

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए



संघ सरकार (रक्षा सेवाएं)
नौसेना एवं तटरक्षक
2017 की प्रतिवेदन संख्या 20

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए

लोक सभा में प्रस्तुत किया गया :

राज्य सभा में प्रस्तुत किया गया :

संघ सरकार (रक्षा सेवाएं)

नौसेना एवं तटरक्षक

2017 की प्रतिवेदन संख्या 20

विषय सूची

	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्रस्तावना		iii
शब्दावली		v
विहंगावलोकन		ix
अध्याय I : परिचय		
लेखापरीक्षा की गई इकाइयों की रूपरेखा	1.1	1
लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार	1.2	2
लेखापरीक्षा की प्रणाली एवं कार्यविधि	1.3	3
रक्षा बजट	1.4	3
नौसेना का बजट एवं व्यय	1.5	4
तटरक्षक का बजट एवं व्यय	1.6	8
नौसेना तथा तटरक्षक की प्राप्तियां	1.7	10
लेखापरीक्षा पर प्रतिक्रिया	1.8	11
प्रतिवेदन के संबंध में	1.9	12
अध्याय II: भारतीय नौसेना में नौसैनिक भण्डार तथा उपकरण एवं अतिरिक्त पुर्जों के इनवेंट्री प्रबंधन पर निष्पादन लेखापरीक्षा		
पृष्ठभूमि	2.1	13
प्रावधानीकरण	2.3	23
अधिप्राप्ति	2.4	33
मांग अनुपालन	2.5	40
इनवेंट्री धारिता	2.6	46
एकीकृत सम्भारिकी प्रबंधन तंत्र	2.7	57
निष्कर्ष	2.8	61
अध्याय III : रक्षा मंत्रालय - भारतीय नौसेना		
भारतीय नौसेना में पोतों एवं पनडुब्बियों की दुर्घटनाएं	3.1	63

समुद्री गैस टर्बाइन की ओवरहॉल सुविधा की स्थापना	3.2	89
यू.एच-3एच हेलीकॉप्टरों का संचालन और रखरखाव	3.3	108
पेरिस्कोपों की स्थापना के विलम्ब के कारण सिन्धुघोष वर्ग की पनडुब्बियों का जोखिम भरा उपयोग	3.4	116
अनिवार्य तंत्र की स्थापना न करने के कारण विमानों की उड़ान सुरक्षा से समझौता	3.5	119
ऑफसेट दायित्व के फलन में देरी के कारण बेड़े के टैंकरों का भेद्य होना	3.6	123
दिल्ली क्षेत्र में नौसैनिक अधिकारियों द्वारा लघु-शस्त्र फायरिंग अभ्यास की कमी	3.7	125
एक हेलीकॉप्टर बेड़े के लिए एयरो इंजन की अवांछित अधिप्राप्ति	3.8	127
एक विमान के लिए मोबाइल सैटेलाइट सर्विस टर्मिनल की परिहार्य अधिप्राप्ति एवं स्थापना	3.9	130
डोर्नियर विमानों के लिए मौसम राडारों की अधिप्राप्ति	3.10	131
चावल की खरीद पर परिहार्य व्यय	3.11	134
अध्याय IV : रक्षा मंत्रालय - भारतीय तटरक्षक		
एक पोत निर्माणी को विदेशी विनिमय दर में अन्तर के कारण ₹5.23 करोड़ का अनियमित भुगतान	4.1	137
अनुलग्नक		
अनुलग्नक-I		139
अनुलग्नक-II		140
अनुलग्नक-III		141
अनुलग्नक-IV		142
अनुलग्नक-V		144
अनुलग्नक-VI		146
अनुलग्नक-VII		147
अनुलग्नक-VIII		148

प्रस्तावना

मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए यह प्रतिवेदन, संविधान के अनुच्छेद 151 के अन्तर्गत, राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

इस प्रतिवेदन में संघ सरकार (रक्षा सेवाएं) नौसेना तथा तटरक्षक के लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम निहित हैं।

इस प्रतिवेदन में वे मामले उल्लिखित हैं, जो 2015-16 की अवधि में की गई लेखापरीक्षा के दौरान देखने में आए तथा इसमें वे मामले भी सम्मिलित हैं जो कि पिछले वर्षों में देखने में आए थे, लेकिन पिछले प्रतिवेदनों में सम्मिलित नहीं किए जा सके थे। 2015-16 से बाद की अवधि से संबंधित मामले भी, जहां कहीं आवश्यक थे, शामिल किए गए हैं।

यह लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानदण्डों के अनुरूप की गई है।

शब्दावली

शब्दावली	
ए.ए.एफ.डी.एस	स्वचालित अग्नि खोज तंत्र
ए.बी.सी	सदैव उत्तम नियंत्रण
ए.बी.ई.आर	अनुमानित आर्थिक मरम्मत से परे
ए.सी.एल	वार्षिक उपभोग स्तर
ए.एफ.टी	वार्षिक उड़ान कार्य
ए.एल.एच	उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर
ए.ओ.जी	खराबी की वज़ह से उड़ने में अक्षम विमान
ए.पी.ए	वार्षिक अभ्यास भत्ता
ए.आर.डी	मांगों की वार्षिक समीक्षा
ए.आर.पी	वार्षिक समीक्षा कार्यक्रम
ए.आर.एस	स्वचालित पुनःपूर्ति तंत्र
ए.एस.पी.ए	विमान सेवा अवधि समायोजन
ए.टी.एन	एक्शन टेकन नोट
बी एण्ड डी पुर्जे	आधार एवं गोदाम पुर्जे
बी.ई.आर	किफायती मरम्मत से परे
बी.ओ.आई	बोर्ड ऑफ इन्क्वायरी
सी.ए.ए.टी	कम्प्यूटर सहायक लेखापरीक्षा तकनीक
सी.ए.जी.ए.सी	टक्कर एवं भूमिगत विश्लेषण कोष्ठक
कैट 'ए'	संवेदनशील मद वर्ग 'ए'
सी.सी.एम	न्यूनतम भण्डार स्तर के लिए वर्ग गुणक
सी.सी.यू	उच्च भण्डार स्तर के लिए वर्ग गुणक
सी.ई.टी.एस	ठेकेदार अभियांत्रिकी तकनीकी सेवाएं
सी.एफ.ए	सक्षम वित्तीय प्राधिकारी
सी.जी.एच.क्यू	तटरक्षक मुख्यालय
सी-इन-सी	कमांडर-इन-चीफ
सी.आई.डी.एस	प्रमुख एकीकृत रक्षा स्टाफ
सी.एम.पी	नियन्त्रक सामग्री नियोजन
सी.एन.सी	संविदा वार्तालाप समिति
सी.एन.ओ	गोपनीय नौसेना आदेश
सी.ओ.एल	सम्भारिकी नियन्त्रक
सी.ओ.एम	सामग्री प्रमुख
सी.ओ.एम.सी.ओ.एस (डब्ल्यू)	कोमोडोर कमांडिंग पनडुब्बियां (पश्चिम)
सी.ओ.एम.एस.ए.टी	कमान स्तर सुरक्षा लेखापरीक्षा दल
सी.पी.आर.ओ	खरीद नियन्त्रक

सी.टी.एस	नियन्त्रक तकनीकी सेवाएं
सी.डब्ल्यू.एच	गोदाम नियन्त्रक
डी.ए.सी	रक्षा अधिग्रहण परिषद्
डी.ए.एल.एस	वायु सम्भारिकी सहायता निदेशालय
डी.जी.एन.ओ	महानिदेशक नौसेना परिचालन
डी.जी.एन.पी	महानिदेशक नौसेना परियोजनाएं
डी.जी.एस एण्ड डी	महानिदेशक आपूर्ति एवं निपटान
डी.एन.ए.एम	नौसेना वायु सामग्री निदेशालय
डी.पी.पी	रक्षा खरीद प्रक्रिया
डी.पी.आर	प्रारूप परियोजना प्रतिवेदन
डी.पी.आर.ओ	खरीद निदेशालय
डी.एल.एस	सम्भारिकी सहायता निदेशालय
ई एण्ड एस.पी	उपकरण एवं पुर्जे
ई.सी.डी.आई.एस	विद्युत आरेख एकीकृत प्रदर्शन तंत्र
ई.एल.बी.ए	विस्तृत रेखा विघटन यन्त्र
ई.एन.सी	पूर्वी नौसेना कमान
ई.आर.ए	शिल्पी इंजन कक्ष
एफ.ए	वित्तीय सलाहकार
एफ.ई.आर.वी	विदेशी मुद्रा विनिमय बदलाव
एफ.ओ.सी-इन-सी	फ्लैग ऑफिसर कमांडिंग-इन-चीफ
एफ.ओ.एस.एम	फ्लैग ऑफिसर पनडुब्बी
एफ.ओ.एस.टी	फ्लैग ऑफिसर पनडुब्बी प्रशिक्षण
एफ.पी.क्यू	निश्चित अधिप्राप्ति मात्रा
जी.टी.ज़	गैस टर्बाइन
जी.टी.जी.ज़	गैस टर्बाइन जेनेरेटर्स
जी.एस.एल	गोवा शिपयार्ड लिमिटेड
एच.ए.एल	हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड
एच.ए.टी	बन्दरगाह स्वीकृति परीक्षण
एच.क्यू.एन.ए	नौसेना विमानन मुख्यालय
आई.सी.ए.ओ	अन्तर्राष्ट्रीय नागरिक उड्डयन संस्थान
आई.एफ.ए	एकीकृत वित्तीय सलाहकार
आई.एच.क्यू एम.ओ.डी	एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय
आई.एल.एम.एस	एकीकृत सम्भारिकी प्रबन्धन तंत्र
आई.एन.ए.पी-2	भारतीय नौसेना वायु प्रकाशन-2
आई.एन.ए.एस	भारतीय नौसेना वायु दल
आई.एन.बी.आर	भारतीय नौसेना संदर्भ पुस्तक

आई.एन.सी.ए.टी	भारतीय नौसेना भण्डार सूची
आई.डी.टी	अन्तर्गोदाम स्थानान्तरण
आई.आर.पी.सी.एस	समुद्र में टक्कर की रोकथाम हेतु अन्तर्राष्ट्रीय विनियम
एल.ओ.ए	प्रस्ताव एवं स्वीकृति पत्र
एल.आर.एम.आर	अधिक दूरी का समुद्री निरीक्षण
एल.टी.ई	सीमित निविदा पूछताछ
एल.पी	स्थानीय खरीद
एल.पी.डी	लैंडिंग प्लेटफार्म डॉक
एल.पी.पी	पिछला क्रय मूल्य
एम एण्ड एस	मशीनरी एवं पुर्जे
एम.जी.टी.ओ.सी	समुद्री गैस टर्बाइन ओवरहॉल केन्द्र
एम.आई.एस	प्रबन्धन सूचना तंत्र
एम.ओ	सामग्री संगठन (पहले एन.एस.डी - नौसेना स्टोर डिपो के नाम से विख्यात)
एम.एम.एम	सामग्री प्रबंधन नियमावली
एम.पी.एम	सामग्री नियोजन नियमावली
एम.आर.एच	बहु भूमिका हेलिकॉप्टर
एम.आर.एल.एस	निर्माता द्वारा संस्तुति किए गए पुर्जों की सूची
एम.एस	सामग्री अधीक्षक
एम.एस.एल	न्यूनतम भण्डार स्तर
एम.एस.एस	मोबाईल सैटेलाइट सेवा
एन.ए	अनुपलब्ध
एन.ए.सी	अनुपलब्धता प्रमाण पत्र
एन.बी.सी.डी	परमाणु, जैविक और रासायनिक रक्षा
एन.डी	नौसेना गोदीबाड़ा
एन.आई	नॉट इनकैटिड
एन.एल.सी	नौसेना संभारिकी समिति
एन.एम.एस	नवीन प्रबन्धन समिति
एन.आर	जो रशियन नहीं है
एन.एस	नौसेना स्टोर
एन.एस.डी	नौसेना स्टोर डिपो
ओ.बी.एस	पोत पर पुर्जे
ओ.ई.एम	मूल उपस्कर निर्माता
ओ.एफ.बी	आयुध निर्माणी बोर्ड
ओ.पी.वी	अपतटीय गश्ती पोत
ओ.एल.एस.ए.टी	परिचालनात्मक अधिकारी स्तर सुरक्षा लेखापरीक्षा दल

ओ.एस.टी	परिचालनात्मक समुद्री प्रशिक्षण
ओ.टी.ई	खुली निविदा पूछताछ
पी.ए.सी	मालिकाना वस्तु प्रमाण पत्र
पी.ई.डी	अवधि समाप्ति तिथि
पी.एल.बी	व्यक्तिगत स्थापक बीकन्स
पी.एम.ए	कार्यक्रम प्रबन्धन प्राधिकारी
पी.ओ	क्रय आदेश
पी.ओ.ई.आर/पी.ओ.ई.वी	क्रय अधिकारी का दक्ष मूल्यांकन/समीक्षा
पी.पी.क्यू	अस्थायी अधिप्राप्ति मात्रा
पी.क्यू	खरीद मात्रा
आर.ए.क्यू.ए.एस	क्षेत्रीय वायु गुणवत्ता आश्वासन सेवा
आर.सी	दर संविदा
आर.एफ.पी	प्रस्ताव के लिए अनुरोध
आर.आई.ओ	कार्यालय में जारी
आर.आई.टी.ई.एस	रेल इण्डिया तकनीकी एवं आर्थिक सेवाएं
आर.पी.पी	रीफिट नियोजन प्रक्रिया
आर.एस	रशियन स्टोर्स
आर.टी.डी	मरम्मत तकनीकी प्रलेख
एस.ए.आर	तलाश एवं बचाव
एस.ए.टी	समुद्री स्वीकृति परीक्षण
एस.डी.एल.एम	मानक डिपो स्तर रख-रखाव
एस.एच.ओ.पी.एस	पोत परिचालन मानक
एस.के, एस.एस.के	स्टोर कीपर, वरिष्ठ स्टोर कीपर
एस.एल.एम.एस	पोत का सम्भारिकी प्रबन्धन तंत्र
एस.एन.सी	दक्षिणी नौसेना कमान
एस.ओ.पी	मानक परिचालन प्रक्रियाएं
एस.एस.एस	आधिक्य प्रयोज्य स्टोर्स
एस.एस.एस.डी.सी	अधिक प्रयोज्य स्टोर्स निपटान समिति
एस.टी.ई	एकल निविदा पूछताछ
टी.सी.ए.एस	यातायात टकराव परिहार्य तंत्र
यू.ई	इकाई स्थापना
यू.एस.जी	संयुक्त राज्य सरकार
यू.एस.एल	उच्च स्टाक स्तर
वी.ई.डी	महत्वपूर्ण, आवश्यक, इच्छित
डब्ल्यू.एन.सी	पश्चिमी नौसेना कमान

विहंगावलोकन

वर्ष 2015-16 के दौरान रक्षा सेवाओं का कुल व्यय ₹2,43,534 करोड़ था। इसमें से, नौसेना ने ₹35,196 करोड़ खर्च किए जबकि तटरक्षक ने ₹3,034 करोड़ खर्च किए, जो की कुल रक्षा व्यय का लगभग क्रमशः 14.45 प्रतिशत तथा 1.25 प्रतिशत था। नौसेना के व्यय का मुख्य भाग पूंजीगत स्वरूप का है, जो कुल व्यय का लगभग 56.47 प्रतिशत है जबकि तटरक्षक का कुल व्यय पूंजीगत एवं राजस्व शीर्षों के बीच समान रूप से प्रत्येक के लिए ₹1,517 करोड़ वितरित किया गया था।

इस प्रतिवेदन में भारतीय नौसेना तथा भारतीय तटरक्षक के लेन-देन की लेखापरीक्षा से उद्भूत मुख्य निष्कर्ष शामिल किए गए हैं। प्रतिवेदन में शामिल किए गए कुछ मुख्य निष्कर्षों की चर्चा नीचे की गई है:

I. भारतीय नौसेना में नौसैनिक भण्डार तथा उपकरण एवं अतिरिक्त पुर्जों के इनवेंट्री प्रबंधन पर निष्पादन लेखापरीक्षा

सामग्री नियोजन में जिम्मेदारी के कई क्षेत्र हैं, लेकिन सबसे महत्वपूर्ण प्रावधान, इनवेंट्री प्रबंधन और मुद्दा प्रबंधन हैं। इनवेंट्री वहन की लागत को कम करने के लिए अच्छी इनवेंट्री प्रबंधन महत्वपूर्ण है। एकीकृत रसद प्रबंधन तंत्र के रूप में स्वचालन के माध्यम से इस क्षेत्र में प्रावधानीकरण और निरंतर सुधार में सूचना प्रौद्योगिकी की एक महत्वपूर्ण भूमिका होती है, जो एक ऑन-लाइन, डेटा से जुड़े कंप्यूटर तंत्र द्वारा नौसेना की सामग्री नियोजन का समर्थन करते हैं।

प्रणाली आधारित प्रोविज़निंग फार्मूला द्वारा सृजित अधिप्राप्ति मात्रा अधिक थी तथा अनुमानित मात्रा, विद्यमान फार्मूले में बीजगणितीय विसंगति के कारण तीन से छः वर्षों के वार्षिक उपभोग की आवश्यकता के समान थी। भारतीय नौसेना में इनवेंट्री कंट्रोल मैकेनिज्म की कमी इस सीमा तक है कि एबीसी वर्गीकरण मानदंडों का पालन नहीं किया गया था। यह इनवेंट्री के अधिकतम और न्यूनतम स्टॉक स्तर की समीक्षा प्रावधान और मूल्यांकन की गुणवत्ता पर प्रभाव डालता है। मांगपत्रों के प्रसंस्करण के लिए निर्धारित समय का पालन नहीं किया गया था जो भंडारों की खरीद में व्यापक प्रभाव का कारण था। मालिकाना हक प्रमाण पत्र और एकल संविदा जांच के

तहत खरीदी गई मर्दे, खुली निविदा पूछताछ और दर संविदाओं के तहत खरीदे गए मर्दों की तुलना में काफी अधिक थे, जिससे कम प्रतिस्पर्धा/एकाधिकार की स्थिति हो गई थी। ₹46.92 करोड़ की अप्रचलित मर्दों की खरीद का निर्णय करते समय यथोचित परिश्रम की कमी का संकेत मिला। सामग्री संगठनों में औसत मांग अनुपालन लगभग 70 प्रतिशत था। ऊपरी स्टॉक स्तर से ज्यादा सामग्री संगठनों द्वारा ₹7359.37 करोड़ के मूल्य की इनवेंट्री रखी हुई थी जिसके परिणामस्वरूप भंडारों की खराबी और अप्रचलन से संबंधित जोखिम के साथ प्रतिवर्ष ₹588.75 करोड़ की इनवेंट्री वहन की लागत का दायित्व हुआ।

(अध्याय-II)

II. 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।

(पैराग्राफ 3.1)

III. 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.टी.ज़ के लिए ओवरहॉल की सुविधा में उपकरणों की खरीद और निर्माण कार्यों के बीच समकालीनता की कमी के कारण देरी हुई। परिणामतः, नौसेना जी.टी.ज़ के ओवरहाल 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।

(पैराग्राफ 3.2)

IV. 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।

(पैराग्राफ 3.3)

V. 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 गया।

(पैराग्राफ 3.4)

VI. 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 10 उपकरणों की अधिक खरीद हुई।

(पैराग्राफ 3.5)

VII. 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 वाह्य 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 समयापूर्व भुगतान हुआ।

(पैराग्राफ 3.6)

VIII. 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।

(पैराग्राफ 3.7)

IX. 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 क्लियरिटी 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 बी.ई.आर 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।

(पैराग्राफ 3.8)

X. 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 बेड़े पैमाने पर निष्फल हो जाएगी।

(पैराग्राफ 3.9)

XI. डोर्नियर विमानों के लिए मौसम राडारों की अधिप्राप्ति

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

(पैराग्राफ 3.10)

XII. 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।

(पैराग्राफ 3.11)

XIII. एक पोत निर्माणी को विदेशी विनिमय दर में अन्तर के कारण ₹5.23 करोड़ का अनियमित भुगतान

भारतीय तटरक्षक ने संविदागत प्रावधानों की गलत व्याख्या के कारण विदेशी विनिमय दर में अन्तर के रूप में मैसर्स गोवा शिपयार्ड लिमिटेड, गोवा को ₹5.23 करोड़ का भुगतान किया।

(पैराग्राफ 4.1)

2017 की प्रतिवेदन संख्या 20 (नौसेना एवं तटरक्षक)

अध्याय I : परिचय

1.1 लेखापरीक्षा की गई इकाईयों की रूपरेखा

यह प्रतिवेदन रक्षा मंत्रालय के अन्तर्गत निम्नलिखित संगठनों के वित्तीय लेन देन की लेखापरीक्षा से उत्पन्न मामलों से संबंधित है:

1.1.1 भारतीय नौसेना

भारतीय नौसेना का प्रधान नौसेनाध्यक्ष होता है। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना), भारतीय नौसेना का शीर्ष अंग तथा मुख्य प्रबन्धकीय संगठन है और नौसेना के कमान, नियंत्रण तथा प्रशासनिक कार्यों के लिए उत्तरदायी है। भारतीय नौसेना की प्रचालनात्मक तथा अनुरक्षण इकाईयों में मुख्यतः युद्धपोत तथा पनडुब्बियां, गोदीबाड़ा, नौसेना पोत मरम्मत बाड़े, अस्त्र-शस्त्र उपकरण डिपो तथा सामग्री संगठन शामिल हैं। भारतीय नौसेना का एक विमानन विंग है जिसके अधीन वायु स्टेशन तथा संबंधित मरम्मत सुविधाएं आती हैं। भारतीय नौसेना के पास युद्धपोत निरीक्षण दल भी हैं जो संबंधित पोतनिर्माण बाड़ों पर पोतों तथा पनडुब्बियों के निर्माण को देखभाल करते हैं।

नौसेना की सैन्य भूमिका का उद्देश्य राष्ट्रीय हित के विरुद्ध किए गए हस्तक्षेप या कार्रवाई को रोकना और युद्ध की स्थिति में शत्रुओं को पूर्णतयः पराजित करने की योग्यता रखना है। वर्ष 2015-16 के दौरान भारतीय नौसेना के द्वारा राष्ट्र को दिए गए मुख्य योगदान¹ निम्न थे:

- अन्तर्राष्ट्रीय बेडा समीक्षा (आई.एफ.आर-16) का विशाखापत्तनम मे 04 फरवरी 2016 से 08 फरवरी 2016 के बीच आयोजन।
- कोलकाता श्रेणी के नियंत्रित प्रक्षेपास्त्र विनाशक के द्वितीय पोत भारतीय नौसेना पोत (आई.एन.एस) कोच्चि की नियुक्ति।
- टारपीडो लान्च रिकवरी पोत (टी.एल.आर.वी) आई.एन.एस अस्त्रधारिणी की नियुक्ति।
- मिग 29के वायुयान के संचालन हेतु कार्मिकों के प्रशिक्षण के लिए प्रशिक्षण सिमुलेटर सुविधा की सेवा नियुक्ति।
- आठ पी8-आई लांग रेन्ज मैरीटाईम वारफेयर (एल.आर.एम.आर.ए.एस.डब्ल्यू) वायुयानों का शामिल होना।
- 13 त्वरित सहायता पोतों (आई.एस.वी) की सेवा नियुक्ति।

¹ स्रोत: भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय का 2015-16 का वार्षिक प्रतिवेदन।

1.1.2 भारतीय तटरक्षक

भारतीय तटरक्षक का सृजन देश के व्यापक समुद्रतटों तथा समुद्रतटीय सम्पत्ति की सुरक्षा हेतु किया गया था। महानिदेशक तटरक्षक, तटरक्षकों का सामान्य निरीक्षण, निर्देशन तथा नियंत्रण सम्पादित करता है। तटरक्षक के पास तस्करी, भारतीय समुद्री क्षेत्रों में अतिक्रमण आदि जैसे अवैध क्रियाकलापों के लिए समुद्र तट पर गश्ती के लिए विभिन्न प्रकार के गश्ती पोत हैं। तटरक्षक के पास तटवर्ती क्षेत्रों की गश्ती हेतु स्थायी तथा रोटरी विंग वायुयानों के साथ समुद्र पर तलाशी तथा बचाव मिशन कार्यान्वित करने के लिए एक विमानन विंग भी है। विमानन विंग के पास सभी तटवर्ती क्षेत्रों में अपने कार्यों को प्रभावी ढंग से करने के लिए तटरक्षक हवाई स्टेशन तथा हवाई एनक्लेव हैं। वर्ष 2015-16 के दौरान तटरक्षक की मुख्य उपलब्धियाँ² निम्न थी:

- अपतटीय गश्ती पोत (ओ.पी.वी) अर्थात् भारतीय तटरक्षक पोत (आई.सी.जी.एस) समर्थ का सेवा नियुक्त किया जाना।
- प्रदूषण नियंत्रण पोत (पी.सी.वी) अर्थात् आई.सी.जी.एस समुद्र पावक का सेवा नियुक्त किया जाना।
- सात त्वरित गश्ती पोतों (एफ.पी.वी) का शामिल होना।
- ग्यारह अवरोधक पोतों (आई.बी) का शामिल होना।

प्रतिवेदन रक्षा मंत्रालय के अन्तर्गत निम्नलिखित संगठनों के वित्तीय लेन देन की लेखापरीक्षा से उत्पन्न मामलों से भी संबंधित है:

- रक्षा मंत्रालय के रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन और मुख्यतः भारतीय नौसेना को समर्पित इसकी प्रयोगशालायें।
- भारतीय नौसेना एवं तटरक्षक से संबंधित रक्षा लेखा विभाग
- भारतीय नौसेना एवं तटरक्षक से संबंधित सैन्य अभियंता सेवाएँ

1.2 लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार

भारत के संविधान के अनुच्छेद 149 तथा भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के (कर्तव्य, शक्तियाँ और सेवाओं की स्थिति) अधिनियम, 1971 और लेखापरीक्षा एवं लेखा के विनियम 2007, लेखापरीक्षा और लेखापरीक्षा की विस्तृत कार्यप्रणाली और उसके प्रतिवेदन के लिए प्राधिकार देते हैं।

² स्रोत: भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय का 2015-16 का वार्षिक प्रतिवेदन।

प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा नौसेना, नई दिल्ली का कार्यालय, मुम्बई, विशाखापत्तनम तथा कोच्चि के अपने तीन शाखा कार्यालयों के साथ भारतीय नौसेना, तटरक्षक तथा अन्य संबंधित संगठनों की लेखापरीक्षा के लिए उत्तरदायी है।

1.3 लेखापरीक्षा की प्रणाली एवं कार्यविधि

लेखापरीक्षा को जोखिमों के विश्लेषण और मूल्यांकन के माध्यम से प्राथमिकता दी जाती है ताकि प्रमुख प्रचालन इकाईयों में उनके महत्व का आकलन किया जा सके। किया गया व्यय, प्रचालनात्मक महत्व, पिछली लेखापरीक्षा के परिणाम तथा आन्तरिक नियंत्रण की शक्ति उन मुख्य कारकों में से है जो जोखिमों की तीव्रता को निर्धारित करते हैं। जोखिम निर्धारण के आधार पर लेखापरीक्षा करने के लिए एक वार्षिक लेखापरीक्षा योजना बनायी जाती है।

एक लेखापरीक्षा की गई इकाई के लेखापरीक्षा निष्कर्ष स्थानीय लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों/मामलों के विवरणों के माध्यम से सूचित किए जाते हैं। लेखापरीक्षा की गई इकाई से प्राप्त उत्तर पर विचार किया जाता है जिसके परिणामस्वरूप या तो लेखापरीक्षा आपत्ति का निपटान कर दिया जाता है या आगामी लेखापरीक्षा चक्र में अनुपालन हेतु संदर्भित किया जाता है। अतिगम्भीर अनियमितताएं ड्राफ्ट पैराग्राफ के रूप में लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल करने के लिए प्रसंस्करण की जाती हैं जो कि संसद के दोनों सदनों के समक्ष रखने के लिए भारत के संविधान के अनुच्छेद 151, के अन्तर्गत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत किये जाते हैं। निष्पादन लेखापरीक्षाएं, लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र की व्याख्या, एंटी कॉन्फ्रेंस के आयोजन, इकाईयों के नमूनों, एग्जिट कॉन्फ्रेंस, ड्राफ्ट रिपोर्ट पर फीडबैक को शामिल करने तथा अन्तिम रिपोर्ट जारी करने के माध्यम से की जाती है।

1.4 रक्षा बजट

रक्षा बजट विस्तृत रूप से राजस्व तथा पूंजीगत व्यय के अन्तर्गत श्रेणीबद्ध है। जबकि राजस्व व्यय में वेतन एवं भत्ते, भण्डार, परिवहन तथा कार्य सेवाएं आदि सम्मिलित हैं, पूंजीगत व्यय में नए पोतों, पनडुब्बियाँ, शस्त्रों, गोलाबारूद की खरीद तथा पुराने भण्डार का प्रतिस्थापन और निर्माण कार्य में आने वाला व्यय समावेशित है। 2011-12 से 2015-16 के दौरान रक्षा व्यय का विवरण निम्न तालिका में दर्शाया गया है :

तालिका 1.1: कुल रक्षा बजट आबंटन और वास्तविक व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्णन	वर्ष				
	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
बजट आबंटन	1,78,891	1,98,526	2,17,649	2,54,000	2,64,142
वास्तविक व्यय	1,75,898	1,87,469	2,09,789	2,37,394	2,43,534

स्रोत: रक्षा सेवाओं के वर्ष-वार विनियोग लेखे

विगत पाँच वर्षों के दौरान रक्षा व्यय में 2011-12 में ₹1,75,898 करोड़ से 2015-16 में ₹2,43,534 करोड़ अर्थात् 38.45 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी दर्ज की गई। रक्षा व्यय 2015-16 में पिछले वर्ष के व्यय से 2.59 प्रतिशत बढ़ गया, अर्थात् 2014-15 में ₹2,37,394 करोड़ से 2015-16 में ₹2,43,534 करोड़ हो गया। 2015-16 में रक्षा सेवाओं के कुल व्यय में भारतीय नौसेना का हिस्सा ₹35,196 करोड़ अर्थात् 14.45 प्रतिशत था।

1.5 नौसेना का बजट एवं व्यय

भारतीय नौसेना के संबंध में 2011-12 से 2015-16 के दौरान विनियोग तथा व्यय की संक्षिप्त स्थिति निम्न तालिका में दर्शाई गई है:

तालिका 1.2 : विनियोग एवं व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्णन		वर्ष				
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
अन्तिम अनुदान	पूँजीगत	17,922	17,066	19,386	21,807	19,757
	राजस्व	12,347	12,755	13,364	14,536	16,126
	योग	30,269	29,821	32,750	36,343	35,883
वास्तविक व्यय	पूँजीगत	19,211	17,760	20,359	22,270	19,875
	राजस्व	12,059	12,119	13,472	14,352	15,321
	योग	31,270	29,879	33,831	36,622	35,196
कुल आधिक्य/बचत (+)/(-)	पूँजीगत	(+)1,290	(+)694	(+)973	(+)463	(+)118
	राजस्व	(-)288	(-)636	(+)108	(-)184	(-)805
	योग	(+)1,002	(+)58	(+)1,081	(+)279	(-)687

स्रोत: रक्षा सेवाओं के वर्ष-वार विनियोग लेखे

पाँच वर्षों के लिए विनियोग लेखाओं, रक्षा सेवाओं का विश्लेषण, प्रत्येक वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक – महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन, संघ सरकार- संघ सरकार के लेखे में शामिल किया गया था।

1.5.1 नौसेना व्यय

भारतीय नौसेना के व्यय का विस्तृत सार निम्न तालिका में दिया गया है:

तालिका 1.3 : भारतीय नौसेना का व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्णन	वर्ष				
	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
कुल रक्षा व्यय	1,75,898	1,87,469	2,09,789	2,37,394	2,43,534
कुल नौसेना व्यय	31,270	29,879	33,831	36,622	35,196
पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशतता परिवर्तन	(+)14.61	(-) 4.45	(+)13.23	(+)8.25	(-)3.89
कुल रक्षा व्यय के प्रतिशतता के रूप में	17.78	15.94	16.13	15.43	14.45
राजस्व व्यय	12,059	12,119	13,472	14,352	15,321
पूँजीगत व्यय	19,211	17,760	20,359	22,270	19,875

स्रोत: रक्षा सेवाओं के वर्ष-वार विनियोग लेखे

2011-12 से 2015-16 के दौरान भारतीय नौसेना द्वारा किया गया कुल व्यय, कुल रक्षा व्यय के 14.45 और 17.78 प्रतिशत के मध्य था। वर्ष 2015-16 में, भारतीय नौसेना का व्यय, पिछले वर्ष की तुलना में 3.89 प्रतिशत घट कर ₹36,622 करोड़ से ₹35,196 करोड़ हो गया।

1.5.2 पूंजीगत व्यय

भारतीय नौसेना के लिए विगत पांच वर्षों (2011-12 से 2015-16) के लिए विभिन्न श्रेणियों के प्रति व्यय का औसत वार्षिक वितरण निम्न तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 1.4 : भारतीय नौसेना का पूंजीगत व्यय

(₹ करोड़ में)

शीर्ष	वर्ष				
	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
नौसेना बेड़ा	10,320 (54%)	11,074 (62%)	8,151 (40%)	13,355 (60%)	10,765 (54%)
नौसेना गोदीबाड़ा	648 (3%)	752 (4%)	633 (3%)	635 (3%)	778 (4%)
विमान एवं एयरो इंजन	4,336 (23%)	1,695 (10%)	7,746 (38%)	3,248 (15%)	4,183 (21%)
निर्माण कार्य	515 (3%)	527 (3%)	516 (3%)	646 (3%)	680 (4%)
अन्य उपकरण ³	2,583 (13%)	2,773 (16%)	2,630 (13%)	3,654 (16%)	2,656 (13%)
अन्य	809 (4%)	939 (5%)	683 (3%)	731 (3%)	813 (4%)
योग	19,211	17,760	20,359	22,270	19,875

स्रोत: रक्षा सेवाओं के वर्ष-वार विनियोग लेखे

भारतीय नौसेना का पूंजीगत व्यय 2011-12 से 2015-16 तक पांच वर्ष की अवधि के दौरान ₹19,211 करोड़ से बढ़कर ₹19,875 करोड़ हो गया अर्थात् इसमें 3.46 प्रतिशत की वृद्धि हुई। पिछले वर्ष की तुलना में नौसेना के पूंजीगत व्यय में 2014-15 में ₹22,270 करोड़ से 2015-16 में ₹19,875 करोड़ अर्थात् 10.75 प्रतिशत की कमी हुई। वर्ष 2015-16 के दौरान पूंजीगत व्यय का महत्वपूर्ण भाग (54 प्रतिशत) नौसैनिक बेड़े पर व्यय किया गया, 21 प्रतिशत एवं 13 प्रतिशत क्रमशः विमानों तथा एयरो इंजन तथा अन्य उपकरणों पर व्यय किया गया, तथा 4 प्रतिशत प्रत्येक नौसेना गोदीबाड़े, निर्माण कार्य एवं अन्य पर खर्च किए गए।

³ अन्य उपकरणों में इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक्स, शस्त्र, अन्तरिक्ष तथा उपग्रह, इलेक्ट्रॉनिक युद्ध आदि शामिल हैं।

1.5.3 राजस्व व्यय

पिछले पांच वर्षों के लिए राजस्व व्यय की विभिन्न श्रेणियों के प्रति व्यय का वितरण नीचे दर्शाया गया है:

तालिका 1.5 : भारतीय नौसेना का राजस्व व्यय

(₹ करोड़ में)

शीर्ष	वर्ष				
	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
वेतन एवं भत्ते	4,508 (37%)	4,697 (39%)	5,085 (38%)	5,788 (40%)	6,190 (40%)
भण्डार	4,173 (35%)	3,982 (33%)	4,619 (34%)	4,151 (29%)	4,166 (27%)
कार्य	763 (6%)	760 (6%)	1,031 (8%)	1,124 (8%)	1,309 (9%)
परिवहन	353 (3%)	380 (3%)	347 (3%)	355 (3%)	412 (3%)
मरम्मत/ रीफिट	768 (6%)	654 (5%)	593 (4%)	863 (6%)	776 (5%)
अन्य	1,494 (12%)	1,646 (14%)	1,797 (13%)	2,071 (14%)	2,468 (16%)
योग	12,059	12,119	13,472	14,352	15,321

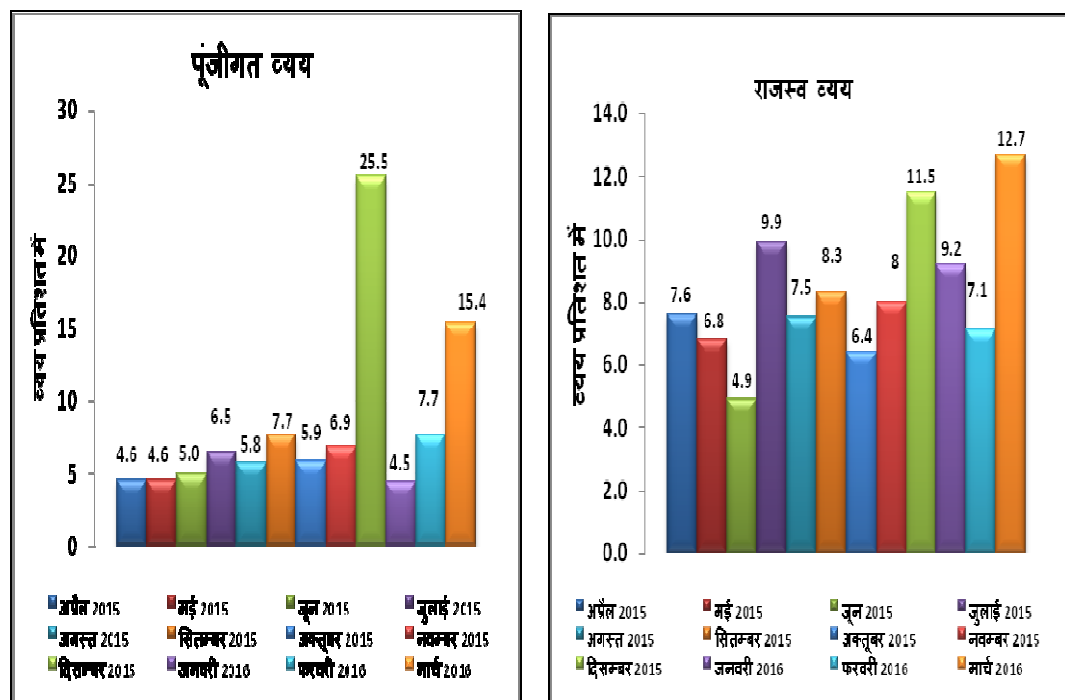
स्रोत: रक्षा सेवाओं के वर्ष-वार विनियोग लेखे

2011-12 से 2015-16 तक पाँच वर्ष की अवधि के दौरान, भारतीय नौसेना का राजस्व व्यय 2011-12 में ₹12,059 करोड़ से 27 प्रतिशत बढ़ कर 2015-16 में ₹15,321 करोड़ हो गया। पिछले वर्ष 2014-15 में ₹14,352 करोड़ की तुलना में भारतीय नौसेना का राजस्व व्यय 2015-16 में 6.75 प्रतिशत बढ़कर ₹15,321 करोड़ हो गया। भारतीय नौसेना का राजस्व व्यय मुख्यतः वेतन एवं भत्ते तथा भण्डार पर क्रमशः 40 प्रतिशत एवं 27 प्रतिशत किया गया था।

1.5.4 वर्ष के दौरान भारतीय नौसेना के व्यय का स्वरूप

2015-16 के दौरान पूंजीगत तथा राजस्व व्यय का प्रवाह निम्न चित्र में दर्शाया गया है:

चित्र 1.1 : 2015-16 के दौरान भारतीय नौसेना के व्यय का स्वरूप



स्रोत: रक्षा मंत्रालय (वित्त) बजट-I अनुभाग द्वारा प्रदत्त सूचना

व्यय के प्रवाह की संवीक्षा से ज्ञात हुआ कि मार्च 2016 में भारतीय नौसेना का पूँजीगत व्यय 15.4 प्रतिशत था तथा 27.6 प्रतिशत पूँजीगत व्यय अंतिम तिमाही में किया गया जो मार्च के महीने में 15 प्रतिशत की सीमा तथा अन्तिम तिमाही की 33 प्रतिशत की सीमा के अन्दर था जो वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित की गई है। भारतीय नौसेना का राजस्व व्यय भी वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित सीमाओं के भीतर ही था।

1.6 तटरक्षक का बजट एवं व्यय

तटरक्षक का बजट रक्षा मंत्रालय के विविध अनुदान का भाग है। राजस्व तथा पूँजीगत के लिए प्रदत्त राशि क्रमशः मुख्य शीर्ष 2037- 'सीमा शुल्क (बचाव तथा अन्य कार्य - तटरक्षक संगठन)' तथा 4047- 'वित्तीय सेवाओं का पूँजीगत परिव्यय, सीमा शुल्क (तटरक्षक संगठन)' के अंतर्गत है। रक्षा मंत्रालय के अधीन तटरक्षक व्यय के लिए पृथक मुख्य शीर्ष नहीं खोले गए हैं।

1.6.1 तटरक्षक का व्यय

आबंटन तथा व्यय का विस्तृत सार निम्न तालिका में दिया गया है:

तालिका 1.6 : तटरक्षक का व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्णन		वर्ष				
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
अन्तिम अनुदान/ विनियोग	पूँजीगत	1,600	1,565	1,060	1,140	1,500
	राजस्व	933	960	1,018	1,295	1,548
	योग	2,533	2,525	2,078	2,435	3,048
व्यय	पूँजीगत	1,575	1,565	1,070	1,142	1,517
	राजस्व	926	945	1,048	1,286	1,517
	योग	2,501	2,510	2,118	2,428	3,034

स्रोत: तटरक्षक मुख्यालय द्वारा प्रदत्त सूचना

तटरक्षक का व्यय 2011-12 से 2015-16 तक पांच वर्ष की अवधि के दौरान ₹2,118 करोड़ तथा ₹3,034 करोड़ के बीच था। पिछले वर्ष की तुलना में 2015-16 में व्यय में 24.96 प्रतिशत बढ़ोत्तरी हुई। निरपेक्ष संदर्भ में तटरक्षक का व्यय 2014-15 में ₹2,428 करोड़ से बढ़कर 2015-16 में ₹3,034 करोड़ हो गया।

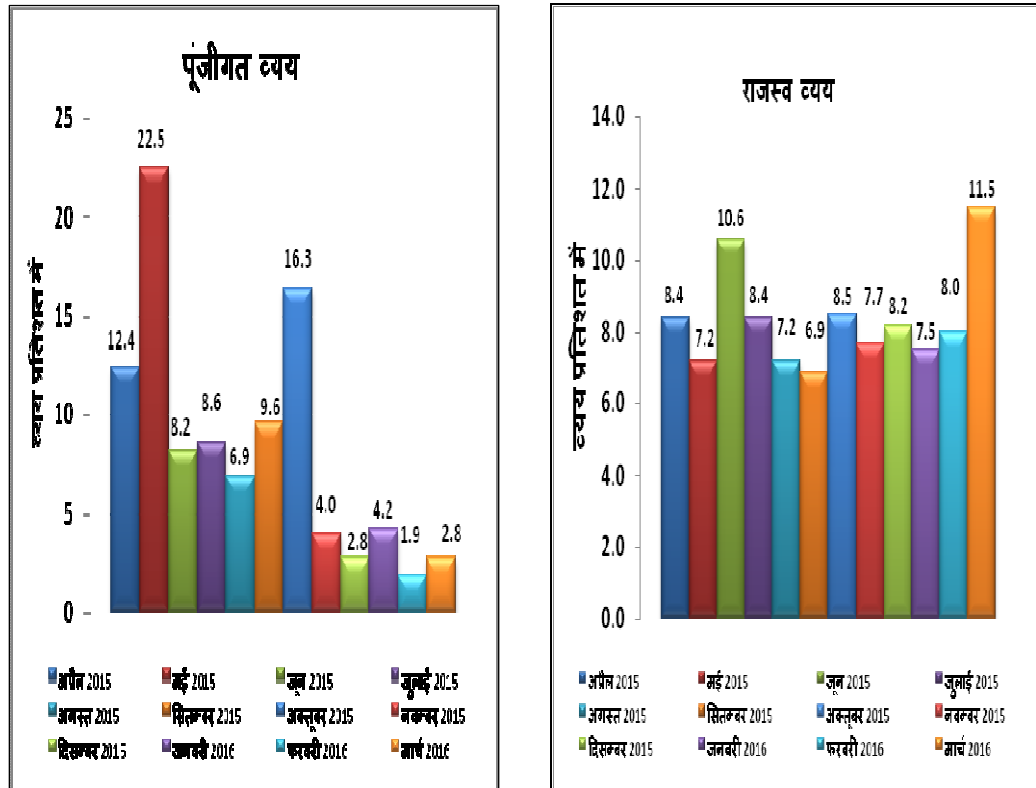
तटरक्षक का पूँजीगत व्यय 2011-12 से 2015-16 तक पांच वर्ष की अवधि के दौरान ₹1,070 करोड़ तथा ₹1,575 करोड़ के बीच था, जबकि तटरक्षक का राजस्व व्यय 2011-12 में ₹926 करोड़ से बढ़कर 2015-16 में ₹1,517 करोड़ हो गया अर्थात् तटरक्षक के राजस्व व्यय में 2011-12 से 2015-16 तक पांच वर्ष की अवधि के दौरान 63.82 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

पिछले वर्ष की तुलना में तटरक्षक का पूँजीगत व्यय 2015-16 में लगभग 32.84 प्रतिशत बढ़कर ₹1,142 करोड़ से ₹1,517 करोड़ हो गया। तटरक्षक का राजस्व व्यय पिछले वर्ष की तुलना में लगभग 17.96 प्रतिशत बढ़कर ₹1,286 करोड़ से 2015-16 में ₹1,517 करोड़ हो गया।

1.6.2 वर्ष के दौरान व्यय का स्वरूप

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2015-16 के दौरान पूँजीगत तथा राजस्व व्यय के प्रवाह की जांच की, जिसे नीचे दर्शाया गया है:

चित्र 1.2 : वर्ष 2015-16 के दौरान तटरक्षक के व्यय का स्वरूप



स्रोत: तटरक्षक मुख्यालय द्वारा प्रदत्त सूचना

व्यय की संवीक्षा से पता चला कि तटरक्षक ने पूँजीगत व्यय का 2.8 प्रतिशत मार्च 2016 के महीने में खर्च किया तथा 8.9 प्रतिशत पूँजीगत व्यय अन्तिम तिमाही में किया जो वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित की गई मार्च के महीने में 15 प्रतिशत की सीमा तथा अन्तिम तिमाही की 33 प्रतिशत की सीमा के अन्दर था। राजस्व व्यय भी वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित सीमाओं के भीतर ही था।

1.7 नौसेना तथा तटरक्षक की प्राप्तियां

2011-12 से 2015-16 के दौरान पिछले पांच वर्षों की अवधि में भारतीय नौसेना तथा भारतीय तटरक्षक से संबंधित उन सेवाओं के लिए प्राप्तियां तथा वसूली का विवरण, जो कि उन्होंने अन्य संगठनों/विभागों के लिए प्रदान की थी, नीचे तालिका में दिए गए हैं:

तालिका 1.7: भारतीय नौसेना एवं तटरक्षक की राजस्व प्राप्तियाँ

(₹ करोड़ में)

वर्ष	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
नौसेना के संबंध में प्राप्ति तथा वसूली	154.94	285.07	437.89	673.13	328.77
तटरक्षक के संबंध में प्राप्ति तथा वसूली	6.73	34.41	27.19	24.60	31.45

स्रोत: रक्षा मंत्रालय (वित्त) बजट-1 और तटरक्षक मुख्यालय द्वारा प्रदत्त वास्तविक प्राप्तियों के आकड़े

2011-12 से 2015-16 तक पांच वर्ष की अवधि के दौरान नौसेना के संबंध में प्राप्ति और वसूली ₹154.94 करोड़ से ₹673.13 करोड़ के मध्य रही। जबकि वर्ष 2011-12 से वर्ष 2015-16 तक पांच वर्ष की अवधि के दौरान तटरक्षक के संबंध में प्राप्ति और वसूली ₹6.73 करोड़ से ₹34.41 करोड़ के मध्य रही।

नौसेना के संबंध में प्राप्ति और वसूलियों ने पिछले वर्ष 2014-15 में ₹673.13 करोड़ की तुलना में 2015-16 में ₹328.77 करोड़ अर्थात् 51.16 प्रतिशत की गिरावट दर्शाई, जबकि तटरक्षक के संबंध में प्राप्ति और वसूलियों ने पिछले वर्ष 2014-15 में ₹24.60 करोड़ की तुलना में वर्ष 2015-16 में ₹31.45 करोड़ अर्थात् 27.85 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाई।

1.8 लेखापरीक्षा पर प्रतिक्रिया

1.8.1 पूर्व प्रतिवेदनों के लेखापरीक्षा के पैराग्राफों पर की गई कार्यवाही

विभिन्न लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में उल्लिखित सभी मामलों के संबंध में कार्यपालिका की जवाबदेही निश्चित करने हेतु लोक लेखा समिति ने इच्छा व्यक्त की कि 31 मार्च 1996 और उसके बाद समाप्त वर्ष के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में उल्लिखित सभी पैराग्राफों पर संसद में प्रतिवेदनों को प्रस्तुत करने के चार महीने के भीतर की गई कार्यवाही टिप्पणी (ए.टी.एन), लेखापरीक्षा द्वारा जाँच कराकर, प्रस्तुत कर दिए जाएं।

31 मार्च 2017 को नौसेना तथा तटरक्षक से संबंधित लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर बकाया कार्यवाही टिप्पणी की स्थिति नीचे दर्शाई गई है:

तालिका 1.8 : ए.टी.एन की स्थिति

ए.टी.एन की स्थिति	नौसेना एवं तटरक्षक
लेखापरीक्षा पैराग्राफ/प्रतिवेदन जिन पर मंत्रालय द्वारा ए.टी.एन पहली बार भी प्रस्तुत नहीं की गई हैं।	01
लेखापरीक्षा पैराग्राफ/प्रतिवेदन जिन पर संशोधित ए.टी.एन प्रतीक्षित है	36

1.8.2 ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर मंत्रालय की प्रतिक्रिया

वित्त मंत्रालय (व्यय विभाग) ने जून 1960 में सभी मंत्रालयों को अनुदेश जारी किए कि भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन में सम्मिलित किए जाने वाले प्रस्तावित ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर अपना प्रत्युत्तर छः सप्ताह के अन्दर भेज दें।

“भारतीय नौसेना में नौसेना भण्डार, उपकरण एवं पुर्जे प्रबंधन” पर ड्राफ्ट निष्पादन लेखापरीक्षा सचिव, रक्षा मंत्रालय को अर्ध शासकीय पत्र द्वारा नवम्बर 2016 में भेजा गया था। इसी प्रकार, फरवरी एवं दिसम्बर 2016 के दौरान 14 ड्राफ्ट पैराग्राफ मंत्रालय को भेजे गए तथा लेखापरीक्षा निष्कर्षों की ओर उनका ध्यान आकर्षित करने और निर्दिष्ट छः सप्ताह के अन्दर अपना प्रत्युत्तर भेजने के लिए निवेदन किया गया।

वित्त मंत्रालय द्वारा जारी अनुदेशों के बावजूद, रक्षा मंत्रालय ने प्रतिवेदन में निष्पादन लेखापरीक्षा सहित 13 पैराग्राफों में से आठ पैराग्राफों का उत्तर नहीं दिया। अतः इन पैराग्राफों के बारे में मंत्रालय की टिप्पणी सम्मिलित नहीं की जा सकी।

1.9 प्रतिवेदन के संबंध में

इस प्रतिवेदन में एक निष्पादन लेखापरीक्षा के अतिरिक्त 12 लेखापरीक्षा पैराग्राफ चार अध्यायों में सम्मिलित हैं जो निम्न हैं:

- अध्याय-II के अंतर्गत “भारतीय नौसेना में नौसैनिक भण्डार तथा उपकरण एवं अतिरिक्त पुर्जों के इनवेंट्री प्रबंधन” पर निष्पादन लेखापरीक्षा।
- अध्याय-III के अंतर्गत रक्षा मंत्रालय-भारतीय नौसेना से संबंधित ग्यारह लेखापरीक्षा पैराग्राफ।
- अध्याय-IV के अंतर्गत रक्षा मंत्रालय-भारतीय तटरक्षक से संबंधित एक लेखापरीक्षा पैराग्राफ।

अध्याय II : भारतीय नौसेना में नौसैनिक भण्डार तथा उपकरण एवं अतिरिक्त पुर्जों के इनवेंट्री प्रबंधन पर निष्पादन लेखापरीक्षा

कार्यकारी सार

2.1 पृष्ठभूमि

भारतीय नौसेना के पास अलग-अलग सामग्री संगठनों में विभिन्न प्रकार की सामग्रियों की इनवेंट्री है। विगत दशक के दौरान भारतीय नौसेना के बेड़े में बहुत से नए प्लेटफार्म शामिल किए गए हैं। बेड़े के बढ़ने के साथ-साथ भण्डारों की मांग को पूरा करने का उत्तरदायित्व कई गुणा बढ़ गया है तथा तदनुसार इनवेंट्री का आकार भी बढ़ा है। इस प्रकार सही स्थान, समय तथा लागत पर भण्डार उपलब्ध कराने के लिए भारतीय नौसेना को अपनी क्षमता बढ़ानी पड़ी तथा उसे सामग्री संगठनों में संसाधन उपलब्ध कराने की आवश्यकता है। विगत छः वर्षों के दौरान भारतीय नौसेना ने अपने भण्डारों की पुनः पूर्ति के लिए ₹6,700 करोड़ से अधिक खर्च किया। वर्तमान में भारतीय नौसेना द्वारा इनवेंट्री का प्रबंधन पूर्णतः स्वचालित एकीकृत सम्भारिकी प्रबंधन तंत्र (आई.एल.एम.एस) का प्रयोग करके किया जाता है।

भारतीय नौसेना में इनवेंट्री प्रबंधन पर एक समीक्षा 2002 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं0 8ए में शामिल की गई थी। प्रतिवेदन में मुख्यतः पुनः पूर्ति प्रावधानीकरण, अधिप्राप्ति, मांगपूर्ति, इनवेंट्री की धारिता एवं निपटान तथा इनवेंट्री स्वचालन पर टिप्पणी की गई थी तथा सुधार के लिए समुचित सिफारिशों की गई थी। मंत्रालय ने प्रतिवेदन पर ए.टी.एन (अप्रैल 2006) में अधिप्राप्ति पद्धति को और प्रभावी बनाने, मांग की पूर्ति के स्तर को बढ़ाने, अतिरिक्त तथा अचल इनवेंट्री के त्वरित निपटान तथा आई.एल.एम.एस में त्रुटियों का समाधान करने तथा सभी भागीदारों को आई.एल.एम.एस की संयोजिता के लिए पुनः पूर्ति प्रावधानीकरण के पुनर्निर्माण का आश्वासन दिया था। यह निष्पादन लेखापरीक्षा मंत्रालय द्वारा स्वीकार की गई सिफारिशों के कार्यान्वयन की सीमा का आकलन करने तथा 2010-11 से 2015-16 की अवधि के दौरान भारतीय नौसेना द्वारा प्रावधानीकरण, अधिप्राप्ति, मांग पूर्ति, इनवेंट्री धारिता तथा सामग्री प्रबंधन के स्वचालन में किफायत, दक्षता तथा प्रभाविकता का आकलन करने की दृष्टि से की गई थी।

लेखापरीक्षा पद्धति

निष्पादन लेखापरीक्षा में 2011 से 2016 की अवधि के लिए नौसैनिक भण्डारों तथा उपकरण एवं अतिरिक्त पुर्जों (ई एण्ड एस.पी) के संबंध में इनवेंट्री के प्रबंधन पर चार सामग्री संगठनों (एम. ओज़) की समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा जांच में एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय

(नौसेना) के विभिन्न निदेशालयों तथा मुम्बई, विशाखापत्तनम, कोच्चि तथा कारवार के सामग्री संगठनों के दस्तावेजों/अभिलेखों की संवीक्षा शामिल थी। लेखापरीक्षा ने सामग्री प्रबंधन के विभिन्न पहलुओं से संबंधित आई.एल.एम.एस से प्राप्त आंकड़ों की भी जांच की।

मुख्य निष्कर्ष

(i) प्रावधानीकरण प्रक्रिया तथा चुनिंदा इनवेंट्री नियंत्रण तकनीकों की प्रभाविकता

भारतीय नौसेना द्वारा अपने इनवेंट्री प्रबंधन में अपनाई गई स्वचालित प्रणाली आधारित पुनः पूर्ति प्रावधानीकरण प्रक्रिया ने प्रावधानीकरण फॉर्मूले में अन्तर्निष्ठ त्रुटि के कारण अधिप्राप्ति मात्राओं के संक्षिप्त अनुमान का वांछित उद्देश्य प्राप्त नहीं किया था। इसके परिणामस्वरूप सभी मामलों में प्रावधानीकरण अधिकारियों की अनुभवी समीक्षा (पी.ओ.ई.आर) द्वारा हस्तक्षेप अपरिहार्य हुआ जिसके कारण स्वचालन का मुख्य उद्देश्य पूरा नहीं हुआ। मांगपत्रों की प्रसंस्करण के लिए निर्धारित समय सीमा का पालन नहीं किया गया जिसके परिणामस्वरूप अधिप्राप्ति में विलम्ब हुआ। प्रभावी चुनिंदा इनवेंट्री नियंत्रण तन्त्र का अभाव था क्योंकि भारतीय नौसेना इनवेंट्री प्रबंधन के ए.बी.सी श्रेणीकरण के निर्धारित प्रतिमानों का पालन करने में विफल रही। इसके परिणामस्वरूप समीक्षा प्रावधानीकरण, तथा इनवेंट्री के अधिकतम तथा न्यूनतम भंडार स्तर का निर्धारण प्रभावित हुए। अधिप्राप्ति की सिफारिश करते समय व्यावसायिक अधिकारियों द्वारा पी.ओ.ई.आर के प्रयोग में औचित्य का अभाव था क्योंकि पी.ओ.ई.आर के हस्तक्षेप के पश्चात् अधिप्राप्त ₹499 करोड़ मूल्य की 21,497 मर्दे भंडार में ऊपरी भंडार स्तर से अधिक निर्धारित की गई थी।

(पैराग्राफ 2.3.1, 2.3.2.2 तथा 2.3.3)

(ii) अधिप्राप्ति की दक्षता तथा प्रभाविकता

मालिकाना मद प्रमाण-पत्र तथा एकल निविदा पूछताछ के अन्तर्गत अधिप्राप्त मदों की प्रतिशतता, निविदा पूछताछ तथा दर संविदा के अन्तर्गत अधिप्राप्त मदों की तुलना में अधिक थी जिसके कारण कम प्रतिस्पर्धा/एकाधिकार की स्थिति उत्पन्न हुई। ₹46.92 करोड़ मूल्य की मर्दे उनके अप्रचलित घोषित होने के बाद अधिप्राप्त की गई थी जो अधिप्राप्ति का निर्णय करते समय सामग्री योजनाकारों द्वारा समुचित परिश्रम के अभाव को दर्शाता है। प्रावधानीकरण एजेंसियों द्वारा मांगपत्रों के अनुमोदन में असाधारण विलम्ब हुआ जिसके परिणामस्वरूप क्रय आदेश देने पर प्रपाती प्रभाव पड़ा। नए विक्रेताओं के पंजीकरण में पर्याप्त वृद्धि नहीं हुई जिसका परिणाम सीमित विक्रेता डॉटाबेस के रूप में हुआ।

(पैराग्राफ 2.4.2.1, 2.4.2.2 तथा 2.4.5)

(iii) मांग अनुपालन

सामग्री आयोजकों द्वारा प्रयोक्ता यूनिटों से प्राप्त कुल मांग के केवल 7.65 से 10.13 प्रतिशत की ही निर्धारित समय सीमा के अन्दर जांच की गई थी जिससे सामग्री संगठनों (एम.ओज़) द्वारा जांच की धीमी प्रगति का पता चलता है जिसके कारण अन्ततः अनुमोदन तथा प्रयोक्ताओं को निर्गम में विलम्ब हुआ। एम.ओज़ द्वारा औसत मांग अनुपालन, नौसैनिक इनवेंट्री के स्वचालित होने के बावजूद, मांग के अनुपालन में बहुत कम सुधार को दर्शाता है। एन.डी, मुम्बई में रीफिट किए जा रहे 20 पोतों के संबंध में रीफिट्स योजना कार्यक्रम (आर.पी.पी) मांगों की औसत अनुपालन दर 60 प्रतिशत से कम थी जिसके कारण रीफिट्स के समय पर समापन में विलम्ब हुआ तथा अन्ततः पोतों की परिचालन उपलब्धता प्रभावित हुई।

(पैराग्राफ 2.5.1 तथा 2.5.3)

(IV) इनवेंट्री धारिता में अपर्याप्तताएं

सामग्री संगठनों (एम.ओज़) में रखी गई अचल इनवेंट्री 54 तथा 98.29 प्रतिशत के बीच थी। इसके अतिरिक्त, कुल इनवेंट्री का 30 प्रतिशत पुरानी/अप्रचलित स्थिति में था। यह एम.ओज़ द्वारा अधिक अधिप्राप्ति का सूचक है जिससे भण्डारण स्थान निरूद्ध हुआ तथा अस्वास्थ्यकर इनवेंट्री प्रबंधन हुआ। इसके अतिरिक्त, एम.ओज़ द्वारा ₹7,359.37 करोड़ की इनवेंट्री ऊपरी भंडार स्तर से अधिक रखी गई थी जिसके परिणामस्वरूप रखे गए भंडार के विकृत तथा अप्रचलित होने के अतिरिक्त ₹588.75 करोड़ प्रति वर्ष की इनवेंट्री वहन लागत की परिहार्य देयता हुई। एम.ओज़ में इनवेंट्री में बड़ी संख्या में मर्दे न्यूनतम भंडार स्तर से कम रखी गई थी जिसके कारण, भण्डार समाप्ति की स्थिति में वृद्धि हुई। एक ही उद्देश्य की पूर्ति करने वाले कई बनावटों के उपकरण तथा एक ही कार्य को करने वाली भिन्न-भिन्न मर्दे नौसैनिक इनवेंट्री में विद्यमान थी जिसका अर्थ है कि भारतीय नौसेना द्वारा एक जैसे उपकरणों के मानकीकरण हेतु कोई प्रयास नहीं किए गए हैं। इसके परिणामस्वरूप एक ही प्रकार के उपकरणों की बहुविध इनवेंट्रियां रखी गईं जिसके कारण प्रावधानीकरण तथा भण्डारण से संबंधित दिक्कतें उत्पन्न हुईं।

(पैराग्राफ 2.6.1, 2.6.2.1, 2.6.3 तथा 2.6.7)

(V) आई.एल.एम.एस की प्रभाविकता

डॉटा प्रविष्टि स्तर पर आंकड़ों की शुद्धता तथा वैधता सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त नियंत्रण तन्त्र का अभाव था। प्रणाली में बहुविध विक्रेता कोडों का होना नौसैनिक इनवेंट्री के युक्तियुक्तकरण में बाधा है, आई.एल.एम.एस में उपलब्ध संसाधनों का ईष्टतम उपयोग नहीं हुआ जिसके परिणामस्वरूप भण्डारों की परिहार्य अधिप्राप्ति हुई। एम.ओज़, नौसैनिक गोदीबाड़ों, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में तकनीकी निदेशालयों, भारतीय नौसैनिक पोत अनुरक्षण प्राधिकरण, युद्धपोत निगरानी दल तथा प्रयोक्ता यूनिटों जैसे सभी भागीदारों के साथ

आई.एल.एम.एस का एकीकरण अभी तक नहीं हुआ है जिसके परिणामस्वरूप सूचना के सतत प्रवाह तथा समस्त स्तरों पर कुल परिसम्पत्ति दृश्यता का अभाव हुआ।

(पैराग्राफ 2.7.2, 2.7.4 तथा 2.7.5)

सिफारिशें

- ✓ नौसेना द्वारा अपनाए गए प्रावधानीकरण फॉर्मूले में अधिप्राप्ति मात्रा का सही अनुमान लगाने तथा कम मानवीय हस्तक्षेप सुनिश्चित करने के लिए सुधार करने की आवश्यकता है।
- ✓ एम.ओज़ द्वारा ए.आर.पी से बाहर की गई अधिप्राप्ति की उच्च प्रतिशतता को हतोत्साहित किया जाना चाहिए तथा समस्त अधिप्राप्ति को ए.आर.पी के अन्तर्गत लाने के प्रयास किए जाने चाहिए।
- ✓ इनवेंट्री की सामग्री योजना नियम-पुस्तिका में परिकल्पित चुनिंदा इनवेंट्री नियंत्रण की पूर्ति के प्रति उसके उपयोग तथा महत्व के अनुसार इनवेंट्री के प्रभावी वर्गीकरण को अपना कर इनवेंट्री की प्रावधानीकरण तथा प्रबंधन से संबंधित क्रियाकलाप सरल तथा कारगर बनाए जाने चाहिए।
- ✓ भण्डार की ए, बी तथा सी श्रेणी की वार्षिक उपभोग सीमा तथा मौजूदा मूल्य में संशोधन किया जाना चाहिए क्योंकि वर्तमान सीमा एम पी एम -1995 में निर्धारित की गई थी।
- ✓ कम आन्तरिक लीड समय तथा अच्छी प्रतिस्पर्धा सुनिश्चित करने के लिए अधिप्राप्ति क्रियाकलाप सरल और कारगर बनाए जाने चाहिए।
- ✓ अधिप्राप्ति कार्रवाई शुरू करते समय ऐसा तन्त्र विद्यमान होना चाहिए जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि कोई अप्रचलित मद अधिप्राप्ति नहीं की गई है।
- ✓ विक्रेता आधार बढ़ाने के लिए विक्रेता प्रबंधन को मज़बूत किया जाना चाहिए तथा इस विषय में कार्रवाई की जानी चाहिए कि संबंधित एम.ओज़ द्वारा स्थानीय विक्रेताओं के पंजीकरण द्वारा प्रतिस्पर्धा को प्रोत्साहित करने के लिए सभी एम.ओज़ द्वारा विक्रेता पंजीकरण किया जाना सुनिश्चित हो सके। यूनिक विक्रेता कोड आबंटित करके उन्हीं विक्रेताओं को बहुविध पंजीकरणों से बचा जाना चाहिए।
- ✓ मांग अनुपालन की विभिन्न अवस्थाओं की समय सीमा निर्धारित की जानी चाहिए और उसका कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए।
- ✓ भण्डारों की अधिक प्राप्ति के परिणामस्वरूप बढ़ी हुई इनवेंट्री से बचने के लिए पुनः प्राप्ति प्रावधानीकरण को समुचित रूप से सरल और कारगर बनाया जाना चाहिए।

- ✓ अत्यावश्यक तथा अनिवार्य मदों का न्यूनतम भंडार स्तर अनुरक्षित किया जाना चाहिए ताकि उनकी भण्डार समाप्ति की स्थिति से बचा जा सके।
- ✓ बेहतर निर्णय लेने के लिए सही आंकड़ों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए आई.एल.एम.एस में सभी स्तरों पर समुचित नियंत्रण/वैधीकरण शामिल किए जाने चाहिए।

परिचय

2.2 समूचे विश्व में सफल सैन्य सम्भारिकी, का एक पक्ष एक जैसा है 'सुस्पष्ट इनवेंट्री एवं उसका प्रभावी प्रबंधन'। चाहे वह निर्धारित रूटीन हो अथवा खराबी अनुरक्षण हो, इनवेंट्री प्रबंधन प्रणाली इतनी लचीली होनी चाहिए कि प्लेटफार्म डाऊनटाईम को न्यूनतम करने के लिए समुचित समय में अपेक्षित अतिरिक्त पुर्जों को एकत्र किया जा सके। इसके लिए एक संक्षिप्त इनवेंट्री तथा एक प्रबंधन प्रणाली की आवश्यकता प्रणाली है जो अच्छी तरह से डिजाइन की गई पूर्वानुमान समीक्षा तथा प्रावधानीकरण प्रणाली से समर्थित हो।

इनवेंट्री के प्रकार

भारतीय नौसेना (आई.एन) विभिन्न प्रकार की इनवेंट्री का संचालन करती है जैसे नौसैनिक भण्डार¹ उपकरण तथा अतिरिक्त पुर्जे (ई एण्ड एस.पी),² ईंधन एवं स्नेहक, कपड़े तथा संभरण भण्डार, चिकित्सा भण्डार, युद्ध सामग्री भण्डार, शस्त्र उपकरण तथा अतिरिक्त पुर्जे। शस्त्र एवं युद्ध सामग्री भण्डार शस्त्र उपकरण डिपो (डब्ल्यू.ई.डीज़) तथा नौसैनिक युद्ध सामग्री डिपो (एन.ए.डीज़) में रखे जाते हैं। सामग्री संगठनों (एम.ओज़) द्वारा भंडार किए गए तथा आपूर्ति किए गए नौसैनिक भण्डार तथा ई एण्ड एस.पी, लेखापरीक्षा जांच के केन्द्र बिन्दु थे।

इनवेंट्री प्रबंधन दर्शनशास्त्र

भारतीय नौसेना का इनवेंट्री प्रबंधन तथा सम्भारिकी योजना पोतों तथा स्थापनाओं द्वारा की गई मांग, नौसैनिक गोदीबाड़ों से पूर्वानुमान तथा एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) निदेशालयों द्वारा की गई मांग के आधार पर नौसैनिक इनवेंट्री की समीक्षा के साथ शुरू होती है। यह नौसैनिक भण्डार तथा उपकरण तथा अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति हेतु मांग पत्र बनाने

¹ नौसैनिक भण्डार- नौसैनिक भण्डार में पैरा 2.2 में विशेष रूप से सूचीबद्ध सामग्री को छोड़कर भारतीय नौसेना में प्रयोग होने वाली समस्त सामग्री शामिल है। नौसैनिक भण्डारों के कुछ महत्वपूर्ण घटक हैं: बाड़ा सामग्री, ढांचा तथा पोत फिटिंग, चलायमान फिटिंग, कार्यालय उपकरण एवं स्टेशनरी, नाव तथा नाव भण्डार, गोता भण्डार, जल विज्ञान तथा समुद्र विज्ञान संबंधी भण्डार, मौसम विज्ञान तथा समुद्र पर्यावरण संबंधी भण्डार।

² उपकरण एवं अतिरिक्त पुर्जे (ई एण्ड एस.पी) - इनमें स्वदेशी रूप से तथा विदेश में बने पोतों पर फिट किए गए तथा भंडार में रखे गए भण्डार सहित भारत में निर्मित अथवा असेम्बल किए गए सभी उपकरण तथा अतिरिक्त पुर्जे शामिल हैं। अतिरिक्त पुर्जे नौसैनिक भण्डार में भंडार किए गए संघटकों को छोड़कर, उपकरण के सज्जीकरण, उप-सज्जीकरण तथा संघटक के संकेतक हैं।

तथा योजना का आधार है। पोतों का डाउनटाईम, भारतीय नौसेना में बल स्तरों को काफी प्रभावित करता है। अतः सामग्री सहायता का उत्तरदायित्व एक अनवरत इनवेंट्री प्रबंधन प्रणाली के माध्यम से बल स्तर सुनिश्चित करना है जो शान्ति परिचालनों के दौरान डाउनटाईम को न्यूनतम करेगा तथा उसके परिणामस्वरूप अनुरक्षण चक्र दक्ष होंगे। चूंकि 'भण्डार समाप्ति की स्थिति' क्षमता को बहुत कम करती है, अतः मांग सन्तुष्टि स्तर एक महत्वपूर्ण मानदण्ड है। इसके साथ ही, पोत/पनडुब्बियां स्वयं ही एक प्रमुख प्लेटफार्म बनाती हैं तथा किसी भी भण्डार की अनुपलब्धता से कई महीनों का डाउनटाईम हो सकता है जिनका गम्भीर परिणाम हो सकता है।

सामग्री संगठन

समस्त नौसैनिक भण्डार तथा ई एण्ड एस.पी, प्रत्येक नौसैनिक कमान पर पहले नौसैनिक भण्डार डिपो (एन.एस.डी) के नाम से जाने जाने वाले एम.ओ.ज़ द्वारा भंडार तथा आपूर्ति किए जाते हैं। अर्थात् पश्चिमी नौसैनिक कमान मुम्बई {एम.ओ (एम बी)},³ पूर्वी नौसैनिक कमान विशाखापत्तनम {एम.ओ (वी)}, दक्षिणी नौसैनिक कमान कोच्चि {एम.ओ (के)} के इसके अतिरिक्त, भारतीय नौसेना के पोतों/पनडुब्बियों तथा तट स्थापनाओं की मांग को पूरा करने के लिए कारवार {एम.ओ (के डब्ल्यू)} तथा पोर्ट ब्लेयर {एम.ओ (पी.बी)}⁴ में स्थित सामग्री संगठन हैं।

संगठनात्मक ढांचा तथा भण्डार प्रावधानीकरण

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना), में भारतीय नौसेना की सामग्री शाखा का प्रमुख मुख्य सामग्री नियंत्रक (सी.ओ.एम) होता है, सी.ओ.एम के अधीन वाईस एडमिरल के रैंक में कार्यरत सम्भारिकी नियंत्रक (सी.ओ.एल), वायु सेना भण्डार तथा शस्त्र उपकरण को छोड़कर जिनका प्रबंधन ए.सी.एन.एस (विमान सामग्री) के अधीन विमान सम्भारिकी सहायता निदेशालय (डी.ए.एल.एस) तथा शस्त्र उपकरण निदेशालय (डी.डब्ल्यू.ई) द्वारा किया जाता है, भारतीय नौसेना में सम्भारिकी प्रबंधन के लिए उत्तरदायी है।

सी.ओ.एल की सहायता रीयर एडमिरल के रैंक में सहायक सम्भारिकी नियंत्रक (ए.सी.ओ.एल) द्वारा की जाती है जैसा कि नीचे चित्र में दर्शाया गया है:

³ एम.ओ (एम बी) - सामग्री संगठन, मुम्बई

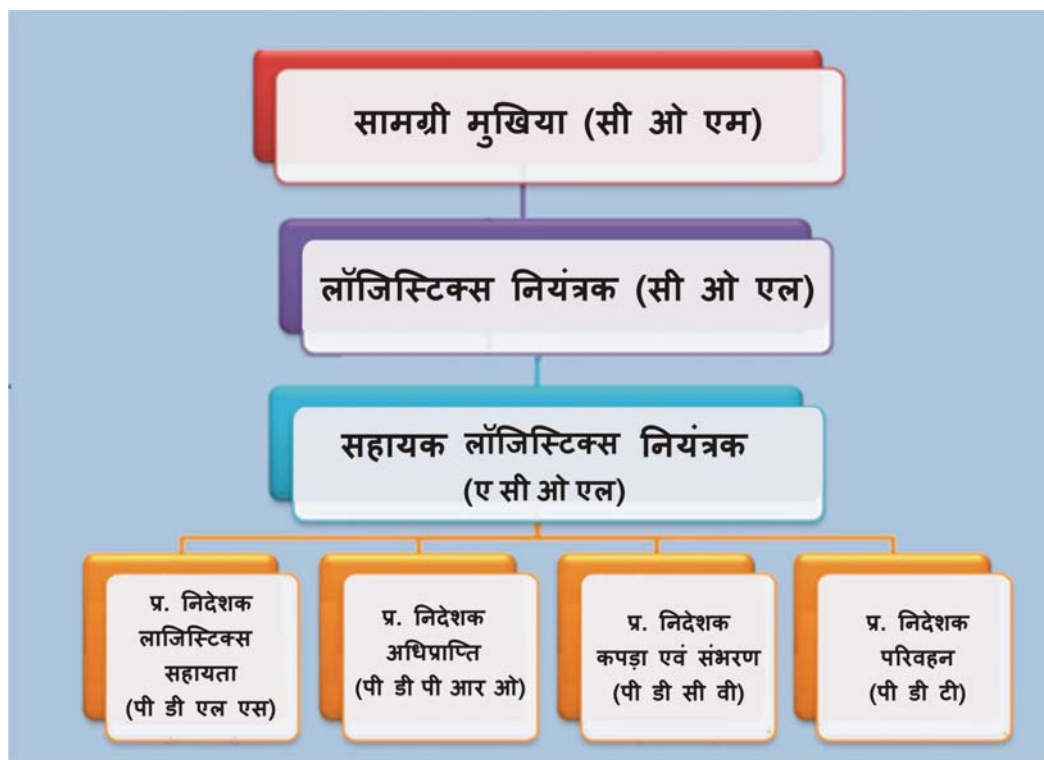
एम.ओ (के) - सामग्री संगठन, कोच्चि

एम.ओ (वी) - सामग्री संगठन, विशाखापत्तनम

एम.ओ (केडब्ल्यू) - सामग्री संगठन, कारवार

⁴ एम.ओ (पी.बी) - पोर्ट ब्लेयर में एक अनुषंगी सामग्री संगठन नौसैनिक भण्डार भंडार करता है।

चित्र 2.1: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में संगठनात्मक ढांचा



सभी कमान मुख्यालयों में एम.ओज़ का मुखिया सामग्री अधीक्षक (एम.एस) होता है तथा उसकी सहायता चार नियंत्रकों द्वारा की जाती है जैसे, (i) सामग्री योजना नियंत्रक (सी.एम.पी) जो स्वतः पुनः पूर्ति तथा प्रयोक्ताओं से मांग के आधार पर समग्र सामग्री योजना के लिए उत्तरदायी होता है, (ii) अधिप्राप्ति नियंत्रक (सी.पी.आर.ओ), अधिप्राप्ति क्रियाकलापों के लिए उत्तरदायी, (iii) मालगोदाम नियंत्रक (सी.डब्ल्यू.एच) अधिप्राप्त सभी इनवेंट्रीज़ का स्टॉकिस्ट होता है तथा प्राप्ति तथा प्रयोक्ताओं की निर्गम के लिए भी उत्तरदायी होता है, (iv) तकनीकी सेवा नियंत्रक (सी.टी.एस) तकनीकी पहलुओं को देखता है जैसे मर्दों का विनिर्देशन तथा इनवेंट्री की मरम्मत, इसके अतिरिक्त कुछ एम.ओज़ में एक प्रणाली प्रशासक (एस.ए), होता है जो कम्प्यूटरीकृत इनवेंट्री से संबंधित सभी पहलुओं के लिए उत्तरदायी होता है जैसे एकीकृत सम्भारिकी प्रबंधन प्रणालियां (आई.एल.एम.एस)।

भण्डार प्रावधानीकरण, मांग पर आधारित आवश्यकता के परिकलन तथा अधिप्राप्ति कार्रवाई के लिए उसे विभिन्न प्राधिकारियों को प्रक्षेपित करने के लिए आवश्यक है। नौसैनिक सम्भारिकी

समिति⁵ द्वारा प्रावधानीकरण की प्रक्रिया तथा अधिप्राप्ति को अन्तिम रूप देने से संबंधित फ्लोचार्ट निम्न प्रकार से है:

चित्र 2.2-प्रावधानीकरण तथा अधिप्राप्ति प्रक्रिया का फ्लोचार्ट

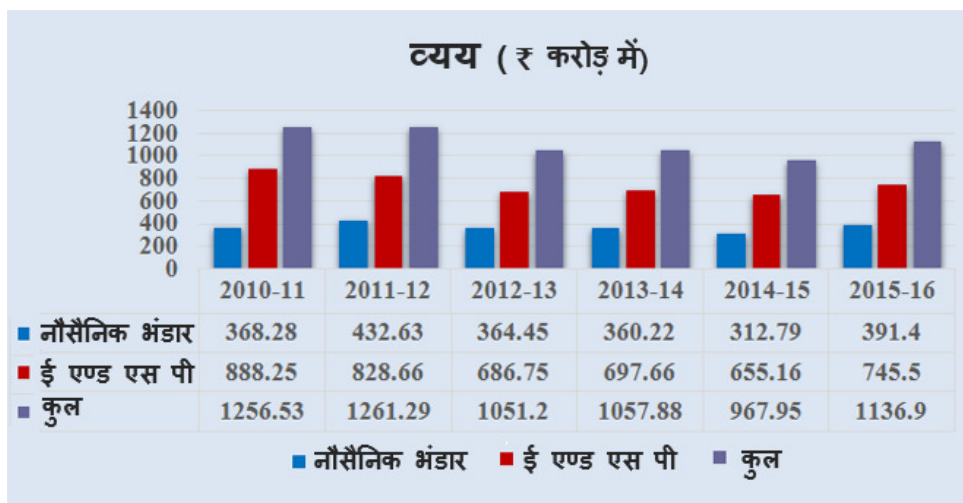


वित्तीय स्थिति

2010-11 से 2015-16 की अवधि के दौरान नौसैनिक भण्डार (एन.एस) तथा उपकरण तथा अतिरिक्त पुर्जों (ई एण्ड एस.पी) की अधिप्राप्ति हेतु लघु-शीर्ष 110-भण्डार के अन्तर्गत भारतीय नौसेना द्वारा कुल ₹6,731.75 करोड़ का व्यय किया गया था जैसा कि नीचे दर्शाया गया है

⁵ नौसैनिक सम्भारिकी समिति- एन.एल.सी का अध्यक्ष, स्तर-1 के लिए सम्भारिकी नियंत्रक (सी.ओ.एल), स्तर-2 के लिए ए.सी.ओ.एल तथा स्तर-3 के लिए कमान स्तर पर सी.एल.ओ.जी.ओ/सी.एस.ओ (पी एण्ड ए) तथा स्तर-4 के लिए सामग्री संगठन पर सामग्री अधीक्षक (एम.एस) है। एन.एल.सी.ज़ के सदस्य हैं वित्तीय सलाहकार (एफ.ए), प्रापक (डी.पी.आर.ओ)/(सी.पी.आर.ओ), तकनीकी सदस्य (सी.टी.एस) तथा इंडेटर (सी.एम.पी)। अध्यक्ष अधिप्राप्ति के निर्णय सामान्यतः एन.एल.सी के सदस्यों की सहमति से लेता है। तथापि, अध्यक्ष तथा एन.एल.सी के अन्य सदस्यों के बीच किसी मतभेद के मामले में, अध्यक्ष का निर्णय अन्तिम होगा।

चित्र 2.3: व्यय के ब्यौरे



लेखापरीक्षा उद्देश्य

निष्पादन लेखापरीक्षा निम्नलिखित उद्देश्यों से की गई थी:

- ✓ वर्तमान लेखापरीक्षा में शामिल कार्यक्षेत्र के हिसाब से क्या 2002 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 8 ए पर मंत्रालय की कार्रवाई टिप्पणियों (ए.टी.एन) (अप्रैल 2006) में सहमत उपचारी कार्रवाई कार्यान्वित की गई है?
- ✓ क्या अतिरिक्त पुर्जों के प्रावधानीकरण की पद्धतियाँ सरल बनाई गई हैं?
- ✓ क्या विद्यमान अधिप्राप्ति पद्धति प्रभावी है?
- ✓ क्या मांग सन्तुष्टि स्तर ईष्टतम है?
- ✓ क्या इनवेंट्री धारिता का प्रबंधन संतोषजनक है?
- ✓ एकीकृत सम्भारिकी प्रबंधन तंत्र (आई.एल.एम.एस) की पर्याप्तता का मूल्यांकन करना।

लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र

वर्तमान निष्पादन लेखापरीक्षा (पी.ए) में नौसैनिक भण्डार तथा उपकरण एवं अतिरिक्त पुर्जों से संबंधित इनवेंट्री के प्रबंधन पर 2010-11 से 2015-16 की अवधि शामिल की गई थी तथा वह राजस्व अधिप्राप्ति के अन्तर्गत प्रावधानीकरण पर केन्द्रित थी। भारतीय नौसेना के इनवेंट्री प्रबंधन पर एक लेखापरीक्षा समीक्षा, भारत के नियंत्रक - महालेखापरीक्षक के 2002 के प्रतिवेदन सं. 8ए में शामिल की गई थी। 2002 के प्रतिवेदन सं. 8 ए के लिए ए.टी.एन में की गई सिफारिशों की स्थिति वर्तमान निष्पादन लेखापरीक्षा में शामिल की गई है। नया एम.ओ होने के कारण एम.ओ (पी.बी) को छोड़कर सभी एम.ओज़ लेखापरीक्षा के लिए चुने गए थे।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना), नई दिल्ली में सम्भारिकी सहायता निदेशालय (डी.एल.एस) तथा अधिप्राप्ति निदेशालय (डी.पी.आर.ओ), जो नौसैनिक इनवेंट्री की योजना तथा अधिप्राप्ति में शामिल थे, को भी चुना गया था।

लेखापरीक्षा मानदण्ड

- ✓ 2002 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 8ए पर मंत्रालय के ए.टी.एन (अप्रैल 2006)
- ✓ नौसैनिक भण्डारों/उपकरण की प्रावधानीकरण, अधिप्राप्ति तथा धारिता पर आदेश/दिशानिर्देश
- ✓ रक्षा अधिप्राप्ति नियमपुस्तिका (डी.पी.एम) 2009, तथा संबंधित रक्षा अधिप्राप्ति पद्धति (डी.पी.पी)
- ✓ सामग्री योजना नियमपुस्तिका (एम.पी.एम)-1995
- ✓ एकीकृत सम्भारिकी प्रबंधन तंत्र नियमपुस्तिका
- ✓ सामग्री प्रबंधन नियमपुस्तिका तथा अधिप्राप्ति नियमपुस्तिका
- ✓ नौसेना अनुदेश-एन.आई 1/एस/2006
- ✓ आधार तथा डिपो (बी एण्ड डी) अतिरिक्त पुर्जों की रेंजिंग तथा स्केलिंग पर दिशानिर्देश-2005 (आई.एन.बी.आर-622)
- ✓ भारतीय नौसैनिक पोतों तथा पनडुब्बियों के परिचालन एवं रीफिट चक्रों पर गोपनीय नौसैनिक आदेश
- ✓ आई.एन.बी.आर-12 (नौसैनिक भण्डार)

लेखापरीक्षा प्रणाली

रक्षा मंत्रालय तथा एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के कर्मचारियों के साथ 10 जुलाई 2015 को एक एण्ट्री कॉन्फ्रेंस आयोजित की गई थी। लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र, उद्देश्यों तथा कार्य प्रणाली पर चर्चा की गई थी तथा मापदण्ड पर सहमति हुई थी।

सभी एम.ओज़ में इनवेंट्री के स्वचालित प्रबंधन अर्थात् एकीकृत सम्भारिकी प्रबंधन तंत्र (आई.एल.एम.एस) की शुरुआत की कुल इनवेंट्री/भंडार स्थिति, क्रय आदेशों, बनाए गए मांगपत्रों, वार्षिक पुनरीक्षणों, तथा मांग अनुपालन के आकड़ों के संदर्भ में विस्तार से जांच की गई थी। इसके अलावा जाँच एवं सत्यापन के लिए लेखापरीक्षा दल को आई.एल.एम.एस की फ्रंट विंडों तक सीधी पहुँच भी उपलब्ध कराई गई थी। लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर पहुंचने के लिए कम्प्यूटर सहायता प्राप्त लेखापरीक्षा तकनीकों (सी.ए.ए.टीज़) अर्थात् एम.एस एक्सल, आइडिया तथा टेबल्यू⁶ का प्रयोग करते हुए आकड़ों का विश्लेषण किया गया था।

⁶ एम.एस एक्सल: डॉटा विश्लेषण हेतु माइक्रोसॉफ्ट एक्सल।

आइडिया: एक दूसरे को प्रभावित करने वाला डॉटा निकर्षण तथा विश्लेषण-लेखापरीक्षा औजार के रूप में प्रयुक्त।

टेबल्यू: डॉटा विश्लेषण के बेहतर ग्राफिकल प्रस्तुतिकरण हेतु प्रयुक्त एक उन्नत उपकरण।

अभिलेखों की जांच तथा लेखापरीक्षा जापन तथा प्रश्नावलियों को जारी करके सूचना के संग्रहण, के माध्यम से लेखापरीक्षा मानदण्ड के प्रति निष्पादन के मूल्यांकन हेतु जून 2015 तथा अक्टूबर 2016 की अवधि के बीच एम.ओज़ में क्षेत्रीय लेखापरीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा ने एम.ओज़ में प्रयुक्त कम्प्यूटीकृत पैकेजों से लिए गए आंकड़ों का भी विश्लेषण किया था।

मंत्रालय के उत्तर के साथ-साथ एगिज़िट कांग्रेस भी प्रतीक्षित थी (मार्च 2017)।

आभार

हम निष्पादन लेखापरीक्षा के दौरान मांगे गए दस्तावेजों, सूचना तथा किए गए लेखापरीक्षा प्रश्नों के उत्तर देने में के एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना), मुम्बई, विशाखापत्तनम, कोच्चि तथा कारवार के सामग्री संगठनों द्वारा प्रदान की गई सहायता के लिए आभार व्यक्त करते हैं।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.3 प्रावधानीकरण

नौसैनिक सामग्री प्रबंधन के संदर्भ में प्रावधानीकरण का अर्थ मांगपत्र के माध्यम से एक मद को अधिप्राप्त करने के लिए प्राधिकार देने से है। प्रारम्भिक प्रावधानीकरण वह प्रक्रिया है जिसका उद्देश्य सेवा में लेने के समय पोतों पर अतिरिक्त पुर्जों (ओ.बी.एस) तथा बेस तथा डिपो (बी और डी) अतिरिक्त पुर्जों की (पांच वर्षों के लिए) आवश्यकताओं को पूरा करना है जो मूलतः पूंजीगत अधिप्राप्ति के अन्तर्गत आते हैं। पुनः पूर्ति प्रावधानीकरण भंडार के रूप में तीन वर्ष का औसत उपभोग अनुरक्षित करने के लिए वर्ष दर वर्ष आधार पर पोतों तथा स्थापनाओं की आवश्यकताएं निर्धारित करने की प्रक्रिया है। लेखापरीक्षा ने राजस्व अधिप्राप्ति के अन्तर्गत वर्णित की गई पुनः पूर्ति प्रावधानीकरण पर ध्यान केन्द्रित किया।

पुनः पूर्ति प्रावधानीकरण के अन्तर्गत किसी दी गई मद की अधिप्राप्ति मात्रा (पी.क्यू) निकालते समय विभिन्न प्राचलों जैसे उपलब्ध भंडार, इयूज़-इन⁷, इयूज़-आऊट⁸, वार्षिक उपभोग स्तर (ए.सी.एल), उपभोग पूर्वानुमान, मद की महत्ता, मद का मूल्य, लीड समय⁹ तथा निर्धारित जीवनकाल को ध्यान में रखते हुए अनुमोदित वार्षिक समीक्षा कार्यक्रम (ए.आर.पी) के अनुसार वार्षिक आधार पर नौसैनिक इन्वेंट्री की समीक्षा प्रक्रिया प्रारम्भ की जाती है। प्रणाली पर समीक्षा प्रसंस्करण करने के पश्चात् मांग को अन्तिम रूप दिया जाता है तथा प्रावधानीकरण अधिकारी (पी.ओ) अधिप्राप्ति का अनुरोध करता है जिसे “मांग पत्र” कहते हैं। डी.एल.एस/एकीकृत

⁷ इयूज़ इन: पिछले क्रय आदेशों के प्रति प्रत्याशित आपूर्तियां

⁸ इयूज़-आऊट: ग्राहकों/प्रयोक्ताओं से लम्बित मांग जो अभी पूरी नहीं हुई

⁹ लीड समय: अनुमानित औसत अवधि को महीनों में प्रतिरूपित करता है, जो प्रावधानीकरण प्राधिकारी द्वारा मांग करने की तारीख तथा प्रेषिती स्थापना में भण्डार की भौतिक प्राप्ति के बीच समाप्त हो जाती है।

मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा वार्षिक समीक्षा कार्यक्रम (ए.आर.पी) के रूप में प्रणाली आधारित समीक्षाओं हेतु नीति लागू की जाती है।

2.3.1 प्रावधानीकरण फॉर्मूले का विश्लेषण

पुनः प्राप्ति प्रावधानीकरण में मांग का निर्धारण, के माध्यम से एक स्वचालित फार्मूला आधारित प्रक्रिया के माध्यम अर्थात् आई.एल.एम.एस से किया जाता है। उसके पश्चात् भावी उपभोग के पिछले उपभोग से भिन्न होने की संभावना किस प्रकार है इस पर प्रावधानीकरण अधिकारी की विशेषज्ञ समीक्षा (पी.ओ.ई.आर) के आधार पर परिवर्धन अथवा व्यवकलन किए जाते हैं अस्थायी अधिप्राप्ति मात्रा (पी.पी.क्यू) तथा निश्चित अधिप्राप्ति मात्रा (एफ.पी.क्यू) के रूप में आवश्यकता के परिकलन हेतु फार्मूले की व्याख्या अनुलग्नक-1 में की गई है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि तंत्र आधारित प्रावधानीकरण फार्मूला द्वारा सृजित अधिप्राप्ति मात्रा अधिक थी तथा अनुमानित मात्रा, विद्यमान फार्मूले में बीजगणितीय विसंगति के कारण तीन से छः वर्षों के वार्षिक उपभोग की आवश्यकता के समान थी जिसकी व्याख्या अनुलग्नक-11 में की गई है।

इस प्रकार, न्यूनतम तथा अधिकतम भंडार के बीच के स्तर को बनाए रखने के बजाए, प्रणाली, सामग्री योजना नियमपुस्तिका-1995, जिसमें प्रावधान है कि अपवादिक मामलों को छोड़कर जहां प्रावधानीकरण अधिकारियों को तीन वर्षों से अधिक की वार्षिक उपयोग मांग को पूरा करने के लिए कारण दर्ज करने होते हैं, एफ.पी.क्यू सामान्यतः तीन वर्षों के वार्षिक उपयोग से अधिक नहीं होनी चाहिए, के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए अधिक अधिप्राप्ति मात्रा का सृजन करती है।

पी.ओ.ई.आर को जोड़ने अथवा घटाने से पी.पी.क्यू का एफ.पी.क्यू में सुधार एक जानबूझ कर की जाने वाली कार्यवाही है जो संगत कोडों अर्थात् आर, एफ, एन, ओ¹⁰ का प्रयोग करते हुए प्रावधानीकरण अधिकारी द्वारा दर्ज की जानी चाहिए। जहाँ पर पी.ओ.ई.आर, आर, एफ तथा एन कोडों के इस्तेमाल से मात्रा को बढ़ाता है जबकि केवल कोड-ओ मात्रा को कम करने के लिए प्रदान किया गया है। सामग्री योजना पुस्तिका (एम.पी.एम)-1995 के अनुसार योजना अधिकारियों द्वारा पी.पी.क्यू में और किसी प्रकार की कटौती की अनुमति नहीं है। लेखापरीक्षा ने देखा कि पी ओ ई आर, एफ.पी.क्यू निकालने के लिए प्रणाली सृजित पी.पी.क्यू को कम करने के लिए बड़ी मात्रा में मानवीय हस्तक्षेप कर रहे थे जिसका वर्णन नीचे किया गया है।

¹⁰ आर- रीफिट पूर्वानुमान जो उचित माना गया है, एफ- निर्धारित भावी रूटिन, एन- नई मर्दे तथा ओ- अपचलन पूर्वानुमान

एम.पी.एम-1995 में प्रावधान है कि एफ.पी.क्यू = पी.पी.क्यू + पी.ओ.ई.आर, जहां पी.ओ.ई.आर का प्रयोग ई.वी तथा ई.वी समेकक¹¹ द्वारा किया जाता है। ई.वी., पी.पी.क्यू को बढ़ाने अथवा घटाने का मूल्यांकन कोड है। इस प्रकार, पी.पी.क्यू में जमा/घटा पी.ओ.ई.आर द्वारा दो अवस्थाओं में किया जा रहा है: पहली अवस्था में ई.वी की मात्रा पी.ओ. अर्थात् एम.ओज़ में सामग्री योजना नियंत्रक (सी.एम.पी) द्वारा घटाई अथवा बढ़ाई जाती है तथा इसके पश्चात् दूसरी अवस्था में किया गया परिवर्तन अन्तिम अनुमोदन हेतु सी.एफ.ए अर्थात् एम.ओज़ में एम.एस अथवा एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में निदेशक सम्भारिकी सहायता (डी.एल.एस) को प्रस्तुत किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने प्रत्येक एम.ओ से एक समीक्षा का विश्लेषण किया (सितम्बर 2015/जनवरी 2016) तथा यह देखा गया था कि ई.वी तथा ई.वी समेकक को लागू करके पी.पी.क्यू पहली तथा दूसरी अवस्था पर घटाए अथवा बढ़ाए गए थे जैसा कि अनुलग्नक-III में स्पष्ट किया गया है। 2009 से 2014¹² के कैलेण्डर वर्षों के दौरान पुनः पूर्ति प्रावधानीकरण के लिए आई.एल.एम.एस पर की गई समीक्षा के आंकड़ों का लेखापरीक्षा में विश्लेषण किया गया था तथा पी.पी.क्यू को एफ.पी.क्यू में बदलने की प्रतिशतता (इनवेंट्री के प्रकार के अनुसार) का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 2.1 पी.पी.क्यू को एफ.पी.क्यू में बदलने का सार

सामग्री संगठन का नाम	एफ.पी.क्यू में परिवर्तित पी.पी.क्यू की प्रतिशतता का विस्तार		
	नौसैनिक भण्डार (एन. एस)	ई एण्ड एस.पी ¹³ (गैर -रूसी)	ई एण्ड एस.पी (रूसी)
एम.ओ (एम बी)	3.43 से 48.40	4.85 से 25.44	0.39 से 42.60
एम.ओ (वी)	1.13 से 30.37	6.83 से 23.67	0.22 से 34.32
एम.ओ (के)	0.02 से 36.11	2.52 से 28.71	शून्य
एम.ओ (के डब्ल्यू)	5.80 से 80.21	5.63 से 51.47	शून्य

स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

प्रणाली सृजित पी.पी.क्यू को एफ.पी.क्यू में बदलने की कम प्रतिशतता, जैसाकि उपरोक्त तालिका से स्पष्ट है, जोकि इस बात की सूचक है कि वार्षिक समीक्षा कार्यक्रम (ए.आर.पीज़) आधारित

¹¹ ई.वी- विशेषज्ञ मूल्यांकक, इस मामले में सामग्री योजना नियंत्रक (सी.एम.पी) है।

ई.वी-समेकक- इस मामले में सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सी.एफ.ए) - एम.ओ में सामग्री अधीक्षक (एम.एस) तथा एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) में निदेशक सम्भारिकी सहायता (डी.एल.एस) है जो अन्तिम प्रावधानीकरण मांग का समेकन करता है।

¹² एक वर्ष में की गई समीक्षाओं को पूरा होने में समय लगता है। इस विचार के साथ वर्ष 2009-10 से 2014-15 तक के प्रति ए.आर.पी की समीक्षा की गई थी ताकि इस पी.ए में शामिल की गई अवधि के साथ उसका मिलान किया जा सके।

¹³ ई. एण्ड एस.पी - उपकरण तथा अतिरिक्त पुर्जे

आई.एल.एम.एस प्रावधानीकरण मांग का सही अनुमान लगाने के लिए एक प्रभावी साधन के रूप में कार्य नहीं कर रहे थे तथा स्वचालित प्रतिपूर्ति प्रावधानीकरण प्रणाली की प्रभावकारिता संतोषजनक नहीं थी।

इस प्रकार, स्वचालित प्रणाली आधारित पुनः प्राप्ति प्रावधानीकरण प्रक्रिया जो पी.ओ.ई.आर के न्यूनतम हस्तक्षेप का आश्वासन देते हुए अधिप्राप्ति की अधिक संक्षिप्त मांग के सृजन की उत्तरदायी थी, ने प्रावधानीकरण फॉर्मूले में अन्तर्निष्ठ त्रुटि, जो तीन से छः वर्षों की वार्षिक मांग का परिकलन करती है, के कारण अपना वांछित उद्देश्य प्राप्त नहीं किया था, जिसके कारण सभी मामलों में पी.ओ.ई.आर का हस्तक्षेप अपरिहार्य हो गया तथा कम्प्यूटरीकरण तथा स्वचालन का मुख्य उद्देश्य पूरा नहीं हुआ। इसके अतिरिक्त, पूर्ण मानवीय हस्तक्षेप के लिए दिशानिर्देशों के अभाव/किसी नीति के अभाव में प्रावधानीकरण अधिकारी की कोई जवाबदेही तय नहीं की जा सकी तथा आई.एल.एम.एस में सृजित डॉटा पी.ओ.ई.आर के सचेतन निर्णय पर आधारित है।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों के उत्तर में, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने वर्तमान पी.क्यू फॉर्मूले में अत्यधिक मानवीय हस्तक्षेप/त्रुटि की मौजूदगी स्वीकार की (सितम्बर 2016) तथा मौजूदा प्रावधानीकरण फॉर्मूले में संशोधन हेतु सहमति व्यक्त की। अतः एम.पी.एम-1995 के प्रावधानों को नया रूप देने तथा उनमें संशोधन करने की आवश्यकता है।

2.3.2 वार्षिक समीक्षा कार्यक्रम के माध्यम से पुनः पूर्ति प्रावधानीकरण (ए.आर.पी)

वार्षिक समीक्षा कार्यक्रम (ए.आर.पी) पुनः प्राप्ति प्रावधानीकरण का मुख्य आधार है। इसकी प्रभावकारिता तथा दक्षता को स्थापित करने के लिए, लेखापरीक्षा ने ए.आर.पी के अन्दर तथा बाहर की गई अधिप्राप्ति की प्रमात्रा, समीक्षित मदों को मांगपत्रों में बदलने में लिए गए समय की जांच की जिसकी चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है।

2.3.2.1 ए.आर.पी¹⁴ के अन्दर तथा बाहर अधिप्राप्ति

ए.आर.पी से बाहर अधिप्राप्ति ग्राहकों से प्राप्त विशिष्ट मांगों, बी फार्म¹⁵ तथा पूर्वानुमान आधारित मांगों के आधार पर एम.ओज़/एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा मांगपत्र बनाकर की जाती है।

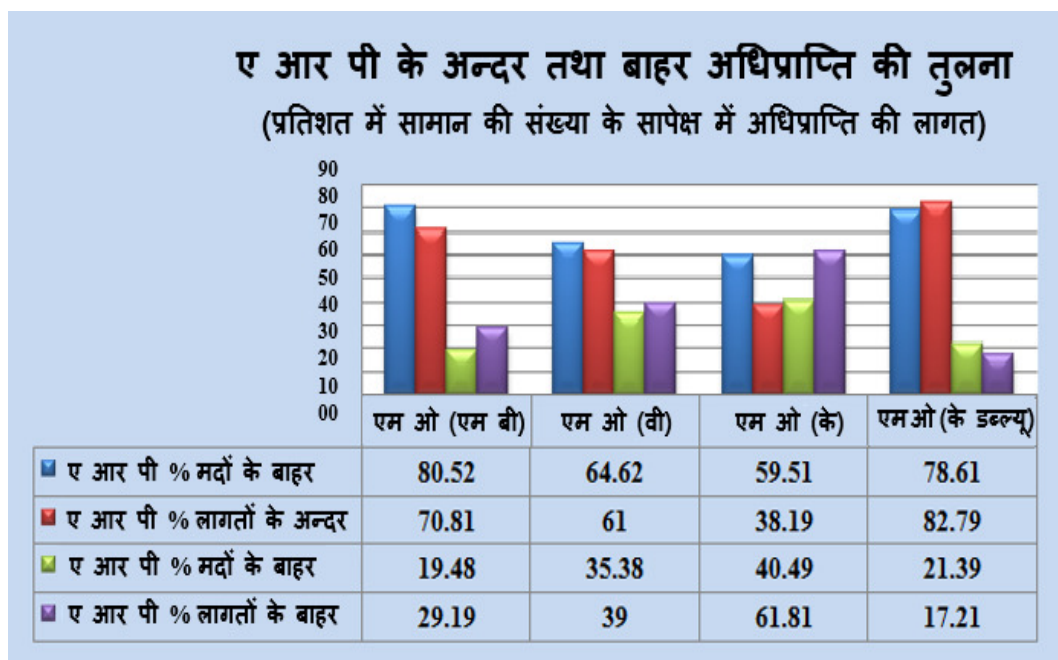
¹⁴ इस पैरे को एम.ओज़ में यू.एस.एल से अधिक रखी गई इनवेंट्री के संबंध में पढ़ा जाना चाहिए (पैरा 2.6.2.1) क्योंकि लेखापरीक्षा के पास ए.आर.पी से बाहर की गई अधिप्राप्ति की मात्रा की तुलना में रखी गई अधिक इनवेंट्री का पता लगाने के लिए आई.एल.एम.एस की सीमित पहुँच थी।

¹⁵ बी फार्म- ये उपकरणों तथा अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति के लिए व्यावसायिक निदेशालयों द्वारा प्रवर्तित किए जाते हैं।

लेखापरीक्षा ने अपने 2002 के प्रतिवेदन में ए.आर.पी से बाहर की जा रही अच्छी खासी अधिप्राप्ति पर टिप्पणी की थी जिसमें 1998-99 से 2000-01 की अवधि के दौरान एम.ओ (एम बी) तथा एम.ओ (वी) के लिए ए.आर.पी से बाहर अधिप्राप्ति की मात्रा (अर्थात मदों की मात्रा) क्रमशः 44 प्रतिशत तथा 28 प्रतिशत थी। प्रत्युत्तर में, भारतीय नौसेना ने तब कहा था कि आई. एल.एम.एस में प्रगामी आंकड़ों के परिष्करण के परिणामस्वरूप ए.आर.पी से बाहर अधिप्राप्ति को घटाने के लिए कदम उठाए गए हैं तथापि, इस मामले पर मंत्रालय के ए.टी.एन (2006) में कोई उल्लेख नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा ने 2010-11 से 2015-16 के दौरान एम.ओज़ द्वारा ए.आर.पी के अन्दर तथा बाहर अधिप्राप्ति की प्रमात्रा (अर्थात मदों की मात्रा तथा लागत) का विश्लेषण किया (दिसम्बर 2015/ नवम्बर 2016) जिसका वर्णन नीचे किया गया है:

चित्र: 2.4 ए.आर.पी के अन्दर तथा बाहर अधिप्राप्ति की तुलना



स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

चित्र 2.4 में दिए गए आंकड़ों की 2002 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन से तुलना करने पर पता चलता है कि एम.ओ (एम बी) ने ए.आर.पी से बाहर अधिप्राप्ति घटा दी थी (19.48 प्रतिशत), जबकि इसके विपरीत एम.ओ (वी) ने बढ़ाई थी (35.38 प्रतिशत)। इसके अतिरिक्त, एम.ओ (के) द्वारा ए.आर.पी से बाहर अधिप्राप्ति अधिक थी (40.49 प्रतिशत) जबकि एम.ओ (के डब्ल्यू) का निष्पादन अपेक्षाकृत बेहतर था (21.39 प्रतिशत)।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर सहमति व्यक्त करते हुए एम.ओ (एम बी) ने कहा (दिसम्बर 2016) कि सामान्य/कम लागत वाली मदें समीक्षा/ए.सी.एल/एम.एस.एल¹⁶ मात्रा के आधार पर अधिप्राप्त की गई थी। तथापि, उच्च मूल्य की मदें मांग के प्रति अधिप्राप्त की जाती हैं और इसलिए ए.आर.पी से बाहर की प्रतिशतता लागत अधिक है। एम.ओ (के) ने लेखापरीक्षा निष्कर्ष स्वीकार किए और कहा (जनवरी 2016) कि उच्च मूल्य के स्वरूप वाली मदों की प्रावधानीकरण विद्यमान इयूज आऊट को परिपक्व करने तथा ए.सी.एल/एम.एस.एल अनुरक्षित करने के लिए की जाती है। इसके अतिरिक्त एम.ओ (के) ने प्रशासनिक प्राधिकारियों द्वारा निदेशित तथा ए.आर.पी से बाहर मांग आधारित मांगपत्रों की व्यवस्था की जो ए.आर.पी के अन्दर निष्पादित नहीं किए जा सकते, के प्रति प्रावधान किया गया, समीक्षा से बाहर तदर्थ अधिप्राप्तियाँ की जैसे ए.बी.ई.आर¹⁷, एफ.सी.एल, महत्वपूर्ण पुर्जें चूंकि ये मदें सामान्यतः उच्च मूल्य स्वरूप की होती हैं, अतः वह कुल अधिप्राप्त लागत का 64.50 प्रतिशत होती हैं। तथापि तथ्य यह है कि ए.आर.पी. से बाहर मदें अधिप्राप्त करने के लिए एम.ओ (के) द्वारा अपनाई गई प्रवृत्ति एक अच्छी प्रथा नहीं हैं। अन्य दो एम.ओज़ के उत्तर प्रतीक्षित थे (मार्च 2017)।

2.3.2.2 मांग पत्रों को पूरा करने के लिए लिया गया समय

ए.आर.पी कैलेण्डर में समेकन की तिथि से मांग पत्रों को पूरा करने के लिए एक महीने की विशिष्ट समय सीमा निर्धारित है। नौसैनिक इनवेंट्री के आकार को ध्यान में रखते हुए, समीक्षाएं समूहों में, भिन्न-भिन्न समय में, निर्धारित आवृत्ति के साथ की जाती हैं। ए.आर.पी कैलेण्डर के अनुसार, ए.आर.पी के अन्तर्गत समीक्षित मदों के समेकन तथा मांग के लिए समापन की तिथि सहित आई.एल.एम.एस प्रणाली में अतिरिक्त विशेष समीक्षाओं के लिए कुछ अपवादों के साथ हर वर्ष नौसैनिक भण्डारों के लिए चार समीक्षाएं, गैर रूसी भण्डारों (एन.आर) के लिए दो समीक्षाएं तथा रूसी भण्डारों (आर.एस) के लिए एक समीक्षा की जाती है।

लेखापरीक्षा ने ए.आर.पी के रूप में आई.एल.एम.एस में नौसैनिक इनवेंट्री की समीक्षा हेतु डी.एल.एस/एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रवर्तित वार्षिक समीक्षा कैलेण्डर का विश्लेषण एम.ओज़ द्वारा प्रस्तुत इसके वास्तविक कार्यान्वयन के साथ किया (जुलाई 2016) जिसकी चर्चा नीचे की गई है।

एम.ओ (के डब्ल्यू): यद्यपि ए.आर.पी कैलेण्डर में 30 दिन निर्धारित हैं, तथापि, मांगपत्र के लिए लिया गया समय 3 से 18 महीने के बीच था।

¹⁶ ए.सी.एल- वार्षिक उपभोग स्तर,

एम.एस.एल- न्यूनतम भंडार स्तर जिससे नीचे मद का स्टॉक नहीं होना चाहिए।

¹⁷ ए.बी.ई.आर - अनुमानित किफायती मरम्मत से परे

एम.ओ (एम बी): ए.आर.पी में निर्धारित समय सीमा के संबंध में प्रत्येक मामले में दो महीने से अधिक का विलम्ब था।

इस प्रकार, मांगपत्र देने के लिए ए.आर.पी में निर्धारित समय सीमा का पालन नहीं किया गया था, जिसके कारण अधिप्राप्ति में विलम्ब हुआ। एम.ओ (वी) तथा एम.ओ (के) के संबंध में उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

2.3.3 अधिप्राप्ति मात्रा में आवश्यकता से अधिक वृद्धि

एम.पी.एम-1995 में निहित प्रावधानों के अनुसार, पी.ओ.ई.आर, पी.पी.क्यू को बदलने के लिए प्रावधानीकरण अधिकारी (पी.ओ) द्वारा एक जानबूझ कर की गई कार्रवाई है तथा एक मांगपत्र में विशिष्ट मूल्यांकन कोड (ई.वी कोड) का इस्तेमाल करते हुए पी.ओ.ई आर द्वारा परिवर्तन अवश्य दर्ज किया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2015 से जनवरी 2016)¹⁸ कि पी.ओ.ई.आर को जोड़कर पी.पी.क्यू में वृद्धि के पश्चात् एम.ओ.ज़ द्वारा ₹499.19 करोड़ मूल्य की मर्दे खरीदी गई थी तथा ये मर्दे भंडार में यू.एस.एल से अधिक रखी गई थी। इनमें से, ₹184 करोड़ मूल्य की मर्दे विशिष्ट ई.वी कोड दर्ज किए बिना पी.ओ.ई.आर को जोड़ने के पश्चात् अधिप्राप्त की गई थी जिसका ब्यौरा निम्न तालिका 2.2 में दिया गया है:

तालिका 2.2 पी.ओ.ई.आर द्वारा अधिप्राप्ति मात्रा की वृद्धि

सामग्री संगठन का नाम	01 अप्रैल 2010 से 31 मार्च 2016 तक अधिप्राप्त की गई मर्दे जो नवम्बर 2016 को यू.एस.एल से अधिक भंडार में पड़ी हैं		पी.ओ.ई.आर जोड़ने के पश्चात् 2010-11 से 2014-15 ¹⁹ तक की गई समीक्षाओं के प्रति की गई अधिप्राप्तियां जो यू.एस.एल से अधिक भंडार में पड़ी हुई हैं (नवम्बर 2016)		कॉलम (4) में से, ई.वी कोड दर्शाए बिना पी.ओ.ई.आर को जोड़ने के पश्चात् की गई अधिप्राप्ति जो यू.एस.एल से अधिक भंडार में पड़ी हुई हैं।	
	मर्दों की संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)	मर्दों की संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)	मर्दों की संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5	6	7
एम.ओ (एम बी)	28,091	1,221.84	9,350	348.23	1,049	65.97
एम.ओ (वी)	34,907	3,041.34	5,793	95.25	892	10.33
एम.ओ (के)	11,052	99.24	1,752	13.77	4,575	79.74
एम.ओ (के डब्ल्यू)	10,309	118.35	4,602	41.94	2,595	27.97
योग	84,359	4,480.76	21,497	499.19	9,111	184.00

स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

¹⁸ लेखापरीक्षा टिप्पणी जारी होने के पश्चात् अधिप्राप्ति विवरण 31 मार्च 2016 तक अद्यतित किए गए तथा भंडार स्थिति नवम्बर 2016 तक अद्यतित की गई।

¹⁹ 2015-16 के दौरान की गई समीक्षाओं के मामले हिसाब में नहीं लिए गए क्योंकि मांगपत्रों तथा प्रावधानीकरण के लिए समय की आवश्यकता है और इस लिए उन पर टिप्पणी करना जल्दबाजी होगी।

लेखापरीक्षा टिप्पणी के उत्तर में, एम.ओ (के) ने कहा (नवम्बर 2015) कि जहां भी सम्भव था ई.वी कोड दर्ज किया गया था। एम.ओ (के डब्ल्यू) ने कहा (दिसम्बर 2015) कि ई.वी कोड केवल ई एण्ड एस.पी के लिए प्रयोग किए गए थे तथा नौसैनिक भण्डारों में उनका प्रयोग पूर्णतः लागू नहीं था। एम.ओज़ का दावा तर्कसंगत नहीं है क्योंकि फरवरी 2001 में जारी एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के निदेशों के अनुसार, जहां भी व्यावसायिक मूल्यांकन के माध्यम से पी.पी.क्यू में परिवर्तन किया गया है, वहां ई.वी कोड लागू करना अनिवार्य है। इसके अतिरिक्त, एम.पी.एम-1995 के अनुसार नौसैनिक भण्डारों के संबंध में भी ई.वी कोड लागू किए जाने हैं। एम.ओ (एम बी) (अगस्त 2016) में, पी.पी.क्यू से एफ.पी.क्यू में आशोधन व्यावसायिक अधिकारी द्वारा किया गया था और जहां ई.वी कोड उल्लिखित नहीं किए गए थे, आई.एल.एम.एस में 'टिप्पणी स्थानीय क्षेत्र' में टिप्पणी अद्यतित कर दी गई थी। निर्धारित पद्धति से अलग होने के कारण उत्तर तर्कसंगत नहीं है।

पी.ओ.ई.आर लागू करके मदों की अधिप्राप्ति उचित नहीं है क्योंकि 21,497 मदें अभी भी भंडार में यू.एस.एल से अधिक मात्रा में पड़ी हुई थी (नवम्बर 2016)। इसके अतिरिक्त, निर्धारित प्रतिमानों का उल्लंघन करते हुए ₹184 करोड़ मूल्य की इनवेंट्री जो भंडार में पड़ी हुई थी के संबंध में कोई भी ई.वी कोड नहीं दर्शाए गए थे।

2.3.4 चुनिंदा इनवेंट्री नियंत्रण तंत्र का अभाव

नौसैनिक इनवेंट्री का ए बी सी /वी ई डी श्रेणी में वर्गीकरण, प्रावधानीकरण तथा अधिप्राप्ति का आधार है। ए बी सी, वार्षिक उपयोग पर आधारित इनवेंट्री वर्गीकरण की एक प्रणाली है। जबकि वी ई डी, मदों के महत्व पर आधारित इनवेंट्री वर्गीकरण की एक प्रणाली है। अर्थात् अत्यावश्यक (वी), अनिवार्य (ई) तथा वांछनीय (डी)। ए बी सी विश्लेषण (चुनिंदा इनवेंट्री नियंत्रण) भंडार का पता लगाने के लिए एक इनवेंट्री श्रेणीकरण तकनीक है जिसके लिए उच्च मूल्य वाली मदों पर कड़े नियंत्रण की आवश्यकता है जिसके कारण समग्र इनवेंट्री लागत प्रभावित होती है। इनवेंट्री विश्लेषण में मानदण्ड जो किसी मद के लिए नियंत्रण के पर्याप्त स्तर को महत्त्वपूर्ण बनाते हैं, दो कारकों पर आधारित है (i) प्रयोग की दर अर्थात् वार्षिक उपभोग सीमा तथा (ii) इकाई मूल्य। वार्षिक उपभोग मूल्य निकालने के लिए इन दो कारकों को गुणा किया जा सकता है।

एम.पी.एम-1995 के अनुसार नौसैनिक इनवेंट्री में ए बी सी का वर्गीकरण निम्नानुसार है:

- ए - वार्षिक उपभोग मूल्य ₹5 लाख से ऊपर
- बी - वार्षिक उपभोग मूल्य ₹0.5 लाख तथा ₹5 लाख के बीच
- सी - वार्षिक उपभोग मूल्य ₹0.5 लाख से कम

2.3.4.1 ए बी सी वर्गीकरण का संशोधन न होना

लेखापरीक्षा ने प्रयोज्य चल इनवेंट्री का विश्लेषण किया (सितम्बर 2015/ अगस्त 2016) जहां समूचे एम.ओज़ में अन्तिम क्रय मूल्य के साथ-साथ तीन वर्षों के औसत उपयोग मूल्य भी उपलब्ध थे। एम.ओज़ में इनवेंट्री के ए बी सी श्रेणीकरण के ब्यौरे अनुलग्नक-IV में दिए गए हैं। अपनी ए बी सी श्रेणी में न आने वाली मदों तथा एम.पी.एम-1995 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार, वार्षिक उपभोग के आधार पर अन्य श्रेणियों में अतिक्रमण करने वाली मदों का सार नीचे तालिका 2.3 में दिया गया है।

तालिका 2.3 नौसैनिक इनवेंट्री के ए बी सी श्रेणीकरण की स्थिति

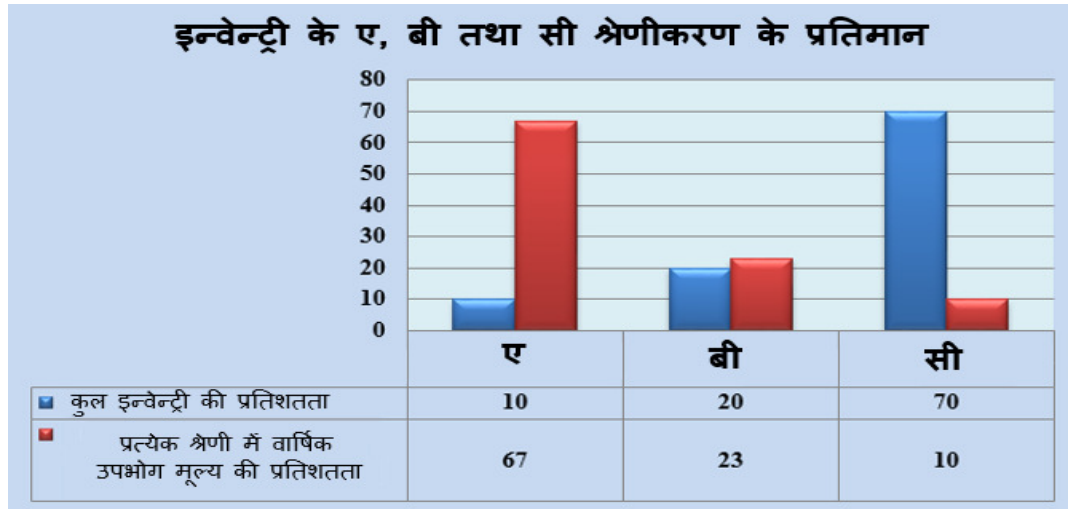
क्रम संख्या	अन्य श्रेणियों में अतिक्रमण करने वाली श्रेणी ए मदों की सं.		अन्य श्रेणियों में अतिक्रमण करने वाली श्रेणी बी मदों की सं.		अन्य श्रेणियों में अतिक्रमण करने वाली श्रेणी सी मदों की सं.	
	श्रेणी-बी	श्रेणी-सी	श्रेणी-ए	श्रेणी-सी	श्रेणी-ए	श्रेणी-बी
एम ओ (एम बी)	1,087	1,188	195	4,708	1,531	5,784
एम ओ (वी)	650	983	482	7,195	3,009	9,482
एम ओ (के)	304	333	32	1,565	369	1,821
एम ओ (के डब्ल्यू)	400	973	218	1,928	406	2,301

स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉट

उपर्युक्त तालिका 2.3 से पता चलता है कि जो मदें श्रेणी ए में होनी चाहिए थी, बी तथा सी श्रेणियों में इंगित गई हैं तथा अन्य श्रेणियों की मदों के लिए भी ऐसा ही है। यह इस बात का सूचक है कि श्रेणी ए, बी तथा सी श्रेणियों में इनवेंट्री के श्रेणीकरण की गतिशील समीक्षा निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार नहीं है इसलिए यह इनवेंट्री धारिता का गलत चित्र प्रस्तुत करता है।

इसके अलावा, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने वार्षिक उपभोग मूल्य के प्रति कुल इनवेंट्री की प्रतिशतता के रूप में, ए, बी तथा सी श्रेणी में मदों के वर्गीकरण हेतु दिशानिर्देश जारी किए (जुलाई 2010/जनवरी 2011)।

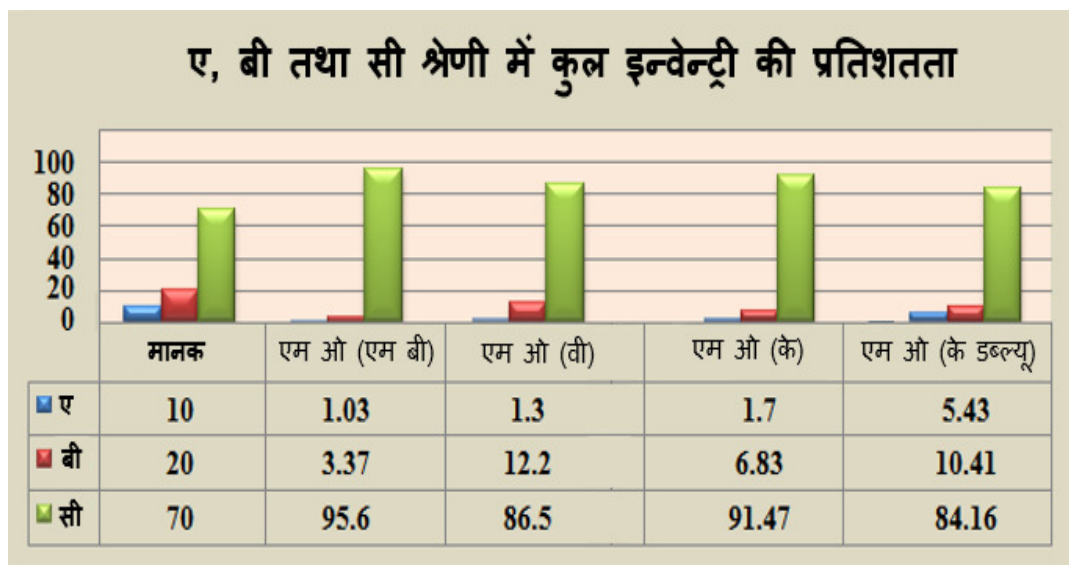
चित्र: 2.5 ए बी सी वर्गीकरण के प्रतिमान



स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदान की गई सूचना

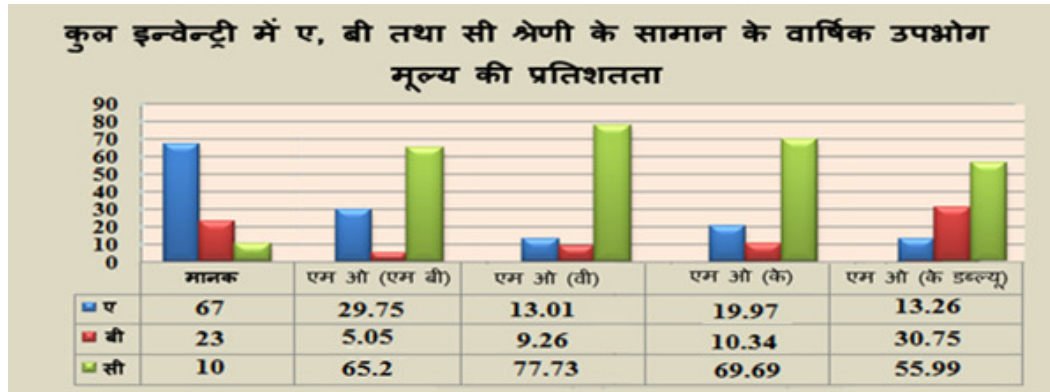
निर्धारित प्रतिमानों के प्रति ए, बी तथा सी श्रेणियों में कुल इन्वेन्ट्री का एक विश्लेषण (अगस्त 2016) अनुलग्नक-V में नीचे दिया गया है जिसका सार नीचे दिया गया है:

चित्र: 2.6: 31 जुलाई 2016 को ए बी सी श्रेणी में कुल इन्वेन्ट्री का प्रतिशत



स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

चित्र: 2.7 अगस्त 2015 से अगस्त 2016 तक ए बी सी श्रेणी में वार्षिक उपयोग का प्रतिशत



स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

उपर्युक्त तथ्य दर्शाते हैं कि एम.ओज़ में वार्षिक उपयोग मूल्य की तुलना में कुल प्रयोज्य इन्वेन्ट्री के संदर्भ में ए, बी तथा सी श्रेणियों में मदों की धारिता की निर्धारित प्रतिशतता का पालन नहीं किया गया था जिसके कारण ए बी सी श्रेणीकरण की असामान्य पद्धति दर्शाई गई और इसलिए चुनिंदा इन्वेन्ट्री नियंत्रण तन्त्र के प्रतिमानों का अभाव था जिससे इन्वेन्ट्री नियंत्रण के अन्य पक्ष प्रभावित हुए जैसेकि समीक्षा प्रावधानीकरण के जरिए पी.पी.क्यू, न्यूनतम भंडार स्तर (एम.एस.एल) तथा ऊपरी भंडार स्तर (यू.एस.एल) जो अनुलग्नक-1 में संदर्भित हैं।

2.4 अधिप्राप्ति

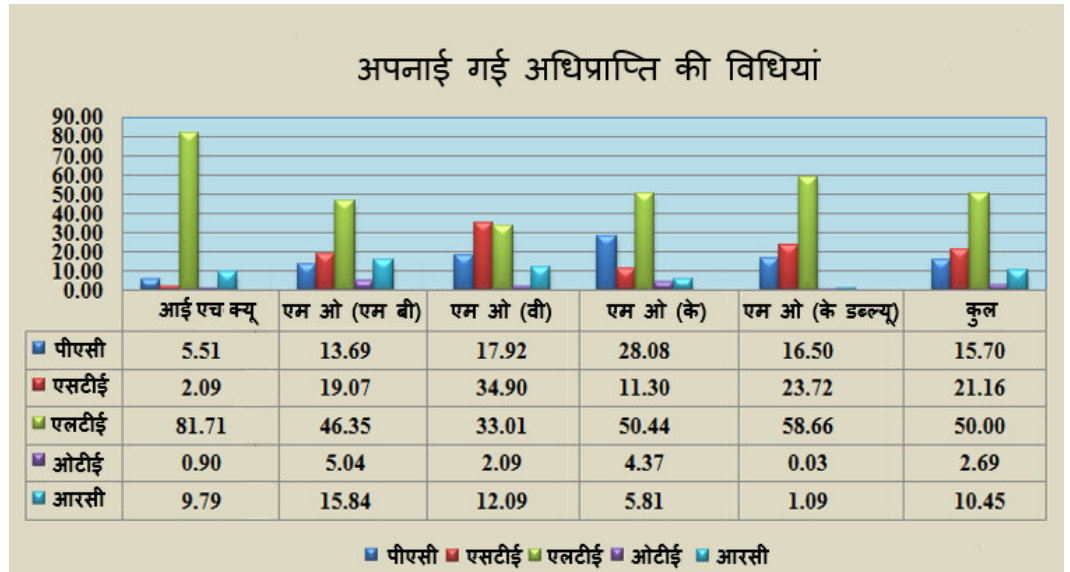
लेखापरीक्षा ने अधिप्राप्ति से संबंधित विभिन्न पहलुओं की जांच की जैसे उसकी विधि, आन्तरिक लीड समय का पालन करना, अप्रचलित मदों की अधिप्राप्ति, स्वीकार्य दरों के औचित्य तथा विक्रेता प्रबंधन जिनकी चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है।

2.4.1 एम.ओज़ द्वारा अपनाई गई अधिप्राप्ति की विधियाँ

लेखापरीक्षा ने एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) तथा एम.ओज़ द्वारा अपनाई गई अधिप्राप्ति की विधियों के संदर्भ में 2010-11 तथा 2015-16 के बीच दिए गए क्रय आदेशों (पी.ओज़) की जांच की (मार्च 2016)²⁰ जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

²⁰ 31 मार्च 2016 को अद्यतित आंकड़े

चित्र 2.8: अधिप्राप्ति की विधियां



स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

यह देखा गया कि पी.ए.सी, एस.टी.ई तथा एल.टी.ई²¹ के आधार पर सम्पन्न किए गए क्रय आदेशों की प्रतिशतता क्रमशः 15.70, 21.16 तथा 50.00 थी जबकि ओ.टी.ई तथा आर.सी²² के आधार पर सम्पन्न किए गए पी.ओ.ज़ की प्रतिशतता क्रमशः केवल 2.69 तथा 10.45 थी। पी.ए.सी, एस.टी.ई तथा एल.टी.ई पर आधारित अधिप्राप्ति के कारण कम प्रतिस्पर्धा/एकाधिकार की स्थिति तथा परिणामतः उच्च दरें होती हैं।

भारतीय नौसेना ने पी.ए.सी/एल.टी.ई को अपनाने के कारणों के लिए, आपूर्ति का सीमित स्रोत, भारतीय नौसेना के लिए विशिष्ट मांग, रूस द्वारा पार्ट संख्याओं का खुलासा न करना, बताए (अगस्त 2016)। भारतीय नौसेना के दावे पर सहमति व्यक्त नहीं की जा सकती, क्योंकि पी.ए.सी तथा एल.टी.ई विधियां एक जैसी मर्दों की प्राप्ति के लिए गई थी, जो इस बात का सूचक है कि किसी विशेष फार्म को पी.ए.सी का दर्जा देना विवेकपूर्ण नहीं था।

2.4.2 मांगपत्र से अधिप्राप्ति तक आन्तरिक लीड समय²³

रक्षा अधिप्राप्ति नियमपुस्तिका (डी.पी.एम-2009) के अनुसार, मांगपत्रों की जांच तथा पंजीकरण से शुरू होकर क्रय आदेश देने तक के लिए क्रियाकलापों के लिए एकल तथा द्वि-बोली प्रणालियों के लिए निर्धारित समय (आंतरिक लीड समय) क्रमशः 19 तथा 23 सप्ताह हैं। लेखापरीक्षा ने

²¹ पी.ए.सी- मालिकाना वस्तु प्रमाणपत्र एस.टी.ई- एकल निविदा पूछताछ एल.टी.ई- सीमित निविदा पूछताछ

²² ओ.टी.ई- खुली निविदा पूछताछ, आर.सी- दर अनुबंध

²³ आन्तरिक लीड समय- यह मांग पत्र की तिथि तथा क्रय आदेश की तिथि के बीच लिया गया समय है।

देखा कि जांच तथा पंजीकरण के स्तर से जांचपत्रों के अनुमोदन में विलम्ब थे। इसके अतिरिक्त, मांगपत्रों के अनुमोदन के पश्चात् भी क्रय आदेश देने में विलम्ब देखा गया था।

2.4.2.1 मांगपत्रों के अनुमोदन में विलम्ब

डी.पी.एम में मांगपत्र की जांच तथा पंजीकरण के लिए एक सप्ताह की अवधि का प्रावधान है। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)/एम.ओज़ द्वारा मांगपत्रों के अनुमोदन में काफी विलम्ब था जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

तालिका 2.4 मांगपत्रों के अनुमोदन हेतु लिया गया समय

मांगपत्रों के अनुमोदन हेतु लिया गया समय	01.04.2010 से 31.03.2015 ²⁴ तक बनाए गए मांग पत्र						कुल मांग पत्रों की प्रतिशतता
	एम.ओ (एम बी)	एम.ओ (वी)	एम.ओ (के)	एम.ओ (के डब्ल्यू)	एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय	कुल	
1 सप्ताह के अन्दर अनुमोदित	434	1,146	506	692	28	2,806	18.08
2 से 23 सप्ताह	3,550	4,181	1,140	1,476	160	10,507	67.68
23 सप्ताह से अधिक	635	325	182	36	25	1,203	7.75
अभी अनुमोदित किए जाने बाकी हैं	245	599	126	13	24	1,007	6.49
योग	4,864	6,251	1,954	2217	237	15,523	

स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

इस प्रकार, केवल 18.08 प्रतिशत मांगपत्र एक सप्ताह की निर्धारित समय सीमा के अन्दर अनुमोदित किए गए थे जबकि 7.75 प्रतिशत मांगपत्र 23 सप्ताह के बाद अनुमोदित किए गए थे जो वस्तुतः क्रय आदेश देने तक सभी क्रियाकलापों को पूरा करने के लिए निर्धारित समय सीमा है। इस प्रकार, प्रावधानीकरण एजेंसियों द्वारा मांगपत्रों के अनुमोदन में अत्यधिक विलम्ब के परिणामस्वरूप क्रय आदेश देने में विलम्ब हुआ।

एम.ओ (एम बी)/एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा अपने उत्तर (अक्टूबर 2015/ अगस्त 2016) में इस मामले पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों (सितम्बर 2015/दिसम्बर 2015) का समाधान नहीं किया गया था।

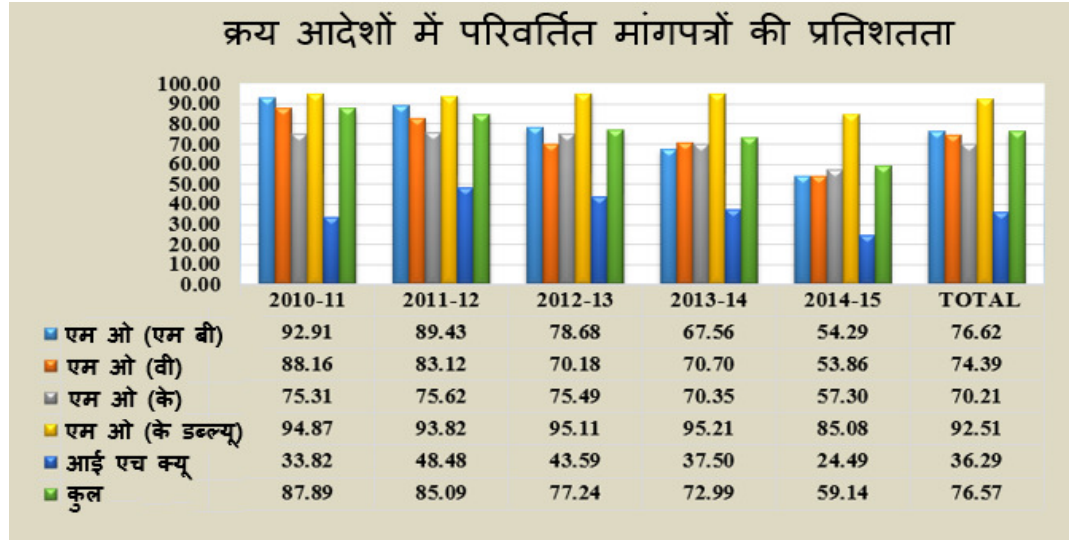
2.4.2.2 क्रय आदेश देने में विलम्ब

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2015 से दिसम्बर 2015) कि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)/एम.ओज़ द्वारा अप्रैल 2010 से मार्च 2015²⁵ तक बनाए गए 15,523 मांग-पत्रों में से केवल 11,886 (76.57 प्रतिशत) मांगपत्र ही 31 मार्च 2016 तक क्रय आदेशों में परिवर्तित किए जा सके जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

²⁴ 2015-16 के दौरान बनाए गए मांगपत्र हिसाब में नहीं लिए गए क्योंकि उनके अनुमोदन में वर्ष 2015-16 के बाद तक विलम्ब होगा।

²⁵ 2015-16 में शुरू किए गए मामलों/मांग पत्रों को हिसाब में नहीं लिया गया क्योंकि इनका क्रय आदेशों में परिवर्तन में समय लगता है।

चित्र: 2.9 कुल मांग पत्रों के क्रय आदेशों में परिवर्तन (प्रतिशतता में)



स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि मार्च 2016 को, वर्ष 2014-15 के दौरान अनुमोदित कुल मांगपत्रों में से, क्रय आदेशों में मांगपत्रों का परिवर्तन 24.5 से 85.0 प्रतिशत के बीच रहा जबकि 2010-11 के दौरान मांगपत्रों का क्रय आदेशों में परिवर्तन 33.8 से 94.9 प्रतिशत के बीच रहा। इससे यह पता चलता है कि बाद के वर्षों में मांगपत्रों के क्रय आदेशों में परिवर्तन में अधिक समय लिया गया।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)/एम.ओज़ द्वारा उपर्युक्त 11,886 मांगपत्रों की तुलना में 31 मार्च 2016 को मांगपत्रों के क्रय आदेशों में परिवर्तन में विलम्ब नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 2.5: मांगपत्रों के क्रय आदेशों में परिवर्तन में विलम्ब

अवधि जिसके अन्दर मांगपत्र, क्रय आदेशों में परिवर्तित किए गए थे	क्रय आदेशों में परिवर्तित मांगपत्र						क्रय आदेशों में परिवर्तित मांग पत्रों की प्रतिशतता
	एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)	एम.ओ (एम बी)	एम.ओ (वी)	एम.ओ (के)	एम.ओ (के डब्ल्यू)	कुल	
23 सप्ताह के अन्दर	17	1,145	2,054	423	1,112	4,751	39.97
24 सप्ताह से लेकर तीन वर्षों से अधिक	69	2,582	2,596	949	939	7,135	60.03
योग	86	3,727	4,650	1,372	2,051	11,886	

स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

उपर्युक्त तालिका दर्शाती है कि 23 सप्ताह की निर्धारित समय सीमा के पश्चात् 60.03 प्रतिशत मांगपत्र क्रय आदेशों में परिवर्तित किए गए थे जो यह दर्शाता है कि अधिप्राप्ति तंत्र में विसंगति के कारण निश्चित उद्देश्यों के लिए बनाए गए मांगपत्र, अभिप्रेत उद्देश्य को पूरा नहीं कर सके। लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में एम.ओ (एम बी)/एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने विलम्ब स्वीकार किए और कहा (अक्टूबर 2015/आगस्त 2016) कि 23 सप्ताह में वास्तविक परिपक्वता 42.19 प्रतिशत थी। इसके अतिरिक्त, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने विलम्ब के लिए, मांग पत्रों का रद्द होना, रूसी फर्मों से अधिप्राप्ति में कठिनाई, अति मूल्यवृद्धि, मालिकाना वस्तु प्रमाणपत्र (पी.ए.सी) की समाप्ति आदि कारण बताए और कहा कि डी.पी.एम में प्रदत्त समय सीमा का पालन व्यवहार्य नहीं था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि भारतीय नौसेना द्वारा परिकल्पित स्थिति अगस्त 2016 की है जबकि लेखापरीक्षा द्वारा परिकल्पित स्थिति मार्च 2016 की है। तथ्य यह है कि अधिप्राप्ति क्रियाकलापों के लिए समय-सीमा डी.पी.एम में निर्धारित की गई है तथा इसलिए है तथा विश्वसनीय निर्धारित समय-सीमा का पालन करने में भारतीय नौसेना की अक्षमता, मांग के समय पर पूरा होने पर प्रतिकूल प्रभाव की सूचक है।

2.4.3 नौसैनिक भण्डार की सामान्य प्रयोग वाली मदों की अधिप्राप्ति

रक्षा मंत्रालय (एम.ओ.डी) ने अपने ए.टी.एन (अप्रैल 2006) में कहा था कि ओ.टी.ई सामान्य विनिर्देशनों वाली आम प्रयोग की मदों²⁶ के लिए प्रगामी रूप से अपनाई जा रही थी। लेखापरीक्षा ने देखा (नवम्बर 2016) कि एम.ओ.डी द्वारा आम प्रयोग की मदों की अधिप्राप्ति के लिए 497 मामलों में से, केवल 11 मामले ओ.टी.ई के अन्तर्गत तथा 189 मामले आर.सी के अन्तर्गत प्रसंस्कृत किए गए थे। इससे यह पता चलता है कि ओ.टी.ई तथा आर.सी आधार पर की गई आम मदों की खरीद की मात्रा केवल 40.24 प्रतिशत थी जो यह दर्शाता है कि ए.टी.एन में किया गया आश्वासन कार्यान्वित नहीं किया गया था।

2.4.4 अप्रचलित मदों²⁷ की अधिप्राप्ति

एक उपकरण/भण्डार जिसके लिए सेवा से उसकी वापसी हेतु अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है, अप्रचलित मदें कही जाती हैं जबकि उपकरण/भण्डार जिसके लिए और कोई प्रावधान नहीं किया जाएगा परंतु मौजूदा भंडार, यदि कोई हो, के समाप्त होने तक प्रयोग किया जाएगा, अप्रचलन के

²⁶ आम प्रयोग वाली मदों के उदाहरण - साबुन (प्रसाधन/लॉण्ड्री), वार्निश पेन्ट, सोडा एश, विभिन्न प्रकार के पेन्ट, पॉलिथिन बैग, कम्प्यूटर पेपर, ब्लिचिंग पाउडर, तेजाब, नेप्थेलीन बॉल्स, स्क्रबिंग ब्रश, कॉटन रैग आदि।

²⁷ अप्रचलित- एक उपकरण/भण्डार जिसके लिए सेवा से उसे हटाने हेतु अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है।

रूप में माने जाते हैं। अप्रचलित/अप्रचलन²⁸ होने वाली नौसैनिक इन्वेंट्री का अनुमान तथा समुचित प्रतिक्रिया सामग्री योजनाकारों का मुख्य उत्तरदायित्व है ताकि अप्रचलित/अप्रचलन भंडार को न्यूनतम रखा जाए। अप्रचलित/अप्रचलन उपकरण आई.एल.एम.एस में समुचित रूप से चिन्हित किए जाने चाहिए ताकि और कोई समीक्षा न की जाए तथा समस्त अधिप्राप्ति क्रियाकलाप बन्द कर दिए जाएं।

लेखापरीक्षा ने पाया (नवम्बर 2016) कि:

1. एक मद कनवर्टर वर्ष 1999 में अप्रचलित घोषित की गई थी। कनवर्टर के लिए एम.ओ (वी) द्वारा एक आयात मांगपत्र जून 2008 में बनाया गया था। चार कनवर्टरों की अधिप्राप्ति हेतु \$66,244.50 (₹1.19 करोड़) की लागत पर मैसर्स एस.एम.ई, रूस के साथ सी.पी.आर.ओ (वी) द्वारा एक अनुबन्ध किया गया था (मई 2010), जो अक्टूबर 2016 को भंडार में रखे थे।
2. जून 2008 में एम.ओ (वी) द्वारा बनाए गए एक मांगपत्र में तीन मदें शामिल थी अर्थात् मोटर एच.पी पम्प के लिए बुश का एक सैट, बॉल बियरिंग तथा वी रिंग, जो बाद में जून 2009 तथा जनवरी 2010 के बीच अप्रचलित घोषित कर दिए गए थे। तथापि, ₹75.49 लाख की कुल लागत पर एमओ (वी) द्वारा अप्रैल 2010 में क्रय आदेश दिया गया था। ये मदें बिना किसी प्रयोग के भंडार में पड़ी थी (नवम्बर 2016)।

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि 2010-11 से 2015-16 के दौरान 1463 मदें उनके अप्रचलित घोषित होने के बाद ₹46.92 करोड़ की लागत पर खरीदी गई थी जिनका उल्लेख नीचे किया गया है:

तालिका 2.6 अप्रचलित मदों की अधिप्राप्ति के ब्यौरे

एम.ओ/एकीकृत मुख्यालय	मदों की संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)
एकीकृत मुख्यालय	539	19.94
एम.ओ (एम बी)	260	7.56
एम.ओ (वी)	354	12.65
एम.ओ (के)	167	4.95
एम.ओ (के डब्ल्यू)	143	1.82
योग	1,463	46.92

स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

²⁸ अप्रचलन- एक उपकरण/भण्डार जिसके लिए और कोई प्रावधान नहीं किया जाएगा परन्तु मौजूदा भंडार, यदि कोई हो, समाप्त होने तक प्रयोग किया जाएगा।

उपरोक्त अधिप्राप्ति, निर्णय लेते समय सामग्री योजनाकारों से समुचित श्रम के अभाव की सूचक है प्रत्युत्तर में, भारतीय नौसेना ने यह कहते हुए लेखापरीक्षा का दृष्टिकोण स्वीकार किया कि आई.एल.एम.एस संस्करण 2.0²⁹ में उपरोक्त स्थिति को न्यूनतम करने के लिए समुचित प्रावधान/ उपचार किए जाएंगे।

2.4.5 विक्रेता प्रबंधन

पर्याप्त विक्रेता डॉटाबेस विकसित करना उसकी विशेषता के कारण इनवेंट्री की अधिप्राप्ति प्रक्रिया में महत्वपूर्ण है। लेखापरीक्षा ने अपने पिछले प्रतिवेदन में सिफारिश की थी कि विक्रेता आधार का सुधार किया जाना चाहिए तथा विक्रेताओं के साथ इनवेंट्री में सभी मर्दे लिंक करने के लिए एक समयबद्ध योजना लागू की जानी चाहिए। यद्यपि नौसेना इस बात से सहमत हो गई थी कि प्रणाली मज़बूत की जानी चाहिए, तथापि, मंत्रालय के ए.टी.एन (अप्रैल 2006) में इस विषय पर कोई उल्लेख नहीं किया गया था।

एम ओज़ तथा एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा अनुरक्षित विक्रेता डॉटाबेस तथा विक्रेताओं का वर्ष-वार पंजीकरण (दिसम्बर 2015) का विश्लेषण नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 2.7 विक्रेता पंजीकरण के ब्यौरे

वर्ष	पंजीकृत विक्रेता का मूल		योग	एम.ओ-वार विक्रेता पंजीकरण आंकड़े				
	स्वदेशी	विदेशी		एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना)	एम.ओ (एम बी)	एम.ओ (वी)	एम.ओ (के)	एम.ओ (के डब्ल्यू)
2009	323	28	351	0	331	0	1	19
2010	308	18	326	0	322	0	0	4
2011	183	69	252	0	252	0	0	0
2012	159	22	181	0	181	0	0	0
2013	98	29	127	1	126	0	0	0
2014	120	6	126	0	126	0	0	0
2015	59	1	60	0	60	0	0	0

स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

²⁹ एकीकृत सम्भारिकी प्रबंधन तंत्र (आई.एल.एम.एस) जो वर्तमान में नौसेना द्वारा प्रयोग की जा रही है संस्करण-2.0 है। भारतीय नौसेना कुल परिसम्पत्ति दृश्यता पर लाने के लिए सभी भागीदारों जैसे नौसैनिक गोदीबाड़ा, पोतों, डब्ल्यू.ओ.टीज़ आदि को एक ही प्लेटफार्म पर लाने के लिए उसे आई.एल.एम.एस संस्करण-2.0 में अपग्रेड करने की योजना बना रही है।

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि विक्रेता पंजीकरण की प्रक्रिया घटती हुई प्रवृत्ति दर्शाती है जो इस बात की सूचक है कि विक्रेता डॉटाबेस को व्यापक करने की प्रक्रिया धीमी है। इसके कारण पात्र विक्रेताओं को ढूँढने तथा मांगपत्रों को निविदाओं में परिवर्तित करने में विलम्ब हो सकता है क्योंकि विक्रेताओं की पहचान तदर्थ विधियों के माध्यम से की जानी थी। चार एम.ओज़ के बीच 2009 से किया गया 99 प्रतिशत से अधिक विक्रेता पंजीकरण एम.ओ (एमबी) द्वारा किया गया है। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि आई.एल.एम.एस में विद्यमान 17,524 विक्रेताओं में से, 13,575 विक्रेतावर्ष 2000 से पूर्व अनुमोदित किए गए थे तथा 10,061 विक्रेता श्रेणी 'एफ' के रूप में, 56 विक्रेता श्रेणी 'एम' के रूप में, 5,990 विक्रेता श्रेणी 'ई' के रूप में, 1,303 विक्रेता श्रेणी 'डी' के रूप में, 11 विक्रेता श्रेणी 'बी' के रूप में तथा 56 विक्रेता श्रेणी 'ए' के रूप में वर्गीकृत³⁰ किए गए थे। अतः एम. ओज़ के पास व्यापार श्रेणी में केवल 7,463 विक्रेता उपलब्ध थे, जिनमें से कई विक्रेताओं का भारतीय नौसेना में बहुविध पंजीकरण था।

उत्तर में नौसेना ने कहा (फरवरी 2016) कि आई.एल.एम.एस एकल सर्वर में माईग्रेशन से पूर्व प्रत्येक एम.ओ का अपना विक्रेता डॉटाबेस था। भारतीय नौसेना ने यह भी कहा (फरवरी 2016) कि अब आई.एल.एम.एस के पास स्थानीय क्षेत्र की पहचान के लिए बहुविध पते के विकल्प सहित विशिष्ट विक्रेता कोड आबंटित करने का विकल्प नहीं था तथा लेखापरीक्षा द्वारा बताया गया मामला आई.एल.एम.एस सस्करण-2.0 के अन्तर्गत कार्यान्वयन हेतु नोट कर लिया गया था।

अतः विक्रेता प्रबंधन तंत्र ने एक ही विक्रेता को उसे भिन्न-भिन्न अधिप्राप्ति एजेंसियों अर्थात् एम.ओज़ तथा एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के पास पंजीकृत कराने की अनुमति दे दी जिसके परिणामस्वरूप एक ही विक्रेता बहुविध विक्रेता कोडों के अन्तर्गत विक्रेता डॉटाबेस में मौजूद था। इसके अतिरिक्त, भिन्न-भिन्न पतों के बावजूद एकल विक्रेता कोड का आबंटन न किए जाने से संबंधित त्रुटि आई.एल.एम.एस एकल सर्वर में आई.एल.एम.एस के रूपांतरण के बाद भी मौजूद है (मार्च 2017)।

2.5 मांग अनुपालन

मांग अनुपालन का अर्थ मांग की उस प्रतिशतता से है जिसके प्रति निर्गम उसी वर्ष के अन्दर किए जा सकते हैं। पोटों, स्थापनाओं, मरम्मत एजेंसियों तथा अन्य नौसैनिक संघटनों द्वारा की

³⁰ विक्रेता की श्रेणी - श्रेणी 'एफ'- अनुपयुक्त विक्रेता, श्रेणी 'एम'- विनिर्माता, श्रेणी 'ई'- नए ट्रेडर, श्रेणी 'डी'-नए ओ.ई.एम/ वितरक, श्रेणी 'बी'- ओ.ई.एम/ वितरक तथा श्रेणी 'ए'- ओ.ई.एम/वितरक स्व-प्रमाणित ओके।

गई मांग की भण्डार के निर्गम से पूर्व जांच की जाती है। तत्पश्चात्, निर्गम हेतु भण्डार, सी.एम.पी द्वारा प्राधिकृत होते हैं।

मांग को मोटे तौर पर दो भागों में वर्गीकृत किया जाता है जिसका उल्लेख नीचे किया गया है:

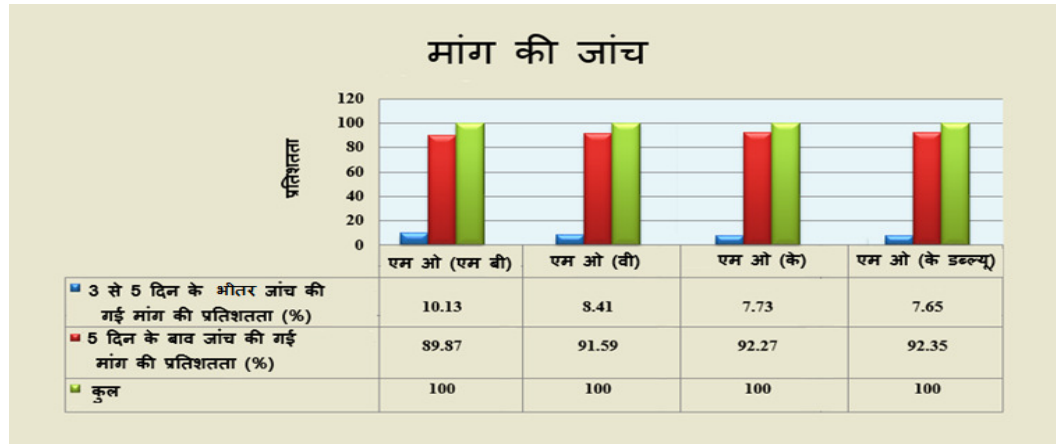
- 1) प्रयोक्ता द्वारा उठाई गई मांग: ये प्रयोक्ता यूनितों द्वारा निम्नलिखित रूप में की जाती है:
 - सामान्य मांग-प्रयोक्ता के लिए निर्धारित अनुदानों के प्रति आवश्यकता को पूरा करने के लिए की जाती है।
 - अत्यावश्यक मांग-सही अत्यावश्यकता को पूरा करने के लिए की जाती है।
 - परिचालनात्मक मांग-पोतों की परिचालनात्मक आवश्यकता को पूरा करने के लिए की जाती है।
 - रीफिट योजना पद्धति (आर.पी.पी) मांग-मरम्मत एजेंसी (नौसैनिक गोदीबाड़ा) द्वारा रीफिट के दौरान क्रियाशील किए जाने के लिए, रीफिट के शुरू होने के पूर्व मध्यम रीफिट (एम.आर)/ सामान्य रीफिट (एन.आर) तथा लघु रीफिट (एस.आर) के लिए क्रमशः 58 सप्ताह तथा 30 सप्ताह के अंदर की जाती है।
- 2) कार्यालय में की गई (आर.आई.ओ) मांग- परिचालन टर्न अराउंड, स्वचालित पुनः पूर्ति, प्रारंभिक निर्गम तथा अंतर डिपो अंतरण (आई.डी.टी) की आवश्यकता को पूरा करने के लिए एम.ओज द्वारा यह मांग की जाती है।

लेखापरीक्षा ने अपने पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2002) में सिफारिश की थी कि मांग पूर्ति के मानक स्पष्ट रूप से निर्धारित किए जाने चाहिए। जिस समय के अंदर मांग की पूर्ति की जानी चाहिए उसे भी एक संकेतक की तरह निर्धारित किया जाना चाहिए। मंत्रालय ने अपने ए.टी.एन (अप्रैल 2006) में कहा था कि मांग पूर्ति के लिए मानक तय करना व्यावहारिक नहीं था, तथापि उपलब्ध भण्डार/अतिरिक्त पुर्जों के लिए विशिष्ट अवधि के अंदर मांग अनुपालन निर्धारित किया गया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि ऐसी कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी। तथापि, लेखापरीक्षा ने मांग अनुपालन की विभिन्न प्रक्रियाओं में लिए गए समय का आकलन किया जिसकी चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है।

2.5.1 मांग की जांच तथा निर्गम का अनुमोदन जारी करने में लिया गया समय

सामग्री योजना नियम पुस्तिका, 1995 के अनुसार, मांग की जांच सी.एम.पी द्वारा टिप्पणियों सहित, प्राप्ति के पांच दिन के अंदर जांच की जानी चाहिए। लेखापरीक्षा ने मांग की जांच हेतु, लिए गए समय का विश्लेषण किया (अक्टूबर 2015) जैसा कि नीचे दर्शाया गया है :

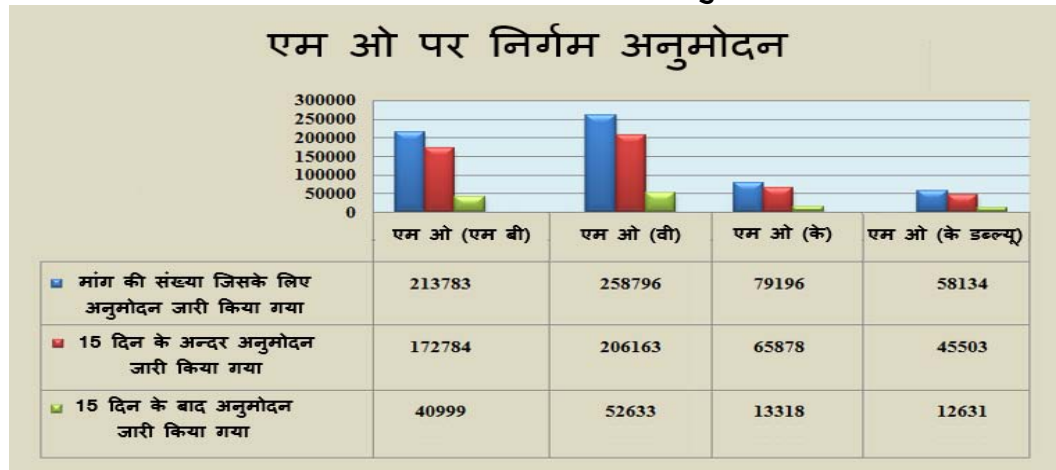
चित्र 2.10: 2011 से 2015 की अवधि के दौरान मांग की जांच



स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि एम.ओज़ द्वारा केवल 7.65 से 10.13 प्रतिशत मांग की निर्धारित समय सीमा के अंदर जांच की गई थी जो सी.एम.पी द्वारा जांच में धीमी प्रगति का सूचक है। चूंकि समय सीमा के लिए ऐसे कोई प्रतिमान निर्धारित नहीं किए गए हैं जिसके अंदर अनुमोदन जारी किया जाना चाहिए अथवा मद सुपुर्द की जानी चाहिए, अतः लेखापरीक्षा इस प्रक्रिया में विलंब के आंकड़ें नहीं बता सका। तथापि, लेखापरीक्षा ने सी.एम.पी द्वारा अनुमोदन जारी करने हेतु, लिए गए समय का विश्लेषण किया (अगस्त 2016) जिसका उल्लेख नीचे किया गया है:

चित्र 2.11: 31 मार्च 2016 को निर्गम के अनुमोदन की स्थिति



स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

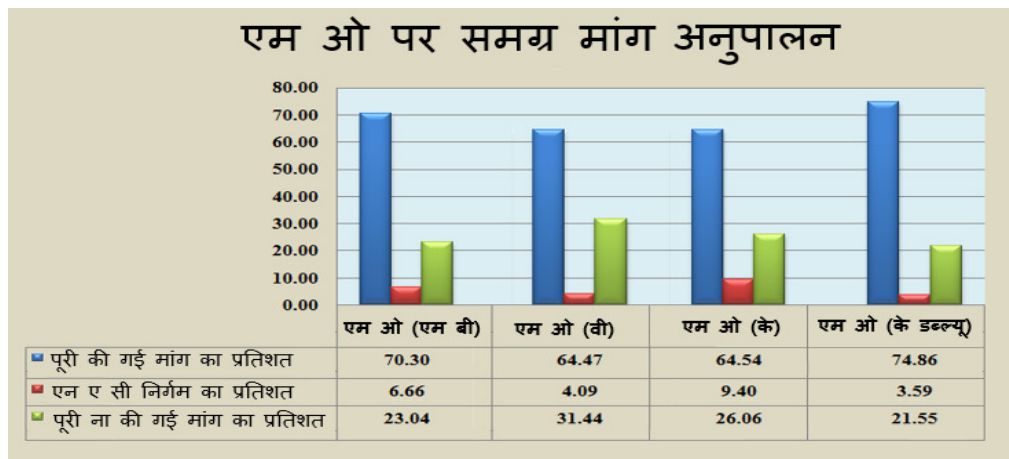
उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि 21.73 प्रतिशत निर्गम 15 दिन के बाद अनुमोदित किए गए थे।

2.5.2 समग्र मांग अनुपालन

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2002) ने बताया था कि सभी एम.ओज़ में औसत मांग पूर्ति 60 प्रतिशत थी। ए.टी.एन (2006) में इस विषय में कोई उल्लेख नहीं किया गया था।

एम.ओज़ में 2010-11 से 2015-16 के दौरान मांग अनुपालन की लेखापरीक्षा जांच (अगस्त 2016) के परिणाम दिए गए हैं:

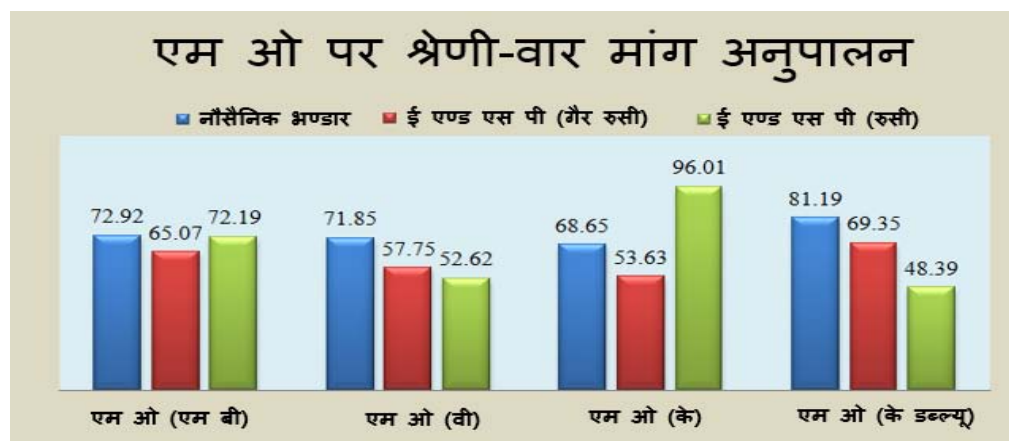
चित्र 2.12: 31 मार्च 2016 को समग्र मांग अनुपालन



स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि एम.ओज़ पर मांग अनुपालन औसतन 70 प्रतिशत था। लेखापरीक्षा ने इसके अलावा भण्डार की विभिन्न श्रेणियों के संदर्भ में मांग पूर्ति का विश्लेषण किया जैसा कि नीचे दिया गया है:

चित्र 2.13: 31 मार्च 2016 को श्रेणी-वार मांग अनुपालन



स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि उपकरण एवं अतिरिक्त पुर्जों (ई एंड एस.पी), जो एक महत्वपूर्ण कारक³¹ है, के संबंध में मांग अनुपालन निरपवाद रूप से गैर रूसी भण्डारों के लिए 53.63 से 69.35 प्रतिशत तथा रूसी भण्डारों के मामले में 48.39 से 96.01 प्रतिशत के बीच था। इससे पोतों/पनडुब्बियों की उपलब्धता प्रभावित होती है, जिसके कारण अंततः भारतीय नौसेना की परिचालन तैयारी पर प्रभाव पड़ता है।

2.5.3 रीफिट पूर्वानुमान अनुपालन

पूर्वानुमान सूची (एफ.सी.एल)³² मांग पूर्ति, एफ.सी.एल में रीफिटिंग बाड़ों द्वारा की गई अतिरिक्त पुर्जों की मांग के प्रत्युत्तर में एम.ओज़ द्वारा आपूर्त अतिरिक्त पुर्जों की मात्रा को सूचित करती है। यह अतिरिक्त पुर्जें अधिप्राप्त करने वाली एजेंसी के लिए एक महत्वपूर्ण संकेतक है तथा समस्त रीफिट्स को समय पर पूरा करने के लिए अति आवश्यक है। अतिरिक्त पुर्जों की समय पर उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए रीफिट योजना कार्यक्रम (आर.पी.पी) में यह प्रावधान है कि रीफिटिंग बाड़े, एम.ओज़ को एम.आर/एन.आर तथा एस.आर³³ से क्रमशः 58 सप्ताह तथा 30 सप्ताह पूर्व मानक कार्य पैकेज के आधार पर निर्धारित अतिरिक्त पुर्जों की मानक पूर्वानुमान सूची (एफ.सी.एल) भेजेंगे। एम.आर/एन.आर के मामले में, एम.ओज़ को मर्दों की आपूर्ति की प्रत्याशित तिथि (ई.डी.एस) के संबंध में बाड़ों को सूचना देनी होती है तथा उन मर्दों की सूची भी देनी होती है जो गोदीबाड़ा शुरू होने की तिथि (डी.एस.डी)³⁴ से 20 सप्ताह पूर्व उपलब्ध होने की संभावना नहीं होती। उसके पश्चात रीफिटिंग बाड़े एम.ओज़ को 18 सप्ताह पूर्व निश्चित मांग भेजते हैं। इसी प्रकार, रूटीन प्रकार की त्रुटियों के अलावा अन्य त्रुटियों के लिए पश्च शुद्धिकरण मांग (पी.डी.डी.ज़)³⁵, की सूची एम.आर/एन.आर तथा एस.आर के प्रारम्भ से क्रमशः 13 सप्ताह तथा आठ सप्ताह पहले एम.ओज़ को भेजी जाती है। मांगे गए पुर्जों जोकि उपलब्ध थे तथा जारी किए गए, का वैध पूर्वानुमान अनुपालन सूची (एफ.सी.एल) मांग के साथ अनुपात वह आधार होता है जिस पर एम.ओज़ द्वारा एफ.सी.एल मांगों के अनुपालन की प्रतिशतता की गणना की जाती है। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2002) ने उजागर किया था कि 1997 से 2000 के दौरान नौसैनिक गोदीबाड़ा, मुम्बई में रीफिट किए गए पोतों के लिए समय अनुपालन 44 तथा 51 प्रतिशत के

³¹ इ एण्ड एस.पी अति महत्वपूर्ण हैं क्योंकि उसकी अनुपलब्धता नौसैनिक भण्डारों की तुलना में पोतों की परिचालनात्मक क्षमता को प्रभावित कर सकती हैं।

³² पूर्वानुमान सूची (एफ.सी.एल)- इसमें नौसैनिक गोदीबाड़ों द्वारा अनुमोदित पूर्वानुमान आधार पर पोतों की रीफिट के लिए आवश्यक अतिरिक्त पुर्जें शामिल हैं।

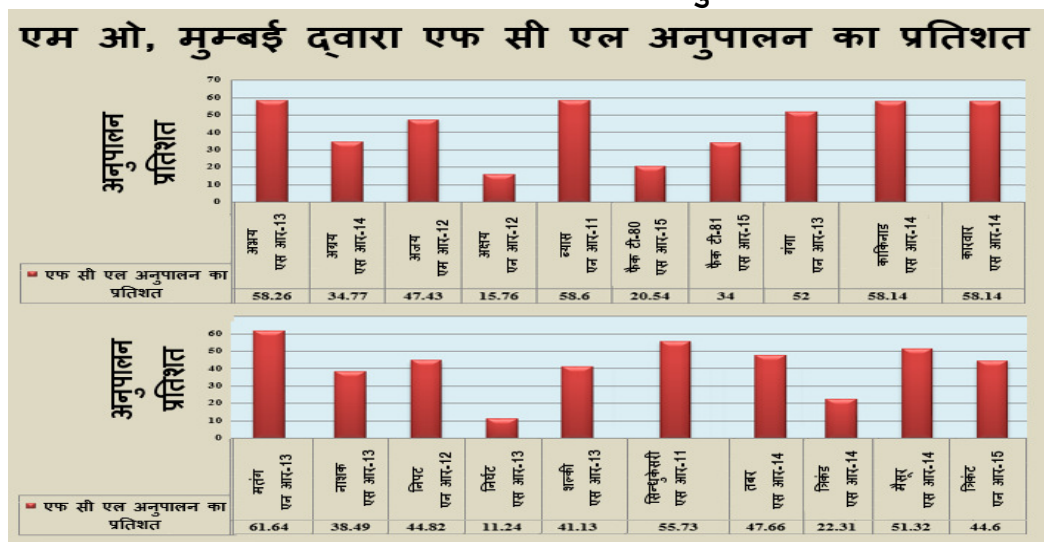
³³ एम.आर-मध्यम रीफिट, एन.आर-सामान्य रीफिट, एस.आर-लघु रीफिट

³⁴ डी.एस.डी (गोदीबाड़ा प्रारम्भ होने की तिथि)- वह तिथि जो रीफिट के शुरू होने को दर्शाती है

³⁵ पश्च शुद्धिकरण मांग- रीफिट के लिए अपेक्षित पुरजे जिनकी आवश्यकता केवल उपकरण/प्रणाली के खुलने के बाद ही स्पष्ट होती है।

बीच होने के साथ उपकरण तथा अतिरिक्त पुर्जों की आपूर्ति के लिए अनुपालन दर अत्यंत कम थी। मंत्रालय के ए.टी.एन (अप्रैल 2006) में इस विषय में कोई उल्लेख नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा ने देखा (जुलाई 2016) कि नौसैनिक गोदीबाड़ा (एन.डी), मुम्बई में शुरू किये गये चुनिंदा पोतों के रीफिट पूर्वामान अनुपालन की प्रतिशतता 2010-11 से 2014-15³⁶ के दौरान निम्न प्रकार से थी।

चित्र 2.14: रीफिट एफ.सी.एल अनुपालन



स्रोत: नौसैनिक गोदीबाड़ा, (एमबी) द्वारा प्रदान किए गए आई.एल.एम.एस डॉटा

उपर्युक्त चित्र 2.14 से पता चलता है कि 20 पोतों की रीफिट के संबंध में एफ.सी.एल अनुपालन की प्रतिशतता 60 प्रतिशत से कम थी। चार नौसैनिक पोतों के मामले में लेखापरीक्षा ने देखा कि रीफिट पूर्वानुमान अनुपालन लगभग 20 प्रतिशत था। कम अनुपालन का रीफिट्स/रूटीन्स के समापन पर असर पड़ता है जिससे पोतों/पनडुब्बियों की परिचालन उपलब्धता तथा भारतीय नौसेना की रक्षा तैयारी प्रभावित होती है।

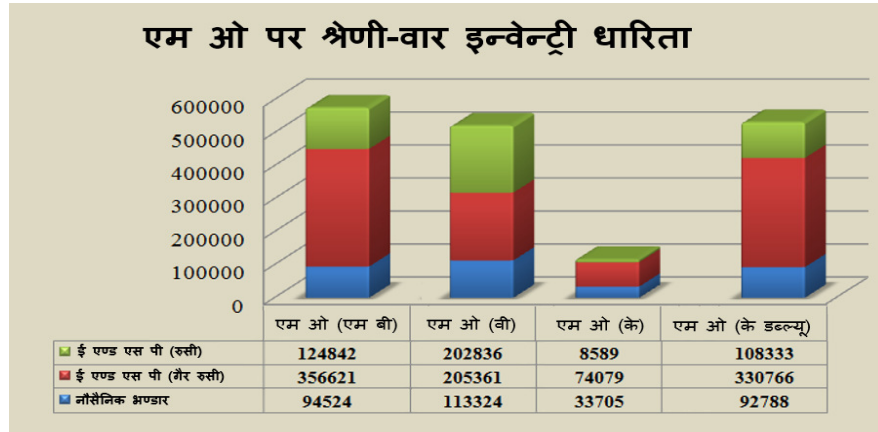
प्रत्युत्तर में भारतीय नौसेना {एम.ओ (एम बी)} ने कहा (सितम्बर 2016) कि 'मांगे गए अतिरिक्त पुर्जों', जो जारी किए गए थे तथा उपलब्ध थे का 'रदद न की गई वैध एफ.सी.एल मांग की कुल संख्या' के साथ अनुपात वह आधार है जिस पर एफसीएल मांग के अनुपालन की प्रतिशतता की गणना की जाती है तथा वह 71 तथा 97 प्रतिशत के बीच थी। भारतीय नौसेना का दावा स्वीकार्य नहीं है क्योंकि वह दस्तावेज़ी साक्ष्य के साथ समर्थित नहीं था।

³⁶ विस्तृत लेखापरीक्षा, के लिए 20 पोतों की रीफिट को चुना गया था 2015-16 को हिसाब में नहीं लिया गया था क्योंकि रीफिट के शुरू होने तथा पूरा होने से पूर्व उस पर टिप्पणी करना असामयिक होगा।

2.6 इनवेंट्री धारिता

भारतीय नौसेना में इनवेंट्री को धारित इनवेंट्री³⁷ के मूल्य, मात्रा अथवा भार के किसी संदर्भ के बिना मदों की संख्या के रूप में लेखाबद्ध की जाती है। मार्च 2016 को एम.ओज़ में चल तथा अचल मदों की स्थिति नीचे दर्शाई गई है।

चित्र 2.15: 31 मार्च 2016 को एम.ओज़ में इनवेंट्री धारिता



स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

2.6.1 चल तथा अचल इनवेंट्री का विश्लेषण

इनवेंट्री चल³⁸ (जिसमें तेजी से तथा धीमी चलने वाली मदें शामिल हैं) तथा अचल इनवेंट्री³⁹ के रूप में श्रेणीबद्ध की जाती है। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2002) में बड़ी संख्या में अचल इनवेंट्री पर चिन्ता व्यक्त की गई थी जो उस समय 65 प्रतिशत से अधिक थी, और सिफारिश की थी कि उसकी कटौती 'उच्च केंद्र बिन्दु क्षेत्र होना चाहिए'। मंत्रालय ने अपने ए.टी.एन (अप्रैल 2006) में कहा था कि अधिशेष भंडार का पृथक्करण निरन्तर किया जा रहा था।

लेखापरीक्षा ने देखा (अक्टूबर 2015/अगस्त 2016) कि समूचे एम.ओज़ में अचल इनवेंट्री 72.86 से 93.87 प्रतिशत (नौसैनिक भण्डार), 54 से 93 प्रतिशत (ई एण्ड एस.पी गैर रूसी) तथा 74.5 से 98.29 प्रतिशत (रूसी) अलग-अलग थी जैसा कि निम्न चार्ट में दर्शाया गया है:

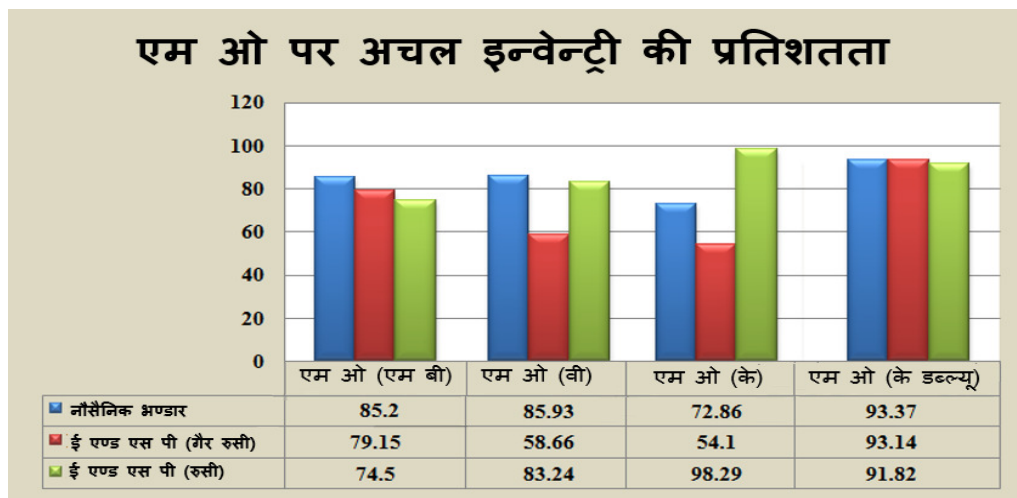
³⁷ ऊपर लिखित इनवेंट्री डॉटा, यद्यपि मदों की संख्या में बताया गया था, तथापि वे वास्तव में निम्नलिखित कारणों से बही पृष्ठों की संख्या (आई.एल.एम.एस में मद तालिका में अभिलेखों की संख्या) थे:

- बड़ी संख्या में मदों का कोई भंडार नहीं है, तथा उनमें लम्बी अवधियों से कोई लेनदेन भी नहीं हुआ, अतः वे नोशनल हैं,
- इनवेंट्री में दर्शाई गई बहुत सी मदें सेवा से बाहर किए जा चुके पोतों/विमानों से संबंधित हैं परन्तु वे पृथक्करण तथा निपटान की कारवाई हेतु प्रतिक्षित हैं,
- मरम्मत/स्क्रेप के रूप में डिपो को वापिस भेजी गई बहुत सी मदें आगे की किसी कारवाई के बिना पडी हैं।

³⁸ तेजी से चलने वाली मदों का अर्थ है, पिछले दो वर्षों के अन्दर भण्डार का संचलन; तथा धीमी चलने वाली मदों का अर्थ है विगत 2 से 5 वर्षों के अन्दर भण्डार का संचलन।

³⁹ अचल मदों का अर्थ है जिनका विगत पांच वर्षों के अन्दर संचलन न हुआ हो।

चित्र: 2.16: 31 मार्च 2016 को एम.ओज़ में अचल इन्वेंट्री



स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आईएलएमएस डॉटा

लेखापरीक्षा टिप्पणी (अगस्त 2016) पर नौसेना का उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

इस प्रकार, अचल इन्वेंट्री की प्रतिशतता का स्तर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2002) में देखी गई उसकी धारिता की तुलना में बढ़ा है। यह अधिशेष अधिप्राप्ति का सूचक है जिससे भण्डारण स्थान अवरुद्ध होता है तथा खराब इन्वेंट्री प्रबंधन होता है।

2.6.2 अधिशेष प्रयोज्य भण्डार (एस.एस.एस)⁴⁰

भारतीय नौसेना में आज प्रयोज्य अधिशेष भण्डार (एस.एस.एस) बड़ी संख्या में संचित है जो मूलतः विगत वर्षों में अपर्याप्त निपटान दर के कारण है। प्रयोज्य भण्डार अधिशेष (एस.एस.एस) बीमा भंडार⁴¹ तथा युद्ध सेवा में युद्ध रिज़र्व⁴² अनुरक्षित करने की आवश्यकता तथा पर्याप्त रूप से पहले से उनके अप्रचलन का पूर्वानुमान लगाने में अक्षमता के कारण अपरिहार्य है। भण्डार, अधिक शुरुआती प्रावधानीकरण, प्रायोक्ता-संकलित सूचियों में अधिक अनुमानों, वार्षिक उपभोग

⁴⁰ प्रयोज्य अधिशेष भण्डार (एस.एस.एस)- ये प्रयोज्य स्थिति में वो सामग्री है जिनकी भारतीय नौसेना में कोई पूर्वानुमानित आवश्यकता नहीं है। यदि किसी मद का अभी भी प्रयोग किया जा रहा है तो उसकी वह मात्रा जो नौसेना में उसके निर्धारित जीवनकाल में प्रयोग नहीं की जा सकती अथवा गैर निर्धारित जीवनकाल तथा गैर बीमा मद के मामलों में, अगले सात वर्ष के अन्दर प्रयोग नहीं की जा सकती, अधिशेष मानी जाए।

⁴¹ बीमा भंडार- ये बेस तथा डिपो अतिरिक्त पुर्जों के भाग के रूप में सेवा में आने के पहले पांच वर्षों के दौरान पोत के अनुरक्षण तथा मरम्मत के लिए अपेक्षित भंडार है बीमा अतिरिक्त पुर्जे, बी एण्ड डी पुर्जों के रूप में अधिप्राप्त करने होते हैं।

⁴² युद्ध रिज़र्व- ये मरम्मत सामग्री का भंडार है जिसे संचालनों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एक एम.ओ को रखने चाहिए। ये एम.एस.एल के अतिरिक्त रखने होते हैं।

स्तर (ए.सी.एल) की गलत गणना, बहुविध लेखाकरण एवं भंडारण तथा त्रुटिपूर्ण प्रावधानीकरण फॉर्मूला के प्रयोग के कारण अधिशेष हो जाते हैं।

एम.पी.एम में प्रावधान है कि एक मद का भंडार मद की श्रेणी तथा उसकी ए.सी.एल के अनुसार, न्यूनतम भंडार स्तर (एम.एस.एल) तथा ऊपरी भंडार स्तर (यू.एस.एल) के बीच में होना चाहिए। एम.ओज़ में मदों के भंडार स्तर के विश्लेषण से पता चला कि एम.पी.एम के प्रावधानों का पालन नहीं किया गया था तथा चल मदों की एक बड़ी संख्या यू.एस.एल से अधिक तथा एम.एस.एल से कम थी जिसकी चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है।

2.6.2.1 अधिशेष के रूप में इनवेंट्री

सामग्री योजना नियमपुस्तिका-1995 में कम इनवेंट्रीज़ अनुरक्षित करने के माध्यम से सामग्री प्रबंधन में बचत का प्रावधान है क्योंकि प्रतिवर्ष 16 प्रतिशत पर धन की लागत तथा 8 प्रतिशत पर स्फीति की गणना के साथ ₹1,000 करोड़ मूल्य की इनवेंट्री की निवल वार्षिक वहन लागत ₹80 करोड़ है।

लेखापरीक्षा ने देखा (अक्तूबर 2015/अगस्त 2016) कि, एम.ओज़ में यू.एस.एल से अधिक मात्रा में बड़ी संख्या में मदें संचित हो गई थी जो ₹7,359.37 करोड़ मूल्य का प्रयोज्य अधिशेष भण्डार बना रही थी जैसा कि नीचे तालिका 2.8 में दर्शाया गया है:

तालिका 2.8: 31 मार्च 2016 को यू.एस.एल से अधिक कुल इनवेंट्री⁴³

भंडार रखने वाले प्राधिकारी का नाम	धारित भंडार इनवेंट्री (प्रकार के अनुसार)	सकारात्मक भंडार शेष वाली प्रयोज्य मदों की संख्या	कॉलम 3 में से यू.एस.एल से अधिक मदों की कुल संख्या	यू.एस.एल से अधिक रखी गई मात्रा की लागत (₹ करोड़ में)	यू.एस.एल से अधिक मदों की प्रतिशतता (कॉलम 3 के संदर्भ में कॉलम 4 की प्रतिशतता)
1	2	3	4	5	6
एम.ओ, (एम बी)	4,77,899	2,74,446	2,51,755	3,925.21	91.73
एम.ओ, (वी)	3,42,992	2,09,464	1,85,299	2,886.59	88.46
एम.ओ, (के)	77,316	47,846	42,984	216.86	89.84
एम.ओ (के डब्ल्यू)	47,073	28,653	23,001	330.71	80.27
योग				7,359.37	

स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

⁴³ इसमें चल तथा अचल दोनों इनवेंट्री शामिल हैं।

₹7359.37 करोड़ मूल्य की यू.एस.एल से अधिक इनवेंट्री के लिए, इनवेंट्री वहन लागत ₹588.75 करोड़ प्रति वर्ष बनती है। उपर्युक्त में से, ₹2,100.7 करोड़ मूल्य की चल इनवेंट्री निर्धारित यू.एस.एल से अधिक रखी गई थी जैसा कि नीचे तालिका 2.9 में दर्शाया गया है:

तालिका 2.9: यू.एस.एल से अधिक चल इनवेंट्री

क्र सं	एम.ओ का नाम	कुल इनवेंट्री (प्रकार के अनुसार मद की सं.)	कुल चल इनवेंट्री	यू.एस.एल से अधिक चल इनवेंट्री	कुल चल इनवेंट्री के संबंध में यू.एस.एल से अधिक चल इनवेंट्री की प्रतिशतता	यू.एस.एल से अधिक चल इनवेंट्री की लागत (₹ करोड़ में)
1	एम.ओ (एम बी)	4,77,899	93,135	26,762	28.74	1,006.08
2	एम.ओ (वी)	3,42,992	93,814	26,952	28.73	973.63
3	एम.ओ (के)	77,316	20,909	6,885	32.93	61.12
4	एम.ओ (के डब्लू)	47,073	24,584	5,904	24.02	59.87
योग						2,100.70

स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

एक बड़ी इनवेंट्री के लिए अधिक संग्रह स्थान, अधिक कर्मचारी, अधिक परिवहन तथा संचालन लागत की आवश्यकता होती है साथ ही रखे हुए भंडार के विकृत होने तथा अप्रचलित होने का उच्च जोखिम होता है। इससे इनवेंट्री के प्रबंध में कोष पर अतिरिक्त बोझ पड़ता है।

एम.ओज में यू.एस.एल से अधिक रखी गई मदों के विश्लेषण से पता चला कि चालू ए.सी.एल पर, मौजूदा भंडार 100 वर्ष से अधिक की अवधि तक उपयोग होगा जैसा कि नीचे दी गई तालिका 2.10 में दर्शाया गया है :

तालिका 2.10: 31 मार्च 2016 को यू.एस.एल से अधिक इनवेंट्री का उपयोग

कितने वर्ष चलेगी	एम.ओ (एम बी) पर मदों की सं	कुल लागत (₹ करोड़ में)	एम.ओ (वी) पर मदों की सं	कुल लागत (₹ करोड़ में)	एम.ओ (के) पर मदों की सं	कुल लागत (₹ करोड़ में)	एम.ओ (के डब्लू) पर मदों की सं	कुल लागत (₹ करोड़ में)
100 वर्षों से अधिक	2,641	147.2	1,631	363.61	258	5.68	164	4.60
50 से 100 वर्ष	2,347	90.16	1,902	62.37	407	4.35	191	7.05
5 से 50 वर्ष	14,641	491.36	14,502	404.2	3,891	37.91	2,819	32.67
5 वर्ष तक	8,617	110.72	10,635	143.45	3,017	15.26	2,761	15.55
योग	28,246	839.44	28,670	973.63	7,573	63.2	5,935	59.87

स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

निकट भविष्य में बिना किसी संभावित उपयोग के बड़ी इन्वेंट्री की धारिता के कारण इन्वेंट्री वहन लागत⁴⁴ की देयता के अतिरिक्त एम.ओ.ज के पास भंडारण स्थान का दबाव हो सकता है। एम.ओ (बी) ने लेखापरीक्षा निष्कर्ष स्वीकार किए (जनवरी 2016) और कहा कि ₹3,003 करोड़ मूल्य की 1.75 लाख मर्दे यू.एस.एल से अधिक थीं तथा बी एवं डी अतिरिक्त पुर्जों के रूप में लेखाबद्ध की गई हैं। एम.ओ (एम बी) ने कहा (अगस्त 2016) कि संचित इन्वेंट्री में पोतों के लिए प्राप्त बी एवं डी अतिरिक्त पुर्जें भी शामिल थे (सम्मिलित पोतों को जो सेवामुक्त किये गये थे या अन्य कमानों को हस्तांतरित कर दिए गए थे) तथा यू.एस.एल से अधिक ₹5,526 करोड़ मूल्य की 2,35,149 मर्दों के उपलब्ध भंडार होने की पुष्टि की जिनमें से ₹3,364 करोड़ मूल्य की 1,79,363 मर्दे बी एवं डी अतिरिक्त पुर्जे थे।

एम.ओ (एम बी) ने यह भी कहा कि पुराने हो चुके उपकरण के लिए अधिक पुर्जों की अधिप्राप्ति, पोतों के आधार पत्तन में परिवर्तन, अन्य एम.ओ.ज को अंतरण, बाद में मांग किए गए बिना नौसैनिक गोदीबाड़ों द्वारा प्रक्षेपित मर्दे, उपर्युक्त परिदृश्य का कारण थे।

₹2,100.7 करोड़ मूल्य की चल इन्वेंट्री का संचय प्रारंभिक प्रावधानीकरण के समय भण्डार की रेंजिंग एवं स्केलिंग में परिश्रम के अभाव, अतिरिक्त पुर्जों की प्रयोक्ता संकलित सूची⁴⁵ में अधिक प्रक्षेपण जिसके कारण भंडार यू.एस.एल से अधिक हुआ तथा प्रावधानीकरण प्रणाली में त्रुटि /नौसेना द्वारा इन्वेंट्री स्वचालन में लागू किए गए त्रुटि संभावित पी.पी.क्यू फॉर्मूले की सूचक हैं।

2.6.3 न्यूनतम भंडार स्तर का अनुरक्षण न करना

न्यूनतम भंडार स्तर (एम.एस.एल) वह स्तर है जिसके नीचे किसी मद का भंडार नहीं होने दिया जाना चाहिए। लेखापरीक्षा ने देखा (सितंबर/नवंबर 2015) कि चल इन्वेंट्री के भाग से संबन्धित बहुत सारी मर्दों का भंडार स्तर अर्थात् (ए.सी.एल > 0) एम.एस.एल से कम था जैसा कि नीचे दर्शाया गया है :

तालिका 2.11: 30 नवम्बर 2015 को एम.एस.एल से नीचे इन्वेंट्री के ब्यौरे

एम.ओ का नाम	कुल इन्वेंट्री (प्रकार के अनुसार मर्दों की संख्या)	कुल चल इन्वेंट्री	एम.एस.एल से नीचे मर्दों की संख्या			
			अत्यावश्यक	अनिवार्य	वांछित	कुल
एम.ओ (एम बी)	4,77,899	93,135	6,098	13,140	12,008	31,246
एम.ओ (बी)	3,42,992	93,814	3,955	9,825	16,981	30,761
एम.ओ (के)	77,316	20,909	1,623	2,149	4,506	8,278
एम.ओ (के डब्लू)	47,073	24,584	2,955	4,923	4,659	12,537

स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

⁴⁴ इन्वेंट्री वहन लागत-यह आपूर्तिकर्ता को दिए गए भुगतान के समय से मद के जारी होने अथवा उसके निपटान होने के समय तक होने वाली वित्तीय लागत है। यह मुख्यतया अवरोधित धन की लागत है।

⁴⁵ प्रयोक्ता संकलित सूची- इसमें नौसैनिक गोदीबाड़ों द्वारा सामग्री संगठनों को प्रक्षेपित रीफिट के अन्तर्गत पोतों के लिए अनिवार्य तथा प्रत्याशित पुर्जों की मांग के पूर्वानुमान शामिल हैं।

एम.एस.एल से कम भंडार की गई मदों का अर्थ है कि आवश्यक सुरक्षा भंडार अनुरक्षित नहीं किया जा रहा तथा भंडार समाप्ति के अवसर अधिक हैं, जो इनवेंट्री प्रबंधन के लिए चिंता का कारण है। तथ्य यह है कि एम.एस.एल का अनुरक्षण न करने से उसका मुख्य उद्देश्य ही पूरा नहीं होता और इसके अतिरिक्त यह इनवेंट्री प्रबंधन के क्रमबद्ध नियंत्रण के अभाव का सूचक है।

2.6.4 अप्रचलित/अप्रचलन⁴⁶ इनवेंट्री की स्थिति

दिशानिर्देशों के अनुसार, अप्रचलित/अप्रचलन भंडार कम से कम रखना होता है तथा उक्त उपकरणों को आई.एल.एम.एस पर समुचित रूप से मुद्रा चिन्हित करना होता है ताकि और कोई समीक्षा न की जाए तथा समस्त अधिप्राप्ति क्रियाकलाप बंद करने होते हैं जिसका उल्लेख इस प्रतिवेदन के पैरा 2.4.4 में किया गया है।

लेखापरीक्षा ने देखा (नवंबर 2016) कि सभी एम.ओज़ द्वारा रखा गया एक बड़ा भंडार अप्रचलित अथवा अप्रचलन स्थिति में था जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

तालिका 2.12: 31 मार्च 2016 को अप्रचलित/अप्रचलन मदों की धारिता के ब्यौरे

इनवेंट्री के ब्यौरे		सामग्री संगठन का नाम				
		एम.ओ (एम बी)	एम.ओ (वी)	एम.ओ (के)	एम.ओ (के डब्ल्यू)	योग
निवल भंडार सहित कुल प्रयोज्य इनवेंट्री (धारित भंडार+इयूज-इन-इयूज-आउट) > 0	1	2,61,626	1,98,256	44,814	30,525	5,35,221
उपर्युक्त 1 में से, कुल इनवेंट्री जो अप्रचलित अथवा अप्रचलन में है (आई.एन.सी.ए.टी-एन) (सं.)	2	91,447	59,478	7,352	2,877	1,61,154
कुल इनवेंट्री के प्रति आई.एन.सी.ए.टी-एन इनवेंट्री की प्रतिशतता {क्र. सं. (2/1)*100}	3	34.95	30.00	16.41	9.43	30.11
उपर्युक्त दो में से, मदों की संख्या जो अप्रचलित है।	4	10,171	16,501	2,914	686	30,272
कुल इनवेंट्री की तुलना में अप्रचलित इनवेंट्री की प्रतिशतता - {(4/1)*100}	5	3.89	8.32	6.50	2.25	5.66

स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

⁴⁶ अप्रचलित - ये नौसैनिक भण्डार तथा अतिरिक्त पुर्जों की वे मदें हैं जो भारतीय नौसेना में किसी लागत-प्रभावी उद्देश्य के लिए अब इस्तेमाल नहीं हो सकती।

अप्रचलन - नौसैनिक भण्डार अप्रचलन में हो जाते हैं जब उनका कार्य समाप्त हो जाता है अथवा जब वे नई मदों द्वारा बदल दी जाती हैं। अतिरिक्त पुर्जे तथा उपकरण दोनों तब अप्रचलन में हो जाते हैं जब उस उपकरण को हटाने का निर्णय लिया जाता है जिसके लिए और कोई प्रावधान नहीं किया जाएगा परन्तु मौजूदा भंडार यदि कोई हो, तब तक इस्तेमाल किया जाएगा जब तक वह समाप्त नहीं हो जाता।

तालिका 2.12 से यह स्पष्ट है कि सभी एम.ओज़ में भंडार में पड़ी हुई अप्रचलित/अप्रचलन मदों की प्रतिशतता कुल इनवेंट्री का लगभग 30 प्रतिशत थी। इसमें से, 5.60 प्रतिशत अप्रचलित हैं जिन्होंने इनकी उपयोगिता मूल्य नगण्य होने के बावजूद दुर्लभ स्थान घेरा हुआ है। भारतीय नौसेना ने यह दावा स्वीकार किया तथा उपर्युक्त परिदृश्य को न्यूनतम करने के लिए समुचित प्रावधान/उपचार अपनाने के लिए सहमति व्यक्त की।

2.6.5 निर्धारित जीवनकाल समाप्त मदों की धारिता

सामग्री योजना नियमपुस्तिका में निर्धारित जीवनकाल समाप्त मदों से बचने का प्रावधान है। लेखापरीक्षा ने देखा (अगस्त 2016) कि जून 2016 को एम.ओज़ के पास निर्धारित जीवनकाल समाप्त मदें पड़ी हुई थीं जिनका उल्लेख नीचे किया गया है:

तालिका 2.13: 30 जून 2016 को निर्धारित जीवनकाल समाप्त मदों की स्थिति

एम.ओ का नाम	शेल्फ-लाइफ समाप्त मदों की सं. (प्रकार के अनुसार)	शेल्फ-लाइफ समाप्त मदों की लागत (₹ करोड़ में)
एम.ओ (एम बी)	391	3.70
एम.ओ (वी)	95	3.75
एम.ओ (के)	891	7.83
एम.ओ (के डब्ल्यू)	114	1.49
योग	1,491	16.77

स्रोत: एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस डॉटा

लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि जीवन समाप्त मदों का शीघ्रता से निपटान किया जाना था, तथापि वे पृथक्करण के बिना अचल मदों के रूप में निपटान की प्रतीक्षा में पड़ी हुई थी। इन मामलों का समाधान करने के लिए नौसेना का उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

2.6.6 इनवेंट्री का निपटान

इनवेंट्री की पहचान करना तथा अधिशेष प्रयोज्य भण्डार (एस.एस.एस) के रूप में अनावश्यक मदों को हटाना, इनवेंट्री कम करने के लिए अत्यधिक महत्वपूर्ण है। अचल इनवेंट्री की समस्या का मूल इन प्रक्रियाओं, अर्थात् एस.एस.एस मदों की पहचान तथा निपटान, के अप्रभावी कामकाज में निहित है।

2002 की पिछली लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में बनाया गया था कि सभी श्रेणियों की निपटान-योग्य मदों का निपटान कम था तथा शीघ्र निपटान कारवाई करने के लिए थल सेना में विशेष अधिशेष भण्डार निपटान समिति (एस.एस.एस.डी.सी) के अनुरूप एक अधिकृत संगठन की स्थापना की

सिफारिश की थी। मंत्रालय ने ए.टी.एन {अप्रैल 2006} में, सूचित किया था कि एकीकृत रक्षा स्टाफ (सी.आई.डी.एस) के प्रमुख के अधीन एस.एस.एस.डी.सी के सृजन का प्रस्ताव मंत्रालय के विचाराधीन था। लेखापरीक्षा प्रश्नावली (जुलाई 2015) के उत्तर में, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने सूचित किया (दिसम्बर 2015) कि किसी समिति का गठन नहीं किया था, तथापि, अधिशेष प्रयोज्य भण्डार की पहचान की जा रही थी तथा एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के प्रचलित नीति पत्रों के अनुसार उनका निपटान किया जायेगा।

एम.ओ (एम बी) तथा एम.ओ (वी) द्वारा सूचित किया गया 2010-11 से 2015-16 के दौरान भण्डार के निपटान का निम्न तालिका में उल्लेख किया गया है:

तालिका 2.14: 31 मार्च 2016 को निपटान की स्थिति

वर्ष	एम.ओ (एम बी) ⁴⁷		एम.ओ (वी) ⁴⁸	
	निपटान की गई मदों की संख्या	उगाहा गया मूल्य (₹ लाख में)	निपटान की गई मदों की संख्या	उगाहा गया मूल्य (₹ लाख में)
2010-11	6,480	50.32	2,781	1,477.86
2011-12	3,239	71.76	1,400	1,325.16
2012-13	9,928	32.75	25,579	1,301.53
2013-14	8,402	131.85	7,826	1,351.06
2014-15	1,872	79.11	50,538	725.83
2015-16	35	4.00	1,240	1,012.81

स्रोत: एम.ओ.ज द्वारा प्रदान की गई सूचना

एम.ओ (के) ने लेखापरीक्षा को सूचित किया (अगस्त 2016) कि पहचानी गई अधिशेष मदों (अर्थात् 2010 से 830 मदें) का 2010-11 से 2015-16 के बीच कोई निपटान नहीं किया गया था।

तालिका 2.14 से यह स्पष्ट है कि एम.ओ (एम बी) तथा एम.ओ (वी) के संबंध में निपटान क्रियाकलाप नियमित रूप से किए जा रहे थे, जबकि एम.ओ (के) निपटान कारवाई में पीछे था।

2.6.7 उपकरण का मानकीकरण

सामग्री योजना नियमपुस्तिका में प्रावधान है कि विशेषकर भारतीय मूल के बहुत से 'स्टैंड अलोन' उपकरण हैं जो समान उद्देश्य को पूरा करते हैं और जिनकी बहुविविधता, प्रावधानीकरण तथा अधिप्राप्ति की समस्याओं का कारण है। इनमें से बहुत से उपकरणों का मौजूदा भंडार की

⁴⁷ एम.ओ (एम बी) के संबंध में निपटान की गई मदों में केवल 'एस.एस' अर्थात् अधिशेष प्रयोज्य मदें ही शामिल हैं।

⁴⁸ एम.ओ (वी) के संबंध में, निपटान की गई मदों में 'एस.एस' अर्थात् अधिशेष प्रयोज्य, बी.ई.आर, दूषित स्नेहक/मलिन तेल शामिल था।

अवहनीय अत्याधिकता के बिना ही मानकीकृत किया जा सकता है। उक्त मानकीकरण के प्रस्ताव एम.ओज़ से आने चाहिए।

लेखापरीक्षा ने अपने प्रतिवेदन (2002) में एक ही श्रेणी के पोतों के संबंध में भी बहुत सामान्य मर्दों के मामले में पोतों पर फिट किए गये उपकरण में व्यापक अन्तर के बारे में बताया था और सिफारिश की थी कि क्रमबद्ध उपकरण चुनाव तथा मानकीकरण हेतु विशेषकर स्वदेशी पोतनिर्माण परियाजनाओं में नीतियां बनाई और लागू की जानी चाहिए। इस विषय में मंत्रालय के ए.टी.एन (अप्रैल 2006) में कोई उल्लेख नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि सम्भारिकी प्रबंधन समिति ने अपने प्रतिवेदन (2010) में बताया था कि मानकीकरण के अभाव के लिए भारतीय नौसेना में स्पष्ट नीति का न होना एक मुख्य कारण था। 2002 में किए गए मानकीकरण के प्रति भारतीय नौसेना द्वारा किये गये प्रयासों के संबंध में एक लेखापरीक्षा प्रश्न (जुलाई 2015) के उत्तर में, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने 22 उपकरणों/सज्जीकरणों/उपसज्जीकरणों की एक सूची भेजी (दिसम्बर 2015) जिनका मानकीकरण कर लिया बताया गया था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने आई.एल.एम.एस से देखा (अगस्त 2016) कि भारतीय नौसेना में पोतों पर अति सामान्य मर्दों में बड़ी विभिन्नता थी, उदाहरण के तौर पर 39 प्रकार की एच.पी एयर कम्प्रेसर, 16 प्रकार के ताजे तथा फीड जल पम्प, आठ प्रकार के अग्निशमक पम्प, 30 प्रकार के हीट एक्सचेंजर, तीन प्रकार के जल डिसेलिनेशन आर.ओ प्लांट्स, 38 प्रकार के समुद्री जल पम्प, 62 प्रकार के पम्प, 19 प्रकार के कम्प्रेसर, 7 प्रकार के सर्वो एयर कम्प्रेसर, 6 प्रकार के घरेलू ताजे जल पम्प आदि।

एक ही उद्देश्य को पूरा करने वाले कई प्रकार के उपकरण थे तथा एक ही कार्य को करने वाली भिन्न मर्दें थी। परिणामतः, एम.ओज़ इनवेंट्री के प्रबंधन में कठिनाईयों का सामना कर रहे हैं। एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का उत्तर प्रतिक्रित था (मार्च 2017)।

2.6.8 भंडार सत्यापन

इनवेंट्री के भंडार सत्यापन से वास्तव में धारित भंडार तथा बही शेषों में दर्शाए गए भंडार के बीच अन्तरों का समाधान सुविधाजनक हो जाता है ताकि कम तथा अधिक भंडार का पता लगाया जा सके, गलत लेखाबद्ध मर्दों की पहचान की जा सके, भौतिक स्थिति का पता चलता है, भंडारण का युक्तिकरण, उन मर्दों की पहचान जिन्हें सुरक्षित रखता है, परिस्थितियों में बदलाव की पहचान तथा निपटान-योग्य भण्डार की पहचान की जा सके। विद्यमान प्रणाली में, भंडार सत्यापक भंडार की मात्रा की जांच पिक अप सूची बनाता है जिसमें एक मर्द की अनिवार्य मूल

सूचना निहित होती है। जब भंडार की मात्रा की पिक अप सूची की मात्रा से भौतिक जांच की जाती है तब उनमें अन्तरो के विवरण दर्ज किये जाते हैं।

सामान्य वित्तीय नियमावली-2005 में प्रावधान है कि समस्त उपभोज्य माल तथा सामग्री का भौतिक सत्यापन वर्ष में कम से कम एक बार अवश्य किया जाना चाहिए तथा उनमें अंतर, यदि कोई हो, भंडार रजिस्टर में दर्ज किए जाने चाहिए ताकि सक्षम प्राधिकारी द्वारा समुचित कार्रवाई की जा सके। मूल्यवान तथा आकर्षक मर्दे तिमाही में एक बार एकत्र की जानी चाहिए तथा उनकी शुद्धता सुनिश्चित की जानी चाहिए।

2010-11 से 2015-16 के दौरान एम.ओ (के डब्ल्यू) को छोड़कर एम.ओ (एम बी), एम.ओ (वी), तथा एम.ओ (के) पर भौतिक तथा बही शेष के बीच पाए गए अंतर नीचे दिए गए हैं:

तालिका 2.15: एम.ओज़ में 2010-11 से 2015-16 की अवधि के दौरान भंडार सत्यापन की स्थिति

एम.ओ का नाम	भण्डारों की श्रेणी	कुल इन्वेंट्री	मार्च 2016 को अवधि (कालचक्र)	कुल विषमताएं	निपटाई गई विषमताओं की संख्या (बेमेलता)	शेष विषमताएं जिन्हें अभी निपटाना है
एम.ओ (एम बी)	एन.एस	1,00,110	2015-16	0	0	0
	ई एण्ड एस.पी (एन.आर)	1,34,534	2014-16	326	0	326
	ई एण्ड एस.पी (आर)	1,86,724	2014-16	6,056	0	6,056
एम.ओ (वी)	एन.एस	35,102	2016-17	193	65	128
	ई एण्ड एस.पी (एन.आर)	1,32,364	2015-17	516	42	474
	ई एण्ड एस.पी (आर)	1,00,504	2015-17 ⁴⁹	450	53	397
एम.ओ (के)	एन.एस	21,415	2015-16	0	0	0
	ई एण्ड एस.पी (एन.आर)	38,510	2014-16	905	120	785

स्रोत: एम.ओज़ की भंडार सत्यापन रिपोर्ट

टिप्पणी: भंडार की जांच के चक्र में कोई एकरूपता नहीं है, अतः रिपोर्ट/रिटर्न आदि में उपलब्ध आंकड़ें लिए गए।

⁴⁹ चूंकि सभी एम. ओज़ में भंडार सत्यापन के लिए कोई एक रूप चक्र प्रख्यापित नहीं किया गया है। अतः प्रत्येक एम.ओ केवल उसी एम.ओ के चक्र के अनुसार इसे स्वतंत्र रूप से करता है। भंडार सत्यापन की अद्यतन स्थिति का उल्लेख किया गया था, इसलिए 2015-17 चक्र के लिए एम.ओ (वी) के मामले में 2017 आता है।

उपर्युक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि एम.ओ (एम बी) में ई एंड एस.पी (आर) श्रेणी में अंतरों वाली मदों की संख्या काफी अधिक थी तथा उनके समाधान हेतु कोई ठोस प्रगति नहीं हुई थी। एम.ओज़ में अंतरों के निपटान कि प्रगति नौसैनिक भंडारों कि तुलना में उपकरण एवं अतिरिक्त पुर्जों (ई एंड एस.पी) में संतोष जनक नहीं थी। इसके अतिरिक्त यह भी देखा गया था कि सभी एम.ओज़ में भंडार की जांच के चक्रों में एकरूपता नहीं थी तथा एक विशेष अवधि के दौरान सत्यापित किए जाने वाले भंडार की मात्रा भिन्न थी। इस प्रकार, वार्षिक भंडार सत्यापन, जो इनवेंट्री प्रबंधन का एक प्रमुख साधन है, एम.ओज़ में प्रभावी रूप से लागू नहीं किया गया है।

लेखापरीक्षा टिप्पणी (जुलाई 2016) के उत्तर में नौसेना ने कहा अगस्त 2016 की बेमेलता का निपटान अभी किया जा रहा था, तथापि, लेनदेन बहुत पुराना होने के कारण, समाधान में लंबा समय लग रहा था। भारतीय नौसेना ने यह भी कहा कि विगत दो वर्षों से लगभग 1800 बेमेलता वाले मामलों का भौतिक सत्यापन किया गया था जिन्हें मिलान किया जा रहा था तथा वे प्रक्रियाधीन थे।

यह लेखापरीक्षा के इस दावे को मजबूत बनाता है कि भौतिक शेष तथा बही शेष में अंतर/बेमेलता थी जिससे भंडार शेष की स्थिति प्रभावित होती है।

2.6.8.1 भंडार सत्यापन में अंतर

लेखापरीक्षा ने चक्रित भंडार सत्यापन में अंतर देखा (नवंबर 2014/अगस्त 2016) जिसका एक उदाहरण के माध्यम से नीचे उल्लेख किया गया है :

एम.ओ (एम बी) में जनवरी 2012 में दिए गए आदेश के आधार पर जनवरी 2013 में प्राप्त किए गए दो पम्प आई.एन.एस विराट को जारी नहीं किए गए थे और तभी से वे भंडार में पड़े हुए थे। इसके अतिरिक्त, मार्च 1995 में प्राप्त चार पम्प एम.ओ (एम बी) के भंडार में पड़े थे जिनकी पहचान की गई (दिसंबर 2012) कि ये सर्कुलेटिंग प्रकार के थे तथा उन्हें एक मद विशेष कोड के अंतर्गत प्रभार में लिया। इनमें से दो पम्प आई.एन.एस विराट को जारी कर दिए गए थे (दिसंबर 2012) तथा शेष दो पम्प जनवरी 2013 में भंडार में थे, जब ₹1.68 करोड़ की कीमत के अतिरिक्त दो पम्प एम.ओ (एम बी) द्वारा जनवरी 2012 में दिए गए एक क्रय आदेश के अंतर्गत प्राप्त किए गए थे। कुल मिलाकर चार पम्प भंडार में पड़े हुए थे (अगस्त 2016)। एम.ओ (एम बी) ने कहा (दिसंबर 2014) कि डिस्टिलिंग प्लांट मॉड्यूल के लिए समुद्री जल पम्प के रूप में मार्च 1995 में प्राप्त पम्पों में शून्य पैटर्न संख्या थी और इसलिए उन्हें गलत विवरण के कारण 1997 में शुरू की गई आई.एल.एम.एस में लेखाबद्ध नहीं किया जा

सका। ये पम्प बाद में दिसंबर 2012 में सर्कुलेटिंग प्रकार के पम्प के रूप में पहचाने गए थे और बाद की खरीद के उसी मद कोड के प्रति लेखाबद्ध किए गए थे तथा प्रभार में लिए गए थे। इस प्रकार, भारतीय नौसेना की उसके भण्डार डिपो में रखे गए भण्डार के चक्रिक भंडार सत्यापन के बावजूद मद की पहचान करने में अक्षमता के परिणामस्वरूप ₹1.68 करोड़ लागत की मद 17 वर्षों तक भंडार में पड़ी रही।

2.7 एकीकृत सम्भारिकी प्रबंधन तंत्र

एकीकृत सम्भारिकी प्रबंधन तंत्र (आई.एल.एम.एस) भारतीय नौसेना में इन्वेन्ट्री प्रबंधन तंत्र में प्रावधानीकरण पद्धतियों को एकीकृत तथा तर्कसंगत करने के लिए 1993 में शुरू की गई थी। यह इन्वेन्ट्री धारिता को कम करने तथा इन्वेन्ट्री को रखने की लागत को कम करने में सहायता करती है। आई.एल.एम.एस में प्रक्रियाओं की समुचित पुनः अभियांत्रिकी के द्वारा मानवीय हस्तक्षेप कम करने का प्रावधान है जिनमें अधिक समय लगता है तथा त्रुटि की संभावना रहती है। इस प्रकार, आई.एल.एम.एस निर्विघ्न कामकाज, भारतीय नौसेना के पोतों/पनडुब्बियों तथा स्थापनाओं को प्रभावी सम्भारिकी समर्थन देने के लिए अत्यधिक महत्वपूर्ण है।

मंत्रालय ने अपने ए.टी.एन (अप्रैल 2006) में कहा था कि डाटा बेस में त्रुटियों का समाधान करने के प्रयास किए जा रहे थे। डाटा परिकलन में महत्वपूर्ण प्रगति की गई थी। इसके अतिरिक्त, कई मामलों जैसे बेहतर हार्डवेयर, डिपो तथा पोतों आदि के बीच उन्नत संयोजिता का समाधान किया जा रहा था ताकि तंत्र को दक्ष तथा लागत प्रभावी इन्वेन्ट्री प्रबंधन के लिए अधिक सुदृढ़ बनाया जा सके। तथापि, लेखापरीक्षा ने आई.एल.एम.एस में कई कमियां देखीं (नवंबर 2015) जिसकी चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है।

2.7.1 आई.एल.एम.एस में कमियां

लेखापरीक्षा ने डाटा की बेमेलता, समान मदों के लिए बहुविध मद कोड की विद्यमानता तथा एक ही विक्रेता के लिए बहुविध विक्रेता कोड आदि के उदाहरण देखे (नवंबर 2015) जो आई.एल.एम.एस के वर्तमान रूपान्तरण में कमियां/त्रुटियों के सूचक हैं जिनकी चर्चा नीचे की गई है:

तालिका 2.16: 31 मार्च 2016 को आई.एल.एम.एस में त्रुटि

क्र सं	समस्या का स्वरूप	प्रभाव
1	क्रय आदेश फाईल तथा आई.एल.एम.एस में दर्शाई गई क्रय मात्रा तथा दर अलग अलग थे	आई.एल.एम.एस में गलत डाटा प्रविष्ट करना अनुमत है।
2	आई.एल.एम.एस के मॉड्यूल {आई.एफ.ए (नौसेना) के लिए माँगपत्र मद लेनदेन} में दर्शाए गए भंडार मूल्य वास्तविक भंडार शेष से भिन्न है।	आई.एल.एम.एस में लेनदेन अद्यतित नहीं हुआ जिसके परिणामस्वरूप आई.एल.एम.एस का डाटा गलत हो गया।
3	आई.एल.एम.एस में एक ही विक्रेता के लिए बहुविध विक्रेता कोड विद्यमान है तथा अलग अलग विक्रेताओं से अधिप्राप्त समान मर्दे अलग अलग मद कोड के अंतर्गत आई.एल.एम.एस में विद्यमान है।	विक्रेता कोड, मर्दों को आवंटित किए गए मद कोड का एक अभिन्न भाग है। विक्रेता पंजीकरण में त्रुटि के कारण दोहरी इनवेंट्री, बहुविध लेखांकन तथा भण्डारण होगा जिससे इनवेंट्री धारिता के आकार में काल्पनिक वृद्धि होगी।

एम.ओ (एम बी) ने कहा (फरवरी 2016) की प्रणाली में दर्शाई गई मात्र तथा दर के ब्योरों की अवहेलना की जा सकती है क्योंकि ये फाइल में रखे गए क्रय आदेशों में उपलब्ध है, जो प्रमाणिक है। यह लेखापरीक्षा के इस निष्कर्ष को स्थापित करता है कि आई.एल.एम.एस में गलत डाटा प्रविष्ट किया जा सकता है। जहां तक एक ही विक्रेता के लिए बहुविध विक्रेता कोड के प्रश्न का संबंध है, एम.ओ (एम बी) ने कहा (फरवरी 2016) कि मर्दे विभिन्न प्राधिकारियों के प्रति विभिन्न अंतरालों पर शुरू कि गई हैं जिनमें से कुछ अप्रचलित हैं और उनमें स्थापन लिंकेज भी है। भारतीय नौसेना का दावा तर्कसंगत नहीं है क्योंकि बहुविध विक्रेता कोड का होना तथा अलग अलग मद कोड के अंतर्गत एक ही मद होना बड़ी हुई इनवेंट्री के सूचक हैं जिनके कारण नौसैनिक इनवेंट्री के युक्तिकरण में रुकावट आती है। जहां तक एक मॉड्यूल में दर्शाए गए भंडार के प्रश्न का संबंध है, उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

2.7.2 आई.एल.एम.एस में नियंत्रण तंत्र में अपर्याप्तता

संबंधात्मक डाटाबेस प्रबंधन तंत्र (आर.डी.बी.एम.एस), जिस पर आई.एल.एम.एस आधारित है, में डाटा तैयार करने की अवस्था से ही शुद्धता तथा पूर्णता सुनिश्चित करने का प्रावधान है। प्रणाली में अर्थहीन डाटा की प्रविष्टि के प्रति कोई प्रणाली आधारित नियंत्रण रोक नहीं लगा सकता।

प्रविष्टि के समय ही उसमें शुद्धता काफी महत्वपूर्ण है। केन्द्रीय तंत्र में अपर्याप्तता की चर्चा नीचे की गई है:

(क) वह आधार जिस पर माँगपत्र बनाया जाता है, विभिन्न कोड के अंतर्गत आई.एल.एम.एस में माँगपत्र चुनाव के रूप में दर्शाया जाता है। लेखापरीक्षा ने देखा (सितंबर 2015) कि 2010-11 से 2015-16 की अवधि के दौरान एम.ओ (एम बी) द्वारा जारी किए गए 5,729 मांग पत्रों में से, 345 मांगपत्रों में मांगपत्र चुनाव नहीं दर्शाया गया था। प्रतिउत्तर में एम.ओ (एम बी) ने कहा (फरवरी 2016) की कुछ विशेष प्रकार के मांग पत्र प्रख्यापित मांगपत्र चुनाव श्रेणी जैसे आर.सी पी.ए.सी, पुनरावृत्ति आदेश (आर.ओ) तथा विकल्प खंड (ओ.सी) के अंतर्गत नहीं आते। इसपर सहमति व्यक्त नहीं की जा सकती क्योंकि आर.सी, पी.ए.सी तथा ओ.सी आदि केवल अधिप्राप्ति की विधियाँ हैं जबकि मांग पत्रों का चुनाव, ग्राहकों/प्रयोक्ताओं द्वारा की गई मांग के प्रकार का आधार दर्शाता है। अतः आई.एल.एम.एस में मांग पत्र चुनाव को दर्शाना अपरिहार्य है। इसके अतिरिक्त एम.पी.एम के अनुसार, मांग पत्र के बिना कोई अधिप्राप्ति शुरू नहीं की जा सकती। इस प्रकार, 'मांगपत्र चुनाव' कोड का पता लगाए बिना माँगपत्र स्वीकार करना अर्थात् वह आधार जिस पर ग्राहकों द्वारा मांग की जाती है, आई.एल.एम.एस में डाटा प्रविष्टि स्तर पर नियंत्रण तंत्र के अभाव का सूचक है।

(ख) भंडार में मदों की स्थिति दर्शाने के लिए आई.एल.एम.एस में विशिष्ट कोड प्रदान किए गए हैं। लेखापरीक्षा ने देखा (सितंबर 2015) कि प्रदान न किए गए कोडों को भी कंडीशन कोडों के रूप में आई.एल.एम.एस में प्रविष्ट किए गए थे। इसके अतिरिक्त, कोड बड़े तथा छोटे अक्षरों के संयोजन से किसी भी संख्या में प्रविष्ट किए गए थे जैसे कोड 'New' आई.एल.एम.एस प्रणाली के अनुसार NEW तथा New फॉरमेट में तथा कोड 'Uns,' 'uns,' 'Uns' तथा 'UNS' फॉरमेट में, प्रविष्ट किए गए थे। विशेष प्रकार के पूर्णांश जैसे एपासट्राफ़स, कंडीशन कोड के रूप में प्रविष्ट किए गए थे।

प्रत्युत्तर में एम.ओ (एम बी) ने कहा (अक्टूबर 2015) कि पूर्व माइग्रेशन चरण के दौरान 2006 और 2009 के बीच पाँच कोड भरे गए हैं तथा माइग्रेशन के बाद ये रोक डाटा के बेहतर मूल्यांकन हेतु तंत्र में शामिल की गई थी।

भारतीय नौसेना का दावा तर्कसंगत नहीं है क्योंकि गलत कोड अभी भी विद्यमान थे जो डाटा प्रविष्टि के स्तर पर आई.एल.एम.एस में नियंत्रण तंत्र के अभाव का सूचक है।

(ग) पी.ओ.ई.आर द्वारा पी.पी.क्यू के सुधार के आधार को सूचित करने के लिए आई.एल.एम.एस में विशिष्ट कोड प्रदान किए गए हैं। तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया (सितंबर 2015 से जनवरी

2016) कि ई.वी कोड दर्शाए बिना पी.पी.क्यू में किए गए सुधार भी, आई.एल.एम.एस में स्वीकार किए गए थे, जो आई.एल.एम.एस में डाटा के इनपुट में नियंत्रण के अभाव को दर्शाते थे।

2.7.3 बहुविध विनिर्देशनों के साथ मदों की धारिता

पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2002) में यह उजागर किया गया था कि प्रणाली में मद विनिर्देशन रखने की प्रगति धीमी थी। भारतीय नौसेना ने लेखापरीक्षा द्वारा की गई सिफारिश के साथ सहमति व्यक्त करते हुए कहा (2002) कि विभिन्न एजेंसियों के साथ बातचीत के द्वारा 'मद' विनिर्देशन प्रगामी रूप से संकलित किए जा रहे थे तथा उन्हें आई.एल.एम.एस पर उपलब्ध कराया जा रहा था। मंत्रालय के ए.टी.एन (अप्रैल 2006) में इस विषय पर कोई उल्लेख नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितंबर 2015/मार्च 2016) कि सम्भारिकी नियंत्रक (सी.ओ.एल) ने आई.एल.एम.एस के माध्यम से प्राप्त 12,464 मदों के संबंध में बहुविध विनिर्देशन घटाने के प्रति कार्रवाई का निर्देश दिया (जनवरी 2012) था। इसके अतिरिक्त, यद्यपि भारतीय नौसेना जनवरी 2012 से मामले के समाधान का प्रयास कर रही थी, तथापि, इस संबंध में प्राप्त प्रगति लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई थी (मार्च 2017)।

2.7.4 आई.एल.एम.एस में उपलब्ध संसाधन का उप-अभीष्टम उपयोग

(क) आई.एल.एम.एस, सामग्री योजनाकार को सभी एम.ओज़ में एक विशेष मद की निःशुल्क (अर्थात नई मांग के प्रति निर्गम हेतु उपलब्ध) भंडार स्थिति की एक विंडो प्रदान करता है जहां योजनाकार पता लगा सकता है कि क्या कुछ अन्य एम.ओज़ पर मौजूदा भंडार स्थिति अधिशेष मात्रा/अधिक संख्या में उपलब्ध है तथा उसका नई अधिप्राप्ति करने के स्थान पर अन्तर-डिपो अन्तरण (आई.डी.टी) के माध्यम से लाभप्रद ढंग से इस्तेमाल किया जा सकता है।

लेखापरीक्षा ने पाया (अक्टूबर 2016) कि अगस्त 2010 से एम.ओ (एम बी) में भंडार में 12 मैग्नेट्रॉन पड़े थे। इसके अतिरिक्त, एम.ओ (वी) द्वारा ₹3.00 करोड़ की लागत पर चार मैग्नेट्रॉन अधिप्राप्ति किए गये थे (अक्टूबर 2011)। एम.ओ (एम बी) का भंडार बाद में एम.ओ (वी) को स्थानांतरित (अप्रैल 2012) किया गया और 16 मैग्नेट्रॉन एम.ओ (वी) भंडार में पड़े थे (अक्टूबर 2016)। हालांकि मैग्नेट्रॉन एम.ओ (एम बी) में भंडार में पड़े थे, तो भी एम.ओ (वी), आई.एल.एम.एस में उपलब्ध संसाधनों का लाभप्रद ढंग से इस्तेमाल करने में विफल रहा तथा ₹3.00 करोड़ की मद की अधिप्राप्ति की जिससे बचा जा सकता था।

उत्तर में, एम.ओ (वी) ने कहा कि आदेश देने से पूर्व आई.डी.टी नहीं मांगा गया था क्योंकि वस्तुगत उपकरण तब पश्चिमी नौसैनिक कमान (डब्ल्यू.एन.सी) में सेवा में था। यह लेखापरीक्षा

में स्वीकार्य नहीं है क्योंकि डब्ल्यू.एन.सी, समुचित समय पर इस मद की आवश्यकता का आकलन नहीं कर सका जिसके परिणामस्वरूप एम.ओ (वी) द्वारा मद की अधिप्राप्ति की गई। यदि यह मद एम.ओ (वी) को स्थानांतरित कर दी जाती तो ₹3.00 करोड़ मूल्य की मद की अधिप्राप्ति से बचा जा सकता था।

(ख) आई.एल.एम.एस स्वचालित इनवेंट्री प्रबंधन तंत्र है, जिससे प्रबंधको तथा प्रयोक्ताओं को अर्थपूर्ण तथा विश्वसनीय सूचना उपलब्ध कराई जानी अपेक्षित है।

लेखापरीक्षा ने पाया (नवम्बर 2016) कि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) अनुबंध कर रही थी तथा क्रय आदेशों को सामान्य तौर पर दिए गए थे तथा इन क्रय आदेशों के ब्यौरे मद की प्राप्ति के समय बाद की तिथि पर आई.एल.एम.एस में प्रविष्ट किये जा रहे थे। उक्त ब्यौरे आई.एल.एम.एस में दर्ज न करने के परिणामस्वरूप, महत्वपूर्ण सूचना जैसे 'ड्यूज-इन', अन्तिम क्रय मूल्य (एल.पी.पी) आदि जो प्रावधानीकरण तथा अधिप्राप्ति के निर्णय लेने के लिए आवश्यक है, प्रणाली में उपलब्ध नहीं कराई गई थी।

2.7.5 प्रयोक्ताओं, एम.ओज़ तथा अन्य एजेंसियों का एकीकरण न किया जाना

सभी भागीदारों के साथ आई.एल.एम.एस का एकीकरण सूचना का निरन्तर प्रवाह तथा सभी स्तरों पर कुल परिसम्पत्ति की दृश्यता को सुनिश्चित करता है। लेखापरीक्षा ने अपने 2002 के पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में कहा था कि आई.एल.एम.एस में भारतीय नौसेना के अन्दर एम.ओज़, प्रयोक्ताओं तथा अन्य एजेंसियों के बीच कोई लिंकेज नहीं थी। अपने ए.टी.एन (अप्रैल 2006) में, मंत्रालय ने कहा कि आई.एल.एम.एस का नियोजित अपग्रेडेशन सभी संबंधितों के साथ व्यापक विचार विमर्श के साथ किया जाएगा, एक शुरुआत के रूप में वेब आधारित संयोजिता गोदीबाड़ों और कमान मुख्यालयों को दी गई थी। लेखापरीक्षा ने पाया (जुलाई 2015/ दिसम्बर 2015) कि भारतीय नौसेना द्वारा सभी कमानों, गोदीबाड़ों, तकनीकी निदेशालयों भारतीय नौसैनिक पोत अनुरक्षण प्राधिकरण (आइ.एन.एस.एम.ए), युद्धपोत निरीक्षण दल (डब्ल्यू.ओ.टीज़) तथा प्रयोक्ता इकाईयों के साथ आई.एल.एम.एस का एकीकरण अभी नहीं हो पाया था।

2.8 निष्कर्ष

प्रभावी इनवेंट्री प्रबंधन हेतु तथा डाऊन टाइम तथा भंडार समाप्ति की स्थितियों को न्यूनतम करने के लिए अच्छी तरह से डिजाईन की गई पूर्वानुमान, प्रावधानीकरण समीक्षा प्रणाली द्वारा समर्थित एक समुचित इनवेंट्री प्रबंधन तंत्र की आवश्यकता है। 2010-11 से 2015-16 अर्थात् निष्पादन लेखापरीक्षा में शामिल अवधि के दौरान, नौसैनिक भण्डारों, उपकरण तथा अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति के लिए भारतीय नौसेना द्वारा ₹6,731.75 करोड़ की राशि खर्च की गई थी।

भारतीय नौसेना द्वारा अपनाई गई आई.एल.एम.एस आधारित पुनःपूर्ति प्रावधानीकरण से न्यूनतम मानवीय हस्तक्षेप के साथ अधिक संक्षिप्त मांग प्रक्षेपणों के सृजन की आशा है। तथापि, भारतीय नौसेना द्वारा अपनाए गए वर्तमान प्रावधानीकरण फॉर्मूले से एक अन्तर्निष्ठ त्रुटि के कारण अधिक प्रावधानीकरण मात्रा का सृजन हुआ जिसके कारण पूर्ण मानवीय हस्तक्षेप अनिवार्य हो गया। भारतीय नौसेना निर्धारित प्रतिमानों के अनुरूप चुनिंदा इनवेंट्री नियंत्रण विधियां नहीं अपना रही थी। अपनाई गई अधिप्राप्ति विधियां, मंत्रालय द्वारा उसके ए.टी.एन (अप्रैल 2006) में दिए गए आश्वासन के अनुरूप नहीं थी। भारतीय नौसेना ने लगातार निर्धारित दिशानिर्देशों के विपरीत अप्रचलित मर्दों की अधिप्राप्ति का सहारा लिया। लगने वाले निर्धारित समय की तुलना में अधिप्राप्ति की विभिन्न अवस्थाओं पर काफी देर हुई थी। मांग अनुपालन तथा मांग संबंधी विभिन्न क्रियाकलापों के निर्धारण हेतु कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी। अचल इनवेंट्री की बड़ी मात्रा सभी एम.ओज़ में भंडार में पड़ी थी जिससे इनवेंट्री को रखने की लागत बढ़ गयी थी। दूसरी ओर, अनिवार्य तथा अत्यावश्यक भण्डारों के न्यूनतम अपेक्षित भंडार स्तर सभी एम.ओज़ द्वारा अनुरक्षित नहीं किये गए थे। त्रुटियां तथा चूकें एम.ओज़ में किए जा रहे भंडार सत्यापनों को निरन्तर सताते रहे। 1993 में शुरू की गयी एकीकृत सम्भारिकी प्रबंधन तंत्र (आई.एल.एम.एस) समूचे एम.ओज़ तथा प्रयोक्ताओं में डॉटा विश्वसनीयता मुददों, मास्टर डॉटा क्लीनिंग आवश्यकता तथा नेटवर्किंग के अभाव में चल रही है। मामला मंत्रालय को भेजा गया था (नवम्बर 2016); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

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।

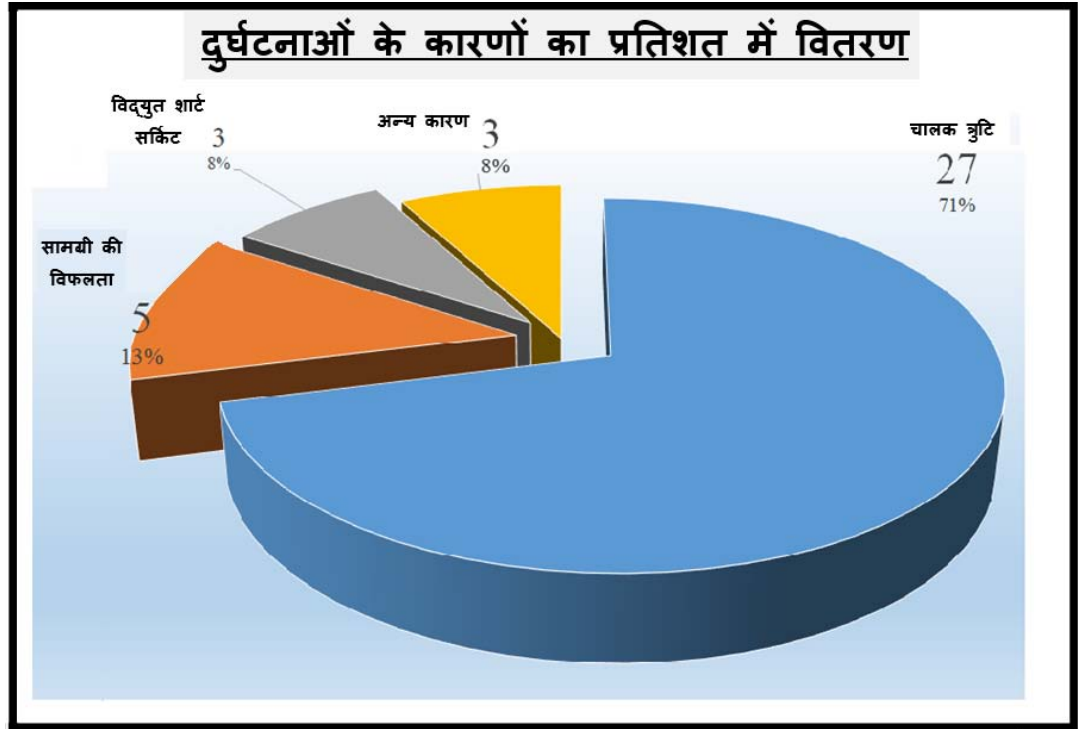
भारतीय नौसेना ने 38 में से 27 दुर्घटनाओं को चालक त्रुटि/एस.ओ.पी का अनुपालन नहीं होने/संगठनात्मक विफलता के लिए जिम्मेदार ठहराया, सामग्री विफलता के कारण पांच दुर्घटनाएं हुईं, जबकि इलेक्ट्रिकल शॉर्ट सर्किट और अन्य कारकों के कारण तीन-तीन दुर्घटनाएं हुईं जैसा कि नीचे चार्ट में दर्शाया गया है:

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 दुर्घटनाग्रस्त 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

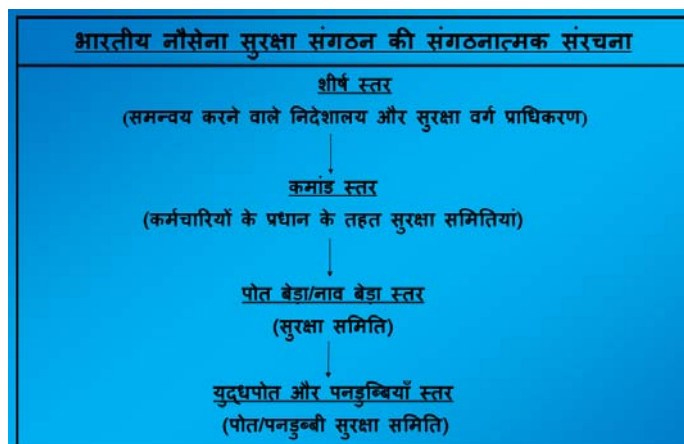
3.1.3.1 भारतीय नौसेना सुरक्षा संगठन का विलंबित सृजन

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 आवधिकता
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.एमज़ 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 एड्रिसेबल 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) एजीमाला, 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।

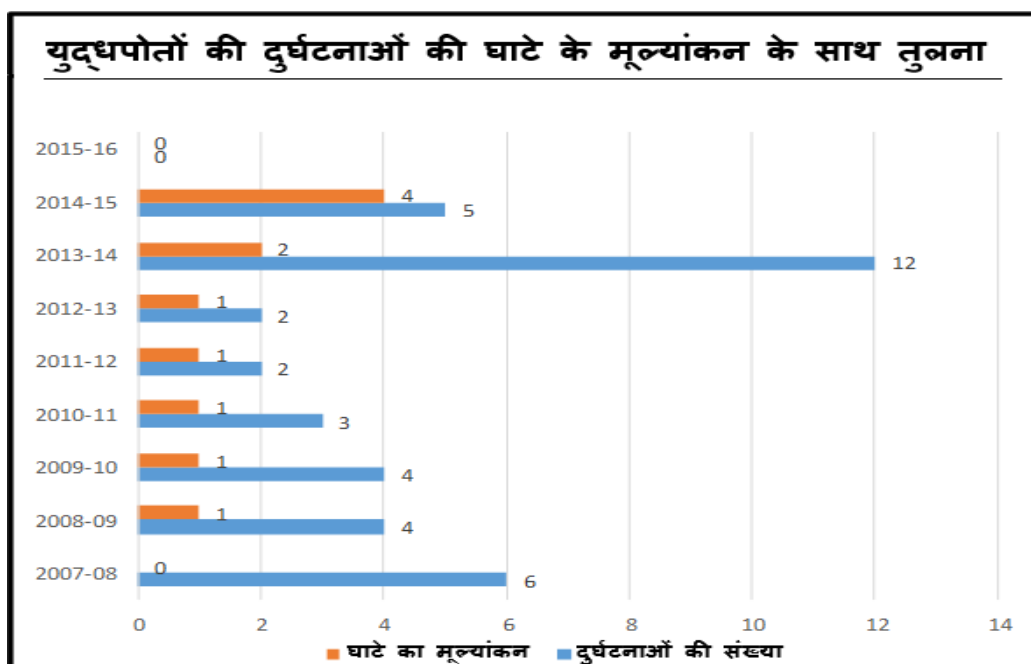
उपरोक्त के बावजूद, लेखा परीक्षा, हालांकि, यह मानता है कि दुर्घटनाओं का विश्लेषण करने में इसके परिमाण और वित्तीय निहितार्थ के संदर्भ में दुर्घटना का उचित वर्गीकरण फायदेमंद है।

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 (अर्थात् 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।

लेखा परीक्षा 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 एक्सिला द्वारा सिद्ध/सेवा योग्य/नई जी.टी को निर्धारित किया गया था। इसके बाद, आई.एन.एस एक्सिला 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 एक्सिला द्वारा परीक्षण बिस्तर की सुविधा प्रदान की गई थी (अगस्त 2014)।

आई.एन.एस एक्सिला 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 एक्सिला 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 एक्सिला ने एम-15 जी.टी ओवरहॉल के लिए लंबित आवश्यकताओं, जैसे प्रशिक्षण में कुशलता, मानवशक्ति में वृद्धि, बीजीटी के लिए विशेष उपकरण व जिम्स, ईंधन उपकरण ओवरहॉल सुविधा, अनिवार्य और अनुमानित पुर्जा, 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 कार्यों (₹21.45 करोड़) और उपकरण⁴² (₹16.82 करोड़) का प्रबन्ध था, निर्माण कार्यों 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 कार्यों 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.टीज़ 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.टीज़ के स्वदेशीकरण के लिए धन का कोई प्रावधान नहीं था और 2011-12 के बाद के 'शून्य' व्यय, जी.टीज़ 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.डीज़) 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.डीज़ 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.डीज़ (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.टीज़ के ओवरहॉल की लागत प्रभावी स्थापित नहीं की जा सकती।

3.2.6 निष्कर्ष

आई.एन.एस एक्सिला 1991 से एम3ई जी.टीज़ का ओवरहॉल कर रहा है, लेकिन इसे जी.टीज़ 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) पुर्जें 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 कैनिबलाइज़/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-II 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 ब्यौर					
					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 पुर्जों 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। पांच 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 वजह 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)।

अध्याय IV: रक्षा मंत्रालय-तटरक्षक

4.1 एक पोत निर्माणी को विदेशी विनिमय दर में अन्तर के कारण ₹5.23 करोड़ का अनियमित भुगतान

भारतीय तटरक्षक ने संविदागत प्रावधानों की गलत व्याख्या के कारण विदेशी विनिमय दर में अन्तर के रूप में मैसर्स गोवा शिपयार्ड लिमिटेड, गोवा को ₹5.23 करोड़ का भुगतान किया।

रक्षा अधिप्राप्ति पद्धति (डी.पी.पी) 2011 के अनुसार, जब तक आयातित सामान की सुपुर्दगी अवधि क्रेता को आरोप्य कारणों से न बढ़ाई गई हो तब तक विनिमय दर परिवर्तन (ई.आर.वी) शर्त लागू नहीं होती।

भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय की संस्वीकृति (मई 2012) के अनुसरण में, तटरक्षक मुख्यालय, नई दिल्ली ने ₹1,979.61 करोड़ की लागत पर छः अपतटीय निगरानी पोतों (ओ.पी.वीज़) के निर्माण तथा सुपुर्दगी हेतु मैसर्स गोवा शिपयार्ड लिमिटेड (जी.एस.एल), गोवा के साथ एक संविदा किया (मई 2012)। डी.पी.पी 2011 के अनुरूप ई.आर.वी प्रावधान संविदा में शामिल किया गया था। तदनुसार, मैसर्स जी.एस.एल, गोवा ने दो ओ.पी.वीज़ के निर्माण हेतु एक मद 'स्टर्न गियर'¹ की अधिप्राप्ति हेतु €1,637,455² की इकाई लागत पर मैसर्स वार्टसिला, फ्रांस को दो क्रय आदेश (पी.ओ) दिए (अगस्त 2012) जिनकी सुपुर्दगी सितम्बर तथा दिसम्बर 2013 में की जानी थी जो क्रमशः तीन तथा दो बार बढ़ाई गई थी। स्टर्न गियर की सुपुर्दगी अप्रैल 2014 में की गई थी तथा मैसर्स जी.एस.एल, गोवा ने विलम्ब हेतु फर्म पर निर्णीत हर्जाने (एल.डीज़) लगाए।

लेखापरीक्षा ने देखा (मार्च 2016) कि पी.ओज़ के अनुसार, मैसर्स वार्टसिला, फ्रांस को भुगतान दो चरणों अर्थात् चरण-I तथा चरण-II अर्थात् क्रमशः 10 तथा 90 प्रतिशत में किया जाना था तथा मैसर्स जी.एस.एल, गोवा ने प्रचालित विदेशी विनिमय दर (एफ.ई प्रति यूरो ₹80.17 और ₹85.01 के बीच थी) के अनुसार 'स्टर्न गियरों' के लिए दो क्रय आदेशों (चरण-II भुगतान) के प्रति मैसर्स वार्टसिला, फ्रांस को यूरो 1,391,836.75 की राशि का भुगतान किया (मार्च 2014 तथा जून 2014 के बीच)। चूंकि अनुबंध में तय की गई आधार विनिमय दर ₹66.44 प्रति यूरो थी, मैसर्स जी.एस.एल, गोवा ने ई.आर.वी के कारण, भारतीय तटरक्षक पर अतिरिक्त ₹4.58 करोड़ के अतिरिक्त भुगतान (चरण-I तथा चरण-II भुगतान) का दावा किया। भारतीय तटरक्षक द्वारा मैसर्स जी.एस.एल, गोवा को इस दावे के प्रति किया गया वास्तविक भुगतान

¹ स्टर्न गियर - एक महत्वपूर्ण उपकरण है जो एक पोत को प्रणोदन के लायक बनाता है।

² € यूरो मुद्रा का प्रतीक है।

₹4.50 करोड़ था। लेखापरीक्षा ने इस भुगतान के कारण पूछे (मार्च/अगस्त 2016) क्योंकि 'स्टर्न गियरों' की आपूर्ति में विलम्ब फर्म के कारण हुआ था तथा ई.आर.वी का भुगतान अनुबंध की शर्तों का उल्लंघन था। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि भारतीय तटरक्षक द्वारा मैसर्स जी.एस.एल, गोवा को ₹0.73 करोड़ की ई.आर.वी का भुगतान (चरण-I) शेष चार पोतों के लिए किया गया था।

तटरक्षक मुख्यालय, नई दिल्ली ने लेखापरीक्षा का तर्क स्वीकार किया (अक्टूबर 2016) और कहा कि तटरक्षक रीफिट तथा उत्पादन अधीक्षक (सी.जी.आर.पी.एस), गोवा द्वारा ई.आर.वी खण्ड की व्याख्या संविदा के इरादे के अनुरूप नहीं थी तथा तदनुसार, सी.जी.आर.पी.एस, गोवा को मैसर्स जी.एस.एल, गोवा से गलत ढंग से प्रतिपूर्ति की गई ई.आर.वी की वसूली करने का निर्देश दिया गया था (अक्टूबर 2016)। उन्होंने यह भी कहा कि अन्य चार पोतों के प्रति मैसर्स जी.एस.एल, गोवा द्वारा चरण-II के प्रति प्रस्तुत ई.आर.वी बिलों का भुगतान भी नहीं किया जा रहा था।

इस प्रकार, भारतीय तटरक्षक द्वारा संविदागत खण्ड की गलत व्याख्या के कारण मैसर्स जी.एस.एल, गोवा को ई.आर.वी के प्रति ₹5.23³ करोड़ का अधिक भुगतान हुआ।

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



(प्रमोद कुमार)

प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा (नौसेना)

नई दिल्ली

दिनांक: 4 मई 2017

प्रतिहस्ताक्षरित



(शशि कान्त शर्मा)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 5 मई 2017

³ ₹5.23 करोड़ = ₹4.50 करोड़ + ₹0.73 करोड़

अनुलग्नक

अनुलग्नक-I

(पैरा 2.3.1 में उल्लिखित)

प्रावधान सूत्र: अनंतिम तथा अंतिम खरीद (पी.पी.क्यू तथा एफ.पी.क्यू) की गणना निम्नलिखित सूत्र का इस्तेमाल करके की जाती है:

पी.पी.क्यू = ए.सी.एल (सी.सी.यू- सी.सी.एम+ पी.एल.टी/12)+ एम.एस.एल- एस.डी.आई + डी.ओ

एफ.पी.क्यू = पी.पी.क्यू+ पी.ओ.इ.आर

विभिन्न पदों की व्याख्या नीचे दी गयी है:

ए.सी.एल = वार्षिक उपभोग स्तर। इसकी गणना वजन 3, 2, 1 के साथ पिछले तीन साल के वास्तविक उपभोग के औसत वजन के आधार पर की जाती है।

सी.सी.एम = वर्ग गुणांक न्यूनतम भण्डार स्तर।

सी.सी.यू = वर्ग गुणांक अधिकतम भण्डार स्तर।

वी.ई.डी और ए.बी.सी के नौ प्रकार के श्रेणीकरण के आधार पर सी.सी.एम तथा सी.सी.यू का भिन्न गणितीय मूल्य 1 से 2 और 2.1 से 3.9 के बीच है। मर्दों के लम्बित श्रेणीकरण करने तक यह उपलब्ध कराया गया कि सभी मर्दों के लिए सी.सी.एम 1.2 और सी.सी.यू 3.0 लिया जाएगा।

एम.एस.एल = न्यूनतम भण्डार स्तर = ए.सी.एल*सी.सी.एम

यू.एस.एल = अधिकतम भण्डार स्तर = ए.सी.एल*सी.सी.यू

पी.एल.टी = खरीद समय सीमा (महीनों में)

एस = हस्तगत भण्डार (वर्तमान भण्डार स्थिति)

डी.आई = आने वाला, डी.ओ-जाने वाला

नियंत्रक सामग्री योजना (सी.एम.पी) उन सभी सामग्रियों जिनका पी.क्यू समीक्षा के लिए सकारात्मक (पी.पी.क्यू) है, को विषयगत करता है। योजनाकार पी.पी.क्यू को जाँचता है तथा मात्रा को एक परिमाण से बढ़ाता या घटाता है, जिसे प्रावधान प्रस्ताव विशेषज्ञ समीक्षा/मूल्य (पी.ओ.इ.आर) की संज्ञा दी जाती है। एफ.पी.क्यू (अंतिम प्रावधान मात्रा) जो इस प्रकार प्राप्त होता है, का खरीद के लिए मांगपत्र बनाना होता है।

आगे, एम.पी.एम के अनुच्छेद 5.45 के अनुसार, पी.ओ.इ.आर को घटा या बढ़ाकर पी.पी.क्यू से एफ.पी.क्यू में संशोधन जानबूझकर उठाया गया कदम है जो निश्चित रूप से निम्नलिखित संकेतों का प्रयोग करके दर्ज की जानी चाहिए:

- आर - आर.पी.पी की भविष्यवाणी जिसे यथोचित माना जाता है
- एन - नयी मद
- एफ - भविष्य के कार्यक्रमों की भविष्यवाणी
- ओ - प्रचलन से बाहर का पूर्वानुमान

अनुलग्नक-II

(पैरा 2.3.1 में उल्लिखित)

लेखापरीक्षा विश्लेषण (अगस्त 2015) से पता चला कि पी.पी.क्यू तक पहुँचने के लिए लगाए गए प्रावधान सूत्र में अंतर्निहित गणितीय त्रुटि है जैसे नीचे व्याख्या की गयी है:

पी.पी.क्यू = ए.सी.एल (सी.सी.यू - सी.सी.एम + पी.एल.टी/12) + एम.एस.एल - एस - डी.आई + डी.ओ, इस सूत्र में नियंत्रक चर ए.सी.एल, सी.सी.यू, सी.सी.एम तथा पी.एल.टी है। अन्य चर जैसे भण्डार (एस), आने-वाले (डी.आई) और जाने-वाले (डी.ओ) सिर्फ समीक्षा के समय अस्थायी अधिप्राप्ति मात्रा का समायोजन करता है।

इस प्रकार, यदि हम कोष्ठ खोल दें तथा एम.एस.एल को ए.सी.एल तथा सी.सी.एम के पद में मूल्य को परिवर्तित कर दे तो हमें प्राप्त होता है,

$$\begin{aligned} \text{पी.पी.क्यू} &= \text{ए.सी.एल} \times \text{सी.सी.यू} - \text{ए.सी.एल} \times \text{सी.सी.एम} + \text{ए.सी.एल} \times \text{पी.एल.टी}/12 + \\ &\quad \text{ए.सी.एल} \times \text{सी.सी.एम} - \text{एस} - \text{डी.आई} + \text{डी.ओ} \\ &= \text{ए.सी.एल} \times \text{सी.सी.यू} + \text{ए.सी.एल} \times \text{पी.एल.टी}/12 + \text{एस} - \text{डी.आई} + \text{डी.ओ} \quad (\text{चूँकि} \\ &\quad \text{एम.एस.एल} = \text{ए.सी.एल} \times \text{सी.सी.एम}) \end{aligned}$$

अतः, यह स्पष्ट है कि विचलन के कारण, अर्थात् एम.एस.एल का रद्दीकरण (= ए.सी.एल × सी.सी.एम), पी.पी.क्यू पूर्णतया सी.सी.यू तथा समय-सीमा पर आधारित है। सी.सी.यू का मूल्य 2.1 से 3.9 की सीमा तक है। इस प्रकार प्राप्त पी.पी.क्यू नीचे दिए अनुसार होगा:

भण्डार का प्रकार	पी.एल.टी	पी.पी.क्यू	
		यदि सी.सी.यू = 2.1	यदि सी.सी.यू = 3.9
नौसेना भण्डार	12 महीने	ए.सी.एल×2.1+ए.सी.एल×12/12 = 3.1 ए.सी.एल	ए.सी.एल×3.9+ए.सी.एल×12/12 = 4.9 ए.सी.एल
ई तथा एस.पी- गैर रशियन	18 महीने	ए.सी.एल×2.1+ए.सी.एल×18/12 = 3.6 ए.सी.एल	ए.सी.एल×3.9+ए.सी.एल×18/12 = 5.4 ए.सी.एल
ई तथा एस.पी- रशियन	24 महीने	ए.सी.एल×2.1+ए.सी.एल×24/12 = 4.1 ए.सी.एल	ए.सी.एल×3.9+ए.सी.एल×24/12 = 5.9 ए.सी.एल

प्रणाली से प्राप्त नौसेना भण्डार के लिए खरीद मात्रा 3.1 से 4.9 ए.सी.एल के मध्य होगी, गैर रशियन भण्डारों के लिए 3.6 से 5.4 ए.सी.एल होगी और रशियन भण्डारों के लिए 4.1 से 5.9 ए.सी.एल होगी। इस प्रकार, स्वचालित प्रणाली 3 से 6 वर्षों के वार्षिक खपत के बराबर पी.पी.क्यू उत्पन्न करती है जो स्वचालन के मूल उद्देश्य को परास्त कर देता है।

अनुलग्नक-III

(पैरा 2.3.1 में उल्लेखित)

एम.ओ का नाम	समीक्षा क्रम संख्या	समीक्षा मर्दों की संख्या	अस्थायी मात्रा			प्रणाली द्वारा उत्पन्न पी.पी.क्यू में स्तर-1 (ई.वी मात्रा) पर ई.वी द्वारा किए गए परिवर्तन					स्तर-2 पर (कॉन्स ई.वी मात्रा) ई.वी समेकनकर्ता द्वारा किए गए परिवर्तन				
						पी.पी.क्यू में कमी		पी.पी.क्यू में बढ़ोत्तरी		पी.पी.क्यू में किए गए परिवर्तनों की संख्या	पी.पी.क्यू में कमी		पी.पी.क्यू में बढ़ोत्तरी		पी.पी.क्यू में किए गए परिवर्तनों की संख्या
			सकारात्मक पी.पी.क्यू	शून्य पी.पी.क्यू	नकारात्मक पी.पी.क्यू	मामलों की संख्या	मात्रा में हुई कमी का फैलाव	मामलों की संख्या	मात्रा में हुई बढ़ोत्तरी का फैलाव		मामलों की संख्या	मात्रा में हुई कमी का फैलाव	मामलों की संख्या	मात्रा में हुई बढ़ोत्तरी का फैलाव	
एम.ओ (मुम्बई)	20,126	3,06,152	17,343	1,40,776	1,48,033	6,189	1 से 19,529	2,350	1 से 485	8,539	10,855	1 से 7,470	225	1 से 371	6,263
एम.ओ (विशाखापत्तनम)	20,117	1,24,874	12,159	52,490	60,225	8,671	1 से 12,000	1,340	1 से 2,135	2,148	2,418	1 से 8,700	61	1 से 203	9,680
एम.ओ (कोच्चि)	20,144	21,065	3,709	14,582	2,774	3,333	1 से 5,10,901	155	1 से 13,846	221	370	1 से 1,92,054	10	4 से 1390	3,329
एम.ओ (कारवार)	20,136	1,18,916	2,251	1,12,009	4,656	728	1 से 1,200	38	1 से 11	1,485	1,290	1 से 3,501	08	1 से 180	953

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा प्रदत्त आई.एल.एम.एस आंकड़े

टिप्पणी: समीक्षा क्रम खाने में प्रथम चार अंक समीक्षा के वर्ष को दर्शाते हैं तथा पाँचवां अंक उस खास वर्ष में किए गए समीक्षा के क्रम की दर्शाता है

अनुलग्नक-IV

(पैरा 2.3.4.1 में उल्लेखित)

एम.ओ, मुम्बई

श्रेणी	इनवेंट्री में मर्दों की संख्या	इनवेंट्री में सेवा-योग्य मर्दों की संख्या	ए.सी.एल>0, एल.पी.पी>0 के साथ सेवा-योग्य मर्दों की संख्या	वार्षिक उपभोग का मूल्य		
				₹50,000 से कम	₹ 50,000 से ₹5 लाख के बीच	₹ 5 लाख से अधिक
ए	6,136	4,703	2,751	1,188	1,087	476
बी	17,232	15,337	6,441	4,708	1,538	195
सी	4,54,534	4,35,708	63,930	56,615	5,784	1,531
योग	4,77,902	4,55,748	73,122	62,511	8,409	2,202

एम.ओ, विशाखापत्तनम

श्रेणी	इनवेंट्री में मर्दों की संख्या	इनवेंट्री में सेवा-योग्य मर्दों की संख्या	ए.सी.एल>0, एल.पी.पी>0 के साथ सेवा-योग्य मर्दों की संख्या	वार्षिक उपभोग का मूल्य		
				₹50,000 से कम	₹ 50,000 से ₹5 लाख के बीच	₹ 5 लाख से अधिक
ए	4,442	4,241	2,100	983	650	467
बी	41,775	41,487	9,766	7,195	2,089	482
सी	2,96,266	2,93,176	73,757	61,266	9,482	3,009
योग	3,42,483	3,38,904	85,623	69,444	12,221	3,958

एम.ओ, कोच्चि

श्रेणी	इनवेंट्री में मदों की संख्या	इनवेंट्री में सेवा-योग्य मदों की संख्या	ए.सी.एल>0, एल.पी.पी>0 के साथ सेवा-योग्य मदों की संख्या	वार्षिक उपभोग का मूल्य		
				₹50,000 से कम	₹ 50,000 से ₹5 लाख के बीच	₹ 5 लाख से अधिक
ए	1,316	1,291	751	333	304	114
बी	5,289	5,263	1,978	1,565	381	32
सी	70,878	70,585	18,216	16,026	1,821	369
योग	77,483	77,139	20,945	17,924	2,506	515

एम.ओ, कारवार

श्रेणी	इनवेंट्री में मदों की संख्या	इनवेंट्री में सेवा-योग्य मदों की संख्या	ए.सी.एल>0, एल.पी.पी>0 के साथ सेवा-योग्य मदों की संख्या	वार्षिक उपभोग का मूल्य		
				₹50,000 से कम	₹ 50,000 से ₹5 लाख के बीच	₹ 5 लाख से अधिक
ए	2,561	2,551	1,474	973	400	101
बी	4,911	4,900	2,871	1,928	725	218
सी	39,700	39,577	20,115	17,408	2,301	406
योग	47,172	47,028	24,460	20,309	3,426	725

अनुलग्नक-V

(पैरा 2.3.4.1 में उल्लेखित)

एमओ, मुम्बई

श्रेणी	सेवा-योग्य चल मदों की कुल संख्या	कुल इन्वेंट्री की प्रतिशतता	कुल वार्षिक उपभोग का मूल्य (ए.सी.वी)=(ए.सी.एल*एल.पी.पी) (₹ करोड़ में)	प्रत्येक श्रेणी में कुल इन्वेंट्री की ए.सी.वी प्रतिशतता
ए	4,703	1.03	342.51	29.75
बी	15,337	3.37	58.15	5.05
सी	4,35,708	95.60	750.60	5.20
योग	4,55,748	100	1,151.27	100

एम.ओ, विशाखापत्तनम

श्रेणी	सेवा-योग्य चल मदों की कुल संख्या	कुल इन्वेंट्री की प्रतिशतता	कुल वार्षिक उपभोग का मूल्य (ए.सी.वी) =(ए.सी.एल*एल.पी.पी) (₹ करोड़ में)	प्रत्येक श्रेणी में कुल इन्वेंट्री की ए.सी.वी प्रतिशतता
ए	4,442	1.30	180.15	13.01
बी	41,775	12.20	128.20	9.26
सी	2,96,266	86.50	1,075.95	77.73
योग	3,42,483	100	1,384.30	100

एम.ओ, कोच्चि

श्रेणी	सेवा-योग्य चल मदों की कुल संख्या	कुल इन्वेंट्री की प्रतिशतता	कुल वार्षिक उपभोग का मूल्य (ए.सी.वी) =(ए.सी.एल*एल.पी.पी) (₹ करोड़ में)	प्रत्येक श्रेणी में कुल इन्वेंट्री की ए.सी.वी प्रतिशतता
ए	1,316	1.70	30,21,87,493.60	19.97
बी	5,289	6.83	15,64,86,657.92	10.34
सी	70,878	91.47	1,05,46,16,354.86	69.69
योग	77,483	100	1,51,32,90,506.38	100

एम.ओ, कारवार

श्रेणी	सेवा-योग्य चल मदों की कुल संख्या	कुल इन्वेंट्री की प्रतिशतता	कुल वार्षिक उपभोग का मूल्य (ए.सी.वी) =(ए.सी.एल*एल.पी.पी) (₹ करोड़ में)	प्रत्येक श्रेणी में कुल इन्वेंट्री की ए.सी.वी प्रतिशतता
ए	2,561	5.43	28,08,43,236.17	13.26
बी	4,911	10.41	65,11,84,055.29	30.75
सी	39,700	84.16	1,18,56,09,261.19	55.99
योग	47,172	100	2,11,76,36,552.65	100

अनुलग्नक-VI

(पैरा 3.1.3.5 में उल्लेखित)

क्रम संख्या	पोत का नाम	दुर्घटना की तिथि	दुर्घटना के पहले निर्धारित वर्क अप
1	आई.एन.एस प्रलय	2 अगस्त 2007	फरवरी 2007
2	एफ.ए.सी 84	12 जनवरी 2008	फरवरी 2005
3	आई.एन.एस जलाश्व	1 फरवरी 2008	जून 2007 (सेवा में सम्मिलित होने का महीना)
4	आई.एन.एस गोदावरी	23 जनवरी 2009	मार्च 2007
5	आई.एन.एस आग्ने	17 जुलाई 2009	अक्टूबर 2005
6	आई.एन.एस सर्वेक्षक	04 जनवरी 2010	सितम्बर 2009
7	आई.एन.एस दिल्ली	26 नवम्बर 2010	अप्रैल 2009
8	आई.एन.एस दीपक	30 मई 2011	जनवरी 2011 (सेवा में सम्मिलित होने का महीना)
9	आई.एन.एफ.ए.सी 83	08 अक्टूबर 2012	अक्टूबर 2010
10	आई.एन.एस विराट	22 सितम्बर 2013	जनवरी 2012
11	आई.एन.एस तरकश	19 दिसम्बर 2013	नवम्बर 2012
12	आई.एन.एस तलवार	23 दिसम्बर 2013	जनवरी 2013
13	आई.एन.एस बेतवा	8 जनवरी 2014	अगस्त 2013
14	आई.एन.एस विपुल	23 जनवरी 2014	नवम्बर 2011
15	आई.एन.एस ऐरावत	30 जनवरी 2014	नवम्बर 2012
16	आई.एन.एस कोरा	31 अक्टूबर 2014	जनवरी 2012

अनुलग्नक-VII

(पैरा 3.2.2.1 में उल्लेखित)

क्रम संख्या	जी.टी संख्या	प्राप्त करने की तिथि	ओवरहॉल से	ओवरहॉल तक	ट्रायल्स पूर्ण होने के बाद स्टॉक में सम्मिलित	स्टॉक में सम्मिलित करने के लिए लिया गया समय	निर्धारित 12 महीनों के समय के अतिरिक्त लिया गया समय
	(ए)	(बी)	(सी)	(डी)	(ई)	(एफ) = (ई)-(सी)	(जी) = (एफ)-12
1	3518	15-04-08	08-09-08	11-02-10	27-05-11	33 महीनें	21 महीनें
2	3521	09-04-08	10-10-09	25-08-11	25-11-11	25 महीनें	13 महीनें
3	3345	01-09-99	24-11-07	20-10-11	16-04-12	53 महीनें	41 महीनें
4	3828	11-04-08	24-11-08	09-12-09	01-11-12	47 महीनें	35 महीनें
5	3517	21-11-11	24-11-11	01-03-13	18-06-13	19 महीनें	7 महीनें
6	3415	23-11-11	25-01-12	16-09-13	30-01-14	24 महीनें	12 महीनें
7	3519	24-04-08	29-03-10	21-09-12	20-01-16	70 महीनें	58 महीनें

स्रोत: आई.एन.एस एक्सिसला सं०.300/पी.पी.सी/04(i) दि०. 21 सितम्बर 2016 द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना

अनुलग्नक-VIII

(पैरा 3.2.2.1 में उल्लेखित)

परीक्षण/रिवीजिया के कारण ओवरहॉल में विलम्ब

एम3ई जी.टी

क्रम सं०	जी.टी सं०	ओवरहॉल से	ओवरहॉल तक	ट्रायल्स पूर्ण होने के बाद स्टॉक में सम्मिलित	ओवरहॉल के लिए लिया गया समय	स्टॉक में सम्मिलित करने के लिए लिया गया समय	ट्रायल्स/रिवीजिया के लिए गया समय @
1	3518	08-09-08	11-02-10	27-05-11	17 महीने	33 महीने	16 महीने
2	3521	10-10-09	25-08-11	25-11-11	23 महीने	25 महीने	2 महीने
3	3345	24-11-07	20-10-11	16-04-12	10 महीने	53 महीने	43 महीने
4	3828	24-11-08	09-12-09	01-11-12	13 महीने	48 महीने	35 महीने
5	3517	24-11-11	01-03-13	18-06-13	15 महीने	19 महीने	4 महीने
6	3415	25-01-12	16-09-13	30-01-14	20 महीने	24 महीने	4 महीने
7	3519	29-03-10	21-09-12	20-01-16	31 महीने	70 महीने	39 महीने

स्रोत: आई.एन.एस एक्सिला सं०.300/पी.पी.सी.04(i) दि०. 21 सितम्बर 2016 द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना

@ सेवा-योग्य भंडार में सम्मिलित करने तथा ओवरहॉल पूर्ण होने के बीच में लिया गया समय, परीक्षण/रिवीजिया की अवधि की तरह विचारित किया गया है न कि रिवीजिया के लिए लिया गया सही समय जैसा कि ओवरहॉल के दौरान कुल विलम्ब (परीक्षण समय तथा रिवीजिया समय को सम्मिलित करते हुए) त्रुटिपूर्ण वर्कमैनशिप को समर्पित था।

©
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
2017
www.cag.gov.in