रैल 2013) पुनः निविदाकरण (दिसम्बर 2008) हेतु सी.एफ.ए के निर्णय से 52 महीने और लिए जिसके परिणामस्वरूप 37 महीने का और विलम्ब हुआ। अतः एक महत्वपूर्ण अनिवार्य उपकरण की अधिप्राप्ति के मामले में 67 महीने⁶⁵ का विलम्ब हुआ।
- टी.सी.ए.एस के एकीकरण का अनुबंध मंत्रालय द्वारा मैसर्स एच.ए.एल के साथ नवम्बर 2015 में ही किया गया था, जब तक टी.सी.ए.एस की आपूर्ति हेतु अनुबंध (अप्रैल 2013) के अनुसार 40 टी.सी.ए.एस भी सुपुर्द किए जाने निर्धारित थे। इस प्रकार, मंत्रालय विमान पर टी.सी.ए.एस के अनुबंध के साथ उपकरण की सुपुर्दगी का समक्रमण करने में विफल रहा। इसके कारण टी.सी.ए.एस की स्थापना में 37 महीने (दिसम्बर 2016 से जनवरी 2020) का विलम्ब हुआ।
- 61 टी.सी.ए.एस में से, पांच⁶⁶ टी.यू-142एम विमान के लिए भारतीय नौसेना द्वारा दस टी.सी.ए.एस अधिप्राप्त किए गए। इन पांच टी.यू-142एम विमानों में से एक विमान अक्टूबर 2013 में सेवामुक्त हो गया, तीन विमान 2017 के अन्त तक तथा बाकी एक विमान मध्य 2018 तक सेवामुक्त करने की योजना थी। इसके अतिरिक्त, एकीकरण हेतु अनुबंध (नवम्बर 2015) केवल चार टी.यू-142एम विमानों के लिए ही किया गया। मामले के

⁶⁵ पहला चरण [30 महीने (58-28)] + दूसरा चरण [37 महीने (52-15)] = 67 महीने

⁶⁶ आठ टी.यू-142एम विमान 1987-88 के दौरान शामिल किए गए थे, तत्पश्चात् तीन विमान जून 2006 एवं 2012 के मध्य सेवामुक्त कर दिए गए थे।

प्रसंस्करण में विलम्ब सहित आवश्यकता के गलत अनुमान के परिणामस्वरूप एम.यू.एस.डी 1.04 (₹5.58 करोड़) राशि की दस टी.सी.ए.एस की अधिक अधिप्राप्ति हुई।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)/विमानन परियोजना प्रबंधन निदेशालय ने अपने उत्तर में अनुबंध करने में विलम्ब तथा टी.सी.ए.एस की सुपुर्दगी तथा विमान पर उनकी स्थापना के बीच असमक्रमण को स्वीकार किया (अगस्त 2016) और कहा कि टी.यू-142एम बेड़े के लिए अधिप्राप्त की गई अतिरिक्त टी.सी.ए.एस प्रणालियां आई.एल-38एस.डी विमानों के लिए इस्तेमाल की जाएंगी क्योंकि यह परस्पर बदलने योग्य हैं। उन्होंने यह भी कहा (जनवरी 2017) कि इस तथ्य के मद्देनज़र कि टी.यू-142एम विमानों पर उपकरण की स्थापना मार्च 2017, अर्थात् विमान बेड़े को हटाने की निर्धारित तिथि, तक पूरी नहीं की जा सकती थी, टी.यू-142एम विमानों पर टी.सी.ए.एस का एकीकरण निष्फल व्यय से बचने के लिए रोक दिया गया था। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने यह भी स्वीकार किया (जनवरी 2017) कि भारतीय नौसेना तथा भारतीय तटरक्षक के जिन विमानों में टी.सी.ए.एस फिट नहीं की गई थी, यातायात सेवाओं द्वारा इस ढंग से व्यवस्थित किए गए थे कि उनसे अन्य अनुवर्ती विमानों को कोई खतरा नहीं था तथा टी.सी.ए.एस फिट न किए गए उक्त विमानों की वायुमण्डल में मौजूदगी से वायु यातायात के दक्ष प्रबंधन पर कई रुकावटें तथा सीमाएं लग गई थी।

आई.एल-38एस.डी बेड़े के लिए अधिक टी.सी.ए.एस प्रणालियों के उपयोग से संबंधित नौसेना का तर्क संगत नहीं है क्योंकि ये विमान भी 2025 तक हटाए जाने हैं तथा आई.एल-38एस.डी विमानों के लिए टी.सी.ए.एस की अपेक्षित मात्रा भी मैसर्स हनीवैल से अधिप्राप्त कर ली गई है। इस प्रकार, टी.सी.ए.एस की अधिप्राप्ति के लिए मामले के प्रसंस्करण में 67 महीने के विलम्ब के अतिरिक्त, भारतीय नौसेना तथा भारतीय तटरक्षक विमानों पर टी.सी.ए.एस की सुपुर्दगी तथा एकीकरण के बीच असमक्रमण के कारण 37 महीने का अतिरिक्त विलम्ब हुआ। परिणामतः, भारतीय नौसेना तथा भारतीय तटरक्षक के विमानों का बेड़ा, 1999 के आई.सी.ए.ओ प्रतिमानों द्वारा अधिदेशित उड़ान सुरक्षा सहायता के बिना ही विगत 12 वर्ष से चल रहे हैं तथा ये विमान 2020 तक इस परिसीमन के साथ चलने के लिए बाध्य होंगे। इसके अतिरिक्त, टी.यू-142एम विमानों के सेवामुक्ति की योजना का संज्ञान लेने में विफलता के कारण ₹5.58 करोड़ मूल्य के दस टी.सी.ए.एस की परिहार्य अधिप्राप्ति हुई।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (अक्टूबर 2016); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

3.6 ऑफसेट दायित्व के फलन में देरी के कारण बेड़े के टैंकरों का भेद्य होना

बेड़े के टैंकरों की, 2011 में उनकी सुपुर्दगी से लेकर, रक्षा प्रणालियों की अनुपलब्धता ने उनको वाहय खतरों के प्रति भेद्य बना दिया। इसके साथ, दो बेड़े के टैंकरों की संविदा के ऑफसेट खंड के अन्तर्गत ली जाने वाली महत्वपूर्ण रक्षा प्रणालियों की आपूर्ति/स्थापना से भुगतान का संबंध न होने के परिणामस्वरूप विदेशी विक्रेता को ₹26.73 करोड़ का समयपूर्व भुगतान हुआ।

कवच प्रणाली पोत बेड़े के टैंकर के शस्त्रों का एक हिस्सा है, जिससे टैंकर के रक्षात्मक आवरण के लिए अतिरिक्त सुरक्षा कवच बन जाते हैं, जो आने वाले गोले और मिसाइलों से टैंकर का बचाव करने में मदद करता है।

रक्षा मंत्रालय ने अप्रैल 2008 और मार्च 2009⁶⁷ में मैसर्स फिनकेंटेरी, इटली के साथ एक ऑफसेट खंड के साथ, भारतीय नौसेना के लिए दो बेड़े के टैंकरों के निर्माण के लिए प्रत्येक 138.55 मिलियन यूरो की कीमत पर दो संविदाएं की। मुख्य संविदा के अलावा, 41.563 मिलियन यूरो प्रत्येक की कुल संविदा में से 30 प्रतिशत के दो ऑफसेट संविदाएँ⁶⁸ भी मैसर्स फिनकेंटेरी के साथ हस्ताक्षर किए गए थे, जिसमें फर्म को विशिष्ट विक्रेता अर्थात् आयुध निर्माणी बोर्ड (ओ.एफ.बी), से ए.के-630 एम (बंदूक) और कवच मॉड-11 प्राणाली खरीदना था, जिसे बेड़े के टैंकरों पर लगाया जाना था।

बदले में, मैसर्स फिनकेंटेरी ने ₹26.73 करोड़ की लागत से दो कवच प्रणालियों की आपूर्ति के लिए ओ.एफ.बी के साथ एक संविदा (नवंबर 2009) संपन्न की।

मुख्य संविदा में, अन्य बातों के साथ, यह प्रावधान था कि यदि ओ.एफ.बी मर्दों की आपूर्ति के लिए अपनी प्रतिबद्धता को पूरा करने में विफल रहता है, तो मैसर्स फिनकेंटेरी इन मर्दों के बिना टैंकरों की आपूर्ति करेगा और ओ.एफ.बी द्वारा आपूर्ति की जाने वाली वस्तुओं की स्थापना पर गारंटी अवधि और उसको किसी भी बकाया देयता से मुक्त कर दिया जाएगा।

⁶⁷ मार्च 2009 में संविदा अप्रैल 2008 में संपन्न संविदा के विकल्प खण्ड के तहत संपन्न हुआ था।

⁶⁸ ₹300 करोड़ और इससे अधिक की प्रत्यक्ष विदेशी खरीद के मामले में, विदेशी आपूर्तिकर्ताओं को भारतीय फर्मों से संविदा मूल्य के कम से कम 30 प्रतिशत उत्पाद खरीदना आवश्यक है। ऑफसेट संविदाएं अप्रैल 2008 में और मार्च 2009 में संपन्न हुई थीं।

मैसर्स फिनकेंटेरी ने (जनवरी 2011 और सितंबर 2011) भारतीय नौसेना के लिए दोनों बेड़े के टैंकरों को कवच मॉड-II प्राणाली के बिना निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार आपूर्ति किया क्योंकि ओएफबी उसकी आपूर्ति करने में असमर्थ था। तदनुसार, कवच प्रणाली की आपूर्ति और स्थापना के लिए ₹26.73 करोड़ का भुगतान (जनवरी और जून 2012) मैसर्स फिनकेंटेरी को कवच प्रणाली की आपूर्ति न करने पर चरण भुगतान को रोकने के संविदा के प्रावधान की अनुपस्थिति में किया गया था।

कवच प्रणाली के बिना बेड़े के टैंकरों की स्वीकृति के संबंध में लेखा परीक्षा के एक प्रश्न (मई 2015) के उत्तर में, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने कहा (सितंबर 2015) कि कवच प्रणाली का विकास संविदाओं के सम्पन्न होने के समय प्रगति पर था और ओ.एफ.बी द्वारा प्रणाली की सुपुर्दगी में विलंब होने की स्थिति में, कवच प्रणाली को किसी भी स्तर से जोड़ने से मैसर्स फिनकेंटेरी को भुगतान पर और पोत उत्पादन समय सारणी पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता था और इस प्रकार पोत का समग्र निर्माण कार्यक्रम रुक सकता था।

लेखापरीक्षा ने आगे (अक्टूबर 2015) संविदाओं (अप्रैल 2008 और मार्च 2009) में त्रुटियां देखी, जिसमें भुगतान को कवच प्रणाली की आपूर्ति और स्थापना से जोड़ा नहीं गया था, इसके परिणामस्वरूप मैसर्स फिनकेंटेरी को ₹26.73 करोड़ का भुगतान हुआ, जिसने केवल अगस्त 2015 में ओ.एफ.बी को ₹12.03⁶⁹ करोड़ का भुगतान किया और ₹14.70 करोड़ की शेष राशि अभी भी फर्म द्वारा रखी हुई है। कवच प्रणाली को स्थापित नहीं किए जाने के कारण चार साल से अधिक समय तक शत्रुओं के पोतों से सुरक्षा के खतरों के कारण बेड़े के टैंकर भेद्य रहे।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने कहा (जनवरी 2017) कि एक बेड़े के टैंकर पर कवच प्रणाली की स्थापना शुरू की गई थी और इसके मार्च 2017 तक पूरी होने की संभावना थी, जबकि पोत के निर्धारित रीफिट कार्यक्रम के अनुसार जनवरी और सितंबर 2017 के बीच एक और बेड़े के टैंकर पर स्थापित होने की संभावना थी।

संक्षेप में, चार साल से अधिक समय तक शत्रुओं के पोतों से सुरक्षा के खतरे के कारण बेड़े के टैंकर भेद्य रहे। इसके अलावा, संविदागत प्रावधानों में त्रुटियों के परिणामस्वरूप मैसर्स फिनकेंटेरी को ₹26.73 करोड़ का समयपूर्व भुगतान किया गया था, जिसमें से एक हिस्सा (₹14.70 करोड़) अभी भी फर्म के पास था।

⁶⁹ एक आपूर्ति की गई प्रणाली का 90 प्रतिशत और शेष 10 प्रतिशत काम करने के लिए तैयार (एस.टी.डब्ल्यू) और बन्दरगाह स्वीकृत परीक्षण (एच.ए.टी) होने पर देय।

मामले को मंत्रालय के पास भेजा गया था (सितंबर 2016); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

3.7 दिल्ली क्षेत्र में नौसैनिक अधिकारियों द्वारा लघु-शस्त्र फायरिंग अभ्यास की कमी

सभी भारतीय नौसेना कार्मिकों से अपेक्षित है कि उन्हें सभी प्रकार के लघु शस्त्रों के संचालन की प्रक्रिया का ज्ञान हो। यह देखा गया कि दिल्ली क्षेत्र में अभ्यास फायरिंग में नौसैनिक अधिकारियों का कवरेज कम था जो लघु-शस्त्रों के संचालन में उनकी योग्यता के बारे में चिन्ताजनक था।

सभी भारतीय नौसेना कार्मिकों से अपेक्षित है कि उन्हें सभी प्रकार के लघु-शस्त्रों के संचालन की प्रक्रिया का ज्ञान हो। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने प्रशिक्षण को जारी रखने, लघु-शस्त्रों के प्रशिक्षण हेतु अनुपूरकों पर अतिरिक्त प्रशिक्षण तथा प्रशिक्षण विद्यालयों एवं स्थापनाओं पर श्रेणीकरण जैसे उपाय शुरू किए थे (मई 2010)। कमानों को, जहां आवश्यक हो, आवश्यक अवसंरचना वृद्धि के मामलों को उठाना था।

नौसेना मुख्यालय द्वारा दिसम्बर 1978 में प्रारम्भिक प्रशिक्षण के दौरान तथा पोतों तथा स्थापनाओं के लिए लघु शस्त्रों के लिए वार्षिक अभ्यास भत्ता (ए.पी.ए) अधिसूचित किया गया था जिसमें जुलाई 2011 में संशोधन किया गया था जिसके अनुसार प्रत्येक नौसैनिक अधिकारी से एक वर्ष में 5.56 एम.एम बॉल गोलाबारूद के 65 राउंड तथा 9 एम.एम बॉल गोलाबारूद के 40 राउंड की अभ्यास फायरिंग करना आवश्यक था।

स्टेशन कमांडर (नौसेना), दिल्ली क्षेत्र (आई.एन.एस इण्डिया), दिल्ली क्षेत्र में तैनात सभी अधिकारियों तथा नाविकों के लघु शस्त्र प्रशिक्षण का प्रबंध करने के लिए उत्तरदायी है।

एक लेखापरीक्षा प्रश्न (नवम्बर 2014) के उत्तर में, आई.एन.एस इण्डिया ने कहा (सितम्बर 2015) कि भूमि की कमी के कारण दिल्ली में भारतीय नौसेना की कोई समर्पित फायरिंग रेंज नहीं है तथा फायरिंग रेंज के इस्तेमाल के लिए नौसेना पूर्णतः थल सेना पर आश्रित है।

लेखापरीक्षा ने 2012-13 से 2015-16 की अवधि के दौरान दिल्ली क्षेत्र में नौसैनिक अधिकारियों के संबंध में संशोधित ए.पी.ए के कार्यान्वयन की जांच की (अगस्त 2016) तथा अधिकारियों की अपूर्ण भागीदारी तथा भाग लेने वाले अधिकारियों द्वारा अपूर्ण अभ्यास फायरिंग देखी जैसा कि नीचे तालिका-3.10 में दर्शाया गया है:

तालिका-3.10: दिल्ली क्षेत्र में फायरिंग अभ्यास का ब्यौरा

क्र सं	अवधि	कुल संख्या	भाग लेने वाले अधिकारी	कमी (प्रतिशत में)	भाग लेने वाले अधिकारियों द्वारा फायरिंग के ब्यौरा					
					5.56 एम.एम बॉल गोला बारूद			9 एम.एम बॉल गोला बारूद		
					फायर किए जाने वाले अपेक्षित राउंड	वास्तव में फायर किए गए राउंड	कमी (प्रतिशत में)	फायर किए जाने वाले अपेक्षित राउंड	वास्तव में फायर किए गए राउंड	कमी (प्रतिशत में)
क	ख	ग	घ	ङ	च	छ	ज	झ	ञ	ट
1	2012-13	1167	02	99.83	130	80	38.46	80	20	75.00
2	2013-14	1226	16	98.69	1,040	172	83.46	640	672	-5.00
3	2014-15	1240	56	95.48	3,640	536	85.27	2,240	715	68.08
4	2015-16	1261	106	91.59	6,890	935	86.43	4,240	730	82.78

5.56 एम.एम के लिए ए.पी.ए = 65 राउंड

9 एम.एम के लिए ए.पी.ए = 40 राउंड

ऊपर तालिकाबद्ध डाटा का विश्लेषण दर्शाता है कि:

- 2012-13 से 2015-16 अवधि के दौरान दिल्ली में फायरिंग अभ्यास के लिए अधिकारियों की भागीदारी में कमी आश्चर्यचकित 91.59 प्रतिशत तथा 99.83 प्रतिशत के बीच थी।
- भाग लेने वाले अधिकारियों द्वारा 5.56 एम.एम बॉल गोलाबारूद का फायरिंग अभ्यास कम था। यह कमी 38.46 प्रतिशत तथा 86.43 प्रतिशत के बीच थी।
- भाग लेने वाले अधिकारियों द्वारा 9 एम.एम बॉल गोलाबारूद की फायरिंग अभ्यास में कमी 68.08 प्रतिशत तथा 82.78 प्रतिशत के बीच थी। हालांकि, 2013-14 के दौरान 9 एम.एम गोलाबारूद की अभ्यास फायरिंग में भाग लेने वाले अधिकारियों द्वारा निर्धारित मापदण्ड के अनुसार ही निष्पादित की गई थी।

आई.एन.एस इण्डिया ने कहा (सितम्बर 2016) कि उनके पास न तो अभ्यास फायरिंग के लिए कोई लघु शस्त्र अनुपूरक था और न ही उनके द्वारा भूतकाल में आवश्यक अवसंरचना को बढ़ाने के लिए कोई कार्य योजना बनायी गयी थी। आई.एन.एस इण्डिया ने आवश्यक अवसंरचना को बढ़ाने के लिए मामला प्रस्तावित न करने के लिए एक कारण के रूप में स्थान की कमी का उल्लेख किया था। तथापि, उन्होंने यह भी कहा कि पिछले वर्षों में फायरिंग में भाग लेने वाले अधिकारियों की संख्या बढ़ी है।

आई.एन.एस इण्डिया द्वारा प्रस्तुत व्याख्या तर्कसंगत नहीं है क्योंकि स्टेशन कमांडर (नौसेना), दिल्ली क्षेत्र, अपनी क्षमता में दिल्ली क्षेत्र में तैनात सभी अधिकारियों की लघु शस्त्र फायरिंग

की व्यवस्था कराने के लिए उत्तरदायी है तथा ए.पी.ए में दिए गए अधिदेश के अनुसार अपेक्षित फायरिंग में सक्षम बनाने के लिए अनुपूरक/अवसंरचना की उपलब्धता के लिए उनके द्वारा कार्रवाई न करने का कोई औचित्य नहीं दिया गया। मापदण्डों की तुलना में भाग लेने वाले अधिकारियों द्वारा अभ्यास फायरिंग में कमी के कोई स्पष्ट कारण नहीं दिए गए थे। इसके अतिरिक्त, यद्यपि पिछले वर्षों में फायरिंग में भाग लेने वाले अधिकारियों की संख्या में वृद्धि हुई, लेकिन नौसैनिक अधिकारियों की कवरेज में अभी भी (2015-16) 90% से अधिक की कमी थी।

इस प्रकार, ए.पी.ए में दिए गए अधिदेश की तुलना में नौसैनिक अधिकारियों द्वारा लघु शस्त्र अभ्यास फायरिंग कम थी और लघु शस्त्रों के संचालन में नौसैनिक अधिकारियों की योग्यता को प्रभावित कर सकती है।

मामला मंत्रालय को दिसम्बर 2016 में भेजा गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

3.8 एक हेलीकॉप्टर बेड़े के लिए एयरो इंजन की अवांछित अधिप्राप्ति

भारतीय नौसेना ने दुर्घटना में क्षतिग्रस्त दो हेलीकॉप्टरों के लिए चार एयरो इंजनों की अधिप्राप्ति का आदेश देते समय, अनुबंध करने से पूर्व किफ़ायती मरम्मत से परे (बी.ई.आर) घोषित एक हेलीकॉप्टर तथा ओवरहॉल के पश्चात प्राप्त 16 एयरो इंजनों को ध्यान में नहीं रखा। यद्यपि, इन अधिक इंजनों को बाद में पाँच हेलीकॉप्टरों की अधिप्राप्ति में मिला लिया था, तथापि एक अन्य हेलीकॉप्टर की बीईआर घोषणा के परिणामस्वरूप तीन एयरो इंजनों की इन्वेन्ट्री धारिता उनके अनुमोदन से अधिक हो गई तथा इन तीन अधिक एयरो इंजनों की अधिप्राप्ति पर ₹16.62 करोड़ का अनुत्पादक व्यय हुआ।

भारतीय नौसेना ने अप्रैल 2003 तथा मई 2004 के बीच नौ केए-31 हेलीकॉप्टरों (आई.एन 561 से 569) का प्रवेश कराया। प्रत्येक हेलीकॉप्टर में दो एयरो इंजन फिट किए गए हैं। भारतीय नौसेना के पास रिजर्व के रूप में रखे जा रहे एक इंजन प्रति हेलीकॉप्टर सहित, इन हेलीकॉप्टरों के लिए 27 एयरो इंजनों की इन्वेन्ट्री थी।

भारतीय नौसेना की इन्वेन्ट्री में रखे गए नौ केए-31 हेलीकॉप्टरों में से, तीन हेलीकॉप्टरों (के.ए-562, 564 तथा 566) को जुलाई तथा नवंबर 2008 के बीच विभिन्न दुर्घटनाओं में वायुयान ढांचों/एयरो इंजनों को क्षति हुई थी तथा हेलीकॉप्टरों (के.ए-562 तथा 564) पर फिट किए गए चार एयरो इंजन किफ़ायती मरम्मत से परे (बी.ई.आर) घोषित किए गए थे (दिसंबर 2009)।

उसके पश्चात, एक हेलीकॉप्टर (केए-564) को अक्टूबर 2010 में बी.ई.आर घोषित कर दिया गया था। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)/नौसैनिक हवाई सामग्री निदेशालय (डी.एन.ए.एम) ने, नवंबर 2010 में मंत्रालय को दो हेलीकॉप्टरों की मरम्मत/ओवरहॉल शुरू करने की आवश्यकता का अनुमान भेजा। लागत विश्लेषण के आधार पर, एक अन्य हेलीकॉप्टर (के.ए-562) अगस्त 2012 में बी.ई.आर घोषित कर दिया गया था, जबकि तीसरे हेलीकॉप्टर (के.ए-566) की मरम्मत/ओवरहॉलिंग का मामला मंत्रालय के पास अभी भी प्रगति पर है (जनवरी 2017)। मार्च 2012 तथा अगस्त 2012 की अवधि के दौरान, पाँच और के.ए-31 हेलीकॉप्टरों को भारतीय नौसेना में प्रवेश कराया गया था जिनमें दस एयरो इंजन लगे हुए थे तथा दो एयरो इंजन रिजर्व थे।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)/डी.एन.ए.एम ने बी.ई.आर घोषित किए गए (दिसंबर 2009) दो के.ए हेलीकॉप्टरों (के.ए-562 तथा 564) के चार इंजनों के प्रति चार एयरो इंजनों की अधिप्राप्ति शुरू की (दिसंबर 2009)। उसके पश्चात, ₹22.62 करोड़ की कुल लागत पर चार इंजनों की आपूर्ति के लिए मैसर्स रोसोबोरेन सर्विसेज (इण्डिया) {आर.ओ.एस (आई)} के साथ एक अनुबंध किया (अप्रैल 2011)। ये चार एयरो इंजन दिसंबर 2011 में सुपुर्द किए गए थे। इनमें से ₹11.31 करोड़ मूल्य के दो एयरो इंजन 34 से 44 महीनों की अवधि के लिए अर्थात् क्रमशः अक्टूबर 2014 तथा अगस्त 2015 तक बेकार पड़े हुए थे।

इसी बीच एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)/डी.एन.ए.एम ने ₹17.57 करोड़ की कुल लागत पर 17 एयरो इंजनों की ओवरहॉलिंग शुरू करने के लिए मैसर्स आर.ओ.एस (आई) को दो मरम्मत आदेश भी दिए (मार्च तथा नवंबर 2009)। इनके प्रति, गंभीर क्षति के कारण सेवा से वापिस निकाले गए एक एयरो इंजन को छोड़कर दिसंबर 2010 तथा फरवरी 2011 के बीच सोलह एयरो इंजन वापस प्राप्त किए गए थे।

लेखा परीक्षा ने देखा (जुलाई 2016) कि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)/डी.एन.ए.एम ने दो क्षतिग्रस्त हेलीकॉप्टरों के लिए चार एयरो-इंजनों की अधिप्राप्ति हेतु अनुबंध करने (अप्रैल 2011) से पूर्व इस तथ्य को अनदेखा कर दिया कि एक हेलीकॉप्टर पहले ही अक्टूबर 2010 में बी.ई.आर घोषित कर दिया था। इसके अतिरिक्त, ओ.ई.एम विशेषज्ञ दो अन्य हेलीकॉप्टरों को हुई क्षति का आकलन भी कर रहे थे। इसके अतिरिक्त, नौसेना ने दिसंबर 2010 तथा फरवरी 2011 के बीच ओवरहॉल के पश्चात सोलह एयरो इंजन प्राप्त किए थे। तथापि, चार नए एयरो इंजनों की अधिप्राप्ति को रोकने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई थी। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि यद्यपि भारतीय नौसेना के पास सेवारत विमानों के लिए पुर्जा तथा रोटेबलों की अधिप्राप्ति, विमानों/हेलीकॉप्टरों, एयरो-इंजनों की ओवरहॉल, मरम्मत से

संबंधित समस्त क्रियाकलापों के लिए एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)/डी.एन.ए.एम नोडल निदेशालय⁷⁰ है, तथापि वे इस तथ्य का मूल्यांकन करने में विफल रहें कि चार नए एयरो इंजनों की अधिप्राप्ति का क्षतिग्रस्त हेलीकॉप्टरों की उड़ान क्षमता को सुधारने पर कोई प्रभाव नहीं पड़ना था क्योंकि वे वायुयान ढांचों की गहन क्षतियों से ग्रस्त थे। यद्यपि, भारतीय नौसेना को 12 हेलीकॉप्टरों (नौ हेलीकॉप्टरों के मूल बेड़े से अक्टूबर 2010 तथा अगस्त 2012 में दो बी.ई.आर घोषित किए गए थे) के इष्टतम उपयोग हेतु 36 एयरो-इंजनों (24 ऑनबोर्ड तथा 12 रिजर्व के रूप में) की आवश्यकता थी, तथापि उसके पास 39 एयरो-इंजन हैं (जनवरी 2017), जिसके कारण इन्वेन्ट्री में तीन एयरो इंजन अधिक हो गए।

मंत्रालय ने इस आधार पर चार एयरो इंजनों की अधिप्राप्ति (अप्रैल 2011 से दिसंबर 2011 की अवधि के दौरान) को न्यायोचित ठहराया (जनवरी 2017) कि नौसेना के पास 13 हेलीकॉप्टर थे, जिनके लिए 39 इंजनों की आवश्यकता थी। मंत्रालय का दावा तर्कपूर्ण नहीं है क्योंकि अक्टूबर 2010 तक, नौसेना के पास बी.ई.आर/मरम्मत पर निर्णय हेतु लंबित एक हेलीकॉप्टर सहित केवल आठ हेलीकॉप्टर (आरम्भ में 2003-04 में अधिप्राप्त नौ में से अक्टूबर 2010 में एक बी.ई.आर घोषित को घटाकर) थे। चूंकि चार इंजनों का अनुबंध, अप्रैल 2011 में किया गया था, अतः नौसेना के पास अक्टूबर 2010 में बी.ई.आर के रूप में एक इंजन की घोषणा को हिसाब में लेने तथा तदनुसार आदेश का आकार तीन इंजन तक घटाने का अवसर था। अगस्त 2012 तक, एक और हेलीकॉप्टर के बी.ई.आर घोषित होने के कारण बेड़ा घट कर सात हो गया। तथापि, उसी महीने में, दो रिजर्व इंजनों (बी.ई.आर के रूप में एक हेलीकॉप्टर की घोषणा के कारण अधिशेष तीन इंजनों को ध्यान में रखते हुए) सहित पाँच नए हेलीकॉप्टरों का प्रवेश कराया गया था जिससे कुल इन्वेन्ट्री 12 हेलीकॉप्टर की हो गई थी। तथापि, चूंकि, इस समय के दौरान एक और हेलीकॉप्टर बी.ई.आर घोषित होने की प्रक्रिया में था जिससे इंजनों की आवश्यकता घट कर तीन रह जाती, अतः नौसेना रिजर्व के लिए दो इंजनों की अधिप्राप्ति का परिहार कर सकती थी। 12 हेलीकॉप्टरों के परिचालनात्मक उपयोग हेतु, नौसेना के पास 36 एयरो-इंजनों (24 ऑनबोर्ड तथा 12 रिजर्व के रूप में) का अनुमोदन था, तथापि, नौसेना के पास 39 एयरो-इंजन थे, जिसके कारण, उसकी इन्वेन्ट्री में तीन इंजन अधिक हो गए थे। उक्त परिस्थिति अप्रैल 2011 में आदेशित नए चार में से तीन एयरो इंजनों की परिहार्य अधिप्राप्ति के कारण हुई। पाँच हेलीकॉप्टरों का आदेश देते समय दो रिजर्व इंजनों का आदेश न देकर इस स्थिति को आंशिक रूप से कम किया जा सकता था, परन्तु ऐसा नहीं किया गया।

⁷⁰ डी.एन.ए.एम 1 अगस्त 2013 से अलग कर्तव्यों के साथ तीन भिन्न इकाईयों में विभाजित हो गया था।

इस प्रकार, चार नए एयरो-इंजनों का आदेश देते समय, नौसेना बी.ई.आर हेलीकॉप्टर (अक्टूबर 2010) को संज्ञान में लेने में विफल रही। इसके परिणामस्वरूप ₹16.62 करोड़ मूल्य के तीन इंजनों की सीमा तक एयरो इंजनों की अधिक इन्वेन्ट्री हुई। बी.ई.आर हेलीकॉप्टरों के प्रति अधिप्राप्त चार एयरो इंजनों में से, अक्टूबर 2014 तथा अगस्त 2015 तक, ₹11.31 करोड़ मूल्य के दो एयरो-इंजन क्रमशः 34 से 44 महीने की अवधि तक बेकार पड़े रहे।

3.9 एक विमान के लिए मोबाइल सैटेलाइट सर्विस टर्मिनल की परिहार्य अधिप्राप्ति एवं स्थापना

भारतीय नौसेना की टी.यू-142एम विमान बेड़े की सेवामुक्ति योजना का संज्ञान लेने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹0.95 करोड़ की लागत पर विमान के लिए अतिरिक्त मोबाइल सैटेलाइट सर्विस (एम.एस.एस) टर्मिनल की अधिप्राप्ति हुई। इसके अतिरिक्त, 2017 तक अन्य तीन विमानों को सेवामुक्त करने के कारण इन विमानों पर एम.एस.एस टर्मिनलों की स्थापना बड़े पैमाने पर निष्फल हो जाएगी।

भारतीय नौसेना की लम्बी दूरी की समुद्री सर्वेक्षण (एल.आर.एम.आर) की आवश्यकताएं, क्रमशः 1977 तथा 1987 में प्रवेश किए गए पाँच आई.एल-38एस.डी तथा पाँच⁷¹ टी.यू-142एम विमानों द्वारा पूरी की गई थी।

इन विमानों पर डाटा संचार प्राप्त करने के लिए मौजूदा संचार सुविधा को सुधारने के लिए, भारतीय नौसेना ने ₹0.95 करोड़ की यूनिट लागत पर दस एम.एस.एस टर्मिनलों के लिए मैसर्स एवेन्टल, हैदराबाद के साथ एक अनुबंध किया (दिसम्बर 2012)। एम.एस.एस टर्मिनलों का तकनीकी जीवन 10 वर्ष है तथा सभी 10 एम.एस.एस टर्मिनल निर्धारित सुपुर्दगी अवधि अर्थात् दिसम्बर 2013 से पहले ही सुपुर्द (जनवरी 2013) कर दिए गए थे।

लेखापरीक्षा ने देखा (अगस्त 2016) कि एक टी.यू-142एम विमान, अक्टूबर 2013 में सेवामुक्त कर दिया गया था, अन्य तीन टी.यू-142एम विमानों को 2017 तक तथा बाकी एक विमान को मध्य 2018 तक सेवामुक्त करने की योजना थी। इसके अतिरिक्त, ₹0.95 करोड़ कीमत का एक एम.एस.एस टर्मिनल भण्डार में इसकी प्राप्ति (जनवरी 2013) के बाद से ही बेकार पड़ा है।

⁷¹ 1987 में आठ टी.यू-142एम विमानों का प्रवेश हुआ और उसके पश्चात् जून 2006 से जून 2012 के बीच तीन विमान सेवा से बाहर किए गए।

मंत्रालय ने कहा (जनवरी 2017) कि पांच टी.यू-142एम विमानों के लिए अधिप्राप्त कुल पांच एम.एस.एस टर्मिनलों में से, एक विमान की 2018-19 तक जीवन विस्तार के साथ 2013-14 में ओवरहॉलिंग होनी थी। तथापि, विमान को अक्टूबर 2013 में सेवा से हटा लिया गया लेकिन एम.एस.एस टर्मिनलों की अधिप्राप्ति के लिए मामले को शुरू करते समय सेवा से बाहर करने की कोई पक्की योजना नहीं बनाई गई थी। अतः एम.एस.एस टर्मिनलों की अधिप्राप्ति के समय टी.यू-142एम बेड़े को सेवा से बाहर करने की योजना को नज़रअंदाज़ नहीं किया गया था। मंत्रालय ने आगे यह भी कहा कि बढ़ी हुई लागत के संयुक्त कारकों ने ओवरहॉल के पश्चात्, घटी हुई विमान की परिचालन समय उपलब्धता तथा प्रतिस्थापन के रूप में पी8-आई विमान का प्रवेश, टी.यू-142एम विमान के ओवरहॉल के प्रस्ताव को वापस लेने के निर्णय का एक बड़ा कारण बना। मंत्रालय ने यह भी कहा कि टी.यू-142एम विमान के लिए निर्दिष्ट पांचवां टर्मिनल आई.एल-38एस.डी विमान के लिए प्रभावी रूप से इस्तेमाल किया जाएगा क्योंकि वे 2022-23 तक संचालित रहेंगे।

मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि टी.यू-142एम विमान के लिए कोई अधिप्राप्ति निर्णय तभी लिया जाना चाहिए था जब विमान की ओवरहॉलिंग/समय-विस्तार की पुष्टि हो जाती। इसके अतिरिक्त, सामान भारतीय फर्म के पास आसानी से उपलब्ध था तथा फर्म ने आपूर्ति आदेश में दी गई 12 महीने की निर्धारित सुपुर्दगी अवधि के विरुद्ध आपूर्ति को एक महीने के अन्दर ही पूरा कर दिया था। इसके अतिरिक्त, फ्लोट के रूप में अधिक टर्मिनल के प्रयोग से संबंधित औचित्य तर्कसंगत नहीं है क्योंकि निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार अधिप्राप्ति प्रस्ताव में फ्लोट का विचार नहीं था। ₹0.95 करोड़ मूल्य के एक अधिक एम.एस.एस टर्मिनल के अतिरिक्त, यह तथ्य कि तीन टी.यू-142एम विमानों को 2017 तक सेवा से बाहर किए जाने की संभावना थी, उसके अवशिष्ट जीवन के अन्त में विमान बेड़े के लिए टर्मिनलों की अधिप्राप्ति, बड़े पैमाने पर निष्फल कर देती है।

3.10 डोर्नियर विमानों के लिए मौसम राडारों की अधिप्राप्ति

मौसम राडारों के लिए अधिप्राप्ति के भाग के रूप में एक महत्वपूर्ण संघटक अर्थात्, प्रदर्शन यूनितों की आपूर्ति न होने से डोर्नियर विमान बेड़े का परिचालन उपयोग प्रभावित होता है।

मौसम राडार, प्रतिकूल मौसम स्थितियों में बादलों तथा तड़ित झंझा का पता लगाकर खराब मौसम से बचने के लिए पायलट को समर्थ बनाता है। यह एक महत्वपूर्ण भूमिका वाला

उपकरण है जो सभी विमानों पर पूर्ण प्रयोज्य स्थिति में उपलब्ध होना चाहिए। किसी भी ए.ओ.जी⁷² स्थिति का निराकरण करने के लिए मौसम राडार प्रणाली की प्रयोज्यता अनिवार्य समझी गई है।

फ्लोट⁷³ के रूप में पांच राडारों सहित 15 डोर्नियर विमानों पर मौजूदा अप्रयुक्त तथा असहनीय मौसम राडारों के प्रतिस्थापन हेतु आई.एन.एस हंसा, गोवा की मांग (सितम्बर 2009) के आधार पर नौसेनिक वायु सामग्री निदेशालय (डी.एन.ए.एम), जिसका नाम अब बदल कर⁷⁴ वायु संधारिकी सहायता निदेशालय (डी.ए.एल.एस) कर दिया गया है, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने ₹8.14 करोड़ की लागत पर 15 डोर्नियर विमानों पर 15 मौसम राडारों तथा फ्लोट के रूप में पांच राडारों की अधिप्राप्ति/स्थापना हेतु मैसर्स हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच.ए.एल), कानपुर को एक आपूर्ति आदेश दिया (मार्च 2010)।

मैसर्स एच.ए.एल ने इन 15 डोर्नियर विमानों पर 15 मौसम राडार प्रणालियों की फिटमेंट पूरी की (अगस्त 2010 तथा जनवरी 2014 के बीच)। हालांकि, एक विमान (आई.एन 222) प्रदर्शन यूनिट के बिना सितम्बर 2013 में हटा दिया गया था। विमान (आई.एन 222) की कमी, अन्य डोर्नियर विमान से एक प्रयोज्य प्रदर्शन यूनिट की पुनः प्राप्ति के बाद ही पूरी की गयी थी, जबकि अन्य डोर्नियर विमान पर फिट किया गया एक प्रदर्शन यूनिट नवम्बर 2013 में किफायती मरम्मत से परे (बी.ई.आर) कर दिया गया। एच.ए.एल, कानपुर ने एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को अनुरोध किया (अक्टूबर 2015) कि ₹0.19 करोड़ मूल्य के पांच प्रदर्शन यूनिट, जो फ्लोट्स के पांच सैटों का एक भाग थे, आपूर्ति आदेश से काट दिये जाये क्योंकि वे मद आपूर्त करने की स्थिति में नहीं थे। डी.ए.एल.एस एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने आपूर्ति आदेश से मद को हटाने का एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया (मई 2016) तथा निर्णय लम्बित था (अगस्त 2016⁷⁵)।

अधिप्राप्ति की लेखापरीक्षा संवीक्षा (अक्टूबर 2013/जुलाई 2016) से पता चला कि मार्च 2010 में भारतीय नौसेना के डोर्नियर पर स्थापना के लिए 15 मौसम राडारों एवं एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के पांच राडार (फ्लोट की तरह) की अधिप्राप्ति, भारतीय तटरक्षक द्वारा उसी फर्म व उसी समय (जून 2010) में अधिप्राप्त राडार से ₹0.76 करोड़ मंहगी थी। मैसर्स

⁷² ए.ओ.जी - खराबी की वज़ह से न उड़ने वाला विमान।

⁷³ फ्लोट - अप्रयोज्य राडारों के अनुसरण हेतु रखा गया रिज़र्व।

⁷⁴ डी.एन.ए.एम - पहले का डी.एन.ए.एम 01 अगस्त 2013 को तीन निदेशालयों यथा वायु संधारिकी सहायता निदेशालय (डी.ए.एल.एस), विमान प्रणाली अभियांत्रिकी निदेशालय (डी.ए.एस.ई) एवं वायु परियोजना एवं योजना निदेशालय (डी.ए.पी.पी) में विभक्त हो गया था।

⁷⁵ एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का पत्र सं. एस.एम/09/ए/डी/सी/4028 दिनांक 01 सितम्बर 2016

एच.ए.एल ने अनुबंध (जून 2010) के प्रति फरवरी 2011 तथा सितम्बर 2013 के बीच भारतीय तटरक्षक के सात डोर्नियर विमानों पर प्रदर्शन यूनिट फिट किये तथा ठेकेदार को परिवर्तन आदेश जारी होने के पश्चात (जून 2010) मूल उपकरण विनिर्माता 'ओ.ई.एम' (अर्थात् मैसर्स एविडाईन) द्वारा निर्मित प्रदर्शन यूनिट, भारतीय तटरक्षक के डोर्नियर विमान पर प्रारम्भ से लगे हुए पांच श्रेणी 'ख' प्रदर्शन यूनिट भी निःशुल्क बदले। इसके अतिरिक्त, एच.ए.एल द्वारा नौसेना को आपूर्त पांच फ्लोट सैटों में प्रदर्शन यूनिट नहीं थे क्योंकि ओ.ई.एम ने उन्हें आपूर्त करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की थी (अक्टूबर 2015)। इस प्रकार, भारतीय नौसेना के दो डोर्नियर विमान समर्पित प्रदर्शन यूनिटों के बिना ही थे जिसके कारण डोर्नियर विमानों की क्षमता प्रभावित हुई।

मंत्रालय ने कहा (मार्च 2017) कि प्रदर्शन यूनिट अत्यधिक विश्वसनीय थे तथा नौसेना के अन्य विमानों जैसे ही थे तथा फ्लोट, समूचे नौसेनिक बेड़े में 'परस्पर परिवर्तन योग्य' थे। यद्यपि उन्होंने स्वीकारा कि विमान बेड़े की उच्च प्रयोज्यता को बनाए रखने के लिए फ्लोट की उपलब्धता बेहतर विकल्प होगा। मंत्रालय ने यह भी कहा कि मद की अनापूर्ति इनके अप्रचलन तथा वैश्विक बाज़ार में इनकी अनुपलब्धता के कारण थी ना कि मैसर्स एच.ए.एल की विफलता के कारण।

मंत्रालय का उत्तर तर्कपूर्ण नहीं है क्योंकि एक प्रदर्शन यूनिट, आपूर्ति आदेश के अन्तर्गत माल की आपूर्ति होने (जनवरी 2014) के पहले ही बी.ई.आर हो गया था (नवम्बर 2013) तथा दो डोर्नियर विमान प्रदर्शन यूनिटों के बिना थे जिनके लिए कोई फ्लोट भी नहीं था। इसके अतिरिक्त, एक भिन्न प्रदर्शन यूनिट के प्रयोग हेतु ढांचागत सुधार की आवश्यकता होगी जिसमें अतिरिक्त समय तथा लागत तत्व शामिल होंगे जिनके कारण ए.ओ.जी स्थिति पैदा हो सकती थी।

इस प्रकार, दो डोर्नियर विमानों पर प्रदर्शन यूनिटों की अप्रयोज्यता/अनुपलब्धता तथा फ्लोट के अभाव ने विमान बेड़े के परिचालन उपयोग को प्रभावित किया जिसके कारण ₹1.19 करोड़ की लागत पर फ्लोट के सृजन का उद्देश्य विफल हो गया। इसके अतिरिक्त, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा अधिप्राप्ति (मार्च 2010), उसी अवधि के दौरान भारतीय तटरक्षक द्वारा की गई अधिप्राप्ति की तुलना में ₹0.76 करोड़ महंगी थी।

3.11 चावल की खरीद पर परिहार्य व्यय

सूखे राशन के प्रावधान और खरीद पर मौजूदा नीति की अवहेलना करते हुए, भारतीय नौसेना ने दिल्ली क्षेत्र में नौसैनिक दल के लिए चावल की स्थानीय खरीद का सहारा लिया, जिससे चावल की खरीद में ₹0.89 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

मौजूदा नीति के अनुसार, रक्षा सेवाओं के तीनों अंगों की सभी इकाईयों को सूखे राशन की स्थानीय खरीद (एल.पी) करने से पहले सेना सेवा कोर (ए.एस.सी) डिपो से अनुपलब्धता प्रमाण पत्र (एन.ए.सी) प्राप्त करना होता है। आई.एन.एस इण्डिया, दिल्ली में भारतीय नौसेना का आधार डिपो है और ए.एस.सी डिपो, दिल्ली छावनी के माध्यम से दिल्ली क्षेत्र में पूरे नौसैनिक दल के राशन की आवश्यकताओं को पूरा करता है।

लेखापरीक्षा ने देखा (जुलाई 2016) कि आई.एन.एस इण्डिया ने अन्य नौसैनिक स्टेशनों अर्थात् मुम्बई, विशाखापत्तनम एवं कोच्चि की भांति दिल्ली नौसैनिक स्टेशन के लिए राशन की मर्दों के प्रावधान और खरीद को ए.एस.सी से अलग करने का प्रस्ताव रखा था। हालांकि प्रस्ताव को मंजूरी नहीं दी गई। इसके अलावा, 2011-12 और 2015-16 के बीच, आई.एन.एस इण्डिया ने ए.एस.सी डिपो दिल्ली छावनी से ₹22.13 प्रति किलोग्राम की दर से 1,49,600 किलोग्राम चावल की मांग की और इसे प्राप्त किया और इसी अवधि के दौरान ₹40.75 प्रति किलोग्राम की औसत दर से 4,80,000 किलोग्राम चावल की स्थानीय खरीद इस आधार पर की कि ए.एस.सी डिपो द्वारा 50 किलो की बोरी में चावल सप्लाई किया जाता है जबकि आवश्यकता 5 किलो की पैकिंग की थी। ए.एस.सी डिपो से अपेक्षित एन.ए.सी प्राप्त किए बिना चावल की स्थानीय खरीद की गई, जिसके परिणामस्वरूप ₹0.89 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। पी.आई.एफ.ए⁷⁶ (नौसेना), ए.एस.सी डिपो से एन.ए.सी मांगे बिना ही चावल की स्थानीय खरीद के लिए सहमति दे रहा था। भारतीय नौसेना ने कहा (जुलाई 2016) कि ए.एस.सी डिपो से प्राप्त चावल बड़ी पैकिंग में था और कार्मिकों के अधिकार के अनुसार इसे छोटे पैकिंग में दोबारा पैक करना थकाऊ, समय लेने वाला और अस्वास्थ्यकर था। उन्होंने फिर पुष्टि की (अगस्त 2016) कि ए.एस.सी से चावल हमेशा 5 किलो के बजाय 50 किलो के बैग में प्राप्त हुआ करता था।

⁷⁶ पी.आई.एफ.ए - प्रधान एकीकृत वित्तीय सलाहकार

नौसेना का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मौजूदा नीति के अनुसार रक्षा सेवाओं (यानी थलसेना, नौसेना और वायुसेना) के द्वारा सूखे राशन की अपनी आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए ए.एस.सी को प्राथमिकता दी जानी है। इस प्रकार, मौजूदा नीति की अवहेलना करते हुए भारतीय नौसेना द्वारा सूखे राशन के प्रावधान के परिणामस्वरूप, चावल की खरीद पर ₹0.89 करोड़ रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ।

यह मामला मंत्रालय को भेजा गया था (दिसंबर 2016); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

2017 की प्रतिवेदन संख्या 20 (नौसेना एवं तटरक्षक)