

अध्याय XIII: शिपिंग मंत्रालय

शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड

13.1 जहाजों का निपटान

13.1.1 प्रस्तावना

शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कम्पनी) का गठन अक्टूबर 1961 में इस्टर्न शिपिंग कारपोरेशन और वेस्टर्न शिपिंग कारपोरेशन को मिला कर किया गया था। भारत सरकार ने कम्पनी को "नवरत्न" की पदवी दी (अगस्त 2008), यह भारतीय टनधारिता का लगभग एक तिहाई का मालिक और संचालक है और विभिन्न प्रकार की समुद्री व्यापार सेवाएं जैसे टैंकर, थोक, यात्री पोत इत्यादि प्रदान करता है।

भारत सरकार, शिपिंग मंत्रालय ने विभिन्न श्रेणियों के जहाजों का उपयोगिता काल निर्धारित किया था (अप्रैल 1995) जिसके अनुसार उपयोगिता काल के 20 वर्ष और 25 वर्ष की समाप्ति पर टैंकरों और थोक वाहकों को क्रमशः रद्द/निपटान किया जा सकता था। कम्पनी ने 2009-10 से 2011-12 की अवधि के दौरान 30¹ जहाजों (अनुबंध-IV) का निपटान किया और शुद्ध बिक्री से आय के रूप में ₹ 598.67 करोड़ प्राप्त किए जैसा की नीचे विवरण दिया गया है:

तालिका I

(₹ करोड़ में)

वर्ष	जहाजों की संख्या	डीडब्ल्यूटी ² (एमटी)	बिक्री से आय
2009-10	8	453540.00	122.52
2010-11	9	520426.90	200.97
2011-12	13	568657.14	275.18
कुल	30	1542624.04	598.67

13.1.2 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र

लेखापरीक्षा ने जून 2012 से अक्टूबर 2012 की अवधि के दौरान कम्पनी द्वारा वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान निपटाए गए 30 जहाजों की बिक्री से संबंधित अभिलेखों की जांच की।

¹ वर्ष 2011-12 के दौरान बेचे गये 7 जहाज एमवी डा. नागेन्द्र सिंह, को लेखापरीक्षा में शामिल नहीं किया गया था इस जहाज को आग के कारण अनुमानित कुल हानि (सीटीएल) के रूप में घोषित करने पर कम्पनी को जहाज का पूरा बीमा मूल्य प्राप्त हुआ था। बिक्री बीमा कम्पनी की ओर से की गई थी।

² डेड वेट टनेज (डीडब्ल्यूटी) जहाज के भार को घटा कर कोई भी भारित स्थिति है। इसमें चालक दल, यात्रियों, कार्गो, ईंधन, पानी और भंडार का भार सम्मिलित हैं।

वाणिज्यिक जहाजरानी विभाग (शिपिंग मंत्रालय) में निपटाए गए जहाजों के पंजीकरण रद्द करने से संबंधित अभिलेखों की भी जाँच की गई थी।

13.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा अध्ययन यह निर्धारित करने के लिए किया गया था कि क्या:

- जहाज के उपयोगी जीवन का पता लगाने के लिए तकनीकी आर्थिक अध्ययन (टीईएस) की तैयारी करते समय विवेकपूर्ण मानदंडों* को एकसमान रूप से लागू किया है; जिससे उसे बेचने या आगे व्यापार के लिए उपयोग हेतु उचित निर्णय लिया जा सके।
- आर्थिक जीवन और बिक्री की मूल कीमत के आकलन के आधार पर, सभी सही और सुसंगत प्रतिमानों पर विचार किया गया और उपयुक्त और समान रूप से लागू किया गया।
- एक प्रतिस्पर्धात्मक और सुदृढ़ बोली प्रक्रिया विद्यमान थी।
- भारत सरकार के निर्देशों सहित नियमों और विनियमों का अनुपालन और बिक्री के नियम और शर्तों के अनुरूप किया गया था।

13.1.4 लेखापरीक्षा मानदण्ड

जहाजों के निपटान की प्रणाली की निम्न से प्राप्त मानदंडों के प्रति जाँच की गई थी:

- जहाजों के निपटान से संबंधित भारत सरकार द्वारा जारी दिशानिर्देश;
- कम्पनी द्वारा जारी दिशानिर्देश और बोर्ड द्वारा लिए गए निर्णय;
- निविदाकरण दस्तावेजों में नियम और शर्तें;
- उद्योग में अपनाई गई अच्छी प्रथाएँ।

13.1.5 लेखापरीक्षा प्रणाली

जहाजों के आर्थिक मूल्य का पता लगाने के लिए तकनीकी आर्थिक अध्ययन (टीईएस) तैयार करने से संबंधित अभिलेखों की नमूना जाँच इस संबंध में जारी निदेशों के साथ की गई थी जहाजों की व्यक्तिगत बिक्री के मामलों की नमूना जाँच किए गए समझौते के संदर्भ में नियम और शर्तों और जारी दिशानिर्देशों के अनुसार की गई थी। बोली और बिक्री के लिए ठेका देने की प्रक्रिया को कम्पनी द्वारा बनाए गए दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए देखा गया था।

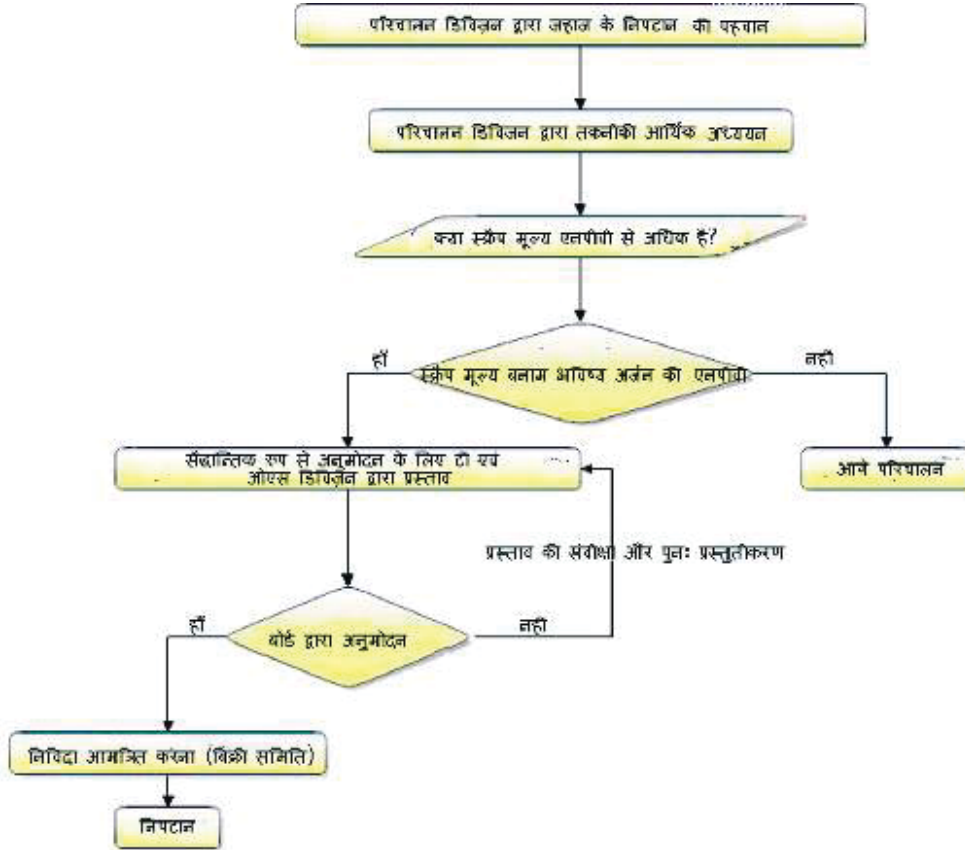
13.1.6 निपटान की प्रक्रिया

कम्पनी के संघ के अनुच्छेद 150 (2) (डी) की शर्तों में निदेशक बोर्ड को उन जहाजों के निपटान का निर्णय लेने का अधिकार है जो आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं थे। भारत सरकार के दिनांक 16

* टीईएस एकसमान मानदंडों का प्रयोग कर जैसे क्लार्कसन साप्ताहिक में पिछले तीन महीनों में प्रकाशित उच्चतम स्क्रैप दर, ड्रेवरी पत्रिका में प्रकाशित तीन वर्षों के लिए संभावित भविष्य अर्जन, अगले तीन वर्षों के लिए अनुमानित व्यय इत्यादि द्वारा एक निर्णय पर पहुंचने के लिए किया जाता है कि क्या जहाज को बेचा जाए या आगे प्रयोग किया जाए।

अप्रैल 1990 के का. ज्ञा. के अनुसार कम्पनी को भारत सरकार के भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों का अनुसरण करना था।

निपटान प्रक्रिया में चरणों को दर्शाता फ्लो चार्ट निम्नानुसार है:



13.1.7 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

13.1.7.1 सरकार द्वारा अनुमोदित दिशानिर्देशों के आधार पर किए गए निपटान की प्रक्रिया

भूतल परिवहन मंत्रालय ने जहाजों की बिक्री/ रद्द कारण के लिए दिशानिर्देश निर्धारित किए थे (अप्रैल 1990)। कम्पनी ने दिशानिर्देशों को संशोधित किया (अगस्त 2000) और शिपिंग मंत्रालय ने भी इसका अनुमोदन किया (जून 2001)। कम्पनी ने फिर दिशानिर्देशों को संशोधित किया और मंत्रालय को अनुमोदन हेतु प्रस्तुत किया (अप्रैल 2004)। मंत्रालय ने प्रस्ताव को अस्वीकार करते हुए (दिसम्बर 2004) कम्पनी को मौजूदा दिशानिर्देश/प्रक्रियाओं का सही रूप से अनुसरण करने के निर्देश दिए। तथापि, निदेशक बोर्ड ने संशोधित दिशानिर्देशों को अनुमोदित किया (मई/जुलाई 2010) और उसके बाद नए दिशानिर्देशों का अनुसरण किया। तथापि, इसे मंत्रालय को केवल सूचना हेतु भेजा गया था (अक्टूबर 2010)। मंत्रालय से कोई विशिष्ट अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था।

प्रबन्धन/मंत्रालय ने बताया (नवम्बर 2012/फरवरी 2013) कि एससीआई बोर्ड ने अपनी बैठक के दौरान (अप्रैल 2009) पाया कि एससीआई को 01 अगस्त 2008 में भारत सरकार द्वारा "नवरत्न" की पदवी दी गई थी और इस लिए एससीआई को मौजूदा निपटान दिशानिर्देशों को संशोधित करने की

संस्तुती की थी। इसके बाद "एससीआई के जहाजों के निपटान के लिए दिशानिर्देशों" को संशोधित किया गया और एससीआई बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया था (जुलाई 2010)।

मंत्रालय ने आगे बताया (फरवरी 2013) कि शिपिंग मंत्रालय (एमओएस) ने एससीआई बोर्ड पर दो निदेशको को नामित किया था और जब इस विषय पर चर्चा और विचार किया जा रहा था तो कम से कम एक निदेशक बोर्ड की बैठक में मौजूदा था। इस प्रकार, एमओएस के मत के बारे में एससीआई बोर्ड पर सरकारी निदेशको द्वारा अवगत/विचार किया गया।

उत्तर पर इस तथ्य के प्रकाश में विचार किया जाना चाहिए कि संयुक्त सचिव (शिपिंग मंत्रालय), एससीआई के बोर्ड में एक सरकारी निदेशक ने स्पष्ट किया (नवम्बर 2011) कि निपटान दिशानिर्देशों में किसी भी प्रकार के बदलाव के लिए सरकार का अनुमोदन आवश्यक है। बोर्ड द्वारा इस तथ्य की अनदेखी की गई और सरकार के अनुमोदन के बिना नए दिशानिर्देशों का अनुसरण किया गया।

2001 और 2010 के दिशानिर्देशों के बीच मुख्य बदलाव नीचे दिए गए हैं:

तालिका 2

विषय	2001 के दिशानिर्देश	2010 के दिशानिर्देश
बिक्री कीमत	जैसाकि टीईएस का अन्तिम निष्कर्ष था, वसूली योग्य बिक्री मूल्य पर जहाज के निपटान के लिए सैद्धान्तिक मंजूरी प्राप्त की गई थी।	जैसाकि टीईएस में निष्कर्ष निकाला गया था, उगाही योग्य बिक्री मूल्य पर जहाज के निपटान के लिए सैद्धान्तिक मंजूरी प्राप्त की गई थी। इसके अतिरिक्त, बोर्ड द्वारा अनुमोदित (-)10 प्रतिशत तक बिक्री कीमत पर जहाज के निपटान के लिए बोर्ड सीएमडी को प्राधिकृत करेगा। इस प्रकार, शुद्ध वसूली योग्य बिक्री मूल्य में 10 प्रतिशत तक की कमी की अनुमति दी गई थी जैसाकि टीईएस में अन्तिम निष्कर्ष निकाला गया था।
पुनः निविदाकरण	उस मामले में जब प्रस्तावित कीमत बोर्ड की अनुमोदित कीमत से कम हो, एच 1 द्वारा समर्थन न देने इत्यादि के कारण निविदा को अन्तिम रूप न दिए जाने पर पुनः निविदा की जानी थी।	उस मामले में यदि एच 1 बोलीदाता पीछे हट जाता है तो सीएमडी की अनुमति से बिक्री समिति के पास सभी प्रतिभागी बोलीदाताओं को पुनः निविदा करने के बजाय (एच 1 बोलीदाता को छोड़कर) थोड़े समय में, जैसे 24 घंटे में, नई बोलियां प्रस्तुत करने का विकल्प होगा।
अन्तिम अनुमोदन	बिक्री समिति की सिफारिशें पहले सीएमडी को प्रस्तुत और उसके बाद निदेशक बोर्ड को उनके अन्तिम अनुमोदन के लिए प्रस्तुत की जाएंगी।	यदि एच 1 बोली बोर्ड द्वारा अधिकृत कीमत बैंड के अंदर हो तो सीएमडी जहाज की बिक्री के अनुमोदन के लिए अधिकृत होगा। तथापि, यदि कीमत, कीमत बैंड से कम हो तो उस मामले में प्रस्ताव को अन्तिम अनुमोदन के लिए एससीआई बोर्ड को प्रस्तुत किया जाता है।

उपरोक्त के संदर्भ में की गई लेखापरीक्षा आपत्तियाँ निम्नानुसार थी:-

(क) 2010 के दिशानिर्देशों में यह समाविष्ट किया गया था कि उस मामले में यदि एच1 बोलीदाता पीछे हट जाता है तो सीएमडी की सहमति से बिक्री समिति के पास पुनः निविदा करने के बजाय, सभी प्रतिभागी बोलीदाताओं से (एच/1 बोलीदाता को छोड़कर) कम समय के अन्दर जैसे कि 24 घंटे में, (स्नैप बोलियाँ) बोलियाँ आमंत्रित करने का विकल्प होगा। चूंकि उद्धृत दरों से सभी बोलीदाता परिचित थे (निविदा खोलने के समय) बेहतर दरें पाने का मौका प्रतिबंधित था और मौजूदा निविदाकर्ताओं को ऐसे दर उद्धृत करते हुए देखा गया जोकि वास्तविक निविदा के एच 1 से हमेशा ही कम थे। चार जहाजों के मामले में यह देखा गया कि स्नैप बोलियाँ मौजूदा बोलीदाताओं से आमंत्रित की गई थी, वसूली गई कीमत एच1 कीमत से ₹ 3.39 करोड़ कम थी जैसा कि नीचे दिया गया है:-

तालिका 3

क्रम सं.	जहाज का नाम	पहली निविदा में एच1 कीमत	स्नैप बोली में वसूली गई कीमत	अन्तर	विनियम दर	₹ लाख में
		(यूएसडी लाख में)				
1	ऋषिकेश	40.82	39.42	1.40	51.77	72.48
2	जदुनाथ सिंह	38.34	36.50	1.84	46.58	85.82
3	पीरू सिंह	39.40	37.51	1.89	47.06	89.15
4	लोक राजेश्वरी	30.10	28.07	2.03	44.96	91.20
	कुल					338.65 या 3.39 करोड़

यदि स्नैप बोली के पीछे का इरादा त्वरित बिक्री का था, तो यह असफल हो गया था, क्योंकि स्नैप बोली की प्रक्रिया वास्तविक बोलियों के खुलने के 14 और 33 दिनों के बीच काफी विलम्ब के बाद प्रारंभ की गई थी।

मंत्रालय ने बताया (फरवरी 2013) कि स्नैप बोलियों में अत्याधिक विलम्ब एच 1 बोलीदाता द्वारा पीछे हटने या उसकी एच 1 बोली का अस्वीकार करने के कारण हुआ था।

उत्तर तथ्यात्मक था। ऐसे विलम्ब से ₹ 3.51 करोड़ तक के स्थायी प्रभारों पर परिहार्य व्यय हुआ जैसा नीचे विस्तृत रूप से दिया गया है:

तालिका 4

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	जहाज का नाम	स्नैप बोली आमंत्रित करने में विलम्ब (दिन)	स्थायी प्रभार प्रति दिन	कुल
1	ऋषिकेश	33	0.03	0.99
2	जदुनाथ सिंह	18	0.04	0.72

3	पीरू सिंह	31	0.04	1.24
4	लोक राजेश्वरी	14	0.04	0.56
	कुल	96	0.15	3.51

इसके विपरीत, चार मामलों में कीमत बैंड से प्राप्त कम उद्धरणों के कारण जहाँ पुनः निविदा की जानी थी, कम्पनी पुनः निविदा प्रक्रिया स्नैप बोली प्रक्रिया से काफी जल्दी पूरी कर सकती थी जैसा कि निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता है:

तालिका 5

क्रम संख्या	जहाज का नाम	निविदा आमंत्रित करने की तिथि	निविदा के देय तिथि	दूसरी निविदा के लिए निविदा खोलने की तिथि	तीसरी निविदा के लिए निविदा खोलने की तिथि	बिक्री की तिथि	निविदा की देय तिथि से बिक्री की देय तिथि से दिनों की संख्या (VII-IV)
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
1	हवलदार अब्दुल हामिद	02 अगस्त-10	12 अगस्त-10	24 अगस्त-10		08 सितम्बर-10	27
2	लांस नायक करम सिंह	02 अगस्त-10	09 अगस्त-10	17 अगस्त-10	24 अगस्त-10	07 सितम्बर-10	29
3	पाटलीपुत्र	19 जनवरी-12	30 जनवरी-12	09 फरवरी-12		17 फरवरी-12	18
4	निर्मलजीत सिंह शैखों	13 जनवरी-10	25 जनवरी-10	04 फरवरी-10		10 फरवरी-10	16

सिफारिश सं. 1: मौजूदा दिशानिर्देशों को विधिवत अपेक्षित मंजूरी सुनिश्चित करने के लिए संविधा की जा सकती है।

13.1.7.2 तकनीकी-आर्थिक अध्ययन

टीईएस एक समान मानदंडों के प्रयोग द्वारा जहाज को बेचने या आगे परिचालन के निर्णय पर पहुँचने के लिए किया जाता है। लेखापरीक्षा ने टीईएस बनाने में अन्तर पाए जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:-

(क) टीईएस में प्रबन्धन व्ययों का समावेश

टीईएस बनाने के लिए कम्पनी द्वारा अनुपालन की जा रही प्रक्रिया के अनुसार प्रबंधन व्यय को छोड़ा जाता था और ड्राई डाकिंग की मूल लागत को ₹ 5 करोड़ लिया जाता था। लेखापरीक्षा ने पाया कि एमवी कानपुर जहाज के मामले में, कम्पनी ने उपरोक्त के बजाय ₹ 2.86 करोड़ के प्रबंधन व्यय और ड्राई डाकिंग की मूल लागत ₹ 6 करोड़ मानी और तुरन्त रद्द करने की सिफारिश की। यदि प्रबंधन लागत को छोड़ दिया जाता और मूल लागत ₹ 5 करोड़ मानी जाती तो परिणाम और आगे परिचालन के पक्ष में था। लेखापरीक्षा ने पाया कि अन्य सभी मामलों में प्रबंधन व्ययों को छोड़ दिया गया था क्योंकि उसे बाकी के जहाजों में बांटा जाना था।

मंत्रालय ने बताया (फरवरी 2013) कि यह टीईएस बनाने में प्रबंधन व्ययों सहित पहले की प्रथा के अनुसार था। उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है क्योंकि कम्पनी ने एमवी कानपुर जहाज से पहले बेचे गए एमवी लोक प्रकाश जहाज के लिए टीईएस तैयार करते समय (मार्च 2009) प्रबंधन व्यय अलग रखा था क्योंकि इसे कम्पनी के अन्य जहाजों द्वारा वहन किया जाना था। इस प्रकार, एमवी कानपुर जहाज के मामले में प्रबंधन व्ययों को सम्मिलित करना अनुचित था और इस हद तक कि प्रक्षेपणों का सही ढंग से पूर्वानुमान नहीं लगाया गया था।

(ख) टीईएस के लिए गलत स्क्रेप दर अपनाना

जहाज की व्यवहार्यता का आंकलन आगे परिचालन के लिए या तुरन्त निपटान करने के लिए मौजूदा स्क्रेप दर की एनपीवी से तुलना आगे परिचालन हेतु की जाती थी। कम्पनी की प्रक्रिया के अनुसार टीईएस तिथि से पूर्व तीन महीनों में क्लार्कसन साप्ताहिक में प्रकाशित उच्चतम स्क्रेप दर/एलडीटी¹ को अपनाया जाता था। तथापि, हमने पाया कि 25 मामलों में, टीईएस के लिए अपनाई गई दर क्लार्कसन साप्ताहिक में प्रकाशित दरों से 0.55 से 23.36 प्रतिशत तक कम थी, जिसके परिणामस्वरूप, चार² मामलों में ₹ 60.48 करोड़ की राशि की कम आधार कीमत निर्धारित हुई, टीईएस के लिए अपनाई गई दर 2 से 5.26 प्रतिशत उच्च थी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 4.21 करोड़ तक की उच्च आधार कीमत निर्धारित हुई जैसाकि कि अनुबंध -V में दिया गया है।

इस प्रकार, वसूली योग्य स्क्रेप कीमत की गणना के लिए अपनाई गई स्क्रेप दरों में एकरूपता और निरन्तरता की कमी थी और इसके परिणामस्वरूप 25 मामलों में बोर्ड द्वारा कम आधार कीमत और चार मामलों में बोर्ड द्वारा उच्च आधार कीमत निर्धारित की गई थी।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2012) कि निदेशक बोर्ड के निर्देशों के अनुसार क्लार्कसन रिपोर्ट के अनुसार पिछले तीन महीनों के दौरान ली गई स्क्रेप दर अधिकतम थी। उत्तर में क्लार्कसन रिपोर्ट की तिथि के संदर्भ के साथ लागू स्क्रेप दर सहित टीईएस प्रस्ताव की जहाज-वार तिथि भी थी। टीईएस प्रस्ताव की तिथि पर विचार किया जाए तो संदर्भित क्लार्कसन रिपोर्ट नवीनतम रिपोर्ट थी और टीईएस की तिथि से पूर्ववर्ती 3 महीनों में अधिकतम नहीं थी।

तथापि, मंत्रालय ने बताया (फरवरी 2013) कि कम्पनी ने टीईएस के लिए क्लार्कसन रिपोर्ट में प्रकाशित औसत साप्ताहिक विध्वंस स्क्रेप दर पर विचार किया जब तक कि बोर्ड ने यह निर्देश (दिसम्बर 2011) दिया कि एनपीवी गणना के लिए पूर्ववर्ती दो महीने की अधिकतम स्क्रेप दर पर विचार किया जाना चाहिए।

तथ्य यही है कि टीईएस बनाते समय प्रबंधन द्वारा क्लार्कसन रिपोर्ट में पूर्ववर्ती 3 महीने की अधिकतम स्क्रेप दर पर विचार करने के निर्देशों की अवहेलना की गई थी।

सिफारिश सं.2 : तकनीकी आर्थिक अध्ययन रिपोर्ट को तैयार करने की प्रक्रिया को स्पष्ट रूप से परिभाषित और उसके अनुपालन को नियमित रूप से मॉनीटर करने की आवश्यकता है।

¹ लाइट डिस्प्लेसमेंट टनेज को निर्मित जहाज के भार के रूप में परिभाषित किया जाता है।

² एमटी हवलदार अब्दुल हामिद पीवीसी, एमटी लांस नायक करम सिंह पीवीसी, एमटी ले. रामा रघोबा राने पीवीसी एमटी भासीदसन जहाज

13.1.7.3 परिचालन डीवीजन द्वारा प्रस्तावों को आरंभ करने में विलम्ब और बिक्री में विलम्ब के मामले में स्क्रेप दर का संशोधन न करना।

जहाज के आर्थिक जीवन की समाप्ति की तिथि और लाईसेंसों की समाप्ति पर विचार करने के बाद परिचालन डीवीजन द्वारा किया गया टीईएस बोर्ड से सैद्धान्तिक अनुमोदन प्राप्त करने के लिए तकनीकी और परिचालन डिविजन (टी एवं ओएस) को प्रस्तुत किया गया था। निपटान के लिए अनुमोदित दिशानिर्देशों में अनुमत समयसीमा निम्नानुसार थी:

- टीईएस पूरा करने के लिए और परिचालन डिविजन द्वारा निपटान के लिए पहचाने गए जहाजों के बाद सीएमडी का अनुमोदन प्राप्त करने में 30 दिन;
- सैद्धान्तिक मंजूरी के लिए बोर्ड को टी एवं ओएस डिविजन द्वारा प्रस्ताव तैयार करने और प्रस्तुत करने के लिए पाँच दिन;
- सैद्धान्तिक अनुमोदन से जहाज के आन्तिम निपटान में 80 दिन

टीईएस के लिए विचार की गई स्क्रेप दर टीईएस को तैयार करते समय पिछले तीन महीनों के दौरान क्लार्कसन साप्ताहिक में प्रकाशित अधिकतम स्क्रेप दर पर आधारित थी। बाजार दर विभिन्न कारकों जैसे स्क्रेप टनेज भार की आपूर्ति/माँग, मजदूरी मुद्दे, सरकार के नियमों/विनियमों में परिवर्तन, इस्पात/धातु का बाजार मूल्य इत्यादि द्वारा प्रभावित थी और अत्यधिक अस्थिर थी।

जब स्क्रेप दर इतनी अस्थिर थी और साप्ताहिक आधार पर प्रकाशित की जाती थी दिशानिर्देशों के अनुसार 80 दिन निर्धारित करने के कारण कंपनी को ऐसा मूल्य प्राप्त करने जिससे बाजार मूल्य में प्रतिष्ठा बनती, में बाधा आई और इस तथ्य से और बढ़ोतरी हुई जब 30 मामलों में 13 में 80 दिनों का पालन नहीं हुआ था और बोर्ड द्वारा "सैद्धान्तिक रूप से" अनुमोदन देने की तारीख के बाद वास्तविक बिक्री 86 दिनों से 211 दिनों की अवधि के बीच सम्पादित की गई थी। इस अवधि के दौरान क्लार्कसन साप्ताहिक में स्क्रेप दरों में कई बदलाव बताए गए थे। एम वी देवप्रयाग जहाज को छोड़कर इन सभी मामलों में, कम्पनी द्वारा प्राप्त वास्तविक वसूली क्लार्कसन साप्ताहिक में प्रकाशित मौजूदा स्क्रेप दरों की तुलना में यूएसडी 8.64/एलडीटी और यूएसडी 89.47/एलडीटी की राशि से कम थी और इसके परिणामस्वरूप एक जहाज में लाभ लेने के बाद ₹ 19.94 करोड़ की कम वसूली हुई। (अनुबंध -VI)

प्रबन्धन ने बताया (नवम्बर 2012) कि जहाजों के निपटान के लिए मौजूदा दिशानिर्देश, निविदा की तिथि की "सैद्धान्तिक रूप से" मंजूरी से व्यक्तिगत गतिविधि के लिए समयावधि निर्दिष्ट नहीं करते। यदि जहाज व्यवसायिक रूप से कार्य कर रहा हो तो 80 दिनों की सीमा लागू नहीं होती थी। उत्तर में आगे बताया गया कि विस्तृत स्पष्टीकरण और प्रश्नों को हल करने की प्रक्रिया में कुछ समय लगता है।

उत्तर में यह भी स्वीकार किया गया कि टीईएस को प्रारंभ करने में विलम्ब थे और भविष्य में अनुपालन सुनिश्चित करने के साथ 115 दिनों के मानदंडों का पालन नहीं किया गया था। तथापि, मंत्रालय ने बताया (फरवरी 2013) कि अधिकतर जहाजों के निपटान के लिए प्रस्ताव प्रचालन डिविजन द्वारा समय पर प्रारंभ किया गया था और निपटान के लगभग दो महीने पहले प्रबन्धन द्वारा अनुमोदित किया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि जहाज के निपटान का निर्णय टीईएस तैयार करते समय प्रकाशित स्क्रेप दर के आधार पर लिया गया था। क्योंकि स्क्रेप दर अस्थिर थी, जब टीईएस तिथि से 80 दिनों के बाद बिक्री की गई थी तो कम्पनी को स्क्रेप दर के संशोधन पर विचार करना चाहिए था।

13.1.7.4 निविदा प्रक्रिया में विलम्ब और स्थायी प्रभारों का परिहार्य व्यय

जहाजों के निपटान के लिए दिशानिर्देश/प्रक्रिया के अनुसार, जहाजों का अन्तिम निपटान बोर्ड द्वारा सैद्धान्तिक रूप से मंजूरी के समय से 80 दिनों के अन्दर करना होता था। दिशानिर्देशों में प्रत्येक कदम जैसे निविदा आमंत्रित करना, प्राप्त प्रस्तावों का मूल्यांकन और निविदा को अन्तिम रूप देने इत्यादि के लिए आवश्यक दिनों की संख्या को निर्दिष्ट नहीं किया गया था।

कम्पनी ने आन्तरिक गतिविधियों के लिए कोई मील का पत्थर निर्धारित नहीं किया था। तथापि, यह देखा गया कि आठ मामलों में निविदाएं जहाज तैयार करने के बाद आमंत्रित की गई थी जिससे स्थायी प्रभारों पर ₹ 2.24 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। यह अवधि एक से 17 दिनों के बीच की थी जैसा कि **अनुबंध-VII** में देखा जा सकता है। चूंकि निविदाओं के आमंत्रण और बोलीदाता की प्रक्रिया में संभावित बोलीदाता द्वारा जहाज का निरीक्षण भी सम्मिलित होता है, कम्पनी को इन स्थायी प्रभारों से बचने के लिए प्रभावी नियोजन द्वारा जहाज के आगमन के समय निविदा अधिसूचना जारी करने में विलम्ब को कम करना चाहिए। जहाज के आगमन में किसी भी प्रकार के अप्रत्याशित विलम्ब की क्षतिपूर्ति बोलियों की प्रस्तुती में विस्तारण द्वारा की जा सकती है।

कम्पनी ने स्वीकार किया (नवम्बर 2012) कि जहाजों के निपटान के लिए मौजूदा दिशानिर्देश निविदा की तिथि से सैद्धान्तिक रूप से मंजूरी से व्यक्तिगत गतिविधि के लिए समयावधि निर्दिष्ट नहीं करते और आगे बताया कि जहाज के ले-अप से पहले सभी प्राथमिक निविदाकरण प्रक्रियाएं पूरी करना प्रयोगात्मक रूप से संभव नहीं था।

13.1.7.5 अत्यधिक ईंधन तेल का समावेश

कम्पनी ने जहाज निपटान कीमत में बंकरों की लागत सम्मिलित करने के संबंध में क्लार्कसन साप्ताहिक सहित विभिन्न अन्तर्राष्ट्रीय प्रकाशनों से स्पष्टीकरण प्राप्त किया (नवम्बर 2011)। प्राप्त स्पष्टीकरणों के अनुसार, बताई गई अन्तर्राष्ट्रीय कीमतें जहाज पर न्यूनतम बंकरों सहित थीं। तदनुसार जहाज निपटान उप समिति (एसडीसी) ने 140 एमटी भारी तेल की न्यूनतम मात्रा (24 एमटी/दिन उपभोग X 5 दिन जमा 15-20 टन पम्प करने योग्य नहीं के आधार पर) और 75 एमटी डीजल तेल (2.5 एमटी/दिन उपभोग/30दिन के आधार पर) की सिफारिश की (दिसम्बर 2011)। बोर्ड ने 13 जनवरी 2012 में हुई अपनी बैठक में निर्देश दिया कि "प्रबन्धन निपटान हेतु प्रस्तुत जहाजों पर बंकरों के रखरखाव की गुणवत्ता के लिए उपरोक्त मानदण्ड निर्धारित कर सकता है"।

निर्धारित न्यूनतम मात्रा को ध्यान में रखते हुए लेखापरीक्षा ने इन मानदंडों को पूर्वव्यापी ढंग से पिछले निपटान में लागू करते हुए उस सीमा का आकलन किया जिस पर प्राप्त स्क्रेप का मूल्य अत्यधिक बंकर मात्रा के कारण कम होता था और पाया कि 12 मामलों में (**अनुबंध-VIII**) सुपुर्दगी के समय अत्यधिक बंकर उपलब्ध थे जिसके परिणामस्वरूप बिक्री वसूली में ₹ 8.63 करोड़ तक की कमी हुई थी।

प्रबंधन/ मंत्रालय ने बताया (नवम्बर 2012/फरवरी 2013) कि व्यवहारिक रूप से बंकरों का उपभोग एक जहाज से दूसरे जहाज में अलग होता है जो उसके जीवनकाल, आकार और उपकरणों की

स्थिति पर निर्भर करता है। निपटान के लिए दिशानिर्देशों पर दोबारा विचार करते समय इस तथ्य को एसडीसी द्वारा भी मान्यता प्राप्त हुई थी।

तथ्य यही है कि कम्पनी ने निपटान हेतु प्रस्तुत जहाज पर बकरों की गुणवत्ता के लिए कोई मानदंड निर्धारित नहीं किए थे।

13.1.7.6 निविदा प्रक्रिया में कमियां

वर्ष 2010 में कम्पनी द्वारा अनुमोदित दिशानिर्देशों के अनुसार, निविदाओं को एक निविदा संसाधन समिति (टीपीसी) द्वारा संसाधित किया जाना जिसमें वित्त, प्रचालन और तकनीकी और अपतटीय सेवाओं से अधिकारी सम्मिलित हो जो महाप्रबंधक स्तर से कम के न हों। निपटान हेतु प्रस्तुत जहाज के विस्तृत विवरण को आईएनएसए, एमएसटीसी, एससीआई की सूची में विभिन्न जहाज दलालों को सूचित करते हुए भारतीय/विदेशी समाचार पत्रों में विज्ञापित किया जाना होता था। निविदाकर्ताओं को ईएमडी सहित निविदा, निविदा बाक्स में जमा करने को कहा जाएगा जिसे खोला जाएगा और क्रम संख्या देने के बाद निविदा दस्तावेजों को अलग किया जाएगा और टीपीसी सदस्यों या उनके नामितों द्वारा प्रारंभ किया जाएगा। 30 जहाजों की बिक्री के प्रति ऐसे 159 निविदा दस्तावेजों की जांच से निम्नलिखित कमियों का पता चला:

(i) अलग-अलग जहाजों के लिए प्राप्त निविदाओं के विवरण रखने के लिए निविदा रजिस्टर का रखरखाव नहीं किया जा रहा था।

.प्रबन्धन ने उपरोक्त को भविष्य में अनुपालन हेतु नोट किया (नवम्बर 2012)।

(ii) यद्यपि, दिशानिर्देशों में निबंधित था कि प्रमुख द्वारा जारी एक विशिष्ट अधिकार पत्र के आधार पर प्रमुख की ओर से एजेंट भाग ले सकते थे, एजेंटों द्वारा प्रस्तुत 36 निविदाओं में प्रमुख द्वारा उचित अधिकार पत्र निविदा दस्तावेज के साथ संलग्न नहीं पाए गए थे। अधिकार पत्र एक नोटरी द्वारा प्रमाणित होना आवश्यक था, निविदा प्रस्तुत करते समय ऐसा नहीं पाया गया था।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2012) कि ई-मेल द्वारा प्राप्त अधिकार पत्र फाइल में नहीं रखे गए थे। उसने आगे बताया कि मौजूदा दिशानिर्देशों में नोटरीकृत अधिकार पत्रों की प्राप्ति की आवश्यकता का उल्लेख नहीं था। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि कानूनी रूप से वैध करने के लिए एक नोटरी द्वारा हस्ताक्षरित अधिकार पत्रों को संलग्न करना चाहिए था।

(iii) 159 निविदा दस्तावेजों में से आठ में, फार्म में निविदाकर्ताओं के हस्ताक्षर नहीं थे। एमटी साबरीमाला जहाज के मामले में, हालांकि जहाज मै. अनिसा शिपिंग को बेचा गया था, निविदा दस्तावेज बिना हस्ताक्षर के रह गए थे। दिशानिर्देशों के उल्लंघन के अलावा, पीछे हट जाने के मामले के गंभीर प्रभाव थे जिसका परिणाम निविदाओं को अन्तिम रूप नहीं दिया जाना था।

प्रबन्धन ने उपरोक्त को भविष्य में अनुपालन हेतु नोट कर लिया (नवम्बर 2012)।

(iv) मै. कल्थिया शिप ब्रेकिंग लि. ने जहाज एमटी लांस नायक करम सिंह के लिए खरीदे गए फार्म में जहाज एमटी हवलदार अब्दुल हमीद पीवीसी के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। जब स्वीकृति पत्र फर्म को भेजा गया, तो कम्पनी ने कहा (अगस्त 2010) कि उन्होंने न तो ईएमडी का भुगतान किया और न ही जहाज एमटी हवलदार अब्दुल हमीद पीवीसी के

लिए दरें उद्धृत की बल्कि इसके बजाए प्रस्ताव जहाज़ एमटी लांस नायक करम सिंह पीवीसी के लिए किया गया था। तथापि, दीर्घावधिक सौहार्दपूर्ण संबंधों के मद्देनज़र, कम्पनी ने प्रस्ताव स्वीकार कर लिया।

प्रबंधन ने टिप्पणी स्वीकार की और कहा (नवम्बर 2012) कि ऐसा पुनः निविदाकरण में और विलम्ब से बचने के लिए कम्पनी के हित में किया गया था।

(v) इससे भी और आगे प्रस्तुत की गई 26 निविदाओं में हस्ताक्षरकर्ता के नाम का उल्लेख नहीं किया गया था, 53 मामलों में निविदाकर्ता की सील प्रदत्त अपेक्षित स्थान में नहीं चिपकाई गई थी तथा 95 मामलों में गवाह के पते तथा/अथवा हस्ताक्षरकर्ता का उल्लेख नहीं किया गया था। 73 मामलों में न तो गवाह का नाम था और न ही उसके हस्ताक्षर चिपके पाए गए थे तथा 26 मामलों में, ईएमडी के विवरण प्रस्तुत नहीं किए गए थे।

प्रबंधन ने आपत्ति को स्वीकार किया (नवम्बर 2012) और उसे भविष्य में अनुपालन हेतु नोट किया।

(vi) दिशानिर्देशों के अनुसार, निविदा दस्तावेज़ों में सभी संशोधन और अधिलेखन टीपीसी के सदस्यों द्वारा आद्याक्षरित किए जाने अपेक्षित थे। तथापि यह देखा गया था कि 16 मामलों में अति महत्वपूर्ण विवरणों में भी संशोधन थे जैसे कि उद्धृत राशि के संबंध में, फिर भी वे टीपीसी द्वारा आद्याक्षरित नहीं किए गए पाए गए थे। निविदा फार्म पर संशोधनों पर आद्याक्षरों के संबंध में अनुदेश, कुप्रथा से बचने तथा पारदर्शिता बनाए रखने के लिए एक महत्वपूर्ण नियंत्रण अनुदेश था और इसका अनुपालन न करना यह दर्शाता था कि प्रक्रिया अत्यधिक खराब थी।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2012) कि संशोधन टीपीसी सदस्यों/प्रतिनिधियों द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित किए गए थे और कुछ मामलों में उन्हें गलती से छोड़ दिया गया था।

(vii) जहाज़ एम.वी. हरिद्वार के मामले में, एम.वी. कानपुर के लिए प्रस्ताव फार्म मै. हालबार्न शिपिंग इन्क द्वारा प्रयोग किए गए थे। एम.टी. निर्मलजीत सिंह शेखों जहाज़ के मामले में, मै. जेआरडी इण्डस्ट्रीज़ ने "आगे के व्यापार" फार्म का प्रयोग किया था परन्तु जहाज़ की "स्क्रेपिंग" के लिए दरें उद्धृत की तथा मै. आशापुरा लॉजिस्टिक्स लि. द्वारा प्रस्तुत निविदा फार्म, जहाज़ों के निपटान के लिए दिशानिर्देशों में किए गए प्रावधान के अनुसार टीपीसी सदस्यों द्वारा हस्ताक्षर नहीं किया गया था। मै. रास्समेयर ने जहाज़ एमटी हवलदार अब्दुल हमीद के लिए खरीदे गए निविदा फार्म में जहाज़ एमटी लांस नायक करम सिंह के लिए अपनी निविदा प्रस्तुत की। जहाज़ एम.वी. वाराणसी के लिए, मै. हॉल बार्न शिपिंग इन्क, मार्शल आयलैण्ड्स ने जहाज़ एम.वी. मन्दाकिनी के लिए निविदा फार्म प्रयोग किए। ये सभी निविदाएं वैध मानी गई थीं।

प्रबंधन ने स्वीकार किया (नवम्बर 2012) कि मै. हॉलबार्न शिपिंग लिमिटेड ने जहाज़ एम वी कानपुर का निविदा फार्म प्रस्तुत किया और इसे पार्टी की सूचना में लाया गया था और टीपीसी द्वारा हस्ताक्षर किया गया था। हमने देखा कि संशोधन केवल गवाह द्वारा हस्ताक्षर किए गए थे। मै. आशापुरा लॉजिस्टिक्स द्वारा प्रस्तुत निविदा के संबंध में, प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2012) कि यह गलती से टीपीसी सदस्यों द्वारा आद्याक्षरित नहीं की गई थी। मै. हालबार्न बोलीदाता द्वारा जहाज़ वाराणसी के संबंध में फार्म में परिवर्तन के बारे में, प्रबंधन ने बताया कि बोलीदाता ने गलती से "मन्दाकिनी" का फार्म वाराणसी के लिए प्रयोग कर लिया था।

मंत्रालय ने बताया (फरवरी 2013) कि कम्पनी ने बेहतर पारदर्शिता तथा निपटान प्रक्रिया की सुगमता के लिए इलेक्ट्रॉनिक नीलामी प्रणाली विकसित की थी।

13.1.7.7 त्रुटिपूर्ण प्रथाओं के प्रति सीमिति प्रतिस्पर्धा

(क) एच 1 द्वारा पीछे हटने के कारण बार बार आकस्मिक (स्नेप) बोलियां

एमटी नायक जादूनाथ सिंह पीवीसी तथा एमटी सीएच पीरू सिंह पीवीसी जहाजों के निपटान हेतु निविदाएं आमंत्रित की गई थी (सितम्बर 2009) जिसके प्रति क्रमशः तीन तथा चार प्रस्ताव प्राप्त हुए थे। चूंकि एच 1 दोनों मामलों में पीछे हट गया था, अतः सीएमडी द्वारा मौखिक सहमति प्राप्त करके (21 अक्टूबर 2009) कम्पनी ने आकस्मिक बोलियां आमंत्रित की (एक जहाज एमटी नायक जादूनाथ सिंह पीवीसी के मामले में तथा दो जहाज एमटी सीएचएम पीरू सिंह पीवीसी के मामले में)। प्राप्त प्रस्तावों के ब्योरे नीचे दिए गए हैं :

तालिका 6

जहाज एमटी नायक जादूनाथ सिंह पीवीसी

बोलीदाता का नाम	पहली निविदा (29.09.2009)		टिप्पणी	आकस्मिक बोली (22-10-2009)	
	उद्धृत राशि ₹ / (यूएसडी) में	एजेंट का नाम		उद्धृत राशि (₹)	टिप्पणी
ग्लोबल शिपट्रेड	18,41,01,000 (38,34,239)	संदीप मेहता	पीछे हट गया*		
मरिअन्ना शिपिंग	16,85,80,665 (35,11,000)	चन्द्रकान्त ओझा		16,35,24,825 (35,11,000)	
सी मेरिटार्इम कार्पो.	17,38,62,315 (36,21,000)	प्रमोद गाडे		16,99,98,750 (36,50,000)	बिक गई (अक्टूबर 09)

जहाज एमटी सीएचएम पीरू सिंह पीवीसी

बोलीदाता का नाम	पहली निविदा (29-09-2009)			आकस्मिक बोली (22-10-2009)		आकस्मिक बोली II (05-11-2009)	
	उद्धृत राशि ₹ / (यूएसडी) में	एजेंट का नाम	टिप्पणी	उद्धृत राशि (₹)	टिप्पणी	उद्धृत राशि (₹)	टिप्पणी
ग्लोबल शिपट्रेड	18,92,00,000 (39,40,435.28)	संदीप मेहता	पीछे हट गया *				
एस्क्सल इंटरनेशनल	18,24,57,000 (38,00,000)	ब्रह्मदत्त		17,69,85,000 (38,00,000)	पीछे हट गया *		
मरिअन्ना शिपिंग	16,85,80,665 (35,11,000)	चन्द्रकान्त ओझा		16,35,24,825 (35,11,000)		17,65,45,521 (37,51,100)	बिक गई (नव. 09)
ग्रैंड इंटरनेशनल	17,96,24,115 (37,41,000)	प्रमोद गाडे		17,23,27,500 (37,00,000)		17,60,70,165 (37,41,000)	

₹ 20 लाख की ईएमडी जब्त हो गई और तीन साल के लिए उसे काली सूची में डाल दिया गया

उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि दोनों निविदाओं में, श्री प्रमोद गाडे और श्री चन्द्रकान्त ओझा के सिवाय सभी बोलीदाता पीछे हट गए और इन दो एजेंटों (प्रमोद गाडे और चन्द्रकान्त ओझा) ने एक-एक जहाज़ प्राप्त किया। अतः कार्टल निर्माण की संभावना से इनकार नहीं किया जा सकता। हालांकि मै. ग्लोबल शिपट्रेड प्रा. लि. जिसका प्रतिनिधित्व श्री संदीप मेहता कर रहे थे, कम्पनी द्वारा तीन वर्षों के लिए काली सूची में डाल दी गई थी, उसके पश्चात् फर्म ने मै. हालबॉर्न शिपिंग इन्क के नाम से आठ निविदाओं¹ में भाग लिया और एक जहाज़ (एम वी पाटलीपुत्र) प्राप्त किया।

प्रबंधन ने कहा (नवम्बर 2012) कि चूंकि श्री संदीप मेहता दोनों मामलों में केवल क्रेता के एजेंट के रूप में काम कर रहा था, अतः मै. हालबॉर्न शिपिंग को एससीआई की निविदाओं में भाग लेने से रोकने का कोई वैध कारण नहीं था।

उपर्युक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मै. ग्लोबल शिपट्रेड प्रा. लिमि. के श्री संदीप मेहता ने प्रबंध निदेशक के रूप में जहाज़ जादूनाथ सिंह के लिए निविदा में भाग लिया। दूसरे जहाज़ (एमवी हरिद्वार) के मामले में श्री संदीप मेहता ने मै. हॉलबॉर्न शिपिंग इन्क के निदेशक के रूप में भाग लिया। दोनों कम्पनियों के लिए पता, फोन नं., फ़ैक्स नं., और ई-मेल का पता एक ही था।

मंत्रालय ने कहा (फरवरी 2013) कि मै. हॉलबॉर्न शिपिंग इन्क, एम वी पाटलीपुत्र के क्रेता को न तो काली सूची में डाला गया था और न ही जहाज़ों की बिक्री के लिए कम्पनी की निविदा की भागीदारी के लिए उसे ठंडे बस्ते में डाला गया था। मंत्रालय ने यह भी कहा कि एक पूर्णतः भिन्न इकाई को जहाज़ों की बिक्री के लिए भागीदारी से इनकार नहीं किया जा सकता क्योंकि एक निदेशक भी काली सूची वाली कम्पनी की सूची में है।

तथापि, तथ्य यह है कि कम्पनी बोलीदाता फर्मों के परिचय पत्रों की जांच करने में विफल रही और फर्म को काली सूची में डालने का मूल उद्देश्य ही विफल हो गया। इसके अतिरिक्त, श्री संदीप मेहता केवल कम्पनी के निदेशक ही नहीं थे, बल्कि दोनों कम्पनियों की ओर से निविदा फार्म हस्ताक्षर करके निविदाओं में भाग ले रहे थे।

(ख) दिशानिर्देशों में आईएनएसए, एमएसटीसी तथा शिप ब्रेकर्स एसोसिएशन को सूचना के माध्यम से जहाज़ों के निपटान हेतु व्यापक प्रचार किया जाना अपेक्षित था। प्रतिस्पर्धा के लिए क्षेत्र को बढ़ाने के लिए कम्पनी द्वारा कथित रूप से किये गए समस्त प्रयासों के बावजूद, यह देखा गया था कि उस अवधि के दौरान बेचे गए 30 जहाज़ों में से, 3 एजेंटों ने 13 जहाज़ों को किनारे पर लगा दिया। श्री शशांक अग्रवाल ने आठ² फर्मों का प्रतिनिधित्व करते हुए 13 प्रस्ताव प्रस्तुत किए और छः जहाज़ प्राप्त किए, श्री प्रमोद गाडे ने पांच³ फर्मों का प्रतिनिधित्व करते हुए 14 प्रस्ताव प्रस्तुत किए तथा चार जहाज़ प्राप्त किए और श्री रशमीन शर्मा ने चार⁴ फर्मों का प्रतिनिधित्व करते हुए छः प्रस्ताव प्रस्तुत किए और तीन जहाज़ प्राप्त किए।

¹ देवप्रयाग, हरिद्वार, कानपुर, मंदाकिनी, मुर्शिदाबाद, पाटलीपुत्र, उत्तरकाशी, वाराणसी

² मरिअन्ना शिपिंग लि., अनीसा शिपिंग लि. (दो जहाज़) जॉपलिन ओवरसीज़ इनवेस्टमेंट लि. (दो जहाज़) और नटालिया शिपिंग प्रा.लि., करीना शिपिंग लि. और ग्रेंड इंटरनेशनल शिपिंग क.

³ आरएल कल्थिया शिप ब्रेकिंग प्रा.लि., ग्रेंड इंटरनेशनल लि., सी मेरिटाइम, पॉवरफुल इंटरनेशनल एंड रोस्समेयर इंटरनेशनल लि.।

⁴ करीना शिपिंग लि., नटालिया शिपिंग प्रा.लि., सी लॉयन मॅरीन लि. और जॉपलिन ओवरसीज़ इनवेस्टमेंट प्रा. लि.।

30 जहाज़ों के निपटान की लेखापरीक्षा में समीक्षा से पता चला कि प्राप्त हुई 159 निविदाओं में से एजेंटों द्वारा 79 प्रस्ताव (50 प्रतिशत) प्रस्तुत किए गए थे जिनमें से 33 प्रस्ताव 3 एजेंटों द्वारा प्रस्तुत किए गए थे जिन्होंने 30 में से 13 जहाज़ किनारे पर लगा दिए थे।

- श्री प्रमोद गाडे ने जहाज़ करम सिंह के लिए दोनों बोलीदाताओं अर्थात् 17 अगस्त 2010 को मै. कल्थिया शिप ब्रेकिंग और 24 अगस्त 2010 को मै. रोस्समेयर इंटरनेशनल लि. का प्रतिनिधित्व किया।
- श्री शशांक अग्रवाल और श्री प्रमाद गाडे दो ऐसे एजेंट थे जिन्होंने चार अलग-अलग पार्टियों की ओर से जहाज़ हमीद और करण सिंह की निविदाओं में भाग लिया था और उन दानों से एक-एक जहाज़ हथिया लिया था जो कार्टेल के निर्माण की संभावना को दर्शाता था।

ये तीन एजेंट मै. जीएमएस इन्क, दुबई तथा मै. विराना शिपिंग कार्पोरेशन, सिंगापुर की अलग-अलग फर्मों का भी प्रतिनिधित्व कर रहे थे। हमने यह भी देखा कि बेचे गए 30 जहाज़ों में से, मै. जीएमएस इन्क और मै. विराना, नकद क्रेताओं¹ ने छः² (जीएमएस) और तीन³ (विराना) फर्मों के माध्यम से प्रतिनिधित्व के द्वारा क्रमशः 16 जहाज़ और चार जहाज़ प्राप्त किए।

इस प्रकार, फर्मों/एजेंटों की सीमित संख्या ने प्रतिस्पर्धा को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य को विफल कर दिया।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2012) कि बोलीदाता जैसे मै. जीएमएस इन्क और मै. विराना शिपिंग कार्पोरेशन समूचे विश्व के विभिन्न देशों में पंजीकृत कई सहायक कम्पनियों के माध्यम से कार्य करती हैं। बोलीदाता प्रतिनिधि कम्पनी की विभिन्न निविदाओं के दौरान केवल उनकी संबंधित सहायक कम्पनियों का ही प्रतिनिधित्व कर रहे थे। यद्यपि कम्पनियां नाम और पंजीकरण के हिसाब से अलग हैं, तथापि वे नियंत्रक कम्पनी से संबंधित हैं।

मंत्रालय ने कहा (फरवरी 2013) कि जहाज़ों के सबसे बड़े और दूसरे सबसे बड़े क्रेताओं द्वारा कम्पनी की निपटान निविदाओं में प्रतिस्पर्धा करना इस तथ्य का प्रमाण है कि कम्पनी की निविदाओं की विश्व स्तर की प्रतिस्पर्धा थी। अतः कम्पनी ने प्रतिस्पर्धा सीमित नहीं की थी।

तथापि, तथ्य यह है कि उन्हीं एजेंटों के माध्यम से भाग लेने वाले जहाज़ों के क्रेताओं ने प्रतिस्पर्धी दरों की गुंजाईश सीमित कर दी।

13.1.7.8 ईएमडी का संग्रहण

(क) ईएमडी के संग्रहण की प्रणाली में कमियां

दिर्शानिर्देशों में प्रावधान है कि निविदाकर्ता को टीईएस के अनुसार प्रत्याशित विक्रय मूल्य के 5 प्रतिशत तक अथवा ₹ 50 लाख जो भी कम हो, ईएमडी प्रस्तुत करनी होती है।

¹ शिप ब्रेकिंग उद्योग में नकद विक्रेताओं का अर्थ उन कम्पनियों से है जिनके पास किसी भी प्रकार के क्रेडिट का उपयोग किए बिना जहाज़ों के अपफ्रंट मूल्य का भुगतान करने की वित्तीय ताकत होती है।

² मरिअन्ना शिपिंग लि, अनीसा शिपिंग लि., करीना शिपिंग लि., जॉपलिन ओवरसीज़ इनवेस्टमेंट लि., नटालिया शिपिंग प्रा. लिमिटेड ओर सी लॉयन मॅरीन लि.।

³ ग्रैंड इंटरनेशनल लि., सी मेरिटार्म एण्ड पॉवरफुल इंटरनेशनल।

निविदा की सामान्य शर्तों के खण्ड 5 (ii) तथा 8 कम्पनी को पूर्व निविदाकर्ताओं के लिए प्रदत्त किसी ईएमडी के समायोजन से मना करती है तथा ईएमडी या तो असफल बोलीदाता को वापस करनी होती है या सफल बोलीदाता के लिए प्रतिभूति जमा के रूप में समायोजित करनी होती है। तथापि, कम्पनी ने नियमों का उल्लंघन किया क्योंकि एक बोलीदाता द्वारा प्रदत्त ईएमडी दूसरे बोलीदाता की बोली के लिए समायोजित कर ली गई थी। कम्पनी द्वारा एजेंटों द्वारा परिवर्तनों/समायोजनों के लिए किए गए अनुरोधों की असलियत की मालिकों के साथ जांच नहीं की गई थी।

कम्पनी ने दूसरे निविदाकर्ताओं/वापसियों आदि के प्रति प्रतिभूति जमा/समायोजन के रूप में ईएमडी की प्राप्ति और ईएमडी के अन्तरण की निगरानी के लिए कोई रजिस्टर नहीं बनाया था। समुचित दस्तावेजों के अभाव में, यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि क्या सभी मामलों में ईएमडी एकत्र कर ली गई थी। ईएमडी के संग्रहण और पुनः समनदेशन की प्रणाली में कमियां उजागर करने वाले कुछ मामले नीचे उजागर किए गए हैं:

- (i) हमने देखा कि 16 मामलों में निविदाकर्ता पहले निविदाकर्ताओं द्वारा प्रदत्त ईएमडी को कम्पनी से समायोजित करवाना चाहते थे और इसे कम्पनी ने सभी मामलों में स्वीकार कर लिया था।
- (ii) मै. डेलमर ग्रुप पीटीई लि. ने जहाज़ एम.वी. हरिद्वार के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय ईएमडी के प्रमाण के रूप में न्यूयार्क में तीव्र भुगतान (दिनांक 14 अक्टूबर 2011) की प्रति संलग्न की। जबकि, उसे 21 अक्टूबर 2011 को कम्पनी के खाते में क्रेडिट किया गया था। निविदाएं खोलते समय (14 अक्टूबर 2011) टीपीसी ने यह प्रस्ताव स्वीकार कर लिया और जहाज़ मै. डेलमर ग्रुप को बेच दिया गया।

कम्पनी ने कहा (नवम्बर 2012) कि उपर्युक्त प्रस्ताव एक आपवादिक मामले के रूप में तथा कम्पनी के सर्वोत्तम हित में स्वीकार किया गया था। उपर्युक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि वह निविदा की सामान्य शर्तों के खण्ड 5 (i) के विरुद्ध है।

- (iii) जहाज़ रघोबा राणे के संबंध में, मै. गुरदेव एन्टरप्राइजेस ने डिमांड ड्राफ्ट/पे-आर्डर के बजाए ₹ 50 लाख का चैक प्रस्तुत किया जिसे निविदा प्रस्तुतिकरण के बन्द होने से पहले कम्पनी के खाते में क्रेडिट किया जाना था। तथापि, निविदा स्वीकार कर ली गई थी।

प्रबंधन/मंत्रालय ने कहा (नवम्बर 2012/फरवरी 2013) कि ईएमडी के प्रति चैक स्वीकार करने के बारे में दिशानिर्देशों और निविदा शर्तों में कोई ज़िक्र नहीं था; अतः इस मामले में चैक अपवादस्वरूप स्वीकार किया गया था। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि दिशानिर्देशों में स्पष्ट रूप से उल्लेख है कि ईएमडी का भुगतान डिमांड ड्राफ्ट/बैंक के पे-आर्डर अथवा बैंक गारण्टी के माध्यम से ही किया जा सकता था। इस प्रकार, ईएमडी के प्रति चैक की स्वीकृति दिशानिर्देशों के विपरीत थी।

- (iv) जहाज़ रघोबा राणे के संबंध में, दूसरे निविदाकर्ता मै. ग्रैंड इंटरनेशनल शिपिंग कम्पनी, सिंगापुर ने ईएमडी की सम्पूर्ण राशि यूएसडी में नहीं दी, बल्कि शेष राशि पूर्व निविदा के प्रति वापिस न की गई ईएमडी से समायोजित करने का अनुरोध किया। तथापि, उपलब्ध राशि अपर्याप्त थी। परन्तु कम्पनी द्वारा निविदा स्वीकार कर ली गई।

हमने देखा कि फर्म द्वारा निविदा के 15:30 बजे खुलने के पश्चात् 2 अगस्त 2010 को 11:54 बजे लन्दन में (आईएसटी 16:30 पर) तीव्र भुगतान कर दिया गया था। इस प्रकार, कम्पनी ने ईएमडी का भुगतान किए बिना प्रस्तावक को निविदा में भाग लेने की अनुमति प्रदान कर दी तथा पुनः निविदाकरण नहीं किया और निविदा को खोलने के पश्चात् निविदा फार्म के साथ तीव्र प्रति संलग्न कर दी। ईएमडी का भुगतान न करने को आन्तरिक लेखापरीक्षा द्वारा भी क्वालिफाई किया गया था तथापि टीपीसी द्वारा उस पर विचार नहीं किया गया था।

मंत्रालय ने कहा (फरवरी 2013) कि 11:54 बजे के समय (जीएमटी) का अर्थ बैंक द्वारा तीव्र भुगतान की पुष्टि के समय से है न कि प्रेषण के सही समय से। तथापि, तथ्य यह था कि तीव्र भुगतान कम्पनी द्वारा 15:30 बजे (आईएसटी) के निविदा खोलने के समय के ठीक बाद प्राप्त किया गया था। इसके अतिरिक्त ईएमडी, जो निविदाकरण प्रक्रिया पूरी होने के बाद ही कम्पनी के खाते में क्रेडिट की जाती है, की स्वीकृति ने एक बोलीदाता के रूप में अर्हता प्राप्त करने के लिए ईएमडी के संग्रहण के मूल उद्देश्य को ही विफल कर दिया।

(ख) ईएमडी की ज़बती

निविदा की सामान्य शर्तों के खण्ड 11 के अनुसार, निविदाकर्ता द्वारा स्वीकृति का प्रस्ताव रद्द होने के मामले में निविदाकर्ता की ईएमडी ज़ब्त कर ली जाएगी। हमने देखा कि छः मामलों* में कम्पनी ने प्रस्ताव स्वीकार न होने के कारण ईएमडी ज़ब्त कर ली थी। ईएमडी ज़ब्त करने के अतिरिक्त, बोलीदाता जहाज़ जादूनाथ सिंह और पीरू सिंह के मामले में 3 वर्ष के लिए और जहाज़ एमवी लोक राजेश्वरी के मामले में एक वर्ष के लिए काली सूची में डाल दिए गए थे तथा दो अन्य मामलों में; कम्पनी ने फर्मों को काली सूची में डाले बिना ईएमडी ज़ब्त करने का निर्णय लिया। हमने यह भी देखा कि मै. अत्तर लि. के मामले में ज़ब्त की गई राशि कम्पनी की आय में लेखाबद्ध किए बिना ग्राहक के खाते में पड़ी थी तथा ग्रैंड इंटरनेशनल के मामले में ज़ब्त की गई राशि वापिस कर दी गई थी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 50 लाख की हानि हुई।

प्रबंधन/मंत्रालय ने कोई उत्तर नहीं दिया।

सिफारिश सं.3: ईएमडी की प्राप्ति और लेखाकरण की पद्धति सुदृढ़ की जानी चाहिए।

(ग) ईएमडी और बिक्री प्राप्तियों के प्रेषण में क्रेताओं और एजेंसी में अन्तर

लेखापरीक्षा ने देखा कि 23 मामलों में, ईएमडी का भुगतान प्रस्तावक के अलावा किसी और पार्टी द्वारा किया गया था। विवरण अनुबंध IX में दिए गए हैं।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि पांच मामलों में बिक्री प्राप्तियों का भुगतान क्रेताओं के अलावा एक अन्य पार्टी द्वारा किया गया था जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

* जहाज़ मै. एमवी लोकराजेश्वरी के लिए मै. एमवी शिपट्रेड, जहाज़ एमवी ऋषिकेश के लिए मै. अत्तर लि. और मै. ग्रैंड इंटरनेशनल, एमटी नायक जादूनाथ सिंह और एमटी सीएचएम पीरू सिंह के लिए मै. ग्लोबल शिपट्रेड तथा एमटी सीएचएम पीरू सिंह के लिए मै. एक्सल इंटरनेशनल।

तालिका 7

(यूएस \$ में)

क्रम.सं.	जहाज़ का नाम	क्रेता का नाम	प्राप्त भुगतान	भुगतानकर्ता
1	एमवी हरिद्वार (आगे की ट्रेडिंग के लिए)	मै. डेलमर ग्रुप प्रा. लिमिटेड, सिंगापुर	65,58,694	मै. एरियल मेरिटाईम प्रा. लिमिटेड, सिंगापुर
2	एमवी उत्तरकाशी (आगे की ट्रेडिंग के लिए)	मै. ग्रैंड इंटरनेशनल लिमिटेड, सिंगापुर	49,06,870	मै. विराना प्राइवेट लिमिटेड, सिंगापुर
3	एमवी लोकराजेश्वरी (स्क्रेपिंग के लिए)	मै. मिक्की शिपिंग लिमिटेड, लिबेरिया	31,60,159	मै. मिक्की मेटल एण्ड एलॉयज़ ट्रेडिंग द्वारा किया गया यूएस \$ 280690 का आंशिक भुगतान
4	एम टी मेजर धन सिंह थापा (स्क्रेपिंग के लिए)	मै. ग्रैंड इंटरनेशनल लिमिटेड, सिंगापुर	41,09,329	मै. ड्रेगन वैल कार्पोरेशन, समोआ
5	एम टी मेजर सोमनाथ शर्मा (स्क्रेपिंग के लिए)	पॉवरफुल इंटरनेशनल कार्पो. प्रा.लि.	30,65,075	मै. ड्रेगन वैल कार्पोरेशन, समोआ

प्रबंधन ने इस बात से सहमति व्यक्त की (नवम्बर 2012) कि कुछ बिक्री प्राप्तियां क्रेताओं के अलावा अन्य लोगों से प्राप्त हुई थी। तथापि, ये प्राप्तियां समुचित बैंकिंग चैनल से प्राप्त हुईं और इन मामलों में कोई काले धन को वैध बनाने के पहलू प्रबंधन द्वारा नहीं देखे गए।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि क्रेता के अलावा अन्य किसी पार्टी से भुगतान, निविदा फार्म और सहमति ज्ञापन में निहित प्रावधानों का उल्लंघन था जिनमें यह प्रावधान था कि क्रेता ही भुगतान करेगा। इसमें कानूनी और कराधान निहितार्थ भी थे जिनमें सरकारी कम्पनी को परिचर प्रतिष्ठा का जोखिम था।

सिफारिश सं.4: पारदर्शिता सुनिश्चित करने के लिए तथा कम्पनी की प्रतिष्ठा पर प्रतिकूल निहितार्थ वाले कानूनी और कराधान मामलों से बचने के लिए प्रणाली विकसित किए जाने की आवश्यकता है।

निष्कर्ष

यद्यपि कम्पनी को मजबूत युवा बेड़ा रखने के लिए उन जहाज़ों का निपटान करना था जिनका आर्थिक जीवन समाप्त हो चुका था, तथापि निपटान की पद्धति अधिक पारदर्शी होनी चाहिए। टीईएस तैयार करने की विधि स्पष्टतः प्रलेखित होनी चाहिए और उसका एकरूपता से अनुसरण किया जाना चाहिए। मूल अनुमोदन से लेकर अंतिम निपटान तक विभिन्न कार्यों के लिए एक समय सीमा निश्चित की जानी चाहिए। निविदाओं की प्रोसेसिंग और बिक्री के लिए प्रस्ताव शुरू करने में विलम्ब से बचना चाहिए ताकि अधिकतम मूल्य प्राप्त किए जा सकें। एक से अधिक प्रत्याशित क्रेता का प्रतिनिधित्व करने वाले एक एजेंट के स्थायीकरण और एक ही जहाज़ के लिए दो फर्मों के लिए एक ही एजेंट से काटौल निर्माण की संभावना थी। एक जहाज़ से दूसरे जहाज़ के लिए ईएमडी के लेखाकरण तथा निविदा पद्धति का पालन न करने जैसी कमियों को रोकने के लिए एक प्रणाली बनाई जानी चाहिए।