



सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक - महालेखापरीक्षक
का
प्रतिवेदन

मार्च 1997 को समाप्त वर्ष के लिए

09 JUN 1998

दो लोक सभा में प्रस्तुत किया गया
दो राज्य सभा में रखा गया।

09 JUN 1998

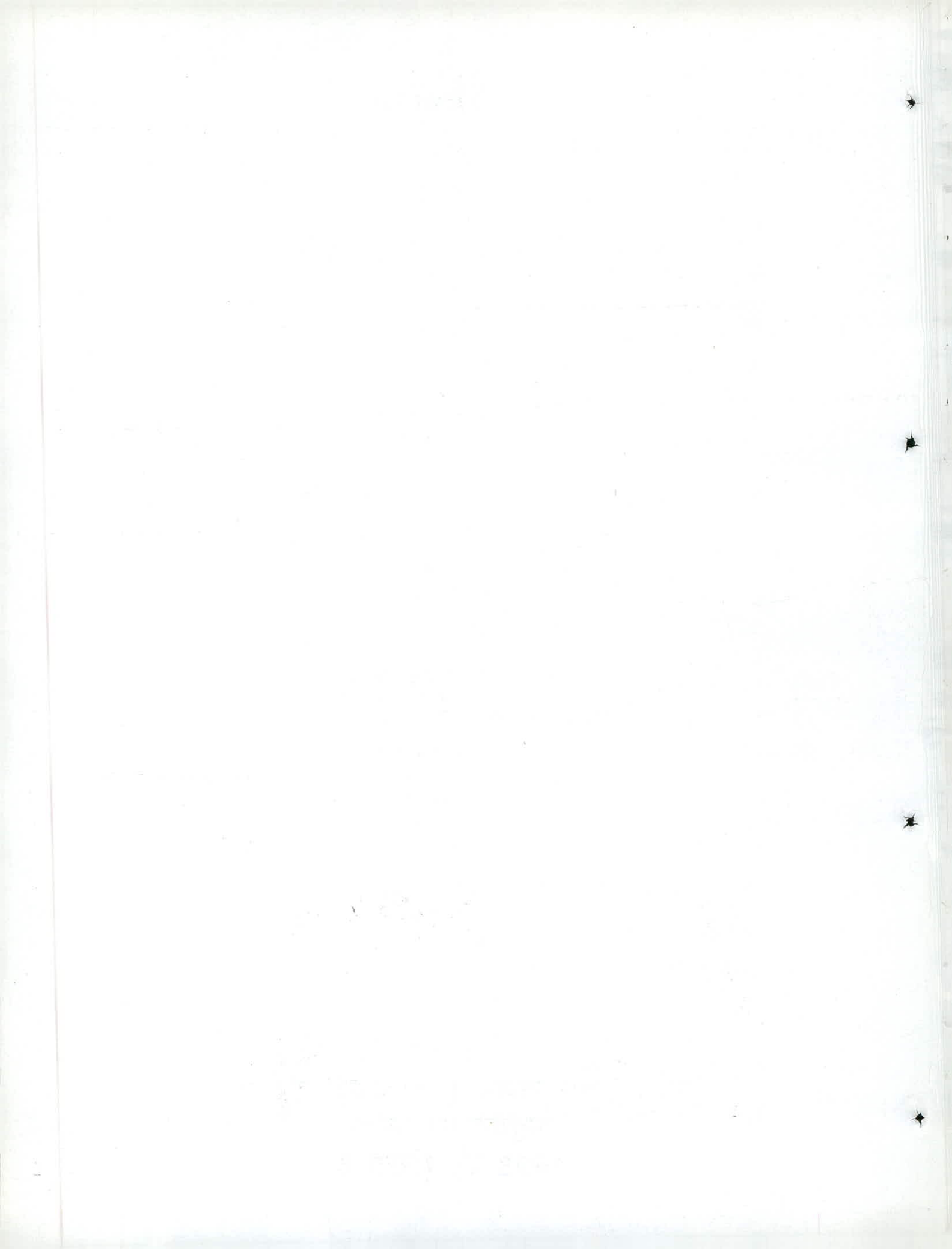
संघ सरकार (रक्षा सेवाएं)
वायुसेना एवं नौसेना
1998 की संख्या 8



भारत के नियंत्रक - महालेखापरीक्षक
का
प्रतिवेदन

मार्च 1997 को समाप्त वर्ष के लिए

संघ सरकार (रक्षा सेवाएं)
वायुसेना एवं नौसेना
1998 की संख्या 8



विषय सूची

	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्रस्तावनात्मक टिप्पणी		iv
विहंगावलोकन		v
अध्याय I		
वित्तीय पहलू	1	1
अध्याय II		
रक्षा मंत्रालय		
पुनरीक्षण		
अतिविशिष्ट व्यक्तियों एवं अन्य अधिकृत व्यक्तियों के लिए वायु परिवहन की सुविधाएं	2	4
मरम्मत सुविधाओं की स्थापना में विलम्ब	3	18
निर्णय में हुए विलम्ब के कारण अतिरिक्त व्यय	4	21
ड्राफ्ट आडिट पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभागों का प्रत्युत्तर	5	23
लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों पर की गई कार्यवाही	6	24
अध्याय III		
वायुसेना		
पुनरीक्षाएं		
भारतीय वायुसेना में वायुयान दुर्घटनाएं	7	26
एम.आई-26 हेलिकॉप्टर का प्रवर्तन और उपयोग	8	45
अधिग्रहण		
लेज़र गाइडेंस किटों की अधिप्राप्ति	9	50
वैधता अवधि के अन्दर संविदा करने में असफलता	10	52

निर्माण सेवाएं

निर्माण कार्यों की संस्वीकृति में विलम्ब के कारण अतिरिक्त व्यय 11 53

प्रावधान

दोषपूर्ण सामग्री का अनुमत करना 12 54

एक अनुपयुक्त अन्तः परिवर्तनीय मद का आयात 13 55

एक अनुपयुक्त प्रणाली की अधिप्राप्ति 14 57

ट्रांसमीटरों का उपयोग में न लाया जाना 15 59

अन्य मामले

स्क्रेप के संग्रह करने में अनिर्णय 16 61

दौड़पथ की सफाई के यंत्रों का निर्माण 17 62

जोखिम शर्त का अनुपालन न करने एवं प्रस्तावों की वैधता के अन्दर आपूर्ति आदेश देने में असफलता के कारण अतिरिक्त व्यय 18 64

उपस्कर की अप्राप्ति का पता लगाने में हुई देरी के कारण परिहार्य व्यय 19 65

लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर वसूली 20 67

कार्गो को छुड़ाने में विलम्ब 21 67

अध्याय IV

नौसेना

पुनरीक्षण

फ्रिगेटों का निर्माण 22 70

अधिग्रहण

भूमि के अधिग्रहण में अनियमिततायें 23 88

आयातित सोनारों का उपयोग में न लाया जाना 24 90

निर्माण सेवाएं

वित्तीय सहमति विलम्ब से प्रदान करने के कारण परिहार्य व्यय	25	93
परिसम्पत्ति का उपयोग में न लाना	26	94
प्रावधान		
पुर्जों की अधिप्राप्ति में हुआ अतिरिक्त व्यय	27	96
अण्डरवाटर वाल्व की अधिप्राप्ति में विलम्ब के कारण अतिरिक्त व्यय	28	97
जोखिम क्रय को समय पर न करने में विफलता	29	100
निम्न स्तर की मदों का क्रय	30	101
अन्य मामले		
एक प्रणाली की स्थापना एवं उसे चालू करने में अत्यधिक विलम्ब	31	103
लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर 1.53 करोड़ रुपए की वसूली	32	104
नष्ट होने से बचाए गए पोत को छोड़ने में असावधानी	33	105

अध्याय V

तटरक्षक

लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर अधिक भुगतान की वसूली	34	108
---	----	-----

संलग्नक I

110

संलग्नक II

112

प्रस्तावनात्मक टिप्पणी

1. 31 मार्च 1997 को समाप्त वर्ष के लिए यह प्रतिवेदन संविधान के अनुच्छेद 151 के अंतर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है। यह प्रतिवेदन मुख्यतः रक्षा मंत्रालय, वायुसेना, नौसेना, तटरक्षक तथा संबद्ध अनुसंधान एवं विकास संगठन के वित्तीय लेन-देन की लेखा परीक्षा में उद्भूत मामलों से सम्बन्धित है। रक्षा मंत्रालय की लेखा परीक्षा के परिणाम जो थलसेना एवं आयुध फैक्टरियों, थलसेना मुख्यालय, आयुध फैक्टरी बोर्ड, थलसेना की फील्ड यूनिटों, आयुध फैक्टरियों, संबद्ध अनुसंधान एवं विकास यूनिटों तथा सैन्य इंजीनियरी सेवाओं से सम्बन्धित है, को 1998 की प्रतिवेदन संख्या 7 में शामिल कर लिया गया है।

2. इस प्रतिवेदन में 30 पैराग्राफ तथा 4 पुनरीक्षाएं (i) भारतीय वायुसेना में वायुयान दुर्घटनाएं (ii) अतिविशिष्ट व्यक्तियों एवं अन्य अधिकृत व्यक्तियों के लिए वायु परिवहन की सुविधाएं (iii) एम.आई.-26 हेलिकॉप्टर का प्रवर्तन एवं उपयोग (iv) फ्रिगेटों का निर्माण सम्मिलित है।

ड्राफ्ट पैराग्राफों को छः सप्ताह के भीतर उनका उत्तर/टिप्पणी भेजने हेतु सचिव, रक्षा मंत्रालय को प्रेषित किया गया था। तथापि, जैसाकि पैराग्राफ संख्या 5 में बताया गया है, 19 ड्राफ्ट पैराग्राफों तथा 3 पुनरीक्षणों का उत्तर जनवरी 1998 तक प्राप्त नहीं हुआ था।

3. इस प्रतिवेदन में उल्लिखित वे मामले हैं जो वर्ष 1996-97 तथा वर्ष 1997-98 के प्रारम्भ में की गई लेखा परीक्षा के दौरान देखने में आए तथा इसमें वे मामले भी सम्मिलित हैं जोकि पिछले वर्ष देखने में तो आए थे परन्तु जिन्हें पिछले प्रतिवेदनों में सम्मिलित नहीं किया जा सका।

विहंगावलोकन

वर्ष 1996-97 के दौरान पूंजीगत व्यय सहित वायुसेना और नौसेना पर क्रमशः 7696 करोड़ रुपए और 4015 करोड़ रुपए व्यय हुआ जो कि रक्षा सेवाओं पर किए गए 30545 करोड़ रुपए कुल व्यय का 38.34 प्रतिशत था। वायुसेना, नौसेना, तटरक्षक तथा सम्बद्ध अनुसंधान और विकास संस्थाओं के लेखों की लेखा परीक्षा में देखने में आए मामले इस प्रतिवेदन में सम्मिलित हैं, उनमें से कुछ मुख्य मामलों का उल्लेख नीचे किया गया है

कार्य निष्पादन पुनरीक्षाएं

I अतिविशिष्ट व्यक्तियों एवं अन्य अधिकृत व्यक्तियों के लिए वायु परिवहन की सुविधाएं

- विशिष्ट व्यक्ति स्क्वॉड्रन, जिसकी स्थापना मुख्यतः राष्ट्रपति, प्रधानमंत्री एवं विदेशी सरकारों के अध्यक्षों को वायु परिवहन सुविधाएं प्रदान करने हेतु की गई थी, में अत्याधिक वायुयानों की व्यवस्था की गई है। अतिविशिष्ट व्यक्तियों ने, जिनके उपयोग के लिए स्क्वॉड्रन की स्थापना की गई है, बोईंग विमानों के बेड़े के कुल उपयोग का केवल 29 प्रतिशत ही उपयोग किया तथा उन्होंने एवरो विमानों का केवल 18.66 प्रतिशत ही उपयोग किया।
- अन्य अधिकृत व्यक्तियों, जैसे कि रक्षा मंत्री, अन्य मंत्री, सेनाओं के अध्यक्ष आदि ने जब भी सम्भव हो, वाणिज्यिक वायुसेवा का उपयोग करना है जिसका अभिप्राय यह है कि वे विशिष्ट उड़ानों का केवल तभी उपयोग करेंगे जब कि उनके लिए वाणिज्यिक उड़ानों का उपयोग करना सम्भव न हो। पुनरीक्षा की अवधि के दौरान उन्होंने बोईंग वायुयानों का 2361 उड़ान घंटों तथा एवरो वायुयानों का 4253 उड़ान घंटों के लिए उपयोग किया। उनके द्वारा वाणिज्यिक वायु सेवाओं के स्थान पर विशिष्ट उड़ानों के उपयोग की अपरिहार्यता किसी भी मामलों में दस्तावेजों से प्रमाणित नहीं हुई।
- विशिष्ट व्यक्ति स्क्वॉड्रन में विमानों की संख्या, जिसमें तीन बोईंग, सात एवरो विमान एवं छः एम.आई.-8 हेलिकाप्टर सम्मिलित हैं, आवश्यकताओं से अधिक प्रतीत होती है, जैसाकि बोईंग विमानों के प्रति विमान प्रतिमाह केवल 50 उड़ान घंटों के निम्न औसत उपयोग, प्रति एवरो विमान प्रतिमाह केवल 27 उड़ान घंटों के उपयोग तथा प्रति हेलिकाप्टर प्रतिमाह 21 उड़ान घंटों के उपयोग से स्पष्ट होता है। इसमें से भी अतिविशिष्ट व्यक्तियों ने औसतन प्रति बोईंग एवं एवरो विमान प्रतिमाह केवल 15 घंटे तथा पांच घंटे ही उपयोग किया।
- अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा विशेष उड़ानों के लिए मांग पद्धति एवं उपयोग प्रणाली इस प्रकार की थी कि इसमें सरकारी आदेशों के अनुपालन में विशिष्ट उड़ानों के उपयोग की अपरिहार्यता का पारदर्शी औचित्य स्थापित करने की गुंजाइश नहीं थी। वायुसेना मुख्यालय से यह अपेक्षा नहीं की जा सकती कि वह अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा की जाने वाली विशेष उड़ानों की अपरिहार्यता के बारे में आपत्ति पर प्रश्न उठाकर स्वयं को संतुष्ट करें, विशेषतया जबकि इस प्रकार की मांगे रक्षा मंत्री, रक्षा राज्य/उपमंत्री, रक्षा सचिव तथा तीनों सेनाओं के अध्यक्षों से सम्बन्धित हो।
- विशिष्ट उड़ानों के उपयोग के ढाँचे से संकेत मिलता था कि अन्य अधिकृत व्यक्तियों ने विशेष उड़ानों का उपयोग करते समय आर्थिक मितव्ययता पर कम ध्यान दिया। विशिष्ट उड़ानों का उपयोग इन की अपरिहार्यता स्थापित किए बिना ही न केवल ऐसे स्थानों के लिए किया गया जो कि वाणिज्यिक वायुसेवाओं से भली-भांति

जुड़े हुए हैं, अपितु, बोईंग विमानों का उपयोग पांच यात्रियों अथवा इससे कम तथा 10 यात्रियों अथवा कम, के निम्न पेलोड पर क्रमशः 169 एवं 436 अवसरों पर किया गया, जबकि इनमें से अधिकतर मामलों में आर्थिक मितव्ययता की दृष्टि से एवरो विमानों का उपयोग किया जा सकता था। इसी प्रकार, एवरो विमानों की 1814 उड़ानों में से 748 उड़ानों में यात्रियों की संख्या केवल एक व पांच के बीच ही थी एवं 31 से 82 प्रतिशत मामलों में खाली उड़ानें भरी गईं। अन्य अधिकृत व्यक्तियों को वायुपरिवहन सुविधा प्रदत्त करने हेतु हेलिकाप्टरों की नई दिल्ली से दूरस्थ स्थानों को खाली उड़ाने भरी गईं।

- विशेष उड़ानों में साथ जाने वाले गैर सरकारी व्यक्तियों से गैर सरकारी उपयोग के कारण की जाने वाली प्रभारों की वसूली की प्रणाली में शीघ्र वसूली का प्रावधान नहीं था। तीन भूतपूर्व प्रधान मंत्रियों के प्रति 14.70 करोड़ रुपए की राशि बकाया थी। अतिविशिष्ट व्यक्तियों के साथ यात्रा करने वाले 608 गैर सरकारी व्यक्तियों, रक्षा मंत्री के साथ यात्रा करने वाले 1022 गैर सरकारी व्यक्तियों तथा राज्य रक्षा मंत्री के साथ यात्रा करने वाले 359 गैर सरकारी व्यक्तियों से वसूली नहीं की गई थी।
- रक्षा मंत्री द्वारा वर्ष 1992-93 के दौरान कुल 132 अवसरों पर उपयोग की गई विशेष उड़ानों में से 88 मुम्बई तथा पुणे की थीं एवं 1996-97 में कुल 216 अवसरों पर उपयोग की गई विशेष उड़ानों में से 136 लखनऊ की थीं। दोनो ही स्थान वाणिज्यिक वायुसेवा से जुड़े हुए हैं।

(पैराग्राफ 2)

II. भारतीय वायुसेना में वायुयान दुर्घटनाएं

- वर्ष 1991-97 के दौरान 187 दुर्घटनाओं में भारतीय वायुसेना के 147 वायुयान नष्ट हुए एवं 63 पायलटों की जान गई। इसी अवधि में 2729 घटनाएं हुईं, जिसमें से कई दुर्घटनाओं का कारण बन सकती थी।
- जबकि सभी प्रकार के वायुयानों की प्रति 10000 उड़ान घंटों की औसतन दुर्घटना संख्या में 1991-92 में 1.52 से 1996-97 में 0.89 की कमी आई, लड़ाकू बेड़े की दुर्घटना दर जो यद्यपि 1991-92 में 3.53 से नीचे थी प्रति 10000 उड़ान घंटों में 1.89 पर जारी है जो कि अधिक है।
- मिग-21 समूह में प्रति 10000 उड़ान घंटों पर 2.55 की अधिकतम दुर्घटना दर है यद्यपि यह 1991-92 के दौरान 3.99 से कम है।
- 1996-97 के दौरान हुई दुर्घटनाओं में से कोर्ट ऑफ इन्क्वायरी ने 67 प्रतिशत दुर्घटनाओं का कारण वायुयानों की तकनीकी खराबी बताया, इसमें वृद्धि हुई। 1991-92 में यह केवल 28.21 प्रतिशत थी। भारतीय वायुसेना ने तकनीकी खराबी से हुई अधिकांश दुर्घटनाओं का कारण एच.ए.एल. द्वारा निर्माण/ओवरहाल किया जाना बताया।
- 187 दुर्घटनाओं में से 77 मानव भूलों के कारण हुईं। मानव भूल दुर्घटनाएं प्रत्यक्ष रूप से उन्नत जेट प्रशिक्षक वायुयान की अनुपलब्धता के कारण प्रशिक्षण में समझौते के कारण हुईं। जेट प्रशिक्षकों पर संक्रामण प्रशिक्षण का अभाव, विद्यमान प्रशिक्षक वायुयान की संदेहास्पद विश्वसनीयता जिसमें एच.पी.टी.32, किरण और इस्करा शामिल है, सहायक प्रशिक्षण उपकरणों (सिम्युलेटर्स) आदि की अनुपलब्धता के कारण नये पायलट संक्रियात्मक परिस्थितियों का सामना करने में असमर्थ रहते हैं।

- कई दुर्घटनाएं और घटनाएं पक्षी संघात के कारण हुईं लेकिन पक्षी संघात सम्भावनाओं के नियंत्रण के लिए किए जाने वाले उपाय, जिसमें अन्य मंत्रालयों को संयुक्त करने की आवश्यकता है, निष्क्रिय रहे।

(पैराग्राफ 7)

III फ्रिगेटों का निर्माण

- भारतीय नौसेना हेतु फ्रिगेटों के निर्माण की गति धीमी रही। बहुत पहले 1964 में केबिनेट ने फ्रिगेटों का बल स्तर 28 निश्चित किया। केबिनेट द्वारा लिए गए निर्णय के 34 वर्ष बाद भी भारतीय नौसेना निश्चित की गई संख्या के पास तक भी नहीं पहुंच पाई है।
- सी.सी.पी.ए. ने 1977 तथा 1986 में मझगाँव डॉक लिमिटेड (एम.डी.एल.) तथा गार्डन रीच शिप बिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स लिमिटेड (जी.आर.एस.ई.) में नौ फ्रिगेटों के निर्माण हेतु संस्वीकृति दी। नवम्बर 1997 तक एक ही फ्रिगेट को भारतीय नौसेना में शामिल किया गया है। अन्य पांच फ्रिगेट निर्माण के विभिन्न चरणों में प्रगति पर हैं। एम.डी.एल. द्वारा शेष तीन फ्रिगेटों पर कोई भी निर्माण कार्यवाही शुरू नहीं की गई है।
- असीमित समय सारणी एवं अनुमानित लागत के कारण विलम्ब के अतिरिक्त इनकी लागत में भी कई गुना वृद्धि हुई। प्रथम फ्रिगेट जिसे नवम्बर 1997 में भारतीय नौसेना में शामिल किया गया था, की 294 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत के प्रति 697 करोड़ रुपए की लागत आई। कुल मिलाकर, एम.डी.एल. द्वारा तीन फ्रिगेटों (एक चालू हुआ तथा दो निर्माणाधीन) पर 882 करोड़ रुपए की अनुमोदित लागत के प्रति 1741 करोड़ रुपए का व्यय पहले ही किया जा चुका है तथा जी.आर.एस.ई. द्वारा तीन निर्माणाधीन फ्रिगेट पर 360 करोड़ रुपए के प्रति 922 करोड़ रुपए व्यय किया जा चुका है।
- मंत्रालय सी.सी.पी.ए. द्वारा संस्वीकृत अनुमानों से भी अधिक का बजट मुहैया एवं भुगतान कर रहा है। प्राधिकृत राशि से अधिक राशि के व्यय को सी.सी.पी.ए. द्वारा अनुमोदन की आवश्यकता है।
- परियोजना के लिए नियोजन, डिज़ाइन, मॉनीटरिंग इत्यादि हेतु समग्र उत्तरदायित्व/जिम्मेवारी की स्पष्ट रूप से व्याख्या नहीं की गई है।

(पैराग्राफ 22)

IV एम.आई.26 हेलिकॉप्टरों का प्रवर्तन और उपयोग

भारतीय वायुसेना ने 1986 और 1989 के दौरान उत्तरी और पूर्वी सैक्टर में अधिक ऊंचाई वाले स्थानों पर थल सेना की वायु परिवहन आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए 81.52 करोड़ रुपए की लागत पर चार एम.आई.-26 हेलिकॉप्टरों का आयात किया। तथापि, जबकि हेलिकॉप्टरों का उपयोग कम किया गया है, उनकी न्यून प्रयोज्यता के कारण आवश्यकता के समय उनकी विश्वसनीयता संदेहास्पद है। अप्रयोज्यता के कारण चार में से दो हेलिकॉप्टर 26 और 38 माह के लिए उड़ाए नहीं गए। प्रयोज्यता दर, 1993 में 62 प्रतिशत के प्रति 1996 में 40 प्रतिशत तक गिर गई।

(पैराग्राफ 8)

V लेज़र गाइडैन्स किटों की अधिप्राप्ति

लेज़र गाइडैन्स किटों का उपयोग एक साधारण शस्त्र को लेज़र गाइडैन्स शस्त्र में परिवर्तित करने के लिए किया जाता है। मंत्रालय ने एक विदेशी फर्म के साथ 6.29 मिलियन यू.एस. डालर की लागत पर 315 किटों के आयात के लिए मार्च 1994 में इस शर्त के साथ संविदा की कि फर्म सभी वायुयानों पर चाहे वे किसी मूल के हों, किटों के उपयोग करने के लिए बिना शर्त निर्यात लाईसेंस प्राप्त करे। विदेशी फर्म द्वारा बिना शर्त निर्यात लाईसेंस प्राप्त करने में असमर्थ रहने के बावजूद भी, मंत्रालय ने 1997 में 315 किटों का केवल पश्चिमी मूल के वायुयानों पर उनके उपयोग की प्रतिबन्धता के साथ आयात किया। किटों के उपयोग पर प्रतिबन्धता के कारण केवल पश्चिमी मूल के बहुत कम लड़ाकू वायुयानों पर उनकी स्थापना की जा सकेगी।

(पैराग्राफ 9)

VI एक अनुपयुक्त अन्तः परिवर्तनीय मद का आयात

➤ वायुसेना मुख्यालय ने हेलिकॉप्टरों की मरम्मत और ओवरहाल में उपयोग किए जाने वाले उपस्कर की एक मद का, निर्माता के इस मद का नट और वाशरों के साथ अन्तः परिवर्तनीयता के दावे की पुष्टि किए बिना ही, 5.11 करोड़ रुपए की लागत पर आयात किया। बेस रिपेयर डिपो को जिसे हेलिकॉप्टरों की मरम्मत और ओवरहाल का उत्तरदायित्व सौंपा गया था, वास्तव में नट और वाशरों की आवश्यकता थी। वाशरों और नटों के 153 रुपए और 122 रुपए के मूल्य के स्थान पर अनुमानतः 96000 रुपए के निवेदित मूल्य को ध्यान में रखते हुए अपना निर्णय लेने में वायुसेना मुख्यालय असफल रहा। इसके अलावा, वायुसेना मुख्यालय ने अपने केवल 200 यूनितों के आदेश के प्रति आपूरित किए गए 569 यूनितों के लिए 4.15 करोड़ रुपए का भुगतान किया। बेस रिपेयर डिपो के पास 5.11 करोड़ रुपए मूल्य के 669 उपस्कर पड़े थे, जिसमें से, 569 यूनितों के लिए विदेशी निर्माता को 4.15 करोड़ रुपए का भुगतान किया जा चुका है।

(पैराग्राफ 13)

VII मरम्मत सुविधाओं की स्थापना में विलम्ब

➤ भारतीय वायुसेना ने 1984-91 के दौरान मध्यम सामरिक परिवहन वायुयान का आयात किया। मंत्रालय ने यह सुनिश्चित नहीं किया कि जब तक प्रथम बैच ओवरहाल के लिए नियत हो, उस समय तक मरम्मत सुविधाएं उपलब्ध हो जाए। मरम्मत सुविधाएं स्थापित करने के लिए परियोजना की संस्वीकृति और वास्तविक निष्पादन की गति धीमी रही। जबकि प्रथम ओवरहाल 1990 में नियत था, मरम्मत सुविधाओं का अभी 2000 तक पूर्ण होने की सम्भावना है। इस बीच मंत्रालय को निर्माता की मदद से वायुयान के ओवरहाल के लिए नियत कार्यकाल का विस्तार करना पड़ा और वायुयानों को विदेश में क्रमशः 3.20 करोड़ रुपए और 69.56 करोड़ रुपए व्यय पर ओवरहाल कराना पड़ा। बेस रिपेयर डिपो में वायुयान इंजनों की मरम्मत भी निर्धारित लक्ष्यों से कम थी। परिणामस्वरूप, उन्हें बड़ी संख्या में निर्माता के पास 26.11 करोड़ रुपए के व्यय पर मरम्मत के लिए भेजना पड़ा। जब तक मरम्मत सुविधाओं की स्थापना होगी, अधिकांश वायुयानों के विस्तार किए गए कार्यकाल का 75 प्रतिशत कार्यकाल भी समाप्त हो चुका होगा।

(पैराग्राफ 3)

VIII निर्णय में हुए विलम्ब के कारण अतिरिक्त व्यय

- आई.एल.76 परिवहन वायुयानों का ओवरहाल करने के लिए वार्ता द्वारा तय किए गए मूल्य के प्रस्ताव की वैधता की सीमित अवधि की जानकारी के बावजूद मंत्रालय ने अपने अनुमोदन की सूचना देने में देरी की जिसके कारण 1996-97 के दौरान दो वायुयानों के ओवरहाल पर 22 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ ।

(पैराग्राफ 4)

IX वैधता अवधि के अंदर संविदा करने में असफलता

- निर्माता के देश में स्थित भारतीय मिशन को 37 मिसाइलों, जो कि मरम्मत की जानी थी, की मरम्मत हेतु पुर्जों के आयात के लिए अनुमोदन की सूचना भेजने में मंत्रालय ने दो माह से अधिक का समय लिया । इसी बीच, निर्माता के प्रस्ताव की वैधता समाप्त हो गई । विदेशी पूर्तिकर्ता ने मूल्यों को 7.73 करोड़ रुपए से 14 करोड़ रुपए तक बढ़ा दिया । मंत्रालय को निर्माता द्वारा मिसाइलों की मरम्मत के विचार को छोड़ना पड़ा । अन्ततः, भारतीय वायुसेना ने अन्य मिसाइलों का अंगोपयोग करके 21 मिसाइलों को प्रयोज्य बना दिया ।

(पैराग्राफ 10)

X दोषपूर्ण सामग्री का अनुमत करना

- एयरक्रू को प्रशिक्षण देने के लिए 1.08 लाख कारतूसों के निर्माण में प्रयोग किए जाने वाले शैल मैटिरियल के लिए घटिया स्तर की धातु का अनुमत करने की लापरवाही के कारण कारतूस अभीष्ट उद्देश्य की प्राप्ति करने में अयोग्य रहे और उनके निर्माण पर किए गए 3.58 करोड़ रुपए के व्यय पर प्रश्न चिन्ह लगा दिया है ।

(पैराग्राफ 12)

XI एक अनुपयुक्त प्रणाली की अधिप्राप्ति

- वायुसेना मुख्यालय ने 2.72 करोड़ रुपए की लागत पर 'विकोन-80' प्रणाली का आयात किया जो सी.सी.टी.वी. काल्पिक मूल्यांकन और हवाई छाया चित्रण के प्रसारण के लिए है । चूंकि वायुसेना मुख्यालय ने उपस्कर का डी.ओ.टी. सर्किट जिस पर उनका उपयोग किया जाना था, पर परीक्षण नहीं किया, प्रणाली का ईष्टतम उपयोग नहीं हुआ ।

(पैराग्राफ 14)

XII ट्रांसमीटरों का उपयोग में न लाया जाना

- नवम्बर 1991 से सितम्बर 1993 के दौरान 2.78 करोड़ रुपए की लागत में क्रय किए गए 35 में से 26 उच्च फ्रिक्वैन्सी ट्रांसमीटरों का, जब से क्रय किया है, कभी भी उपयोग नहीं किया गया ।

(पैराग्राफ 15)

XIII दौड़पथ की सफाई के यंत्रों का निर्माण

- अनुपयुक्त सहायक इंजनों का क्रय करने और अपर्याप्त कार्यवाही के कारण सितम्बर 1992 में क्रय किए गए 11 सफाई यंत्रों में से, सात का निर्माण करने में वायुसेना मुख्यालय पाँच वर्ष तक असफल रहा ।

(पैराग्राफ 17)

XIV जोखिम शर्त का अनुपालन न करने एवं प्रस्तावों की वैधता के अन्दर आपूर्ति आदेश देने में असफलता के कारण अतिरिक्त व्यय

- पूर्तिकर्ता के दोष के कारण वायुसेना मुख्यालय न केवल तौलियों की जोखिम क्रय करने में ही असफल रहा, अपितु प्रथम आपूर्ति आदेश के निरस्तीकरण के कारण मंगाई गई निविदाओं के संदर्भ में प्रस्तावों पर निर्णय लेने में भी असफल रहा । इस कारण 30.40 लाख रुपए की जोखिम क्रय वसूली छोड़नी पड़ी, निर्णय लेने में देशी के कारण 8.65 लाख रुपए का और अतिरिक्त व्यय भी हुआ ।

(पैराग्राफ 18)

XV कार्गो को छुड़ाने में विलम्ब

- वायुसेना मुख्यालय और आरोहण मुख्यालय मुम्बई की लापरवाही के कारण एक वायुयान के लिए आयात किए गए टायर और ट्यूबों पर 24.59 लाख रुपए का कन्टेनर डिटेंशन प्रभार और विलम्ब शुल्क भुगतान स्वरूप परिहार्य व्यय हुआ । मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा माल की नीलामी करने की अपनी धारणा से अवगत कराने के पश्चात् ही वायुसेना मुख्यालय सचेत हुआ ।

(पैराग्राफ 21)

XVI आयातित सोनारों का उपयोग में न लाया जाना

- नौसेना ने 1994-96 के दौरान नौसेना पोतों पर उपयोग हेतु दूर रेंज की पनडुब्बियों का पता लगाने के लिए 42 करोड़ रुपए की लागत पर तीन सोनारों का पहले ही आयात कर लिया, जबकि पोतों का क्रमशः 1998, 2000 तथा 2002 से पूर्व निर्माण सम्भव नहीं था । जब मंत्रालय ने सोनारों के आयात हेतु आदेश दिये थे, जनवरी 1994 तक तीन पोतों में से दो पोतों की नौतल तक भी स्थिति नहीं पहुंच पाई थी ।

(पैराग्राफ 24)

XVII अण्डरवाटर वाल्वों की अधिप्राप्ति में विलम्ब के कारण अतिरिक्त व्यय

- नौसेना मुख्यालय ने आई.एन.एस. विराट के लिए अण्डरवाटर वाल्वों के आयात पर अत्यावश्यकता के आधार पर न्यूनतम प्रस्ताव की उपेक्षा कर 73.65 लाख रुपए की अतिरिक्त राशि का व्यय किया । अन्ततः, वाल्वों की आपूर्ति में विलम्ब हुआ जिसके फलस्वरूप, विस्तृत ड्राई डॉकिंग पर 48 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ ।

प्राप्त 100 वाल्वों में से केवल 38 को ही मरम्मत अवधि के दौरान पोत में लगाया जा सका । शेष में से 80 लाख रुपए के 40 वाल्व या तो खराब हैं अथवा फालतू हैं ।

(पैराग्राफ 28)

XVIII लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर वसूली

- प्रतिवेदन में ऐसे तीन मामले सम्मिलित हैं जिनमें लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर विभागीय अधिकारियों ने 2.06 करोड़ रुपए के अधिक भुगतान की वसूली की या वसूली की सहमति दे दी ।

(पैराग्राफ 20, 32 और 34)

XIX एक प्रणाली की स्थापना एवं उसे चालू करने में अत्यधिक विलम्ब

- तीन वर्षों से अधिक समय तक टोरपीडो जासूसी प्रणाली हेतु सभी मदों को क्रय करने में नौसेना मुख्यालय की विफलता के कारण इसको पोत में संस्थापित करने में लगभग छः वर्षों का विलम्ब हुआ । 63.45 लाख रुपए लागत की प्रणाली को अभी तक प्रमाणित किया जाना शेष था ।

(पैराग्राफ 31)

XX नष्ट होने से बचाए गए पोत को छोड़ने में असावधानी

- बाह्य देश के एक पोत को नष्ट होने से बचाने के प्रभार के रूप में दो करोड़ रुपए की वसूली की सूचना देने में पूर्वी नौसेना कमाण्ड की असावधानी तथा उसके परिणामस्वरूप हुए विलम्ब के कारण पोत को छोड़ने के पांच वर्षों के उपरान्त भी उनके द्वारा दिए गए पते पर संपर्क करने पर पोत के स्वामी का पता नहीं लग सका ।

(पैराग्राफ 33)

XXI ड्राफ्ट आडिट पैराग्राफों पर मंत्रालयों/विभागों का प्रत्युत्तर

- ड्राफ्ट आडिट पैराग्राफों का प्रत्युत्तर छः सप्ताह के भीतर भेजने को लोक लेखा समिति की सिफारिशों तथा उसके आधार पर वित्त मंत्रालय के निर्देशों के बावजूद सचिव, रक्षा मंत्रालय ने इस प्रतिवेदन में सम्मिलित 32 पैराग्राफों/ पुनरीक्षणों में से 15 के प्रत्युत्तर नहीं भेजे ।

(पैराग्राफ 5)

XXII लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों पर की गई कार्यवाही

- लोक लेखा समिति ने इच्छा व्यक्त की कि सभी मंत्रालयों को लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों के सदन के पटल पर प्रस्तुत होने के तीन/चार माह के भीतर कमेटी को निवारक कार्यवाही सम्बन्धी टिप्पणियां प्रस्तुत कर देनी चाहिए । लोक लेखा समिति की सिफारिशों और उसके तदनुसार जारी वित्त मंत्रालय के अनुदेशों की उपेक्षा करते हुए रक्षा मंत्रालय ने 1993 से 1997 की लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित 52 पैराग्राफों पर निवारक कार्यवाही सम्बन्धी टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की ।

(पैराग्राफ 6)

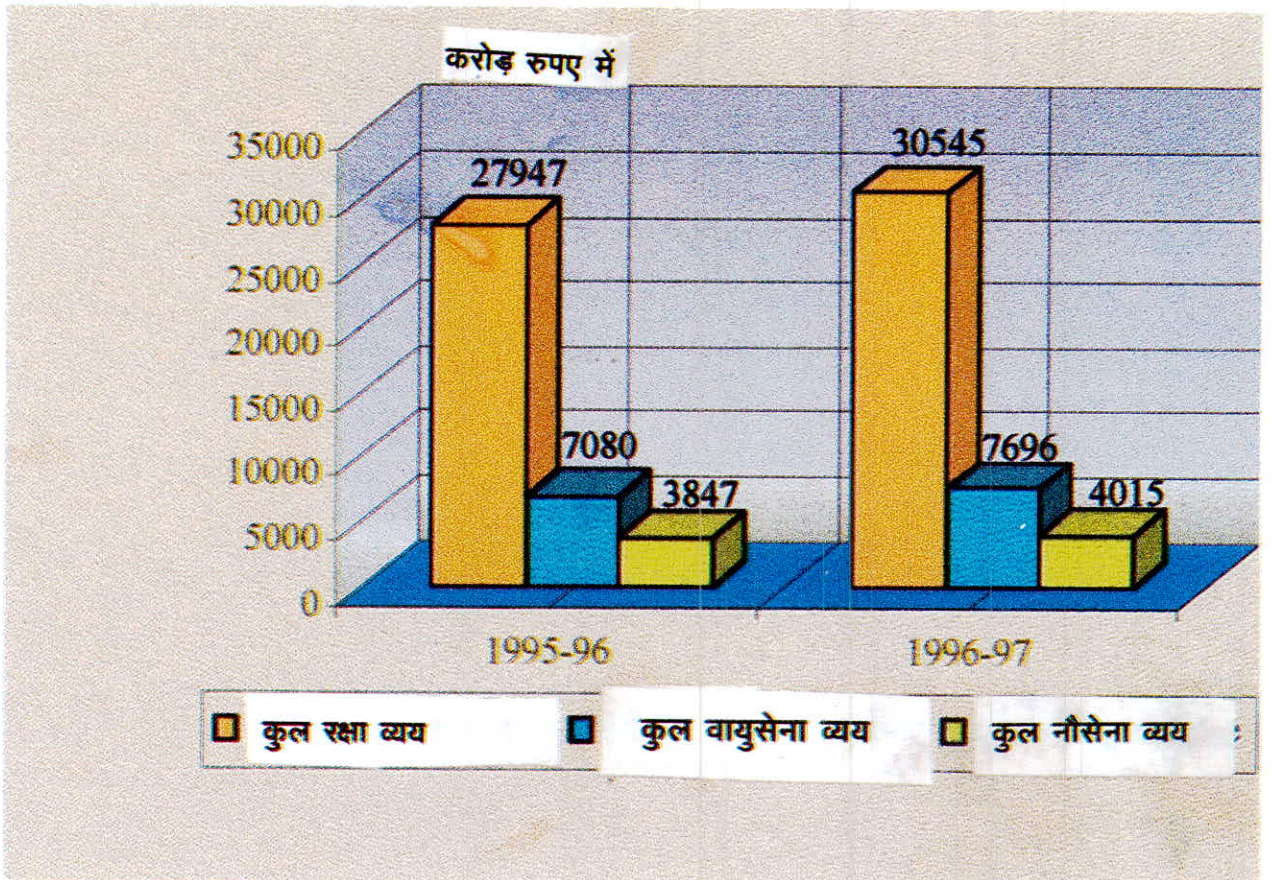
अध्याय I

वित्तीय पहलू

1 वित्तीय पहलू

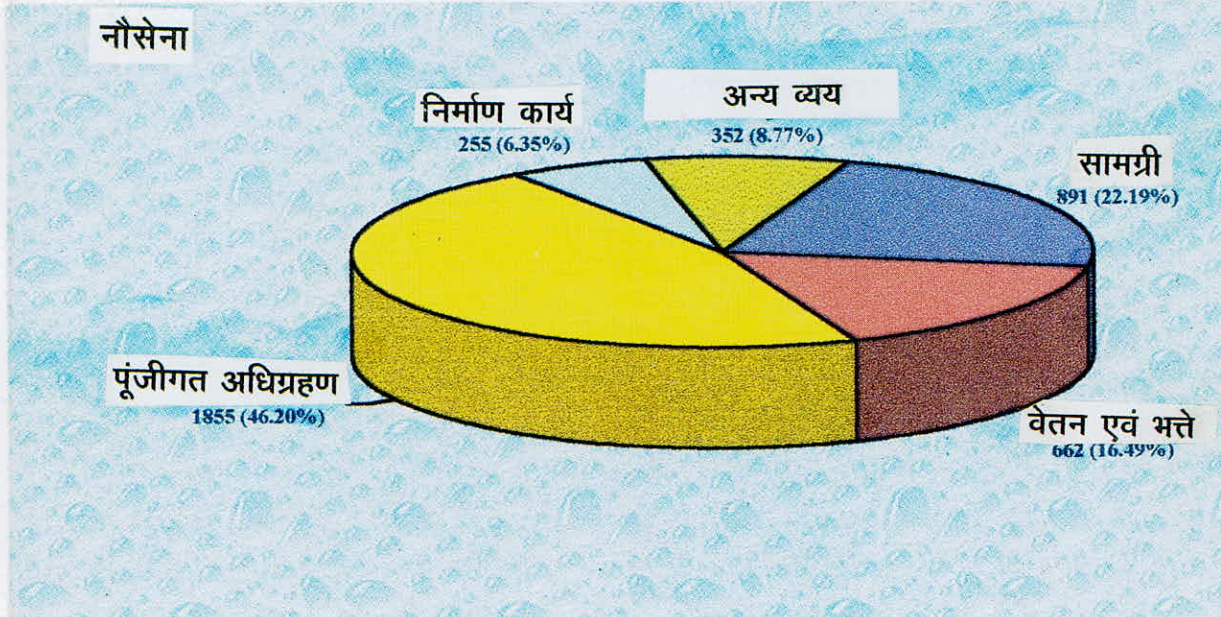
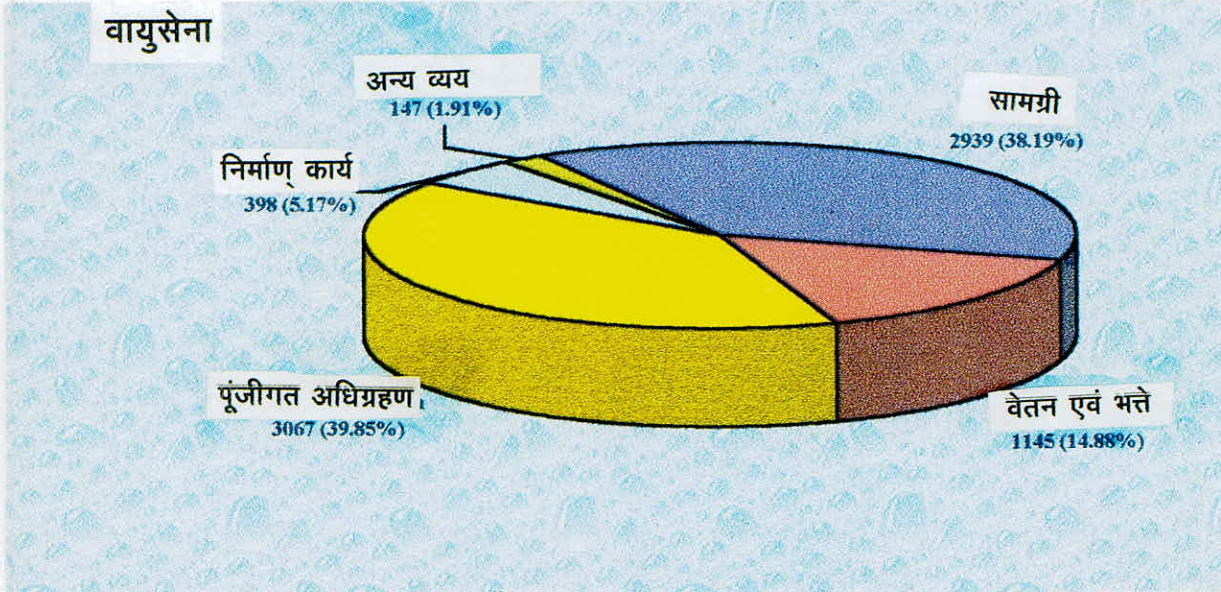
1.1 वर्ष 1996-97 के दौरान रक्षा सेवाओं पर कुल 30545 करोड़ रुपए का राजस्व और पूंजीगत व्यय हुआ जो कि वर्ष 1995-96 के दौरान रक्षा सेवाओं पर किए गए व्यय से 9.30 प्रतिशत अधिक था। वर्ष 1996-97 के लिए रक्षा सेवाओं पर किए गए व्यय में से 7696 करोड़ रुपए वायुसेना पर तथा 4015 करोड़ रुपए नौसेना पर व्यय हुआ जो कि पिछले वर्ष के दौरान हुए व्यय से 8.70 प्रतिशत तथा 4.37 प्रतिशत अधिक था।

कुल रक्षा व्यय में वायुसेना और नौसेना का भाग



1.2 वायुसेना और नौसेना द्वारा वर्ष 1996-97 के दौरान पूंजीगत अधिग्रहण, सामग्री, वेतन एवं भत्ते और निर्माण कार्यों पर किए गए व्यय का अंश नीचे पाई चार्ट में दर्शाया गया है :

(करोड़ रुपए में)



1.3 वायुसेना, नौसेना एवं तटरक्षक से सम्बन्धित लेन-देन तथा कतिपय परियोजनाओं/गतिविधियों की लेखा परीक्षा द्वारा पुनरीक्षण से अविवेकपूर्ण

नियोजन, निर्णय लेने में विलम्ब, परियोजना कार्यान्वयन में कमियाँ, सामरिक महत्व के कीमती उपस्करों के आयात में त्रुटियाँ तथा इनका उपयोग में न लाया जाना, सुविधाओं के सृजन में लागत एवं समय का अतिक्रमण, परिहार्य अधिप्राप्ति जिससे कि निरर्थक निवेश हुआ, अधिक भुगतान और अतिरिक्त व्यय आदि के मामले देखने में आए ।

1.4 वर्ष के दौरान लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर 34.71 लाख रुपए वसूल किए गए । इसके अतिरिक्त, वर्ष के दौरान लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर 1.71 करोड़ रुपए की वसूली विभाग ने स्वीकार की और बताया कि इस राशि की वसूली कर ली जाएगी ।

अध्याय II

रक्षा मंत्रालय

पुनरीक्षण

2 अतिविशिष्ट व्यक्तियों एवं अन्य अधिकृत व्यक्तियों के लिए वायु परिवहन की सुविधाएं

2.1 प्रस्तावना

विशिष्ट व्यक्तियों को देश के भीतर वायु परिवहन की सुविधा प्रदान करने हेतु रक्षा मंत्रालय नई दिल्ली स्थित वायुसेना कम्यूनिकेशन स्क्वॉड्रन में वायुयानों का एक बेड़ा रखता है। वर्तमान में स्क्वॉड्रन के पास तीन बोईंग 737, सात एवरो वायुयान एवं छः एम.आई-8 हेलिकॉप्टर हैं। विशिष्ट व्यक्तियों की उड़ानों से सम्बन्धित आदेशों में यह प्रावधान है कि राष्ट्रपति, उपराष्ट्रपति, प्रधानमंत्री एवं विदेशी सरकारों के प्रमुख, जो कि 'अतिविशिष्ट व्यक्ति' की श्रेणी में आते हैं, के अतिरिक्त अन्य अधिकृत व्यक्ति जैसे कि रक्षा मंत्री, गृह मंत्री, मंत्रीमंडल सचिव, रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री, तीनों सेनाओं के प्रमुख, रक्षा सचिव तथा रक्षा विभाग से सम्बन्धित प्रवर सैनिक एवं असैनिक अधिकारी भी, विशिष्ट उड़ानों की सुविधा का उपयोग कर सकते हैं। तथापि, अन्य अधिकृत व्यक्ति, जहां तक संभव है शासकीय कार्य हेतु वाणिज्यिक वायु सेवाओं का उपयोग करेंगे।

2.2 लेखा परीक्षा का विषय क्षेत्र

लेखा परीक्षा द्वारा स्क्वॉड्रन के वायुयानों के उपयोग की समीक्षा के उपरान्त टिप्पणी भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन संख्या 3 वर्ष 1989 के पैराग्राफ 4 में की गई थी। जनवरी 1991 में रक्षा मंत्रालय ने अपनी कार्यवाही टिप्पणी में बताया कि दोषनिवारक/सुधारात्मक कार्यवाही कर ली गई है। मार्च-जून 1997 के दौरान लेखा परीक्षा में स्क्वॉड्रन के वायुयानों के वर्ष 1992-93 से 1996-97 तक की अवधि में किए गए उपयोग तथा विशेष उड़ानों से सम्बन्धित नियमों एवं प्रक्रियाओं के पालन किए जाने की समीक्षा की गई।

2.3 संगठनात्मक प्रबन्ध

स्क्वॉड्रन पश्चिमी वायुसेना कमान के क्रियात्मक एवं प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन कार्य करता है। अधिकृत व्यक्तियों के वायुवहन हेतु निवेदन वायुसेना मुख्यालय एवं/अथवा मंत्रालय को किये जाते हैं। वायुसेना मुख्यालय से स्वीकृति प्राप्त होने के उपरान्त स्क्वॉड्रन उड़ानों का प्रबन्ध करता है।

2.4 विशिष्टताएं

- विशिष्ट व्यक्तियों के स्क्वॉड्रन के वायुयानों के बेड़े की संख्या एवं उपयोग पर, जिस पर पर्याप्त पूंजीगत एवं आवर्ती व्यय आता है, उचित नियंत्रण नहीं रखा जाता। अतिविशिष्ट व्यक्तियों द्वारा प्रति विमान का सीमित उपयोग, अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा वाणिज्यिक उड़ानों का उपयोग करने की बजाय विशिष्ट उड़ानों के प्रयोग की अनिवार्यता स्थापित किए जाने में विफलता आदि से यह पक्की धारणा बनती है कि वायुयानों के बेड़े का अधिक प्रावधान किया गया है।
- अतिविशिष्ट व्यक्तियों ने, जिनके लिए भारतीय वायुसेना विशिष्ट व्यक्तियों के स्क्वॉड्रन का अनुरक्षण करती है, वास्तव में बोईंग एवं एवरो विमानों की विशेष उड़ानों के कुल उड़ान घंटों का मात्र 23.5 प्रतिशत ही उपयोग किया। औसत आधार पर, अतिविशिष्ट व्यक्तियों ने प्रति वायुयान प्रतिमाह केवल लगभग 20 घंटे उपयोग किया, जिसमें से लगभग 15 घंटे बोईंग 737 विमान का उपयोग किया गया।
- आदेशों की मूल भावना के अनुसार, अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा विशेष उड़ानों का उपयोग नियमन न मान कर अपवाद के रूप में किया जाना था। जब भी सम्भव हो, उन्हें वाणिज्यिक उड़ानों का प्रयोग करना था। अन्य अधिकृत व्यक्तियों ने 1992-97 की पांच वर्ष की अवधि के दौरान 6614 घंटे के लिए विशेष उड़ानों का उपयोग किया, जिसमें से 2361 घंटों की उड़ाने बोईंग 737 की थीं।
- विशेष उड़ानों की मांग करने एवं संस्वीकृति प्रदान करने की प्रणाली में यह प्रमाणित करने की गुंजाइश नहीं थी कि अन्य अधिकृत व्यक्ति विशेष उड़ानों की मांग करने के बजाय वाणिज्यिक उड़ानों का उपयोग क्यों नहीं कर सके। इस प्रणाली में इस आशय का भी प्रावधान नहीं है कि मंत्रालय अथवा वायुसेना मुख्यालय जांच कर सके कि जहां तक सम्भव हो सके, वाणिज्यिक उड़ानों के उपयोग से सम्बन्धित सरकारी आदेशों का पालन किया गया है अथवा नहीं।

- अन्य विशिष्ट व्यक्तियों द्वारा की गई विशेष उड़ानों की न केवल अनिवार्यता ही प्रमाणित नहीं की गई बल्कि विशिष्ट उड़ानों के उपयोग के ढांचे से ज्ञात होता था कि व्यय किये गए धनकी उपयोगिता के सम्बन्ध में भी कम रुचि ली गई जैसे कि बोईंग तथा एवरो विमानों का उपयोग उन गंतव्य स्थानों के लिए किया गया जो कि वाणिज्यिक उड़ान सेवा से भली-भांति जुड़े हुए थे तथा कई अवसरों पर प्रति ट्रिप पांच से भी कम व्यक्तियों को ले जाने हेतु इन विमानों का उपयोग किया गया ।
- खाली उड़ानों की अधिकता से भी यह स्पष्ट था कि आर्थिक मितव्ययता की ओर कम ध्यान दिया गया । वायुयान नई दिल्ली खाली वापिस लाए गए एवं फिर उन्हीं अन्य अधिकृत व्यक्तियों को उन्हीं दूरस्थ स्थानों से वापिस लाने के लिए अगले दिन अथवा बाद में खाली भेजे गए । स्कवॉड्रन ने हेलिकॉप्टरों को भी उन दूरस्थ स्थानों के लिए खाली उड़ाया जहां कि अन्य विशिष्ट व्यक्ति बोईंग अथवा एवरो वायुयानों से गए थे तथा जहां से उन्हें गंतव्य स्थानों हेतु हेलिकॉप्टर द्वारा उड़ना था । हेलिकॉप्टरों ने अत्यधिक खाली उड़ाने भरी जोकि कुल उड़ानों का 82 प्रतिशत था ।
- इस पुनरीक्षण में मंत्रालय के अनुमोदन के बगैर अनाधिकृत एवं मनमाने तरीके से अन्य स्कवॉड्रन से इस स्कवॉड्रन में वायुयानों के स्थानांतरण को भी रेखांकित किया गया है ।
- विशिष्ट व्यक्तियों की उड़ानों को नियमित करने वाले आदेश, अतिविशिष्ट व्यक्तियों/अन्य अनाधिकृत व्यक्तियों के साथ जाने वाले अनाधिकृत व्यक्तियों एवं उनके द्वारा वायुयानों के व्यक्तिगत उपयोग के सम्बन्ध में प्रभारों की वसूली की प्रणाली यह अच्छी तरह सुरक्षित नहीं करती कि अनाधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपयोग में लाई गई यह शासकीय उड़ाने वास्तविक थीं तथा इस प्रकार के उपयोग के प्रति प्रभार की पवसूली भी सुनिश्चित नहीं करती ।

2.5 वायुयानों की अधिप्राप्ति एवं उपयोग

2.5.1 मंत्रालय ने दो बोईंग 737 विमानों की अधिप्राप्ति की तथा अप्रैल - जून 1984 में इनका विशिष्ट व्यक्तियों के स्कवॉड्रन में प्रवर्तन किया ।

वायुसेना मुख्यालय ने अनधिकृत रूप से दो बोईंग विमान स्कवॉड्रन को स्थानांतरित कर दिए ।

प्रत्येक वायुयान का प्रतिमाह 75 उड़ान घंटे का उपयोग निर्धारित किया गया । 1992-93 तक स्कवॉड्रन के पास संस्वीकृत स्थापना के अनुसार दो बोईंग वायुयान थे । यद्यपि, सरकार ने स्कवॉड्रन के लिए दो बोईंग वायुयानों की संख्या अनुमोदित की थी परन्तु अगस्त 1993 में वायुसेना मुख्यालय ने मंत्रालय की

अनुमति के बिना ही दो अतिरिक्त बोईंग विमानों को एक अन्य वायुसेना यूनिट से इस स्क्वॉड्रन को स्थानांतरित कर दिया ।

जबकि वायुसेना मुख्यालय ने इन दो अनाधिकृत रूप से स्थानांतरित किए गए दो वायुयानों में से एक वायुयान को अनावश्यक रूप से 23 माह स्क्वॉड्रन में रखने के उपरान्त जून 1995 में मूल यूनिट को वापिस भेज दिया, दूसरा वायुयान अभी भी स्क्वॉड्रन के पास था ।

2.5.2 बोईंग विमानों का उपयोग

बोईंग विमानों के कुल उड़ान घंटों का केवल 29 प्रतिशत ही अतिविशिष्ट व्यक्तियों के कार्य पर उपयोग हुआ

स्क्वॉड्रन के 1992-97 की अवधि के अभिलेखों की जांच से प्रकट हुआ कि कुल 9425.50 उड़ान घंटों (मानकीय लागत 210.30 करोड़ रुपए) में से केवल 2762.10 उड़ान घंटे ही, जो कि कुल उड़ान घंटों का 29 प्रतिशत था, अतिविशिष्ट व्यक्तियों के परिवहन कार्य पर उपयोग किए गए जिसका विवरण निम्न प्रकार है :

वास्तविक उड़ान घंटे						
वर्ष	निर्धारित उड़ान घंटे	अतिविशिष्ट व्यक्ति	अन्य अधिकृत व्यक्ति	प्रशिक्षण	विविध	कुल घंटे: मिनट
1992-93	1800	482:40	503:55	583:35	4:35	1574:45
1993-94	3000	593:55	435:25	671:40	5:45	1706:45
1994-95	3600	417:55	520:30	1276:45	7:00	2222:10
1995-96	2925	519:10	517:55	805:20	6:45	1849:10
1996-97	2700	748:30	383:30	929:45	11:15	2073:00
कुल	14025	2762:10	2361:15	4267:05	35:20	9425:50
उड़ान घंटे @ प्रतिमाह प्रति वायुयान		14:48	12:39	22:52	0:11	50:30

@ प्रतिमाह वायुयान की औसत उपलब्धता के आधार पर

जबकि प्रत्येक बोईंग वायुयान का अतिविशिष्ट व्यक्तियों की उड़ान हेतु एक माह में केवल 14.48 घंटे उपयोग किया गया, शेष उड़ान घंटों का उपयोग अन्य कार्यों पर किया गया, उड़ान समय का 25 प्रतिशत अन्य अधिकृत व्यक्तियों की विशेष उड़ानों पर उपयोग किया गया एवं 45 प्रतिशत प्रशिक्षण में उपयोग किया गया । स्क्वॉड्रन में बोईंग विमानों का प्रवर्तन केवल

अतिविशिष्ट व्यक्तियों हेतु ही किया गया था। बोईंग वायुयानों का 2361:15 घंटे का 50.62 करोड़ रुपए मानकीय लागत पर अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा किया गया उपयोग परिहार्य था।

2.5.3 अनाधिकृत तौर पर स्थानांतरित किए गए बोईंग वायुयानों का उपयोग

मंत्रालय के अनुमोदन के बगैर एक अन्य वायुसेना यूनिट से विशिष्ट व्यक्तियों के स्कॉड्रन में स्थानांतरित किए गए दो बोईंग वायुयानों का एक बार भी अतिविशिष्ट व्यक्तियों के उड़ान कार्यों हेतु उपयोग नहीं किया गया। इस के विपरीत इन का उपयोग अन्य अधिकृत व्यक्तियों की विशेष उड़ानों एवं प्रशिक्षण हेतु किया गया जिसका विवरण निम्न प्रकार है:

विशिष्ट व्यक्तियों के स्कॉड्रन में अनधिकृत तौर पर स्थानांतरित किए गए दो बोईंग वायुयानों का उपयोग अतिविशिष्ट व्यक्तियों की उड़ान हेतु नहीं किया गया।

वास्तविक उड़ान घंटे				
वर्ष	अति विशिष्ट व्यक्ति	अन्य अधिकृत व्यक्ति	प्रशिक्षण	कुल घंटे : मिनट
1993-94	शून्य	161:35	289:05	450:40
1994-95	शून्य	241:40	961:55	1203:35
1995-96	शून्य	311:00	448:00	759:00
1996-97	शून्य	252:35	415:15	667:50
कुल		966:50	2114:15	3081:05
उड़ान घंटे @ प्रतिमाह प्रति वायुयान		14:27	31:37	46:04
@ वायुयान की औसत उपलब्धता के आधार पर				

इस प्रकार, जबकि वायुसेना मुख्यालय द्वारा दो बोईंग 737 विमानों का अनाधिकृत स्थानांतरण जोकि वास्तव में अन्य संक्रियात्मक उद्देश्य से क्रय किए गए थे, निर्णय की स्वच्छन्दता को प्रकट करता है उनका वास्तविक उपयोग इस आशय की पुष्टि करता है कि एक अन्य स्कॉड्रन की संक्रियात्मक आवश्यकता को हानि पहुंचा कर बेड़े का संवर्धन किया गया जो कि यथार्थवादी और स्वीकार्य आधार पर आधारित नहीं था।

2.5.4 एवरो वायुयान

मंत्रालय ने एवरो विमान के लिए प्रतिमाह प्रति वायुयान 45 घंटे का उड़ान कार्य निर्धारित किया। 1992-97 की अवधि के दौरान सात एवरो विमानों का कुल वास्तविक उड़ान घंटे निम्न प्रकार थे:

वास्तविक उड़ान घंटे						
वर्ष	आधिकृत कार्य	अतिविशिष्ट व्यक्ति/अन्य अधिकृत व्यक्ति	प्रशिक्षण	रुट ट्रैफिक रोल	विविध	कुल घंटे: मिनट
1992-93	3780	1183:45	547:15	492:00	65:50	2288:50
1993-94	3780	1211:40	493:05	283:20	81:35	2069:40
1994-95	3780	1085:50	696:05	188:04	31:30	2001:30
1995-96	3780	1376:10	695:30	340:00	37:10	2448:50
1996-97	3780	1507:20	519:45	420:10	58:30	2505:45
कुल	18900	6364:45 @	2951:40	1723:35	274:35	11314:35
औसतन उड़ान घंटे प्रति वायुयान प्रतिमाह		15:90	7:02	4:06	0:39	26:56
वायुयान संख्या		= 7 संख्या				
@अतिविशिष्ट व्यक्तियों द्वारा उपयोग		= 2111: 20 घंटे				
@अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपयोग		= 4253: 25 घंटे				

निर्धारित 45 उड़ान घंटे प्रतिमाह के उपयोग के प्रति एवरो वायुयान केवल 26:56 घंटे ही उपयोग में लाया गया।

औसतन प्रतिमाह प्रति एवरो वायुयान का केवल 26.56 घंटे ही उपयोग किया गया। इसमें से केवल 15.09 घंटे प्रति वायुयान प्रतिमाह ही अतिविशिष्ट व्यक्तियों एवं अन्य अधिकृत व्यक्तियों की विशेष उड़ानों हेतु उपयोग किए गए। एवरो विमानों के कुल उपयोग का लगभग 18.66 प्रतिशत ही अतिविशिष्ट व्यक्तियों के लिए किया गया जो कि समस्त उपयोग का केवल एक बहुत छोटा भाग था।

एवरो विमानों को 2951 उड़ान घंटे के लिए, जो कि समस्त उड़ान घंटों का 26 प्रतिशत था तथा जिसका मानकीय व्यय 27.49 करोड़ रुपए था, प्रशिक्षण के उद्देश्य के लिए उपयोग किया गया एवं 1723 घंटे (मानकीय लागत 16.05 करोड़ रुपए) 'रुट ट्रैफिक रोल' के लिए उपयोग किया गया। स्क्वॉड्रन ने बताया कि 'रुट ट्रैफिक रोल' स्क्वॉड्रन के कर्मियों के वाहन के दायित्व को निभाने के लिए किया जाता है। तथापि, एस.एफ.आर. में रुट ट्रैफिक रोल के अन्तर्गत वहन किए गए कर्मियों के नाम नहीं दर्शाये गए। सरकारी आदेशों के अनुसार इस स्क्वॉड्रन को अतिविशिष्ट व्यक्तियों एवं अन्य अधिकृत व्यक्तियों को वायु परिवहन की सुविधा प्रदान करने का कार्य सौंपा गया है तथा आर.टी.आर. सम्बन्धी कार्य इसके कार्यक्षेत्र में नहीं आता। इस प्रकार, वायुयानों का एक ऐसे उद्देश्य के लिए उपयोग, जिसका उल्लेख

सरकारी आदेशों में नहीं है, अपनी यथार्थता सिद्ध नहीं करता ।

2.6 आर्थिक मितव्ययता का विचार एवं सरकारी आदेशों का अनुपालन

सरकारी आदेशों में यह निर्दिष्ट है कि अन्य अधिकृत व्यक्ति जब भी सम्भव हो, वाणिज्यिक वायुसेवा का उपयोग करें । परन्तु अन्य अधिकृत व्यक्तियों ने भारतीय वायुसेना की विशिष्ट उड़ानों का बारंबार उपयोग किया ।

अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा सरकारी कार्यो हेतु विशिष्ट उड़ानों के उपयोग सम्बन्धी सरकारी आदेशों में स्पष्टतः निर्दिष्ट हैं कि उपयोगकर्ता, जब भी सम्भव हो, वाणिज्यिक वायु सेवाओं का उपयोग करेंगे । इस प्रतिबन्ध शर्त का मूल उद्देश्य यह है कि जहां तक सम्भव हो अन्य अधिकृत व्यक्ति वाणिज्यिक वायुसेवा का उपयोग करें तथा केवल उन्हीं स्थानों के लिए विशेष उड़ानों का उपयोग करें जो कि वाणिज्यिक वायुसेवा से जुड़े नहीं है अथवा आपातकालीन स्थिति में आवश्यकता पड़ने पर विशेष उड़ानों का उपयोग करें । तथापि, विशेष उड़ानों की मांग एवं कागज़ात पद्धति में यह सुनिश्चित करने की गुंजाइश नहीं है कि अन्य अधिकृत व्यक्ति भारतीय वायुसेना की विशिष्ट उड़ानों की बजाय वाणिज्यिक उड़ानों का उपयोग क्यों नहीं कर सके । मांग पद्धति एवं मांगपत्र के प्रारूप में यह प्रावधान नहीं है कि वाणिज्यिक वायुसेवा के उपयोग न करने के कारणों को रिकार्ड किया जाए । वायुसेना मुख्यालय से, अधीनस्थ कार्यालय होने के कारण यह अपेक्षा नहीं की जा सकती कि वह अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदत्त मांग पत्रों पर यह सुनिश्चित करने के लिए आपत्ति उठाये कि वाणिज्यिक वायुसेवा का प्रयोग क्यों नहीं किया जा सकता, विशेषतः जबकि यह मांगपत्र रक्षा मंत्रालय से हों । इस प्रकार, अन्य विशिष्ट व्यक्तियों द्वारा विशिष्ट व्यक्तियों के स्कवॉड्रन के वायुयानों के उपयोग का औचित्य पारदर्शी नहीं था ।

सरकारी आदेशों के अनुसार, अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा वाणिज्यिक उड़ानों का उपयोग किया जाना नियम था तथा उनके द्वारा भारतीय वायुसेना की विशेष उड़ानों का उपयोग किया जाना एक अपवाद था । इस प्रकार, जब तक यह सिद्ध न किया जाए कि सरकारी कार्य के लिए वाणिज्यिक उड़ानों का उपयोग करना किसी कारणवश, आपातकालीन स्थितियों सहित, सम्भव नहीं था, तब तक विशेष उड़ानों की मांग एवं इनका उपयोग सरकारी आदेशों की भावना के विपरीत था ।

एस.एफ.आरस. की लेखा परीक्षा द्वारा नमूना जांच से प्रकट हुआ कि अन्य अधिकृत व्यक्तियों ने 652 अवसरों पर बोईंग वायुयान द्वारा तथा 408 अवसरों पर एवरो वायुयान द्वारा नई दिल्ली से मुम्बई, जामनगर, पुणे, चण्डीगढ़,

इन्दौर, गुवहाटी, हैदराबाद, कलकत्ता, जोधपुर, लखनऊ, बंगलौर आदि स्टेशनों की यात्रा की जो कि वाणिज्यिक वायुसेवा से भली-भाति जुड़े हुए हैं। लेखा परीक्षा को उपलब्ध कराए गए दस्तावेजों के आधार पर इन विशिष्ट उड़ानों में से किसी की भी अपरिहार्यता सिद्ध नहीं होती थी।

2.7 वायुयानों की भार क्षमता का बहुत कम उपयोग

बोईंग वायुयान को अतिविशिष्ट व्यक्तियों के अपेक्षित स्तर का बनाने हेतु इस के अन्दरूनी भाग की पुनः सज्जा की गई जिस से इस की भार क्षमता 126 से घटा कर 54 यात्रियों के लिए कर दी गई। इसी प्रकार, एवरो वायुयान की भार क्षमता भी 43 यात्रियों से घटा कर 20 यात्रियों के लिए कर दी गई।

अन्य अधिकृत व्यक्तियों ने यात्रियों की संख्या कम होने पर भी बोईंग/एवरो वायुयानों का उपयोग किया।

जैसा कि पूर्व पैराग्राफ में बताया गया है, अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा विशिष्ट उड़ानों के उपयोग में व्यय की मितव्यता के विचार का कोई प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया जैसा कि वाणिज्यिक वायुसेवाओं का उपयोग करने पर ही हो सकता था। अन्य अधिकृत व्यक्तियों ने तब भी बोईंग एवं एवरो विमानों का उपयोग किया जबकि बहुत कम व्यक्तियों ने यात्रा करनी थी।

इस पृष्ठभूमि को ध्यान में रखते हुए कि बोईंग विमानों का स्कॉडून में प्रावधान जो मुख्यतः अतिविशिष्ट व्यक्तियों के उपयोग हेतु किया गया था, बोईंग विमानों का कम भार क्षमता के साथ अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपयोग वांछनीय नहीं था।

अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा एवरो वायुयान में की गई 1814 उड़ानों में से 748 उड़ानों में केवल एक से पांच यात्रियों का वायु परिवहन किया गया।

अन्य अधिकृत व्यक्तियों ने 169 अवसरों पर बोईंग विमानों का उपयोग किया जब कि दल में कुल व्यक्तियों की संख्या पांच अथवा कम थी। 436 अवसरों पर दल के कुल यात्रियों की संख्या 10 के बराबर अथवा उससे कम थी एवं 294 अवसरों पर यात्रियों की संख्या 15 अथवा उससे कम थी।

इसी प्रकार, अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा एवरो वायुयानों में की गई 1814 उड़ानों में से 748 उड़ानों में, जो कि कुल उड़ानों का 41 प्रतिशत थी, यात्रियों की संख्या एक से पांच के बीच थी।

2.8 एम.आई.-8 हेलिकॉप्टर

मंत्रालय ने प्रति हेलिकॉप्टर प्रतिमाह केवल 25 उड़ान घंटों का

मापदण्ड निर्धारित किया था। छः एम.आई.-8 हेलिकॉप्टरों द्वारा 1992-97 की अवधि के दौरान वास्तविक उड़ान घंटे निम्न प्रकार थे:

वास्तविक उड़ान घंटे					
वर्ष	अधिकृत कार्य घंटे	अतिविशिष्ट व्यक्ति/अन्य व्यक्ति रोल घंटे	प्रशिक्षण घंटे	विविध घंटे	कुल घंटे :मिनट
1992-93	2280	991:40	446:30	27:05	1465:15
1993-94	1800	1131:30	270:25	31:20	1433:15
1994-95	1800	718:55	459:55	41:00	1219:50
1995-96	1800	1370:05	374:10	43:55	1788:10
1996-97	1800	1408:40	219:10	42:10	1670:00
कुल	9480	5620:50	1770:10	185:30	7576:30
औसतन उड़ान घंटे प्रति हेलिकॉप्टर प्रतिमाह		15:37	4.55	0.31	21:02

इस प्रकार, प्रत्येक हेलिकॉप्टर प्रतिमाह औसतन केवल 21 घंटे के लिए उपयोग किया गया। इनमें से 15.37 घंटे प्रति हेलिकॉप्टर प्रतिमाह अतिविशिष्ट व्यक्तियों/अन्य अधिकृत व्यक्तियों के वायु परिवहन हेतु उपयोग में लिए गए।

2.9 खाली उड़ान

बोईंग तथा एवरो विमानों की खाली उड़ाने कुल विशिष्ट उड़ान घंटों का 31.40 एवं 33.37 प्रतिशत थीं।

हेलिकाप्टरों के मामले में, खाली उड़ानों का प्रतिशत 82.43 प्रतिशत था जो कि अत्यधिक था।

सरकारी आदेशों के अनुसार, जहाँ तक सम्भव हो, गन्तव्यों से लौटते समय होने वाली वायुयानों की अनावश्यक खाली उड़ानों तथा इसके पश्चात् उसी यात्री को वापिस लाने के लिए होने वाली खाली वायुयान उड़ानों से बचा जाना चाहिए। उड़ान अभिलेखों के विश्लेषण से पता चला कि 1992-97 की अवधि के दौरान बोईंग एवं एवरो वायुयानों की खाली उड़ानें, अतिविशिष्ट व्यक्तियों/अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपयोग किए जाने वाले कुल विशेष उड़ान घंटों का क्रमशः 31.40 तथा 33.37 प्रतिशत थी तथा इनकी कुल मानकीय लागत 54.72 करोड़ रुपए थी। एम.आई.-8 हेलिकॉप्टरों को अन्य स्टेशनों पर बेस से स्थापित करने तथा वापिसी से सम्बन्धित खाली उड़ानें, अतिविशिष्ट व्यक्तियों/अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा की गई कुल विशेष उड़ानों का 82.43 प्रतिशत थी, जो कि अत्यधिक था तथा इस पर 38.80 करोड़ रुपए व्यय हुए। हेलिकॉप्टरों की अधिकतर खाली उड़ानें हेलिकॉप्टरों को नई

दिल्ली से अन्य गन्तव्य स्थानों पर खाली उड़ानों की प्रथा के कारण थी जहां कि अन्य अधिकृत व्यक्ति बोईंग/एवरो विमानों की विशेष उड़ानों से जाते थे । हेलिकॉप्टर मुम्बई, पुने, वाराणसी एवं लखनऊ जैसे दूरस्थ स्थानों को खाली उड़ाये जाते थे तथा वहां से खाली नई दिल्ली वापिस आते थे ।

लेखा परीक्षा में यह भी प्रकट हुआ कि बोईंग एवं एवरो दोनों प्रकार के वायुयान बंगलौर, गुवाहाटी, विशाखापत्तनम् , कोयम्बटूर, हैदराबाद, पुने, नागपुर, इन्दौर, पोर्टब्लेयर, कार्निक आदि दूरस्थ स्थानों से नई दिल्ली खाली वापिस लाए जाते थे तथा अगले दिन अथवा बाद में उन्हीं अधिकृत व्यक्तियों को वापिस लाने के लिए भेजे जाते थे ।

2.10 विशेष उड़ानों का अन्य अधिकृत यात्रियों द्वारा उपयोग

1992-97 की अवधि के दौरान, अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा की गई विशेष उड़ानों से निम्नांकित स्थिति प्रकट हुई:

1992.97 के दौरान अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा वायुयान का उपयोग			
वायुयान का प्रकार	बोईंग	एवरो	कुल उड़ान घंटे
रक्षा मंत्री @	302	273	575
राज्य रक्षा मंत्री	92	162	254
राज्य उप रक्षा मंत्री	-	106	106
वायुसेना अध्यक्ष	665	115	780
थलसेना अध्यक्ष	474	567	1041
नौसेना अध्यक्ष	348	477	825
अन्य	481	2553	3034
कुल	2362	4253	6615

@ एक वर्ष तथा नौ माह की अवधि के दौरान कुल उड़ान घंटे क्योंकि प्रधान मंत्री शेष अवधि के दौरान रक्षा मंत्री का पद भी देख रहे थे ।

अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा वायुयानों का उपयोग

अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा वर्ष 1992-93 के दौरान उड़ान घंटों के कुल उपयोग तथा 1996-97 की अवधि के दौरान जबकि पृथक रक्षा मंत्री रक्षा मंत्रालय का कार्यभार संभाले हुए थे, नौ माह में किए गए अनुपातिक उपयोग की गणना करने से पता चला कि रक्षा मंत्री ने अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा की गई बोईंग एवं एवरो विमानों की कुल विशेष उड़ानों के उपयोग का 25 प्रतिशत तक उपयोग किया ।

अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा बोर्डिंग वायुयानों में की गई कुल विशेष उड़ानों का 28 प्रतिशत वायुसेना अध्यक्ष ने उपयोग किया जब कि थलसेना अध्यक्ष एवं नौसेना अध्यक्ष द्वारा किए गए उपयोग का प्रतिशत क्रमशः 20 एवं 14.7 था ।

रक्षा मंत्री/राज्य रक्षा मंत्री/रक्षा उप मंत्री द्वारा उपयोग की गई विशेष उड़ानों का स्वरूप

वर्ष/अवधि	विशेष उड़ानों की कुल संख्या	एक ही स्थान के लिए बार-बार की गई उड़ानों की संख्या	बार बार की गई उड़ानों के स्थान का नाम	टिप्पणी
रक्षा मंत्री				
1992-93	132	88	मुम्बई/पुने	* 1993.96 के दौरान प्रधान मंत्री रक्षा मंत्री का कार्य भार पद भी देख रहे थे ।
1993-94	शून्य	शून्य *	-	
1994-95	शून्य	शून्य *	-	
1995-96	शून्य	शून्य *	-	
1996-97	216	136	लखनऊ	
रक्षा राज्य मंत्री				
1992-93	21	2	तिरुअन्तापुरम्	
1993-94	26	2	कोची	
1994-95	16	शून्य	शून्य	
1995-96	16	3	हैदराबाद	
1996-97	19	4	तामबरम	
रक्षा उप मंत्री				
1992-93	शून्य	शून्य	शून्य	1995-96 के दौरान ही रक्षा उप मंत्री कार्यरत थे ।
1993-94	शून्य	शून्य	शून्य	
1994-95	शून्य	शून्य	शून्य	
1995-96	62	12	भोपाल	
1996-97	शून्य	शून्य	शून्य	

लेखा परीक्षा द्वारा की गई समीक्षा से आगे यह भी ज्ञात हुआ कि सम्बन्धित अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा किए गए कुल दौरो में कुछ विशेष स्थानों जैसे मुम्बई, पुने, लखनऊ, भोपाल आदि स्थानों पर किए गए दौरों का बाहुल्य था जिसका प्रतिशत कुल दौरों का 19 से 67 प्रतिशत था । मुम्बई, पुने, लखनऊ एवं भोपाल को बार बार की गई 236 विशेष उड़ानों

में से 98 उड़ानें बोईंग वायुयानों की थी । 1992-93 के दौरान रक्षा मंत्री द्वारा 132 विशेष उड़ानों में से 88 मुम्बई तथा पुने की थीं । 1996-97 के नौ माह के दौरान की गई 216 उड़ानों में से, 136 उड़ानें लखनऊ की थी ।

अन्य अधिकृत व्यक्तियों के आजमगढ़, मिर्जापुर, कुजाली, अहमदनगर, सांगली, शोलापुर, मालेगाँव, सोमेश्वर आदि स्थानों पर वायु परिवहन हेतु हेलिकॉप्टरों को लखनऊ, वाराणसी, मुम्बई, पुने तक खाली उड़ाया गया । विशेष उड़ानों के धार्मिक स्थानों के दौरों के लिए उपयोग का एक मामला भी देखने में आया ।

2.11 औचित्य

जनवरी 1981 के आदेशों के अनुसार अतिविशिष्ट व्यक्ति तथा रक्षा मंत्री किसी भी व्यक्ति को, जिसको वे आवश्यक समझे, अपनी यात्रा के उद्देश्य हेतु अपने साथ ले जा सकते हैं । अतिविशिष्ट व्यक्तियों एवं रक्षा मंत्री के साथ गए ऐसे अनधिकृत व्यक्तियों से वसूली केवल सम्बन्धित मंत्रालय से विशिष्ट सूचना मिलने पर ही की जा सकती थी ।

अतिविशिष्ट व्यक्तियों के साथ यात्रा करने वाले व्यक्ति उनके पारिवारिक सदस्य थे अथवा समाचार जगत से सम्बन्धित व्यक्ति थे ।

अतिविशिष्ट व्यक्तियों/ रक्षा मंत्री के साथ जाने वाले गैर सरकारी व्यक्तियों से वसूली की प्रणाली सुदृढ़ नहीं थी ।

एस.एफ.आर.एस. की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि 1992-97 के दौरान अतिविशिष्ट व्यक्तियों के साथ गए 608 व्यक्तियों में से पारिवारिक सदस्य (403), मित्र (47) तथा समाचार जगत से जुड़े व्यक्ति (58) थे । इसी प्रकार, वर्ष 1992-93 तथा जून 1996- मार्च 1997 के दौरान रक्षा मंत्री के साथ गए 1022 व्यक्तियों में पारिवारिक सदस्य (65), अतिथि (356), राजनीतिक (98), समाचार जगत से जुड़े व्यक्ति (137) तथा अन्य व्यक्ति (366), थे । 1992-97 के दौरान रक्षा राज्य/ उपमंत्री भी अपने साथ 359 इसी श्रेणी में आने वाले व्यक्ति ले गए जिन में से 161 राज्य स्तर के राजनीतिज्ञ थे तथा सम्बन्धित मंत्रालय से किसी अनुदेश के अभाव में कोई वसूली नहीं की जा सकी । इससे इस तथ्य का संकेत मिलता था कि विशिष्ट व्यक्तियों की उड़ानों को नियमित करने वाले आदेश तथा वसूली की प्रणाली अतिविशिष्ट व्यक्तियों एवं रक्षा मंत्री के साथ जाने वाले गैर सरकारी व्यक्तियों द्वारा किए जाने वाले विशेष उड़ानों के उपयोग, की प्रमाणिकता को पर्याप्त रूप से सुरक्षित नहीं करते हैं ।

2.12 गतिरोध प्रभारों की वसूली न करना

जनवरी 1981 के सरकारी आदेशों में प्रावधान था कि प्रधानमंत्री द्वारा वायुयान के गैर सरकारी दौरों के लिए उपयोग करने पर यदि वायुयान को 48 घंटे से अधिक रुकना पड़ता था तो गतिरोध प्रभारों की वसूली की जाती थी। 1992-93 की अवधि के लिए मंत्रालय ने वसूली की दरों में संशोधन करते हुए मार्च 1992 में विमान के बाह्य स्टेशन पर लगातार दो घंटे से अधिक बेकार खड़े रहने पर वसूली दरों का 50 प्रतिशत गतिरोध प्रभारों के रूप में वसूल किया जाना निर्धारित किया।

1994-95 के वसूली बिलों से सम्बन्धित दस्तावेजों की लेखा परीक्षा से ज्ञात हुआ कि वायुसेना मुख्यालय ने प्रधानमंत्री के गैर-सरकारी दौरों से सम्बन्धित 4.08 करोड़ रुपए कुल मूल्य के वायु परिवहन तथा गतिरोध प्रभारों के बिल नहीं बनाये थे। आन्तरिक लेखा परीक्षा भी इस अनियमितता को देखने में असफल रहा क्योंकि उनके अभिलेख अपूर्ण थे। इसके अतिरिक्त, अप्रैल 1996 में प्रधानमंत्री द्वारा की गई इस प्रकार की यात्राओं के सम्बन्ध में मई 1996 में बिल बनाते समय लेखा निदेशालय, वायुसेना मुख्यालय ने 2.76 करोड़ रुपए के गतिरोध प्रभारों का दावा नहीं किया।

वायुसेना मुख्यालय प्रधान मंत्री के दौरों से सम्बन्धित 2.76 करोड़ रुपए के गतिरोध प्रभारों का दावा करने में असफल रहा।

2.12.1 भूतपूर्व प्रधानमंत्रियों के प्रति बकाया वसूलियां

तीन भूतपूर्व प्रधान मंत्रियों के प्रति गैर सरकारी उड़ानों हेतु 14.70 करोड़ रुपए की राशि बकाया थी।

रक्षा लेखा नियंत्रक (वायुसेना) के अभिलेखों की लेखा परीक्षा से प्रकट हुआ कि मार्च 1997 में गैर सरकारी उड़ानों के कारण तीन भूतपूर्व प्रधानमंत्रियों के प्रति 14.70 करोड़ रुपए बकाया थे जिसका विवरण निम्न प्रकार है:

अवधि	बकाया राशि
1989-90	1.80 करोड़ रुपए
1991-92	5.87 करोड़ रुपए
1993-94 से 1995-96	7.03 करोड़ रुपए
कुल	14.70 करोड़ रुपए

2.13 क्षतिपूर्ति बाण्ड आदि की अवहेलना

जनवरी 1991 में मंत्रालय ने बताया कि सितम्बर 1989 में सभी सम्बद्ध सचिवों को बताया गया था कि मांगपत्र प्रस्तुति, यात्री घोषणा पत्र, क्षतिपूर्ति बांड, अनुमोदन आदि की अनिवार्य आवश्यकताओं का अनुपालन किया जाए।

निर्देशों के बावजूद वायुसेना मुख्यालय में सरकारी कार्य उड़ान प्रमाणपत्रों/क्षतिपूर्ति बाण्डों की प्राप्ति नहीं होती थी।

तथापि, 1992-97 की अवधि के उड़ान अभिलेखों की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि निर्देशों के बावजूद भी वायुसेना मुख्यालय में यात्री घोषणा पत्रों के साथ न तो ड्यूटी उड़ान प्रमाणपत्रों की प्राप्ति होती थी एवं न ही क्षतिपूर्ति बाण्डों/वचनबद्धताओं की प्राप्ति होती थी।

2.14 सिफारिश

विशेष उड़ानों के उपयोग, जिसमें अन्य अधिकृत व्यक्तियों द्वारा दी गई अप्रमाणित आवश्यकताएं तथा प्रति वायुयान प्रतिमाह उड़ान घंटों का निम्न उपयोग सम्मिलित था, के व्यापक विश्लेषण से यह पक्की धारणा बनती थी कि विशिष्ट व्यक्तियों के स्क्वाड्रन में वायुयान बेड़े का अधिक प्रावधान था जिसको कम करने एवं नियंत्रित करने की आवश्यकता थी। चूंकि, विशिष्ट व्यक्तियों के स्क्वाड्रन के अनुरक्षण में एक बड़ी राशि का अनावर्ती व्यय होता है तथा इसके अतिरिक्त इसके अनुरक्षण, प्रचालन एवं प्रतिस्थापन आदि में आवर्ती व्यय होता है इसलिए विशिष्ट व्यक्ति स्क्वाड्रन में वायुयान बेड़े की संख्या के निर्धारण की शक्तियां, नए अधिग्रहण द्वारा अथवा स्थानांतरण द्वारा अथवा दोनों ही प्रकार से, मंत्रीमंडल में निहित होनी चाहिए। इसके अतिरिक्त, विशेष उड़ानों के उपयोग को भी सुप्रवाही एवं पारदर्शी बनाने की आवश्यकता है जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि अन्य अधिकृत व्यक्ति केवल अपरिहार्य मामलों में जैसाकि अनुसूचित वाणिज्यिक उड़ानों की अनुपलब्धता अथवा आपातकाल में ही विशिष्ट व्यक्तियों के वायुयान बेड़े का उपयोग कर सकें।

यह मामला मंत्रालय को दिसम्बर 1997 में भेजा गया परन्तु जनवरी 1998 तक उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ।

3 मरम्मत सुविधाओं की स्थापना में विलम्ब

परिवहन वायुयान की मरम्मत और ओवरहाल सुविधाएं स्थापित करने की परियोजना के नियोजन एवं कार्य निष्पादन में धीमी गति के कारण भारतीय वायुसेना को 69.56 करोड़ रुपए की लागत पर बड़ी संख्या में वायुयानों को ओवरहाल के लिए निर्माता के पास भेजने के लिए विवश होना पड़ा। जब तक यह सुविधाएं पूर्ण रूप से संक्रियात्मक होंगी, वायुयानों के उपयोगी कार्यकाल में उनकी बहुत कम समय तक उपयोग किए जाने की संभावना है। इसके अतिरिक्त, वायुयान इंजनों की ओवरहाल के कार्य निष्पादन में बहुत कमी थी जिसके कारण 26.11 करोड़ रुपए की लागत पर बड़ी संख्या में इंजनों को भी ओवरहाल के लिए निर्माता के पास भेजना पड़ा। यदि स्थापित क्षमता का पूर्ण उपयोग किया जाता तो अधिकतम व्यय से बचा जा सकता था।

भारतीय वायुसेना ने मध्यम सामरिक परिवहन वायुयान का 1984 में प्रवर्तन किया। जबकि मंत्रालय ने इसके वर्तमान बेड़े के अधिकांश वायुयान तीन वर्षों 1984, 1985 और 1986 के दौरान आयात किए कुछ अन्य वायुयान 1987-91 के दौरान आयात किए गए। वायुयान एवं उपस्करों के प्रवर्तन के साथ-साथ ही उनकी मरम्मत सुविधाओं का स्थापित किया जाना भी मंत्रालय पर निर्भर है ताकि, जब यह प्रथम वृहत मरम्मत/ओवरहाल के लिए नियत हो तो उस समय तक मरम्मत सुविधाएं उपलब्ध हो जाएं। आयातित वायुयानों/उपस्करों के प्रवर्तन के पश्चात् उनकी मरम्मत सुविधाओं की स्थापना में विलम्ब के मामलों को पहले भी, 1993 के प्रतिवेदन संख्या 9 के पैराग्राफ 6 और 1997 के प्रतिवेदन संख्या 8 के पैराग्राफ 2 में उल्लिखित किया जा चुका है।

उपरोक्त वर्णित परिवहन वायुयान की मरम्मत सुविधाओं की लेखा परीक्षा में समीक्षा करने से विदित हुआ कि परियोजना के नियोजन एवं क्रियान्वयन की गति धीमी थी जिसके कारण बड़ी संख्या में एयरफ्रेम और वायुयान इंजनों को निर्माता के पास वृहत ओवरहाल के लिए भेजना पड़ा जिस पर विदेशी मुद्रा में भारी व्यय करना पड़ा और टर्न राऊंड टाइम में भी वृद्धि हुई। विलम्ब के दूसरे गम्भीर प्रभाव, जैसे कि पहले उल्लिखित मामलों में बताया गया है, कि जब तक मरम्मत सुविधाओं की पूर्ण रूप से स्थापना की जाएगी तब तक वायुयानों का उपयोगी कार्यकाल यहां तक कि बढ़ाए गए कार्यकाल का अधिकतम उपयोगी कार्यकाल समाप्त हो जाएगा। इस कारण,

भारी व्यय करके स्थापित की गई सुविधाओं का बहुत कम समय तक ही उपयोग किए जाने की सम्भावना है ।

वायुयान का कुल तकनीकी कार्यकाल 15 वर्ष है जिसे समय-समय पर विस्तार परीक्षण करके 20 वर्ष तक बढ़ाया जा सकता है । वायुयान का प्रथम ओवरहाल छः वर्ष की अवधि पूर्ण करने या 4000 उड़ान घंटे पूर्ण करने पर, जो भी पहले पूर्ण हो जाये, किया जाना था । अतः 1990-92 के दौरान बड़ी संख्या में वायुयान अपनी प्रथम ओवरहाल के लिए नियत हो गए जबकि 1987-91 के दौरान क्रय किए गए अन्य वायुयान भी 1993-97 के दौरान अपनी प्रथम ओवरहाल के लिए नियत हो गए थे ।

संविदा करने,
प्रशासनिक अनुमोदन को जारी करने में तथा निर्माण कार्य को पूर्ण करने में विलम्ब हुआ ।

वायुयान और इसके इंजन की मरम्मत/ओवरहाल सुविधा स्थापित करने के लिए तकनीकी सहायतार्थ मंत्रालय ने निर्माता के साथ मार्च 1987 में यानी कि वायुयान के प्रथम खेप के प्रवर्तन के 30 माह पश्चात् एक संविदा की । मार्च 1987 के उपरान्त, बोर्ड आफ आफिसर्स के गठन, उनकी सिफारिश और प्रशासनिक अनुमोदन की प्रक्रिया में साढ़े चार वर्ष से अधिक का समय लगा । मंत्रालय ने, 3 करोड़ रुपए की लागत पर निर्माण कार्यों के प्रथम चरण के लिए प्रशासनिक संस्वीकृति दिसम्बर 1991 में जारी की। इस समय तक, प्रथम खेप में प्रवर्तन किए गए वायुयान ओवरहाल के लिए नियत हो गए थे । द्वितीय चरण के लिए निर्माण कार्यों को संस्वीकृत करने में अन्य दो वर्ष और छः माह लगाए और इसे 3.31 करोड़ रुपए की लागत पर जून 1994 में संस्वीकृत किया । 3.28 करोड़ रुपए की लागत पर तृतीय चरण के निर्माण कार्यों की संस्वीकृति अक्टूबर 1995 में जारी की गई । जबकि, प्रथम चरण का कार्य दिसम्बर 1995 में पूर्ण हो गया था, द्वितीय और तृतीय चरणों का कार्य जुलाई 1997 तक पूर्ण किया जाना था ।

चूंकि ओवरहाल सुविधाएं समय पर स्थापित नहीं की जा सकी थी, वायुसेना मुख्यालय ने 3.20 करोड़ रुपए की लागत पर वायुयानों के ओवरहाल के लिए नियत कार्यकाल का छः से आठ वर्ष तक निर्माता की सहायता से और पुनः आठ से नौ वर्ष तक स्वदेश में ही विस्तार किया । इसके बावजूद, मरम्मत/ओवरहाल स्थापित किए जाने की धीमी गति के कारण भारतीय वायुसेना परिवहन वायुयानों की ओवरहाल आवश्यकताओं की पूर्ति करने में असमर्थ थी । चूंकि अधिकतम वायुयानों का नौ वर्षों तक विस्तार किया गया कार्यकाल भी 1993-95 तक पूर्ण हो जाना था, मंत्रालय ने निर्माता के साथ

ओवरहाल के लिए नियत कार्यकाल को 5 मिलियन यू.एस. डालर जो कि 15.78 करोड़ रुपए के बराबर थे, की लागत पर पुनः विस्तार करने हेतु जून 1994 में एक संविदा की ।

मरम्मत/ओवरहाल की सुविधाएं स्थापित करने में विलम्ब के कारण विदेश में 69.56 करोड़ रुपए की लागत पर वायुयानों का ओवरहाल कराना पड़ा ।

चूंकि 1984 में प्रवर्तन किए गए प्रथम खेप के वायुयान अपेक्षाकृत पुरानी तकनीकी के थे, उनके ओवरहाल के लिए नियत कार्यकाल को नौ वर्ष से अधिक नहीं बढ़ाया जा सकता था। अतः मंत्रालय को 1984 में प्रवर्तन किए गए वायुयानों को 33.75 करोड़ रुपए की लागत पर ओवरहाल के निर्माता के साथ संविदा करने के लिए विवश होना पड़ा । तत्पश्चात् मंत्रालय को 35.81 करोड़ रुपए की लागत पर वायुयानों की अन्य खेपों की ओवरहाल के लिए अप्रैल 1996 और जुलाई 1997 में दो और संविदा करनी पड़ीं क्योंकि मरम्मत/ओवरहाल सुविधाएं अभी भी पूर्ण नहीं हुई थी ।

जुलाई 1997 में, मंत्रालय को 2000 तक सुविधाओं को पूर्ण रूप से स्थापित किए जाने और उनके पूर्ण संक्रियात्मक होने की सम्भावना थी । उस समय तक अधिकतम वायुयानों का विस्तार किए गए कार्यकाल का 75 प्रतिशत से अधिक कार्यकाल समाप्त हो चुका होगा । शेष वायुयानों के लिए भी ओवरहाल की सुविधाओं का उनके उपयोगी कार्यकाल में बहुत कम समय तक उपयोग होने की सम्भावना है ।

मंत्रालय ने नवम्बर 1997 में देशी के कारणों के स्पष्टीकरण के साथ - साथ यह भी बताया कि यदि सुविधाएं समय पर भी स्थापित हो जातीं तब भी स्थापित की जा रही मरम्मत सुविधाओं की सीमित क्षमता कारण कुछ वायुयानों को निर्माता के पास ओवरहाल के लिए भेजना पड़ता । मंत्रालय द्वारा विलम्ब के लिए बताए गए कारण कि, बोर्ड आफ आफिसर्स के गठन में विलम्ब विदेशी विशेषज्ञों द्वारा निर्माण कार्यो हेतु आवश्यकताओं में परिवर्तन, पूर्व यू.एस.एस.आर. में आए हुए राजनीतिक परिवर्तन आदि, सभी तो मंत्रालय के नियंत्रण के बाहर नहीं थे जिससे कि उपर्युक्त विलम्ब हुआ । इसके अतिरिक्त, यदि सुविधाएं समय पर स्थापित हो जाती तो स्थापित की जा रही सुविधाओं की सीमित क्षमता के कारण बहुत कम संख्या में वायुयान निर्माता के पास ओवरहाल हेतु भेजने पड़ते ।

वायुयान इंजनों के लिए मरम्मत/ओवरहाल सुविधाएं

वायुयान-इंजन के लिए मरम्मत/ओवरहाल सुविधाएं एक अन्य बेस रिपेयर डिपो में 1990 में स्थापित की गईं। स्थापित की गईं सुविधाओं की क्षमता प्रति वर्ष 55 वायुयान इंजनों के मरम्मत/ओवरहाल की थी। तथापि, 1992-93 से 1995-96 के दौरान आबंटित किए गए कार्य को बेस रिपेयर डिपो पूर्ण नहीं कर सका जैसा कि नीचे दर्शाया गया है :

वर्ष	इंजनों की मरम्मत/ ओवरहाल की स्थापित क्षमता	पूर्ण किया गया कार्य	कालम 2 की तुलना में पूर्ण किए गए कार्यों का प्रतिशत
1	2	3	4
1992-93	55	30	55
1993-94	55	32	58
1994-95	55	38	69
1995-96	5	53	96
कुल	220	153	69

स्थापित की गईं सुविधाओं का पूर्ण उपयोग न करने के कारण 26.11 करोड़ रुपए की लागत पर वायुयान इंजनों को मरम्मत के लिए विदेश भेजना पड़ा।

मरम्मत/ओवरहाल कार्य को पूर्ण न किए जाने के कारण 26.11 करोड़ रुपए की कुल लागत पर 79 वायुयान इंजन विदेश में निर्माता के पास मरम्मत के लिए भेजने पड़े। निर्माता द्वारा ओवरहाल में लगाए गए समय की लेखा परीक्षा द्वारा समीक्षा से विदित हुआ कि निर्माता ने ओवरहाल के लिए दो से पांच वर्षों तक का समय लिया जबकि स्वदेश में ओवरहाल पर पांच माह के समय की आवश्यकता थी। इसके परिणामस्वरूप टर्न राउंड टाइम में वृद्धि हुई और वायुयान इंजनों की उपलब्धता में कमी आई।

4 निर्णय में हुए विलम्ब के कारण अतिरिक्त व्यय

संविदा करने में हुए विलम्ब के कारण 22 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ।

सोवियत निर्मित दो भारी परिवहन आई.एल.-76 वायुयान 1996 में ओवरहाल किए जाने थे। मंत्रालय ने 8.40 मिलियन यू.एस. डालर में दो वायुयानों के ओवरहाल के लिए निविदा को उचित नहीं समझा और मूल्य वार्ता

समिति को दिसम्बर 1995 में निर्देश दिया कि मूल्यों में कमी लाने के प्रयत्न किए जाने चाहिए । मूल्य वार्ता समिति मार्च 1996 में विचार-विमर्श द्वारा लागत को 7.45 मिलियन यू.एस. डालर तक कम कर सकी ।

विचार-विमर्श द्वारा नियत उपर्युक्त लागत पर ओवरहाल के लिए 21 मार्च 1996 का प्रस्ताव 10 अप्रैल 1996 तक वैध था । तथापि, मंत्रालय ने लागत प्रभावी प्रस्ताव को स्वीकृत कराने में उतनी तत्परता नहीं दिखाई जितना कि प्रस्ताव को सिद्धांत रूप से दिसम्बर 1995 में अनुमोदन करते समय दिखाया था । परिणामस्वरूप, निर्माता के प्रस्ताव पर अपनी स्वीकृति की सूचना अंतिम तिथि की वैधता के समाप्त होने के पांच दिन बाद 15 अप्रैल में 1996 दी । वायुसेना मुख्यालय ने मंत्रालय को प्रस्ताव भेजने में आठ दिन का समय लिया और प्रस्ताव 29 मार्च 1996 को मंत्रालय के पास भेजा । जबकि रक्षा सचिव ने प्रस्ताव का अनुमोदन 3 अप्रैल 1996 को किया था, रक्षा राज्य मंत्री की स्वीकृति केवल 15 अप्रैल 1996 को प्राप्त की जा सकी ।

संविदा को वैधता अवधि में न करने में हुई मंत्रालय की असफलता के कारण 22 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ ।

निर्माता ने वार्ता द्वारा तय किए गए 7.45 मिलियन यू.एस. डालर के मूल्य की वचनबद्धता को नहीं माना क्योंकि उनके प्रस्ताव की वैधता समाप्त हो चुकी थी । अतः 7.51 मिलियन यू.एस. डालर की लागत पर दो वायुयानों के ओवरहाल के लिए एक अनुबन्ध 25 अप्रैल 1996 को हस्ताक्षरित किया गया । अतः निर्णय लेने में विलम्ब के कारण 60.000 यू.एस. डालर, जो कि 22 लाख रुपए के बराबर थे, की अतिरिक्त लागत आई ।

निर्माता द्वारा दोनो वायुयानों का ओवरहाल किया जा चुका था और वायुयान दिसम्बर 1996 और मार्च 1997 में क्रमशः वापिस प्राप्त हो गए थे ।

मंत्रालय ने जून 1997 में बताया कि प्रस्ताव रक्षा राज्य मंत्री के स्तर पर अनुमोदित किया जाना था और इसके लिए लगभग 15 दिन का समय लिया गया जोकि पूर्णतया सामान्य था । अतिरिक्त व्यय जिसे आसानी से बचाया जा सकता था पर मंत्रालय का उत्तर उनकी हीनग्राहीयता पर प्रकाश डालता है । जबकि, अनुमोदन के लिए 15 दिन का समय सामान्य माना जा सकता है । मंत्रालय को ऐसे प्रस्ताव जिनकी वैधता की समयावधि समाप्त होने की सम्भावना हो और जिसे मूल्य वार्ता समिति द्वारा सराहनीय प्रयत्नों से कम किया गया हो, की स्वीकृति देने हेतु उचित व्यवस्था करनी चाहिए थी ।

5 ड्राफ्ट आडिट पैराग्राफों पर मंत्रालयों/विभागों का प्रत्युत्तर

लोक लेखा समिति (पी.ए.सी.) की सिफारिशों के आधार पर, वित्त मंत्रालय ने जून 1960 में सभी मंत्रालयों को अनुदेश जारी किए कि भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन में सम्मिलित किए जाने वाले प्रस्तावित ड्राफ्ट आडिट पैराग्राफों पर अपना प्रत्युत्तर छः सप्ताह के भीतर भेज दें। लेखा परीक्षा कार्यालयों द्वारा अपने ड्राफ्ट पैराग्राफ सम्बन्धित मंत्रालयों/विभागों के सचिवों को लेखा परीक्षा निष्कर्षों की ओर उनका ध्यान आकर्षित करते हुए उनसे छः सप्ताह के भीतर अपना उत्तर भेजने के अनुरोध के साथ हमेशा अशासकीय/अर्धसरकारी पत्रों द्वारा भेजे जाते हैं। मंत्रालय से उत्तर प्राप्त न होने के तथ्य को लेखा परीक्षा के प्रतिवेदन में सम्मिलित प्रत्येक पैराग्राफ के अन्त में दर्शाया जाता है।

मार्च 1997 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक, संघ सरकार, रक्षा सेवाएं (वायुसेना एवं नौसेना) के प्रतिवेदन 1998 की संख्या 8 में सम्मिलित प्रस्तावित ड्राफ्ट पैराग्राफों/पुनरीक्षण को सचिव, रक्षा मंत्रालय को अशासकीय पत्रों द्वारा मई और दिसम्बर 1997 के दौरान भेजा गया था।

सचिव को भेजे गए ड्राफ्ट पैराग्राफों में से 32 पैराग्राफ अंतिम रूप से इस प्रतिवेदन में सम्मिलित किए गए हैं। इनमें से, नीचे दर्शाए गए 15 पैराग्राफों पर सचिव के उत्तर प्राप्त न होने के कारण, उनकी टिप्पणी सम्मिलित नहीं की जा सकी।

मंत्रालय/विभाग	मंत्रालय/विभाग पर प्रतिवेदन में सम्मिलित पैराग्राफों की कुल संख्या	पैराग्राफ की संख्या जिन पर सचिव, रक्षा मंत्रालय का उत्तर प्राप्त नहीं हुआ	पैराग्राफ संख्या
रक्षा मंत्रालय	32	15	2,6,7,16,22,23,26,27, 28,29,30,31,32,33,34

लोक लेखा समिति के अनुदेशों/सिफारिशों के बावजूद मंत्रालय ने 52 आडिट पैराग्राफों पर निवारक कार्यवाही सम्बन्धी टिप्पणियाँ प्रस्तुत नहीं की।

विभिन्न लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों में उल्लिखित पैराग्राफों के सम्बन्ध में कार्यपालिका की जवाबदेही निश्चित करने हेतु, लोक लेखा समिति (पी.ए.सी.) ने 1982 में निर्णय लिया कि मंत्रालयों/विभागों को प्रतिवेदन में उल्लिखित सभी पैराग्राफों पर निवारक/सुधारात्मक कार्यवाही सम्बन्धी टिप्पणियाँ (ए.टी.एन.) भेजनी चाहिए।

पी ए सी ने 1995 तक लम्बित सारे ए.टी.एन. तीन माह के भीतर प्रस्तुत करने की सिफारिश की।

वर्ष 1995-96 से संसद पटल पर आडिट रिपोर्ट के प्रस्तुत करने के चार माह के भीतर ए.टी.एन. भेजने होते हैं।

कमेटी ने अधिकतम मंत्रालयों/विभागों द्वारा निर्धारित समयावधि में ए.टी.एन. भेजने में हुई असाधारण देरी और लगातार असफलता को बहुत गंभीरता से लिया। 22 अप्रैल 1997 को संसद में प्रस्तुत की गई अपनी नौवीं रिपोर्ट (ग्यारवीं लोक सभा) में पी.ए.सी. ने इच्छा व्यक्त की, कि मार्च 1994 एवं मार्च 1995 को समाप्त वर्षों के लिए लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों से सम्बन्धित सभी लम्बित ए.टी.एन. तीन माह की अवधि के दौरान प्रस्तुत कर दिए जाए और सिफारिश की, कि 31 मार्च 1996 और उसके बाद समाप्त वर्ष के लिए लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों में उल्लिखित सभी पैराग्राफों पर, संसद में प्रतिवेदनों को प्रस्तुत करने के चार माह के भीतर ए.टी.एन. लेखा परीक्षा द्वारा जांच कराकर प्रस्तुत कर दिये जाए।

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक, संघ सरकार (वायुसेना एवं नौसेना) के प्रतिवेदन में सम्मिलित पैराग्राफों पर प्रतीक्षित ए.टी.एन. का जनवरी 1998 में पुनरीक्षण यह प्रकट करता है कि:

- मार्च 1995 तक समाप्त हुए वर्षों की लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित 28 पैराग्राफों के ए.टी.एन. प्रस्तुत करने में मंत्रालय असफल रहा है जैसा कि संलग्नक-I में दर्शाया गया है।
- यद्यपि 31 मार्च 1996 को समाप्त वर्ष के लिए लेखा परीक्षा प्रतिवेदन संसद में 20 मार्च 1997 को प्रस्तुत किया गया और ए.टी.एन. भेजने की

मंत्रालय मार्च 1995 तक समाप्त वर्षों के लिए प्रतिवेदनों में सम्मिलित 28 पैराग्राफों पर ए.टी.एन. प्रस्तुत करने में असफल रहा।

मार्च 1996 को समाप्त वर्ष के लिए प्रतिवेदन में सम्मिलित 28 पैराग्राफों में से 24 पैराग्राफों पर मंत्रालय ने ए. टी. एन. प्रस्तुत नहीं किए ।

चार माह की समयावधि जुलाई 1997 में समाप्त हो गई थी, मंत्रालय ने लेखा परीक्षा प्रतिवेदन में सम्मिलित 28 पैराग्राफों में से 24 पर ए.टी.एन. प्रस्तुत नहीं किए जिनका ब्यौरा संलग्नक-II में दिया गया है ।

- आठ मामलों में (संलग्नक-II की क्रम संख्या 6,14,17,18,19,23,26 और 27) मंत्रालय से अभी तक प्रथम बार भी ए.टी.एन. प्राप्त नहीं हुए हैं जबकि यह पिछले एक से तीन वर्षों के दौरान प्रस्तुत किए जाने थे । एक अन्य मामले में (संलग्नक-II की क्रम संख्या 2), लेखा परीक्षा द्वारा ए.टी.एन. की पुष्टि करते समय की गई टिप्पणियों का मंत्रालय ने अनुस्मारक भेजने के बावजूद भी पिछले चार वर्षों से अधिक समय से उत्तर नहीं दिया ।

लम्बित ए.टी.एन. की स्थिति मंत्रालय को अगस्त 1997 में प्रतिवेदित की थी परन्तु जनवरी 1998 तक उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है ।

अध्याय III

वायुसेना

पुनरीक्षाएं

7 भारतीय वायुसेना में वायुयान दुर्घटनाएं

7.1 प्रस्तावना

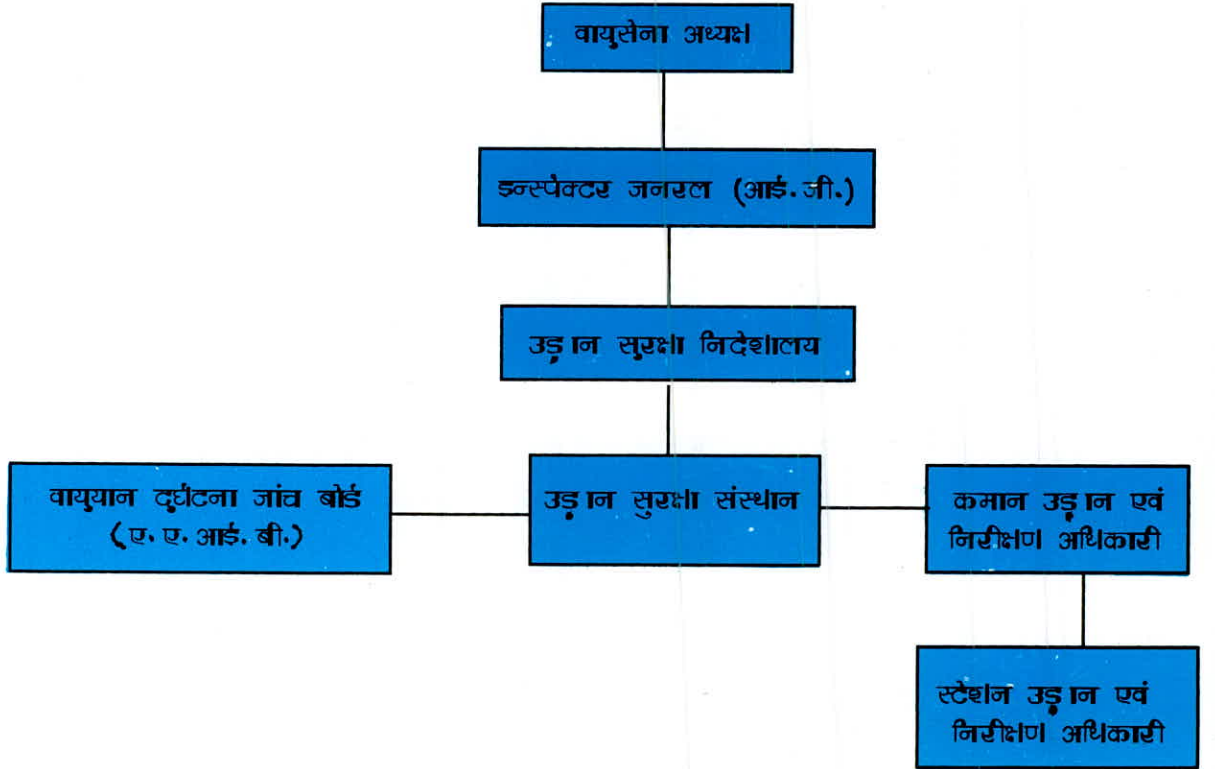
अप्रैल 1991 से मार्च 1997 तक छः वर्षों की अवधि दौरान भारतीय वायुसेना के वायुयानों की 187 दुर्घटनाएं एवं 2729 घटनाएं घटित हुईं। इनमें से 147 दुर्घटनाओं में वायुयान पूर्णतः नष्ट हो गए और इसी अवधि के दौरान 63 पायलटों की जान माल की क्षति हुई। प्रत्येक दुर्घटना या घटना की, जहां भी आवश्यक हो, एक स्वतंत्र कोर्ट ऑफ इन्क्वायरी जिसमें विभिन्न क्षेत्रों के विशेषज्ञ सम्मिलित होते हैं, द्वारा जांच की जाती है। वायुयान दुर्घटनाओं एवं घटनाओं के कारणों का पता लगाना तथा यथासमय निवारक उपायों के प्रवर्तन के साथ-साथ उनका कार्यान्वयन करना, भारतीय वायुसेना के उड़ान सुरक्षा कार्यक्रम का मुख्य भाग है। इसके अतिरिक्त, वायुसेना मुख्यालय/मंत्रालय ने दुर्घटनाओं का पता लगाने एवं निवारक उपायों का सुझाव देने के उद्देश्य से 1982-97 के दौरान छः उच्च स्तरीय कमेटियों की नियुक्ति की। रक्षा मंत्री के वैज्ञानिक सलाहकार के सभापतित्व में फरवरी 1997 में गठित अंतिम कमेटी ने सितम्बर 1997 में अपनी रिपोर्ट दी जो कि मंत्रालय के विचाराधीन थी।

वर्ष 1991-97 के दौरान हुई दुर्घटनाओं एवं घटनाओं की जांच से सम्बन्धित मामलों तथा भारतीय वायुसेना द्वारा किए गए निवारक उपायों का इस पुनरीक्षण में उल्लेख किया गया है।

7.2 संगठनात्मक ढांचा

वायुसेना मुख्यालय में दुर्घटनाओं की जांच करने एवं उड़ान सुरक्षा सम्बन्धी नीतियों का निर्धारण करने के लिए उत्तरदायी संगठनात्मक ढांचा

निम्नलिखित चार्ट में दर्शाया गया है:



7.3 विशिष्टताएं

- जबकि, 1991-97 के दौरान समग्र रूप से प्रति 10000 उड़ान घंटों की उड़ान दुर्घटना दर में कमी आई, लड़ाकू वायुयानों, विशेषतः मिग-21 समूह में दुर्घटना दर लगातार अधिक रही। वर्ष 1991-97 के दौरान 187 दुर्घटनाओं में भारतीय वायुसेना के 147 वायुयान नष्ट हुए एवं 63 पायलटों की जान गई। इनमें से, 41 प्रतिशत दुर्घटनाएं मानव भूल के कारण और 43 प्रतिशत तकनीकी खराबी के कारण हुई।
- भारतीय वायुसेना ने तकनीकी खराबी के कारण हुई दुर्घटनाओं के लिए एच.ए.एल. द्वारा ओवरहाल में कमी सहित संक्रियात्मक एवं अनुरक्षण सम्बन्धी प्रक्रिया में कमी बताई। भारतीय वायुसेना में पायलटों के प्रशिक्षण की सुविधाएं सन्तोषजनक नहीं हैं। जबकि, प्रशिक्षण वायुयान दोषपूर्ण एवं अविश्वसनीय थे, प्रशिक्षणार्थी पायलटों को उन्नत जेट प्रशिक्षण वायुयान की अनुपलब्धता के फलस्वरूप, मिग-21 संक्रियात्मक जेट वायुयानों में प्रशिक्षण लेना पड़ता था। उड़ान प्रशिक्षण प्रतिष्ठानों में नियुक्त प्रशिक्षकों की सक्षमता पर भी संदेह व्यक्त किया गया।

- कृत्रिम प्रशिक्षण उपस्कर यानी उड़ान सिम्युलेटर, कम्प्यूटर आधारित प्रशिक्षण उपस्कर तथा हॉट शोट प्रशिक्षण सहायक या तो सक्रियात्मक नहीं थे या इन्हें अधिग्रहण नहीं किया गया था जिससे भारतीय वायुसेना के प्रशिक्षण पायलटों को आधुनिक प्रशिक्षण उपस्करों से वंचित होना पड़ा। हवाई पट्टी के आसपास पक्षियों से जोखिम को कम करने के उद्देश्य से अपनाए गए उपायों का क्रियान्वयन निष्क्रिय रहा। इसी बीच, 1991-97 के दौरान पक्षीघात के कारण 574 घटनाओं के अतिरिक्त 17 दुर्घटनाएं हुईं जिससे 170.67 करोड़ रुपए की क्षति हुई।
- अधिकांश मामलों में दुर्घटनाओं की जांच को अंतिम रूप देने में देरी हुई।

7.4 वायुयान दुर्घटनाएं

अप्रैल 1991 और मार्च 1997 के दौरान भारतीय वायुसेना में घटित कुल 187 दुर्घटनाओं एवं 2729 घटनाओं का वार्षिक ब्यौरा नीचे दी गई तालिका में दिया गया है :

वर्ष	कुल उड़ान (घंटे)	दुर्घटनाएं	घटनाएं
1991-92	256200	39	499
1992-93	238362	27	459
1993-94	239412	29	416
1994-95	252822	30	410
1995-96	268385	38	465
1996-97	275505	24	480

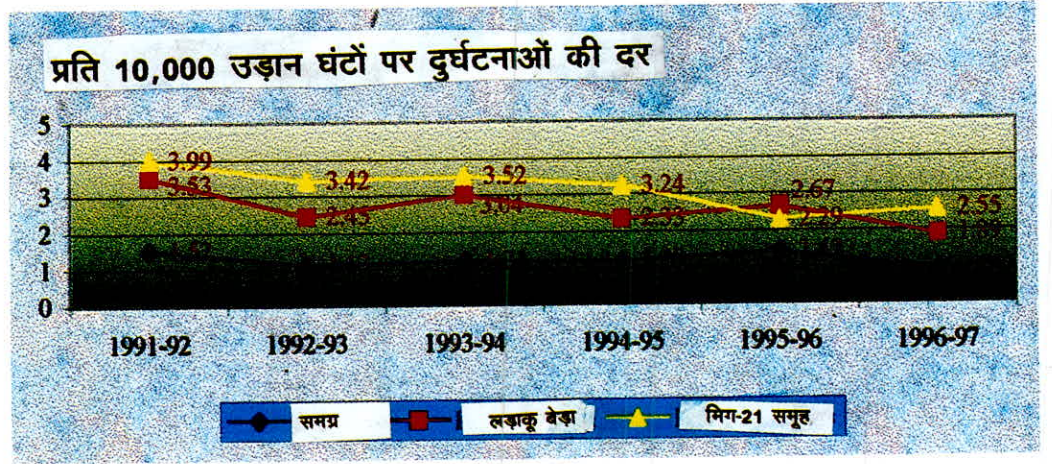
1991-97 के दौरान 187 वायुयान दुर्घटनाएं एवं 2729 घटनाएं घटित हुईं। इनमें से 147 दुर्घटनाएं गम्भीर थीं जिनमें वायुयान पूर्णतया नष्ट हो गए थे और 63 पायलटों की जान गई।

कुल दुर्घटनाओं में से, 147 दुर्घटनाएं गम्भीर थीं, जिनमें 704 करोड़ रुपए लागत के वायुयान या तो पूर्णतया नष्ट हो गए थे या प्रभावी लागत मरम्मत से परे हो गए थे। इन दुर्घटनाओं में 63 पायलटों के जानमाल की क्षति हुई।

7.4.1 दुर्घटनाओं की दर

1991-97 के दौरान भारतीय वायुसेना में प्रति 10000 उड़ान घंटों पर

आधारित दुर्घटना की दर का विवरण निम्न चार्ट में दर्शाया गया है :



लड़ाकू वायुयान बेड़े में खासकर मिग-21 समूह वायुयान में दुर्घटनाओं की दर उच्चतम थी ।

उपर्युक्त चार्ट से विदित होता है कि पुनरीक्षा की अवधि के दौरान भारतीय वायुसेना में दुर्घटना की दर समग्र रूप से 0.89 और 1.52 के बीच थी । आँकड़ों से विदित हुआ कि लड़ाकू बेड़े में दुर्घटनाओं की दर अधिक थी और यह 1.89 और 3.53 के बीच थी । मिग-21 समूह वायुयानों में दुर्घटनाओं की दर और भी अधिक थी और यह 2.29 एवं 3.99 के बीच थी ।

7.4.2 दुर्घटनाओं का स्ट्रीम-वाइज़ वर्गीकरण

दुर्घटनाग्रस्त वायुयानों में विभिन्न वायुयान समूह का अंश इस प्रकार

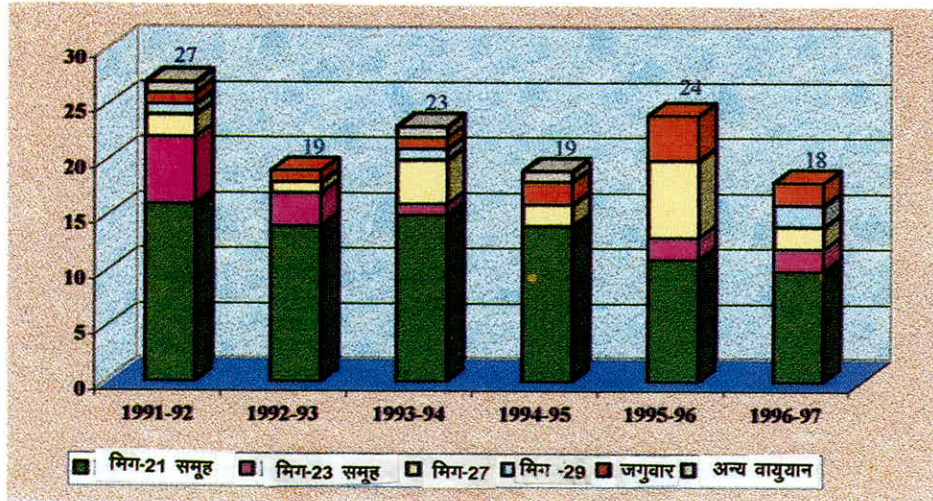
था :

दुर्घटनाओं के अंश

वर्ष	लड़ाकू	प्रशिक्षण	हेलिकाप्टर	परिवहन
1991-92	27	08	03	01
1992-93	19	04	03	01
1993-94	23	04	01	01
1994-95	19	07	04	—
1995-96	24	08	04	02
1996-97	18	02	02	02
कुल	130	33	17	07

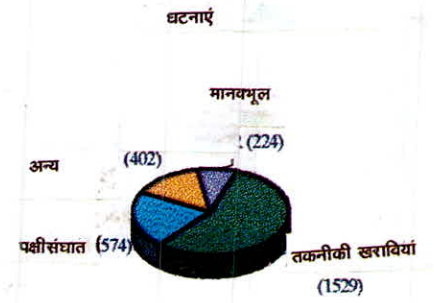
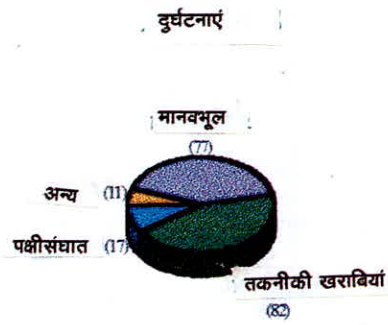
लड़ाकू वायुयानों में दुर्घटनाएं कुल दुर्घटनाओं की 63 -79 प्रतिशत थी ।

लड़ाकू वायुयानों में दुर्घटना दर अधिकतम थी और यह कुल दुर्घटनाओं की 63 से 79 प्रतिशत के बीच थी जबकि, प्रशिक्षण वायुयानों की दुर्घटना दर 8 से 23 प्रतिशत थी । यद्यपि, 1996-97 के दौरान कुल दुर्घटनाओं में कमी आई, लड़ाकू वायुयान से सम्बन्धित दुर्घटनाएं अधिक थी और यह कुल दुर्घटनाओं की 75 प्रतिशत थी । इसके अतिरिक्त, लगभग 62 प्रतिशत लड़ाकू वायुयान दुर्घटनाएं 1960 के दशक में प्रवर्तन किए गए मिग-21समूह वायुयानों से सम्बन्धित थी जैसा कि नीचे चार्ट में दर्शाया गया है :

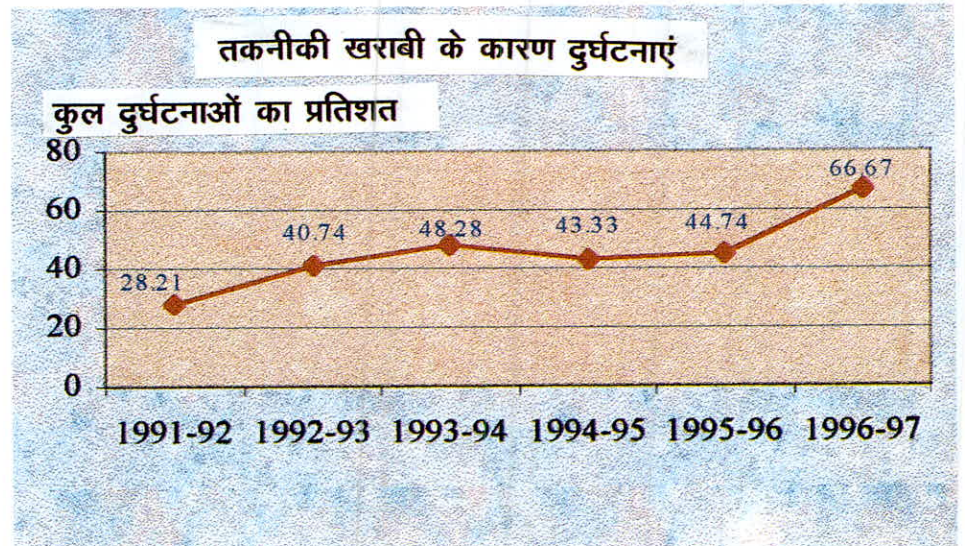


7.4.3 कारणों के अन्तर्गत दुर्घटनाओं का वर्गीकरण

वायुयान दुर्घटनाओं और घटनाओं के मुख्य कारण मानवभूल, तकनीकी खराबियाँ और पक्षी संघात थे जैसा कि नीचे चार्ट में दर्शाया गया है:



तकनीकी खराबियों के कारण दुर्घटनाओं की संख्या में बढ़ोत्तरी हुई । 1996-97 के दौरान इनका प्रतिशत कुल दुर्घटनाओं का 67 प्रतिशत था जैसाकि नीचे ग्राफ में दिखाया गया है । 9 प्रतिशत दुर्घटनाएं और 21 प्रतिशत घटनाएं पक्षी संघात के कारण हुई ।



7.5 दुर्घटनाओं के कारण

भारतीय वायुसेना में संचालनात्मक प्रक्रियाएं दोषमुक्त नहीं थी।

विभिन्न कोर्ट आफ इन्क्वायरी (सी.ओ.आई.) ने उनके द्वारा की गई जांच के दौरान भारतीय वायुसेना के उड़ान प्रशिक्षण तथा अनुरक्षण एवं संक्रियात्मक प्रक्रियाओं में पाए गए दोषों/कमियों को देखते हुए ओवरहाल अनुदेशों/ सारणी तथा प्रशिक्षण पाठ्यक्रम को संशोधित करने, मानकीकरण करने, उन्नत करने और विशेष संक्रियात्मक प्रक्रियाओं की संरचना करने सम्बन्धी अनेकों सिफारिशें कीं। इसके बावजूद, मिड-एयर- कोलीजन, फ्यूल स्टारवेशन आदि के कारण हुई कुछ गम्भीर दुर्घटनाएं इस तथ्य को इंगित करती थी कि भारतीय वायुसेना में संचालन प्रक्रियाएं दोषमुक्त नहीं थी। दुर्घटनाओं के कारणों का विश्लेषण नीचे किया गया है :

7.5.1 मानव भूल

मानव भूल के कारण घटी अधिकांश दुर्घटनाएं, अपर्याप्त उड़ान कौशल, एयरमैनशिप/ सुपरविजन में कमी और निर्णय लेने में चूक के कारण हुई

एयर-क्रू द्वारा उड़ान के समय या ग्राउंड ड्यूटी करते समय या दोनों ही अवस्था में की गई गलतियाँ मानव भूल के अंतर्गत आती है। मानव भूल के कारण हुई अधिकांश दुर्घटनाएं, उड़ान कौशल में अपर्याप्तता, निर्णय लेने में चूक हो जाना, एयरमैनशिप/सुपरविजन में कमी, अपर्याप्त ब्रीफिंग, परिस्थिति की जानकारी की कमी तथा तुलनात्मक अहानिकारक मौसम में भी बच निकलने में असमर्थता के कारण हुई। नियंत्रण में लापरवाही, वायुयान को आपातकाल में संभालने में असमर्थता और अनुशासनहीनता तथा सुस्पष्ट लापरवाही के कारण से हुई दुर्घटनाओं के भी उदाहरण मिले। मानव भूल से हुई दुर्घटनाओं के कुल 77 मामलों में से 21 दुर्घटनाएं पायलटों में अनुभव की कमी, 10 दुर्घटनाएं निर्णय लेने में चूक हो जाना और 8 दुर्घटनाएं निर्धारित अनुदेशों और प्रक्रियाओं का पालन न करने के कारण हुई। दुर्घटनाओं के कुछ मामले जो कि मानव भूल के कारण घटे का विवरण नीचे दिया गया है :

- i) एक प्रशिक्षण जगुवार वायुयान जून 1994 में उतरते समय गम्भीर रूप से दुर्घटनाग्रस्त हो गया। यह दुर्घटना वायुयान के रियर काकपिट सीट पर एक कार्ड बोर्ड बाक्स के रखने से हुई क्योंकि उससे वायुयान नियंत्रण करने में गतिरोध पैदा हो गया। तकनीशियनों की सलाह के बावजूद पायलट यह अप्राधिकृत बाक्स अपने साथ ले गया

था । भारतीय वायुसेना को इस दुर्घटना के फलस्वरूप 20 कराड़ की क्षति हुई ।

- ii) अप्रैल 1992 में, गहन रात्रि में पैराड्राप रिहर्सल उड़ान के दौरान एयरक्रू के अतिविश्वास उनके द्वारा ब्रीफिंग का उल्लंघन और उनमें परिस्थितियों की जानकारी की कमी के कारण दो ए.एन. 32 वायुयानों की टक्कर हो गई । जिससे आठ एयर-क्रू एवं एक यात्री की मृत्यु हो गई और 11.82 करोड़ रुपए की क्षति हुई । जांच से पता चला कि दुबारा नियुक्त किए गए एवं उड़ान के टच में न रहे पायलटों को बिना किसी पूर्व अभ्यास के लम्बी उड़ान हेतु प्राधिकृत किया गया था ।

7.5.2 तकनीकी खराबियां

तकनीकी खराबी के कारण हुई वायुयान दुर्घटनाओं की गति में वृद्धि 1991-92 में 28 प्रतिशत से बढ़कर यह 1996-97 में 67 प्रतिशत हो गई । इन के लिए एच.ए.एल तथा अन्य निर्माण एवं ओवरहाल एजेंसियों को जिम्मेवार ठहराया ।

भारतीय वायुसेना में, तकनीकी खराबियों के कारण बड़ी संख्या में वायुयानों की क्षति हुई । वर्ष 1996-97 में नष्ट हुए कुल वायुयानों में से 67 प्रतिशत वायुयान तकनीकी खराबियों के कारण नष्ट हुए जबकि वर्ष 1991-92 में तकनीकी खराबी के कारण 28 प्रतिशत वायुयान नष्ट हुए थे । 187 दुर्घटनाओं में से 82 दुर्घटनाएं तकनीकी खराबी के कारण हुई ।

भारतीय वायुसेना ने अगस्त 1996 में बताया कि तकनीकी खामियों के कारण हुई अधिकांश दुर्घटनाओं के लिए एच.ए.एल. तथा अन्य निर्माण एवं ओवरहाल एजेंसियां जिम्मेवार थी । उन्होनें पुनः बताया कि एच.ए.एल. के प्रतिनिधि अपने तकनीकी कर्मियों, निर्माण तकनीकी एवं गुणवत्ता समाश्वसन की कमियों को स्वीकार करने में उदासीन रहते हैं ।

निर्माण एवं ओवरहाल एजेंसियों में व्याप्त कमियों के कुछ दृष्टान्तों का विवरण नीचे दिया गया है :

- i) जुलाई 1996 में घटित मिग-21 वायुयान दुर्घटना की प्रारम्भिक जांच से विदित हुआ कि जेट नोज़ल में खराबी के कारण एच. ए.एल. द्वारा निर्मित बेवल गेयर पिनियन गम्भीर रूप से क्षतिग्रस्त हो गया था । तथापि, एन.ए.एल. के प्रतिनिधि इस तथ्य से सहमत नहीं हुए । कोर्ट ऑफ इन्क्वायरी ने उस खेप में निर्मित सभी गेयरों के जांच की

आवश्यकता पर जोर दिया ताकि इस बात का पता चल सके कि कहीं इन गेयरों के निर्माण में निर्धारित तकनीकी का उल्लंघन तो नहीं हुआ। एन.ए.एल. में संयुक्त जांच के उपरान्त यह पता चला कि, निर्धारित तकनीकी का अनुपालन करने में कुछ गम्भीर खामियां थीं। इसी बीच, अक्टूबर 1996 में उन्हीं खामियों के कारण एक अन्य मिग-21 वायुयान दुर्घटनाग्रस्त हो गया। यदि कोर्ट ऑफ इन्क्वायरी द्वारा जांच करने के लिए दिए गए सुझावों का तुरन्त अनुपालन कर लिया जाता तो बाद में हुई 3.36 करोड़ रुपए लागत के मिग-21 वायुयान की दुर्घटना को बचाया जा सकता था।

ऐसी दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति न हो, इसके लिए वायुसेना मुख्यालय ने नवम्बर 1996 में आर-11 इंजनों युक्त सभी मिग-21 वायुयानों की उड़ान बन्द करने का निर्णय लिया। वायुसेना मुख्यालय के अनुसार, जब तक कि आर-11 इंजनों युक्त मिग-21 वायुयानों को उड़ान के लिए अनुमत नहीं किया जाता, यह भारतीय वायुसेना के प्रशिक्षण एवं संक्रियात्मक सामर्थता को प्रभावित करता रहेगा।

तकनीकी खराबी के कारण वायुयान दुर्घटनाओं को रोकने के उद्देश्य से मिग 21 वायुयानों की उड़ान बन्द कर दी गई।

- ii) एक अन्य मामले में दिसम्बर 1996 में, एक एवरो वायुयान दुर्घटनाग्रस्त हुआ जिससे 4.30 करोड़ रुपए लागत का वायुयान नष्ट हो गया और पांच एयर/भू-क्रू और वायुयान में यात्रा कर रहे सभी 17 यात्रियों की जान चली गई। कोर्ट ऑफ इन्क्वायरी ने वायुयान के मरम्मत करते समय इंजन के जेट पाइप स्विंग लिंक में आई दरार का पता लगाने में मरम्मत एजेंसियों की विफलता को इस दुर्घटना का कारण बताया। कोर्ट ऑफ इन्क्वायरी द्वारा एवरो बेड़े की रैंडम जांच करने से पता चला कि 90 प्रतिशत वायुयान बेड़े में ऐसी ही खामियां थीं, जिनका एच.ए.एल. द्वारा उन वायुयानों के मरम्मत के समय पता लगा लेना चाहिए था। यह संकेत करता था कि एच.ए.एल. द्वारा ओरवहाल/मरम्मत के दौरान की गई जांच अपर्याप्त थी जिससे कि गम्भीर दुर्घटनाएं हुईं।

यद्यपि, एच.ए.एल. द्वारा निर्मित/ओवरहाल किए गए सभी वायुयानों या वायुयान घटकों में वारंटी धारा लगाने का निर्णय सिद्धांत: जनवरी 1995 में ही ले लिया गया था तथापि, इस विषय पर कोई महत्वपूर्ण कदम अभी तक नहीं

अनुरक्षण के दौरान इंजन में आई दरार का पता लगाने में एच ए एल की विफलता के कारण एवरो वायुयान की दुर्घटना हुई जिससे पांच क्रू और वायुयान में यात्रा कर रहे सभी 17 यात्रियों की मृत्यु हो गई।

दुर्घटनाओं के लिए जिम्मेदारी नियत नहीं की गई।

उठाए गए थे। मरम्मत/ओवरहाल एजेंसियों की खामियों को कम करने के उद्देश्य से वायुसेना मुख्यालय ने जनवरी 1997 में पुनः निम्नलिखित निवारक उपाय सुझाए:-

- डी.आर.डी.ओ. तथा अन्य स्वतंत्र एजेंसियों का दुर्घटना जांच में सम्मिलित करना।
- एच.ए.एल. के साथ वारंटी धारा का जल्दी निपटान करना।

भारतीय वायुसेना ने दिसम्बर 1997 तक प्रस्तावित वारंटी धारा की शर्तें निर्धारित नहीं की थी।

7.5.3 पक्षी संघात

पुनरीक्षा हेतु निर्धारित समय के दौरान, पक्षी संघात के कारण 17 दुर्घटनाएं तथा 574 घटनाएं घटीं। हवाई पट्टियों के आसपास आबादी वाले क्षेत्र की सफाई करके पक्षी संघात को कम करने के उद्देश्य से योजना बनाने के लिए एक अन्तर-मंत्रालय ज्वाइन्ट सब कमेटी (आई.एम.जे.एस.सी.) का गठन किया गया। जिसने, फरवरी 1990 में यह सुझाव देते हुए कि, बूचड़ खाना, पशुकंकाल के लिए प्रयुक्त केंद्रों कूड़ाघरों और सीवरों/ड्रेनेज प्रणाली को आधुनिक बनाने के लिए पूंजीगत योजनाओं के लिए निधि देना केन्द्र सरकार की जिम्मेवारी होगी, बताया कि यद्यपि, समस्याग्रस्त क्षेत्रों एवं उसके लिए निवारक उपायों का लगभग एक दशक पूर्व ही पता लगा लिया गया था। तथापि, धनाभाव के कारण उन उपायों को क्रियान्वित नहीं किया जा सका।

वायुपट्टियों के आस पास पक्षी संघात को रोकने के लिए अपनाए गए उपाय निष्क्रिय होते जा रहे थे जिसने संक्रियात्मक दक्षता को गहन रूप से प्रभावित किया।

कुछ चुने हुए वायुपट्टियों के आसपास के क्षेत्र की सफाई हेतु आई.एम.जे.एस.सी. की सिफारिशों को क्रियान्वित करने की योजनाएं इन्हें लागू करने की तत्परता के अभाव में निष्क्रिय हो गईं। अंततः मार्च 1995 में सरकार ने तय किया कि शहरी विकास एवं कृषि मंत्रालयों द्वारा चलाई गई योजनाओं के माध्यम से इन उपायों के लिए 100 प्रतिशत निधि सरकार मुहैया कराएगी। तथापि, पक्षी संघात से होने वाली दुर्घटनाओं एवं घटनाओं को रोकने के लिए मार्च 1997 तक कोई भी उपाय नहीं किए गए।

इन उपायों को गम्भीरता से क्रियान्वित न किए जाने के कारण, भारतीय वायुसेना ने केवल पक्षी संघात दुर्घटनाओं के परिणामस्वरूप वर्ष 1991-92 तथा उसके उपरान्त 170.67 करोड़ रुपए की क्षति उठाई और संक्रियात्मक दक्षता के साथ भी यदाकदा समझौता करना पड़ा जब नीची उड़ान सम्बन्धी महत्वपूर्ण संक्रियात्मक उद्देश्यों और प्रशिक्षण अभ्यासों को हवाई पट्टियों के आसपास पक्षियों की गतिविधियों को देखते हुए या तो पूर्णतया निरस्त करना पड़ा या कम करना पड़ा। इसके फलस्वरूप, कतिपय स्क्वॉड्रनों में उड़ान प्रशिक्षण प्रतिबंधित किए गए, अंततः उन स्क्वॉड्रनों को उनके विद्यमान स्थान से पक्षियों की अत्यधिक गतिविधियों के कारण अन्य स्थान में ले जाया गया।

7.6 प्रशिक्षण

पायलटों को विभिन्न प्रशिक्षण संस्थानों में तीन चरणों में प्रशिक्षण दिया जाता है। प्रथम चरण का बेसिक प्रशिक्षण एच.पी.टी. बेसिक प्रशिक्षण वायुयान पर दिया जाता है। इसके पश्चात्, द्वितीय चरण प्रशिक्षण किरण/इस्करा वायुयान पर दिया जाता है। द्वितीय चरण के प्रशिक्षण के सफलतापूर्वक पूर्ण किए जाने तथा रैंक एवं कमीशन दे दिए जाने के पश्चात् प्रशिक्षणार्थियों को लड़ाकू, परिवहन और हेलिकॉप्टर स्ट्रीम प्रशिक्षण के लिए तृतीय चरण में भेज दिया जाता है। 1991-97 के दौरान हुई 187 दुर्घटनाओं में से 141 मामलों में लेखा परीक्षा ने पाया कि 77 दुर्घटनाएं उड़ान प्रशिक्षण के दौरान हुईं और शेष 64 अन्य उड़ानों में हुईं। दुर्घटनाओं के लिए उत्तरदायी कारणों का नीचे वर्णन किया गया है:

7.6.1 उन्नत जेट प्रशिक्षण की अनुपलब्धता

दुर्घटना पेटर्न/कारणों और पूर्ण प्रशिक्षण प्रक्रिया के गहन अध्ययन के लिए गठित की गई ला फोन्तेन समिति ने पाया कि प्रशिक्षण प्रणाली और वायुयान दुर्घटनाओं के बीच गहन सम्बन्ध है। इस कमेटी ने 1982 में बताया कि भारतीय वायुसेना के पास उपयुक्त संक्रियात्मक प्रशिक्षक वायुयान न होने के कारण पायलटों को सीधे ही संक्रियात्मक लड़ाकू वायुयानों पर तैनात कर दिया जाता है जिससे इनमें कौशल/निर्णय लेने में कमी रह जाती है। मंत्रालय ने बताया कि हंटर और मिग-21 वायुयान विशेष रूप से निर्मित उन्नत प्रशिक्षण वायुयान नहीं हैं अतः हवाई लड़ाई एवम् शस्त्र प्रतिपादन प्रशिक्षण देने के

उन्नत जेट प्रशिक्षण वायुयान के अभाव के कारण बेसिक प्रशिक्षण वायुयान से उन्नत लड़ाकू वायुयान पर सीधे प्रशिक्षण देने से एक अंतराल उत्पन्न हो जाता है।

लिए इसमें कुछ सीमितताएं हैं। मंत्रालय ने आगे बताया कि एक उन्नत जेट प्रशिक्षण वायुयान की अधिप्राप्ति भारतीय वायुसेना के पायलटों को बेहतर संक्रियात्मक प्रशिक्षण देने में सहायक होगी। भारतीय वायुसेना द्वारा उन्नत जेट प्रशिक्षण वायुयान की अधिप्राप्ति न किए जाने के कारण तृतीय चरण का प्रशिक्षण हंटर और मिग-21 वायुयानों पर ही दिया जा रहा है।

मानव भूल दुर्घटनाओं का मुख्य कारण उन्नत जेट प्रशिक्षण वायुयान की कमी थी।

दुर्घटना आँकड़ों का एक विश्लेषण दर्शाता है कि हंटर वायुयान की अपेक्षा मिग-21 वायुयान पर दिए गए तृतीय चरण के प्रशिक्षण में अधिक दुर्घटनाएं हुईं। जबकि, मिग संक्रियात्मक उड़ान प्रशिक्षण यूनिट में 1991-97 के दौरान 11 दुर्घटनाएं हुईं जिसमें से तीन घातक थीं, हंटर संक्रियात्मक उड़ान प्रशिक्षण यूनिट में कोई भी दुर्घटना नहीं हुई। वायुसेना अध्यक्ष ने बताया कि उन्नत जेट प्रशिक्षक की अनुपलब्धता एयरक्रू की कार्यनिष्पादन क्षमता को प्रभावित करती है। उन्होंने मई 1992 में बताया कि मिग-21 वायुयान जैसे लड़ाकू प्रशिक्षण वायुयानों का उन्नत जेट प्रशिक्षण वायुयान के रूप में उपयोग करने से नए अनुभवहीन पायलटों को उन्नत जेट प्रशिक्षण वायुयान में प्रशिक्षण दिए बिना ही समय से पूर्व संक्रियात्मक वायुयान में प्रशिक्षण लेना पड़ता है जिससे एक अंतराल पैदा हो जाता है। अप्रैल 1995 में, मंत्रालय ने प्रधान मंत्री कार्यालय को बताया कि मानव भूल दुर्घटनाओं का मुख्य कारण उन्नत जेट प्रशिक्षक की अनुपलब्धता है क्योंकि पायलटों को किरन/इस्करा प्रशिक्षण वायुयानों में प्रशिक्षण के पश्चात् उन्नत मिग-21 वायुयानों पर प्रशिक्षण देने से मिग-21 वायुयान की तकनीक और निष्पादन में भारी अंतर होने के कारण, हंटर यूनिट में प्रशिक्षण पा रहे पायलटों की तुलना में, अधिक कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। तृतीय चरण का प्रशिक्षण हंटर वायुयान पर 1996 तक दिया जाता रहा जबकि प्रशिक्षण भूमिका के लिए इसे 1991 में ही सेवा से हटा लिया गया था। 1996 के उपरान्त हंटर वायुयान पर तृतीय चरण का प्रशिक्षण बंद कर दिया गया है और अब यह प्रशिक्षण केवल मिग -21 वायुयानों पर ही दिया जा रहा है जोकि संक्रियात्मक प्रशिक्षण भूमिका के लिए इष्टतम उपयुक्त नहीं है। यह उल्लेखनीय है कि मिग- 21 वायुयान हेतु अधिकतर सिम्युलेटर्स अप्रयोज्य पड़े थे जैसा कि पैराग्राफ 7. 7 1 में दर्शाया गया है।

अतः, उन्नत जेट प्रशिक्षण वायुयान की अनुपलब्धता एवं संक्रियात्मक प्रशिक्षण रोल के लिए मिग-21 की अनुपयुक्तता और सिम्युलेटरस की अनुपलब्धता के कारण पायलटों के लड़ाकू प्रशिक्षण पर कु-प्रभाव पड़ा। इसके

अतिरिक्त प्रशिक्षण सम्बन्धित दुर्घटनाओं में भारी वृद्धि होना जारी रहा ।

7.6.2 प्रशिक्षक वायुयानों की अविश्वसनीयता

7.6.2.1 एच.पी.टी.-32 वायुयान

पायलटों को बेसिक उड़ान प्रशिक्षण देने के लिए एच.ए.एल. द्वारा निर्मित एच.पी.टी. 32 वायुयान का 1984 से उपयोग किया जा रहा है । वायुसेना मुख्यालय ने एच.ए.एल. द्वारा विकसित इस वायुयान के प्रोटोटाइप को वायुसंचालन आवश्यकता में कमी करने के उपरान्त स्वीकार किया । जब से इस वायुयान का प्रवर्तन हुआ है, इसके इंजन की विश्वसनीयता संदिग्ध रही क्योंकि 1988 और 1995 के दौरान पाँच गम्भीर एवं तीन बड़ी दुर्घटनाएं तथा 74 घटनाएं हुईं।

संयुक्त उच्चस्तरीय एच.ए.एल. एवं आई.ए.एफ. की एक अध्ययन टीम ने वायुयान के अनुक्षण और प्रचलन सम्बन्धी विविध पहलुओं के साथ-साथ इंजन की विश्वसनीयता की भी जांच की थी और अगस्त 1991 में संक्रियात्मक अनुदेशों की सिफारिश की । इन अनुदेशों को लागू करने के बावजूद भी इंजनों में अभी भी कमियां हैं । 1995 में ही, इंजनों से सम्बन्धित खराबी के 409 मामले सामने आए जिससे इंजनों की विश्वसनीयता पर गम्भीर संदेह पैदा होता है । अक्टूबर 1995 में वायुसेना अकादमी और अन्य बेसिक उड़ान प्रशिक्षण संस्थानों में घातक दुर्घटनाओं की जांच ने भी इंजन की खराबी को जिम्मेदार ही ठहराया । एक और संयुक्त अध्ययन टीम का नवम्बर 1995 में गठन किया गया जिसने दिसम्बर 1995 में अपनी सिफारिशें प्रस्तुत कीं । जबकि, सिफारिशें लागू की जा रही थी, इंजन खराबियों के कई अन्य मामले जानकारी में आए । फलतः दिसम्बर 1995 में एच.पी.टी. -32 बेड़े की उड़ान बंद करनी पड़ी ।

वायुसेना मुख्यालय के अनुसार, ऐसी स्थिति में, जबकि गम्भीर आपातकालीन परिस्थितियों का सामना करने के लिए नए पायलटों का अनुभव स्तर बहुत सीमित होता है, बेसिक प्रशिक्षण वायुयानों की अविश्वसनीयता एक बहुत ही गम्भीर मामला है । इंजन खराबियों के कारण, कैडेटों की अकेले उड़ान भरने पर सीमाएं आरोपित कर दी गई हैं । अतः, बेसिक प्रशिक्षण वायुयान अविश्वसनीय रहे ।

एच.पी.टी. 32 बेसिक प्रशिक्षण वायुयान जब से प्रवर्तन हुआ है, अविश्वसनीय रहा ।

7.6.2.2 किरन वायुयान

पायलटों के द्वितीय चरण के प्रशिक्षण के लिए उपयोग किए जा रहे किरण वायुयानों के वैमानिक उपस्करों में कमियों थीं ।

पायलटों के द्वितीय चरण के प्रशिक्षण के लिए उपयोग किए जा रहे किरन वायुयान में भी खराबियां हैं । 1989 से, उड़ान के दौरान या ग्राउन्ड पर इसके इंजन फ्लेमआऊट के 11 मामलों का पता चला । परिणामस्वरूप, वायुयानों की विश्वसनीयता पर कु-प्रभाव पड़ा और उड़ान प्रशिक्षण भी प्रभावित हुआ । इसके अतिरिक्त, किरन वायुयान पर लगे हुए रेडियो कम्पास और रेडियो ट्रान्समिशन उपकरणों की निष्पादन क्षमता भी काफी समय से कमज़ोर रही । फलस्वरूप, उड़ान सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए किरन वायुयान के वैमानिक उपस्करों को तुरन्त उन्नत करने की आवश्यकता थी ।

7.6.2.3 इस्करा वायुयान

भारतीय वायुसेना में 1975 में प्रवर्तन किया गया इस्करा वायुयान बिना किसी लोकेशन एण्ड सरवाइवल आइटम्स के प्रचलित किया जा रहा था । पिछले 10 वर्षों में इस्करा वायुयानों की कुल आठ दुर्घटनाएं हुईं जिसमें से पांच गम्भीर थीं । 1996 के दौरान, दुर्घटना दर 2.62 थी । कैडिटों के नीचे स्तर के सामरिक उड़ान के दौरान रियर वियू मिरर का लगाया जाना आवश्यक समझा गया । तथापि, वायुयान बिना किसी लोकेशन एण्ड सरवाइवल आइटम्स को उड़ाया जाता रहा है ।

7.7 प्रशिक्षण सहायक उपकरणों की अनुपलब्धता

7.7.1 सिम्यूलेटर

मिग 21 वायुयान पर प्रशिक्षण देने के लिए आयात किए गए पांच सिम्यूलेटरों में से चार अप्रयोज्य पड़े थे ।

पायलटों को विविध अभ्यास कराने, उच्च उड़ान कौशल सिखाने और प्रभावी प्रशिक्षण उपलब्ध कराने के लिए सिम्यूलेटर एक प्रशिक्षण साधन है । उड़ान सुरक्षा पर गठित राठौर समिति ने जून 1994 में सिम्यूलेटरों को अधिकतम संख्या में प्रयोज्य और संक्रियात्मक बनाने की सिफारिश की । मिग-21 वायुयान पर प्रशिक्षण देने के लिए 12.90 करोड़ रुपए की लागत पर विदेशी निर्माता से अधिप्राप्त और 1970 में संस्थापित किए गए पांच सिम्यूलेटरों में से चार लम्बी अवधि से अप्रयोज्य पड़े थे । पाँचवाँ सिम्यूलेटर जोकि आंशिक प्रयोज्य था की निष्पादन क्षमता अविश्वसनीय थी और इन सिम्यूलेटरों की अनुपलब्धता इनके अति पुराने होने के कारण संदिग्ध हो गई थी । राठौर समिति की सिफारिशों के

आधार पर वायुसेना मुख्यालय ने अध्ययन कर यह निर्णय लिया कि इन सिम्यूलेटरों को मुख्य घटकों का स्थानापन करके इनको उन्नत कर दिया जाए। अतः, विक्रेताओं से प्रस्ताव मंगवाए गए, उनमें से मैसर्स रेमको सिस्टम, चिन्नई का प्रस्ताव उपयुक्त पाया और स्वीकार किया गया। वायुसेना मुख्यालय ने सिम्यूलेटर उन्नत करने के लिए 3.18 करोड़ रुपए की कुल लागत पर अगस्त 1996 में सरकार की संस्वीकृति ली।

तथापि, अगस्त 1997 तक केवल एक सिम्यूलेटर को उन्नत किया गया और शेष चार अप्रयोज्य और अविश्वसनीय पड़े रहे। इसके अतिरिक्त, भारतीय वायुसेना के पास ऐसा कोई सिम्यूलेटर नहीं है जोकि मिग-21 बी.आई.एस. वायुयान जो कि भारतीय वायुसेना का मेन स्ट्रीम था, को सिम्यूलेट कर सके।

7.7.2 कम्प्यूटर पर आधारित प्रशिक्षण सहायक उपकरणों की अनुपलब्धता

वरिष्ठ पायलटों के साथ-साथ नए पायलटों द्वारा आपातकालीन परिस्थितियों का सामना करने में असफलताओं पर विचार करने के पश्चात् वायुसेना अध्यक्ष ने निर्देश दिया कि आपातकालीन परिस्थितियों का सामना करने के लिए सभी पायलटों को कम्प्यूटर आधारित प्रशिक्षण सिम्यूलेटरों पर नियमित रूप से दिया जाना चाहिए और जैसा कि यू.के. और यू.एस.ए. वायुसेना के पास उपलब्ध है तथा इन कम्प्यूटर आधारित प्रशिक्षण सहायक उपकरणों की उपलब्धता की सम्भावना का पता लगाना चाहिए। भारतीय वायुसेना अभी तक कम्प्यूटर आधारित प्रशिक्षण के लिए साधनों को उपलब्ध नहीं करा सकी।

मानव भूल दुर्घटनाओं को कम करने के उद्देश्य से, पायलटों को उड़ान के दौरान वास्तविक आपातकालीन परिस्थितियों का सामना करने के लिए, ग्राउंड पर ही सिम्यूलेटरों के उपयोग से आपातकालीन परिस्थितियों का सामना करने के गहन अभ्यास हेतु भारतीय वायुसेना ने प्रत्येक स्क्वाड्रन में एक होटशोट सिम्यूलेटर के प्रवर्तन का प्रस्ताव किया। तथापि, इस प्रकार के प्रशिक्षण सहायक उपकरणों की अधिप्राप्ति में अभी कोई प्रगति नहीं हुई।

भारतीय वायुसेना अभी तक पायलटों को कम्प्यूटर आधारित पायलट प्रशिक्षण साधनों को उपलब्ध नहीं करा सकी।

7.8 अनुभवहीन प्रशिक्षण प्रशिक्षक

निदेशक उड़ान सुरक्षा ने जनवरी 1997 में बताया कि उड़ान सुरक्षा संस्थानों में तैनात मुख्य उड़ान प्रशिक्षक और वरिष्ठ उड़ान पर्यवेक्षकों के पास संस्थान सम्बन्धी विशेषज्ञता नहीं है और यह प्रशिक्षक वह अधिकारी हैं जिनको या तो उड़ान स्क्वाड्रन कमांड का नेतृत्व करने के योग्य नहीं समझा गया या इन्होंने अपनी पदोन्नति को अस्वीकार कर दिया था। उन्होंने सुझाव दिया कि जब तक उड़ान प्रशिक्षण संस्थानों में उत्तम व्यवसायिक अधिकारियों की नियुक्ति नहीं की जाती पायलट प्रशिक्षण में कमी जारी रहेगी, परिणामस्वरूप, प्रशिक्षणार्थियों की कार्यक्षमता प्रभावित होगी।

7.9 दुर्घटनाओं की जांच

7.9.1 विद्यमान आदेशों के अनुसार, सभी वायुयान दुर्घटनाओं की जांच चार माह की अवधि में की जानी चाहिए और वायुयान और रक्षा सम्पत्तियों में हुई क्षति का नियमन दुर्घटना तिथि से एक वर्ष के अन्दर हो जाना चाहिए।

अधिकतम मामलों में
दुर्घटनाओं की जांच में
देरी हुई।

कोर्ट आफ इन्क्वायरी कार्यवाही को अंतिम रूप देने के लिए एक माह की समयावधि को जुलाई 1993 में चार माह तक बढ़ा दिया गया। 112 दुर्घटनाओं की जांच को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया की संवीक्षा से मालूम हुआ कि वायुसेना मुख्यालय संशोधित चार माह की समयावधि में भी मामलों को अंतिम रूप देने में असफल रहा। जांच को अंतिम रूप देने में हुए विलम्ब की सीमा को निम्न तालिका में दर्शाया गया है:

- मार्च 1997 तक मामलों की संख्या जिनको कोर्ट आफ इन्क्वायरी ने अंतिम रूप दे दिया 66
- i) मामलों की संख्या, जिनको समयावधि के भीतर अंतिम रूप दे दिया 12
- ii) मामलों की संख्या जिनमें 4 से 12 माह तक का विलम्ब हुआ 25
- iii) मामलों की संख्या, जिनमें 1 से 2 वर्ष तक का विलम्ब हुआ 27
- iv) मामलों की संख्या, जिनमें दो वर्ष से अधिक का विलम्ब हुआ 02

मार्च 1997 तक, 46 मामलों को अंतिम रूप दिया जाना था।

7.9.2 उड़ान सुरक्षा पर समितियां

भारतीय वायुसेना में उड़ान सुरक्षा को प्रभावित करने वाले विभिन्न पहलुओं के अध्ययन और सिफारिश करने के लिए निम्नलिखित समितियां गठित की गईं :

- i) ला फोन्टेन समिति, 1982
- ii) आई.जी.कृष्णा समिति, 1987
- iii) नेहरा समिति, 1989
- iv) प्रताप राव समिति, 1991
- v) राठौर समिति, 1994
- vi) उच्चस्तरीय समिति

समितियों के जांच-पड़ताल कार्यक्षेत्र को केवल कुछ क्षेत्रों तक ही सीमित रखा गया। जबकि, ला फोन्टेन समिति ने मुख्यतः प्रशिक्षण पहलुओं और दुर्घटनाओं में से मानव भूलों से सम्बन्धित दुर्घटनाओं का विशेष रूप से अध्ययन किया। आई.जी. कृष्णा और नेहरा समिति ने मिग-21 समूह से सम्बन्धित तकनीकी समस्याओं का अध्ययन किया। प्रताप राव समिति ने उन दुर्घटनाओं की संवीक्षा की जो नए पायलटों के कारण हुईं और प्रताप राव समिति को मानव भूलों के साथ-साथ तकनीकी खराबियों के कारण हुईं दुर्घटनाओं को रोकने के लिए उचित सुझाव देने का कार्य सौंपा गया।

जबकि ला फोन्टेन समिति की बत्तीस सिफारिशों में से प्रशिक्षण पैटर्न में परिवर्तन करने सहित, तीस सिफारिशों को स्वीकृत कर लागू कर दिया गया था, आई.जी. कृष्णा और नेहरा समिति की सभी सिफारिशों को स्वीकार कर कार्यान्वित कर दिया गया। प्रताप राव समिति द्वारा की गई 22 सिफारिशों में से 16 को लागू कर दिया गया और शेष को साध्य नहीं समझा गया। राठौर समिति ने 57 सिफारिशों की और इन सभी सिफारिशों को स्वीकार कर लिया गया, लेकिन मई 1996 तक केवल 33 ही लागू की गईं। कुछ बड़ी सिफारिशें, जो वेदर रेडार व हवाई लड़ाकू सिम्युलेटरों की अधिप्राप्ति, लड़ाकू स्क्वाड्रन में टू-सीटर वायुयानों की यूनिट स्थापना में वृद्धि और पायलटों के चयन से सम्बन्धित थी, को अभी लागू किया जाना था।

लड़ाकू वायुयानों की दुर्घटनाओं में बढ़ती हुई संख्या पर गम्भीर चिन्ता व्यक्त करते हुए मंत्रालय ने लड़ाकू वायुयान दुर्घटनाओं में हुई वृद्धि के कारणों को जानने और इससे हुई क्षति को कम करने हेतु व्यापक कार्यवाही योजना तैयार करने के लिए रक्षा मंत्री के वैज्ञानिक सलाहकार की अध्यक्षता में फरवरी 1997 में एक उच्चस्तरीय समिति का गठन किया। समिति की सिफारिशें जिन्हें सितम्बर 1997 में प्रस्तुत कर दिया गया था, दिसम्बर 1997 तक मंत्रालय के विचाराधीन थी।

7.9.3 क्षतियों का अनुमान

एक संवीक्षा से ज्ञात हुआ कि 1991-97 के दौरान हुई दुर्घटनाओं में से केवल मार्च 1997 तक 47 प्रतिशत दुर्घटनाओं के बारे में 337.15 करोड़ रुपए की क्षति का अनुमान लगाया गया और इन्हें नियमन किया जा चुका था जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दर्शाया गया है:

1991-97 के बीच हुई दुर्घटनाओं में से, केवल 47 प्रतिशत का ही नियमन किया गया।

वर्ष	दुर्घटनाओं की संख्या	मामलों की संख्या जहां क्षति का नियमन किया जा चुका था	क्षति की राशि (करोड़ रुपए में)
1991-92	39	36	140.02
1992-93	27	21	61.74
1993-94	29	12	81.95
1994-95	30	17	52.30
1995-96	38	01	1.14
1996-97	24	--	--
योग	187	87	337.15

शेष मामलों से सम्बन्धित क्षति का अभी नियमन नहीं किया गया था।

उसी अवधि में घटित केवल 353 घटनाओं से सम्बन्धित 76.93 करोड़ रुपए की क्षति का फरवरी 1997 तक अनुमान लगाया गया और नियमन किया जा चुका था।

7.10 जांच में बाधाएं

वायुयान दुर्घटना जांच बोर्ड, जिसे गम्भीर दुर्घटनाओं की जांच के लिए गठित किया गया था मानव शक्ति की कमी के कारण क्रियाहीन हो गया।

निदेशक उड़ान सुरक्षा के अंतर्गत वायुयान दुर्घटना जांच बोर्ड, भारतीय वायुसेना में गम्भीर उड़ान दुर्घटनाओं की जांच और इस प्रकार की दुर्घटनाओं को रोकने की विधियों की सिफारिश करने के लिए उत्तरदायी था, जो कि वास्तव में, सितम्बर 1980 में गठित उड़ान सुरक्षा संस्थान एवम् जनवरी 1986 में इन्सपेक्टर जनरल ब्रांच के गठन से कार्यरत स्टाफ स्तर में आई कमी के कारण, क्रियाहीन हो गया। वायुयान दुर्घटना जांच बोर्ड के पुनरीक्षण की सिफारिश करते हुए प्रताप राव समिति ने बताया कि भारतीय वायुसेना में दुर्घटनाओं की जांच के लिए विशेषज्ञता का स्तर अपेक्षित नहीं है। पांच कोर टीमों के गठन के लिए आठ अधिकारियों की तैनाती के साथ वायुयान दुर्घटना जांच बोर्ड को केवल अक्टूबर 1993 में कार्यात्मक बनाया गया। तथापि, निदेशक उड़ान सुरक्षा ने मई 1995 में बताया कि वायुयान दुर्घटना जांच बोर्ड में कार्यरत तकनीकी अधिकारी को केवल मिग समूह के वायुयानों का अनुभव है अतः व्यवसायिक और पूर्ण जांच को सरल करने के लिए अन्य वायुयानों पर अनुभवी अधिकारियों की तैनाती के लिए अनुरोध किया। पुनः 1996 में वायुयान दुर्घटना जांच बोर्ड में तैनात स्टाफ में कमी कर दी जोकि वायुयान दुर्घटना जांच बोर्ड के कार्यों को पूरा करने के लिए अपर्याप्त था।

यह मामला मंत्रालय को सितम्बर 1997 में भेजा गया, उनकी टिप्पणी अभी अपेक्षित थी। तथापि, मंत्रालय ने जनवरी 1998 में बताया कि “दुर्घटनाओं के कारणों के विश्लेषण करने और इस प्रकार की दुर्घटनाओं को रोकने के लिए उचित सुझाव देने के लिए गठित उच्चस्तरीय समिति ने लेखा परीक्षा द्वारा की गई अधिकांश टिप्पणियों पर विचार किया था। समिति की सिफारिशों पर सम्बन्धित एजेंसियां कार्य कर रही थीं”। यह स्पष्ट है कि लेखा परीक्षा की टिप्पणियां इन तथ्यों पर आधारित हैं कि वायुसेना ने तथ्यों की पूरी जानकारी होने पर भी बहुत कम कार्यवाही की है तथा उपचारी कार्यवाही करने के बजाए मंत्रालय ने समिति के बाद समितियों का गठन करती रही।

8 एम.आई.-26 हेलिकॉप्टर का प्रवर्तन और उपयोग

8.1 प्रस्तावना

भारतीय वायुसेना की भारी परिवहन की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए, सरकार ने 36.09 करोड़ रुपए की लागत पर दो एम.आई.-26 हेलिकॉप्टरों की अधिप्राप्ति की और उनका स्क्वॉड्रन सर्विस में मई 1986 में प्रवर्तन किया गया। दो और हेलिकॉप्टर फरवरी 1989 में प्रवर्तन किए गए।

8.2 संगठनात्मक ढाँचा

एम.आई.-26 हेलिकॉप्टर के लिए एक पृथक स्क्वॉड्रन है। स्क्वॉड्रन का क्रियात्मक और संक्रियात्मक नियंत्रण वायुसेना मुख्यालय द्वारा किया जाता है।

8.3 लेखा परीक्षा का विषय क्षेत्र

हेलिकॉप्टर की अधिप्राप्ति, अनुरक्षण, प्रयोज्यता, वास्तविक कार्य निष्पादन और स्क्वॉड्रन में कार्यरत स्टाफ की स्थिति तथा अन्य सम्बन्धित गतिविधियों की 1996-97 के दौरान वायुसेना मुख्यालय और प्रचालन स्क्वॉड्रन में दस्तावेजों की लेखा परीक्षा द्वारा पुनरीक्षा की गई।

8.4 विशिष्टताएं

- हेलिकॉप्टर के कार्य निष्पादन में, इसके प्रवर्तन के समय से ही अनुमोदित प्रयोज्यता दर के संदर्भ में विशेष रूप से कमी रही। 1992-96 के दौरान कमी का प्रतिशत 76.74 से 88 प्रतिशत था।
- 45.43 करोड़ रुपए मूल्य के दो हेलिकॉप्टर अप्रयोज्य पड़े रहे और उड़ाए जा सके। जबकि एक हेलिकॉप्टर 26 माह से भी अधिक अवधि तक उड़ाया नहीं जा सका, दूसरा हेलिकॉप्टर 38 माह तक उड़ाया नहीं जा सका। जून 1995 से मई 1996 के दौरान चार में से तीन हेलिकॉप्टर अप्रयोज्य पड़े रहे। इससे स्क्वॉड्रन की संक्रियात्मक

क्षमता पर कु-प्रभाव पड़ा। हेलिकॉप्टर बेड़े का प्रयोज्यता स्तर बहुत अल्प और न्यून था और 1993-1996 के दौरान इसमें उत्तरोत्तर घटने की प्रवृत्ति दर्ज की गई।

- चार में से दो हेलिकॉप्टर जून 1991 में ओवरहाल के लिए विदेश में निर्माता के पास भेजे गए। 10 माह की सामान्य अवधि के प्रति ये 26 माह पश्चात् अगस्त 1993 में वापिस आए जिसके कारण हेलिकॉप्टर बेड़े की संक्रियात्मक प्रयोग पर प्रभाव पड़ा।
- 1998 में 45.43 करोड़ रुपए की लागत पर दो अतिरिक्त हेलिकॉप्टर की अधिप्राप्ति उनके निम्न उपयोग के कारण न्याय-संगत नहीं थी।
- विदेश में ओवरहाल किया गया एक वायुयान इंजन समय से पूर्व ही फेल हो गया और उसका पुनः ओवरहाल करना पड़ा जिसके कारण 89.67 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ।

8.5 हेलिकॉप्टर के लिए आवश्यकता

भारतीय वायुसेना के पास हल्के और मध्यम श्रेणी के मिश्रित हेलिकॉप्टर थे। प्रत्येक हेलिकॉप्टर की परिवहन शक्ति सीमित थी जो कि अधिक ऊंचाई वाले स्थानों पर और कम हो जाती थी। इसको ध्यान में रखते हुए, वायुसेना मुख्यालय ने अक्टूबर 1985 में छः भारी परिवहन हेलिकॉप्टरों के लिए एक आवश्यकता प्रक्षिप्त की। तथापि, सरकार ने नवम्बर 1985 में 50 करोड़ रुपए की लागत पर पुर्जो, भू-सहायता और अन्य उपस्करों सहित केवल दो हेलिकॉप्टरों की अधिप्राप्ति और भविष्य में इन हेलिकॉप्टरों द्वारा भारतीय पर्यावरण परिस्थितियों में उड़ान योग्य सिद्ध होने के पश्चात दो और हेलिकॉप्टरों की अधिप्राप्ति के एक विकल्प के साथ संस्वीकृति प्रदान की।

8.6 अधिप्राप्ति और प्रवर्तन

मंत्रालय ने वैमानिक सामानों सहित दो हेलिकॉप्टरों का 36.09 करोड़ रुपए की कुल लागत पर आयात करने के लिए विदेशी निर्माता के साथ दिसम्बर 1985 में एक संविदा की। हेलिकॉप्टर मई 1986 में प्राप्त

हुए और स्कॉडून में प्रवर्तित किये गये । 50 घंटे प्रति हेलिकॉप्टर की मासिक निर्धारित उपयोगिता दर की तुलना में इन हेलिकॉप्टरों की 1986 और 1987 के दौरान उपयोगिता दर क्रमशः 11.52 और 12.08 घंटे थी ।

दो हेलिकॉप्टरों का अल्प उपयोग होने के बावजूद भी, वायुसेना मुख्यालय ने जून 1987 में बढ़ते हुए वायु अनुरक्षण कार्य को पूरा करने के लिए चार और हेलिकॉप्टरों की अधिप्राप्ति का प्रस्ताव किया । मंत्रालय ने मार्च 1998 में विकल्प खण्ड के अन्तर्गत दो और हेलिकॉप्टरों की अधिप्राप्ति का निर्णय लिया जिसके लिए राजनीतिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति का अनुमोदन पहले ही किया जा चुका था और 50 करोड़ रुपए की अनुमोदित लागत के प्रति 60.52 करोड़ रुपए की लागत पर अन्य सहायक पुर्जों सहित उनके आयात के लिए अप्रैल 1988 में एक संविदा की । दो हेलिकॉप्टरों की लागत 45.43 करोड़ रुपए थी । हेलिकॉप्टर फरवरी 1989 में प्राप्त किए गए और इनका स्कॉडून में प्रवर्तन किया गया । मंत्रालय ने नवम्बर 1997 में बताया कि सेना की उत्तरी और पूर्वी सैक्टर में संवृद्ध भारी परिवहन की आवश्यकता के कारण दो अतिरिक्त हेलिकॉप्टरों की अधिप्राप्ति आवश्यक थी ।

8.7 हेलिकॉप्टर की प्रयोज्यता

हेलिकॉप्टरों की आवश्यकता 75 प्रतिशत प्रयोज्यता के आधार पर निर्धारित की गई थी । तथापि, 1993-96 के दौरान वास्तविक प्रयोज्यता स्वीकृत मानको से बहुत कम थी और उसमें उत्तरोत्तर घटने की प्रवृत्ति दृष्टिगोचर हुई जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

वर्ष	प्राप्त प्रयोज्यता का प्रतिशत
1993	61.72
1994	52.50
1995	37.37
1996	39.97

चार में से दो हेलिकॉप्टरों की लम्बी अवधि के लिए अप्रयोज्यता के कारण भारतीय वायुसेना की सक्रियात्मक क्षमता पर कु-प्रभाव पड़ा ।

इसके अतिरिक्त, एक हेलिकॉप्टर लगातार 26 माह से अधिक अवधि तक उड़ाया नहीं जा सका और दूसरा हेलिकॉप्टर मई 1994 से जून 1997 तक 38 माह की अवधि के लिए अप्रयोज्य रहा । वास्तव में जून 1995 और मई 1996 के बीच चार में से तीन हेलिकॉप्टर अप्रयोज्य रहे, परिणामस्वरूप स्क्वॉड्रन की सक्रियात्मक क्षमता पर कु-प्रभाव पड़ा । तथ्यों को स्वीकार करते हुए मंत्रालय ने बताया कि हेलिकॉप्टरों द्वारा लम्बी अवधि तक उड़ान न करने के कारण भारतीय वायुसेना की वायु परिवहन क्षमता पर कुछ सीमा तक प्रभाव पड़ा ।

8.8 हेलिकॉप्टर का प्रचालन

अनुमोदित उपयोगिता दर के संदर्भ में हेलिकॉप्टर के कार्य निष्पादन में विशेष रूप से कमी आई ।

पिछले पाँच वर्षों के दौरान घंटों में अनुमोदित उपयोगिता दर की तुलना में उड़ान प्रयासों में विशेष रूप से कमी आई जैसा कि नीचे दर्शाया गया है :

वर्ष	प्रति हेलिकॉप्टर द्वारा प्राप्त की गई प्रतिमाह उपयोगिता दर
1992	11.90
1993	21.34
1994	17.34
1995	23.26
1996	20.00

निम्न उपयोगिता दर को ध्यान में रखते हुए 1988 में अतिरिक्त हेलिकॉप्टरों की अधिप्राप्ति न्याय-संगत नहीं थी ।

मंत्रालय ने अगस्त 1992 में बताया कि हेलिकॉप्टरों की निम्न उपयोगिता का मुख्य कारण यह था कि इन हेलिकॉप्टरों का उपयोग केवल तभी किया गया जब इनका उपयोग बहुत आवश्यक समझा गया क्योंकि हेलिकॉप्टर के अधिकांश घटकों का ओवरहाल जीवन बहुत कम है और उनकी अधिप्राप्ति भी प्रतिबन्धित थी । प्रचालन यूनिट ने दिसम्बर 1996 में बताया कि जबकि पिछले तीन वर्षों के दौरान पूर्वी सेक्टर के लिए कोई कार्य आबंटित नहीं किया गया, उत्तरी सेक्टर की आवश्यकताओं की पूर्ति दो प्रयोज्य एम.आई.- 26 हेलिकॉप्टरों से कर दी । मंत्रालय ने नवम्बर 1997 में बताया कि स्क्वॉड्रन द्वारा विद्यमान उपयोगिता दर में ही आबंटित कार्य को पूर्णतः सम्पादित कर लिया

गया । यह प्रमाणित करता है कि संवृद्ध भारी परिवहन की कोई आवश्यकता नहीं थी और अप्रैल 1988 में सहायक उपस्करों और दो अतिरिक्त हेलिकॉप्टरों की 60.52 करोड़ रुपए की लागत पर अधिप्राप्ति न्याय-संगत नहीं थी ।

8.9 स्क्वाड्रन का कार्यरत स्टाफ

दो हेलिकॉप्टरों की यूनिट स्थापना के साथ हेलिकॉप्टर स्क्वाड्रन का गठन मई 1986 में किया गया । हेलिकॉप्टर के अनुरक्षण व प्रचालन के लिए वांछित 12 आफिसरों, 79 वायुसैनिकों और 21 अयोधी स्टाफ को फरवरी 1987 में संस्वीकृति दी गई । फरवरी 1989 से स्क्वाड्रन में दो और हेलिकॉप्टरों के प्रवर्तन पर स्क्वाड्रन की यूनिट स्थापना को 18 अफसरों, 142 वायुसैनिकों और 28 अयोधी के लिए संशोधित कर 6 अफसरों, 63 वायुसैनिकों और 7 अयोधी के अतिरिक्त स्टाफ की जुलाई 1993 में संस्वीकृति दी । अतिरिक्त स्टाफ पर प्रतिवर्ष 29.15 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय होना था ।

हेलिकॉप्टर बेड़े की प्रयोज्यता स्तर में गिरावट, आबंटित कार्य और निम्न उपयोगिता दर को ध्यान में रखते हुए अतिरिक्त स्टाफ का अधिकतम उपयोग नहीं किया गया ।

हेलिकॉप्टर बेड़े की प्रयोज्यता स्तर में गिरावट, स्क्वाड्रन का आबंटित कार्य और हेलिकॉप्टरों द्वारा प्राप्त की गई निम्न उपयोगिता दर को ध्यान में रखते हुए स्क्वाड्रन में अतिरिक्त स्टाफ का अधिकतम उपयोग नहीं किया गया । यूनिट प्राधिकारियों ने दिसम्बर 1996 में बताया कि यद्यपि केवल एक हेलिकॉप्टर प्रयोज्य था, समय - समय पर आबंटित कार्य को करने और प्रशिक्षण आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु एयर-क्रू का बारी-बारी उपयोग किया गया । मंत्रालय ने नवम्बर 1997 में बताया कि आवश्यकता पड़ने पर संक्रियात्मक आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु सम्पत्तियों के बेहतर प्रयोग के लिए स्टाफ का प्रावधान प्रशिक्षण देने के लिए आवश्यक समझा गया । तथ्य यह था कि अतिरिक्त स्टाफ का अधिकतम उपयोग नहीं किया गया ।

8.10 अनुरक्षण

भारतीय वायुसेना के पास एम.आई.-26 हेलिकॉप्टर के 12 वायुयान इंजन थे, इनमें से 8 इंजन, 4 हेलिकॉप्टरों पर संस्थापित है और चार फालतू इंजनों के रूप में अधिप्राप्त किए गए । हेलिकॉप्टरों की निर्धारित ओवरहाल मरम्मत अवधि 4 वर्ष है जबकि इंजन की ओवरहाल अवधि 400 घंटे/सात वर्ष है।

जून 1991 में विदेश में ओवरहाल के लिए भेजे गए दो हेलिकाप्टर 10 माह की सामान्य ओवरहाल अवधि के प्रति 26 माह पश्चात् प्राप्त हुए ।

1986 में प्रवर्तन किए गए दो हेलिकाप्टरों का सेवाकाल ओवरहाल के लिए नियत समय 1990 के मध्य में पूर्ण हो गया । ये हेलिकाप्टर विदेश में निर्माता के पास ओवरहाल के लिए जून 1991 में भेजे गए और 10 माह के सामान्य ओवरहाल समय के प्रति 26 माह पश्चात् अगस्त 1993 में प्राप्त हुए । इस देरी से स्कॉडन की सक्रियात्मक क्षमता पर कु-प्रभाव पड़ा ।

12 इंजनों में से 11 अपनी ओवरहाल अवधि समाप्त कर चुके थे । जबकि इनमें से चार उपरोक्त हेलिकाप्टरों के साथ ओवरहाल किए गए और पाँच इंजनों का विदेश में अलग से 4.30 करोड़ रुपए की लागत पर ओवरहाल किया गया । शेष तीन इंजनों के सेवाकाल में वृद्धि की गई है । विदेश में 74.52 लाख रुपए की लागत पर फरवरी 1992 में ओवरहाल किया गया एक इंजन अगस्त 1994 में केवल 143 घंटों के उपयोग के बाद समय से पूर्व ही सेवा से हटा लिया गया । इंजन को निर्माता के पास पुनः मरम्मत के लिए दिसम्बर 1995 में भेजना पड़ा जो कि मरम्मत के पश्चात् फरवरी 1996 में प्राप्त हुआ । इसकी मरम्मत पर 89.67 लाख रुपए खर्च किए गए । 89.67 लाख रुपए के अतिरिक्त व्यय के अलावा इससे स्कॉडन में इंजनों की कमी भी हुई ।

अधिग्रहण

9 लेज़र गाइडेंस किटों की अधिप्राप्ति

ऐसी विदेशी फर्म, जो कि लेज़र गाइडेंस किटों के बिना शर्त उपयोग हेतु निर्यात लाइसेंस प्राप्त नहीं कर सकी, के साथ संविदा करने के फलस्वरूप, 6.29 मिलियन यू.एस. डालर यानि कि 19.86 करोड़ रुपए लागत की किटों का उपयोग केवल देशज/पश्चिमी मूल के वायुयानों तक ही सीमित होगा ।

तकनीकी समिति ने न्यून लागत वाले निविदाकार से किटों की अधिप्राप्ति केवल तभी करने की सिफारिश की थी, जबकि वह उच्च लागत वाले निविदाकार की तुलना में अपने दरों को आधा करे ।

लेज़र गाइडेंस किटों का उपयोग एक साधारण शस्त्र को लेज़र गाइडेंस शस्त्र में परिवर्तित करने के लिए किया जाता है । दो विदेशी फर्मों के प्रस्तावों के मूल्यांकन के बाद तकनीकी समिति ने अनुमान लगाया कि उच्च लागत वाले निविदाकार की किटों की तकनीकी विशिष्टता के कारण, न्यून लागत वाले निविदाकार की किटों के साथ शस्त्रों का उपयोग, समान क्षति करने के लिए अन्य किटों की तुलना में दुगना होगा । समिति ने फरवरी 1994 में सिफारिश की, कि यदि न्यून लागत वाला निविदाकार उच्च लागत वाले

निविदाकार की तुलना में अपनी लागत को आधा नहीं करता तो उच्च निविदाकार के प्रस्ताव पर विचार किया जाए। तथापि, मूल्य वार्ता समिति ने न्यून लागत वाले निविदाकार से 19980 यू.एस. डालर प्रति किट की दर से किटों की अधिप्राप्ति की सिफारिश की। दूसरी फर्म ने 20296 यू.एस. डालर प्रति किट की दर से निविदा दी थी।

कमेटी की सिफारिशों का उल्लंघन करते हुए संविदा की।

मंत्रालय ने विदेशी फर्म के साथ, जिसने न्यून दर पर निविदा दी थी, 19980 यू.एस. डालर प्रति किट की दर से 6.29 मिलियन यू.एस. डालर की लागत पर 315 किटों की अधिप्राप्ति हेतु मार्च 1994 में एक संविदा की यद्यपि, विदेशी सरकार ने केवल स्वदेशी/पश्चिमी मूल के वायुयानों पर किटों के उपयोग के लिए सशर्त निर्यात लाइसेंस दिया था जो कि मंत्रालय के पहले लिए गए निर्णय, कि इन किटों के उपयोग पर कोई प्रतिबन्ध न हो और वह सब वायुयानों पर उपयोग हेतु उपलब्ध हो, के प्रतिकूल था। फर्म को उचित निर्यात लाइसेंस प्राप्त करने में कुछ और समय देने के उद्देश्य से मंत्रालय को उच्च लागत वाले के साथ, विचार-विमर्श द्वारा कम किए गए, 19975 यू.एस. डालर प्रति किट की दर से अन्य 200 किटों की अधिप्राप्ति हेतु जनवरी 1995 में एक और संविदा करनी पड़ी। किटों की सप्लाई जनवरी 1997 तक हो गई थी।

इसी बीच, न्यून लागत वाले निविदाकार के साथ किए गए संविदा को जनवरी 1996 में पुनः क्रियान्वित किया गया जबकि वह बिना शर्त के निर्यात लाइसेंस को प्राप्त करने में असफल रहा। इन किटों की आपूर्ति भी अगस्त 1997 में पूर्ण हो गई थी। अतः, इन 315 किटों का उपयोग केवल स्वदेशी/पश्चिमी मूल के वायुयानों पर ही किया जाएगा।

315 किटों का उपयोग अधिकांश लड़ाकू विमानों पर नहीं किया जा सकता।

मंत्रालय ने सितम्बर 1997 में बताया कि निर्यात लाइसेंस पर लगे प्रतिबन्धों की क्षतिपूर्ति के लिए अतिरिक्त मल्टीलेजर कोड सलेक्शन फंसीलिटी और मिशन प्लानिंग साफ्टवेयर के लिए न्यून लागत वाले निविदाकार के साथ वार्ता की गई और इन्हें निःशुल्क प्राप्त किया गया। तथापि, तथ्य यह है कि भारतीय वायुसेना के पास अधिकांश लड़ाकू वायुयान स्वदेशी/पश्चिमी मूल के नहीं हैं और किटों के उपयोग में लगाई गई परिसीमाओं के कारण इनका उपयोग बहुत कम वायुयानों पर ही किया जा सकेगा।

अतः, फर्म द्वारा बिना शर्त निर्यात लाइसेंस प्राप्त करने में असफलता के

बावजूद 315 किटों की अधिप्राप्ति हेतु संविदा करने एवं उसे क्रियान्वित करने के फलस्वरूप, 6.29 मिलियन यू.एस. डालर की लागत की किटें देशज एवं पश्चिमी मूल के अलावा अन्य वायुयानों पर इनका उपयोग न करने की प्रतिबन्धता के साथ अधिप्राप्त की गई ।

10 वैधता अवधि के अन्दर संविदा करने में असफलता

मिसाइलों की मरम्मत हेतु पुर्जों का आयात करने के लिए प्रस्ताव की वैधता अवधि में संविदा करने के लिए विदेश में भारतीय मिशन को प्राधिकृत करने में मंत्रालय की असफलता के कारण लम्बी अवधि तक बड़ी संख्या में मिसाइलें अप्रयोज्य पड़ी रहीं ।

मंत्रालय ने अप्रयोज्य मिसाइलों की मरम्मत के लिए पुर्जों के आयात का अनुमोदन किया।

1986 और 1987 के दौरान आयात की गई 37 मिसाइलें 1993 में मरम्मत की जानी थीं । इन मिसाइलों की मरम्मत के लिए आवश्यक पुर्जों के लिए विदेशी निर्माता ने मई 1993 में 7.73 करोड़ रुपए लागत की एक निविदा की । प्रस्ताव दिसम्बर 1993 के अंत तक वैध था । मंत्रालय ने पुर्जों के आयात के लिए प्रस्ताव को अक्टूबर 1993 में इस आधार पर स्वीकृत कर दिया कि एक नई मिसाइल की विद्यमान लागत 60 लाख रुपए की तुलना में प्रति मिसाइल की 20 लाख औसतन रुपए मरम्मत लागत लाभकारी है । नई मिसाइल का उपयोगी सेवाकाल पाँच वर्ष है, इसके पश्चात् उनका सेवाकाल पाँच वर्ष और बढ़ाने के लिए इनका पुनर्संजित करना आवश्यक होता है ।

तथापि, उन्होंने भारतीय मिशन को संविदा करने के लिए प्राधिकृत करने में देरी की ।

निर्माता के देश में स्थित भारतीय मिशन ने उन्हें संविदा करने के लिए प्राधिकृत करने हेतु मंत्रालय को 13 दिसम्बर 1993 को अनुरोध किया । भारतीय मिशन को प्राधिकृत करने की सूचना भेजने में मंत्रालय की अनिश्चितता के कारण विलम्ब हुआ और अंततः इसे 21 फरवरी 1994 को ही सूचित किया गया । तब तक प्रस्ताव की वैधता समाप्त हो चुकी थी ।

विदेशी निर्माता ने वैध समयावधि के पश्चात् मूल्यों में वृद्धि कर दी।

मई 1994 में विदेशी निर्माता ने 37 मिसाइलों के लिए पुर्जों की लागत बढ़ाकर 14 करोड़ रुपए कर दी । मंत्रालय ने निर्माता द्वारा निवेदित उच्च लागत पर पुर्जों के आयात को उचित नहीं समझा । मंत्रालय ने अक्टूबर 1997 में बताया कि इसी बीच वायुसेना ने कुछ अप्रयोज्य मिसाइलों का अंगोपयोग करके 21 मिसाइलों को प्रयोज्य बना दिया ।

मंत्रालय में निष्क्रियता से उनको प्रस्ताव को छोड़ने के लिए विवश होना पड़ा।

अतः, पुर्जों के आयात के प्रस्ताव पर अपनी स्वीकृति के बावजूद भी मिशन को संविदा करने हेतु प्राधिकृत करने में अनिश्चितता एवं तत्पश्चात विलम्ब के कारण मंत्रालय को पुर्जों के आयात के प्रस्ताव को पूर्तिकर्ता द्वारा कीमतों में की गई वृद्धि के कारण छोड़ना पड़ा जिसके कारण वायुसेना को बड़ी संख्या में लम्बी अवधि के लिए अप्रयोज्य मिसाइलों को रखना पड़ा।

निर्माण सेवाएं

11 निर्माण कार्यों की संस्वीकृति में विलम्ब के कारण अतिरिक्त व्यय

निर्माण कार्यों की संस्वीकृति में विलम्ब के कारण क्षतिपूर्ति भत्ता के रूप में 27.38 लाख रुपए के परिहार्य व्यय के अतिरिक्त निर्माण कार्यों की लागत में 1.13 करोड़ रुपए की बढ़ोतरी हुई।

अफसरों के एक बोर्ड ने फरवरी 1986 में वायुसैनिकों के लिए 76 मकानों के शीघ्रतम निर्माण की सिफारिश की। वायुसेना मुख्यालय ने 42 माह के विलम्ब के उपरान्त बोर्ड की कार्यवाही को सितम्बर 1989 में अनुमोदित किया। इसके पश्चात्, मामला वायुसेना मुख्यालय, सम्बन्धित यूनिट और सैनिक इंजीनियरिंग ब्रांच के बीच विचाराधीन रहा। इंजीनियरिंग ब्रांच ने वांछित निर्माण कार्यों की लागत 1.51 करोड़ रुपए अनुमानित की और अनुमानित प्राक्कलन वायुसेना मुख्यालय को फरवरी 1991 में प्रस्तुत किए। मामला पुनः विचाराधीन रहा और वायुसेना मुख्यालय ने अनुमानित प्राक्कलनों को संशोधन करने हेतु अक्टूबर 1993 में इंजीनियरिंग ब्रांच को भेज दिया। इंजीनियरिंग ब्रांच ने अनुमानित लागत 1.51 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 2.16 करोड़ रुपए कर दी। बोर्ड की सिफारिशों के साढ़े आठ वर्षों के पश्चात् मामला अंततः सरकार को संस्वीकृति हेतु सितम्बर 1994 में प्रस्तुत किया गया। मंत्रालय ने इंजीनियरिंग ब्रांच को नवम्बर 1995 में प्राक्कलनों में पुनः संशोधन करने को कहा। प्राक्कलन पुनः संशोधित कर 2.64 करोड़ रुपए कर दिए गए और निर्माण कार्य हेतु संस्वीकृति एक वर्ष और 6 माह के पुनः विलम्ब के पश्चात् मार्च 1996 में दी गई। निर्माण कार्य को मार्च 1996 में निष्पादन के लिए अनुमत किया तथा सितम्बर 1996 में 2.29 करोड़ रुपए की लागत पर संविदा की। निर्माण कार्य

जुलाई 1998 तक पूर्ण किए जाने थे । तथापि, मई 1997 तक की गई कार्य की प्रगति केवल नौ प्रतिशत थी ।

आवासों के निर्माण में देरी के कारण 27.38 लाख रुपए के क्षतिपूर्ति भत्ते का भुगतान करना पड़ा ।

कार्यों की संस्वीकृति जारी करने में देरी के कारण लागत में 1.13 करोड़ रुपए की बढ़ोतरी हुई ।

मंत्रालय ने अपेक्षित 10 माह की समयावधि के प्रति संस्वीकृति जारी करने में 10 वर्ष का समय लिया ।

इसी बीच, दिसम्बर 1996 तक वायुसैनिकों को, जिनके लिए आवासों का निर्माण किया जा रहा था, आवासों के बदले में 27.38 लाख रुपए का क्षतिपूर्ति भत्ता भुगतान किया गया । जब तक आवासों का निर्माण पूर्ण नहीं हो जाता, क्षतिपूर्ति भत्ते का भुगतान किया जाना जारी रहेगा ।

विद्यमान अनुदेशों के अनुसार, बोर्ड के वास्तविक गठन से कार्यों को जारी करने की गतिविधियाँ दस माह के अन्दर पूर्ण हो जानी चाहिए थी, जबकि इस मामले में, वायुसेना मुख्यालय/मंत्रालय ने संस्वीकृति जारी करने में 10 वर्ष का समय लिया, यह स्पष्ट रूप से मंत्रालय/वायुसेना मुख्यालय द्वारा निर्धारित समय अनुसूची का पालन करने में असफलता को दर्शाता है जिसके कारण लागत में 1.51 करोड़ रुपए से 2.64 करोड़ रुपए की वृद्धि हुई ।

मंत्रालय ने जुलाई 1997 में बताया कि संस्वीकृति का जारी किया जाना विभिन्न कार्यकलापों जैसाकि, अनुमानित प्राक्कलनों का बनाया जाना, कार्यों की प्राथमिकता और निधि की उपलब्धता पर निर्भर करता है । तथापि, यह आवश्यक प्रति क्रियाएँ हैं जिनका परिचालन संस्वीकृति जारी किए जाने के समय किया जाता है और दस माह की समय सीमा इनको ध्यान में रखते हुए निर्धारित की गई थी, जिसके प्रति मंत्रालय ने 10 वर्ष का समय लिया ।

प्रावधान

12 दोषपूर्ण सामग्री का अनुमत करना

कारतूसों के निर्माण में निदेशक तकनीकी विकास एवं उत्पादन (वायु) के द्वारा घटिया स्तर की सामग्री के उपयोग हेतु अनुमत किये जाने के फलस्वरूप 3.58 करोड़ रुपए का निरर्थक व्यय हुआ ।

भारतीय वायुसेना द्वारा 3.58 करोड़ रुपए मूल्य के कारतूस उनमें खराबी होने के कारण

वायुसेना मुख्यालय ने आयुध निर्माणी खमरिया द्वारा वर्ष 1990-93 के दौरान आपूर्ति किये गए 1.08 लाख कारतूसों को लड़ाकू विमानों के एयरक्रू के

अनुपयुक्त घोषित किये गए ।

प्रशिक्षण में अभीष्ट प्रयोग के लिए अयोग्य घोषित किया । कारतूसों के उपयोग में लाये जाने पर उनके शैल मैटिरियल में स्पिलिन्टर उत्पन्न होते थे । आयुध निर्माणी ने इन कारतूसों का निर्माण निदेशक तकनीकी विकास एवं उत्पादन (वायु) द्वारा अनुमत किये गये देशज शैल मैटिरियल से किया था ।

कारतूसों में दोष डी.टी.डी.पी.(वायु) के द्वारा पास की गई धातु में अधिक मात्रा में सल्फर होने के कारण पाया गया ।

कारतूसों के शैल मैटिरियल में खराबी का कारण उनके निर्माण में प्रयोग की जाने वाली धातु का निर्देशित मात्रा से कहीं तीन से पांच गुणी अधिक मात्रा में सल्फर युक्त होना था जिसके कारण उनमें सूक्ष्म दरारें पड़ गई । दोषपूर्ण कारतूसों का सुधार तकनीकी दृष्टि से सुरक्षित और आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं समझा गया ।

कारतूसों का वांछित उद्देश्य के लिए उपयोग संभव नहीं था ।

मंत्रालय ने नवम्बर 1997 में बताया कि इन कारतूसों को परिवहन वायुयान, आई.एल.-76 में उपयोग हेतु पास कर दिया गया है । तथापि, मंत्रालय का उत्तर शैल मैटिरियल में घटिया स्तर की धातु के प्रयोग के लिए की गई लापरवाही और प्रश्नास्पद अनुमत के लिए डी.टी. डी.पी. को उनमुक्त नहीं करता जिसने 3.58 करोड़ रुपए लागत के कारतूसों के समस्त भण्डार के समुचित उपयोग पर एक प्रश्नचिन्ह लगा दिया है ।

13 एक अनुपयुक्त अन्तः परिवर्तनीय मद का आयात

वायुसेना मुख्यालय की, एक विदेशी फर्म के साथ संविदा करने से पूर्व, आपूर्तिकर्ता के एक मद की अन्तः परिवर्तनीयता के दावे की उपयुक्तता की पुष्टि करने में असफलता के फलस्वरूप प्रयोक्ताओं को अस्वीकार्य 'ट्रयूनियन' का आयात हुआ । फर्म को 569 'ट्रयूनियन' के लिए भुगतान किए गए 4.15 करोड़ रुपए की वापसी तथा फर्म द्वारा मद के निवर्तन का मामला वर्ष 1997 तक अनिर्णित रहा ।

फरवरी 1995 में एक बेस रिपेयर डिपो (बी.आर.डी.) के कागजात/दस्तावेजों की लेखा परीक्षा में नमूना जांच से विदित हुआ कि वहां 5.11 करोड़ रुपए मूल्य के 669 ट्रयूनियन उनकी अगस्त 1993 व मार्च 1994 में प्राप्ति के समय से पड़े हुए थे । ट्रयूनियन एम .आई. -8 और एम .आई.-17 हेलिकॉप्टरों की मरम्मत ओवरहाल में उपयोग किये जाने वाले उपस्कर की एक असैम्बली है ।

वायुसेना मुख्यालय ने ट्रयूनियनस् का आयात इस गलत धारणा के अन्तर्गत किया कि मद नट व वाशरों के साथ परस्पर परिवर्तनीय है ।

संवीक्षा से पता चला कि इन ट्रयूनियनस् का आयात वायुसेना मुख्यालय द्वारा मंत्रालय के अनुमोदन से निर्माणकर्ता को इस आशय की घोषणा कि ये ट्रयूनियन उन नटवाशरों जिनकी कि बी.आर.डी. को वास्तव में आवश्यकता थी, के कारण परस्पर परिवर्तनीय है, के आधार पर एक भ्रान्तिपूर्ण धारणा के अन्तर्गत किया गया था । चूंकि मंत्रालय/वायुसेना मुख्यालय उन मौलिक कागजातों जिनमें की नट एवं वाशरों के स्थान पर ट्रयूनियन्स के आयात का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया था, उपलब्ध नहीं करा सका यह सुनिश्चित नहीं हो सका कि, ट्रयूनियनस् के आयात के लिए संविदा करने से पूर्व तकनीकी विशेषज्ञों की सहायता से यह तसल्ली न कर पाने, कि ट्रयूनियन्स वास्तव में एक प्रतिस्थापित मद है, के लिए कौन उत्तरदायी था ।

संविदा की गई 200 की संख्या के प्रति 569 ट्रयूनियनस् प्राप्त की गई तथा 4.15 करोड़ रुपए का भुगतान किया गया ।

वायुसेना मुख्यालय ने 82, 100 तथा 200 ट्रयूनियन की आपूर्ति के लिए तीन संविदाये क्रमशः मार्च 1990, जून 1991 व फरवरी 1993 में की । फरवरी 1993 की केवल 200 ट्रयूनियनो के लिए की गई संविदा के प्रति 569 ट्रयूनियन अगस्त 1993 में बी.आर.डी. में प्राप्त हुई । इस तथ्य के बावजूद कि बी.आर.डी. ने सितम्बर 1993 में ही वायुसेना मुख्यालय को सूचित कर दिया था कि उन्हें ट्रयूनियनस् की आवश्यकता नहीं है और संविदा की गई मात्रा से अधिक प्राप्त 369 ट्रयूनियन के निपटान के आदेश मांगे थे, वायुसेना मुख्यालय ने 569 ट्रयूनियन की समग्र मात्रा के लिए 4.15 करोड़ रुपए का भुगतान जनवरी 1994 में स्वीकृत कर दिया । आपूर्तिकर्ता से फरवरी 1993 में संविदा की गई मात्रा से अधिक आपूर्ति किये ट्रयूनियनस् को वापिस लेने के लिए कहने की बजाय, वायुसेना मुख्यालय ने अन्य संविदाओं के प्रति ट्रयूनियनस् की आपूर्ति न करने के लिए उन्हें कहा । तथापि, विदेशी फर्म ने मार्च 1994 में 100 अन्य ट्रयूनियनस् की बी.आर.डी. को आपूर्ति की । वायुसेना मुख्यालय ने 100 ट्रयूनियनस् की इस खेप के लिए भुगतान नहीं किया और अन्य मदों की आपूर्ति के लिए फर्म को देय भुगतान के प्रति 4.15 करोड़ रुपए की राशि मार्च 1994 में रोक ली ।

मार्च 1994 में 100 अन्य ट्रयूनियनस् प्राप्त किए गए ।

वायुसेना मुख्यालय ने आपूर्तिकर्ता से ट्रयूनियनस् की समस्त मात्रा को वापिस लेने को कहा । यह मामला अनिर्णित रहा।

बी.आर.डी. ने ट्रयूनियनस् की उपयोगिता को पुनः निर्धारित करते हुए फरवरी 1994 में वायुसेना मुख्यालय को बताया कि उन्हें अब 200 ट्रयूनियनों जिन्हें कि पहले उन्होंने अपनी मांग में शामिल किया था, की भी आवश्यकता नहीं होगी । वायुसेना मुख्यालय ने उसी माह फर्म से 669 ट्रयूनियनस् की समग्र मात्रा को वापिस लेने के लिए कहा क्योंकि ये नट तथा वाशरों के स्थान पर

उपयोग नहीं किये जा सकते थे। यद्यपि, मामला जुलाई 1997 तक अनिर्णित रहा। मंत्रालय ने जुलाई 1997 में बताया कि चूँकि फर्म ने टूनिनयन्स को एक प्रतिस्थापन मद के रूप में प्रस्तुत किया था और इन्हें नट एवं वाशरों के साथ अन्तः परिवर्तनशील भी प्रमाणित किया था, अतः तकनीकी विशेषज्ञों और बी.आर.डी. से पुनः मंत्रणा करना आवश्यक नहीं समझा गया।

मंत्रालय का उत्तर उनकी लापरवाही के मूलभूत सत्य की अवहेलना करता है क्योंकि वाशर और नट जिनका अनुमानित प्रति इकाई मूल्य क्रमशः मात्र 153 और 122 रुपए ही हो, दूसरे मद, अर्थात् टूनिनयन जिसका प्रति इकाई मूल्य 96000 रुपए हो, के साथ प्रत्यक्षतः परस्पर परिवर्तनशील नहीं हो सकते। यह उन व्यक्तियों के ध्यान में आना चाहिए था, जिन्होंने संविदाओं का संसाधन और अनुमोदन किया था कि दो मदें प्रत्यक्षतः परस्पर परिवर्तनशील नहीं हो सकती तथा यह उन्हें संविदा करने से पूर्व आगे जांच करने हेतु सतर्क कर देता। यह भी स्पष्ट नहीं है कि वायुसेना मुख्यालय ने, यह जान लेने के पश्चात् भी कि एक मद जिसका कोई उपयोग नहीं था और फरवरी 1993 की संविदा शर्तों ने उन्हें अधिक से अधिक 200 टूनिनयन के लिए ही भुगतान सीमित करने का अवसर दिया था, 569 टूनिनयन के लिए भुगतान कैसे स्वीकृत कर दिया। परस्पर परिवर्तनशीलता के बिना सत्यापन किये संविदा करने की समस्त प्रक्रिया और अनुक्रम तथा केवल 200 की संविदा के प्रति 569 टूनिनयन के लिए उनकी अनुपयोगिता से अवगत होते हुए भी भुगतान कर देना, जांच व जिम्मेदारी ठहराने का आवाहन करते हैं।

14 एक अनुपयुक्त प्रणाली की अधिप्राप्ति

2.72 करोड़ रुपए की लागत से आयातित एक प्रणाली विकोन-80 जो डी.ओ.टी. सर्किट पर प्रसारण एवं प्रतिबिंब अभिग्रहण हेतु उपयोग में लाई जाती है, को क्रय करने से पूर्व टैस्ट न करने में वायुसेना मुख्यालय की लापरवाही की वजह से प्रणाली का न्यूनतम उपयोग हो सका।

आयातित प्रणाली
डी.ओ.टी. सर्किट पर
संचालन हेतु अनुपयुक्त
थी।

विकोन-80 प्रणाली जो बन्द परिपथ टेलिविजन काल्पिक मूल्यांकन एवं गुप्तचर विवरण हेतु हवाई छाया चित्रण के तत्काल विवेचन के संचारण, लक्ष्य निर्धारण और काल्पिक फोटो को दूरी तक पहुंचाने के लिए है, के निष्पादन से सम्बन्धित दस्तावेजों की लेखा परीक्षा में 1996 में की गई जांच से यह पता चला

कि प्रणाली द्वारा उसकी खरीद के समय से ही मुख्यतः उसके मौडेम में व डी.ओ.टी. सर्किट के मध्य तालमेल न होने के कारण आशातीत परिणाम प्राप्त नहीं हुए ।

वायुसेना मुख्यालय ने उपस्कर को उन डी.ओ.टी. सर्किट पर जिन पर कि वे प्रयोग में लाने थे, टैस्ट नहीं किया ।

जांच से विदित हुआ कि मंत्रालय ने तीन प्रणाली आयात की थी और बाद में वायुसेना मुख्यालय ने ई.सी.आई.एल. से, जिसने कि तैयार माल सी.के.डी. के रूप में आयात किया था, से 15 प्रणाली क्रय की । 18 प्रणालियों का कुल मूल्य 2.72 करोड़ रुपए था । मंत्रालय ने उपस्कर को केवल सैटेलाइट सर्किट पर ही टैस्ट करने के उपरान्त पास कर दिया । फिर भी, चूंकि प्रणाली को प्रतिबिम्ब संचारण के लिए डी.ओ.टी. से किराये पर लिये गये सर्किट और डी.ओ.टी. ओपिन सर्किट पर उपयोग किया जाना था, मंत्रालय को उपस्कर को डी. ओ. टी. सर्किट पर ही टैस्ट करना चाहिए था ।

क्रय करने के तुरन्त पश्चात् जब वायुसेना मुख्यालय ने प्रणाली का उपयोग किया, उन्होने पाया कि प्रणाली के निष्पादन में निम्निकरण मौजूदा डी.ओ.टी. सर्किट की अपर्याप्त क्षमता के कारण था । आपूर्तिकर्ता ने मई 1987 में मौडेम के प्रतिस्थापन का सुझाव दिया ताकि उनकी विद्यमान डी.ओ.टी. सर्किट के साथ अनुरूपता सुलभ हो सके । रक्षा उत्पादन एवम् आपूर्ति विभाग ने दिसम्बर 1993 में 7 लाख रुपए की लागत पर दो ऐनक्रिप्टेड मौडेम इकाईयों के निर्माण व आपूर्ति हेतु एक विकास आदेश मैसर्स सिरटैक लिमिटेड को दिया । फर्म द्वारा प्रदत्त मौडेम का सितम्बर 1997 तक परीक्षण ही चल रहा था ।

1987 में क्रय किये जाने के समय से पिछले 10 वर्षों में प्रणाली के अधिकतम उपयोग करने से पहिले ही प्रणाली की आपूर्ति करने वाली विदेशी फर्म ने मुख्यतः उत्पाद के अप्रचलन के कारण, फालतू पुर्जों की आपूर्ति करने में असमर्थताप्रकट की । इसके परिणामतः वायुसेना मुख्यालय को छः प्रणालियों का अंगोपयोग बकाया 12 प्रणालियों के लिए पुर्जों के रूप में इस्तेमाल करने के लिए बाध्य होना पड़ा ।

मंत्रालय ने सितम्बर 1997 में बताया कि सैटों का निष्पादन पूर्वी वायुकमान में तथा किराये पर लिये गए डी.ओ.टी. सर्किट पर भी जहां संचारण धीमा था, असन्तोषजनक रहा । उन्होंने आगे बताया कि दो वायुकमानों में

निष्पादन सन्तोषजनक रहा । मंत्रालय का ड्राफ्ट पैराग्राफ के प्रत्युत्तर में प्रणाली का सन्तोषजनक उपयोग बताया जाना वायुसेना मुख्यालय में निदेशक इंजीनियर सपोर्ट की दिनांक 23 अक्टूबर 1995 और ए.सी.ए.एस.(सिस्टम) की दिनांक 28 दिसम्बर 1995 की टिप्पणियों के संदर्भ में असंगत है जिनमें उन्होंने स्पष्ट रूप से बताया था कि प्रणाली का निष्पादन उनके डी.ओ.टी. सर्किट के साथ तालमेल न होने के कारण प्रारंभ से ही संतोषजनक नहीं था । मंत्रालय के उत्तर से यह स्पष्ट नहीं हो पाया कि प्रणाली ने अन्य क्षेत्रों में लगभग थोड़े बहुत अनुरूप डी.ओ.टी. सर्किट पर किस प्रकार संतोषजनक कार्य किया जबकि पूर्वी वायु कमान में इनका निष्पादन डी.ओ.टी. सर्किट पर संतोषजनक नहीं रहा था ।

इस प्रकार, वायुसेना मुख्यालय द्वारा उपस्कर को डी.ओ.टी. सर्किट पर जिन पर उन्हें प्रयोग किया जाना था, टैस्ट न किये जाने की लापरवाही के कारण 2.72 करोड़ रुपए की लागत पर आयातित एक अति आवश्यक उपस्कर का अधिकतम उपयोग नहीं हो सका । इसके अतिरिक्त विश्वसनीय प्रतिबिम्ब अभिग्रहण और प्रसारण के मूल उद्देश्य का भी हनन हुआ ।

15 ट्रांसमीटरों का उपयोग में न लाया जाना

वायुसेना मुख्यालय द्वारा एच.एफ. ट्रांसमीटरों की आवश्यकताओं के अवास्तविक निर्धारण के कारण 2.78 करोड़ रुपए की लागत के 1991-93 के दौरान प्राप्त किए गए 26 ट्रांसमीटर उपयोग में नहीं लाए गए हैं ।

1991-93 के दौरान खरीदे गए उच्च फ्रीक्वेंसी ट्रांसमीटरों के 35 सेटों में से केवल नौ ही प्रयोक्ता यूनिटों को जारी/आबंटित किए गए ।

एक उपस्कर डिपो में टेली कार्डों की नवम्बर 1996 में संवीक्षा से विदित हुआ कि भारतीय वायुसेना (आई.ए.एफ.) द्वारा नवम्बर 1991 - सितम्बर 1993 के दौरान मैसर्स भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल.) से 3.75 करोड़ रुपए में क्रय किए 35 उच्च फ्रीक्वेंसी ट्रांसमीटरों में से अधिकतर ट्रांसमीटरों का उपयोग नहीं किया गया । उपस्कर डिपो में प्राप्त 35 सेटों में से केवल नौ सेट अप्रैल 1992 से दिसम्बर 1994 के दौरान प्रयोक्ता यूनिटों को आबंटित किए गए ।

पुनः की गई संवीक्षा से यह विदित हुआ कि तब विद्यमान मिडियम फ्रीक्वेंसी के निम्न क्षमता वाले ट्रांसमीटरों के प्रतिस्थापन हेतु इन ट्रांसमीटरों को क्रय करने के लिए वायुसेना मुख्यालय और मंत्रालय ने मार्च 1990 में स्वीकृति दी थी ।

2.78 करोड़ रुपए की लागत के शेष 26 ट्रांसमीटरों के आबंटन की अभी योजना बनानी है ।

मंत्रालय ने दिसम्बर 1997 में यह बताया कि वे 2.78 करोड़ रुपए लागत के 26 ट्रांसमीटरों को प्रयोक्ता यूनिटों को आबंटित करने की योजना बना रहे हैं । मंत्रालय ने वायुसेना मुख्यालय को भविष्य में अधिक सावधान रहने एवं वास्तविक आवश्यकता के आधार पर ही मदों/उपस्करों की अधिप्राप्ति करने और अप्रचलित घोषित प्रत्येक मद का एक के बदले एक के आधार पर क्रय न करने हेतु अनुदेश भी जारी कर दिए ।

मंत्रालय ने यह भी बताया कि उच्च शक्ति के एच.एफ. ट्रांसमीटरों के अभाव में यूनिटों की आवश्यकता उच्च शक्ति के ट्रांसमीटरों की अपेक्षा में अन्य कम शक्ति वाले ट्रांसमीटरों के उपयोग के अतिरिक्त, डॉट ट्रंक लाइन्स, प्वाइंट-टू-प्वाइंट स्पीच सर्किट एवं एस.टी.डी. द्वारा पूरी की जा रही है । उन्होंने यह भी बताया कि उच्च शक्ति के ट्रांसमीटरों के क्रय की स्वीकृति युद्ध के समय श्री-टायर संचार पद्धति को उपलब्ध कराने की संक्रियात्मक आवश्यकता की पूर्ति हेतु की गई थी ।

मंत्रालय का उत्तर विशेष रूप से वायुसेना की लापरवाही और मंत्रालय की सामान्यतः रक्षा तैयारियों के साथ समझौते पर कु-प्रकाश डालता है क्योंकि एक ओर ट्रांसमीटरों की खरीद युद्ध के समय संचार पद्धति को उपलब्ध कराने के लिए की गई थी और दूसरी ओर अधिकतम ट्रांसमीटर चार से छः वर्षों के लिए भंडार में पड़े थे । इस दौरान यदि कोई युद्ध हो जाता तो इनके शीघ्रतम प्रयोग की संभावना नहीं थी ।

अन्य मामले

16 स्कैप के संग्रह करने में अनिर्णय

एक रेन्ज पर स्कैप को इकट्ठा करके उठाने के अधिकार की नीलामी करने या उसे अपने प्रबन्ध के अन्तर्गत इकट्ठा करने में वायु सेना की विफलता के फलस्वरूप 63 लाख रुपए की हानि हुई ।

मंत्रालय ने मई 1985 में एक रेन्ज से वायुसेना के अपने प्रबन्ध के अन्तर्गत जिसका तीन साल के बाद पुनःनिरीक्षण किया जाना था, सभी प्रकार के संचित स्कैप को उठाने और नीलाम कराने के लिए प्राधिकृत किया । तथापि, एक वायुसेना यूनिट जिसने दिसम्बर 1984 में रेन्ज का चार्ज संभाला था, रेन्ज से अपर्याप्त मानव संसाधन, ट्रान्सपोर्ट और स्थानीय गाँव वासियों से धमकी के विरुद्ध पर्याप्त सुरक्षा व्यवस्था की कमी के कारण स्कैप को एकत्र करने में असमर्थ रही । उन्होने नवम्बर 1985 में स्कैप को इकट्ठा करने के अधिकार की नीलामी करने का प्रस्ताव दिया । वायुसेना कमान मुख्यालय ने दिसम्बर 1987 में वायुसेना मुख्यालय से इसकी सिफारिश की और वायुसेना मुख्यालय ने अक्टूबर 1988 में मंत्रालय से इकाई को नीलामी द्वारा स्कैप को उठवाने की अनुमति देने के लिए संस्तुति की । मंत्रालय ने नवम्बर 1988 में डायरेक्टर इन्टैलीजैन्स से इस विषय में सलाह मांगी जिसके लिए उन्होने जनवरी 1989 में सहमति दे दी, बशर्ते कि अपेक्षित सुरक्षा का ध्यान रखा जाये ।

वायुसेना मुख्यालय ने सुरक्षा पहलुओं की जाँच के लिए पाँच वर्ष लगाए ।

तथापि, वायुसेना मुख्यालय ने डायरेक्टर इन्टैलीजैन्स से अक्टूबर 1994 में दुबारा विमर्श करने और सुरक्षा पहलू की पुनः जांच करने में पांच वर्ष लगाये । डायरेक्टर इन्टैलीजैन्स ने अक्टूबर 1994 में पुनः दोहराया कि ठेकेदारों के प्रत्यय पत्रों का सत्यापन करने की प्रचलित व्यवस्था सुरक्षा प्रबन्धों के अनुकूल होगी । तत्पश्चात् वायुसेना मुख्यालय ने नवम्बर 1994 में कमान मुख्यालय को अपना निर्णय भेजा और आदेश दिये कि उन्हें रेंज से स्कैप को उठवाने के लिए संविदा करनी चाहिए । यूनिट ने मार्च 1996 में 14.01 लाख रुपए के लिए वर्ष 1996-97 के लिए एक संविदा की ।

1989-96 के दौरान संभावित मात्रा 1237.45 टन में से यूनिट ने केवल 18.718 टन स्कैप धातु इकट्ठा की जिसके परिणामस्वरूप 63 लाख रुपए की हानि हुई ।

इकाई ने वर्ष 1989-96 के अंतरावर्ती समय में 2215.19 टन विस्फोटक दागे जिनसे 76.43 लाख रुपए मूल्य की 1237.45 टन धातु स्कैप इकट्ठा होने की आशा थी । परन्तु इकाई ने अपने प्रबंधों के अन्तर्गत केवल 18.718 टन लौह-रहित धातु स्कैप इकट्ठा किया और उसे 13.43 लाख रुपए में बेचा । फलतः अनिर्णयता के कारण लगभग 63 लाख रुपए मूल्य के स्कैप की हानि हुई ।

इस प्रकार, वायुसेना की स्कैप को नीलामी द्वारा अथवा अपने प्रबंध में प्रभावी ढंग से उठाने में 7 साल से अधिक समय तक निर्णय लेने में हुई असफलता के कारण वर्ष 1989-96 के दौरान 63 लाख रुपए की हानि हुई ।

यह मामला जून 1997 में मंत्रालय का भेजा गया था परन्तु उसका उत्तर जनवरी 1988 तक प्रतीक्षित था ।

17 दौड़पथ की सफाई के यंत्रों का निर्माण

वायुसेना मुख्यालय की लापरवाही से अनुपयुक्त सहायक इंजनों की खरीद के कारण छः एम.आर.एस. के निर्माण में साढ़े तीन वर्ष से अधिक की देरी हुई । शेष पाँच एम.आर.एस. का निर्माण अभी किया जाना है ।

हवाई क्षेत्र में दौड़पथ पर बाह्य वस्तुओं से होने वाली क्षति को रोकने के लिए दौड़पथ की सफाई हेतु यंत्रों (एम .आर.एस.) का उपयोग किया जाता है । यांत्रिक सफाई पद्धति की सहायता के लिए एम.आर.एस. एक सहायक इंजन के साथ ट्रक चैसिसों पर लगाया जाता है ।

मैसर्स स्टैन्डर्ड कास्टिंग प्रा.लि. को दिसम्बर 1992 में दिए गए आपूर्ति आदेश के निष्पादन की जून 1997 में की गई संवीक्षा से यह विदित हुआ कि, 11 एम.आर.एस. जिनका निर्माण कार्य इस फर्म को सौंपा गया था, में से केवल चार का ही परिदान किया गया । दस्तावेजों के पुनरीक्षण से विदित हुआ कि :-

- (i) वायुसेना मुख्यालय ने सितम्बर 1992 में 45.34 लाख रुपए की लागत पर 11 टाटा ट्रक चैसिसों और 12.07 लाख रुपए की लागत पर इतने ही सहायक इंजन खरीदे । उन्होंने मैसर्स स्टैन्डर्ड कास्टिंग प्रा.लि. को

61.93 लाख रुपए की लागत पर 11 एम.आर.एस. के निर्माण एवं 23.16 लाख रुपए की लागत पर दो वर्षों के लिए अनुरक्षण पुर्जों की आपूर्ति हेतु क्रमशः आदेश दिए । फर्म को यह कार्य एक वर्ष के अन्दर यानि कि दिसम्बर 1993 तक पूर्ण करना था ।

एम.आर.एस. के निर्माण के लिए वायुसेना मुख्यालय ने अनुपयुक्त सहायक इंजन खरीदे ।

(ii) वायुसेना मुख्यालय ने फर्म द्वारा मार्च 1993 में बताए जाने के पश्चात ही यह महसूस किया कि उन्होंने अनुपयुक्त सहायक इंजन खरीदे । वायुसेना मुख्यालय ने जनवरी 1995 में, 11 सहायक इंजनों के अन्य सेटों की अधिप्राप्ति में दो वर्षों का समय लिया ।

इंजनों की अनुपयुक्तता की जानकारी के बाद भी वायुसेना मुख्यालय ने अनुरक्षण पुर्जों के आदेशों को रद्द नहीं किया ।

(iii) जबकि, वायुसेना मुख्यालय को मार्च 1993 में ही यह ज्ञात हो गया था कि उन्होंने अनुपयुक्त सहायक इंजन खरीदे थे फिर भी उन्होंने मैसर्स स्टैन्डर्ड कास्टिंग प्रा. लि. को दिए गए अनुरक्षण पुर्जों के 11 सेटों के पूर्ति आदेश को रद्द करने व उसे संशोधित करने में लापरवाही की । फर्म ने 23.16 लाख रुपए के अनुरक्षण पुर्जों के 11 सेटों की जुलाई 1994 में आपूर्ति की ।

जून 1997 तक केवल चार एम.आर.एस. का परिदान किया गया ।

(iv) फर्म ने जून 1997 तक, चार नए सहायक इंजनों युक्त एम.आर.एस. का परिदान किया । फर्म द्वारा कार्य में धीमी प्रगति के कारण वायुसेना मुख्यालय ने सितम्बर 1996 में केवल छः एम.आर.एस. का निर्माण करने के लिए पूर्ति आदेश को सीमित कर दिया ।

(v) वायुसेना मुख्यालय ने शेष पाँच एम.आर.एस. के निर्माण के लिए अभी तक आदेश नहीं दिए ।

(vi) अतः, वायुसेना मुख्यालय की लापरवाही से अनुपयुक्त सहायक इंजनों की खरीद के कारण एम.आर.एस. के निर्माण में साढ़े तीन वर्ष से अधिक की देरी हुई और जून 1997 तक, 11 में से केवल चार का ही निर्माण किया जा सका ।

पाँच एम.आर.एस. का निर्माण किया जाना अनिश्चित है ।

(vii) इनमें से पाँच का निर्माण अभी तक अनिश्चित है क्योंकि वायुसेना मुख्यालय ने अभी तक उनका आदेश नहीं दिया । यद्यपि, मंत्रालय ने जुलाई 1997 में बताया कि वायुसेना मुख्यालय द्वारा गलती से खरीदे

गए 11 इंजन यूनिटों को आबंटित कर दिए गए और अनुस्क्षण पुर्जों को उपयोग करने के लिए स्टॉक में मिला दिया गया फिर भी, 35.23 लाख रुपए के कुल निवेश का उपयोग संदेहास्पद है ।

18 जोखिम शर्त का अनुपालन न करने एवं प्रस्तावों की वैधता के अन्दर आपूर्ति आदेश देने में असफलता के कारण अतिरिक्त व्यय

वायुसेना मुख्यालय की संविदा की जोखिम शर्त का प्रवर्तन न करने में हुई असफलता के कारण 30.40 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ । पुनश्च: विक्रय प्रस्तावों की वैधता के भीतर आपूर्ति आदेश देने में हुई असफलता के कारण 8.65 लाख रुपए का और अतिरिक्त व्यय हुआ ।

संविदा की सामान्य शर्तों में प्रावधान है कि परिदान सारिणी के अन्दर ठेकेदार द्वारा माल की आपूर्ति कर पाने में असफल रहने की परिस्थिति में, सक्षम अधिकारी द्वारा संविदा को निरस्त कर के दोषी ठेकेदार के जोखिम दायित्व पर सामान की खरीद की जा सकती है । वायुसेना मुख्यालय आदेशों को समय पूर्व बन्द करते हुए जोखिम शर्त लागू करने में असफल रहा और सामान की बकाया मात्रा निम्न प्रकार से 30.40 लाख रुपए की अतिरिक्त लागत पर क्रय की:

वायुसेना मुख्यालय ने अक्टूबर 1991 में दो आपूर्ति आदेश मैसर्स नरेश टैक्सटाइल और मैसर्स गुप्ता टैक्सटाइल मिल्स पर प्रत्येक के द्वारा 128500 तौलिये मई 1992 तक आपूर्ति करने के लिए दिये । फर्मों ने अप्रैल 1993 तक बढ़ाई गई परिदान सारिणी में क्रमशः 21771 और 21431 ही तौलियों की आपूर्ति की । वायुसेना मुख्यालय ने बिना जोखिम शर्त पर क्रय करते हुए बकाया 213798 तौलियों के लिए आदेशों को जुलाई 1994 में बन्द किया क्योंकि सुद्रढ/न्यायसंगत दायित्व खरीद के लिए असफलता की तारीख से लेकर 12 महीने के अन्दर की निर्धारित अवधि मार्च 1994 में समाप्त हो चुकी थी ।

वायुसेना मुख्यालय ने सितम्बर 1994 में नई निविदायें खोली। क्रय-समिति ने मैसर्स गंजीवाला द्वारा निवेदित 26.25 रुपए प्रति तौलिए की दर को उचित पाया । विक्रय प्रस्ताव दिसम्बर 1994 तक वैध था । तथापि, सक्षम अधिकारी की स्वीकृति विक्रय प्रस्ताव की वैधता समाप्त हो जाने के बाद केवल फरवरी 1995 में ही ली जा सकी । विलम्ब निविदा क्रय समिति (टी.पी.सी.) से

वायुसेना मुख्यालय ने वैध अवधि में आपूर्तिकर्ता के दायित्व पर खरीद नहीं की ।

वायुसेना मुख्यालय प्रस्ताव की वैध अवधि में क्रय अनुमोदन करने में असफल रहा।

फाइल देरी से प्राप्त होने के कारण हुआ। वायुसेना मुख्यालय ने पुनः निविदायें आमंत्रित की जिन्हें अप्रैल 1995 में खोला गया। मैसर्स स्टैन्डर्ड निवार मिल्स द्वारा निवेदित 33.72 रुपए प्रति तौलिये की दर को उचित समझा गया और स्वीकृत कर लिया गया। वायुसेना मुख्यालय ने 1991 के समयापूर्व बन्द किये गये आपूर्ति आदेश की बकाया 213798 और 115800 की नई मांग को शामिल करते हुए 329598 तौलियों के लिए एक आदेश मैसर्स स्टैन्डर्ड निवार मिल्स पर नवम्बर 1995 में मूल आदेश के चार वर्षों बाद दिया। आपूर्ति मई 1996 तक बढ़ाई गई परिदान सारिणी में पूर्ण कर दी गई।

वायुसेना मुख्यालय के उदासीन रवैये के कारण 39.05 लाख रुपए का परिहार्य व्यय हुआ जिसका विवरण निम्नलिखित है:

- वैध अवधि में विक्रेता के जोखिम पर 213798 तौलियों की खरीद में हुई देरी के कारण 30.40 लाख रुपए की जोखिम वसूली का छूटना और
- प्रस्ताव की वैध अवधि में 115800 तौलियों की खरीद के लिए आपूर्ति आदेश देने में असमर्थ रहने के कारण 8.65 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय।

वायुसेना मुख्यालय द्वारा देरी के कारण 39.05 लाख रुपए की एक अतिरिक्त लागत पड़ी।

मंत्रालय ने सितम्बर 1997 में बताया कि वैध जोखिम क्रय इस लिए नहीं किया जा सका क्योंकि इसके लिए निर्धारित समयावधि समाप्त हो चुकी थी। मंत्रालय ने यद्यपि यह नहीं बताया कि सरकार के निमित्त इस अतिरिक्त व्यय के लिए किसी की जिम्मेदारी ठहराई और ऐसी लापरवाही की पुनरावृत्ति न हो इसके लिए कोई निवारक उपाय किये गये।

19 उपस्कर की अप्राप्ति का पता लगने में हुई देरी के कारण परिहार्य व्यय

विदेशी फर्म को विसंगति रिपोर्ट भेजने में उपस्कर डिपो की असफलता के कारण 13.57 लाख रुपए की हानि होने की सम्भावना है।

आयातित सामग्री का एक बीजक वायुसेना मुख्यालय में 20 दिसम्बर 1993 को प्राप्त हुआ। वायुसेना मुख्यालय ने बीजक को भुगतान के लिए रक्षा लेखा नियंत्रक को प्रस्तुत किया और प्रेषित उपस्कर डिपो से सामग्री

की अधिप्राप्ति का सत्यापन करने एवं यदि उसमें कोई विसंगति हुई हो तो उसे मूवमेंट कन्ट्रोल यूनिट (एम.सी.यू.), नई दिल्ली को सूचित करने हेतु 24 जनवरी 1994 को अनुरोध किया। राशि का भुगतान 9 फरवरी 1994 को कर दिया गया। उपस्कर डिपो ने बीजक 16 फरवरी 1994 को प्राप्त किया लेकिन सामग्री प्राप्ति का सत्यापन जून 1994 में किया।

उपस्कर डिपो में 13.57 लाख रुपए की लागत का उपस्कर प्राप्त नहीं हुआ।

उपस्कर डिपो ने वायुसेना मुख्यालय को जुलाई 1994 में सूचित किया कि बीजक में सम्मिलित 13.57 लाख रुपए की लागत का एक उपस्कर, लेन्टर्न प्राप्त नहीं हुआ। एम.सी.यू., जिसे विदेशी पूर्तिकर्ता से पूर्ण प्रेषण सीधे प्राप्त हुआ था, ने दिसम्बर 1994 में विशेष उपस्कर की अप्राप्ति की पुष्टि की। उपस्कर डिपो ने समय पर वायुसेना मुख्यालय से दस्तावेज नहीं मंगवाए और उपस्कर की न प्राप्त होने सम्बन्धी विसंगति रिपोर्ट भी नहीं भेजी। विसंगति रिपोर्ट भेजने की 90 दिन की समयावधि जनवरी 1994 में समाप्त हो गई थी।

13.57 लाख रुपए की हानि हेतु उत्तरदायित्व अभी तक नियत करना था।

तथापि, फरवरी 1996 में की गई कोर्ट ऑफ इन्क्वायरी ने गलती के लिए कोई उत्तरदायित्व नियत नहीं किया और हानि को चोरी, धोखाधड़ी या पूर्ण उपेक्षा से न होने के कारण नियमन करने की सिफारिश की। कोर्ट ऑफ इन्क्वायरी ने हानि हेतु उत्तरदायित्व नियत नहीं किया जोकि स्पष्टतया लापरवाही से हुई है।

मंत्रालय ने अगस्त 1997 में बताया कि अप्राप्त उपस्कर की प्राप्ति के लिए आपूर्तिकर्ता से मामला उठाया गया और उत्तरदायित्व नियत करने के लिए कोर्ट का पुनः गठन किया जा रहा था।

अतः, उपस्कर डिपो द्वारा बीजक में सम्मिलित उपस्कर न प्राप्त किए जाने सम्बन्धी विसंगति रिपोर्ट भेजने में असफलता के कारण 13.57 लाख रुपए की हानि होने की सम्भावना है।

लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर उपनियंत्रक रक्षा लेखा (एच.ए.एल.), 18.12 लाख रुपए की राशि एच.ए.एल. से वसूली करने हेतु सहमत हो गया ।

वायुसेना मुख्यालय ने पाँच वायुयान इंजन वारंटी के अन्तर्गत मरम्मत हेतु सितम्बर 1992- मई 1994 के दौरान हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच.ए.एल.) को आबंटित किए । यद्यपि, वारंटी के अन्तर्गत मरम्मत निःशुल्क की जानी थी, एच.ए.एल. ने इन इंजनों की मरम्मत के लिए 18.12 लाख रुपए के इनवाइस उपनियंत्रक रक्षा लेखा (एच.ए.एल.) को दिसम्बर 1992-अप्रैल 1995 के दौरान प्रस्तुत किए । उपनियंत्रक रक्षा लेखा (एच.ए.एल.) दावों की यथार्थता एवं इनवाइसों की उचित जाँच करने में असफल रहा और उसने एच.ए.एल. को 18.12 लाख रुपए का भुगतान कर दिया । लेखा परीक्षा द्वारा जुलाई 1996 और अक्टूबर 1996 में यह बताए जाने पर, उपनियंत्रक रक्षा लेखा (एच.ए.एल.) ने अगस्त 1996 और जनवरी 1997 में बताया कि एच.ए.एल. से 18.12 लाख रुपए की वसूली कर ली जाएगी । लेकिन, नवम्बर 1997 तक वसूली की पुष्टि प्रतीक्षित थी ।

मंत्रालय ने वायुसेना मुख्यालय और महानियंत्रक रक्षा लेखा को इस प्रकार के मामलों की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए आवश्यक अनुदेश जारी कर दिए ।

21 कार्गो को छुड़ाने में विलम्ब

वायुसेना मुख्यालय और आरोहण मुख्यालय की लापरवाही से एक डिफेंस कार्गो को छुड़ाने में देरी के कारण 24.59 लाख रुपए का निष्फल व्यय हुआ ।

कमांडेन्ट आरोहण मुख्यालय (ई.एच.क्यू.) मुम्बई जो कि सेना मुख्यालय के नियंत्रण के अंतर्गत कार्य करता है, मुम्बई पोर्ट द्वारा आयातित सभी डिफेंस कार्गो को छुड़ाने के लिए उत्तरदायी है । वायुसेना मुख्यालय द्वारा

एक विदेशी फर्म से आयातित एक वायुयान के टायर और ट्यूबों के पाँच कन्टेनर 19 अप्रैल 1995 को मुम्बई पोर्ट पहुंचे ।

वायुसेना मुख्यालय ने ई.एच.क्यू. को शिपिंग दस्तावेज प्रेषित करने में 49 दिन का समय लिया ।

वायुसेना मुख्यालय द्वारा यह सुनिश्चित करना अपेक्षित है कि शिपिंग दस्तावेज जहाज के पहुंचने से कम से कम 14 दिन पहले ई.एच.क्यू. पहुंच जाए और कमांडेन्ट ई.एच.क्यू. तीन दिन के भीतर कार्गो को छुड़ा ले । वायुसेना मुख्यालय ने यह सुनिश्चित नहीं किया कि उसे शिपिंग दस्तावेज समय पर जहाज के पहुंचने से 14 दिन पहले ई.एच.क्यू. को उपलब्ध कराने के लिए प्राप्त हो गए हैं । शिपिंग दस्तावेज वायुसेना मुख्यालय ने 28 अप्रैल 1995 को कार्गो के पहुंचने के नौ दिन पश्चात् प्राप्त किए और उन दस्तावेजों को ई.एच.क्यू. मुम्बई को भेजने के बजाए वायुसेना मुख्यालय ने 49 दिन, 15 जून 1995 तक अपने पास ही रखे । वायुसेना मुख्यालय ने यह दस्तावेज 16 जून 1995 को प्रेषित किए गए बताए, लेकिन ई.एच.क्यू. मुम्बई में यह दस्तावेज कभी नहीं पहुंचे ।

कमांडेन्ट ई.एच.क्यू. ने वायुसेना मुख्यालय से समय पर शिपिंग दस्तावेज प्राप्त करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की ।

कार्गो का मुम्बई पोर्ट पहुंचने के बाद वायुसेना मुख्यालय को शीघ्र सचेत न करने के लिए कमांडेन्ट ई.एच. क्यू. भी बराबर का उत्तरदायी है । ई.एच.क्यू. द्वारा वायुसेना मुख्यालय को कार्गो के उतरने के 22 दिन बाद 10 मई 1995 को एक टेलेक्स भेजा गया । वायुसेना मुख्यालय ने बताया कि यह टेलेक्स भी उन्हें प्राप्त नहीं हुआ । वायुसेना मुख्यालय ने मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा भेजे गए नोटिस के जरिए प्रथम सूचना 14 सितम्बर 1995 को प्राप्त की जिसमें मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट ने वायुसेना मुख्यालय को दावा न किए गए रक्षा भंडारों की नीलामी करने की अपनी धारणा से अवगत कराया था । मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट ने वायुसेना मुख्यालय को तार भेजकर 26 सितम्बर 1995 को पुनः स्मरण कराया था ।

वायुसेना मुख्यालय ने मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट के भंडारों की नीलामी के बारे में उनकी मंशा के नोटिस के बाद कार्यवाही की ।

तत्पश्चात् वायुसेना मुख्यालय ने शिपिंग दस्तावेजों की एक स्याही-हस्ताक्षरित प्रति ई.एच.क्यू. को 27 सितम्बर 1995 को कार्गो के पहुंचने के पाँच महीने 7 दिन बाद भेजी । कमांडेन्ट ई.एच.क्यू. ने 21.99 लाख रुपए कन्टेनर डिटेंशन प्रभार एवं 2.60 लाख रुपए विलम्ब शुल्क का भुगतान करने के पश्चात् कार्गो को 7 और 20 अक्टूबर 1995 को छुड़वाया ।

कार्गो के छुड़ाने में छः माह से अधिक विलम्ब के कारण 24.59 लाख रुपए का निष्फल व्यय हुआ ।

अतः, वायुसेना मुख्यालय और ई.एच.क्यू. मुम्बई की लापरवाही के कारण रक्षा सेवाओं के प्राक्कलनों में से 24.59 लाख रुपए का परिहार्य व्यय हुआ ।

मंत्रालय ने जुलाई 1997 में बताया कि दस्तावेज़ों का प्रेषण व कार्गो को छुड़ाने में वायुसेना मुख्यालय और ई.एच.क्यू. द्वारा गलतियां हुईं । उसने यह भी बताया कि वायुसेना मुख्यालय और सेना मुख्यालय को इन गलतियों की जाँच-पड़ताल करने के लिए कहा गया है । दिसम्बर 1997 तक जाँच पड़ताल का परिणाम प्रतीक्षित था ।

वायुसेना मुख्यालय और ई.एच.क्यू. की लापरवाही के कारण हुए परिहार्य व्यय का उत्तरदायित्व नियत करने के लिए यह उपयुक्त मामला है ।

अध्याय IV

नौसेना

पुनरीक्षण

22 फ्रिगेटों का निर्माण

22.1 प्रस्तावना

नौसेना युद्ध में आक्रमण एवं सुरक्षा दोनों के विविध कार्यकलापों में फ्रिगेटों की मुख्य भूमिका होती है। आपातकालीन मंत्रीमंडलीय समिति ने 1964 में निर्णय किया था कि नौसेना को 28 फ्रिगेटों का प्रभावी स्तर बनाए रखना चाहिए।

फ्रिगेटों का देशज उत्पादन 1966 में शुरू हुआ। नीलगिरी वर्ग एवं गोदावरी वर्ग के कुछ फ्रिगेटों का निर्माण 1972-1988 के दौरान मझगाँव डॉकयार्ड लिमिटेड (एम.डी.एल.) में हुआ था।

राजनैतिक मामलों की मंत्रीमंडलीय समिति (सी.सी.पी.ए.) ने तीन परियोजनाओं, 'परियोजना-15,' '15-क' और '16-क' के अधीन समय समय पर 9 और फ्रिगेटों के निर्माण की संस्वीकृति दी थी। परियोजना 15 और 15-क का दायित्व एम.डी.एल. तथा परियोजना 16-क का दायित्व गार्डन रीच शिप बिल्डर्स एवं इंजीनियर्स लिमिटेड (जी.आर.एस.ई.) को सौंपा गया था।

22.2 संगठनात्मक ढांचा

नौसेना मुख्यालय ने फ्रिगेटों की डिज़ाइन और संचालन आवश्यकताओं को निर्धारित किया तथा दो रक्षा लोक क्षेत्र उपक्रमों एम.डी.एल. और जी.आर.एस.ई. ने निर्माण कार्य करना शुरू किया। उच्चतम स्तर पर नौसेना मुख्यालय के अन्तर्गत नियंत्रक युद्धपोत उत्पादन एवं अधिग्रहण, परियोजनाओं के पूर्ण नियंत्रण एवं व्यवस्था के लिए उत्तरदायी है। महानिदेशक नौसेना डिज़ाइन (डी.जी.एन.डी.), निदेशक युद्धपोत उत्पादन और

निदेशक संविदा एवं लागत व्यवस्था द्वारा उनकी सहायता की जाती है। दिन प्रतिदिन युद्धपोतों के निर्माण की देखभाल करने और युद्धपोतों के निर्माताओं द्वारा प्रस्तुत बिलों की तकनीकी जांच के लिए युद्धपोत उत्पादन पर्यवेक्षक जो कि डी.जी.एन.डी. के प्रति उत्तरदायी है, मुम्बई तथा कलकत्ता में स्थित है। नियंत्रक रक्षा लेखा (सी.डी.ए.) नौसेना युद्धपोतों के निर्माताओं द्वारा प्रस्तुत बिलों का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है।

22.3 लेखा परीक्षा का विषय क्षेत्र

यह पुनरीक्षा जो कि जनवरी - अप्रैल 1997 के दौरान की गई थी, में परियोजना 15 , 15क, और 16क की अवधारणा स्थिति से वर्तमान स्थिति तक के सभी कार्यकलापों को सम्मिलित किया गया है। महानिदेशक नौसेना डिज़ाईन नौसेना मुख्यालय के संविदाएं और लागत व्यवस्था निदेशालय, युद्धपोत देखभाल दल मुम्बई और कलकत्ता एवं सी.डी.ए. (नौसेना) में उपलब्ध दस्तावेजों की नमूना जांच की गई। फ्रिगेट निर्माण में समयोचितता एवं मितव्ययता तथा उनका नौसेना के संक्रियात्मक पहलुओं पर प्रभाव की जांच की गई।

22.4 विशिष्टताएं

- पुराने फ्रिगेटों को डिकमिशनिंग किये जाने और एम.डी.एल. तथा जी.आर.एस.ई. में नए फ्रिगेटों के निर्माण की धीमी गति के कारण भारतीय नौसेना में फ्रिगेटों की संख्या में इन सालों में कमी आई है।
- राजनैतिक मामलों की मंत्रीमंडलीय कमेटी द्वारा 1977 और 1986 में संस्वीकृत 9 फ्रिगेटों में से दिसम्बर 1997 तक केवल एक फ्रिगेट ही कमीशन हो पाया। जबकि पांच उत्पादन की विभिन्न स्थिति में हैं, तीन का निर्माण कार्य कभी शुरू नहीं किया गया था।
- उनके निर्माण की लागत कई गुना बढ़ गई है पहले फ्रिगेट की लागत इसकी 1989 में संस्वीकृत अनुमानित लागत 294 करोड़ रुपए के प्रति 697 करोड़ रुपए से अधिक हो चुकी है।

- तीन जलयानों के पहले समूह जिनमें दो निर्माणाधीन भी शामिल हैं, की संस्वीकृत अनुमानित लागत 882 करोड़ रुपए के प्रति अक्टूबर 1997 तक कुल खर्च 1741 करोड़ रुपए से अधिक हो चुका है। जलयानों के दूसरे समूह जोकि जी.आर.एस.ई. के निर्माणाधीन हैं की संस्वीकृत लागत 360 करोड़ रुपए के प्रति अक्टूबर 1997 तक 922 करोड़ रुपए हो चुकी है। संस्वीकृत अनुमानित लागत से अधिक खर्चा अनाधिकृत है। संस्वीकृत धन से अधिक खर्च को सी.सी.पी.ए. की संस्वीकृति चाहिए।
- दोनो जलयान निर्माताओं को काम में लगी पूंजी पर ब्याज दिया गया है, जिसका 'सामग्री परिव्यय' के अधीन दावा किया गया था, बावजूद इसके कि उनको अग्रदाय एवं लेखागत भुगतान हो चुका था। इसके अलावा, एम.डी.एल. को लागत के तत्वों का भुगतान परिवर्तित रूप में किया गया जबकि इनका निश्चित दर पर भुगतान होना था।
- जी.आर.एस.ई. और एम.डी.एल. द्वारा भिन्न दरों पर जलयानों की सामग्री/उपस्करों के क्रय के कुछ उदाहरण सामग्री और उपस्कर के क्रय पर नियंत्रण के अभाव का संकेत देते थे।

22.5 परियोजनाओं का विवरण

22.5.1 परियोजना 15

एम.डी.एल. के अधीन गोदावरी वर्ग के फ्रिगेटों के निर्माण के क्रम में 1977 में राजनैतिक मामलों की मंत्रीमंडलीय समिति ने 150 करोड़ रुपए की लागत पर तीन फ्रिगेटों के देशज निर्माण की संस्वीकृति दी। एम.डी.एल. द्वारा प्रस्तावित दरों के आधार पर 1980 के मूल्य स्तर को लेकर 1981 में राजनैतिक मामलों की मंत्रीमंडलीय समिति ने 237.30 करोड़ रुपए की संशोधित लागत की संस्वीकृति दी। इन फ्रिगेटों के विनिर्देशन 1977 में किये गए नियोजित की तुलना में उन्नत थे तथा उनसे बढ़ते हुए सघन मिसाइलों के माहौल में सक्रिय रह कर मिसाइलों का मुकाबला करने में उन्नत क्षमता की आशा थी। पहले फ्रिगेट का उत्पादन 1982 में आरम्भ होना था।

फ्रिगेटों के डिजाइन दुबारा बनाने के कारण उनके निर्माण की क्रियाओं में पांच साल का विलम्ब हुआ।

अप्रैल 1982 के फाकलैंड युद्ध में हुए अनुभवों के आधार पर नौसेना मुख्यालय ने संचालन आवश्यकताओं को बदला। फ्रिगेटों की डिज़ाइन बदलने के लिए विदेशी सहायता लेने की योजना को सितम्बर 1983 में सरकार ने संस्वीकृत किया। 1984 से फ्रिगेटों की व्यापक और बढ़ी क्षमता के लिए डिज़ाइनों में सुधार किया गया और जनरल अरेंजमेंट डिज़ाइन 1985 में अर्थात् राजनैतिक मामलों की मंत्रीमंडलीय समिति की 1977 की मूल संस्वीकृति के आठ साल बाद, पूरी की जा सकी। पहले फ्रिगेट का वास्तविक निर्माण नवम्बर 1987 में शुरू हुआ था। फ्रिगेटों का निर्माण लगभग पांच वर्षों की अवधि में और इनकी आपूर्ति मध्य 1992 और 1996 के बीच अपेक्षित थी।

चूंकि पहले फ्रिगेट के निर्माण में पांच वर्षों से अधिक का विलम्ब हो गया था और फ्रिगेटों की टनभार की क्षमता भी बदल दी गई थी। परियोजना की लागत मार्च 1987 के मूल्य स्तर के आधार पर 882 करोड़ रुपए कर दी गई और इसके लिये राजनैतिक मामलों की मंत्रीमंडलीय समिति की संस्वीकृति फरवरी 1989 में ली गई।

22.5.2 परियोजना 15-क

1986 में परियोजना 15 के फ्रिगेटों के क्रम में राजनैतिक मामलों की मंत्रीमंडलीय समिति ने तीन और फ्रिगेटों के निर्माण की संस्वीकृति दी। मार्च 1986 में मंत्रालय ने 360 करोड़ रुपए की लागत पर तीन फ्रिगेटों के एम.डी.एल. में निर्माण की संस्वीकृति दी।

इन फ्रिगेटों का निर्माण शुरू नहीं हुआ था। उनको छोटे आकार और आधुनिक युद्ध क्षमता का बनाने के लिए नौसेना उनका डिज़ाइन दुबारा बना रही है।

22.5.3 परियोजना 16-क

राजनैतिक मामलों की मंत्रीमंडलीय समिति ने 1986 में निर्णय किया कि एम.डी.एल. से तकनीक को हस्तांतरण करके एक वैकल्पिक उत्पादन लाइन शुरू की जाये और जुलाई 1986 में 360 करोड़ रुपए की लागत पर

जी.आर.एस.ई. में गोदावरी वर्ग के तीन फ्रिगेटों के निर्माण को संस्वीकृत किया। तकनीकी हस्तांतरण में दो वर्षों की अनुमानित अवधि से 1988 में उत्पादन आरम्भ होने की आशा थी और फ्रिगेटों का परिदान 1993 और 1996 के बीच अपेक्षित था।

22.6 संविदाओं की निष्पत्ति

22.6.1 संविदाओं की निष्पत्ति में विलम्ब

उत्पादन शुरू होने के पांच वर्षों के पश्चात् संविदाओं की निष्पत्ति की गई।

उत्पादन शुरू होने से पहले संविदा निष्पत्ति की जाती है। तथापि परियोजना 15 और परियोजना 16-क के मामलों में उत्पादन शुरू होने के पांच वर्ष पश्चात् संविदाओं की निष्पत्ति की गई थी जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

संस्वीकृति	राजनैतिक मामलों की मंत्रीमंडलीय समिति की संस्वीकृति के अनुसार परिदान की सम्भावित तिथि	निर्माण कार्य का शुरु होना	संविदाओं को हस्ताक्षरित करना
पी-15 1989 (परिशोधित)	मध्य 1994	1987	नवम्बर 1992
पी-16 क 1986	मध्य 1993	1988	जुलाई 1993

लेखा परीक्षा द्वारा पूछे जाने पर डी.जी.एन.डी. ने सूचित किया कि एम.डी.एल. और नौसेना मुख्यालय के बीच संविदाओं की कुछ शर्तों को अन्तिम रूप देने में देरी के कारण संविदाओं की निष्पत्ति में विलम्ब हुआ। लेखा परीक्षा द्वारा दस्तावेजों की जांच से पता चला कि लाइसेंस फीस पर लाभ राशि और परिदान की समय सारणी आदि मुद्दों को सुलझाने में लगे समय के कारण यह देरी हुई थी।

संविदा पर हस्ताक्षर होने लम्बित थे फिर भी मंत्रालय द्वारा समय - समय पर जारी की गई संस्वीकृतियों के आधार पर पोत निर्माताओं को निर्माण कार्यों के लिए भुगतान किया गया था।

अतः यह स्पष्ट है कि संविदा के इतने बाद की अवस्था में हस्ताक्षर

करने के कारण नौसेना इस स्थिति में नहीं थी कि आर्थिक मितव्ययता सम्बन्धी उपायों या परिदान की समय सारणी को प्रभावी कर सके ।

22.6.2. कास्ट प्लस संविदाएं

कास्ट प्लस संविदाएं
नीतिगत मानको का
उपहास था ।

कास्ट प्लस संविदा की निष्पत्ति सरकार के सामान्य आदेशों और मूल्य निर्धारण नीति जिसे मंत्रालय ने सितम्बर 1984 में पोतों के निर्माण के लिए जारी किया था, के विपरीत है । मूल्य निर्धारण नीति के अनुसार पोतों की श्रंखला के केवल पहले पोत के लिए संविदा कास्ट प्लस के आधार पर की जानी चाहिए और बाकी निश्चित मूल्य संविदायें होनी चाहिए ।

नौसेना मुख्यालय ने नवम्बर 1992 और जुलाई 1993 में क्रमशः परियोजना 15 और 16-क के सभी फ्रिगेटों के लिए एम.डी.एल. और जी.आर.एस.ई. के साथ कास्ट प्लस संविदाएं की थी । क्योंकि पहले और दूसरे फ्रिगेट की कार्डिनल क्रिया कलापों के शुरु होने के बीच में दो से तीन वर्ष का अन्तर था इसलिये नौसेना के लिए यह सम्भव होना चाहिए था कि वे दूसरे और तीसरे फ्रिगेटों के लिए निश्चित मूल्य संविदा करते । नौसेना मुख्यालय ने इस वास्तविकता की उपेक्षा की कि जी.आर.एस.ई. को फ्रिगेटों का निर्माण प्रमाणित डिज़ाइन के अनुसार तथा एम.डी.एल. से हस्तांतरण की गई तकनीक के आधार पर करना था । मंत्रालय के जुलाई 1996 के कास्ट प्लस संविदा को निश्चित मूल्य संविदा में परिवर्तित करने के प्रस्ताव पर भी कोई कार्यवाही नहीं की गई ।

22.7 समय का अतिक्रमण

नियोजित तथा संविदा में
दी गई फ्रिगेटों की
परिदान की समय सारणी
का अनुपालन नहीं हुआ ।

राजनैतिक मामलों की मंत्रीमंडलीय समिति ने अपनी संस्वीकृति में परियोजना 15 और परियोजना 16-क फ्रिगेटों के परिदान की समय सारणी क्रमशः 1987 से 1989 के बीच और 1993 से 1995 के बीच निश्चित की थी।

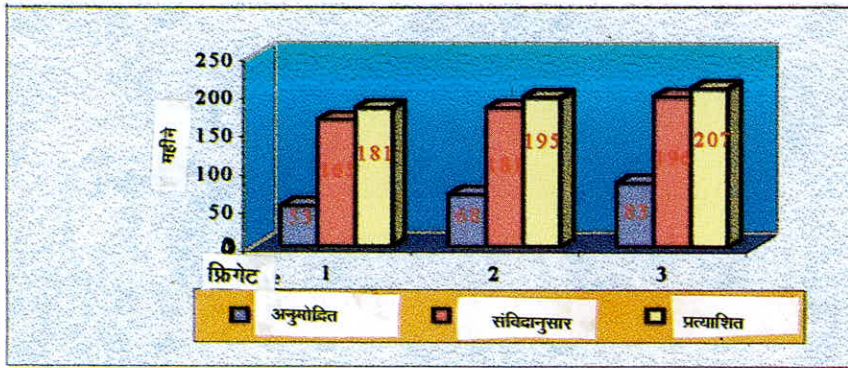
उसके पश्चात् एम.डी.एल. और जी.आर.एस.ई. के साथ नौसेना द्वारा संविदाओं पर हस्ताक्षर करते समय परिदान की समय सारणी क्रमशः 1996-99 और 1995-99 निर्धारित की गई थी । तथापि, परिदान की समय सारणी का पालन नहीं हुआ है जैसा कि नीचे दी गई तालिका से स्पष्ट है:

परियोजना 15 पोत

क्र.सं.	सी.सी.पी.ए. द्वारा अनुमोदित परिदान का समय	संविदा के अनुसार परिदान का समय	गोदी द्वारा प्रस्तावित अंतिम परिदान का समय	विलम्ब (महीनों में)
1.	फरवरी 1987	जून 1996	अक्तूबर 1997 *	16
2.	मई 1988	अक्तूबर 1997	दिसम्बर 1998	14
3.	अगस्त 1989	जनवरी 1999	दिसम्बर 1999	11

* नवम्बर 1997 में सेवा में लाया गया ।

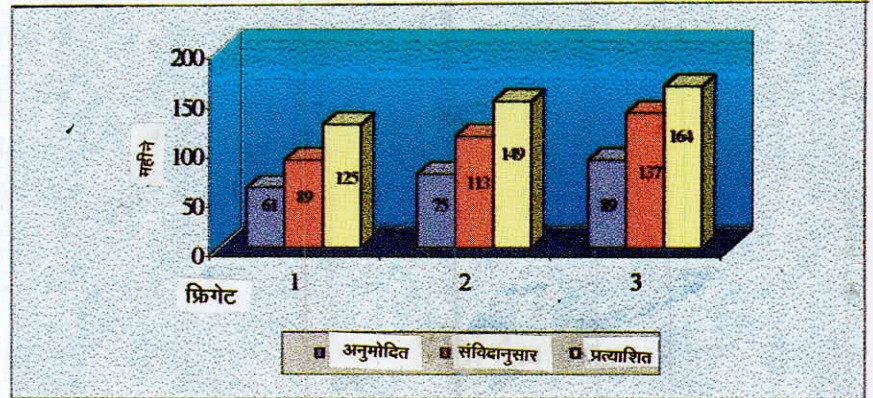
परियोजना 15 समय सारणी



परियोजना 16-क पोत

क्र.सं.	सी.सी.पी.ए. द्वारा अनुमोदित परिदान का समय	संविदा के अनुसार परिदान का समय	गोदी द्वारा प्रस्तावित अंतिम परिदान का समय	विलम्ब (महीनों में)
1.	अगस्त 1993	दिसम्बर 1995	दिसम्बर 1998	36
2.	अक्तूबर 1994	दिसम्बर 1997	दिसम्बर 2000	36
3.	दिसम्बर 1995	दिसम्बर 1999	मार्च 2002	27

परियोजना 16-क समय सारणी



सी.सी.पी.ए. ने दोनो परियोजनाओं में फ्रिगेटों के निर्माण के लिए करीब 5 वर्ष का समय अनुमोदित किया था। तथापि एम.डी.एल. और जी.आर.एस.ई. के साथ नौसेना द्वारा परियोजना 15 और परियोजना 16-क के निर्माण हेतु संविदा में क्रमशः नौ वर्ष और सात वर्ष का निर्माण काल दिखाया गया। फिर भी इस बढ़ाई गई समय सारणी का अनुपालन नहीं हुआ।

22.7.1 डिज़ाइनों को अंतिम रूप देने में विलम्ब

नौसेना द्वारा बार बार डिज़ाइन में परिवर्तन के कारण फ्रिगेटों के निर्माण में विलम्ब हुआ।

फ्रिगेटों के परिधान में विलम्ब विशेष रूप से सही योजना की कमी और नौसेना द्वारा डिज़ाइन में बार-बार परिवर्तन के कारण था। परियोजना 15 पोतों के बारे में मई 1994 तक 32 डिज़ाइन परिवर्तन हो चुके थे। उसके बाद भी डिज़ाइन को पूरी तरह से अंतिम रूप नहीं दिया गया था। इसके कारण फ्रिगेटों के बहुत से भागों पर बार-बार कार्य करना पड़ा और परिणामतः विलम्ब हुआ। परियोजना 16-क के पोतों के मामले में जनरल अरेंजमेंट डिज़ाइन को केवल सितम्बर 1994 में ही अंतिम रूप दिया गया था। नौसेना मुख्यालय के अनुसार डिज़ाइन के लिए किसी भी निर्दिष्ट मानक का अनुपालन नहीं हुआ था और न ही डिज़ाइन की प्रत्येक अवस्था के लिए कोई मानक समय निर्धारित किया गया था। यह नौसेना डिज़ाइन संगठन की डिज़ाइन क्षमता में कमजोरियों को दर्शाता था।

22.7.2 आवश्यक उपस्करों की अधिप्राप्ति में विलम्ब

एक आवश्यक प्रणाली अर्थात् प्रोपेलर शेफ्टिंग जिसका विकास

निदेशक गुणवत्ता आश्वासन (डब्ल्यू.पी.) के निरीक्षण में परियोजना 16 के लिए एक फर्म द्वारा किया गया था, का परिदान जोकि पहले फ्रिगेट के 1994 में जलांतरण से पहले किया जाना था, नहीं हो पाया । नौसेना ने अपने भंडार से प्रोपेलर शेफ्ट की । जी.आर.एस.ई के आपूर्ति की जिसमें जंग लगी थी और वह गढ़देदार थी । प्राप्त हुई नई शेफ्ट दोषयुक्त पाई गई और इसे पोत पर फरवरी 1996 में ही लगाया जा सका ।

22.8. लागत अतिक्रमण

22.8.1 अनुमानित लागत में बढ़ोतरी

डिज़ाइन इत्यादि के बार-बार परिवर्तन के फलस्वरूप, परियोजना 15 फ्रिगेटों की अनुमानित लागत जिसे सी.सी.पी.ए. ने 1989 में 882 करोड़ रुपए पर अनुमोदित किया था, सी.सी.पी.ए. 1995 के प्रारूप दस्तावेज के अनुसार 142 प्रतिशत बढ़कर 2137.11 करोड़ रुपए हो गई । उसी प्रकार परियोजना 16-क फ्रिगेटों की अनुमानित लागत जोकि 360 करोड़ रुपए अनुमोदित थी, 387 प्रतिशत बढ़कर 1754.23 करोड़ रुपए हो गई । सम्पूर्ण मदों में अनुमानित लागत क्रमशः 1255 करोड़ रुपए और 1394 करोड़ रुपए बढ़ गई है ।

ऐसे मामले जिनमें लागत में बढ़ोतरी अनुचित थी की विवेचना नीचे की गई है:

22.8.1.1 श्रमशक्ति एवं श्रमबद्ध परिव्यय

सी.सी.पी.ए. ने परियोजना 15 फ्रिगेट के लिए पोतों के बड़े आकार को ध्यान में रखते हुए 21.35 लाख मानव दिवस प्रत्येक पोत के लिए अनुमोदित किए थे जोकि गोदावरी श्रंखला के फ्रिगेटों के प्रति पोत 13.10 लाख मानव दिनों से अधिक थे । तथापि, पहले फ्रिगेट पर अगस्त 1997 तक वास्तव में मानव दिवस 27.43 लाख लगे थे और काम के पूर्णतः पूरा होने में 28.50 लाख मानव दिवस लगने का अनुमान था । यद्यपि, नौसेना मुख्यालय ने मंत्रालय को आश्वस्त किया था कि संविदा हस्ताक्षरित करते

निर्माण लागत 1242 करोड़ रुपए से बढ़कर 3891.34 करोड़ रुपए हो गई ।

नियोजित तथा अनुमोदित प्रत्यक्ष श्रम मानकों का पालन नहीं हुआ ।

समय गोदीबाड़ा से मानव दिवसों को 21.35 लाख तक सीमित रखने हेतु अलग से एक पत्र लिया जायेगा , परन्तु ऐसा कोई पत्र नहीं लिखा गया ।

उसी तरह परियोजना 16-क फ्रिगेटों के प्रत्येक पोत के लिए 100 लाख मानव घंटों का प्रावधान किया गया था । लेकिन जनवरी 1997 तक उनमें से 77 प्रतिशत उपयोग में आ चुके थे जबकि वास्तविक प्रगति केवल 62 प्रतिशत थी ।

22.8.2 अनुमानित प्राक्कलन से अधिक व्यय

22.8.2.1 परियोजना - 15

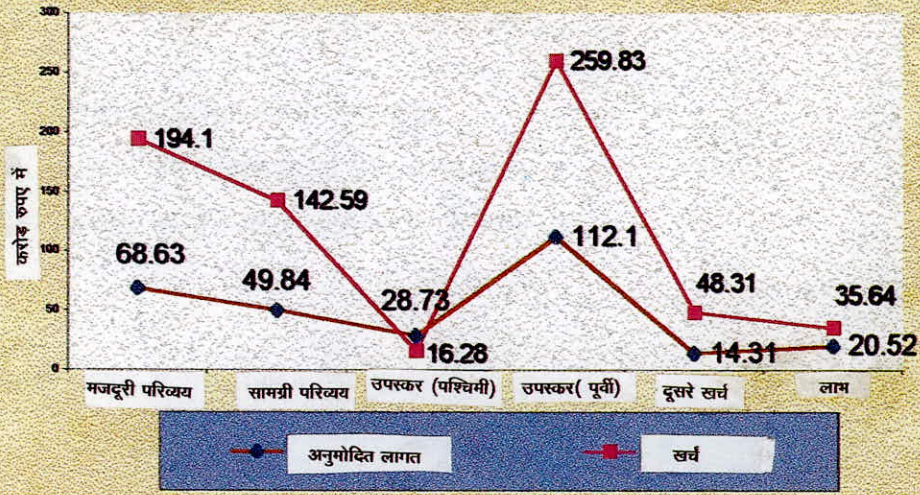
परियोजना 15 के पहले फ्रिगेट का सी.सी.पी.ए. द्वारा अनुमोदित अनुमानित प्राक्कलन, एम.डी.एल. की लागत मद और सी.डी.ए. (नौसेना) द्वारा किये गये भुगतान का विवरण नीचे दिया गया है :

लागत का विवरण

(करोड़ रुपए में)

क्रम संख्या	मदें	1989 में अनुमोदित	अगस्त 1997 की लागत रिटर्न के अनुसार व्यय
1.	मजदूरी एवं मजदूरी परिव्यय	68.63	194.10
2.	सामग्री एवं सामग्री परिव्यय	49.84	142.59
3.	आयातित उपस्कर(पश्चिमी)	28.73	16.28
4.	आयातित उपस्कर(पूर्वी)	112.10	259.83
5.	सीधे खर्च, उपसंविदा और स्वयं के उपकरणों का उपयोग	14.31	48.31
6.	लाभ	20.52	35.64
7	योग	294.13	696.75

परियोजना 15 के प्रथम पोत की लागत का विवरण



इस प्रकार, किया गया व्यय संस्वीकृत अनुमानित प्राक्कलन से 200 प्रतिशत अधिक था जिसका सी.सी.पी.ए. द्वारा कोई अनुमोदन नहीं किया गया था।

लागत नियंत्रण हेतु मानव घंटों के बुकिंग के लिए आदर्श मापदण्ड नहीं अपनाये गए।

पोत के निर्माण में सम्मिलित मुख्य गतिविधियों से सम्बन्धित मात्राओं और लगने वाली सामग्री की दर तथा श्रमशक्ति इत्यादि के आदर्श मानकों के अध्ययन तथा संस्तुति हेतु 1993 में कोमोडोर रणधावा की चेयरमेनशिप के अधीन एक समिति का गठन हुआ। काम के प्रत्येक मद जैसाकि हल फेबरिकेशन, स्टील आऊट फिट, पाईपों और केबिलों इत्यादि के बिछाने के लिए लगने वाले श्रमदिवसों के आदर्श मापदण्ड के अभाव और संविदा में श्रमदिवसों की सीमा के अभाव के कारण पोतों के गोदीबाड़ों का संविदानुसार श्रमदिवसों को सीमित रखने का कोई दायित्व नहीं था।

समिति ने मानकी लागत पर सिफारिश देते हुए कहा था कि अविवेकी ओवरबुकिंग के निवारण के लिए श्रमशक्ति उपयोग के वैज्ञानिक मानक अवश्य निश्चित किए जाने चाहिए।

तथापि, इन दोनों परियोजनाओं में इस तरह के कोई मानक

निश्चित नहीं किये गये थे । अप्रभावशाली नियंत्रण प्रक्रिया के कारण निष्पादन के दौरान मजदूरी तथा मजदूरी पर आधारित ऊपरी खर्च सभी अनुमोदित अनुमानों से अधिक हो गये ।

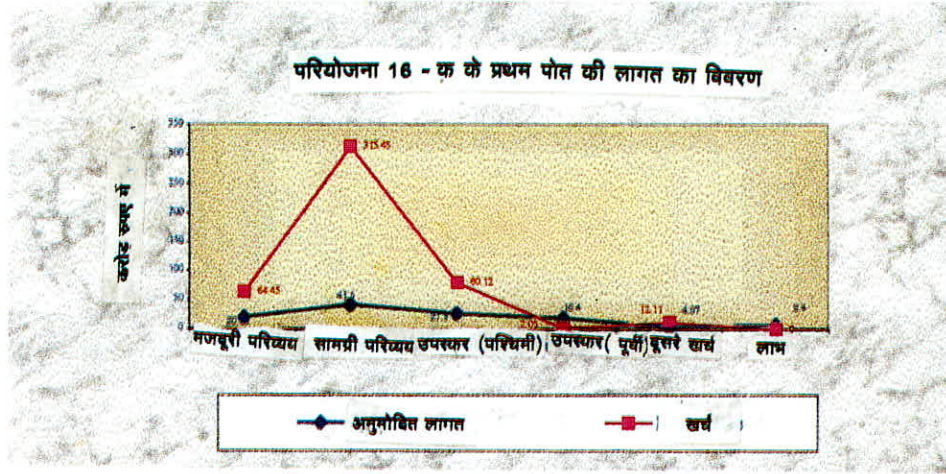
22.8.2.2 परियोजना 16-क

परियोजना-16-क के प्रथम फ्रिगेट जोकि जी.आर.एस.ई. के तहत निर्माणाधीन था, की संस्वीकृत लागत तथा किये गये व्यय की तुलना से समरूप स्थिति का पता चलता है जिसे नीचे दर्शाया गया है:-

(करोड़ रुपए में)

क्रम संख्या	मर्दे	1986 में संस्वीकृत	जुलाई 1997 की लागत विवरणी के अनुसार
1.	मजदूरी तथा मजदूरी परिव्यय	20.33	64.45
2.	सामग्री तथा सामग्री परिव्यय	41.50	315.45
3.	आयातित उपस्कर (पश्चिमी देश) आयातित उपस्कर (पूर्वी देश)	27.30 18.40	80.12 2.05
4.	उपसंविदा के प्रत्यक्ष व्यय तथा स्वयं की मशीनरी का उपयोग	4.07	12.01
5.	लाभ	8.40	—
6.	कुल	120.00	474.18

परियोजना 16-क के प्रथम पोत की लागत का विवरण



22.8.3 अतिरिक्त संविदात्मक भुगतान

22.8.3.1 सामग्री परिव्यय

संविदा की शर्तों के विपरीत कार्य में लगी पूंजी पर ब्याज का भुगतान किया गया।

दोनों परियोजनाओं पी-15 और पी-16-क की लागत मदों में से एक मद सामग्री तथा सामग्री परिव्यय से सम्बन्धित हैं। जैसाकि ऊपर दी गई तालिकाओं से स्पष्ट है कि क्रमशः अगस्त 1997 तथा जुलाई 1997 तक एम.डी.एल. तथा जी.आर.एस.ई. द्वारा बुक किये गये सामग्री के परिव्यय के अनुसार, एम.डी.एल. के लिए 49.84 करोड़ रुपए के प्रावधान के प्रति 142.59 करोड़ रुपए और जी.आर.एस.ई. के लिए 41.50 करोड़ रुपए के संस्वीकृत अनुमान के प्रति 315.45 करोड़ रुपए बुक किए गए थे। जबकि दोनों पोत निर्माणकर्ताओं को अग्रदाय का भुगतान हुआ है तथा उनको नियतकालिक ऑन एकाऊन्ट पेमेन्ट की गई है फिर भी उन्होंने लागत विवरणी में सामग्री परिव्यय के तहत कार्य में लगी पूंजी पर ब्याज भी शामिल किया तथा इसका दावा सी.डी.ए. (नौसेना) को पेश किया। एम.डी.एल. के मामले में कार्य में लगी पूंजी पर ब्याज सामग्री के परिव्यय का 60 प्रतिशत तथा जी.आर.एस.ई. के मामले में सामग्री का परिव्यय का 30 प्रतिशत था।

22.8.3.2 ड्राई डॉक तथा स्लिप-वे के प्रभार पर स्वयं की मशीनरी के उपयोग (ओ.पी.यू.) की विभिन्न दरें

समझौते के अनुसार पोतनिर्माणकर्ता की स्वयं की मशीनरी तथा उपस्कर के उपयोग के प्रभार, जिसको विशेष रूप से मजदूरी परिव्यय के तहत शामिल नहीं किया गया था, को स्वयं की मशीनरी के उपयोग के प्रभार के रूप में मजदूरी परिव्यय के 4 प्रतिशत पर कतिपय समायोजन की शर्त के साथ भुगतान होना था। ड्राई डॉकिंग तथा स्लिप-वे का किराया प्रभार निर्धारित दर से समय-समय पर स्थाई दर पर देय है तथा ड्राई डॉकिंग तथा स्लिप-वे हेतु किराया प्रभार में प्रतिशत के आधार पर कोई परिवर्तन उपलब्ध नहीं है।

तथापि, एम.डी.एल. ने किराया प्रभार जो कि निर्धारित स्थिर दर पर देय था, के अतिरिक्त इसका मजदूरी परिव्यय पर विभिन्नता प्रभार का दावा भी पेश किया। चूंकि ड्राई-डॉकिंग तथा स्लिप-वे हेतु किराया प्रभार, जिसका दावा स्थिर दरों पर किया जा रहा था, की दर में विभिन्नता उपलब्ध नहीं थी, इसलिए एम.डी.एल. द्वारा मजदूरी परिव्यय के पेश दावों में अगस्त 1997 तक 51.15 लाख रुपए की अदेय राशि भी शामिल थी।

22.8.3.3 प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण

जी.आर.एस.ई. में परियोजना 16-क पोतों के निर्माण हेतु प्रस्ताव को तैयार करते समय नौसेना मुख्यालय ने फरवरी 1986 में दर्शाया था कि डिजाइन/ड्राइंग/टैक्नोलोजी को एम.डी.एल. से जी.आर.एस.ई. को हस्तांतरित करने की कोई लागत नहीं होगी। सी.सी.पी.ए. द्वारा दिये गये प्रस्ताव में भी इस प्रकार की किसी देयता को नहीं दर्शाया गया था। तथापि, जी.आर.एस.ई. ने जुलाई 1989 तक एम. डी. एल. को 1.10 करोड़ रुपए का भुगतान प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण के लिए दिया। इस भुगतान का औचित्य नहीं था क्योंकि नौसेना ने एम.डी.एल. को पहले ही परियोजना 16 फ्रिगेट हेतु निर्मित प्रौद्योगिकी के लिए भुगतान कर दिया था।

22.9 संस्वीकृति से अधिक भुगतान

मई 1989 में परियोजना-15 फ्रिगेटों हेतु संस्वीकृत संशोधित राशि 882 करोड़ रुपए के प्रति अक्टूबर 1997 तक सी.डी.ए. (नौसेना) ने एम.डी.एल. को 1741.09 करोड़ रुपए की राशि का भुगतान कर दिया है । इसी तरह, अक्टूबर 1997 तक परियोजना 16-क के फ्रिगेटों हेतु जी.आर.एस.ई. को संस्वीकृत लागत 360 करोड़ रुपए के प्रति 922.27 करोड़ रुपए का भुगतान कर दिया गया है ।

सक्षम वित्तीय अधिकारी की बिना संस्वीकृति के भुगतान किये गये ।

उत्तरोत्तर व्यय के आधार पर सी.सी.पी.ए. द्वारा अनुमोदित राशि की सीमा से अधिक व्यय करने से पूर्व, दोनो परियोजनाओं के लिए संशोधित लागत का अनुमोदन सी.सी.पी.ए. से प्राप्त करना आवश्यक था ।

लेखा परीक्षा द्वारा बताये जाने पर सी.डी.ए. (नौसेना) ने जुलाई 1997 में मंत्रालय के साथ मामला उठाया । सी.डी.ए. (नौसेना) तथा मंत्रालय से उत्तर प्रतीक्षित है । अतः, सी.सी.पी.ए. द्वारा अनुमोदित सीमा से अधिक व्यय अनाधिकृत है । मंत्रालय को बजटीय तथा वित्तीय नियंत्रण को यह सुनिश्चित करने के लिए सक्षम बनाना चाहिए कि सक्षम अधिकारी के अनुमोदन के बिना व्यय न किया जाये तथा जब यह प्रतीत हो कि व्यय संस्वीकृति से अधिक हो सकता है तो उसका अनुमोदन तुरन्त प्राप्त कर लिया जाये ।

22.10 अन्य रुचिकर विषय

22.10.1 उपस्कर की अधिप्राप्ति

जी.आर.एस.ई. तथा एम.डी.एल. द्वारा उसी अवधि के दौरान क्रमशः परियोजना 16-क तथा 15 हेतु एक ही श्रेणी के उपस्कर की अधिप्राप्ति के क्रय आदेशों की नमूना जाँच से पता चला कि जी.आर.एस.ई. ने उपस्कर का क्रय एम.डी.एल. द्वारा दी गई कीमत की तुलना में अत्यधिक उच्च लागत पर किया । चार मामलों में, जी.आर.एस.ई. द्वारा अधिप्राप्ति पर 4.72 करोड़ रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ । इसी प्रकार, नौसेना एवं एम.डी.एल. द्वारा दो उपस्करों हेतु आपूर्ति आदेश में दी गई

शिपयार्डों द्वारा सामग्री की अधिप्राप्ति मित्तव्ययी नहीं थी ।

कीमत की तुलना से पता चला कि एम.डी.एल. जिसने तीन से छः माह पहले आदेश दिए थे, ने उपस्करों की अधिक दरों पर अधिप्राप्ति की जिसके फलस्वरूप परियोजना -15 पोतों के सम्बन्ध में 1.20 करोड़ रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ। स्पष्टतया, नौसेना के पास यह सुनिश्चित करने का कोई साधन नहीं था कि शिपयार्डों द्वारा उपस्करों की अधिप्राप्ति अत्यन्त मितव्ययी दरों पर की जाती थी।

22.10.2 स्टीयरिंग गीयर तथा स्टेबलाईजर्स का क्रय

नौसेना द्वारा तैयार की गई स्टाफ गुणवत्ता के आधार पर परियोजना-15 फ्रिगेटों हेतु एम.डी.एल. ने दो फर्मों से स्टेबलाईजर्स तथा स्टीयरिंग गीयर हेतु निविदाएं लीं। एक आयातित सेट तथा दो देशज सेटों की आपूर्ति हेतु प्रथम फर्म का प्रस्ताव दूसरी फर्म की तुलना में 96 लाख रुपए कम था। तथापि, नौसेना मुख्यालय की सलाह पर एम.डी.एल. ने नवम्बर 1987 में तीन सेटों की आपूर्ति हेतु दूसरी फर्म को एक आपूर्ति आदेश दिया।

यह इस तथ्य के बावजूद था कि एम.डी.एल. के महाप्रबन्धक के विचारानुसार प्रथम फर्म का प्रस्ताव भी स्वीकार्य था तथा दूसरी फर्म के उच्च दर के प्रस्ताव को स्वीकार करने का कोई भी औचित्य नहीं था और इसको उसने अनुचित, अविवेकी तथा अनुपयुक्त समझा था। नौसेना ने भी इन दोनों प्रस्तावों को स्वीकार्य पाया। नौसेना मुख्यालय ने उच्च दरों को स्वीकार करने के लिए कोई कारण नहीं बताया था।

22.10.3 एक निर्माणाधीन फ्रिगेट में लगी आग

16 मई 1996 को परियोजना 15 के प्रथम फ्रिगेट में आग लगी। एम.डी.एल. द्वारा आदेशित बोर्ड आफ इन्क्वायरी ने जान-बूझकर की गई शरारत/तोड़-फोड़ का संदेह व्यक्त किया तथा एम.डी.एल. में अपर्याप्त अग्निशमन की तैयारी पर भी टिप्पणी की। आग से हुए नुकसान को 2.16 करोड़ रुपए अनुमानित किया गया तथा मरम्मत की लागत को 2.26 करोड़ रुपए अनुमानित किया गया था।

रक्षा व्यवस्था में कमी के कारण निर्माणाधीन पोत में आग लगी।

उसी फ्रिगेट पर 10 अक्टूबर 1996 को एक और आग लगी । नौसेना मुख्यालय ने मई 1997 में दृढ़तापूर्वक कहा कि आग से फ्रिगेट के किसी भी मद को नुकसान नहीं हुआ और इसलिए कोई भी लागत तथा समय का अतिक्रमण नहीं हुआ ।

जल्दी-जल्दी आग लगने से न केवल शिपबिल्डर्स के पास अपर्याप्त अग्निशमन व्यवस्था का पता चलता है बल्कि जब इसका जान-बूझकर की गई शरारत/तोड़-फोड़ के बारे में बोर्ड आफ इन्क्वायरी द्वारा की गई टिप्पणी के संदर्भ में अवलोकन करते हैं तब शिपयार्ड में सुरक्षा व्यवस्था के बारे में भी शंका उत्पन्न होती है । एम.डी.एल. जब तक पोत को नौसेना को नहीं सौंपता तब तक वह संविदागत पोत की देखभाल तथा सुरक्षा हेतु बाध्य था ।

22.10.4 परिनिर्धारित क्षतिपूर्ति का न लगाया जाना तथा संविदा में संशोधन का न किया जाना

संविदा की शर्तों के अनुसार परिदान के नियत समय से तीन माह के विलम्ब होने पर तथा परिदान समय से दो माह के विलम्ब के उपरान्त क्रमशः परियोजना-15 तथा परियोजना 16-क के सम्बन्ध में परिनिर्धारित क्षति को लगाया जायेगा । यदि पोतों का परिदान नियत समय से पाँच माह से भी अधिक देरी से हो तो संविदा को औपचारिक रूप से संशोधित करना है ।

तथापि, परियोजना 15 हेतु संविदा के अनुसार प्रथम फ्रिगेट की वास्तविक परिदान तिथि जून 1996 थी तथा दोनो परियोजनाओं के तहत अन्य फ्रिगेटों की अनुमानित परिदान तिथि निर्धारित तिथि से बहुत बाद की थी फिर भी न तो संविदा में दी गई परिदान समय सारणी को संशोधित किया गया और न ही परिनिर्धारित क्षतिपूर्ति की धारा को लागू किया गया ।

सैन्य शक्ति के स्तर में निरन्तर कमी होने के कारण सक्रियात्मक तैयारी से समझौता किया गया।

22.11 रक्षा तैयारी तथा सैनिक शक्ति के स्तर पर प्रभाव

1964 में भारतीय नौसेना में फ्रिगेटों का वांछित स्तर 28 का अनुमानित किया गया था और फ्रिगेटों का देशज निर्माण इस उद्देश्य को प्राप्त करने की दिशा में एक कदम था। तथापि, फ्रिगेटों के निर्माण में पुनः डिज़ाइन के कारण हुए विलम्ब और वैकल्पिक उत्पादन लाइन को प्रारम्भ करने में हुए विलम्ब इत्यादि के कारण ऐसी स्थिति उत्पन्न हो गई जिसके कारण पिछले नौ वर्षों के दौरान नौसेना में केवल एक देशज निर्मित फ्रिगेट ही सेवा में शामिल हो पाया है।

ऊपर बताये गये नौ वर्षों की अवधि के दौरान बड़ी संख्या में फ्रिगेटों को सेवा से निकाल दिया गया था जिसके फलस्वरूप फ्रिगेटों की समग्र शक्ति बढ़ने की बजाय वास्तव में अत्यन्त क्षीण हो गई है। इसके अतिरिक्त, नौसेना की सेवा में कार्यरत वर्तमान फ्रिगेटों का बहुत पुराना होने के कारण आने वाले वर्षों में सेवा से हटाया जाना नियत है। इस प्रकार फ्रिगेटों की संख्या में और कमी होने के कारण देश की रक्षा तैयारी पर स्पष्ट प्रभाव पड़ेगा।

22.12 परियोजना का प्रबोधन

सी.सी.पी.ए. द्वारा परियोजना 15 को अनुमोदित करते समय यह निर्दिष्ट किया गया था कि प्रबन्ध ढांचे में ही आवश्यक अधिकार प्राप्त परियोजना लीडर की पहचान की जानी चाहिए। इसी प्रकार, परियोजना 16-क के सम्बन्ध में तत्कालीन प्रधानमंत्री ने निर्देश दिया था कि परियोजना लीडर की पहचान करनी चाहिए तथा उसको टीम बनाने के लिए भी कहना चाहिए। उसे पूर्ण स्वायत्तता होनी चाहिए ताकि उत्तरदायित्व निर्धारित किया जा सके। तथापि, ऐसे किसी मुख्य परियोजना लीडर को नामित नहीं किया गया था।

प्रधानमंत्री के निर्देशों के बावजूद प्रबोधन प्रक्रिया पर्याप्त नहीं थी।

लेखा परीक्षा द्वारा बताये जाने पर नौसेना मुख्यालय ने बताया कि परियोजना लीडर को एम.डी.एल. में नामित किया जाना चाहिए था। नौसेना ने आगे बताया कि मंत्रालय एवं सी.डी.ए. (नौसेना) के

प्रतिनिधियों के साथ परियोजना की प्रगति का त्रैमासिक पुनरीक्षण किया जाता रहा था ।

तथापि, यह मान्य नहीं है क्योंकि परियोजना लीडर से यह उम्मीद की जाती थी कि उसके पास पूर्ण स्वायत्तता होगी तथा उसका परियोजना के प्रति उत्तरदायित्व होगा इसलिए एक काफी उच्च स्तर के अधिकारी की नियुक्ति होनी चाहिए थी तथा उसे शिपबिल्डर्स तथा नौसेना डिज़ाइन निदेशालय को प्राप्त अधिकारों से भी अधिक अधिकार दिए जाने चाहिए थे । इसके अतिरिक्त, प्रधान मंत्री के निर्देशों का भी पालन नहीं किया गया था ।

यह मामला मंत्रालय को अक्टूबर 1997 में भेजा गया था परन्तु उसका उत्तर जनवरी 1998 तक प्रतीक्षित था ।

अधिग्रहण

23 भूमि के अधिग्रहण में अनियमिततायें

मंत्रालय ने मुम्बई में नौसेना के लिए उड्डन गतिविधियों के विस्तार के लिए स्पष्ट की गई अत्यावश्यक मांग हेतु डी.जी.डी.ई. द्वारा निर्धारित मूल्य 1.88 करोड़ रुपए के प्रति 11.49 करोड़ रुपए मूल्य में एक भूखण्ड का अधिग्रहण संस्वीकृत किया । नौसेना ने अब इस बहुमूल्य भूमिखण्ड पर विवाहितों के लिए आवासों के निर्माण करने का प्रस्ताव दिया ।

फरवरी 1942 में डिफेंस आफ इण्डिया एक्ट के तहत ससून डाक मुम्बई में 3.693 एकड़ भूमि (14945.57 वर्ग मीटर) की मांग की गई और यह भूमि 1943 से थल सेना के आधिपत्य में थी । जब थल सेना को इसकी कोई आगे आवश्यकता नहीं थी तब नौसेना ने 1978 में इस भूखण्ड को अपने अधिकार में लिया और इस पर विवाहितों के लिए आवास बनाने हेतु इसके अधिग्रहण का प्रस्ताव दिया । तथापि, मंत्रालय ने विवाहितों हेतु आवासों के निर्माण हेतु प्रस्तावित अधिग्रहण के लिए असहमति प्रकट

करते हुए बताया कि जब तक तीनों रक्षा सेवाओं के लिए भूमि की आवश्यकता की गणना नहीं हो जाती तथा वास्तविक कमी का पता नहीं लग जाता तब तक विचाराधीन भूमि के अधिग्रहण का कोई प्रश्न नहीं उठता। नौसेना मुख्यालय ने जुलाई 1986 में उड़्डन गतिविधियों को बढ़ाने हेतु भूमि की अत्यावश्यक सक्रियात्मक मांग प्रक्षिप्त की। मंत्रालय ने अक्टूबर 1986 में महानिदेशक रक्षा सम्पदा (डी.जी.डी.ई.) द्वारा अनुमानित 1.88 करोड़ रुपए की लागत पर इसके अधिग्रहण के लिए संस्वीकृति प्रदान की। मुम्बई जिलाधीश ने मार्च 1987 में अचल सम्पत्ति की मांग तथा अधिग्रहण एक्ट (आर.ए.आई.पी.) के तहत भूखण्ड के अधिग्रहण का आदेश दिया और जून 1988 में सम्पत्ति के स्वामी को 1.51 करोड़ रुपए राशि का अग्रिम भुगतान किया जोकि अनुमानित राशि का 80 प्रतिशत था। बकाया राशि का भुगतान जिलाधीश द्वारा वास्तविक क्षतिपूर्ति शुल्क के निर्धारण के उपरान्त किया जाना था।

क्षतिपूर्ति राशि आरम्भ में किये गए अनुमान से 9.98 करोड़ रुपए अधिक थी तथा इसका भुगतान बाध्यता स्वरूप करना पड़ा।

डी.जी.डी.ई. ने अगस्त 1985 में समीपवर्ती भूमि में 1978 में प्रचलित 637 रुपए प्रति वर्ग मीटर के बिक्री मूल के आधार पर 10 प्रतिशत वार्षिक बढ़ोत्तरी की दर से 1.88 करोड़ रुपए का क्षतिपूर्ति मूल्य मूल्यांकित किया। आर.ए.आई.पी. एक्ट के अनुसार क्षतिपूर्ति मूल्य या तो एक समझौते के आधार पर अथवा अधिग्रहण की तिथि से खुले बाजार में मांगी गई सम्पत्ति से प्राप्त होने वाली लागत पर निर्धारित किया जाना चाहिए था हालांकि यह नहीं किया गया। जब अप्रैल 1990 में जिलाधीश ने राज्य सरकार के शहरी नियोजन विभाग द्वारा मूल्यांकन कराया तब 11.49 करोड़ रुपए का देय क्षतिपूर्ति मूल्य आंका गया। मंत्रालय ने मार्च 1992 में निर्णय लिया कि क्षतिपूर्ति मूल्य में खगोलीय वृद्धि को ध्यान में रखते हुए भूमि को खाली करके उसके स्वामी को वापिस लौटाना ही नौसेना के हित में होगा। तथापि, डी.जी.डी.ई. ने इस निर्णय को स्वीकृति नहीं दी क्योंकि सम्पत्ति को पुनः वापिस करने पर भूमि के स्वामी को किराये के रूप में बड़ी राशि की देयता हो रही थी। नौसेना ने भी भूमि को खाली करने में कठिनाई व्यक्त की। इन तथ्यों को ध्यान में रखते हुए तथा डी.जी.डी.ई. द्वारा यह पुष्टि करने पर कि जिलाधीश द्वारा निर्धारित क्षतिपूर्ति मूल्य तर्कपूर्ण है, मंत्रालय ने जून 1994 में अधिग्रहण हेतु 11.49 करोड़ रुपए के भुगतान की संस्वीकृति दी। डी.जी.डी.ई. ने जनवरी 1995 में जिलाधीश के माध्यम से मुम्बई उच्च न्यायालय के पास भूमि के

स्वामी को शेष 9.98 करोड़ रुपए की राशि जमा की ।

भूमि का वांछित उद्देश्य हेतु
उपयोग नहीं किया गया ।

अन्ततः, नौसेना उद्भयन गतिविधियों को बढ़ाने हेतु वांछित उद्देश्य के लिए भूमि का उपयोग नहीं कर पाई जिसके लिए इसका अधिग्रहण किया गया था । इसके बजाए, नौसेना उस भूमि पर विवाहितों के लिए आवासों के निर्माण के विषय में विचार कर रही है ।

यह मामला मंत्रालय को जुलाई 1997 में भेजा गया था परन्तु उसका उत्तर जनवरी 1998 तक प्रतीक्षित था ।

24 आयातित सोनार का उपयोग में न लाना

नौसेना ने वास्तविक आवश्यकता का उचित मूल्यांकन किये बिना ही 42 करोड़ रुपए की लागत के सोनारों का आयात किया । इनके तुरन्त उपयोग की कोई सम्भावना नहीं है । देशज विकास तथा उत्पादन प्रयासों का भी अभी तक उपयोग नहीं हो पाया है ।

नौसेना पोतों द्वारा सोनारों का उपयोग लम्बी दूरी से ही पनडुब्बियों का पता लगाने हेतु किया जाता है । यह पैराग्राफ, सौंपे गये अधिकारों के उल्लंघन करने की प्रक्रियात्मक भूल के अतिरिक्त 1994-96 के दौरान छः सोनारों में से कम से कम तीन का असामयिक आयात करने तथा देशज विकास परियोजना हेतु स्टाफ रिक्वायरमेंट को अंतिम रूप देने में नौसेना द्वारा की गई असावधानियों को दर्शाता है जिनका वर्णन निम्नलिखित है:

- i) नौसेना भौतिक और समुद्र विज्ञान प्रयोगशाला (एन.पी.ओ.एल.) ने 1986 में 6.04 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर सोनार के प्रोटोटाईप के विकास हेतु एक परियोजना शुरू की । एन.पी.ओ.एल. द्वारा प्रोटोटाईप का विकास अप्रैल 1991 तक तथा इंजीनियरी तंत्र का विकास 1995 तक प्रत्याशित था ।
- ii) मंत्रालय ने जून 1990 में एक विदेशी फर्म के साथ 19 करोड़ रुपए की लागत पर तीन सोनारों की अधिप्राप्ति, उनकी संस्थापना तथा

जबकि सोनार का देशज
विकास प्रगति में था, नौसेना

ने 26.05 करोड़ रुपए पर तीन सोनार का आयात किया।

आवश्यकता को खण्डित किया तथा मंत्रालय ने संस्वीकृति खण्डशः रुप में दी।

जबकि नौसेना देशज विकास को धीमी गति से चला रही थी तथा यह अच्छी तरह से जानती थी कि सोनार की तुरन्त उपयोग के लिए कोई आवश्यकता नहीं थी, तीन और सोनार का आयात 42 करोड़ रुपये पर किया गया।

चालू करने हेतु एक संविदा की। इसमें 19.78 करोड़ रुपए की लागत पर दिसम्बर 1993 तक तीन और सोनारों का आयात करने का विकल्प भी निहित था। तीन सोनार 26.05 करोड़ रुपए की लागत पर फरवरी 1991 तथा जून 1992 में प्राप्त हुए तथा इन्हें तीन पनडुब्बियों - भेदी लड़ाकू पोतों पर संस्थापित कर दिया गया था। जून 1990 की संविदा में यह भी प्रावधान था कि सोनार के लिए तीन संभारतंत्र सहायता कार्यशाला की स्थापना अनुपूरक संविदा के तहत की जायेगी, यह संविदा मार्च 1992 में की गई। कार्यशालायें जिन्हें दिसम्बर 1995 तक स्थापित किया जाना था वास्तव में फरवरी 1997 तक नियत समय से 14 माह के पश्चात् स्थापित हुई। कार्यशालाओं की अनुमानित लागत प्रारम्भ में 12.27 करोड़ रुपए थी। तथापि, फरवरी 1994 में विदेशी फर्म से आयातित सामग्रियों की वास्तविक लागत ही 20.13 करोड़ रुपए थी।

जून 1990 की संविदा तथा उसी के तहत अनुपूरक संविदा के तहत तीन आयातित सोनार तथा तीन कार्यशालाओं के लिए उपस्कर की लागत का कुल योग 46.18 करोड़ रुपए था। जून 1990 तक 20 करोड़ रुपए से अधिक व्यय के सभी प्रस्तावों को राजनीतिक मामलों की मंत्रीमंडलीय समिति (सी.सी.पी.ए.) से अनुमोदित कराने की आवश्यकता थी। तीन सोनार तथा संभारतंत्र सहायता कार्यशालाओं के लिए अलग-अलग संविदाएं करके मंत्रालय ने सी.सी.पी.ए. के पास प्रस्ताव को उसकी स्वीकृति हेतु भेजना टाल दिया।

जबकि एन.पी.ओ.एल. ने अक्टूबर 1991 तक सोनार का प्रोटोटाईप विकसित कर लिया था परन्तु नौसेना ने साढ़े चार वर्षों में भी अर्थात् फरवरी 1996 तक स्टाफ रिक्वायरमेंट की रुपरेखा को अंतिम रुप नहीं दिया गया था। इसलिए एन.पी.ओ.एल. नियत समय में इंजीनियरी माडल तैयार नहीं कर सका। इसी बीच, विशेष श्रेणी के तीन नौसेना पोतों जोकि गार्डन रीच शिप बिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स लिमिटेड (जी.आर.एस.ई.) में निर्माणाधीन थे पर नियोजन हेतु मंत्रालय ने उसी फर्म के साथ जनवरी 1994 में 42 करोड़ रुपए की लागत पर तीन सोनार आयात करने के लिए एक अन्य संविदा अनुमोदित की। सोनार का आयात असामयिक था और

मंत्रालय एवं नौसेना पोतों के निर्माण में हुई प्रगति का अनुमान लगाने में असफल रहे। जाँच से पता चला कि जनवरी 1994 तक तीन पोतों में से दो पोतों की नौतल तक की स्थिति भी नहीं पहुंच पाई थी। अभी तक इन तीन पोतों का परिदान 1998 के मध्य में, 2000 के अन्त तक तथा 2002 के मध्य तक ही प्रत्याशित है। पोतों के देशज निर्माण के पिछले अनुभवों के आधार पर इन पोतों के निर्माण का समापन दी गई तिथियों से भी बाद में होने की सम्भावना है। अतः, सोनार जिन्हें जनवरी 1994 की संविदा के तहत जनवरी 1996 तक प्राप्त किया गया था, का उपयोग कम-से-कम दो से छः वर्षों तक नहीं होने की सम्भावना है। मंत्रालय तथा नौसेना का परियोजना के विकास के साथ-साथ सोनार के असामयिक आयात को वरीयता देने का प्रस्ताव विवेकपूर्ण नहीं है। एक तरफ उन्होंने गुणवत्ता की आवश्यकता के साथ ट्रायल एवं मूल्यांकन को शीघ्र परिभाषित न करके एन.पी.ओ.एल. द्वारा सोनार का विकास सुगम नहीं किया और दूसरी तरफ वास्तविक आवश्यकता से बहुत पहले ही 42 करोड़ रुपए पर तीन सोनार के आयात को चुना।

सी.सी.पी.ए. से अनुमोदन प्राप्त करने में हुई विफलता के विषय में मंत्रालय ने अक्टूबर 1997 में बताया कि चूंकि जून 1990 की संविदा के तहत तीन सोनार की लागत 19 करोड़ रुपए ही थी अतः सी.सी.पी.ए. से अनुमोदन की कोई आवश्यकता नहीं थी। मंत्रालय ने तथ्य की उपेक्षा की कि संविदा वास्तव में मंत्रालय को सौंपे गये अधिकार से अधिक की थी क्योंकि संभारतंत्र सहायता कार्यशाला हेतु उपस्कर का आयात अनुपूरक संविदा जोकि जून 1990 की संविदा के तहत की गई थी के माध्यम से किया गया था। मंत्रालय द्वारा मुख्य संविदा को करते समय ही संभारतंत्र सहायता कार्यशालाओं हेतु उपस्कर की लागत इत्यादि का अनुमान लगा लेना चाहिए था तथा सी.सी.पी.ए. का अनुमोदन भी प्राप्त कर लेना चाहिए था।

1995 तक इंजीनियरी तंत्र के नियत विकास के प्रश्न पर मंत्रालय ने बताया कि आर.एण्ड डी. परियोजना का विषय क्षेत्र केवल सोनार तंत्र के आर.एण्ड डी. माडल जिसे 'वासकी' कहा जाता था, के विकास तक ही सीमित था। मंत्रालय का उत्तर आर.एण्ड डी. परियोजना की संस्वीकृति हेतु व्यय वित्त समिति को भजे गये उनके ज्ञापन तथा फाईल सं.

डब्ल्यू.पी/1407/1/एम.एफ. में लिखे उनके दिनांक 25 मई 1989 के नोट संख्या 8, जिसमें यह स्पष्ट तौर पर बताया गया था कि “परियोजना 16-क तथा परियोजना 15 में नये निमार्णाधीन पोतों पर देशज टोड अरे सोनार को लगाने की योजना है, के अनुरूप नहीं था। एन.पी.ओ.एल. अभी तक आर.एण्ड डी. को सक्षम बनने हेतु परियोजना में कार्यरत है और इसके उत्पादन माडल की 1994-1995 तक ही उपलब्ध होने की सम्भावना है”।

निर्माण सेवाएं

25 वित्तीय सहमति विलम्ब से प्रदान करने के कारण परिहार्य व्यय

टेन्डर को स्वीकृत करने हेतु वित्तीय सहमति विलम्ब से प्राप्त होने के कारण 59 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके परिणामस्वरूप परियोजना की लागत में 2.84 करोड़ रुपए से 4.64 करोड़ रुपए की भी वृद्धि हुई।

मंत्रालय ने मार्च 1987 में 2.84 करोड़ रुपए की लागत पर एक स्टेशन में विवाहित वरिष्ठ नाविकों तथा डी.एस.सी. कार्मिकों के लिए आवासों की कमी की पूर्ति हेतु आवासों के निर्माण की संस्वीकृति दी।

2.53 करोड़ रुपए की प्रथम मांग के प्रति वित्तीय सहमति प्राप्त नहीं हुई।

स्थान को ठीक करने तथा भवन निर्माण हेतु निविदाएं, जिसमें परियोजना से सम्बन्धित अतिरिक्त सेवाएं भी सम्मिलित थी और जिन्हें जुलाई 1988 में जारी किया गया था, मुख्य अभियंता कोचीन ज़ोन (सी.ई.) द्वारा अक्टूबर 1988 में प्राप्त हुआ। न्यूनतम निविदा जिसकी राशि 2.53 करोड़ रुपए थी परियोजना के अंश की 2.45 करोड़ रुपए की प्रशासनिक स्वीकृति की राशि से अधिक होने के कारण मुख्य अभियन्ता ने मामले को नवम्बर 1988 में इंजीनियर-इन-चीफ को मंत्रालय से वित्तीय सहमति प्राप्त करने हेतु भेजा। यद्यपि, नौसेना मुख्यालय ने मंत्रालय को 3 जनवरी 1989 को फाईल भेजी थी फिर भी मंत्रालय वैधता की बढ़ाई गई तिथि जोकि अप्रैल 1989 थी, के दौरान वित्तीय सहमति प्रेषित करने में विफल रहा। न्यूनतम निविदाकार ने वैधता की तिथि को और आगे बढ़ाने से मना कर

दिया । जिसके परिणामस्वरूप, न्यूनतम निविदा को स्वीकार नहीं किया जा सका । इसके उपरान्त, जून 1989, मार्च 1990, अक्टूबर 1990 तथा मार्च 1991 में चार बार नयी निविदाएं जारी की गईं और सबसे कम मूल्य की अंतिम निविदा 3.12 करोड़ रुपए रही ।

3.12 करोड़ रुपए की अंतिम मांग के प्रति वित्तीय सहमति दी गई । परियोजना की लागत 4.64 करोड़ रुपए तक संशोधित की गई ।

मंत्रालय से मई 1991 में अंतिम निविदा के प्रति मांगी गई वित्तीय सहमति दिसम्बर 1991 में परियोजना के लिए स्थान को ठीक करने तथा भवन अंश हेतु 3.44 करोड़ रुपए की कुल देयता सहित प्रदान की गई । इसके उपरान्त, मुख्य अभियंता ने जनवरी 1992 में टेन्डर को स्वीकृत किया और फरवरी 1992 में कार्य प्रारम्भ हुआ । इस विलम्ब के कारण परियोजना की सम्पूर्ण लागत में बढ़ोत्तरी हुई जिसके फलस्वरूप अक्टूबर 1995 में संस्वीकृति की राशि को 2.84 करोड़ रुपए से 4.64 करोड़ रुपए तक संशोधित करने की आवश्यकता पड़ी । जून 1997 तक परियोजना को 78 प्रतिशत तक पूरा हुआ बताया गया ।

अतः, मंत्रालय से वित्तीय सहमति प्राप्त करने में हुए विलम्ब के कारण संविदा को निष्पादित करने में 59 लाख रुपए का परिहार्य व्यय (3.12 करोड़ रुपए की पाँचवी मांग तथा 2.53 करोड़ रुपए की प्रथम मांग के बीच का अन्तर) हुआ तथा इसके अतिरिक्त, परियोजना की कुल लागत में 2.84 करोड़ रुपए से 4.64 करोड़ रुपए तक की वृद्धि हुई ।

तथ्यों को स्वीकार करते हुए मंत्रालय ने नवम्बर 1997 में बताया कि टेन्डर राशि में 59 लाख रुपए का शुद्ध अन्तर पहली मांग तथा पाँचवी मांग में तीन वर्षों की मध्यवर्ती अवधि के दौरान हुई वृद्धि के कारण था ।

26 परिसम्पत्ति का उपयोग में न लाना

भवन के निर्माण में अत्यधिक विलम्ब के कारण 1.61 करोड़ रुपए की लागत की परिसम्पत्ति अभीष्ट प्रयोजन हेतु उपयोग में नहीं लाई जा सकी ।

नौसेना मुख्यालय ने 1982 में निर्णय लिया कि एक विशेष श्रेणी के पोतों से सम्बन्धित सभी उपस्कर/ सामग्री, जिनकी आपूर्ति 1983-85 के

दौरान सम्भावित थी, को नौसेना भण्डार डिपो (डिपो) में संग्रहण किया जायेगा ।

सरकार ने जनवरी 1986 में 97.94 लाख रुपए की लागत पर परिसम्पत्ति के निर्माण हेतु संस्वीकृति दी जिसे अक्टूबर 1987 में संशोधित कर 99.47 लाख रुपए कर दिया गया ।

मार्च 1995 में 1.61 करोड़ रुपए की लागत पर भवन का निर्माण सम्पन्न हुआ । निर्माण में हुए विलम्ब के फलस्वरूप 10.73 लाख रुपए की राशि का मूल्य वृद्धि भुगतान भी करना पड़ा ।

जिस उद्देश्य हेतु भवन का निर्माण किया गया था उसके लिए वह अनुपयुक्त था ।

जून 1982 में गठित एक बोर्ड ऑफ आफिसर्स ने लगभग 60 लाख रुपए की अनुमानित लागत पर एक तीन मंजिले भवन जोकि अंशतः वातानुकूलित होगा, के निर्माण की सिफारिश की थी । तथापि, साढ़े तीन वर्षों के उपरान्त सरकार ने जनवरी 1986 में 97.94 लाख रुपए की लागत पर इन परिसम्पत्तियों के निर्माण की संस्वीकृति दी । अक्टूबर 1987 में लागत को संशोधित कर 99.47 लाख रुपए कर दिया । इसी बीच, 1983-85 के दौरान डिपो में प्राप्त हुए उपस्कर/सामग्री को विद्यमान भण्डार ग्रहों में पुनः व्यवस्था करके संग्रहण करना पड़ा ।

निर्माण कार्यों की संस्वीकृति के उपरान्त भी, सैन्य इंजीनियर सेवाएं (एम.ई.एस.) ने निर्माण के लिए संविदा करने में अक्टूबर 1987 से अप्रैल 1991 तक तीन वर्षों से अधिक का समय लिया । सैन्य इंजीनियर सेवाएं ने निर्माण कार्य में दो वर्ष से अधिक का विलम्ब भी किया । कुल लागत को फरवरी 1993 में पुनः संशोधित कर 1.62 करोड़ रुपए कर दिया गया । भवन को मार्च 1995 में प्रयोक्ता को सौंप दिया । भवन की सम्पूर्ण लागत 1.61 करोड़ रुपए में 10.73 लाख रुपए मूल्य वृद्धि प्रभार सम्मिलित थे । इसी बीच, दिसम्बर 1991 में दूसरी यूनिट ने एक बड़ा गोदाम डिपो को सौंप दिया और उपस्कर/सामग्री को उस गोदाम में स्थानान्तरित कर दिया गया था ।

जबकि भवन का निर्माण चल रहा था तभी प्रयोक्ता ने अगस्त 1993 में बताया कि वांछित उद्देश्य हेतु भवन अनुपयुक्त होगा क्योंकि सामग्री को उठाने वाले उपस्कर को अन्दर ले जाने के लिए दरवाजों का आकार बहुत छोटा था । तथापि, अपेक्षित आकार हेतु दरवाजों में सुधार सम्भव नहीं था क्योंकि बीम का ढांचा पहले ही बन चुका था । अन्ततः, भवन को, दरवाजे के अपेक्षित 12'x10' के आकार के प्रति 9'x8' आकार के दरवाजे के साथ बना दिया गया । डिपो ने इसे सम्पन्न कार्य मान कर स्वीकर कर लिया। पोत सेवा से 1997-99 में हटाये जाना नियत था । तथापि, नौसेना कमाण्ड ने जुलाई 1997 में बताया कि पोत को सेवा से हटाने को लम्बित किए जाने की सम्भावना है ।

यह देखने में आया कि दरवाजों का आकार प्रयोक्ता द्वारा अगस्त 1993 तक कभी भी नहीं बताया गया था। संस्वीकृति तथा निर्माण में अत्यधिक विलम्ब के कारण 1.61 करोड़ रुपए की लागत पर भवन तब बन कर पूरा हुआ जबकि इसकी आवश्यकता वांछित उद्देश्य हेतु समाप्त हो चुकी थी। मदों को नये भवन में स्थानान्तरित करना व्यवहार्य नहीं था।

यह मामला मंत्रालय को अगस्त 1997 में भेजा गया था परन्तु जनवरी 1998 तक उनका उत्तर प्रतीक्षित थी।

प्रावधान

27 पुर्जों की अधिप्राप्ति में हुआ अतिरिक्त व्यय

पुर्जों के क्रय में फर्म के न्यूनतम प्रस्ताव की नौसेना मुख्यालय द्वारा उपेक्षा के कारण 17.44 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ।

नियंत्रक सामग्री योजना नौसेना सामग्री भंडार (सी.एम.पी.) ने अगस्त 1993 में, 1993-95 में नियोजित आई.एन.एस. विराट के साधारण रिफिट में प्रयोग किए जाने वाले पी.सी.बीएस. की मरम्मत के लिए पुर्जों की मांग प्रक्षिप्त की। निदेशक संभारिकी सहायता (डी.एल.एस.) ने जुलाई 1994 में मैसर्स सीमन्स प्लैसी सिस्टम्स तथा मैसर्स एफ.ई.एल. एवीयोनिक्स लिमिटेड की निविदाएं जो क्रमशः मई तथा जून 1994 में प्राप्त हुई थी, को एक मांग पत्र के साथ अधिप्राप्ति की व्यवस्था करने हेतु अधिप्राप्ति निदेशालय/विदेशी क्रय सेल (डी.पी.आर.ओ./एफ.पी.सी.) को दिया।

डी.पी.आर.ओ./एफ.पी.सी. ने मई तथा जून 1994 में प्राप्त निविदाओं पर कोई कार्यवाही नहीं की यद्यपि बाद की फर्म का प्रस्ताव साठ दिनों तक मान्य था तथा इसको आगे भी बढ़ाया जा सकता था। इसके बजाय डी.पी.आर.ओ./एफ.पी.सी. ने सीमित टेंडर के आधार पर नये प्रस्ताव आमंत्रित किये तथा दो सविदाएं फरवरी 1995 में क्रमशः पहली फर्म के साथ 74554.25 पौन्ड स्टर्लिंग तथा बाद की फर्म के साथ 87637.90

डी.पी.आर.ओ./एफ.पी.सी.
न्यूनतम प्रस्ताव पर कार्यवाही
करने में विफल रहा।

पौन्ड स्टर्लिंग पर की। दोनों संविदाओं के तहत पुर्जों की आपूर्ति जून 1997 तक पूरी हो गई। इसी बीच, पोत का साधारण रिफिट 31 दिसम्बर 1993 से 29 नवम्बर 1994 के मध्य में पूरा हो गया और पुर्जों का संपूर्ण स्टॉक मई 1997 तक बिना किसी उपयोग के पड़ा रहा।

न्यूनतम प्रस्ताव पर कार्यवाही न करने के कारण 17.44 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ।

एफ.ई.एल. एवियोनिक्स लिमिटेड द्वारा जून 1994 में दिए प्रस्ताव और नई निविदाओं के आधार पर पुर्जों की लागत की तुलना से पता चला कि 17.44 लाख रुपए का शुद्ध अतिरिक्त व्यय हुआ। यह अतिरिक्त व्यय डी.पी.आर.ओ. द्वारा एफ.ई.एल. के जून 1994 के प्रस्ताव पर कार्यवाही न करने के कारण हुआ जिसके लिए कोई मान्य कारण/औचित्य अभिलिखित नहीं था।

यह मामला मंत्रालय को जून 1997 में भेजा गया था परन्तु उसका उत्तर जनवरी 1998 तक प्रतीक्षित था।

28 अण्डरवाटर वाल्वों की अधिप्राप्ति में विलम्ब के कारण अतिरिक्त व्यय

नौसेना मुख्यालय द्वारा न्यूनतम प्रस्ताव की उपेक्षा करने के कारण 73.65 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ इसके अतिरिक्त अण्डरवाटर वाल्वों के समय पर उपलब्ध न होने के कारण ड्राई डाकिंग पर 48 लाख रुपए का परिहार्य व्यय हुआ।

आई.एन.एस. विराट में अण्डरवाटर वाल्वों के रिसाव के कारण 1993 में जलप्लावन की एक घटना घटी, जिसके कारण पोत का तीन महीने तक परिचालन नहीं हुआ। इसके अतिरिक्त अनेक मशीनों में क्षति भी हुई। चूंकि वाल्वों का रिफरविशमेन्ट/मरम्मत केवल अल्प अन्तराल के लिए ही आंशिक रूप से सफल रहा था, इसलिए 154 नये वाल्वों का फ्रिटमेन्ट 20 जुलाई 1995 से 29 अक्टूबर 1995 के दौरान करने के लिए अनुसूचित किया गया।

नौसेना भण्डार डिपो, मुम्बई ने अक्टूबर 1994 में केवल 154 वाल्वों की ही आवश्यकता नौसेना मुख्यालय के निदेशक संभारतंत्र सहायता

को प्रक्षिप्त की थी। निदेशक संभारतंत्र ने 2 मार्च 1995 को 148 वाल्वों की अतिशीघ्र अधिप्राप्ति के लिए एक माँग पत्र अधिप्राप्ति निदेशालय (डी.पी.आर.ओ.) को भेजा था।

समय पर आपूर्ति को सुनिश्चित करने के उद्देश्य से नौसेना ने 73.65 लाख रुपए की अतिरिक्त लागत पर अण्डरवाटर वाल्वों के आयात का चयन किया।

अप्रैल तथा जून 1995 में दो देशज तथा एक विदेशी फर्म से निविदाएं प्राप्त हुईं। यद्यपि मुम्बई स्थित फर्म द्वारा निवेदित 95 वाल्वों का मूल्य विदेशी फर्म से प्राप्त निवेदित मूल्य की तुलना में 73.65 लाख रुपए कम था फिर भी नौसेना मुख्यालय ने मई 1995 में निर्णय लिया कि विश्वसनीय वाल्वों की समय पर उपलब्धता को सुनिश्चित करने हेतु विदेशी फर्म से वाल्वों की अधिप्राप्ति की जाए।

विदेशी फर्म के साथ 2.04 करोड़ रुपए की लागत पर 100 वाल्वों की आपूर्ति हेतु नौसेना ने निम्नलिखित दो संविदाएं की:

संविदा की तिथि	वाल्वों की मात्रा	लागत (लाख रुपए में)	परिदान सारिणी
30 मई 1995	68	159	31 अगस्त 1995 तक
13 जुलाई 1995	32	45	6 अक्टूबर 1995 तक
कुल	100	204	

परिदान सारिणी के दौरान आपूर्ति करने में विदेशी फर्म असफल रही।

कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड, जिसे वाल्वों के फिटमेन्ट का कार्य सौंपा गया था, ने उनको वाल्वों की आपूर्ति 5 अक्टूबर 1995 तक करने को अन्तिम तिथि मान लिया था। विदेशी फर्म ने वाल्वों की आपूर्ति निर्धारित परिदान की अवधि के दौरान नहीं की। वास्तविक आपूर्ति निम्न प्रकार की गई:

वाल्वों की मात्रा प्राप्त हुई	सी.डब्ल्यू.एच. मुम्बई में प्राप्ति की तिथि	सी.एस.एल. में वाल्वों की संख्या तथा प्राप्ति की तिथि	
14	8 सितम्बर, 1995	27	5 अक्टूबर 1995
13	22 सितम्बर, 1995		
41	29 सितम्बर, 1995	41	10 अक्टूबर 1995
32	19 अक्टूबर, 1995	32	30 अक्टूबर 1995

सी.एस.एल. में वाल्वों की विलम्ब से प्राप्ति के कारण 62 वाल्व नहीं लग पाये ।

भविष्य में 40 वाल्वों के उपयोग के अवसर कम हैं ।

दोषयुक्त वाल्वों की मरम्मत पर अतिरिक्त व्यय हुआ ।

ड्राईडाकिंग की समय सारिणी में विस्तार के कारण 48 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ ।

यद्यपि, ड्राई डाकिंग सारणी को 7 नवम्बर 1995 तक बढ़ा दिया गया था तथापि सी.एस.एल. 38 वाल्वों को ही पोत में लगा सका । बाकी 62 वाल्वों में से 22 को समय के अभाव के कारण नहीं लगाया जा सका । दो दोषयुक्त थे, 27 वाल्व अप्रयोज्य थे जिनमें सुधार की आवश्यकता थी तथा 11 वाल्व फालतू थे ।

इस प्रकार, विदेशी फर्म द्वारा न तो परिदान सारिणी का ही पालन किया गया और न ही उसके द्वारा आपूर्ति किए गए वाल्व विश्वसनीय थे एवं 80 लाख रुपए की लागत के 40 वाल्वों को उपयोग में लाने के अवसर कम हैं ।

सी. एस.एल. द्वारा उसी विदेशी फर्म से अधिप्राप्त मेन सरकुलेटिंग वाल्व भी खराब पाये गये । सी.एस.एल. को इन पर कतिपय अतिरिक्त कार्य करने पड़े और यदि विदेशी फर्म ने भुगतान नहीं किया तो इसके लिए वे 8.74 लाख रुपए लेंगे । अनुपयुक्त वाल्वों की अधिप्राप्ति के कारण की जाँच वास्तविक आवश्यकता से अधिक तथा दोषयुक्त वाल्वों जिसमें मुख्य सरकुलेटिंग वाल्व भी शामिल थे के कारणों की जाँच कराने की नौसेना मुख्यालय ने अपेक्षा की थी ।

सी.एस.एल. ने 13 जनवरी 1996 तक आवश्यक ड्राई डाकिंग में होने वाली मरम्मत पूर्ण की । इसी बीच, ड्राई डाकिंग की समय सारणी में विस्तार के कारण 48 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ ।

इस प्रकार, आवश्यकता को प्रक्षिप्त करने में और अण्डरवाटर वाल्वों के मांगपत्र को जारी करने में 15 माह से अधिक हुए विलम्ब के फलस्वरूप न केवल अधिक दर की निविदा की स्वीकृति से 73.65 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ बल्कि 48 लाख रुपए की लागत पर ड्राईडाकिंग के समय का विस्तार करने के बावजूद भी 40 वाल्व नहीं लग पाये । इसके अतिरिक्त, जबकि शिपयार्ड ने छः मेन सरकुलेटिंग वाल्वों के सुधार पर 8.74 लाख रुपए व्यय किए फिर भी दो अण्डरवाटर वाल्व दोषयुक्त थे तथा 27 अण्डरवाटर वाल्वों को सुधारना अभी भी बाकी था ।

यह मामला मंत्रालय को जुलाई 1997 में भेजा गया था परन्तु उसका उत्तर जनवरी 1998 तक प्रतीक्षित था ।

29 जोखिम क्रय को समय पर न करने में विफलता

निर्धारित अवधि में आपूर्तिकर्ता के दायित्व पर क्रय करने में विफलता के कारण 44.50 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ ।

नौसेना मुख्यालय ने क्रय हेतु संस्वीकृति के छः वर्षों के उपरान्त एक भारी क्रेन को 1994 में क्रय किया । निर्धारित अवधि में जोखिम क्रय करने में उनकी विफलता के कारण 44.50 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ । क्रय की लेखा परीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i) जून 1988 में नौसेना मुख्यालय ने क्रेन के क्रय हेतु महानिदेशक, आपूर्ति एवं निपटान (डी.जी.एस.डी.) को मैसर्स मार्शल सन्स एण्ड कम्पनी के पक्ष में स्वामित्व मदों का प्रमाणपत्र सहित एक मांग पत्र जारी किया । चूंकि यह क्रेन स्वामित्व मद के अन्तर्गत नहीं आती थी, डी.जी.एस.डी. को जुलाई 1988 में यह मामला नौसेना मुख्यालय को वापिस भेजना पड़ा । उसके पश्चात् नौसेना मुख्यालय को स्वामित्व मदों का प्रमाण पत्र वापिस लेना पड़ा ।
- ii) डी.जी.एस.डी. ने जून 1989 में 40.50 लाख रुपए की लागत पर एक क्रेन की आपूर्ति नवम्बर 1989 जिसे बाद में जुलाई 1990 तक बढ़ाया गया, तक करने हेतु मैसर्स मार्शल सन्स एण्ड कम्पनी को एक आदेश दिया । आपूर्ति करने की अवधि में और विस्तार स्वीकृत नहीं किया गया क्योंकि नौसेना मुख्यालय ने शर्त रखी थी कि क्रेन को किराये पर लेने का व्यय फर्म की लागत पर होगा ।
- iii) उपर्युक्त आदेश को डिफॉल्टिंग फर्म के जोखिम तथा लागत पर निरस्त करने के उपरान्त, डी.जी.एस.डी. ने दिसम्बर 1990 में जोखिम क्रय टेंडर जारी किया तथा नौसेना मुख्यालय ने 21 फरवरी 1991 में बताया कि फर्म के वचन भंग करने की तिथि 31 जुलाई 1990 थी। यद्यपि, जोखिम क्रय हेतु वचन भंग की तिथि से नौ माह की निर्दिष्ट अवधि 30 अप्रैल 1991 को समाप्त हो गई थी, लेकिन

नौसेना मुख्यालय ने स्वामित्व मदों का प्रमाण पत्र एक ऐसे मद के लिए जारी किया जिसके लिए स्वामित्व मदों का प्रमाण पत्र आवश्यक नहीं था ।

नौसेना मुख्यालय जोखिम क्रय के लिए निर्धारित अवधि के दौरान इसे पारित करने में असफल रहा ।

नौसेना मुख्यालय ने न तो 50.05 लाख रुपए के न्यूनतम प्रस्ताव और न ही 54 लाख रुपए के दूसरे न्यूनतम प्रस्ताव को स्वीकृत करने के लिए 15 अप्रैल 1991 तक सहमति दी थी, और प्रस्तावों की अवधि समाप्त हो गई। डी.जी.एस.डी. द्वारा इस मांग पत्र को निरस्त/ वापस लिया हुआ मानना पड़ा। नौसेना मुख्यालय ने इस मामले को 3 अप्रैल 1991 में मंत्रालय को प्रस्तुत किया तथा 30 मई 1991 को प्रस्ताव की तिथि समाप्त हो जाने के उपरान्त मंत्रालय को फाइल वापिस करने का अनुस्मारक भेजा। फाइल को रक्षा मंत्रालय में खोई गई समझा गया। तथापि, फाइल के खोने की जाँच नहीं की गई। वैध जोखिम क्रय की छः माह की निर्दिष्ट अवधि समाप्त होने के उपरान्त अक्टूबर 1991 में नौसेना मुख्यालय ने दूसरी फाइल फिर से बनाई।

जोखिम क्रय को विलम्ब से करने के कारण 44.50 लाख रुपए का अप्राप्य अतिरिक्त व्यय हुआ।

- iv) डी.जी.एस.डी. द्वारा मांगपत्र के निरस्तीकरण के तीन वर्षों के उपरान्त नौसेना मुख्यालय ने अगस्त 1994 में क्रेन की अन्ततः 85 लाख रुपए की लागत पर अधिप्राप्ति की जिसके फलस्वरूप 44.50 लाख रुपए का अतिरिक्त व्यय हुआ। इस बीच की अवधि के दौरान प्रयोक्ता को अत्यधिक बंदिशों के तहत कार्य का संचालन करना पड़ा। जनवरी 1997 तक डिफॉल्टिंग फर्म से क्षतिमूल्य को वसूला नहीं जा सका।

यह मामला मंत्रालय को जून 1997 में भेजा गया था परन्तु उसका उत्तर जनवरी 1998 तक प्रतीक्षित था।

30 निम्न स्तर की मदों का क्रय

प्रेषण से पूर्व जाँच अधिकारियों द्वारा सामग्री की पूर्ण जाँच करने में हुई विफलता के कारण मई तथा जुलाई 1995 के दौरान एक फर्म से 23 लाख रुपए कीमत की निम्न स्तर की सामग्री प्राप्त हुई।

फर्म द्वारा जाँच के उपरान्त 42.94 लाख रुपए मूल्य की 25 मदों की आपूर्ति की गई।

नियंत्रक नौसेना सामग्री अधिप्राप्ति विशाखापत्तनम् ने मैसर्स एच.सी.सप्लाइस डिविजन को नवम्बर 1994 में एक पोत के रिफिट हेतु 47.21 लाख रुपए की लागत पर 26 मदों की दिसम्बर 1994 तक आपूर्ति हेतु आदेश दिया। प्रेषिती को मद्दे प्रेषण करने से पूर्व मैसर्स एच.सी. सप्लाइस डिविजन

द्वारा मई तथा जुलाई 1995 में अर्पित की गई 25 मर्दों की जाँच गुणवत्ता आश्वासन अधिकारी (युद्धपोत उपस्कर), नई दिल्ली ने की । जाँच में स्वीकृति के उपरान्त, फर्म ने मई तथा जुलाई 1995 के दौरान 42.94 लाख रुपए मूल्य की इन मर्दों की आपूर्ति की । जनवरी 1997 तक 40.90 लाख रुपए का फर्म को भुगतान हुआ था । ये मर्दे, जाँच की तारीख या इनकी प्राप्ति जो भी बाद में हो, से 12 माह तक की गारन्टी में थी ।

अप्रैल 1996 में 23 लाख रुपए मूल्य की 13 मर्दे दोषपूर्ण पाई गई ।

फर्म ने न तो इन मर्दों को बदला और न ही इनकी लागत को फर्म से वसूल किया गया ।

मर्दों की बाहरी जाँच के दौरान, प्रयोक्ता ने फरवरी 1996 में पाया कि मर्दे निम्न स्तर की थी तथा उसने फर्म से इन्हें बदलने के लिये कहा तथा इसमें विफलता पर फर्म से इनकी कीमत वसूल की जायेगी । फर्म ने 29 फरवरी 1996 को संयुक्त जाँच के लिए अनुरोध किया । एडमिरल सुपरिन्टेंडेंट, विशाखापत्तनम् ने अप्रैल 1996 में बताया कि 23 लाख रुपए की लागत की 13 मर्दे मानदण्ड से निम्नस्तर की या दोषपूर्ण पाई गई थी । कुछ त्रुटियाँ बताई जैसे 'मर्दे तांबे की बजाए साधारण लोहे की थी', 'ड्राईंग के अनुरूप नहीं थी', 'बिना स्टॉपिंग होल थी' । इससे साफ पता चलता है कि प्रेषण से पूर्व सामग्री की पूर्ण रूप से जाँच करने में अधिकारी असफल रहे । अप्रैल 1997 तक न तो संयुक्त जाँच ही की गई थी और न ही कीमत की वसूली हुई थी । इसी बीच, यह बताया गया कि दूसरे पोत से पुर्जे निकाल कर पोत का रिफिट अप्रैल 1996 में पूरा कर लिया गया था ।

अतः, प्रेषण से पूर्व सामग्री की पूर्ण रूप से जाँच करने में जाँच अधिकारियों की विफलता के कारण 23 लाख रुपए मूल्य की निम्न स्तर की सामग्री की अधिप्राप्ति हुई तथा 1995 में इसकी प्राप्ति के बाद स यह भंडार में ही रही । इस विश्वासघाती जाँच तथा सामग्री की निकासी के लिए अनुमति देने का उत्तरदायित्व निर्धारित करने की आवश्यकता है ।

यह मामला मंत्रालय को मई 1997 में भेजा गया था परन्तु उसका उत्तर जनवरी 1998 तक प्रतीक्षित था ।

अन्य मामले

31 एक प्रणाली की स्थापना एवं उसे चालू करने में अत्यधिक विलम्ब

प्रणाली के साथ ही सभी आवश्यक मदों की अधिप्राप्ति में नौसेना मुख्यालय की विफलता तथा स्थापना के दौरान पाई गई खराबियों को ठीक करने में विलम्ब के कारण 63.45 लाख रुपए लागत की प्रणाली 1991 में अधिप्राप्ति से ही स्वीकृति हेतु प्रमाणित नहीं की जा सकी ।

63.45 लाख रुपए की लागत पर बी.ई.एल. ने अक्टूबर 1991 तक एक प्रणाली तथा पुर्जों की आपूर्ति की ।

नौसेना पोत को शत्रु के तोरपीडों से रक्षा हेतु नौसेना मुख्यालय ने मार्च 1990 में 63.45 लाख रुपए की कुल लागत पर जासूसी प्रणाली तथा उसके पुर्जों की आपूर्ति के लिए भारत इलैक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल.) को एक आदेश दिया । आदेश के अनुसार इस प्रणाली की स्वीकृति के लिए प्रमाणित करने हेतु बी.ई.एल. जिम्मेवार था । प्रणाली नौसेना उपस्कर डिपो में अक्टूबर 1991 में प्राप्त हुई । उपर्युक्त आदेश के तीन वर्षों के उपरान्त, नौसेना मुख्यालय ने मार्च 1993 में सात लाख रुपए की लागत पर केबल रील ड्रामस तथा अन्य सामग्री, जोकि प्रणाली की स्थापना हेतु आवश्यक थी, की आपूर्ति हेतु गार्डन रीच शिप बिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स लिमिटेड (जी.आर. एस. ई.) को एक आदेश दिया । चूंकि आपूर्ति आदेश के साथ फार्म 'डी' तथा उत्पाद शुल्क से छूट का प्रमाणपत्र भेजने में नौसेना मुख्यालय विफल रहा अतः जी.आर.एस.ई. ने आपूर्ति में विलम्ब किया । जी.आर.एस.ई. को ये दस्तावेज फरवरी 1994 में ही भेजे गये । जी.आर.एस.ई. ने इन मदों की आपूर्ति जून 1994 में की और 4.83 लाख रुपए की कुल लागत पर कतिपय सामग्री की अधिप्राप्ति, जिसमें प्रणाली की स्थापना एवं उसकी जाँच भी शामिल थी, के लिए नौसेना मुख्यालय ने बी.ई.एल. को एक अन्य आदेश जनवरी 1994 में दिया ।

अक्टूबर 1994 में शस्त्र स्वीकृति परीक्षण के दौरान कई खराबियों का पता चला ।

प्रणाली को पोत पर अक्टूबर 1994 में स्थापित किया । उसी माह में किए गए शस्त्र स्वीकृति परीक्षण से अनेक खराबियों एवं कमियों का पता चला जैसे कि कनैक्टर के साथ लगी फिश की लम्बाई गेन्ट्री की ऊंचाई से अधिक थी जिसके कारण उसकी प्रवाही तथा वापसी के दौरान कठिनाई होती थी, गेन्ट्री रौलर में अत्याधिक जंग लगी थी इत्यादि और उपस्कर की सम्पूर्ण स्थिति संतोषजनक नहीं थी । नवम्बर 1996 के दौरान किये गये हॉरवर अक्सेप्टेंस

नवम्बर 1996 में किए गये एच.ए.टीएस. से पता चला कि प्रणाली का निष्पादन असंतोषजनक था ।

स्वीकृति के लिए प्रणाली को अभी तक प्रमाणित किया जाना था ।

ट्रायल्स (एच.ए.टीएस.) से पता चला कि प्रणाली का निष्पादन असंतोषजनक था । अगस्त 1997 तक भी नये एच.ए.टीएस. नहीं हो पाए थे ।

प्रणाली के साथ सभी आवश्यक मदों की अधिप्राप्ति में नौसेना की विफलता के साथ प्रणाली की स्थापना के दौरान पता चली खराबियों को ठीक करने में हुए विलम्ब ने पोत को एक ऐसे यंत्रीकरण से वंचित किया जोकि शत्रु के आक्रमण से पोत की सुरक्षा के लिए आवश्यक था । 63.45 लाख रुपए की लागत पर अक्टूबर 1991 में अधिप्राप्त प्रणाली को अगस्त 1997 तक स्वीकृति हेतु प्रमाणित किया जाना शेष था । इसी बीच प्रणाली की वारंटी समाप्त हो गई ।

यह मामला मंत्रालय को मई 1997 में भेजा गया था परन्तु जनवरी 1998 तक उसका उत्तर प्रतीक्षित था ।

32 लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर 1.53 करोड़ रुपए की वसूली

रक्षा लेखा नियंत्रक (सी.डी.ए.) के कार्यालय में व्याप्त अपूर्ण आन्तरिक नियंत्रण के कारण 1.53 करोड़ रुपए का अधिक भुगतान हुआ । लेखा परीक्षा द्वारा बताये जाने के पश्चात् सी.डी.ए. (नौसेना) ने आश्वासन दिया कि भविष्य में प्रस्तुत किये जाने वाले बिलों से वसूली की जायेगी ।

नौसेना मुख्यालय के निदेशक संभारतंत्र द्वारा दो रेडारों की क्रमशः 1.96 करोड़ रुपए तथा 1.67 करोड़ रुपए की लागत पर आपूर्ति करने हेतु एक आदेश भारत इलैक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल.) को अक्टूबर 1991 में दिया । बी.ई.एल. को भुगतान विभिन्न चरणों में किया जाना था जैसे - अग्रिम भुगतान 20 प्रतिशत, परियोजना को बुक की गई सामग्री की लागत एवं अन्य लागत का 65 प्रतिशत, माल के प्रेषण के प्रमाण पर 10 प्रतिशत तथा प्रेषित माल की प्राप्ति पर 5 प्रतिशत । बी.ई.एल. ने मार्च 1993 में एक रेडार की आपूर्ति की । दूसरे रेडार की आपूर्ति नवम्बर 1997 तक की जानी थी ।

सी.डी.ए. (नौसेना) द्वारा बी.ई.एल. को किए गए भुगतानों की जाँच पड़ताल से पता चला कि मई 1993 तक, कुल देय भुगतान 2.27 करोड़ रुपए के प्रति, कुल 3.80 करोड़ रुपए का भुगतान किया गया था जिसमें पहले रेडार की लागत का 95 प्रतिशत तथा दूसरे रेडार का 20 प्रतिशत अग्रिम भुगतान भी शामिल था ।

सी.डी.ए. (नौसेना) के कार्यालय में अपूर्ण नियंत्रण के कारण 1.53 करोड़ रुपए का अधिक भुगतान हुआ क्योंकि उन्होंने 10 तथा 25 मई 1997 को क्रमशः 1.54 करोड़ रुपए तथा 98 लाख रुपए का भुगतान करते समय बी.ई.एल. को पहले ही दिये गये 'ऑन एकाउन्ट' भुगतानों को नहीं घटाया था। सी.डी.ए.(नौसेना) बृहत् नियंत्रण को लागू करने में विफल रहा जबकि 3.80 करोड़ रुपए का उत्तरोत्तर भुगतान वस्तुतः दोनो रेडारों की कुल लागत से अधिक था ।

सी.डी.ए. (नौसेना) ने अक्टूबर 1996 में बताया कि अधिक भुगतान को बी.ई.एल. के लम्बित बिलों से वसूल कर लिया जायेगा । गलती के लिए उत्तरदायित्व निर्धारित करने की आवश्यकता का यह एक सही मामला है ।

यह मामला मंत्रालय को जून 1997 में भेजा गया था परन्तु उसका उत्तर जनवरी 1998 तक प्रतीक्षित था ।

33 नष्ट होने से बचाए गए पोत को छोड़ने में असावधानी

प्रवर्तनीय प्रतिभूति प्राप्त किये बिना ही नष्ट होने से बचाए गए पोत को छोड़ने और पोत के बीमा एजेन्ट का पता लेने में नौसेना की असावधानी के कारण सी.डी.ए. (नौसेना) मुम्बई को शिपिंग कम्पनी का पता बताने में देरी के फलस्वरूप 2 करोड़ रुपए का पोत को बचाने के प्रभार की वसूली की आशा क्षीणतम है ।

सी.डी.ए. (नौसेना)
लगभग छः वर्ष तक दो
करोड़ रुपए वसूल करने
में असमर्थ रहा ।

रक्षा लेखा नियंत्रक के कार्यालय में नवम्बर 1996 में लेखों की जाँच करने से पता चला कि वह पोत को बचाने के प्रभार के लगभग 2 करोड़ रुपए जो कि साढ़े पाँच वर्ष से भी अधिक समय से पहले ही एक विदेशी पोत के स्वामी ने देने थे, की वसूली नहीं कर पाया ।

प्रतिभूति प्राप्त किए बिना ही नौसेना ने नष्ट होने से बचाए गए पोत को समुद्री यात्रा की अनुमति प्रदान की ।

एक विदेशी व्यापारिक पोत, जोकि अप्रैल 1991 में बंगाल की खाड़ी में चक्रवाती तूफान में फंस गया था, को तीन पोतों तथा तटरक्षक तथा नौसेना दो वायुयानों की मदद से नष्ट होने से बचाया गया था । पोत के स्वामी तथा आई.एन.एस. राजपूत के कमांडिंग आफिसर के मध्य हुए अप्रैल 1991 के समझौते के अनुसार पोत को नष्ट होने से बचाने की कार्यवाही का प्रभार पोत के स्वामी द्वारा भारत सरकार को देय था । पोत के स्वामी द्वारा पोत को नष्ट होने से बचाने के प्रभार के समान राशि की प्रतिभूति एक सप्ताह के भीतर देनी थी । जब तक पोत का स्वामी प्रतिभूति प्रदान नहीं करता तब तक नष्ट होने से बचाए गए पोत का समुद्री ग्रहणाधिकार भारत सरकार में निहित रहता । तथापि, नौसेना पोत के स्वामी से एक अभिलेख, जिसके अनुसार दावे के लिए उसके बीमा एजेंट से सम्पर्क करना था, प्राप्त करने के उपरान्त पोत को मई 1991 में समुद्री यात्रा पर चले जाने की अनुमति दे दी थी ।

पूर्वी नौसेना कमाण्ड मुख्यालय ने छः माह के उपरान्त नौसेना बेस संभारतंत्र अधिकारी विशाखापत्तनम् को नवम्बर 1991 में पोत को नष्ट होने से बचाने के प्रभार की वसूलने की राशि की गणना करने को कहा । उसने दिसम्बर 1991 में पोत के नष्ट होने से बचाने के प्रभार के 1.95 करोड़ रुपए की गणना की तथा इस राशि का दावा प्रस्तुत करने तथा इसे वसूलने के लिए सी.डी.ए. (नौसेना) से अनुरोध किया ।

राशि को वसूलने के अवसर क्षीणतम हैं क्योंकि पोत के स्वामी का पता नहीं लग रहा है ।

चूंकि सी.डी.ए. (नौसेना) को भेजे गए पत्रों में शिपिंग कम्पनी तथा उसके बीमा एजेंट का पूरा पता उपलब्ध नहीं था, सी.डी.ए. (नौसेना) को नौसेना मुख्यालय/पूर्वी नौसेना कमाण्ड से पता प्राप्त करने में चार वर्षों का समय लगा । सी.डी.ए. (नौसेना) द्वारा फरवरी 1996 में उस पते पर प्रस्तुत किया दावा बिना सौंपे 'दूर चले गये/हट गये' टिप्पणी सहित वापिस आ गया ।

नौसेना पोत तथा वायुयान के प्रभार के 1.95 करोड़ रुपए वसूल करने के अलावा तटरक्षक वायुयान द्वारा पोत को नष्ट होने से बचाने में की गई कार्यवाही के प्रभार के 4.94 लाख रुपए भी पोत के स्वामी से वसूले जाने थे ।

इस प्रकार, प्रवर्तनीय प्रतिभूति लिये बिना ही नष्ट होने से बचाए गए पोत को छोड़ने में नौसेना द्वारा की गई असावधानी के साथ ही सी.डी.ए. (नौसेना) को प्रभार सूचित करने में देशी के अतिरिक्त, बीमा एजेंट का पता

इंगित न करने और शिपिंग एजेंट का पता बताने में देरी के कारण ऐसी स्थिति उत्पन्न हो गई कि 2 करोड़ रुपए की सम्पूर्ण राशि को वसूलना क्षीणतम हो गया ।

मंत्रालय को सम्बन्धित अधिकारियों द्वारा की गई भूलों की जाँच तथा उनके लिए उत्तरदायित्व निर्धारित करना चाहिए ।

यह मामला मंत्रालय को जून 1997 में भेजा गया था परन्तु उसका उत्तर जनवरी 1998 तक प्रतीक्षित था ।

अध्याय V

तटरक्षक

34 लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर अधिक भुगतान की वसूली

मूल्य वृद्धि की गणना में हुई गलती का पता लगाने में रक्षा लेखा नियंत्रक (नौसेना) की विफलता के कारण 34.71 लाख रुपए का अधिक भुगतान हुआ, जिसकी वसूली लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर की गई ।

9.25 करोड़ रुपए की प्रति पोत की दर से दो इन्शोर पेट्रोल पोतों के निर्माण तथा परिदान हेतु सरकार ने गार्डन रीच शिप बिर्ल्डस तथा इंजीनियर्स (जी.आर.एस.ई.) के साथ अगस्त 1988 में एक संविदा की । संविदा में यह निर्दिष्ट था कि मजदूरी में वृद्धि के फलस्वरूप पोत की कीमत में इसकी कुल लागत का 0.04 प्रतिशत अधिक समायोजित किया जायेगा । सम्मत फार्मूला के अनुसार मजदूरी में वृद्धि की गणना करते समय, बोनस घटक को भी शामिल करना था ।

नवम्बर 1990 में जी.आर.एस.ई. ने मजदूरी वृद्धि का एक बिल प्रस्तुत किया जिसमें 64 रुपए की दर के प्रति 157.82 रुपए की दर पर बोनस घटक लिया गया था जिसके कारण 34.71 लाख रुपए का अधिक दावा प्रस्तुत हुआ । बिल में दर्शाए मजदूरी ढांचे में वृद्धि की तथ्यता की जांच में न केवल तटरक्षक के प्रतिनिधि ही असफल हुए बल्कि रक्षा लेखा नियंत्रक (सी.डी.ए.) नौसेना भी गलती का पता लगाने में विफल रहा जिसके फलस्वरूप 34.71 लाख रुपए का अधिक भुगतान हुआ । लेखा परीक्षा द्वारा दिसम्बर 1990 में बताये जाने के पश्चात् सी.डी.ए. (नौसेना) ने छः वर्ष के उपरान्त नवम्बर 1996 में जी.आर.एस.ई. के अन्य बिल से 34.71 लाख रुपए वसूल किये ।

यह मामला रक्षा मंत्रालय को जून 1997 में भेजा गया था परन्तु उसका उत्तर जनवरी 1998 तक प्रतीक्षित था ।

नई दिल्ली
दिनांक

6 मई 1998
MAY

जय नारायण

(जे. एन. गुप्ता)
प्रधान निदेशक लेखा परीक्षा
वायुसेना एवं नौसेना

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक

8 मई 1998
MAY

विजय कृष्ण शृंगलू

(विजय कृष्ण शृंगलू)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

संलग्नक I

(पैराग्राफ 6 के संदर्भ में)

जनवरी 1998 तक प्रतीक्षित ए.टी.एन. की स्थिति

क्र. सं.	प्रतिवेदन संख्या तथा वर्ष	प्रतिवेदन का अध्याय	पैराग्राफ न.	किससे सम्बन्धित है	विषय	टिप्पणी
1.	1993 की संख्या 9	IV	23	नौसेना	नौसेना भंडार डिपो	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
2.	1993 की संख्या 9	IV	27	नौसेना	नौसेना पब्लिक स्कूलों के संचालन हेतु सरकारी भवनों का अनधिकृत उपयोग	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
3.	1993 की संख्या 9	IV	38	नौसेना	आवासीय टेलिफोनों का अनधिकृत प्रावधान	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
4.	1993 की संख्या 9	IV	43	नौसेना	लिव्किड नाइट्रोजन संयंत्र के चालू किए जाने में विलम्ब	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
5.	1994 की संख्या 9	IV	25	नौसेना	सूट ब्लोअरों की अधिप्राप्ति	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
6.	1994 की संख्या 9	IV	29	नौसेना	एक जेनरेटर को किराए पर लेने में हुआ परिहार्य व्यय	ए .टी. एन.प्राप्त नहीं हुआ ।
7.	1994 की संख्या 9	VI	35	अनुसंधान एवं विकास संगठन	एक परियोजना के लिए निजी भवनों को किराए पर लेने में हुआ परिहार्य व्यय	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
8.	1995 की संख्या 9	II	3	(रक्षा मंत्रालय) नौसेना	एक परियोजना पर अनधिकृत निवेश	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
9.	1995 की संख्या 9	IV	15	नौसेना	नौसेना वायु स्टेशन	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
10.	1995 की संख्या 9	IV	16	नौसेना	नौसेना यार्डक्राफ्ट	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
11.	1995 की संख्या 9	IV	19	नौसेना	संस्वीकृत राशि से अधिक व्यय	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
12.	1995 की संख्या 9	IV	20	नौसेना	एक शुष्क गोदी के निर्माण में विलम्ब	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
13.	1995 की संख्या 9	IV	25	नौसेना	ट्रान्समीटरों की अधिप्राप्ति में हुआ अधिक व्यय	अंतिम ए .टी. एन. प्रतीक्षित है ।

14.	1995	की संख्या 9	IV	27	नौसेना	विद्युत खपत पर अधिक भुगतान	ए टी एन प्राप्त नहीं हुआ ।
15.	1995	की संख्या 9	IV	30	नौसेना	एक जीवन रक्षक उपस्कर के प्रवर्तन में विलम्ब	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
16.	1995	की संख्या 9	VI	35	अनुसंधान एवं विकास संगठन	अनियमित व्यय	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
17.	1996	की संख्या 9	II	3	(रक्षा मंत्रालय)	गलत दावों के कारण हुआ परिहार्य व्यय	ए.टी.एन. प्राप्त नहीं हुआ ।
18.	1996	की संख्या 9	II	4	(रक्षा मंत्रालय)	लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों पर की गई कार्यवाही	ए.टी.एन. प्राप्त नहीं हुआ।
19.	1996	की संख्या 9	III	13	वायुसेना	वायुसेना की एक कमान के कम्प्यूट्रीकरण में विलम्ब	ए.टी.एन. प्राप्त नहीं हुआ ।
20.	1996	की संख्या 9	IV	20	नौसेना	नौसेना के अधिप्राप्ति नियंत्रकों की कार्यप्रणाली पर पुनरीक्षण	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
21.	1996	की संख्या 9	IV	22	नौसेना	दोषपूर्ण प्रणालियों का आयात	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
22.	1996	की संख्या 9	IV	24	नौसेना	एक मिसाइल कॉम्प्लैक्स की स्थापना में विलम्ब	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
23.	1996	की संख्या 9	IV	25	नौसेना	एक कार्यशाला का उपयोग में न लाया जाना	ए.टी.एन. प्राप्त नहीं हुआ ।
24.	1996	की संख्या 9	IV	26	नौसेना	एक हैंगर का उपयोग में न लाया जाना	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
25.	1996	की संख्या 9	IV	31	नौसेना	परिहार्य व्यय	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
26.	1996	की संख्या 9	IV	33	नौसेना	एक प्रशिक्षण उपस्कर की स्थापना न किया जाना	ए.टी.एन. प्राप्त नहीं हुआ ।
27.	1996	की संख्या 9	V	37	तटरक्षक	अनुपयुक्त भंडार के कारण हुई हानि	ए.टी.एन. प्राप्त नहीं हुआ ।
28.	1996	की संख्या 9	VI	38	अनुसंधान एवं विकास संगठन	नौसेना अनुसंधान एवं विकास प्रयोगशालाओं की कार्य प्रणाली	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।

संलग्नक II

(पैराग्राफ 6 के संदर्भ में)
जनवरी 1998 तक प्रतीक्षित ए.टी.एन. की स्थिति

क्र. सं.	प्रतिवेदन संख्या तथा वर्ष	प्रतिवेदन का अध्याय	पैराग्राफ न.	किससे सम्बन्धित है	विषय	टिप्पणी
1.	1997 की संख्या 8	II	2	रक्षा मंत्रालय	मरम्मत सुविधाओं की स्थापना में विलम्ब	ए.टी. एन. प्राप्त नहीं हुआ ।
2.	1997 की संख्या 8	II	4	रक्षा मंत्रालय	लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों पर की गई कार्यवाही	ए.टी. एन. प्राप्त नहीं हुआ ।
3.	1997 की संख्या 8	III	5	वायुसेना	भारतीय वायुसेना द्वारा प्रयुक्त विशिष्ट वाहन	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
4.	1997 की संख्या 8	III	6	वायुसेना	रेडारों की अधिप्राप्ति पर निष्फल व्यय	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
5.	1997 की संख्या 8	III	7	वायुसेना	मिसाइलों की अधिप्राप्ति	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
6.	1997 की संख्या 8	III	9	वायुसेना	अनुपयुक्त ग्लाइडरों की अधिप्राप्ति	ए.टी. एन. प्राप्त नहीं हुआ ।
7.	1997 की संख्या 8	III	10	वायुसेना	रैडार ट्यूबों की अनावश्यक अधिप्राप्ति	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
8.	1997 की संख्या 8	III	11	वायुसेना	अनुपयुक्त मशीनों की अधिप्राप्ति	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
9.	1997 की संख्या 8	III	12	वायुसेना	एक हेलिकॉप्टर के रोटर ब्लेडों की क्षति	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
10.	1997 की संख्या 8	III	13	वायुसेना	लापरवाही के कारण हुई हानि	ए.टी. एन. प्राप्त नहीं हुआ ।
11.	1997 की संख्या 8	III	14	वायुसेना	एक उपस्कर के आयात पर निष्फल व्यय	ए.टी. एन. प्राप्त नहीं हुआ ।
12.	1997 की संख्या 8	III	15	वायुसेना	लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर वसूली	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
13.	1997 की संख्या 8	IV	17	नौसेना	मानदण्डों से अधिक आवासों के निर्माण पर परिहार्य व्यय	ए.टी. एन. प्राप्त नहीं हुआ ।
14.	1997 की संख्या 8	IV	18	नौसेना	रेडारों की अधिप्राप्ति में विलम्ब	ए.टी. एन. प्राप्त नहीं हुआ ।
15.	1997 की संख्या 8	IV	19	नौसेना	निम्न स्तर के बोइलर ट्यूबों की अधिप्राप्ति	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
16.	1997 की संख्या 8	IV	20	नौसेना	दोषपूर्ण लाईफ बोटों की अधिप्राप्ति	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।

17.	1997 की संख्या 8	IV	22	नौसेना	कॉटन वेस्ट की अधिप्राप्ति में अतिरिक्त व्यय	ए.टी.एन. प्राप्त नहीं हुआ ।
18.	1997 की संख्या 8	IV	23	नौसेना	बिना केबिलों के आर्टिकल - टैम - 3 की अधिप्राप्ति	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
19.	1997 की संख्या 8	IV	24	नौसेना	आयकर के स्रोत पर कटौती न करना	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
20.	1997 की संख्या 8	IV	25	नौसेना	न्यून पावर फैक्टर के कारण सरचार्ज का परिहार्य भुगतान	ए टी एन प्राप्त नहीं हुआ ।
21.	1997 की संख्या 8	IV	26	नौसेना	इंजन जांच सुविधाओं की स्थापना में विलम्ब	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
22.	1997 की संख्या 8	IV	27	नौसेना	रेलवे दावों को विलम्ब से प्रस्तुत करने पर परिहार्य हानि	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
23.	1997 की संख्या 8	V	29	तटरक्षक	जेटी के निर्माण में अनुपयोगी पूंजी निवेश	अंतिम ए.टी. एन. प्रतीक्षित है ।
24.	1997 की संख्या 8	VI	31	अनुसंधान एवं विकास संगठन	एक आयातित उपस्कर के चालू करने में विलम्ब	ए टी एन प्राप्त नहीं हुआ ।

शुद्धि पत्र

क्रम संख्या	पृष्ठ संख्या	लाइन	अशुद्ध	शुद्ध
1	6	नीचे से आठवीं लाइन	पवसूली	वसूली
2	7	तालिका के प्रारम्भ में तीसरा कालम	अतिविशिष्ट	अतिविशिष्ट
3	9	तालिका के पांचवें कालम में 1994-95 वर्ष से संबंधित	188:84	188:85
4	12	तालिका के प्रारम्भ में तीसरा कालम	अतिविशिष्ट व्यक्ति/अन्य व्यक्ति रोल धटे	अतिविशिष्ट व्यक्ति/ अन्य अधिकृत व्यक्तियों के लिए रोल धटे
5	12	नीचे से सोलहवीं लाइन	15,37	15:37
6	15	नीचे से बारहवीं लाइन	(58)	(158)
7	33	ऊपर से पहली लाइन	20 कराड़	20 करोड़ रुपए
8	53	नीचे से ग्यारहवीं लाइन	फरवरी 1991	दिसम्बर 1991
9	63	ऊपर से सातवीं लाइन	11 सहायक इंजनों के	9.23 लाख रुपए के 11 सहायक इंजनों के
10	76	परियोजना 15 एवं 16-क पोत से सम्बन्धित तालिका के चौथे कालम	गोदी	गोदीवाड़ा
11	78	ऊपर से तीसरी लाइन	1994	जनवरी 1994
12	81	तालिका की क्रम संख्या 4 के अन्तर्गत अंतिम कालम में	12.81	12,11
13	87	नीचे से पहली लाइन	मंत्रालय एवं सी०डी०ए० (नौसेना) के प्रतिनिधियों के साथ परियोजना की प्रगति का त्रैमासिक पुनरीक्षण किया जाता रहा था ।	परियोजना की प्रगति का त्रैमासिक पुनरीक्षण मंत्रालय, नौसेना मुख्यालय एवं सी०डी०ए० (नौसेना) के प्रतिनिधियों की एक बैठक में किया गया ।
14	99	नीचे से चौथी लाइन	40 वाल्व	80 लाख रुपए की लागत के 40 वाल्व

©

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

1998

मूल्य अन्तरदेशीय - 65 रु.
विदेश में - 5 अमरीकी डालर
(डाक खर्च/वायु मेल सहित)

