

अध्याय XIV : संघ शासित क्षेत्र

अण्डमान एवं निकोबार प्रशासन

अण्डमान लोक निर्माण विभाग

14.1 निष्फल व्यय

अण्डमान लोक निर्माण विभाग द्वारा निर्माण कार्य के आरंभ से पूर्व, तटीय विनियमन क्षेत्र अनुमति प्राप्त न करने की चूक के कारण एवं अपर्याप्त डिजाइन के परिणामस्वरूप ₹ 1.58 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ तथा दो बाँधों के निर्माण पर ₹ 0.31 करोड़ की अतिरिक्त देयता हुई।

कृषि भूमि में समुद्री जल के प्रवेश को रोकने की दृष्टि से निर्माण विभाग, अण्डमान लोक निर्माण विभाग, कैम्पबेल बे द्वारा दो निर्माण कार्यों, कैम्पबेल बे में गाँधी नगर तथा शास्त्री नगर में (प्रत्येक 500 मीटर) में बाँधों के निर्माण की परिकल्पना की गई थी।

प्रत्येक कार्य हेतु प्रशासनिक अनुमोदन एवं व्यय संस्वीकृति (प्र.अ. एवं व्य.सं.) ₹ 1.70 करोड़ की दर पर दिये गये थे (जनवरी 2008)। अनुमानों को गाँधी नगर हेतु ₹ 3.19 करोड़ तथा शास्त्री नगर हेतु ₹ 3.20 करोड़ के लिए संशोधित (अप्रैल 2009) किया गया था। संशोधित अनुमानों को संस्वीकृत नहीं किया गया तथा उन्हें प्रचलित निर्माण स्थल परिस्थितियों के अनुरूप पुनः तैयार करने हेतु मार्च 2010 में लौटा दिया गया।

संशोधित प्र.अ. एवं व्य.सं. प्राप्त किए बिना ही, एक ठेकेदार को गाँधी नगर का निर्माण कार्य ₹ 1.85 करोड़ पर (अक्टूबर 2010) तथा शास्त्री नगर का निर्माण कार्य एक अन्य ठेकेदार को ₹ 1.76 करोड़ पर प्रदान किए गए। दोनों निर्माण कार्यों के आरंभ एवं समापन की निर्धारित तिथियां क्रमशः 9 नवम्बर 2010 तथा 8 जुलाई 2011 थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि गाँधी नगर में ₹ 1.14 करोड़ की कीमत का 47 प्रतिशत निर्माण कार्य पूर्ण कर लिया गया था जिसके प्रति ठेकेदार को ₹ 0.97 करोड़ का भुगतान किया गया तथा शास्त्री नगर में ₹ 0.75 करोड़ की कीमत का 16 प्रतिशत निर्माण कार्य पूर्ण किया गया, जिसके प्रति ठेकेदार को ₹ 0.61 करोड़ का भुगतान किया गया था।

इस बीच, पर्यावरण एवं वन विभाग (जून 2011) ने निर्माण कार्यों हेतु तटीय विनियमन क्षेत्र (त.वि.क्षे.) की अनुमति मांगी, तथा इसके अभाव में विभाग द्वारा दोनों निर्माण कार्यों को रोक दिया गया (अक्टूबर 2011)। चक्रवाती मौसम (नवम्बर-दिसम्बर 2011) के

दौरान, दीवारें बुरी तरह से क्षतिग्रस्त हो गयी तथा यह मत दिया गया कि खुले समुद्र के समक्ष केवल कंक्रीट संरचना गंभीर लहरों के प्रभाव को झेल नहीं सकेगी।

विभाग ने (फरवरी 2012) केन्द्रीय जल एवं विद्युत अनुसंधान स्टेशन (के.ज.वि.अ.स्टे.) के समक्ष दोनों स्थलों हेतु बांध के उपयुक्त डिजाइन हेतु प्रस्ताव रखा, जो कि अभी प्राप्त किया जाना बाकी है।

वास्तविकता ये है कि अनुपयुक्त डिजाइन और विभाग की तरफ से कार्य आरंभ होने से पहले त.वि.क्षे. अनुमति प्राप्त न करने की चूक के परिणामस्वरूप दो बाँधों के निर्माण पर ₹ 0.31 करोड़ की अतिरिक्त देयता के साथ ₹ 1.58 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ। साथ ही, इसने कृषि भूमि की रक्षा का एकमात्र उद्देश्य भी विफल हो गया।

मामला मंत्रालय को अक्टूबर 2012 में सूचित कर दिया गया था; उनका उत्तर जून 2013 तक प्रतीक्षित था।

पोत परिवहन सेवाएं निदेशालय

14.2 निष्फल व्यय

सुरक्षा मुद्दों एवं लागू होने वाले अधिनियमों तथा पो.प.मं., भा.स. और म.नि.पो.प. के निर्देशों की उपेक्षा करते हुए, पो.प.से.नि. ने दो जहाजों के लिए इंजन के दोषपूर्ण डिजाइन अनुमोदित कर दिए जिसके परिणामस्वरूप तीन वर्षों से अधिक के लिए जनता को उनकी सेवाओं से वंचित रखने के अलावा ₹16.35 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

अंडमान एवं निकोबार प्रशासन, पोतपरिवहन सेवाएं निदेशालय (पो.प.से.नि.) ने अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, 1917 (अं.ज. अधिनियम) के अंतर्गत दो 100 यात्री-सह-वाहन नौका (जहाज) का निर्माण प्रस्तावित किया (मई 2005) तथा तदनुसार, व्यय के आवश्यक अनुमोदन एवं संस्वीकृति हेतु पोतपरिवहन मंत्रालय (पो.प.मं.), भा.स. को लिखा। इन जहाजों को एक ओर बारतंग एवं मध्य जलडमरूमध्य तथा दूसरी ओर गांधी घाट एवं उत्तरा जेट्टी को अलग करती हुई ज्वारीय खाड़ियों पर चलाया जाना था।

जनवरी, 2006 में स्थायी वित्त समिति (स्था.वि.स.) की बैठक में प्रस्ताव पर चर्चा की गई, जहाँ पर यह प्रश्न उठाया गया था कि क्या परिचालन के प्रस्तावित क्षेत्रों को अंतर्देशीय जलमार्ग घोषित किया गया था या नहीं¹। अं. एवं. नि. प्रशासन (प्रशासन)

¹ अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, 1917 की धारा 70 के अंतर्गत, केवल केन्द्र सरकार 'ज्वारीय जल' को परिभाषित कर सकती है तथा शासकीय राजपत्र में अधिसूचना द्वारा परिभाषित कर सकता है कि इस अधिनियम के उद्देश्य हेतु कितने ज्वारीय जल को अंतर्देशीय जल माना जा सकता है। इसके अतिरिक्त अधिनियम की धारा 2 के अनुसार, "अंतर्देशीय जल" का अभिप्राय किसी भी नहर, नदी, सरोवर या अन्य नैगम्य जल से है।

द्वारा शीघ्र ही (फरवरी 2006) यह स्पष्ट किया गया कि ज्वारीय खाड़ी का जल सीमा क्षेत्र, अंतर्देशीय जहाज सीमा के अंतर्गत नहीं आता था। इसका अर्थ था कि वहाँ चलाए जा रहे वाहनों को अं.ज. अधिनियम के अंतर्गत नियंत्रित नहीं किया जा सकता था। तदनुसार, स्था.वि.स. ने खाड़ी जल क्षेत्र में जहाजों के परिचालन की सुरक्षा के बारे में महानिदेशालय पोतपरिवहन (म.नि.पो.प.) से एक रिपोर्ट मांगे जाने की अनुशंसा की, क्योंकि उनका निर्माण अं.ज. अधिनियम के अंतर्गत प्रस्तावित किया गया था न कि व्यापारिक पोतपरिवहन (व्या.पो.प.) अधिनियम में जोकि अं.ज. सीमाओं से बाहर चलाए जाने वाले सभी जहाजों के निर्माण पर लागू होता था। अनुमोदन केवल म.नि.पो.प. से सुरक्षा मंजूरी के उपरांत दिया जाना था।

तदनुसार, पो.प.मं. ने प्रशासन को अवगत कराया (मार्च 2006) कि अं.ज. श्रेणी के अंतर्गत निर्माण केवल म.नि.पो.प. द्वारा पूर्व सुरक्षा मंजूरी प्राप्त करने के पश्चात ही किया जा सकता था।

म.नि.पो.प. ने स्पष्टतः बताया (मार्च 2006) कि अं.ज. सीमाओं से परे परिचालन करने के इच्छुक यात्री जहाजों को परिचालन क्षेत्र के अनुसार श्रेणी पर लागू प्रासंगिक व्या.पो.प. नियमों का पालन करना पड़ेगा।

यह तथ्य कि पो.प.से.नि. को पो.प.मं. के निर्देशों एवं म.नि.पो.प. के स्पष्टीकरण की जानकारी थी, प्रशासन के साथ उसके पत्राचार (जून 2006) से स्पष्ट था जिसमें उपरोक्त दोनों तथ्यों को स्वीकार करते हुए, उसने तर्क दिया कि व्या.पो.प. श्रेणी जहाजों में परिचालन बाध्यताएं थी और इसलिए, खाड़ियों में अं.ज. श्रेणी जहाजों का प्रचालन आवश्यक था। इसके बावजूद, म.नि.पो.प. से सुरक्षा अनुमति के मुद्दे का समाधान किए बिना ही, पो.प.से.नि. ने ₹15.50 करोड़ की कुल लागत पर अंतर्देशीय जहाज अधिनियम के अंतर्गत जहाजों के निर्माण एवं वितरण के लिए मैसर्स गार्डन रीच शिपबिल्डर्स तथा इंजीनीयर्स लिमिटेड, कोलकाता (निर्माता) के साथ अनुबंध किया (अक्टूबर 2006)।

पो.प.से.नि. ने (मई 2007) जहाज के निर्माण के दौरान उसके आरेखन, डिजाइन एवं विनिर्देशन को अंतिम रूप देने के लिए तकनीकी सलाहकार के रूप में राष्ट्रीय जहाज डिजाइन एवं अनुसंधान केन्द्र, विशाखापटनम (रा.ज.डि.अ.के.) को नियुक्त किया। इस प्रकार पो.प.से.नि. ने तथ्यों से अवगत होने के बावजूद भी रा.ज.डि.अ.के. को प्रक्षेपित किया कि जहाजों का परिचालन अं.ज.सीमाओं में किया जाना था। तदनुसार,

रा.ज.डि.अ.के. ने जहाज को 200 कि.वा. की क्षमता की मोटर चालित एच.आर.पी. हाइड्रोजेट्स के साथ डिजाइन किया था।

दोनों जहाजों की सुपुर्दगी की निर्धारित तिथि जनवरी 2008 थी। इन्हें वास्तव में ₹ 16.35 करोड़ की लागत पर जनवरी 2009 में सुपुर्द किया गया तथा इनका नाम एम.वी. एफरा बे तथा एम.वी. कर्मातंग रखा गया था।

जहाजों के परीक्षण (जनवरी 2009) से पता चला कि जहाजों को डिजाइन करते समय परिचालन क्षेत्र के वर्तमान पवन एवं प्रवाह कारकों को ध्यान में नहीं रखा गया था। 200 कि.वा. विद्युत चालित मोटरें इतनी प्रभावी नहीं थी कि वह इन जहाजों पर पवन के प्रभाव एवं ज्वारीय बल का सामना कर सकें और इस प्रकार उन्हें प्रचंड पवन/प्रवाह की परिस्थितियों में, जो कि पोर्ट ब्लेयर में साल के सात से आठ माह के लिए रहती थीं, उनका परिचालन नहीं किया जा सकता था। यदि जहाजों को म.पो.प. श्रेणी के लिए डिजाइन एवं निर्माण किया गया होता जैसा कि म.नि.पो.प. द्वारा सुझाव दिया गया था, तो इन समस्याओं को टाला जा सकता था।

भारतीय समुद्री विश्वविद्यालय, विज्ञाग परिसर (भा.स.वि.) (भूतपूर्व रा.ज.डि.अ.के.) ने जहाजों का निरीक्षण किया (फरवरी 2010) और इन जहाजों के परिचालन हेतु इन्हें काफी परिवर्धन और परिवर्तन के साथ पुनः डिजाइन करने का सुझाव दिया। भा.स.वि. द्वारा परीक्षा एवं परीक्षण अभी भी चल रहे थे (दिसम्बर 2012) जिसके कारण जहाज निष्क्रिय पड़े हुए थे।

पो.प.से.नि. ने जहाजों के निर्माण हेतु अपने प्रारंभिक प्रस्ताव को तैयार करते समय अंतर्देशीय जहाज एवं व्यापारिक पोतपरिवहन अधिनियमों के प्रासंगिक प्रावधानों की उपेक्षा की थी तथा निर्माता को कार्य आदेश देने से पूर्व म.नि.पो.प. से सुरक्षा अनुमति लेने से संबंधित स्था.वि.स. तथा पो.प.मं., भा.स. के निर्देशों का उल्लंघन किया था। इस प्रकार, उन्होंने यात्रियों की सुरक्षा एवं हिफाजत से समझौता किया। संगत प्रावधानों का गैर-अनुपालन और उसके कारण किए गए गलत प्रक्षेपण के परिणामस्वरूप जहाजों का डिजाइन दोषपूर्ण था तथा उनकी निष्क्रियता के कारण ₹ 16.35 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ। इसके अतिरिक्त, तीन वर्षों से अधिक के लिए जनता को उनकी सेवाओं से वंचित रखा गया था।

मामले को मंत्रालय को अक्टूबर 2012 में और फिर से जुलाई 2013 में सूचित किया गया था, उनका उत्तर जुलाई 2013 तक प्रतीक्षित था।

14.3 क्षति सुधार कार्य एवं मरम्मत की लागत सहित ₹ 3.73 करोड़ के जुर्माने की गैर-वसूली

पोतपरिवहन सेवाएं निदेशालय की निष्क्रियता के कारण ₹ 3.73 करोड़ के जुर्माने सहित जहाज की मरम्मत की लागत मैनिंग एजेंट से वसूल नहीं की जा सकी।

एम.वी. लाँग आइलैण्ड जहाज की मैनिंग के लिए पोतपरिवहन सेवाएं निदेशालय (पो.प.से.नि.) ने मैसर्स ए.बी.एस. मरीन सर्विस प्राईवेट लिमिटेड, चैन्नई, (मैनिंग एजेंट) के साथ अनुबंध (दिसम्बर 2008) किया। मैनिंग एजेंट को प्रति माह ₹ 12.67 लाख का भुगतान 12.36 प्रतिशत के सेवा कर सहित किया जाना था।

अनुबंध के अनुसार, मैनिंग एजेंट या उसके कर्मचारी वर्ग की ओर से लापरवाही या जानबूझकर की गई चूक के कारण जीवन की हानि, दुर्घटना या जहाज को हुए वित्तीय नुकसान को चूक माना जाना था। पो.प.से.नि. के पास इस प्रकार की चूक के कारण हुए वित्तीय नुकसान की वसूली करने का अधिकार था। साथ ही, यदि अनुबंध की अवधि के दौरान किसी भी समय पर मैनिंग एजेंट की गलती के कारण यदि जहाज अनुपलब्ध हुआ, तो इस अवधि के लिए प्रति दिन वार्षिक शुल्क के 0.75 प्रतिशत का जुर्माना लगाया जाना अपेक्षित था।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि जुलाई 2009 में जहाज केम्पबेल बे के निकट समुद्र तल से टकरा गया था। जहाज का तल बड़े पैमाने पर क्षतिग्रस्त हो गया था, तथा चार ताजे पानी के टैंक फट गये थे। इस दुर्घटना के कारण, जहाज की भारी मरम्मत करनी पड़ी तथा वह जुलाई 2009 से जुलाई 2010 (367 दिन) की अवधि के लिए अनुपलब्ध रहा।

प्रारंभिक जांच रिपोर्ट में, तकनीकी प्रबंधक, भारतीय पोत परिवहन निगम (भा.पो.प.नि.) ने (अगस्त 2009) जहाज के समुद्र तल से टकराने की घटना का कारण कई चूकों के पीछे मैनिंग एजेंट के मास्टर तथा ड्यूटी अधिकारियों की ओर से की गई अनेक चूकों तथा नौवहन त्रुटियों को जिम्मेदार ठहराया।

चूंकि, जहाज 367 दिनों की अवधि हेतु अनुपलब्ध था, भा.पो.प.नि. से ब्यौरा प्राप्त होने पर मरम्मत व सुधार की लागत के अलावा, मैनिंग एजेंट से ₹ 3.73 करोड़² का जुर्माना

² मैनिंग शुल्क 12.36% प्रतिमाह सेवा कर सहित ₹ 12,67,200 की दर पर भुगतान किया जाना था। अतः, सेवा कर को हटाने के पश्चात, प्रतिमाह देय निवल राशि ₹ 11,27,803 होगी। जुर्माना= भुगतान किया गया वार्षिक शुल्क (12 माह X ₹ 11,27,803 = ₹ 1,35,33,636) X 0.75% = = 1,01,502 X 367 दिन = ₹ 3,72,51,234 अर्थात् ₹ 3.73 करोड़

वसूल किया जाना था। तथापि, पो.प.से.नि. ने मैनिंग एजेंट पर न तो कोई जुर्माना लगाया और न ही मरम्मत की लागत को वसूल किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि अण्डमान एवं निकोबार प्रशासन ने पो.प.से.नि. को भा.पो.प.नि. के साथ मामले का अनुसरण करने तथा अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार मैनिंग एजेंट पर जुर्माना लगाने के निर्देश (फरवरी 2010) दिए थे। इसके अलावा, लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने (सितम्बर 2012) से पूर्व तक पो.प.से.नि. ने भा.पो.प.नि. के साथ किसी भी समय मामले का आगे अनुसरण नहीं किया। पो.प.से.नि. द्वारा मैनिंग एजेंट से वसूली हेतु कोई भी कार्रवाई प्रारंभ न किए जाने का कारण भा.पो.प.नि. से विवरणों की प्राप्ति न होना बताया गया था (अक्टूबर 2012)।

पो.प.से.नि., न तो भा.पो.प.नि. से क्षति की मात्रा से संबंधित कोई जानकारी प्राप्त कर सका और न ही भा.पो.प.नि. ने अपने द्वारा प्राप्त बीमा की राशि के बारे में सूचित (अप्रैल 2013) किया।

पो.प.से.नि. ने आगे बताया (मई 2013) कि मैनिंग एजेंट के बिलों से 367 दिनों हेतु जहाज की अनुपलब्धता के प्रति ₹ 3.73 करोड़ के जुर्माने के लिए कार्रवाई प्रक्रियाधीन है तथा क्षति मरम्मत लागत की वसूली भा.पो.प.नि. से विवरणों की प्राप्ति के पश्चात कर ली जाएगी।

मामला नवम्बर 2012 में गृह मंत्रालय को सूचित किया गया था; उनका उत्तर मई 2013 तक प्रतीक्षित था।

14.4 जुर्माने की गैर-वसूली

पोत परिवहन सेवाएं निदेशालय द्वारा जुर्माना करने में निष्क्रियता के कारण भारतीय पोत परिवहन निगम से ₹ 2.18 करोड़ की राशि की गैर वसूली के अतिरिक्त द्वीपों के मध्य उचित संयोजकता से आम जनता को वंचित रखा गया।

पोत परिवहन सेवाएं निदेशालय (पो.प.से.नि.) ने अण्डमान एवं निकोबार प्रशासन (प्रशासन) के 75/100 यात्री क्षमता के 18 जलयानों के तकनीकी प्रबंधन हेतु अप्रैल 2004 में पांच वर्षों की अवधि के लिए भारतीय पोत परिवहन निगम लि. (भा.पो.प.नि.) के साथ एक अनुबंध किया। प्रबंधन शुल्क ₹ 1.50 लाख प्रतिमाह प्रति जलयान था। सभी 18 जलयानों को जून 2004 तथा मार्च 2010 के बीच भा.पो.प.नि. को सुपुर्द कर दिया गया था। भा.पो.प.नि. ने अक्टूबर 2010 तथा अक्टूबर 2011 के बीच नए ठेकेदार, मेसर्स ए.बी.एस. मरीन सर्विस प्रा.लि., चैन्नई को सुपुर्द किए जाने तक, प्रबंधन जारी रखा था।

अनुबंध के अनुसार, भा.पो.प.नि. को अप्रत्याशित घटनाओं को छोड़कर वार्षिक यात्री सर्वेक्षण (वा.या.स.)/मरम्मत हेतु, 50 दिनों को अनुमत करने के पश्चात एक वर्ष में 315 दिनों की न्यूनतम अवधि हेतु जलयानों की उपलब्धता को सुनिश्चित करना था, जिसकी विफलता पर भा.पो.प.नि. को अनुबंध के नियमों एवं शर्तों के अनुसार दण्डित किया जाना था। अनुबंध में यह भी प्रावधान था कि डॉकिंग तथा अन्य सर्वेक्षणों, जिसके लिए जलयानों को बंद किये जाने की आवश्यकता थी, हेतु भा.पो.नि.न. द्वारा योजना बनाई जानी थी तथा शुष्क डॉकिंग इत्यादि के लिए प्रबंध करने हेतु पो.प.से.नि. को कम से कम तीन महीने पहले सूचित करना था।

लेखापरीक्षा संवीक्षा ने प्रकट किया कि जून 2004 से फरवरी 2012 की अवधि के दौरान जलयान वा.या.स./मरम्मत के कारण 56 से 258 दिनों के बीच गैर-परिचालनात्मक थे। भा.पो.प.नि. ने न तो अनुबंध की शर्तों के अनुसार पो.प.से.नि. को डॉकिंग हेतु पहले से अनुरोध किया था और न ही जलयान की गैर-उपलब्धता के लिए कभी अप्रत्याशित घटना वाली धारा का आवहान किया था। दूसरी ओर पो.प.से.नि. ने कोई जलयान-वार अभिलेख का अनुरक्षण नहीं किया जिसमें वा.या.स./मरम्मत के परिणामस्वरूप हुई रूकावटों के पूर्ण ब्यौरे दर्शाए जाते जिससे भा.पो.प.नि. के कारण हुए विलम्बों को सत्यापित कर सिद्ध किया जा सकता तथा इस प्रकार भा.पो.प.नि. के लिए आरोपनीय विलम्बों को नकारने हेतु व्यापक गुंजाइश छोड़ी। 50 दिनों की स्वीकार्य गैर-परिचालनात्मक अवधि के पश्चात की अवधि हेतु भा.पो.प.नि. पर कुल जुर्माना ₹ 2.18 करोड़ परिकलित हुआ।

इस प्रकार योजनाबद्ध कमियों तथा जुर्माना लगाने में पो.प.से.नि. की ओर से निष्क्रियता के कारण ₹ 2.18 करोड़ भा.पो.प.नि. से वसूल नहीं की जा सकी तथा अ.नि.द्वी. में आम जनता को सामयिक सेवा तथा द्वीपसमूहों के बीच उचित संयोजकता प्रदान करने के मुख्य उद्देश्य के साथ समझौता किया गया था।

पो.प.से.नि. ने बताया (मार्च 2013) कि लेखापरीक्षा द्वारा उठाये गए मामलों पर टिप्पणियों/ उत्तर हेतु भा.पो.प.नि. को दिसम्बर 2012 में नोटिस जारी कर दिया गया था, परंतु कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था। भा.पो.प.नि. से उत्तर की प्राप्ति लम्बित होने के कारण पो.प.से.नि. द्वारा भा.पो.प.नि. को देय अग्रिम भुगतान में से जुर्माने की वसूली के प्रयास प्रक्रियाधीन थे।

मामला मंत्रालय को नवम्बर 2012 में प्रेषित किया गया था; उनका उत्तर जून 2013 तक प्रतीक्षित था।

14.5 मैनिंग एजेंट को किया गया अधिक भुगतान

पोत-परिवहन सेवाएं निदेशालय, समझौते के अनुसार पूर्ण योग्य अधिकारियों तथा अपेक्षाकृत कम योग्यता वाले अधिकारियों के वेतन के अंतर को वसूल करने में असफल रहा, जिसके कारण ₹ 78.96 लाख का अधिक भुगतान किया गया।

अण्डमान निकोबार प्रशासन के पास व्यापारिक पोतों पर परिवहन (व्या.पो.प.) श्रेणी-VI के अधीन पंजीकृत सत्रह 75/100/150 यात्री पोतों का स्वामित्व तथा संचालन है। प्रत्येक पोत की मैनिंग के लिए निदेशक पोतपरिवहन सेवायें (नि.पो.प.से.) और मैसर्स ए.बी.एस. मरीन सर्विस प्रा.लि. चैन्नई (मैनिंग एजेंट) के मध्य समझौते समय-समय पर एक से नियमों एवं शर्तों के अनुसार क्रियान्वित किये गये।

मार्च 2007 के बाद किए गए समझौते के अनुसार, मैनिंग एजेंट के लिए प्रत्येक पोत के बोर्ड पर छः अधिकारियों³ को उपलब्ध कराना अपेक्षित था। बोर्ड पर उपलब्ध कराये गए अधिकारियों के लिए यह अपेक्षित था कि वे फ्लैग स्टेट आवश्यकता (फ्ले.स्टे.आ.)⁴ के अनुसार पूर्ण योग्यता सहित विधिवत प्रमाणित, अर्हता प्राप्त और पूर्ण रूप से स्वस्थ हों। समझौता में यह भी प्रावधान था कि यदि मैनिंग एजेंट अपेक्षाकृत कम योग्यता वाले अधिकारी को नियुक्त करता है बशर्ते कि महानिदेशक पोतपरिवहन द्वारा उचित व्यवस्था छूट⁵ प्रदान की गई हो, पूर्ण योग्य अधिकारी तथा अपेक्षाकृत कम योग्यता वाले अधिकारियों (जैसा कि समझौते की अनुसूची-3 में निर्धारित किया गया है) के वेतन के अंतर को मैनिंग एजेंट द्वारा किए गए दावों में से कटौती होनी चाहिए। इसके अतिरिक्त, यदि म.नि.पो.प. व्यवस्था छूट प्रदान करने के लिए कोई शुल्क लगाते हैं, तो वेतन के अंतर की कटौती को उस शुल्क द्वारा कम किया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा संवीक्षा द्वारा पता चला है कि अप्रैल 2007 से अगस्त 2012 के दौरान मैनिंग एजेंट ने कई अवसरों पर अपेक्षाकृत कम योग्यता वाले अधिकारियों को नियुक्त किया था। जुलाई 2007 से अगस्त 2012 के दौरान म.नि.पो.प. को व्यवस्था छूट के रूप में कुल ₹ 51.82 लाख चुकाया गया था।

³ मास्टर, मुख्य अधिकारी, द्वितीय अधिकारी, मुख्य अभियंता, द्वितीय अभियंता तथा तृतीय अभियंता।

⁴ फ्ले.स्टे.आ. के अनुसार, प्रत्येक जहाज के मुख्य अधिकारी एवं मुख्य अभियंता के पास क्रमशः मेट (तटीय जहाजों के समीप) तथा एम.ई.ओ. III मुख्य अभियंता (एन.सी.वी) की योग्यता होनी चाहिए जबकि द्वितीय अधिकारी तथा द्वितीय अभियंता के पास क्रमशः जी.एम.डी.एस.एस. के पृष्ठांकन सहित रात्रि प्रहरी अधिकारी (एन.सी.वी.) तथा एम.ई.ओ. III द्वितीय अभियंता की योग्यता होनी चाहिए।

⁵ व्यवस्था छूट का अर्थ सामान्य आवश्यकता या नियम में ढील/छूट होता है।

इस अवधि के लिए वेतन अंतर ₹ 138.50 लाख था। इस प्रकार, मैनिंग एजेंट से वेतन अंतर के रूप में ₹ 86.68⁶ लाख वसूल किया जाना था। तथापि, पो.प.से.नि. ने जुलाई 2007 से जुलाई 2008 के दौरान केवल ₹ 7.72 लाख ही वसूल किए थे, परिणामस्वरूप मैनिंग एजेंट को ₹ 78.96 लाख का निवल अधिक भुगतान किया गया।

लेखापरीक्षा के परिणामस्वरूप, ₹ 29.03 लाख की राशि, जो अप्रैल 2011 से सितम्बर 2012 की अवधि से संबंधित थी, को नवम्बर 2012 में वसूल कर लिया गया। मंत्रालय ने (जनवरी 2013) पो.प.से.नि. को मैनिंग एजेंट को देय भुगतान में से शेष राशि की वसूली करने का निर्देश दिया। तदनुसार पो.प.से.नि. ने अप्रैल 2013 में ₹ 49.93 लाख की शेष राशि वसूल की।

पोतपरिवहन सेवा निदेशालय

14.6 ठेकेदारों को ₹ 58.43 लाख के अनियमित भुगतान

पोतपरिवहन सेवाएं निदेशालय ने उस खाद्य सामग्री के लिए ठेकेदारों को ₹ 58.43 लाख के अनियमित भुगतान होने दिये, जिसकी वास्तव में आपूर्ति नहीं की गयी थी।

पोतपरिवहन सेवाएं निदेशालय (पो.प.से.नि.) ने मैसर्स फरीध ट्रेडर्स, पोर्ट ब्लेयर एवं मैसर्स वाई.ए.आर. शिपिंग एंड कैटरिंग प्राईवेट लिमिटेड (ठेकेदारों) के साथ क्रमशः एम. वी. नेनकॉवरी एवं एम.वी. स्वराज द्वीप पोतों पर खान-पान प्रतिष्ठान चलाने हेतु समझौता (दिसम्बर 2007) किया। समझौता शुरू में सितम्बर 2007 से पूर्व प्रभाव से एक वर्ष के लिए था तथा समय-समय पर इनका विस्तार जनवरी 2010 तक किया गया।

समझौतों के नियमों एवं शर्तों के अनुसार, ठेकेदार इस पोत पर तैनात नाविक दल को रसद के प्रचलित पैमाने के अनुसार दर ₹ 200 प्रति व्यक्ति प्रतिदिन की दर से राशन/खाद्य सामग्री⁷ की आपूर्ति करनी थी तथा प्रत्येक कैलेण्डर माह के लिए पो.प.से.नि. को भुगतान के लिए पोत के मास्टर द्वारा विधिवत प्रमाणित बिल प्रस्तुत करना था।

लेखापरीक्षा संवीक्षा में ज्ञात हुआ कि एम. वी. नेनकॉवरी एवं एम. वी. स्वराज द्वीप के नाविक दल ने ठेकेदारों से खाद्य सामग्री की प्राप्ति रोक दी तथा क्रमशः 1 मार्च 2008 तथा 4 सितम्बर 2008 के बाद से स्वयं की खान-पान व्यवस्था शुरू की, क्योंकि आपूर्ति की गयी खाद्य सामग्री की गुणवत्ता मानव उपयोग के लिए अनुपयुक्त थी। यह मामला

⁶ ₹ 138.50 लाख (वास्तविक मजदूरी में अंतर) - ₹ 51.82 लाख (पहले से ही भुगतान की गयी व्यवस्था छूट) ₹ 86.68 लाख

⁷ भोजन अथवा रसद

संबंधित जहाजों के मास्टर्स द्वारा पो.प.से.नि. को सूचित किया गया तथा इसकी पुष्टि ठेकेदारों द्वारा अधिकारियों/लघु अधिकारियों⁸ के लिए प्रस्तुत किए गए बिलों में भी की गयी थी।

ठेकेदारों ने एम. वी. नेनकॉवरी⁹ तथा एम.वी. स्वराज द्वीप¹⁰ पोतों के कर्मी दलों को आपूर्ति की गयी खाद्य सामग्री के संबंध में पो.प.से.नि. को ₹ 58.43 लाख के बिल (अप्रैल - मई 2009) प्रस्तुत किये। ये दावे संबंधित पोतों के कर्मी दल की उपस्थिति सूची के साथ ठेकेदारों द्वारा प्रस्तुत किये गये थे, लेकिन मेसिंग प्रमाणपत्र द्वारा पुष्टीकृत नहीं थे, जो कि समझौते के उपबंध 43 के अनुसार आवश्यक था। इस तथ्य के बावजूद कि दावों की अवधि के दौरान नाविक दल ने खान-पान की स्वयं व्यवस्था की थी, पो.प.से.नि. द्वारा मई से जुलाई 2009 के बीच ₹ 58.43 लाख के बिल स्वीकृत कर भुगतान किये। उपर्युक्त तथ्य के विषय में एम. वी. नेनकॉवरी के नाविक दल द्वारा अप्रैल 2009 अर्थात् ठेकेदारों के बिल के भुगतान (मई/जुलाई 2009) से पहले पो.प.से.नि. को सूचित भी किया गया था। इस प्रकार का अनियमित भुगतान, ठेकेदारों के लिए अनुचित पक्षपात को दर्शाता है।

लेखापरीक्षा के परिणामस्वरूप, अंडमान एवं निकोबार प्रशासन (प्रशासन) ने पो.प.से.नि. से (जुलाई 2012) इस चूक के लिए उत्तरदायी अधिकारियों के विरुद्ध उत्तरदायित्व नियत करने तथा ठेकेदारों से पूरा भुगतान वसूल करने को कहा ।

लेखापरीक्षा संवीक्षा तथा मामला उठाये जाने के चार माह पश्चात् से, पो.प.से.नि. ने ठेकेदारों से ₹ 33.76 लाख वसूल कर लिये थे (अर्थात् नवम्बर 2012 तक), जो कि मई 2009¹¹ से 39 माह से अधिक समय से लंबित थे।

मंत्रालय ने (अप्रैल 2013) में यह तथ्य स्वीकार किया कि ठेकेदारों को भुगतान करने में अधिकारियों से चूक हुई थी और आगे कहा गया कि उत्तरदायित्व निर्धारित करने के लिए कार्यवाही आरंभ की जा रही है।

⁸ नौसेना में नॉन-कमीशन्ड अधिकारियों का एक रैंक, मुख्य नाविक अथवा नाविक से ऊपर तथा मुख्य लघु अधिकारी से नीचे

⁹ 1 मार्च 2008 से 28 फरवरी 2009 तक की अवधि के लिए।

¹⁰ 4 सितम्बर 2008 से 28 फरवरी 2009 तक की अवधि के लिए।

¹¹ ठेकेदारों को भुगतान की तिथि

लक्षद्वीप प्रशासन

14.7 लैंडिंग नौकाओं के प्रापण में निष्फलता के परिणामस्वरूप ₹ 12.21 करोड़ का अपव्यय

सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन द्वारा अनुबंध उपनियम के अनुसार बैंक गारंटी के सामयिक नवीकरण में निष्फलता के परिणामस्वरूप आपूर्तिकर्ता से ₹ 12.21 करोड़ की राशि की वसूली नहीं की जा सकी।

भारत सरकार, पोतपरिवहन मंत्रालय ने लक्षद्वीप संघ शासित क्षेत्र, (सं.शा.क्षे.ल.) प्रशासन को छह द्वीपों¹² में से प्रत्येक के लिए ₹51.06 करोड़ की लागत पर छह 200 यात्रियों की क्षमता वाली लैंडिंग नौकाओं¹³ के अभिग्रहण हेतु मंजूरी दी (अप्रैल 2007)। नौकाओं के प्रापण का उद्देश्य जौखिमों को कम करना तथा यात्रियों के आरोहण एवं अवरोहण, जो कि जहाज से किनारे तक छोटी नौकाओं के माध्यम से किया जाता था, को आसान करना था।

छह नौकाओं के निर्माण एवं आपूर्ति हेतु सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन ने मैसर्स विपुल शिपयार्ड्स प्राइवेट लिमिटेड, गोवा के साथ जहाज निर्माण अनुबंध पर हस्ताक्षर किए (नवम्बर 2007)। अनुबंध के अनुसार सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन ने सुपुर्दगी की तिथि तक मान्य, बराबर की राशियों के लिए बैंक गारंटी (बैं.गा.) के प्रति आपूर्तिकर्ता को सात किस्तों में चरणबद्ध भुगतान किये। तीसरी किस्त का भुगतान 100 प्रतिशत पतवार निर्माण होने पर किया जाना था। अनुबंध के निरीक्षण उपनियम के अनुसार, क्रेता अथवा क्रेता के पर्यवेक्षकों को निर्माणकार्य तथा कारीगरी की निगरानी तथा निरीक्षण करने हेतु आवश्यक समझ पर जहाजों से संबंधित ऐसी परीक्षा एवं निरीक्षण में उपस्थित होने का अधिकार था।

इससे पहले मार्च 2006 में, सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन ने नौकाओं की स्वीकृति तथा सुपुर्दगी तक नौकाओं को मंगाने में सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन की सहायता हेतु प्रबंधकीय सेवाएँ प्रदान करने, योजनाओं तथा आरेखणों के अनुमोदन और एक चुनिंदा पोतप्रांगण पर नौकाओं के निर्माण के पर्यवेक्षण तथा निरीक्षण हेतु भारतीय पोतपरिवहन निगम (भा.पो.प.नि.) के साथ अनुबंध किया था।

¹² अगत्ती, आमिनी, आन्द्रोथ, कदामत, कावरत्ती तथा मिनीकॉय

¹³ पतवार सं. 165 से 170

पहली एवं दूसरी नौका¹⁴ का निर्माण जनवरी 2008 में शुरू होना था तथा अक्टूबर 2008 एवं नवम्बर 2008 में सुपुर्द किया जाना निर्धारित था। तदनुसार, 25 नवम्बर 2010 तथा 28 जनवरी 2011 तक मान्य समान राशि के लिए बैंक गारंटी के प्रति भा.पो.प.नि. द्वारा प्रमाणीकरण के आधार पर, नौकाओं के निर्माण हेतु ₹ 12.21 करोड़ तक की राशि के चरणबद्ध भुगतान¹⁵ जारी किए गए थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन ने महानिदेशक पोतपरिवहन (म.नि.पो.प.) से नौकाओं पर आगे वाला मस्तूल¹⁶ (मार्च 2010), जीवन-तरामों के लिए दवित (जून 2010), सरलीकृत जलयान डाटा रिकॉर्डर (स.ज.डा.रि.) तथा लंबी दूरी पहचान एवं ट्रैकिंग (लं.दू.प.ट्रै.) (अक्टूबर 2010) तथा न्यूनतम एक दिन की क्षमता हेतु सीवेज टैंक प्रदान करने में (अक्टूबर 2010) छूट मांगी थी, क्योंकि ये विशिष्टताएं, अनुमोदित डिजाइन में शामिल नहीं थे।

चूंकि आपूर्तिकर्ता ने निर्धारित समय में नौका की आपूर्ति नहीं की, सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन ने निरीक्षण हेतु अपने प्रतिनिधि को दो बार (नवम्बर 2010 एवं फरवरी 2011) प्रतिनियुक्त किया। तत्पश्चात, शिपयार्ड पर नौकाओं के निर्माण की प्रगति को रिपोर्ट करने के लिए भा.पो.प.नि. के प्रतिनिधियों एवं अपने अधिकारियों को शामिल करते हुए एक टीम¹⁷ भी प्रतिनियुक्त की थी (जुलाई 2011)। जहाँ दोनों प्रतिनिधियों ने कार्य की धीमी प्रगति को इंगित किया, टीम ने अनुमोदित विशिष्टताओं से काफी विचलन/संशोधन, विभिन्न मापदंडों अर्थात् प्रारूप की लंबाई, जहाज का वजन, जहाज की गति, आदि में विसंगतियां इंगित की थी। टीम ने एकमत से माना कि इन नौकाओं को वर्तमान स्थिति में सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन द्वारा स्वीकार नहीं किया जा सकता था क्योंकि जिस उद्देश्य के लिए यह नौकाएं अभिप्रेत थी, वह उसे पूरा करने में सक्षम नहीं थीं। तदनुसार, सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन ने नौकाओं को अस्वीकार करते हुए नोटिस जारी किया

¹⁴ पतवार सं. 165 तथा 166

¹⁵

किस्त	पतवार सं. 165 राशि लाख में	जारी की गई किस्त	पतवार सं. 166 राशि लाख में	शुरूआत एवं सुपुर्दगी की प्रस्तावित तिथि
प्रथम (15%)	126.60	15.03.2008	126.60	10.09.2008
द्वितीय (15%)	126.60	10.09.2008	126.60	10.09.2008
तृतीय (15%)	126.60	30.12.2008	126.60	20.11.2008
चतुर्थ (20%)	168.80	30.12.2008	168.00	30.12.2008
पंचम (15%)			126.00	06.05.2010
योग	548.60		671.80	

¹⁶ पाल, बल्ली, रस्सियों आदि को पकड़ने के लिए जहाज के अग्र भागों तथा पतवार के अग्र उठी हुई बल्लियां संरचना

¹⁷ अभियांत्रिकी अधीक्षक (सितम्बर 2010), गोवा शिपयार्ड का सेवानिवृत्त सी.एम.डी. (मार्च 2011), टीम (जुलाई 2011)

तथा आपूर्तिकर्ता के साथ हुए अनुबंध को रद्द कर दिया (जनवरी 2012)। चूंकि बैंक गारंटियों की वैधता को नवीकृत नहीं किया गया था। सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन ने आपूर्तिकर्ता को 12 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर दंडात्मक ब्याज के साथ पूरी राशि की वापसी का निर्देश (जनवरी 2012) दिया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सं.शा.प्र.ल. प्रशासन ने भा.पो.प.नि. द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र के आधार पर आपूर्तिकर्ता को भुगतान किया था। नवम्बर 2010 तक, वास्तविक स्थिति के आकलन हेतु सं.शा.क्षे.ल. द्वारा कोई प्रयास नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि सुपुर्दगी में विलंब के बावजूद सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन सरकार के हित को सुरक्षित करने के लिए बैंक गारंटियों को नवीकृत करने में विफल रहा।

मामले को गृह मंत्रालय को प्रेषित (अगस्त 2012) किया गया। अपने उत्तर में, मंत्रालय ने बताया (नवम्बर 2012) कि सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन ने भा.पो.प.नि. एवं शिपयार्ड के समक्ष अनुमोदित डिजाइन/विशिष्टता से विचलित न होने हेतु मामला उठाया था। अनुबंध के नियम एवं शर्तों के अनुसार भा.पो.प.नि. द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र के आधार पर सभी चरणबद्ध भुगतान किए गए थे। इसके अतिरिक्त मंत्रालय ने बताया कि सं.शा.क्षे.ल. ने सभी बैं.गा. को नवीकृत करने के लिए भा.पो.प.नि. के साथ समय पर पत्राचार किया था।

मंत्रालय का उत्तर निम्नलिखित जवाबदेही वाले मुद्दों को स्पष्ट नहीं करता:

- हालांकि, मंत्रालय ने बैं.गा. की पुनर्वैधता से संबंधित मुद्दा भा.पो.प.नि. के समक्ष उठाया था, अनुबंध भा.पो.प.नि. को अनुबंध उपनियम के माध्यम से बैं.गा. को रखने और जहाजों की सुपुर्दगी तक उन्हें पुनर्वैधता/नवीकृत करने की जिम्मेदारी के साथ बाध्य नहीं करता था।
- यह कथन कि सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन ने मूल डिजाइन में कोई संशोधन नहीं किया था गलत है क्योंकि सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन ने म.नि.पो.प. से मूल डिजाइन में छूट/संशोधन की मांग की थी। नौकाएं जोकि शुरू में प्रत्येक द्वीप में यात्रियों को जहाज से किनारे तक लाने के लिए अभिप्रेत थी, उनका निर्माण वास्तव में समुद्र में जाने वाले जहाजों के रूप में किया गया था।
- भा.पो.प.नि. द्वारा पर्याप्त पर्यवेक्षण को सुनिश्चित करने के लिए सं.शा.क्षे.ल. प्रशासन द्वारा कोई स्वतंत्र नियंत्रण नहीं लगाये गए।

वास्तविकता यह है कि कंपनी को भुगतान किए गए ₹ 12.21 करोड़ की राशि पिछले पांच वर्षों से निष्फल रही थी, क्योंकि सं.शा.क्षे.ल. बैंक गारंटियों के समय पर नवीकरण को सुनिश्चित न कर पाने के कारण इस राशि की सुरक्षा में विफल रहा।

14.8 रडार ट्रांसपोंडरों को संस्थापित न किया जाना

दूरसंचार विभाग (दू.वि.) से बेतार परिचालन लाइसेंस (बे.प.ला.) को प्राप्त करने में विफलता के परिणामस्वरूप रॉयल्टी/स्पेक्ट्रम प्रभारों के प्रति ₹ 1.17 करोड़ के व्यय के बावजूद ₹ 1.52 करोड़ की कीमत के रडार ट्रांसपोंडरों को संस्थापित नहीं किया जा सका।

संघ शासित क्षेत्र लक्षद्वीप (सं.शा.क्षे.ल.) प्रशासन, लक्षद्वीप के विभिन्न द्वीपों से गंभीर रूप से बीमार रोगियों को निकालकर मुख्य भूमि (कोची) तक अत्यावश्यक तथा विशेषीकृत चिकित्सकीय उपचार हेतु पहुँचाने के लिए हेलीकॉप्टरों को चिकित्सा एम्बुलेंस के रूप में उपयोग करता है। हेलीकॉप्टरों की हवाई सुरक्षा में वृद्धि करने के लिए तथा खराब मौसम की परिस्थितियों में भी द्वीपों/गंतव्य स्थलों का पता लगाने में हेलीकॉप्टर पायलट हेतु सहायता सुनिश्चित करने के लिए, सं.शा.क्षे.ल. (जुलाई 2005) ने पांच द्वीपों¹⁸ हेतु पांच रडार ट्रांसपोंडरों के प्रापण हेतु ₹ 1.52 करोड़ संस्वीकृत किए। भारतीय हवाई पत्तन प्राधिकरण (भा.ह.प.प्रा.) को बिना किसी औपचारिक अनुबंध के ही सं.शा.क्षे.ल. द्वारा ट्रांसपोंडरों का प्रापण सौंप दिया गया था।

सितम्बर 2006 में भारतीय हवाई पत्तन प्राधिकरण (भा.ह.प.प्रा.) तथा मई 2007 में दूरसंचार विभाग (दू.वि.), संचार मंत्रालय (सं.मं.) ने सं.शा.क्षे.ल. को स्पष्ट किया कि दू.वि. से बेतार परिचालन लाइसेंस (बे.प.ला.) को प्राप्त करने के पश्चात ही परिचालन हेतु ट्रांसपोंडरों को संस्थापित किया जा सकेगा। बे.प.ला. प्रदान किये जाने की पूर्व शर्तें थीं; स्थल के लिए अनुमति तथा दू.वि. के निर्णय पत्र को जारी किए जाने की तिथि से परिकलित, लाइसेंस शुल्क तथा स्पेक्ट्रम प्रभारों के अग्रिम भुगतान। इसलिए, सं.शा.प्र.ल. को यह सुनिश्चित करना अनिवार्य था कि बे.प.ला. समय पर प्राप्त कर लिया जाये।

आगे, यह पाया किया गया कि बे.प.ला. देने का दू.वि. का निर्णय सं.शा.क्षे.ल. को 21 मई 2007 को ₹5000/- लाइसेंस शुल्क तथा प्रति वर्ष ₹ 36.00 लाख के स्पेक्ट्रम प्रभारों के भुगतान तथा स्थल की अनुमति तथा उपकरण के प्रापण हेतु तुरन्त कार्रवाई करने के निर्देश सहित सूचित किया। उस समय तक भा.ह.प.प्रा. के माध्यम से पहले से ही प्रापण चालू था। मई 2008 में सभी पांच ट्रांसपोंडर प्राप्त कर लिए गए थे तथा

¹⁸ बित्रा, चेतलग, कावारती, किल्लन तथा मिनीकोय

अगस्त 2008 तथा मई 2009 के बीच उनका संस्थापन कर दिया गया था। मार्च 2009 तथा मई 2009 के बीच उपकरण को परिचालन हेतु तैयार कर दिया गया था। परन्तु यह देखा गया कि स्थल अनुमति हेतु आवेदन पत्र करीब एक वर्ष के पश्चात् अर्थात् सितम्बर 2009 में दिया गया था तथा 21 मई 2007 से एक वर्ष हेतु देय ₹ 36.05 लाख के डिमांड ड्राफ्ट के सहित बे.प.ला. को जारी करने हेतु आवेदन पत्र भी साथ में प्रस्तुत किया गया। इसी बीच, दू.वि. ने 01 अप्रैल 2008 से 31 मार्च 2010 की अवधि हेतु लाईसेंस शुल्क तथा स्पेक्ट्रम प्रभारों हेतु ₹ 92.06 लाख की दूसरी मांग (15 अक्टूबर 2009) जारी कर दी। जिसके प्रति सं.शा.क्षे.ल. ने मई 2010 में 2009-10 हेतु विलम्ब शुल्क को छोड़कर, ₹ 80.66 लाख का भुगतान किया। इस प्रकार, सं.शा.क्षे.ल. ने दू.वि. को मई 2007 से मई 2010 के बीच ₹ 1.17 करोड़ के स्पेक्ट्रम प्रभारों का भुगतान किया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि अगस्त 2008 के पश्चात् से चार वर्षों से अधिक बे.प.ला. की प्राप्ति न होने के कारण ट्रांसपोंडरों को परिचालित नहीं किया जा सका तथा ₹ 1.17 करोड़ का व्यय व्यर्थ गया। ₹ 1.52 करोड़ की कीमत के ट्रांसपोंडर भी व्यर्थ पड़े रहे तथा उनकी वारंटी की अवधि जुलाई 2009 में समाप्त हो गई।

गृह मंत्रालय (मार्च 2013) ने उपरोक्त तथ्य स्वीकार करते हुए बताया कि पत्तन, नौवहन एवं उड्डयन महानिदेशालय द्वारा लाइसेंस को जारी करने हेतु दूरसंचार मंत्रालय से लगातार अनुसरण करने के बावजूद भी, इसे प्राप्त नहीं किया जा सका था। मंत्रालय ने आगे बताया कि उन्होंने इस मामले में संपर्क स्थापित करने के लिए दू.वि. में स्टाफ की तैनाती कर दी थी।

इस प्रकार, ₹ 1.17 करोड़ के स्पेक्ट्रम प्रभारों का भुगतान करने के पश्चात् भी, विभाग, पायलट को विमान चालन सहायता प्रदान करने एवं हेलीकॉप्टर की हवाई सुरक्षा सुनिश्चित करने में असफल रहा, जैसा कि अभिप्रेत किया गया था। केवल यही राशि व्यर्थ नहीं गई, अपितु ₹ 1.52 करोड़ की कीमत का उपकरण भी, वारंटी समाप्ति पश्चात् व्यर्थ पड़ा था।

सं.शा.क्षे. चण्डीगढ़ प्रशासन

14.9 राजस्व हानि

नयी खरीदी गयी 20 वातानुकूलित बसों को शुरुआत में नहीं चलाने और बाद में उन्हें लम्बे रूटों, जिनके लिए उनकी संरचनात्मक रूपरेखा बनायी गयी थी, पर चलाने की बजाय स्थानीय रूटों पर चलाने के कारण चं.प.उ. को ₹ 58.97 लाख की राजस्व हानि हुई थी।

चण्डीगढ़ परिवहन उपक्रम (चं.प.उ.) ने चण्डीगढ़ प्रशासन के पास अनुपयोगी साधारण लम्बी रूट की बसों के स्थान पर 20 साधारण वातानुकूलित बसों की खरीद का प्रस्ताव (सितम्बर 2009) भेजा। साधारण बसों को वातानुकूलित बसों से बदलने की आवश्यकता पंजाब इलाके में केवल 10 प्रतिशत अतिरिक्त किराये पर चलने वाली लम्बी दूरी की वातानुकूलित बसों के साथ प्रतिस्पर्धा करने के लिए महसूस की गयी थी। चण्डीगढ़ प्रशासन ने ₹ 3.06 करोड़ की लागत पर 20 चेसिस (साधारण जिला टाइप वातानुकूलित) की खरीद हेतु अनुमोदन (22 फरवरी 2010) प्रदान किया। सितम्बर-अक्तूबर 2010 के दौरान प्राप्त चेसिसों का निर्माण¹⁹ ₹ 2.87 करोड़ की लागत पर लंबे रूट की बसों के मानदंड के अनुसार हुआ था। इन बसों को राज्य परिवहन प्राधिकरण (रा.प.प्रा.) द्वारा जनवरी 2011 से मार्च 2011 के दौरान पारित किया गया था।

राज्य परिवहन प्राधिकरण (रा.प.प्रा.) द्वारा इन बसों को पारित करने के बाद, 27 एवं 28 जनवरी 2011 को स्थानीय परिचालन हेतु कुछ बसें सड़क पर उतारी गयीं। स्थानीय परिचालन के दौरान, नीचे बतायी गयीं कुछ संरचनात्मक समस्याएं देखी गयी थीं क्योंकि बसों को लंबे रूट के लिए बनाया गया था।

- इन बसों का निर्माण जिला टाइप की बसों हेतु मानदण्डों के अनुसार किया गया था। इन बसों का परिमाण अर्थात् लम्बाई, ऊँचाई तथा दरवाजे स्थानीय बसों से अलग थे।
- इन बसों की ऊँचाई मौजूदा स्थानीय बसों से डेढ़ फुट अधिक थी,
- दरवाजे बहुत छोटे थे जो स्थानीय परिचालन हेतु सुविधाजनक नहीं थे। बस में खड़े यात्रियों की मदद के लिए कोई हैण्डल बार नहीं लगाया गया था। यात्रियों के उतरने और चढ़ने के लिए बस का पायदान निम्न तल वाली स्थानीय बसों से

¹⁹ जिला टाइप बसों का निर्माण लंबे रूट बसों के लिए निर्धारित मानदंड जैसे लम्बाई, ऊँचाई, दरवाजे और आंतरिक साज-सज्जा के अनुरूप किया गया जो स्थानीय रूट बसों से अलग थे।

काफी उँचा था जो बच्चों, वरिष्ठ नागरिकों और विकलांग व्यक्तियों के लिए असुविधाजनक था।

- बस में चालक केबिन था जो बस को खड़ा करते समय और बस चलाते समय चालक के लिए बस के पीछे के हिस्से को देखने में बड़ी बाधा उत्पन्न करते थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि संरचनात्मक समस्याओं को देखने के बाद (जनवरी 2011) इन बसों को फरवरी तथा मार्च 2011 की अवधि के दौरान 57 दिनों तक सड़क पर नहीं उतारा गया था, जिसके कारण ₹49.22 लाख के राजस्व की वसूली नहीं हुई (अनुबंध-13)।

लेखापरीक्षा ने इसके अतिरिक्त पाया कि चं.प.उ. (अप्रैल 2011) ने 13 बसों को औसतन 23 दिनों की अवधि हेतु स्थानीय रूटों पर चलाया जब कि इन्हें लंबे रूट के लिए बनाया गया था। इसी बीच परिवहन निदेशक ने चण्डीगढ़ प्रशासन से इन वातानुकूलित बसों को लंबे रूटों पर चलाने की अनुमति देने का अनुरोध किया (5 अप्रैल 2011)। चण्डीगढ़ प्रशासन ने चं.प.उ. की इन बसों को उप-नगरीय इलाकों में परिवहन सुविधाओं को मजबूत करने के लिए लगाने का निर्देश (15 अप्रैल 2011) दिया ताकि तकनीकी समस्याओं का ध्यान रखा जा सके। तदनुसार, इन 20 बसों को 28 अप्रैल 2011 से उप-नगरीय रूटों पर लगा दिया गया। चूंकि स्थानीय रूट की बसें लंबी रूट की बसों की तुलना में कम राजस्व अर्जित कर रही थीं, लेखापरीक्षा जाँच से पता चला कि इन को लंबे रूटों की बजाय स्थानीय रूटों पर चलाने से, ₹ 9.74 लाख (अनुबंध-13) की कम वसूली प्राप्त हुई। अंततः फरवरी 2012 में, चण्डीगढ़ प्रशासन ने इन बसों को लंबे रूटों पर चलाने की अनुमति दे दी।

लेखापरीक्षा में इंगित करने पर, प्रबंधन ने बताया (अगस्त 2012) कि वातानुकूलित बसों को ट्राई सिटी²⁰ की जनसंख्या में कई गुणा वृद्धि के कारण बस सेवाओं की मांग में वृद्धि होने से लंबे रूटों पर नहीं चलाया जा सका। उत्तर में रा.प.प्रा. द्वारा पारित होने के 57 दिनों बाद भी बसों के नहीं चलने के मुद्दे पर कोई टिप्पणी नहीं की गई। इसके अतिरिक्त, उत्तर विश्वसनीय नहीं था क्योंकि चण्डीगढ़ प्रशासन लंबे रूट की बसें खरीदते/बनाते समय स्थानीय रूटों पर मांग से अच्छी तरह परिचित था। साथ ही, परिवहन निदेशक, जो चं.प.उ. के परिचालन के दैनिक प्रबंधन के प्रभारी थे, ने चण्डीगढ़ प्रशासन को स्पष्टतः सूचित किया था (अप्रैल 2011) कि स्थानीय रूटों पर पहले से ही पर्याप्त बसें थी और इन बसों को लंबे रूटों पर चलाने की आवश्यकता है।

²⁰ मोहाली, चण्डीगढ़ तथा पंचकुला के शहरों को ट्राई-सिटी कहते हैं।

इस प्रकार, चण्डीगढ़ प्रशासन की तरफ से खराब योजना के आधार पर वातानुकूलित बसों को प्रारंभ में खड़ी रखने और बाद में लंबे रूटों, जिसके लिए परमिट लिया गया था, पर नहीं चलाने के तदर्थ निर्णयों के परिणामस्वरूप राजकोष में ₹ 58.97 लाख की संभाव्य राजस्व-हानि हुई।

मामला मंत्रालय को मार्च 2013 में सूचित किया गया; उनका उत्तर मई 2013 तक प्रतीक्षित था।

14.10 सरकारी धन का दुर्विनियोजन

सं.शा.क्षे. चण्डीगढ़ के पंजीकरण तथा लाईसेंसिंग प्राधिकरण के रोकड़ काउंटर्सों से प्राप्त धन को खजाने में प्रेषण न करने के परिणामस्वरूप ₹ 25.68 लाख के सरकारी धन का दुर्विनियोजन हुआ।

केन्द्रीय सरकार लेखे (प्राप्तियों एवं भुगतान) नियमावली 1983 का नियम 13 (ii) प्रावधान करता है कि सभी आर्थिक लेन-देनों को जैसे ही ये किए जाएँ, जल्द से जल्द रोकड़ बही में दर्ज किया जाना चाहिए तथा जांच के प्रमाण में कार्यालयाध्यक्ष द्वारा अनुप्रमाणित किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, उपनियम (2) की शर्त पर नियम 7 (i) प्रावधान करता है कि सरकार के राजस्वों के कारण सरकारी अधिकारियों द्वारा अथवा को प्रस्तुत सभी धन को बिना अनुचित विलम्ब के समग्र रूप से खजाने में जमा किया जाएगा तथा सरकार के लेखाओं में शामिल किया जाएगा। पंजीकरण तथा लाईसेंस प्राधिकरण (पं.ला.प्रा.), सं.शा.क्षे. चण्डीगढ़ की दैनिक बही के साथ रोकड़ काउंटर्सों की प्राप्तियों, रोकड़ बही के साथ दैनिक बही तथा खजाना चालान के साथ रोकड़ बही की लेखापरीक्षा के दौरान (दिसम्बर 2011) प्रकट हुआ कि पं.ला.प्रा. ने सितम्बर 2010 तथा मार्च 2011 के बीच मोटर वाहनों के पंजीकरण शुल्क तथा ड्राइविंग लाइसेंसों को जारी करने के प्रति अपने विभिन्न रोकड़ काउंटर्सों पर ₹ 23.91 लाख²¹ की राशि प्राप्त की जिसे न तो दैनिक बही/रोकड़ बही में दर्ज किया गया था न ही खजाने में प्रेषित किया था। पूर्ण राशि, जैसा कि (अनुबंध-14) में दर्शाया गया है, का कैशियर्स द्वारा दुर्विनियोजन किया गया था।

पं.ला.प्रा. अभिलेखों की अग्रसर संवीक्षा ने यह भी प्रकट किया कि मई 2010 तथा मार्च 2011 के बीच मोटर वाहनों के पंजीकरण शुल्क के प्रति रोकड़ में प्राप्त ₹ 15.91 लाख में से केवल ₹ 14.14 लाख को दैनिक बही/रोकड़ बही में दर्ज तथा खजाने में प्रेषित

²¹ ₹ 23,41,705/- पंजीकरण शुल्क तथा ₹ 49,345/- ड्राइविंग लाईसेंस शुल्क

किया गया था। ₹ 1.77 लाख²² की शेष राशि को न तो दैनिक बही/रोकड़ बही में दर्ज किया गया था, न ही खजाने में प्रेषित किया गया था जैसा कि (अनुबंध-15) में दर्शाया गया है। इस प्रकार इस मामले को मिलाकर कुल ₹ 25.68 लाख के सरकारी धन का दुर्विनियोजन हुआ।

लेखापरीक्षा ने पाया कि नोडल अधिकारी (आ.सं.अ.) ने अपने निर्धारित कर्तव्य को पूरा नहीं किया था जिसके अनुसार मूल से खजाना स्तर तक (दैनिक बही के साथ रोकड़ काउंटर प्राप्तियों, रोकड़ बही के साथ दैनिक बही तथा खजाना चालान के साथ रोकड़ बही) प्राप्तियों का समाधान नहीं हुआ, जिसके परिणामस्वरूप सरकारी धन का दुर्विनियोजन हुआ।

लेखापरीक्षा को प्रश्न के उत्तर में पंजीकरण तथा लाईसेंसिंग प्राधिकरण ने सूचित किया (अगस्त 2012) कि दुर्विनियोजित राशि को वसूल नहीं किया जा सका तथा मामले के अंतिम परिणाम को जल्द ही सूचित किया जाएगा।

मामला सं.शा.क्षे., चण्डीगढ़ के वित्त सचिव, गृह सचिव तथा उपायुक्त को सूचित (जनवरी 2012, नवम्बर 2012 तथा मार्च 2013) किया गया था तथा उनका उत्तर अप्रैल 2013 तक प्रतीक्षित था।

चण्डीगढ़ प्रशासन-पुलिस विभाग

14.11 पुलिस बल की तैनाती हेतु प्रभारों की वसूली न होना

पंजाब क्रिकेट संघ (पं.क्रि.सं.) एवं किंग्स XI, पंजाब को पुलिस बल उपलब्ध कराने में नियमों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप, के.शा.क्षे. प्रशासन, चण्डीगढ़ द्वारा ₹ 8.92 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

पंजाब पुलिस नियमावली 1934 (के.शा.क्षे. चण्डीगढ़ में लागू) के अनुसार, निजी व्यक्तियों, कार्पोरेट निकायों, अथवा व्यवसायिक कंपनियों द्वारा अतिरिक्त पुलिस के लिए आवेदन करने पर इसकी आपूर्ति, अधीक्षक के निर्णय पर, जिला मेजिस्ट्रेट के सामान्य दिशानिर्देशों के अधीन की जाएगी। इसके अतिरिक्त नियमानुसार, अतिरिक्त पुलिस को अग्रिम में पूरा भुगतान किए बिना प्रदान नहीं किया जा सकता।

संघ शासित क्षेत्र चण्डीगढ़ ने निजी पार्टियों अर्थात् राष्ट्रीयकृत बैंक, पंजाब क्रिकेट संघ मोहाली एवं इण्डियन प्रीमियर लीग टीम-किंग्स XI, पंजाब को सुरक्षा प्रयोजनों हेतु भुगतान के आधार पर पुलिस बल उपलब्ध कराया था।

²² ₹ 15,91,120/- घटा ₹ 14,14,185/-

पुलिस महानिरीक्षक, सं.शा.क्षे. प्रशासन के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से ज्ञात हुआ कि पंजाब क्रिकेट संघ (पं.क्रि.सं.), मोहाली एवं किंग्स XI, पंजाब (आई.पी.एल. टीम) के अनुरोध पर सं.शा.क्षे. प्रशासन चण्डीगढ़ (म.नि. पुलिस) ने विश्व कप (2011) एवं 2010, 2011 तथा 2012 में आई.पी.एल. क्रिकेट मैचों में भाग लेने वाली विभिन्न टीमों की सुरक्षा हेतु पुलिस बल प्रदान किया था। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने पाया कि ₹ 8.92 करोड़ का पूरा भुगतान अग्रिम में लिए बिना बल प्रदान किए गये थे (अनुबंध-16)। पाँच मामलों में, सं.शा.क्षे. प्रशासन ने आयोजन के पूरा होने के बाद बिल जारी किये थे। राष्ट्रीयकृत बैंकों के मामले में भुगतान समय पर प्राप्त हुए थे।

लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने पर (दिसम्बर 2011), सं.शा.क्षे. प्रशासन चण्डीगढ़ के पुलिस महानिरीक्षण ने सूचित किया (जुलाई 2012) कि उन्होंने क्रिकेट टीमों की सुरक्षा हेतु प्रदान किये गये पुलिस बल की राशि की वसूली हेतु संबंधित प्राधिकारियों को बिल जारी कर दिये थे। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सं.शा.क्षे. प्रशासन ने नियमों का पालन नहीं किया था जिनके अनुसार निजी पार्टियों को अतिरिक्त पुलिस, पूरा भुगतान अग्रिम लिए बिना नहीं दी जा सकती थी।

लेखापरीक्षा द्वारा मामले को इंगित किये जाने (नवम्बर 2011) के बाद भी, सं.शा.क्षे. प्रशासन मार्च 2012 से मई 2012 के दौरान निजी पार्टियों को अग्रिम में बिल जारी किये बिना पुलिस बल प्रदान करता रहा, जिसके लिए बिल जुलाई 2012 में जारी किया गया था। इसके अतिरिक्त सं.शा.क्षे. प्रशासन द्वारा निजी पार्टियों से लंबे समय से बकाया राशियों (नवम्बर 2009 के बाद से) की वसूली हेतु कोई प्रभावी कदम नहीं उठाये गये थे। इसके परिणामस्वरूप ₹ 8.92 करोड़ की सरकारी प्राप्तियां जारी न हो सकी।

मामला अगस्त 2012 में गृह मंत्रालय को भेजा गया था; उनका उत्तर अप्रैल 2013 तक प्रतीक्षित था।

चण्डीगढ़ भवन एवं अन्य निर्माण श्रमिक कल्याण बोर्ड, चण्डीगढ़

14.12 निर्माण श्रमिकों के कल्याण हेतु एकत्रित ₹ 28.04 करोड़ के उपकर का उपयोग नहीं होने के कारण लक्ष्य की उपलब्धि न होना

भवन एवं अन्य निर्माण श्रमिकों के लाभ हेतु कल्याण-योजनाओं के कार्यान्वयन न होने के कारण, सरकार, सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम तथा अन्य से एकत्रित ₹ 28.04 करोड़ के उपकर अप्रयुक्त रहा।

प्रस्तावना

भारत सरकार (भा.स.) ने 'भवन तथा अन्य निर्माण श्रमिक' (नियोजन एवं सेवा शर्तें विनियमन) अधिनियम, 1996 का प्रत्येक राज्य में सामाजिक सुरक्षा योजना शुरू करने

के लिए एक कल्याण बोर्ड की स्थापना हेतु अधिनियमित किया था। भा.स. ने " भवन तथा अन्य निर्माण श्रमिक कल्याण उपकर अधिनियम, 1996 " का भी अधिनियमन किया जिसके अनुसार अधिनियम के अंतर्गत नियम बनाने की शक्ति केवल भा.स. के पास होगी। बोर्ड के संसाधनों का आवर्धन करने के लिए, सितम्बर 1996 में संशोधित उपकर अधिनियम की धारा 3 नियोक्ता पर निर्माण के कुल लागत के एक प्रतिशत के दर से उपकर के उद्ग्रहण का प्रावधान करती है। नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के राज्य सरकार²³ से संबंधित कम से कम पांच लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में, भवन एवं अन्य निर्माण श्रमिकों के उपकर के लाभ हेतु कल्याण योजनाओं के कार्यान्वयन में अनियमितताएं उल्लिखित की गयी थी।

श्रमिकों की सुरक्षा, स्वास्थ्य एवं कल्याण के लिए, संघ शासित क्षेत्र चण्डीगढ़ ने दिनांक 18 जुलाई 2008 की अधिसूचना के द्वारा "चण्डीगढ़ भवन एवं अन्य निर्माण श्रमिक कल्याण बोर्ड (बोर्ड) चण्डीगढ़ " गठित किया। चण्डीगढ़ प्रशासन, श्रम विभाग ने 17 सितम्बर 2009 की अधिसूचना के माध्यम से चण्डीगढ़ भवन एवं अन्य निर्माण श्रमिक (नियोजन एवं सेवा शर्तों विनियमन) नियमावली, 2009 बनायी और उपकर अधिनियम की आवश्यकतानुसार एक प्रतिशत की दर से (सितम्बर 2009) उपकर लगाया।

निधियों का सृजन एवं इसके उद्देश्य:

चण्डीगढ़ भवन एवं अन्य निर्माण श्रमिक (नियोजन एवं सेवा शर्तों विनियमन) नियमावली, 2009 के नियम 268 ने निर्धारित किया कि इन नियमों के प्रभाव में आने के तुरंत बाद से ही बोर्ड " चण्डीगढ़ भवन तथा अन्य निर्माण श्रमिक कल्याण निधि " के नाम से एक निधि का निर्माण करे और इसमें भवन तथा अन्य निर्माण श्रमिक कल्याण उपकर अधिनियम, 1996 के अंतर्गत वसूल उपकर की प्राप्तियाँ जमा की जाएँ। इस प्रकार एकत्रित निधियों को भवन तथा अन्य निर्माण श्रमिकों के कल्याण हेतु पेंशन लाभों, दुर्घटना के मामले में सहायता मकान बनाने के लिए ऋणों, बीमा योजना, बच्चों की शिक्षा के लिए वित्तीय सहायता, चिकित्सकीय सहायता, मातृत्व सहायता आदि योजना पर व्यय करना अपेक्षित था। 18 से 60 वर्षों की आयु वर्ग के बीच के निर्माण श्रमिकों को, ऐसी योजनाओं के अंतर्गत लाभ उठाने के पात्र होने के लिए स्वयं को बोर्ड के साथ पंजीकृत करना था।

²³ हि.प्र. 2012 के प्रतिवेदन सं. 1 का पैरा 3.1, ज.एवं क.-2013 के प्रतिवेदन सं.1 का पैरा 2.4, हरियाणा-2013 के प्रतिवेदन सं. 3 का पैरा 2.1, दिल्ली-2013 के प्रतिवेदन सं. 2 का पैरा 3.4 तथा पंजाब-2013 के प्रतिवेदन सं. 3 का पैरा 3.3

बोर्ड के संसाधन:

उपकर अधिनियम के अंतर्गत एकत्रित उपकर नियोक्ता एवं श्रमिकों से पंजीकरण शुल्क तथा श्रमिकों से प्राप्त मासिक अंशदान, बोर्ड की निधि के प्रमुख स्रोत थे। निधि को बोर्ड द्वारा श्रमिकों के कल्याण योजनाओं, वेतन, भत्ते तथा सदस्यों, अधिकारियों एवं अन्य कर्मचारियों के अन्य परिश्रमिकों और अन्य प्रशासनिक व्यय, आदि पर लगाना आवश्यक था। वर्ष 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान प्राप्त निधियों एवं किये गये व्यय की वर्ष-वार स्थिति निम्न तालिका में दर्शायी गयी है:

(₹ लाख में)

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	कुल
प्राप्तियाँ	746.60	976.67	1166.81	2890.08
व्यय				
कल्याणकारी योजना	27.04	11.72	24.03	62.79
अन्य व्यय	4.99	6.06	12.02	23.07
कुल व्यय	32.03	17.78	36.05	85.86
उपयोग प्रतिशतता	4.29	1.82	3.49	
अप्रयुक्त राशि				2804.22

(क) जैसा कि उपरोक्त तालिका से स्पष्ट है, वर्ष 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान निधियों की उपयोग प्रतिशतता केवल 1.82 और 4.29 के मध्य थी।

(ख) बोर्ड ने 2009-13 की अवधि (31 मार्च 2013 तक) के दौरान विभिन्न सरकारी विभागों, सार्वजनिक क्षेत्रीय उपक्रम एवं निजी ठेकेदारों से श्रम उपकर की प्राप्ति के रूप में ₹ 28.90 करोड़ की राशि प्राप्त की थी। इसमें ₹ 62.79 लाख अर्थात् केवल 2.17 प्रतिशत कल्याण योजनाओं/उपायों पर और ₹ 23.07 लाख प्रशासनिक व्ययों पर उपरोक्त अवधि के दौरान उपयोग हुआ था। इसके अतिरिक्त यह भी पाया गया कि कल्याण योजनाओं पर किये गये ₹ 62.79 लाख के व्यय का प्रमुख हिस्सा एम्बुलेंस वैन तथा मोबाइल डिस्पेंसरी की एक बार में की गई खरीद और कंबलों एवं प्रेशर कुकरों के वितरण पर किया गया था। ₹ 28.04 करोड़ की शेष राशि (उस अवधि के दौरान निवेश पर अर्जित ब्याज को छोड़कर) अप्रयुक्त पड़ी रही थी।

योजनाओं के क्रियान्वयन में कमियाँ:

कार्यान्वयन अभिकरणों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा में निम्नलिखित कमियाँ पायी गयीं;

- बोर्ड ने चण्डीगढ़ में कार्यरत भवनों और अन्य निर्माण श्रमिकों की वास्तविक संख्या जानने के लिए कोई सर्वेक्षण नहीं करवाया था।
- 9768 पंजीकृत श्रमिकों (सदस्य) में से केवल 12 (31-3-2013 तक) को ₹ 3.32 लाख का लाभ मृत्यु/दुर्घटना/अंत्येष्टि सहायता के अंतर्गत प्राप्त हुआ।
- केवल दो श्रमिकों को मातृत्व लाभ योजना के तहत ₹ 0.10 लाख का लाभ मिला।
- केवल दो श्रमिकों को कन्यादान योजना के अंतर्गत ₹ 0.26 लाख का लाभ मिला।
- 9768 सदस्यों में से केवल 24 श्रमिकों को मासिक पेंशन मिल रही थी और 31.3.2013 तक कुल अदा राशि ₹ 1.04 लाख थी।

इस प्रकार, ₹ 5.12 लाख के अल्प राशि के निर्गम से कल्याण योजनाओं के माध्यम से श्रमिकों को लाभ पहुँचाने का प्रयोजन सिद्ध करने की संभावना नहीं थी।

बोर्ड ने यह स्वीकार करते हुए कि श्रमिकों की वास्तविक संख्या जानने के लिए कोई सर्वेक्षण नहीं कराया गया, आगे बताया (दिसम्बर 2012) कि बोर्ड का प्रयास होगा कि भवन श्रमिकों को अधिक लाभ पहुँचाया जाए ताकि भवन एवं अन्य निर्माण श्रमिकों के कल्याण हेतु श्रम उपकर का अधिकतम उपयोग किया जा सके।

मामले को सं.शा.क्षे. प्रशासन (अगस्त 2012) और भारत सरकार (फरवरी 2013) को भी सूचित कर दिया गया था; उनका उत्तर अप्रैल 2013 तक प्रतीक्षित था।