

अध्याय III: वायुसेना

संविदा/अनुबंध प्रबंधन

3.1 टरबाइन ब्लेडों की मरम्मत पर परिहार्य व्यय

संविदा में मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण के लिए समय-सीमा का निर्धारण न करने के कारण, भारतीय वायुसेना, न्यूमेरिकल कंट्रोल ग्राइंडिंग मशीन की अधिप्राप्ति पर ₹5 करोड़ का निवेश करने के बाद भी वायुयान की उपयोज्यता बनाए रखने हेतु ब्लेडों की मरम्मत के लिए विदेश भेजने को बाध्य होना पड़ा। इसके परिणामस्वरूप, भारतीय वायुसेना को मूल उपस्कर निर्माता द्वारा मरम्मत पर ₹5.14 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

रक्षा अधिप्राप्ति नियमावली के संविदा के सामान्य सिद्धांतों (पैरा 6.10.2) के अनुसार संविदा में शामिल दोनों पक्षों के हितों के संरक्षण हेतु नियम और शर्तों से संविदा का नियंत्रण होना चाहिए। यह भी वांछनीय है कि संविदा की शर्तें संक्षिप्त और निश्चित हों।

भारतीय वायुसेना के बल स्तर की कमी को पूरा करने हेतु रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने मिराज 2000 वायुयान की अधिप्राप्ति हेतु वायुयान निर्माताओं¹ के साथ संविदा की (अक्टूबर 1982)। भारतीय वायुसेना स्क्वॉड्रन सेवा में 1984 से इन वायुयानों को अधिष्ठापित किया गया। मंत्रालय ने एम-53-पी2 एयरो इंजनों की डिपो स्तरीय मरम्मत के लिए प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण (टी ओ टी) हेतु मेसर्स स्नेकमा (ओ ई एम²) के साथ संविदा पर हस्ताक्षर किए (अगस्त 1993)। आगे मंत्रालय ने निःशुल्क आधार पर एयरो-इंजनों के उच्च दाब टरबाइन (एच पी टी आर) ब्लेडों के मरम्मत हेतु टी ओ टी के लिए भी ओ ई एम के साथ संविदा पर हस्ताक्षर किए (अगस्त 2006)।

मिराज-2000 वायुयान के एयरो इंजनों के अत्यधिक छीजन से युक्त (वर्ग डी³) एच पी टी आर ब्लेडों की मरम्मत के लिए न्यूमेरिकल कंट्रोल ग्राइंडिंग मशीन एम टी-41 (मशीन) की

¹ वायुयान निर्माता - मेसर्स डसाल्ट एविएशन, मेसर्स स्नेकमा और मेसर्स थॉम्सन सी एस एफ

² मूल उपस्कर निर्माता

³ वर्ग डी - मरम्मत योग्य

आवश्यकता है। संविदा पर हस्ताक्षर करने के पश्चात (अगस्त 2006) वायुसेना मुख्यालय द्वारा मशीन की अधिप्राप्ति हेतु मामला प्रारंभ किया गया। मंत्रालय ने 807,395 यूरो⁴ (₹5 करोड़) की लागत पर एक मशीन (एम टी-41) की आपूर्ति एवं संस्थापन हेतु स्पेन के मैसर्स डेनोबाट एस कूप के साथ संविदा की (मार्च 2008)। मैसर्स स्नेकमा (एयरो इंजनों का ओ ई एम), जिसके साथ मंत्रालय ने ब्लेड की मरम्मत हेतु टी ओ टी के लिए संविदा पर हस्ताक्षर किए थे (अगस्त 2006), द्वारा आई ए एफ टीम को प्रशिक्षण प्रदान करना था और एम टी-41 मशीन के चालूकरण के पश्चात 4 बेस मरम्मत डिपो (बी आर डी) में एयरो इंजनों के ब्लेडों की मरम्मत प्रक्रिया का वैधीकरण करना था। अप्रैल 2009 में बी आर डी में मशीन (एम टी-41) प्राप्त हो गई तथा आपूर्तिकर्ता द्वारा उसका संस्थापन एवं चालूकरण अगस्त 2009 में किया गया। संवीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने देखा (अप्रैल और सितम्बर 2013) कि मार्च 2008 की संविदा में मरम्मत के पश्चात् ब्लेडों की मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण के लिए समय-सीमा का निर्धारण न करने के कारण मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण में परिहार्य विलम्ब हुआ जिसके परिणामस्वरूप, ब्लेडों को ओ ई एम⁵ के पास मरम्मत के लिए भेजना पड़ा, यथा नीचे चर्चा की गई है:

बी आर डी ने मशीन के संस्थापन के बाद दो चरणों में एयरो इंजनों के ब्लेडों की मरम्मत की। पहला चरण मई 2010 में प्रारम्भ किया गया, जिसमें 15 ब्लेडों की मरम्मत की गई तथा इन ब्लेडों की मरम्मत सम्बन्धी अभिलेखों का मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण हेतु जनवरी 2011 में विदेश के ओ ई एम परिसर में अग्रेषित किया गया। द्वितीय चरण के अंतर्गत, अप्रैल 2012 से 30 ब्लेडों की मरम्मत की गई तथा उसके अभिलेखों को मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण हेतु अक्टूबर 2012 में ओ ई एम को अग्रेषित किया गया।

मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण में 12 से 33 महीने तक के विलम्ब के बारे में लेखा परीक्षा द्वारा पूछे गए प्रश्न (सितम्बर 2013) के उत्तर में वायुसेना मुख्यालय ने उल्लेख किया (अक्टूबर 2013) कि ओ ई एम ने मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण हेतु दस्तावेजों को एक विनिर्दिष्ट फार्मेट में कुछ अतिरिक्त आँकड़ों के साथ प्रस्तुत करने के लिए कहा था। ये दस्तावेज/आँकड़े ओ ई एम को जुलाई/अगस्त 2013 में प्रस्तुत किए गए।

⁴ 1 यूरो - ₹62

⁵ मैसर्स स्नेकमा

मरम्मत प्रक्रिया का वैधीकरण न करने के कारण 2010-13 की अवधि के दौरान 1820 मरम्मत योग्य ब्लेड डिपो में संचित हो गए। चूँकि, इंजन की उपयोज्यता/उपलब्धता बनाए रखने के लिए इन ब्लेडों की अनुपलब्धता महत्वपूर्ण समझी गई, बी आर डी ने जनवरी 2009 की द्वार से द्वार मरम्मत संविदा⁶ के तहत 2010 और 2012 के बीच 788 ब्लेडों के ओ ई एम के पास मरम्मत के लिए भेजा। इन 788 ब्लेडों में से अक्टूबर 2013 तक 683 ब्लेड मरम्मत के बाद वापस मिले और उनकी मरम्मत पर ₹5.14 करोड़ का व्यय हुआ। अभी भी 1032 ब्लेडों की मरम्मत बाकी थी और ये बी आर डी के पास मरम्मत हेतु पड़े थे (अक्टूबर 2013)।

ओ ई एम द्वारा मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण में (अप्रैल/सितम्बर 2013) विलम्ब के संबंध में लेखा परीक्षा द्वारा इंगित किए जाने पर वायुसेना मुख्यालय ने यह भी कहा (अक्टूबर 2013) कि ब्लेडों की मरम्मत प्रक्रिया अधिक महत्वपूर्ण प्रकृति की थी तथा भारतीय वायुसेना द्वारा की गई नमूना मरम्मतों के आधार पर ओ ई एम द्वारा उसका वैधीकरण किया जाना आवश्यक था। ओ ई एम द्वारा वैधीकरण प्रक्रिया के प्रमाणन के बाद भारतीय वायुसेना संचित ब्लेडों की मरम्मत कर सकेगी। वायुसेना मुख्यालय ने आगे कहा कि चूँकि ओ ई एम ने ब्लेडों की मरम्मत प्रक्रिया हेतु निःशुल्क टी ओ टी का प्रावधान किया था, इसलिए 2008 की संविदा में मरम्मत के वैधीकरण के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं थी और मरम्मत प्रक्रिया के शीघ्र वैधीकरण के लिए निरंतर इस मामले को उच्च स्तर पर आगे बढ़ाया जा रहा था।

वायुसेना मुख्यालय का यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अधिप्राप्ति संविदा (मार्च 2008) के अनुच्छेद 1.2 के अधीन ओ ई एम को मरम्मत प्रक्रिया का वैधीकरण 4 बी आर डी में ही करना था तथा ओ ई एम के पास उसे नहीं भेजी जानी थी। मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण के लिए संविदा (मार्च 2008) में समय-सीमा का निर्धारण नहीं करने के कारण मरम्मत प्रक्रिया के वैधीकरण में परिहार्य विलम्ब हुआ, परिणामस्वरूप विदेश में स्थित ओ ई एम परिसर में ब्लेडों को मरम्मत हेतु भेजना पड़ा।

अप्रैल 2014 में जारी पैराग्राफ के उत्तर में वायुसेना मुख्यालय ने रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर (अगस्त 2014) कहा (अगस्त 2014) कि सुविज्ञता प्राप्त करने तथा टरबाइन ब्लेडों की मरम्मत हेतु प्रक्रिया के वैधीकरण के लिए मशीन का उपयोग 4 बी आर डी द्वारा किया जा रहा है। वायुसेना मुख्यालय ने इसके अतिरिक्त बताया कि मिराज बेड़ा अगले 20-30 वर्षों तक

⁶ एक दीर्घकालीन संविदा, जो विनिर्दिष्ट उपस्कर की मरम्मत /ओवरहॉल हेतु जब कभी उसकी आवश्यकता होती है नियम एवं शर्तों को विनिर्दिष्ट करती है।

प्रचलन में रहेगा और इसलिए ऐसे निवेश से बेड़े के जीवन-चक्र के दौरान महत्वपूर्ण लाभ प्राप्त होगा।

वायुसेना मुख्यालय का यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मशीन का प्रयोग अभिप्रेत उद्देश्य के लिए नहीं किया जा रहा है और इंजन की उपयोज्यता/उपलब्धता बनाए रखने हेतु ब्लेडों को मरम्मत के लिए ओ ई एम के पास भेजा जा रहा है। ओ ई एम को मरम्मत के दस्तावेज अग्रेषित करने के तीन वर्ष से अधिक समय के पश्चात भी वैधीकरण प्रक्रिया पूरी नहीं की गई थी (जुलाई 2014)। इसके अतिरिक्त, निःशुल्क टी ओ टी के प्रावधान के मामले में भारतीय वायुसेना के हित में वैधीकरण प्रक्रिया हेतु समय निर्धारण आवश्यक है।

इस प्रकार, भारतीय वायुसेना संविदा में दोष के कारण मशीन के संस्थापन के चार वर्षों से अधिक समय के बाद भी उसकी अधिप्राप्ति पर किए गए ₹5 करोड़ के निवेश से कोई लाभ प्राप्त नहीं कर सकी। इससे वायुयान की उपयोज्यता/ उपलब्धता पर प्रभाव पड़ने के अलावा ₹5.14 करोड़ की लागत पर एयरो इंजनों के ब्लेडों को मरम्मत हेतु विदेश भेजना पड़ा।

यह मामला अप्रैल 2014 में मंत्रालय को भेजा गया उनका उत्तर सितम्बर 2014 तक प्रतीक्षित था।

3.2 विसंगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने में विलम्ब के कारण हानि

निर्धारित समय में विसंगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने में बेस मरम्मत डिपो की विफलता के कारण ₹1.45 करोड़ की हानि ही नहीं, अपितु अति महत्वपूर्ण कलपुर्जे उपलब्ध नहीं हुए, जिससे हेलिकॉप्टरों का अनुरक्षण प्राभावित हो गया।

भारतीय वायुसेना ने एम आई-17 हेलिकॉप्टरों के अनुरक्षण के लिए यू एस डी 389647 (₹1.84 करोड़⁷) की लागत पर कल-पुर्जों की 11 लाइनों⁸ की अधिप्राप्ति हेतु एक विदेशी फर्म⁹ (फर्म) के साथ संविदा की (जुलाई 2007)। इस संविदा के खंड 6 के अनुसार परेषण की प्राप्ति पर यदि प्राप्त भंडारों के परिमाण/स्थितियों और संबद्ध वाऊन्नर में दर्शाए गए विवरणों के मध्य कोई विसंगति पाई गई तो क्रेता द्वारा उन कमियों को दूर करने हेतु, आपूर्तिकर्ता के साथ

⁷ 1 यू एस डी = ₹47.30

⁸ लाइनों की संख्या विभिन्न कलपुर्जों की भाग संख्या, विवरण और मात्रा को सूचित करती है।

⁹ मेसर्स एवियाबाल्टिका एवियेशन लिमिटेड, लिथुआनिया

की गई संविदा में निर्धारित समय के अंदर विसंगति रिपोर्ट (डी आर) प्रस्तुत की जानी थी। लेखा परीक्षा के दौरान यह देखा गया कि 90 दिन की निर्धारित समय सीमा के अंदर पुर्जों की तीन लाईनों के संबंध में विसंगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹1.45 करोड़ की हानि हुई, यथा नीचे चर्चा की गई है।

संविदा के खंड 2.1 के अनुसार, साख-पत्र खोलने की तिथि से 90 दिन के अंदर भंडारों की सुपुर्दगी की जानी थी। साख-पत्र 28.11 2007 को खोला गया। अतः भंडारों की सुपुर्दगी 26 फरवरी 2008 (90 दिन) तक की जाने की आवश्यकता थी। तथापि, इस निर्धारित सुपुर्दगी तिथि के स्थान पर फर्म ने 28 मई 2009 को हवाई मार्ग से 11 लाईनों में से, 31 एम सी यू¹⁰ वायुसेना को, यू एस डी 322300 (₹1.52 करोड़) मूल्य के तीन लाईनों का परेषण भेजा। तदनुसार, फर्म को सुपुर्दगी में हुए विलम्ब के लिए परिनिर्धारित हानियाँ घटाने के बाद यू एस डी 306185 (₹1.45 करोड़) का भुगतान किया गया (जून 2009)।

संविदा के खंड 7.3 के अनुसार आपूर्तिकर्ता को भंडारों की सुपुर्दगी 31 एम सी यू, वायुसेना, पालम, नई दिल्ली को करनी थी, जिसे बाद में 3 बेस मरम्मत डिपो (बी आर डी) (संविदा के अनुसार अंतिम प्रेषित) को इन भंडारों की सुपुर्दगी करनी थी। 31 एम सी यू से यह मद 16 जून 2009 को 3 बी आर डी में प्राप्त हो गई और उन मदों को उसी दिन निरीक्षण के लिए बी आर डी के गुणवत्ता आश्वासन अनुभाग (क्यू ए एस) में प्रस्तुत किया गया। निरीक्षण के दौरान यह पाया गया कि विक्रेता द्वारा आपूर्ति पुर्जों की तीन लाईनों की तीन लाईनों सभी प्रकार से संविदा में बताई गई मदों के समान नहीं थी। क्यू ए एस ने अपने निष्कर्षों के प्रमाण के रूप में वायु कमान अधिकारी (ए ओ सी) 3 बी आर डी को फोटोग्राफ एवं अन्य विवरण प्रस्तुत किए (29 जून 2009)। विसंगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने हेतु, 31 जुलाई 2009 में प्रारम्भिक रिपोर्ट तथा 3 सितम्बर 2009 में अंतिम रिपोर्ट ए ओ सी 3 बी आर डी को प्रस्तुत की। तथापि, वायुसेना मुख्यालय द्वारा ए ओ सी 3 बी आर डी से डी आर आगे फर्म को भेजने के लिए परेषण की प्राप्ति से 99 दिन के बीतने के बाद केवल 7 सितम्बर 2009 को प्राप्त किए गए। वायुसेना मुख्यालय ने ये डी आर सितम्बर 2009 में फर्म को भेजी। फर्म ने इस आधार पर दावे को अस्वीकार किया (दिसम्बर 2009) कि केवल 10 दिसम्बर 2009 को अर्थात् मदों की सुपुर्दगी की तिथि (अर्थात् 28 मई 2009) से 180 कलेंडर दिन के बाद डी आर प्राप्त हुई थी।

विसंगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने में विलम्ब के कारण हुई हानि के संबंध में अप्रैल 2014 में जारी पैराग्राफ के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर (अगस्त 2014) कहा (अगस्त 2014) कि डी आर दस्तावेज 24 सितम्बर 2009 को पंजीकृत

¹⁰ आवागमन नियंत्रण इकाई

डाक से भेजे गए थे, जो फर्म को तीन दिन के अंदर प्राप्त हो जाने चाहिए थे। वायुसेना मुख्यालय ने आगे कहा कि फर्म द्वारा डी आर के अस्वीकरण को स्वीकार नहीं किया गया। वायुसेना मुख्यालय ने यह भी कहा कि इस मामले के निपटारे के लिए फर्म के साथ अभी भी सक्रिय रूप से बातचीत हो रही है तथा फर्म के साथ जुलाई 2012 और नवम्बर 2013 के बीच किए गए अन्य तीन संविदाओं के विरुद्ध फर्म को देय भुगतान को डी आर का निपटान होने तक रोक रखा गया था।

तथ्य यह है कि उपभोक्ता यूनिट (3 बी आर डी) ने स्वयं वायुसेना मुख्यालय को डी आर, संविदा के अनुसार निर्धारित समय 90 दिन के स्थान पर 99 दिन में भेजा। 3 बी आर डी द्वारा डी आर देरी से प्रस्तुत करना आई ए एफ नियम पुस्तिका (आई ए पी-1501) के प्रावधान के भी विरुद्ध थी जिसमें विहित है कि आई ए एफ यूनिटों को विसंगति रिपोर्ट केवल 28 दिनों की समय सीमा में वायुसेना मुख्यालय को रिपोर्ट करना है।

इस प्रकार, वायुसेना मुख्यालय द्वारा निर्धारित समय में विसंगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने में विफलता के कारण ₹1.45 करोड़ का व्यय अलाभकर रहा 2009 से न तो कलपुर्जे ही मंगवाए गए और न ही वो बदले गए, यद्यपि वह एम आई-17 हेलिकॉप्टर के अनुरक्षण हेतु नाजुक समझा गया था।

यह मामला अप्रैल 2014 में मंत्रालय को भेजा गया उनका उत्तर सितम्बर 2014 तक प्रतीक्षित था।

3.3 सहायक पावर यूनिट की मरम्मत/ओवरहॉल पर परिहार्य व्यय

भारतीय वायुसेना को अनुमानों के निर्धारण के दौरान उचित अध्यवसाय के अभाव के कारण छः सहायक पावर यूनिटों की मरम्मत एवं ओवरहॉल पर ₹1.69 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

रक्षा अधिप्राप्ति नियमावली (डी पी एम - 2006) के पैरा 13.2.1 के अनुसार मूल्यों का औचित्य प्रमाणित करने के लिए दरों/कीमतों का आकलन महत्वपूर्ण है और इसलिए प्रबल बाज़ार दरें, अंतिम क्रय मूल्य, कच्चे माल/श्रम के लिए आर्थिक सूचकांक, अन्य इनपुट लागतें एवं अंतर्भूत मूल्य आदि पर आधारित मूल्य निर्धारण के आधार पर यथाथपरक और वस्तुनिष्ठ प्रकार से परिकलन किया जाना चाहिए। फरवरी 2011 में की गई संविदा की संवीक्षा के दौरान, लेखा परीक्षा ने देखा (अक्टूबर 2012) कि अनुमानों के निर्धारण के संबंध में डी पी एम-2006 के प्रावधानों का अनुपालन न किए जाने के परिणामस्वरूप आई एल-76 परिवहन

वायुयान के सहायक पावर यूनितों (ए पी यू) की मरम्मत एवं ओवरहॉल पर ₹1.69 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ, यथा नीचे चर्चा की गई है:-

भारतीय वायुसेना की संपत्ति सूची में 17 आई एल-76 परिवहन वायुयान है और इस बेड़े के निर्बाध रूप से कार्य करने हेतु भारतीय वायुसेना के पास 22 ए पी यू की सम्पत्ति सूची है। ए पी यू का मौलिक कार्य वायुयान इंजनों को शुरू करना है तथा उसकी अनुपूरक भूमिका वायुयान की उड़ान के दौरान इंजनों से मुख्य पावर वितरण में विफलता की स्थिति में आपातकालीन सेवाओं को बनाए रखने में है।

वायुसेना मुख्यालय ने अधिकारी बोर्ड द्वारा वर्ग डी¹¹ घोषित किए (अक्टूबर 2006) छः ए पी यू की मरम्मत एवं ओवरहॉल (आर ओ एच) हेतु सीमित निविदा पूछताछ (एल टी ई) के आधार पर पाँच फर्मों को प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर एफ पी) (जुलाई 2007) जारी किया। प्रत्येक ए पी यू की आर ओ एच के लिए अनुमान यू एस डी 82193 (₹36.99 लाख¹²) था और यह रूस के मैसर्स एवियाजैपचास्ट के साथ दिसम्बर 2002 में की गई अंतिम संविदा पर आधारित थी। केवल तीन फर्मों ने आर एफ पी (जुलाई 2007) का उत्तर दिया और रूस के मैसर्स एवियाएक्सपोर्ट को न्यूनतम बोली लगाने वाला (एल -1) घोषित किया गया (अगस्त 2007)। इस फर्म ने प्रत्येक ए पी यू की आर ओ एच के लिए यू एस डी 164750 (₹74.14 लाख¹²) अर्थात् अभीष्ट लागत की लगभग दुगुनी राशि का उद्धरण किया। मैसर्स एवियाएक्सपोर्ट के साथ मूल्य वार्तालाप समिति (पी एन सी) की बैठक हुई (मार्च 2008), जिसमें वायुसेना मुख्यालय ने प्रत्येक ए पी यू की मरम्मत एवं ओवरहाल (आर ओ एच) के लिए फर्म को यू एस डी 90,000 (₹40.50 लाख¹²) प्रति का प्रस्ताव दिया। तथापि, प्रति प्रस्ताव देने हेतु यू एस डी 90000 तक पहुंचने का जो आधार था, वह पी एन सी बैठक के कार्यावृत्त में रिकार्ड नहीं किया गया था मैसर्स एवियाजैपचास्ट ने इस प्रति प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया, अतः इस मामले को बंद करना पड़ा।

इसके बाद, वायुसेना मुख्यालय ने वर्ष 2008 के लिए 5 प्रतिशत प्रति वर्ष की वृद्धि की अनुमति के पश्चात् अगस्त 2007 के एल-1 उद्धरण के आधार पर प्रत्येक ए पी यू की आर ओ एच के अनुमानों को यू एस डी 172987.50 (₹69.20 लाख¹³) तक संशोधित (अगस्त 2008) किया। जे डी इंज डी1(टी) वायुसेना मुख्यालय ने संशोधित दरों की युक्तिसंगतता के बारे में जे डी इंज डी (क्यू), वायुसेना मुख्यालय को न्याय संगत ठहराते हुए विचार व्यक्त किया

¹¹ वर्ग डी - मरम्मत योग्य

¹² 1 यू एस डी = ₹45

¹³ 1 यू एस डी = ₹40

(अगस्त 2008) कि एल एम ई¹⁴ पर धातु की कीमतों सहित वर्तमान मामले में लागत के लगभग सभी तत्वों में कई गुना वृद्धि हुई थी और सूचित किया कि 2002 की कीमतों के आधार पर परिकलित की गई अनुमानित लागत अवास्तविक/अशुद्ध थी और छः ए पी यू की आर ओ एच के लिए संशोधित आर एफ पी जारी किया (अक्टूबर 2008)। सात फर्मों को 2008 में जारी किए आर एफ पी के उत्तर में केवल एक विक्रेता मैसर्स एक्विजैपचास्ट ने प्रति ए पी यू यू एस डी 453384 (₹1.81 करोड़) पर अपना उद्धरण दिया (नवम्बर 2008), जो यू एस डी 172987.50 (₹69.20 लाख¹³) के संशोधित अनुमानों (अगस्त 2008) का 262 प्रतिशत था। चूंकि यह एकल विक्रेता का मामला था, इसलिए वायुसेना मुख्यालय ने पुनर्निविदाकरण का निर्णय लिया (जनवरी 2009)।

वायुसेना मुख्यालय ने आगे वर्ष 2008 एवं 2009 के लिए 5 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वृद्धि की अनुमति के पश्चात् अगस्त 2007 के एल-1 उद्धरण के आधार पर प्रत्येक ए पी यू की आर ओ एच के लिए यू एस डी 181636.88 (₹87.19 लाख¹⁵) में अनुमानों को संशोधित किया (जनवरी 2009) और 10 ए पी यू¹⁶ की आर ओ एच के लिए आठ फर्मों को संशोधित आर एफ पी (फरवरी/मार्च 2009) जारी किया, क्योंकि मध्यवर्ती अवधि के दौरान वर्ग 'डी' ए पी यू की संख्या में वृद्धि हुई थी। इस समय केवल तीन फर्मों ने उत्तर दिया और मैसर्स एस टी ई का उद्धरण (यू एस डी 205000 प्रति ए पी यू) एल-1 पाया गया। यद्यपि मैसर्स एस टी ई के प्रस्ताव पर विचार नहीं किया गया, क्योंकि यह फर्म मूल उपस्कर निर्माता (ओ ई एम) प्रमाणपत्र प्रस्तुत नहीं कर सका। अतः मूल्य वार्तालाप समिति ने अगली न्यूनतम बोली लगाने वाला होने के कारण यू एस डी 228960 (₹1.10 करोड़¹⁵) प्रति ए पी यू मैसर्स एवियाएक्सपोर्ट को आगे की बातचीत हेतु आमंत्रित करने का निर्णय लिया (जून 2009) तथा आर ओ एच हेतु प्रति ए पी यू यू एस डी 224380 (₹1.08 करोड़¹⁷) की बातचीत द्वारा तय की गई दर में मैसर्स एवियाएक्सपोर्ट के साथ संविदा की गई (फरवरी 2011)।

अनुमानों के अवास्तविक निर्धारण के मामले के संबंध में लेखा परीक्षा द्वारा बताए जाने पर (जनवरी 2014), वायुसेना मुख्यालय ने कहा (फरवरी 2014) कि प्रस्ताव 100 प्रतिशत अधिक होने के कारण वर्ष 2008 में यह संविदा (जुलाई 2007 का आर एफ पी) नहीं की जा सकी। आगे रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि अनुमानित लागत का परिकलन डी पी एम के मानदंडों के अनुसार उपलब्ध इनपुट के आधार

¹⁴ एल एम ई. लंदन मेटल एक्सचेंज

¹⁵ 1 यू एस डी = ₹48

¹⁶ इसी बाच, वर्ग डी ए पी यू की संख्या में वृद्धि हुई है।

¹⁷ 1 यू एस डी = ₹47.35

पर किया गया, जिसमें खुले स्रोतों (इंटरनेट) /एयर अटैची कार्यालय के माध्यम से उपलब्ध विश्वसनीय बाज़ार आसूचना का अभाव था।

यह उत्तर लेखा परीक्षा के इस कथन की पुष्टि करता है कि मूल्यों की युक्तिसंगतता के आधार पर अनुमान नहीं किए गए थे और डी पी एम में समाविष्ट प्रावधान के अनुसार 2007 में प्रचलित सभी तत्वों को ध्यान में नहीं लेने के कारण मूल्य में वृद्धि एवं संविदा में विलम्ब हुए। आगे डी पी एम (पैरा 13.8) के प्रावधान के अनुसार तुलना हेतु तीन वर्षों से अधिक पुराना अंतिम क्रय मूल्य कोई वास्तविक पैमाना नहीं है। वायुसेना मुख्यालय ने भी यथार्थपूरक ढंग से अनुमानों का परिकलन करने हेतु डी पी एम-2006 के प्रावधान {(पैरा 11.2) पठनीय (पैरा 13.2.1)} के अनुसार पंजीकृत फर्मों से गैर-बजटीय उद्धरणों के माध्यम से सूचना नहीं मांगी। इसके अतिरिक्त, स्वयं वायुसेना मुख्यालय ने स्वीकार किया (अगस्त 2008) कि 2002 के मूल्यों के आधार पर 2007 में किए गए अनुमान अवास्तविक/अशुद्ध थे।

यदि भारतीय वायुसेना ने जुलाई 2007 में आर एफ पी जारी करने से पूर्व डी पी एम में समाविष्ट प्रावधानों के अनुसार 2007 में प्रचलित दरों के आधार पर ए पी यू की आर ओ एच के लिए उचित मांगपत्र मूल्य का परिकलन किया होता, ता वह उसी फर्म के साथ फरवरी 2011 में निष्पादित संविदा में दी गई प्रति ए पी यू के लिए यू एस डी 224380 की दर के विरुद्ध प्रति ए पी यू के लिए केवल यू एस डी 164750 की दर से 2007 में छः ए पी यू की आर ओ एच हेतु संविदा कर सकता था।

तथ्य यह है कि उचित अध्यवसाय के साथ अनुमानों का परिकलन करने में, भारतीय वायुसेना की विफलता के कारण छः ए पी यू की मरम्मत एवं ओवरहॉल पर भारतीय वायुसेना को ₹1.69 करोड़¹⁸ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

यह मामला अप्रैल 2014 में मंत्रालय को भेजा गया; उनका उत्तर सितम्बर 2014 तक प्रतीक्षित था।

¹⁸ परिहार्य व्यय का परिकलन- ₹1.69 करोड़

1 यू एस डी = ₹ 47.35 (फरवरी 2011को)

प्रति ए पी यू आर ओ एच की लागत के अन्दर - यू एस डालर 224380 - यू एस डालर - 164750-यू एस डालर 59630x 6= यू एस डालर 357780x ₹47.35 = ₹1.69 करोड़ छः ए पी यू की आर ओ एच की लागत के अन्दर -यू एस डालर-59630

अधिप्राप्ति

3.4 एक प्रणाली की अनुचित अधिप्राप्ति

₹3.49 करोड़ की लागत पर अधिप्राप्ति मानचित्र अंकीकरण उपक्रम केन्द्रों (डी एम पी एस) का पिछले चार वर्षों से उपयोग नहीं किया जा रहा था क्योंकि यूनिट स्तर पर डी एम पी एस की कोई आवश्यकता नहीं थी।

रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया 2006 के परिशिष्ट 'क' का पैराग्राफ 3 निर्धारित करता है कि एक उपकरण की अधिप्राप्ति के लिए औचित्य ठहराते समय उस मद की परिचालन भूमिका और आवश्यकता तथा अपेक्षित कुल मात्रा के गणना सम्बन्धी विवरण को प्रस्ताव में दर्शाना चाहिए।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने पुर्जों एवं टी टी जी ई¹⁹ समेत 17 'एम' वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए मैसर्स हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) बेंगलूर प्रभाग के साथ संविदा की। जिसमें ₹3.95 करोड़²⁰ मूल्य के तीन मानचित्र अंकीकरण उपक्रम केन्द्र (डी एम पी एस) और तीन मानचित्र भरण केन्द्र (एम एल एस) शामिल थे।

हस्त मानचित्र को अंकीय मानचित्र में स्थांतरण हेतु डी एम पी एस की आवश्यकता है, जिसमें इस उपकरण के द्वारा मानचित्र (हस्त) की संपठनीय प्रति (हार्ड कापी) की बारीकी से जाँच की जाती है और तत्पश्चात् विभिन्न कम्प्यूटर सॉफ्टवेयर का प्रयोग करते हुए अंकन दिया जाता है, जबकि वायुयान पर अंकीकृत मानचित्रों के भरण हेतु फील्ड यूनिटों में एम एल एस की आवश्यकता होती है।

वायुसेना स्टेशन (ए एफ एस) 'ए' को दो डी एम पी एस और दो एम एल एस प्राप्त हुए (अप्रैल 2010) जबकि वायुसेना स्टेशन, 'बी' को एक डी एम पी एस और एक एम एल एस प्राप्त हुए (सितम्बर 2010)। वायुसेना स्टेशन, 'ए' एवं वायुसेना स्टेशन, 'बी' की लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया (जुलाई 2013/मार्च 2014) कि ₹3.49 करोड़ मूल्य के इन तीन डी एम पी एस का उपयोग अभिप्रेत उद्देश्य के लिए नहीं किया जा रहा था यथा नीचे चर्चा की गई है:

¹⁹ टी टी जी ई - औज़ार, परिक्षित और भू-उपकरण

²⁰ 3 डी एम पी एस (₹3.49 करोड़) + 3 एम एल एस की लागत (₹45.93 लाख) = ₹3.95 करोड़

वायुसेना स्टेशन, 'ए' ने पश्चिम वायुसेना कमान मुख्यालय, आई ए एफ तथा अभियांत्रिकी की निदेशालय, जगुवार, वायुसेना मुख्यालय (डी ओ ई) को सूचित किया (अगस्त 2010) कि चूँकि डी एम पी एस का उपयोग फील्ड स्तर पर नहीं किया गया इसलिए वहाँ दो डी एम पी एस की आवश्यकता नहीं थी तथा बेस में केवल एम एल एस उपकरण को स्वीकार किया गया। तदनुसार, डी ओ ई ने परिचालन निदेशालय (आक्रमण), वायुसेना मुख्यालय के साथ यह मामला उठाया (अगस्त 2010), जिसने बदले में डी ओ ई से ए एफ एस, 'सी' तथा केन्द्रीय फोटो प्रतिकृति इकाई (सी पी आर यू), ए एफ एस, 'डी' को एक-एक डी एम पी एस आबंटित करने का अनुरोध किया, जो ऐसे उपकरण का उपयोग कर सकते थे। तथापि, परिचालन परिदृश्य को ध्यान में रखते हुए अभियांत्रिकी निदेशालय, जगुवार, वायुसेना मुख्यालय ने निर्णय लिया (सितम्बर 2010) कि इन मदों को जगुवार बेसों में रखा जाएगा। तदनुसार, ए एफ एस, 'ए' ने उसे आबंटित डी एम पी एस को वायुयान 'एम' के दो परिचालन स्क्वाड्रनों (अर्थात् स्क्वाड्रन 'एक्स' एवं स्क्वाड्रन 'वाई') को जारी किया (अप्रैल 2011)।

हमने देखा (जुलाई 2013) कि स्क्वाड्रन 'एक्स' और स्क्वाड्रन 'वाई' में प्राप्ति के समय से डी एम पी एस का उपयोग नहीं किया गया था क्योंकि फील्ड यूनितों (परिचालन स्क्वाड्रन) में मानचित्र का अंकीकरण नहीं किया गया। आगे स्क्वाड्रन 'एक्स' ने भी लेखापरीक्षा को पुष्टि की (जुलाई 2013) कि वर्तमान स्थितियों में स्क्वाड्रन स्तर पर डी एम पी एस की आवश्यकता नहीं थी क्योंकि मानचित्रों की आपूर्ति केन्द्रीय अभिकरण से की जा रही थी। उन्होंने आगे उल्लेख किया कि स्क्वाड्रन 'एक्स' को यह प्रणाली किसी आवश्यकता की प्रक्षिप्ति के बिना जारी की गई।

ए एफ एस, 'बी' ने लेखा परीक्षा को यह भी सूचित किया (मार्च 2014) कि मानचित्रों का अंकीकरण फील्ड स्तर पर नहीं किया जाता है और वर्तमान में डी एम पी एस का प्रयोग तारण (फेरि) मानचित्रों की बारीकी जाँच²¹ (स्केनिंग) हेतु किया जा रहा था, जिन्हें सॉफ्ट प्रति के स्म में सुरक्षित रखा जा रहा था। इस प्रकार, ए एफ एस 'बी' में डी एम पी एस का उपयोग अभिप्रेत उद्देश्य के लिए नहीं किया जा रहा था।

अप्रैल 2014 में जारी पैराग्राफ के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने (अगस्त 2014) रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर कहा (अगस्त 2014) कि रक्षा सेनाओं के लिए युद्धकाल की विशेष स्थितियों में अनेक लड़ाकू प्रणालियों और शस्त्रों की अनिवार्य स्म से आवश्यकता है तथा शांति

²¹ बारीकी जाँच स्केनिंग का निहितार्थ है कि वायुयान को पार उतारने हेतु प्रयोग किए जा रहे हस्त मानचित्रों की बारीकी जाँच की जाती है जिससे की मुद्रित शब्दों या चित्रों को कम्प्यूटर की स्मृति में रखने के लिए उन्हें इलेक्ट्रॉनिक पाठ में परिवर्तित किया जाता है। यह अंकीकरण से भिन्न है, जो एम एल एस का प्रयोग करके अंकीय मानचित्रों में संशोधन करने के लिए प्रयोक्ता को अनुमति देता है।

काल के दौरान निरंतरता और सुविज्ञता को बनाए रखने के लिए उनके उपयोग को सीमित किया जाए। उन्होंने आगे कहा कि उपकरण की अधिप्राप्ति नाजुक समय पर किया जाने वाला कार्य है तथा केन्द्रीय अभिकरण से मानचित्रों की अधिप्राप्ति में होने वाले विलम्ब से परिचालन में बाधा होगी।

यह उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि वायुसेना मुख्यालय ने पहले कहा था (अक्टूबर 2013) कि मानचित्र का अंकीकरण फील्ड स्तर अर्थात् ए एफ एस 'ए' और ए एफ एस 'बी' में नहीं किया जा रहा है जिसके लिए ये उपकरण प्रारम्भ में अधिप्राप्त किए गए। यह तथ्य कि सी पी आर यू, ए एफ एस, 'डी' और ए एफ एस, 'सी' को डी एम पी एस का आबंटन करने हेतु वायुसेना मुख्यालय द्वारा किए गए प्रयास इस बात की पुष्टि करते हैं कि ए एफ एस, 'ए', 'बी' की आवश्यकता के उचित निर्धारण के बिना डी एम पी एस खरीदे गए।

इस प्रकार, किसी आवश्यकता के बिना फील्ड यूनिटों के लिए ₹3.49 करोड़ मूल्य के तीन डी एम पी एस की अधिप्राप्ति औचित्यपूर्ण नहीं थी, क्योंकि मानचित्र का अंकीकरण यूनिट स्तर पर नहीं किया जा रहा है, यथा ए एफ एस, 'ए' और 'बी' के फील्ड यूनिटों द्वारा स्वीकार किया गया।

यह मामला अप्रैल 2014 में मंत्रालय को भेजा गया, परन्तु उनका उत्तर सितम्बर 2014 तक प्रतीक्षित था।

3.5 ब्रेक पैराशूट की अधिप्राप्ति पर अतिरिक्त व्यय

भारतीय वायुसेना को अत्यावश्यकता के गलत निर्धारण के कारण 100 ब्रेक पैराशूटों के आयात पर ₹12.66 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) विभिन्न प्रकार के लड़ाकू वायुयानों का परिचालन करती है, जो प्रत्येक अवतरण के दौरान वायुयान की गति कम करने के लिए ब्रेक पैराशूटों का प्रयोग करते हैं।

वर्ष 2010-11 के लिए 'सुरक्षा उपकरण' की अभिपूर्ति की समीक्षा के आधार पर वायुसेना मुख्यालय ने ₹16.23 करोड़ की कुल लागत पर सुरक्षा उपकरणों की सात लाइनों के लिए आयुध पैराशूट निर्माणी (ओ पी एफ), कानपुर को मांगपत्र दिया (दिसम्बर 2010), जिसमें एस यू-30 एम के आई वायुयान के लिए ₹4.59 करोड़ (अर्थात् ₹1,08,800 प्रति पैराशूट की दर

से) मूल्य के 422 ब्रेक पैराशूट (पैराशूट) शामिल थे। मांगपत्र के अनुसार 2010-11 में 300 2012-13 में 100 और 2013-14 में 22 पैराशूटों की आपूर्ति करने की आवश्यकता थी, यथा ओ पी एफ, कानपुर द्वारा मान लिया गया था (दिसम्बर 2010)।

लेखापरीक्षा के दौरान सुरक्षा उपकरणों की अधिप्राप्ति सम्बन्धी अभिलेखों की जाँच से (मार्च 2014) पता चला कि धातु संघटकों एवं अच्छी गुणवत्ता वाले कपड़ों की अनुपलब्धता के कारण ओ पी एफ, कानपुर ने पैराशूटों की आपूर्ति हेतु 2010-11 के निर्धारित लक्ष्य को पूरा करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की (फरवरी 2011)। अतः आई ए एफ की त्वरित आवश्यकता (अर्थात् नियत उड़ान कार्यों को बनाए रखने हेतु) को पूरा करने हेतु वायुसेना मुख्यालय ने 100 पैराशूटों के आयात के लिए ओ पी एफ, कानपुर से 'अनापत्ति प्रमाणपत्र' प्राप्त किया (अप्रैल 2011) और यू एस डी 2,650,000 (₹14.07 करोड़ अर्थात् ₹14.07 लाख प्रति पैराशूट) की कुल लागत पर 100 पैराशूटों की आपूर्ति हेतु मैसर्स एस टी ई, यूक्रेन को आपूर्ति आदेश दिया (नवम्बर 2011), जिसेक अनुसार मई 2012 तक सुपर्दगी की जानी थी। इसे बाद में वायुसेना मुख्यालय द्वारा परिनिर्धारित हानियाँ (एल डी) लगाकर नवम्बर 2012 तक बढ़ा दिया गया (अगस्त 2012)। तथापि, वास्तव में ये पैराशूट सितम्बर 2012 और मार्च 2013 के बीच में आपूर्ति किए गए। इस प्रकार, परिनिर्धारित हानियाँ घटाने के बाद फर्म को यू एस डी 2385000 (₹12.66 करोड़²²) का भुगतान किया गया।

इसी बीच, ओ पी एफ, कानपुर ने दिसम्बर 2010 में दिए मांगपत्र के प्रति जून 2012 और मार्च 2013 के बीच सम्पूर्ण 422 पैराशूटों की आपूर्ति की। इन 422 पैराशूटों में से 138 पैराशूटों की आपूर्ति जून 2012 और सितम्बर 2012 के बीच की गई तथा शेष 284 पैराशूटों की मार्च 2013 तक की गई।

इस प्रकार, ₹12.66 करोड़ की लागत पर 100 पैराशूटों का आयात करने से (अर्थात् दिसम्बर 2010 के मांगपत्र के प्रति ओ पी एफ, कानपुर द्वारा आपूर्ति पैराशूटों की दर की तुलना में दस गुना अधिक दर) त्वरित आवश्यकता का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ था।

मई 2014 में जारी पैराग्राफ के उत्तर में वायुसेना मुख्यालय ने इस मामले के तथ्यों को स्वीकार करते हुए रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर (अगस्त 2014) कहा (अगस्त 2014) कि समय पर पैराशूटों की आपूर्ति करने में ओ पी एफ, कानपुर की खराब प्रतिक्रिया तथा एस यू-30 एम के आई बेड़े के उड़ान बंद होने की स्थिति से (ए ओ जी) बचाने हेतु आई ए एफ ने पैराशूटों के आयात के लिए प्रस्ताव प्रारम्भ किया (जून 2011)।

²² 1 यू एस डी = ₹ 53.10

प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर एफ पी) जारी किया गया (अगस्त 2011) तथा 100 पैराशूटों की अधिप्राप्ति के लिए विदेशी विक्रेता के साथ संविदा की गई। वायुसेना मुख्यालय ने आगे कहा कि यह अधिप्राप्ति योजनाबद्ध तरीके से की गई।

निम्नलिखित कारणों से वायुसेना मुख्यालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है:-

- त्वरित आवश्यकता के आधार पर 100 पैराशूटों के आयात के लिए आदेश देते समय (नवम्बर 2011) सुपुर्दगी के लिए मई 2012 का समय नियत किया गया था, जिसे बाद में नवम्बर 2012 तक बढ़ा दिया गया। विदेशी विक्रेता को प्रदान किए गए छः महीने का विस्तारण यह इंगित करता है कि अत्यावश्यकता का सही प्रकार से निर्धारण नहीं किया गया था।
- यदि आई ए एफ ने आर एफ पी जारी करने (अगस्त 2011) /आयात आदेश देने (नवम्बर 2011) से पूर्व ओ पी एफ, कानपुर से संभावित आपूर्ति की स्थिति की समीक्षा की होती (क्योंकि उन्होंने लक्ष्य को पूरा करने में अपनी असमर्थता केवल 2010-11 में अभिव्यक्त की), तो मई 2012 की सुपुर्दगी की तिथि के साथ स्वदेशी लागत की तुलना में दस गुना अधिक लागत पर 100 पैराशूटों के आयात से बचा जा सकता था।
- सुपुर्दगी की अवधि को नवम्बर 2012 तक बढ़ाते समय (अगस्त 2012) आई ए फ को तीन महीने से अधिक समय की विलम्बित आपूर्ति को आधार बनाकर संविदा के निबंधनों (खंड 9.01) के अनुसार संविदा को पहले ही समाप्त किया जा सकता था, क्योंकि उस समय तक ओ पी एफ, कानपुर 88 पैराशूटों की आपूर्ति कर चुका था (अगस्त 2012), जबकि विदेशी विक्रेता केवल सितम्बर 2012 में 100 में से 31 पैराशूटों की आपूर्ति कर सका था।

इस प्रकार, कथित अत्यावश्यकता के गलत निर्धारण के कारण अधिक उच्च दरों में 100 पैराशूटों के परिहार्य आयात से ₹12.66 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

यह मामला मई 2014 में मंत्रालय को भेजा गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

3.6 कलर डाई की अधिप्राप्ति के अविवेकपूर्ण निर्णय के कारण परिहार्य हानि

सीमित शेल्फ जीवन के बावजूद तीन वर्ष की आवश्यकता पूरी करने के लिए एक ही समय कलर डाई के सम्पूर्ण परिमाण का आयात करने के निर्णय के साथ भारतीय वायुसेना द्वारा रंगीन डाई की आवश्यकता के अवास्तविक प्रेक्षपण के परिणामस्वरूप न केवल अधिक प्रावधान बल्कि ₹4.51 करोड़ की परिहार्य हानि हुई।

वायुसेना दिवस, स्वतंत्रता दिवस और गणतंत्र दिवस आदि के अवसरों पर रंगीन धूम्र पथों के उत्सर्जन द्वारा भारतीय तिरंगे - केसरिया, सफेद और हरे का चित्रण करते हुए हवाई करतब दिखाने हेतु भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) की सूर्य किरण एयरोबेटिक टीम (एस के ए टी) बनाई गई थी (1984)। एस के ए टी के हवाई करतब का प्रदर्शन एक प्रशिक्षक वायुयान किरन एम के -II पर निष्पादित किया गया जो एच पी टी-32 वायुयान के साथ भारतीय वायुसेना द्वारा वायुसेना पायलटों को प्रशिक्षण देने हेतु उपयोग किया जा रहा था।

प्रशिक्षण कमान मुख्यालय (एच क्यू टी सी), आई ए एफ ने पांच वर्ष 2009 से 2013 तक की आवश्यकता पूरी करने हेतु (अर्थात् प्रति वर्ष 26 कलर प्रदर्शन की दर से 405 लीटर) हरे और केसरिया में से प्रत्येक की 52650 लीटर कलर डाई का आयात करने के लिए अनुसंधान कमान मुख्यालय (एच क्यू एम सी) को प्रस्ताव किया (अगस्त 2008)। सफेद रंग विमानन टरबाइन ईंधन (ए टी एफ) के माध्यम से उत्पन्न हो जाता है। चूंकि इन कलर डाई शेल्फ जीवनकाल तीन वर्षों का है। एच क्यू एम सी, आई ए एफ ने मैसर्स रोम एंड हास केमिकल्स एल एल सी, यू एस ए, एक एकल स्वामित्व प्रमाणपत्र (पी ए सी) वाली फर्म से आयात करने हेतु अनुमोदन प्रदान करते समय (नवम्बर 2008) तीन वर्षों की आवश्यकता के लिए डाई के परिमाण को 31590 लीटर (30800 किलोग्राम के बराबर) तक सीमित कर दिया। तदनुसार, वायुसेना मुख्यालय ने पाउंड स्टर्लिंग 816200 (₹5.93 करोड़) की कुल लागत पर प्रत्येक केसरिया और हरी डाई के 30800 किलोग्राम के लिए साख-पत्र खोलने के पश्चात छः से 39 हफ्तों के सुपुर्दगी समय के साथ इस फर्म के साथ संविदा की (मार्च 2009)। भारतीय वायुसेना को डाई का सम्पूर्ण परिमाण बैचों में प्राप्त हुआ (अगस्त 2009 और जनवरी 2010²³)। वायुसेना मुख्यालय (फरवरी 2011) ने एस के ए टी (जून 2011) को बन्द करने का निर्णय लिया ताकि पायलटों को प्रशिक्षण देने हेतु किरन एम के-II वायुयान को मुक्त किया जा सके, जो एच पी टी-32 वायुयान को सेवा से हटा लेने से प्रभावित हुई थी।

²³ बीजक क्रमशः जून 2009 एवं नवम्बर 2009 से सम्बन्धित है और बी ओ सी अगस्त 2009 एवं जनवरी 2010 है।

लेखा परीक्षा ने अधिप्राप्ति योजना से देखा (सितम्बर 2011) कि भारतीय वायुसेना प्रतिवर्ष 26 रंगीन प्रदर्शन करेगा। तदनुसार, एस के ए टी (जून 2011) के बन्द किए जाने तक, इसे 47 रंगीन प्रदर्शन²⁴ निष्पादित करना था। जबकि एस के ए टी प्रक्षेपित योजना जिसमें इसे इस प्राप्ति की तिथि (अगस्त 2009) से एस के टी के बन्द होने तक (जून 2011) 7370 किलोग्राम खर्च करना था, के विरुद्ध केवल 18 रंगीन प्रदर्शन कर सका तथा प्रत्येक डाई का केवल 23430 किलोग्राम का शेष परिमाण अप्रयुक्त पड़ा था। लेखा परीक्षा ने आगे देखा (अप्रैल 2013) कि भारतीय वायुसेना ने वैकल्पिक प्रयोक्ताओं (अर्थात् थलसेना और नौसेना) और मूल उपस्कर निर्माता (ओ ई एम) द्वारा वापसी खरीद का पता लगाने का प्रयास किया था (मार्च 2011 से) जो फलदायक नहीं हुआ। इस बीच, डाई का जीवन काल अगस्त 2012 एवं जनवरी 2013 के बीच समाप्त हो गया।

अपने शेल्व जीवनकाल के अंदर डाई का अनुपयोग के सम्बन्ध में लेखा परीक्षा द्वारा पता किए जाने पर (अप्रैल 2013) वायुसेना मुख्यालय ने डाई के अनुपयोग की पुष्टि की (जून 2013) और कहा (अक्टूबर 2013) कि डाई के नमूनों की जाँच एवं जीवनकाल के अतिरिक्त विस्तारण हेतु उसे एक निजी फर्म में भेज दिया गया था (सितम्बर 2013)। वायुसेना मुख्यालय ने आगे कहा (अप्रैल 2014) कि मांगकर्ता (एच क्यू एम सी) द्वारा अभिव्यक्त मद की क्रांतिबद्धता के कारण तीन वर्षों के लिए अधिप्राप्ति की गई।

तथापि, तथ्य यह है कि यदि निजी फर्म द्वारा डाई का जीवन काल बढ़ाया जाता है, डाई के वैकल्पिक प्रयोक्ताओं का पता नहीं लगाया गया था (अगस्त 2013)। इसके अतिरिक्त, योजना के अनुस्र यदि आई ए एफ ने 47 रंगीन प्रदर्शन पर डाई का उपयोग किया होता, तो भी एस के ए टी के बन्द होने तक 65 प्रतिशत का ही उपयोग हुआ होता।

जून 2014 में जारी पैराग्राफ के उत्तर में रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर वायुसेना मुख्यालय ने (अगस्त 2014) तथ्यों को स्वीकार किया और कहा (अगस्त 2014) कि कलर डाई का शेल्व जीवनकाल और पूर्व निश्चित नेमी प्रदर्शन के अनुसार एस के ए टी प्रदर्शन के महत्व को ध्यान में रखते हुए एच क्यू एम सी द्वारा तीन वर्षों की आवश्यकता हेतु डाई की अधिप्राप्ति करने का बोधपूर्ण निर्णय लिया गया। वायुसेना मुख्यालय ने इसके आगे कहा कि एच पी टी-32 बेड़े की उड़ान को बंद किए जाने के परिणामस्वरूप पायलटों के चरण- III प्रशिक्षण के लिए किरण एम के-II वायुयान पर अतिरिक्त भार पड़ा। अतः वायुसेना मुख्यालय

²⁴ अगस्त 2009 से जून 2011 = 22 माह आई ए एफ ने 12 माह में 26 रंगीन प्रदर्शन किया 22 माह में एस के ए टी द्वारा रंगीन प्रदर्शन की संख्या आवश्यक थी = यानि 47

ने एस के ए टी विघटित करने का निर्णय लिया था (फरवरी 2011) और तदनुसार 52 स्कॉड्स²⁵ को समाप्त कर दिया गया (जून 2011)। यद्यपि, वायुसेना मुख्यालय का उत्तर अधिप्राप्ति योजना के अनुसार प्राप्ति की तिथि से (अगस्त 2009) एस के ए टी यूनिट के विघटन तक (जून 2011) डाई के अनुपयोग पर मौन था।

अतः अधिप्राप्त योजना के अनुसार की गई अप्रयोज्यता यह तथ्य दर्शाता है कि डाई की अति आवश्यकता नहीं थी जैसा कि एच क्यू के एम सी ने मामले की प्रक्रिया के समय में उल्लेख किया। पूर्व पाँच वर्ष के विरुद्ध तीन वर्ष हेतु डाई कम की गई आवश्यकता (नवम्बर 2008) की सही रूप से आँकलित नहीं की गई जिससे अधिक प्रावधान हो गया। आगे, डाई के सीमित शेल्फ जीवनकाल के बावजूद एक ही समय तीन वर्षों की आवश्यकता पूरी करने हेतु संपूर्ण परिमाण का आयात करने तथा साथ ही यह तथ्य कि भंडार की पुनःपूर्ति के लिए आवश्यक अधिकतम समय चार महीने था, के कारण ₹4.51 करोड़ की परिहार्य हानि हुई।

यह मामला मंत्रालय को भेजा गया (जून 2014), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

3.7 भण्डार निदेशालय, वायु सेना मुख्यालय

3.7.1 निदेशालय की भूमिका और कार्य

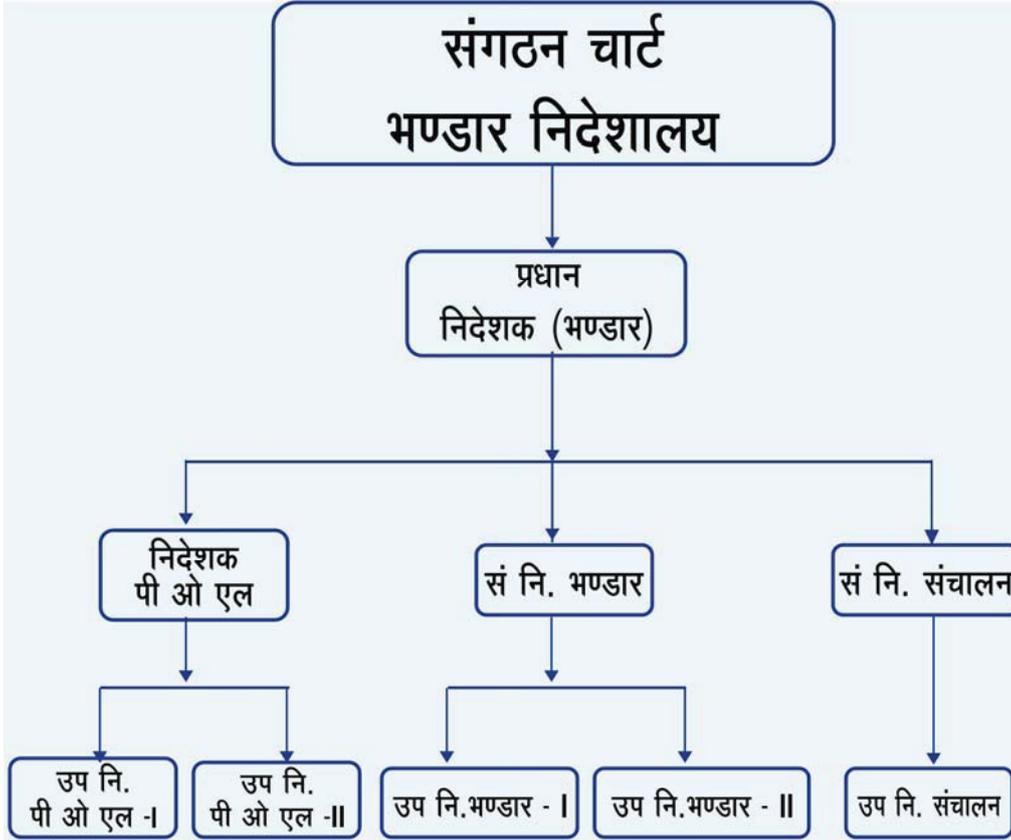
प्रधान निदेशक (पी डी) की अध्यक्षता में वायु सेना मुख्यालय (वा से मु) पर भण्डार निदेशालय, प्रावधान प्रतिमानों के अनुसार निर्धारित मांग के आधार पर भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) इकाईयों को गैर-तकनीकी भण्डारों²⁶ की प्रावधान तथा आपूर्ति के लिए; भारतीय वायु सेना हेतु प्रभावी आपूर्ति श्रृंखला प्रबंधन के लिए; रेल, वायु एवं समुद्र मार्ग से भण्डारों और कार्मिकों के संचालन हेतु उत्तरदायी है; और समुचित स्तरों पर विभिन्न प्राधिकारियों²⁷ के साथ सम्पर्क

²⁵ इकाई की तरह कार्यवाही रोकना

²⁶ आई ए एफ की शांति तथा प्रचालन समय की मांग के लिए उड़ान वस्त्र, अत्याधिक सर्द जलवायु वस्त्र (हवाई कर्मी एवं वायु सैनिक), वायुयान टायर/टयूब/बैटरियाँ, पेट्रोलियम, तेल एवं स्नेहक, सम्पीडित गैस आग्नि-शमक उपकरण, रसायन, पी ए डी उपकरण, लॉकिंग वायर्स, छलावरण जाल।

²⁷ रक्षा पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस, रेलवे मंत्रालय, थल सेना मुख्यालय, नौसेना मुख्यालय, महानिदेशक आपूर्ति एवं निपटान (डी जी एस एण्ड डी) महानिदेशक आयुध एवं उपकरण कारखाना (डी जी ओ ई एफ), महानिदेशक वैमानिक गुणवत्ता आश्वासन (डी जी ए क्यू ए), महानिदेशक गुणवत्ता आश्वासन (डी जी क्यू ए), इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी एल) भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (बी पी सी एल), हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (एच पी सी एल), एयर इण्डिया एवं अन्य सम्बन्ध सर्वजनिक/निजी क्षेत्र उपक्रम।

स्थापित करता है। भण्डार निदेशालय बजट संबंधी प्राक्कलनों तथा गैर-तकनीकी भण्डारों के लिए व्यय की योजना भी बनता है और उनकी मॉनीटरिंग भी करता है।



3.7.2 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

लेखापरीक्षा निम्नलिखित बातों का पता लगाने के लिए की गई थी:

- क्या पिछले प्रयोग, उपयोग की वर्तमान प्रवृत्तियों तथा भावी योजनागत उपयोग से संबंधित विश्वसनीय डॉटा उपलब्ध कराने के लिए कोई प्रणाली विद्यमान है तथा क्या उनके अभिलेख कायदे से रखे गए हैं।

- क्या भण्डार की प्रावधान पर संगत नियमों, विनियमों, सरकारी आदेशों और नीतियों का अनुसरण और कड़ाई से पालन किया जा रहा है।
- क्या सही प्रकार के भण्डार सही समय पर, सही मात्रा में सही स्थान पर किफायती, प्रभावी ढंग से और दक्षतापूर्वक अधिप्राप्त किए जा रहे हैं।
- क्या बजट का न्यायपूर्वक इस्तेमाल किया जा रहा है, व्यय का सही ढंग से वर्गीकरण किया जा रहा है और सही कोड शीर्षों के अन्तर्गत बुक किया जा रहा है, तथा सरकार के वित्तीय हितों को ध्यान में रखा जा रहा है।

3.7.3 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र

2010-11 से 2012-13 की अवधि के दौरान कुल 81 मांगपत्रों/आपूर्ति आदेशों में से, ₹1 करोड़ से अधिक मूल्य के सभी 26 मांगपत्रों/आपूर्ति आदेशों की अगस्त 2013 से दिसम्बर 2013 तक भण्डार निदेशालय तथा संबंधित इकाईयों पर एक नमूना-जांच की गई थी जिसका उद्देश्य भण्डार की प्रावधान के संबंध में निर्धारित पद्धतियों के अनुपालन एवं अनुरूपता की जांच करना था।

3.7.4 लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्रोत

लेखापरीक्षा निष्कर्षों को चिन्हित करने के लिए प्रयुक्त लेखापरीक्षा मानदण्ड निम्नलिखित थे

- सामान्य वित्तीय नियमावली (2005)
- वित्तीय विनियम (एफ आर)। वित्तीय शक्तियों का प्रत्यायोजन (2006)
- रक्षा अधिप्राप्ति नियमपुस्तिका (2009)
- आई ए पी-1501(उपस्कर विनियमन-प्रशासन एवं लेखाकरण)
- आई ए पी-1541 (प्रावधान नियमपुस्तिका)
- वायु सेना में एकीकृत वित्तीय सलाहकारों (आई एफ एज) के लिए प्रचालन नियमपुस्तिका
- भण्डार की प्रावधान पर सरकारी आदेश एवं नीतियां
- वार्षिक अधिप्राप्ति योजनाएं
- बजट दस्तावेज

- भण्डार के अनुमोदन और होल्डिंग पर रिपोर्ट एवं रिटर्न
- भण्डार निदेशालय पर अनुबंध एवं मामला फाइलें

3.7.5 लेखापरीक्षा की प्रणाली

लेखापरीक्षा के उद्देश्यों, लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र तथा लेखापरीक्षा मापदण्डों के स्त्रोंतों की सितम्बर 2013 में हुई एन्ट्री कॉन्फ्रेंस में चर्चा की गई थी। जिन लेखापरीक्षा निष्कर्षों की आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है, वे लेखापरीक्षा प्रश्नों/लेखापरीक्षा ज्ञापनों के संदर्भ में लेखापरीक्षा इकाईयों द्वारा प्रस्तुत अभिलेखों, डॉटा, सूचना तथा उत्तरों के विश्लेषण पर आधारित है। प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्षों की फरवरी 2014 में हुई एग्जिट कॉन्फ्रेंस में भण्डार निदेशालय के साथ चर्चा की गई थी। तत्पश्चात् भण्डार निदेशालय को मामले का विवरण (एस ओ सी) जारी किया गया था (मार्च 2014) तथा जून 2014 में मंत्रालय को एक ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफ जारी किया गया था। वायु सेना मुख्यालय द्वारा एस ओ सी पर मई 2014 में तथा ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफ पर अगस्त 2014 में प्रस्तुत उत्तर/टिप्पणियां पैराग्राफ में समुचित रूप से शामिल की गई हैं।

3.7.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.7.6.1 सम्पत्ति सूची का प्रबंधन

लेखापरीक्षा ने देखा कि एक कम्प्यूटरीकृत सम्पत्ति सूची प्रबंधन प्रणाली विद्यमान है जो भावी योजनागत उपयोग हेतु पिछले प्रयोग तथा उपयोग की वर्तमान प्रवृत्तियों से संबंधित डॉटा उपलब्ध कराती है, जिसके अभिलेखों का कायदे से अनुरक्षण भी किया जा रहा है।

3.7.6.2 योजना एवं प्रावधान

क) हाल में प्रयोग में लाए उपकरण की प्रवर्तन और प्रावधान

प्रयोक्ता निदेशालय, नई मर्दों के प्रवर्तन के लिए संस्वीकृति प्राप्त करने के लिए, जहां लागू हो, सेवा में नए उपकरण के प्रवर्तन के लिए सक्षम वित्तीय प्राधिकारी की संस्वीकृति लेते हैं तथा निर्गम के प्रस्तावित पैमाने की भी संस्वीकृति लेते हैं; तथा उसके पश्चात् आवश्यक प्रावधान तथा आपूर्ति कार्यवाई के लिए मामला भण्डार निदेशालय को भेजते हैं। भण्डार

निदेशालय उन मदों के लिए और उस मात्रा के लिए जिसकी मांग होती है ड्राफ्ट मांग-पत्र बनाता है, एकीकृत वित्तीय सलाहकार (आई एफ ए) की वित्तीय सहमति लेता है तथा “आवश्यकता की स्वीकृति” (ए ओ एन) के दृष्टिकोण से सक्षम वित्तीय प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करते हैं तथा उसे आवश्यक अधिप्राप्ति कार्यवाही के लिए अधिप्राप्ति निदेशालय को भेज देता है।

भण्डार निदेशालय को यह सुनिश्चित करना होता है कि नए उपकरण के प्रवर्तन तथा उसकी प्रावधान के लिए सक्षम प्राधिकारी की संस्वीकृति प्रदान कर दी गई है तथा जहां लागू है, प्रयोक्ता निदेशालय द्वारा प्रस्तावित पैमाने का विधिवत अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है। जब तक सी एफ ए से पूर्वानुमति नहीं ले ली जाती तब तक उपकरण को प्रवर्तित करने तथा उपकरण पैमाने के संशोधन के संबंध में भण्डार निदेशालय द्वारा कोई कार्यवाही शुरू नहीं की जाती है।

वायु सेना में उपकरण पैमानों को प्रवर्तित करने/उनके संशोधन पर विचार करने के लिए सक्षम वित्तीय प्राधिकारी निम्न प्रकार से हैं।

1) वायुसेना स्टाफ उपकरण नीति समिति (ए एस ई पी सी)

यह समिति उपाध्यक्ष वायु सेना (डी सी ए एस) की अध्यक्षता में कार्य करती है तथा उसे उन मामलों के लिए अनुमोदन प्रदान करने का अधिकार होता है जिनमें सकल प्रारम्भिक वित्तीय प्रभाव ₹5.00 करोड़ से अधिक हो परन्तु ₹10.00 करोड़ से अधिक न हो। यह समिति उन मामलों के संबंध में जिनमें कुल व्यय ₹10.00 करोड़ से अधिक हो, आगे विचारार्थ रक्षा तथा वित्त (रक्षा/वायु) मंत्रालयों को भेजने के लिए विशिष्ट सिफारिशें करती है।

2) वायुसेना स्टाफ उपकरण नीति उप-समिति (ए एस ई पी एस सी)

यह उप समिति प्रभारी वायुसेना अधिकारी प्रभारी अनुरक्षण (ए ओ एम) की अध्यक्षता में कार्य करती है और उन मामलों पर विचार करने और अनुमोदन करने के लिए अधीकृत है जिनका सकल प्रारम्भिक वित्तीय प्रभाव ₹5.00 करोड़ अथवा उससे कम हो।

ख) स्केल्ड मदों की प्रबंध-व्यवस्था

स्केल्ड मदों की प्रावधान उपयोग की प्रवृत्तियों के आधार पर प्राधिकृत स्तर तथा भविष्य के लिए नियोजित बल में कमियों को ठीक करने की एक प्रक्रिया है। संक्षेप में, यह उस भण्डार के अभिपूरण की प्रक्रिया है जिनका एक निश्चित अवधि के अन्दर उपयोग किया जाता है और एक निश्चित अन्तराल पर उनकी पुनःपूर्ति की जाती है।

वायु सेना मुख्यालय पर प्रावधान की केन्द्रीकृत प्रावधान यह सुनिश्चित करने के लिए डिजाईन की जाती है कि डिपोओं पर जमा स्टॉक तथा आपूर्ति की प्रक्रिया के अधीन उसकी मात्रा, किसी भी स्तर पर अधिकतम संभावित स्थापना²⁸ (एम पी ई) से कम न हो। एम पी ई उस स्तर को निरूपित करता है जिस पर विभिन्न स्तर के भण्डारों की उस भण्डारण उद्देश्य को प्राप्त करने की व्यवस्था की जाती है जो उपकरण डिपोओं में रखे जाने के लिए प्राधिकृत होते हैं। भारतीय वायु सेना प्रावधान की उस चक्रिय समीक्षा विधि का अनुसरण करती है जिसके अन्तर्गत प्रावधान की समीक्षाएं विभिन्न स्तरों जैसे समीक्षा कार्यवाई आंकड़ा (आर ए एफ)²⁹ लघु स्टॉफ आंकड़ा (एस एस एफ)³⁰ पर अधिप्राप्ति की मॉनीटर/नियंत्रित/विनियमित करने के लिए पूर्व निर्धारित समीक्षा कार्यक्रम के साथ समय-समय पर की जाती हैं।

ग) वित्तीय शक्तियां

भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय ने पूंजीगत अधिप्राप्ति शक्ति के प्रत्यावर्तन तथा वित्तीय विनियमों³¹ में निर्दिष्ट सीमा तक विभिन्न वायु सेना प्राधिकारियों को राजस्व के अन्तर्गत विद्यमान प्रत्यावर्तित वित्तीय शक्तियों में बढ़ोतरी/वृद्धि की संस्वीकृति प्रदान की (जुलाई 2006)।

²⁸ एम पी ई सरकार द्वारा निर्धारित की जाती है तथा वह उनकी आपूर्ति के स्रोत तथा भण्डारण के दौरान उनके खराब होने की संभावना का समुचित ध्यान रख कर उपकरण की विभिन्न श्रेणियों के संबंध में अलग-अलग होती है, तथा एम पी ई कई महीनों की प्रत्याशित मांग के संदर्भ में व्यक्त की जाती है।

²⁹ यह एक पुनः आदेश स्तर होता है। जब एक मद के स्टॉकहोल्डिंग डिपो (ए एस पी सहित) पर स्टॉक इस स्तर पर पहुंचते हैं, तो एक विशेष समीक्षा की जाती है तथा यदि आवश्यक हो तो अनुपूरक मांग-पत्र दिए जाते हैं।

³⁰ यह न्यूनतम स्टॉक स्तर होता है। जब स्टॉकहोल्डिंग डिपो (ए एस पी सहित) पर स्टॉक इस आंकड़े पर पहुंचता है तो बकाया मांगपत्रों के प्रति शीघ्र आपूर्ति तथा जहां आवश्यक हो शीघ्र मरम्मत के लिए कार्रवाही करनी होती है। जहां कोई बकाया मांग पत्र नहीं होते, वहां एक विशेष समीक्षा की जाती है। जब एक मद के लिए एस एस एफ स्तर प्राप्त हो जाता है तो उपकरण डिपो द्वारा और निर्गम केवल वायु सेना मुख्यालय के पूर्वानुमोदन पर ही किए जाते हैं।

³¹ रक्षा सेवाओं के लिए वित्तीय विनियम (भाग-I), खण्ड-II, संशोधित संस्करण-1983

वे मामले जो प्रत्यवर्तित वित्तीय शक्तियों के अन्तर्गत नहीं आते, संस्वीकृति हेतु रक्षा मंत्रालय को भेज दिए जाने चाहिए।

3.7.6.3 स्केलिंग के बिना भण्डारों का अनियमित प्रावधान

वर्तमान आदेशों के अनुसार, जब कभी एक नई मद अलग-अलग विनिर्देशन से प्रवर्तित की जाती है, तो मद का स्केल बनाना पड़ता है या विद्यमान स्केल में संशोधन करना पड़ता है।

तथापि भण्डार निदेशालय पर अभिलेखों की संवीक्षा से स्केलिंग के बिना/स्केल के संशोधन के बिना भण्डार की अनियमित प्रबंध-व्यवस्था के दृष्टांतों का पता चला (अगस्त-दिसम्बर 2013)।

● नाटो स्यूट³² सम्पूर्ण - ₹1.07 करोड़

भण्डार निदेशालय ने अनुसूची XII (बी) (स्केलड कमियाँ)³³ के अन्तर्गत ₹1.09 करोड़ की अनुमानित लागत पर विभिन्न आकारों के 247 नाटों स्यूट सम्पूर्ण की अधिप्राप्ति के लिए एकीकृत वित्तीय सलाहकार (आई ए एफ)के परामर्श से सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सी एफ ए) से 'आवश्यकता की स्वीकृति' (ए ओ एन) शुरू की और उसकी मांग की (फरवरी 2010)। आई एफ ए ने प्रस्ताव पर मार्च 2010 में सहमति व्यक्त की तथा सी एफ ए ने मार्च 2010 में प्रस्ताव का अनुमोदन किया। तदनुसार, ₹1.07 करोड़ की कुल लागत पर 247 नाटो स्यूट सम्पूर्ण की आपूर्ति हेतु मै. एरोनव इण्डसट्रियल सेफ्टी एप्लाइंसेज, नई दिल्ली तथा मै. नेक्स्ट मिलेनियम, नई दिल्ली को दो आपूर्ति आदेश दिए गए थे (जून 2010)।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि स्केल के संशोधन के बिना नाटो स्यूट सम्पूर्ण (खण्ड/संदर्भ संख्या 322 सी/2715, 2719 एवं 2720) की अधिप्राप्ति (जून 2010) जो प्रयोग किए जा रहे स्केलड (जनवरी 2001) नाटो स्यूट (खण्ड/संदर्भ संख्या 322 सी/4003-11) से भिन्न थे, अनियमित थी।

³² नाटो स्यूट माईनस 55 डिग्री सेल्सियस तक के तापक्रम का मुकाबला करने के लिए अत्याधिक ठण्डे इलाकों में काम करने वाले वायु कर्मी दल को जारी किया जाता है।

³³ कोड शीर्ष-748/02 (फ्लाइंग क्लोदिंग) के अधीन वित्तीय विनियम (स्केलड कमियों के प्रति पीएसयूज और सरकारी विभाग के अतिरिक्त स्वदेशी स्रोतों पर अनिवार्यता दृष्टिकोण अनुमोदन प्रदान करने के लिए शक्तियाँ)।

रक्षा मंत्रालय को जारी ड्राफ्ट पैराग्राफ (जून 2014) के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश (अगस्त 2014) पर वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि नाटो स्यूटस आई एफ ए के परामर्श से सी एफ ए के अनुमोदन पर सीमित आकारों में स्केल्ड कमियों को पूरा करने के लिए अधिप्राप्त किए गए थे और उसके पश्चात् कोई अधिप्राप्ति नहीं की गई थी, क्योंकि स्केल में संशोधन किया जा रहा था।

वायु सेना मुख्यालय का उत्तर निम्नलिखित कारण से स्वीकार्य नहीं है

- इन मदों की अधिप्राप्ति स्केल्ड कमियों के प्रति नहीं मानी जा सकती क्योंकि ये उन्नत मदें थी और ये प्रयोग की जा रही स्केल्ड मदों से बिल्कुल भिन्न थी जैसा कि खण्ड/संदर्भ संख्या से स्पष्ट है। इसके अतिरिक्त उत्तर में इस बात का कोई उल्लेख नहीं किया गया था कि आई एफ ए तथा सी एफ ए द्वारा अनुसूची-XII बी (स्केल्ड कमियों) के अन्तर्गत अनस्केल्ड मदों की अधिप्राप्ति की क्रमशः सहमति और अनुमोदन कैसे दिया गया था।

- **आर्क्टिक दस्ताने- ₹4.38 करोड़**

भण्डार निदेशालय ने लिथियम बैटरी सहित सक्रिय तापन तत्व, वाले आर्क्टिक दस्तानों (छोटे, मध्यम और बड़े) जिसका वायुसेना कर्मी दल द्वारा औसत समुद्र तल से उन्नत (ए एम एस एल) 5000 फुट तक उड़ने वाले लड़ाकू, परिवहन तथा हेलिकॉप्टर बेड़े द्वारा प्रयोग किया जा सकता है, की पहली बार अधिप्राप्ति के लिए एक मामला शुरू किया (जुलाई 2009) तथा अनुसूची-XII (बी)³⁴ के अन्तर्गत आई एफ ए के परामर्श से सी एफ ए से ए ओ एन मांगी (जुलाई 2009)। आई एफ ए ने जुलाई 2009 में प्रस्ताव पर सहमति व्यक्त की तथा सी एफ ए ने अगस्त 2009 में उसका अनुमोदन किया। ₹4.38 करोड़ की कुल लागत पर तीन आकारों में उक्त मद के 2630 जोड़ों की आपूर्ति हेतु मै. एरोनव इण्डस्ट्रियल सेफ्टी एप्लायन्सेज को एक आपूर्ति आदेश (फरवरी 2010) दिया गया। ये जुलाई/अगस्त 2010 में 56 एयर स्टोर्स पार्क, फरीदाबाद में प्राप्त हुए थे।

³⁴ कोड शीर्ष -748/02 (उड़ान वस्त्र) के अधीन वित्तीय विनियम (स्केल्ड कमियों के प्रति पी एस यूज और सरकारी विभाग के अतिरिक्त स्वदेशी स्रोतों को अनिवार्यता दृष्टिकोण अनुमोदन प्रदान करने के लिए शक्तियों)

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि चूंकि आर्किटक दस्तानों को प्रवर्तित करने/स्केलिंग के लिए ए एस ई पी एस सी का अपेक्षित पूर्व अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था, अतः स्केलिंग के बिना उनका प्रवर्तन अनियमित था।

जबकि भण्डार निदेशालय ने लेखापरीक्षा आपत्ति (सितम्बर 2013) के उत्तर में सूचित किया था (अक्टूबर 2013) कि मद आर्किटक दस्ताने एक स्केलड मद थी तथा उनकी अधिप्राप्ति कमियों के प्रति की गई थी, अतः रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देशों (अगस्त 2014) पर रक्षा मंत्रालय को जारी ड्राफ्ट पैराग्राफ (जून 2014) के उत्तर में वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि चूंकि हेलिकॉप्टर आन्तरिक सुरक्षा हेतु नक्सल प्रभावित क्षेत्र में उड़ने के लिए मंगाए गए थे, अतः अत्यावश्यकता तथा परिचालन औचित्य की दृष्टि से स्केलिंग कार्यवाई की प्रतीक्षा नहीं की जा सकती थी।

भण्डार निदेशालय/वायुसेना मुख्यालय का उत्तर निम्नलिखित कारणों से स्वीकार्य नहीं है।

- लेखापरीक्षा ने इन मदों की प्राप्ति हेतु जुलाई 2009 में शुरू किए गए भण्डार निदेशालय के प्रस्ताव में अत्यावश्यकता तथा परिचालन अनिवार्यता का कोई उल्लेख नहीं देखा था। इसके अतिरिक्त, आर्किटक दस्तानों, जिनका इस्तेमाल औसत समुद्र स्तर से 5000 फुट ऊपर किया जाना था की प्रबंध-व्यवस्था तथा नक्सल प्रभावित क्षेत्रों में जो अधिक उंचाई वाले क्षेत्रों में स्थित नहीं थे, वायुयान कर्मियों की तैनाती के बीच कोई प्रत्यक्ष सम्बन्ध प्रतीत नहीं होता था।
- इन मदों की अधिप्राप्ति स्केलड कमियों के प्रति नहीं मानी जा सकती, क्योंकि ये उन्नत श्रेणी की मदे थी तथा प्रयोग में लाई जाने वाली स्केलड मदों से बिल्कुल भिन्न थी, जिनकी वित्तीय विनियमों की अनुसूची XII (जे 1बी)³⁵ के अनुसार अधिप्राप्ति से पूर्व स्केलिंग आवश्यक थी।
- **फायर रिटार्डेंट एयरक्रियू सर्वाइवल जैकेट ₹3.88 करोड़**

चूंकि विद्यमान स्केलड सर्वाइवल जैकेट विमानन में बचाव तथा सुरक्षा की प्राथमिक आवश्यकता को पूरा नहीं करती थी क्योंकि न तो इसमें पर्सनल रेसक्यू बीकन (पी आर बी)³⁶ को रखा जा

³⁵ अनुसूची (जे 1 बी) नई मदों तथा उनके स्केल के प्रवर्तन के लिए व्यय का अनुमोदन।

³⁶ आकस्मिकता के दौरान पी आर बी स्वतः, स्विच ऑन हो जाता है तथा उसमें उद्दिप्त पॉयलट तथा बचाव दल के बीच सम्पर्क स्थापित करने के लिए वी/यू एच एफ व्हिप एंटीना और जी पी एस होता है।

सकता था और न ही यह अग्नि संरोधक थी, अतः भण्डार निदेशालय ने स्केलिंग से पूर्व एक बार की अधिप्राप्ति के रूप में 2700 बचाव जैकेटों की अधिप्राप्ति का एक मामला शुरू किया (फरवरी 2012) आई एफ ए ने प्रस्ताव पर अपनी सहमति व्यक्त की तथा सी एफ ए ने अप्रैल 2012 में प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया। सितम्बर 2014 तक विखण्डित सुपुर्दगी योजना के अनुसार दो आपूर्ति आदेश दिए (मार्च 2013) एक ₹2.30 करोड़ की 1700 बचाव जैकेटों (रूसी मूल के वायुयान हेतु) की आपूर्ति के लिए मै. एरोनव इण्डस्ट्रियल सेफ्टी एपलायन्सेज, नई दिल्ली को तथा दूसरा ₹1.58 करोड़ की 1000 बचाव जैकेटों (गैर-रूसी विमान के लिए) मै.अरनफ फ्यूचरिस्टिक टेक्नॉलोजीज (प्रा.) लिमिटेड, नई दिल्ली को। लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि चूंकि बचाव जैकेटों के प्रवर्तन/स्केलिंग के लिए ए एस ई पी एस सी से आवश्यक पूर्वानुमोदन प्राप्त नहीं किया गया, अतः स्केलिंग के बिना उनकी प्रबंध-व्यवस्था अनियमित थी।

रक्षा मंत्रालय को जारी ड्राफ्ट पैराग्राफ (जून 2014) के प्रत्युत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देशों पर (अगस्त 2014) वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि परिचालन अनिवार्यता के कारण, बचाव जैकेटों जिनमें पर्सनल रेस्क्यू बीकॉन को रखा जाना आवश्यक था, प्रशिक्षित कर्मी दल जो जगुआर लड़ाकू वायुयान को उड़ा रहा हो द्वारा प्रयोग हेतु अधिप्राप्त की गई थी, जिनका जीवन का आर्थिक दृष्टि से परिमार्जन नहीं किया जा सकता।

जबकि वायुयान कार्मिकों की सुरक्षा के लिए वायुसेना मुख्यालय की चिन्ता समझ में आती है, तथापि वर्तमान आदेशों के अनुसार मंत्रालय के अपेक्षित अनुमोदन के बिना बचाव जैकेटों की अधिप्राप्ति अनियमित है।

- **एम आई-17V 5 हेलिकॉप्टर कर्मीदल के लिए हेलमेट**

₹1.98 करोड़ परिचालन अधिष्ठापन निदेशालय (टी एण्ड एच)³⁷ ने स्केलिंग से पूर्व ₹1.98 करोड़ की लागत पर 320 हेलमेटों (आकार 1 एवं 2) की एक ही बार अधिप्राप्ति के लिए आई एफ ए के परामर्श से एक मामला शुरू किया (फरवरी 2011) और सी एफ ए से ए ओ एन प्राप्त किया (मार्च 2011)। तदनुसार भण्डार निदेशालय ने एक मांग अनुसूची (एस ओ आर) का सृजन किया (मार्च 2011) और उसे आगे की अधिप्राप्ति कार्यवाही के लिए अधिप्राप्ति

³⁷ परिवहन एवं हेलिकॉप्टर।

निदेशालय को भेज दिया। अधिप्राप्ति निदेशालय ने ए ओ एन में की गई सिफारिश के अनुसार एकल निविदा पृच्छाछ (एस टी ई) आधार पर मामलों का प्रक्रमण किया (अप्रैल 2011)। तथापि एक अन्य विक्रेता के प्रत्यावेदन (अप्रैल 2011) के कारण, सी एफ ए (ए ओ एम) ने 80 प्रतिशत (मात्रा 256) की अधिप्राप्ति मै. शक्ति एन्टरप्राइज़ेज़, फरीदाबाद से तथा शेष 20 प्रतिशत (मात्रा 64) की अधिप्राप्ति खुली निविदा के माध्यम से करने के लिए मामले का अनुमोदन किया (जून 2011)। परन्तु उप वायु सेना प्रमुख (वी सी ए एस) के किसी सी ई एम आई एल ए सी³⁸ अप्रमाणित हेलमेट की अधिप्राप्ति न करने के निदेश (सितम्बर 2011) के बाद खरीद रोक दी गई, जिसे बाद में एम आई 17V5 हेलिकॉप्टर के अधिष्ठापन हेतु हेलमेटों की अत्यावश्यक मांग के कारण वायुसेनाध्यक्ष (सी ए एस) द्वारा दी गई छूट के पश्चात् अनुमति दी गई थी। तदनुसार अधिप्राप्ति निदेशालय ने ₹1.50 करोड़ की कुल लागत पर 256 हेलमेटों के लिए (दोनों आकारों में प्रत्येक की 128 मात्रा) मै. शक्ति एन्टरप्राइज़ेज़ फरीदाबाद को आपूर्ति आदेश दिया (दिसम्बर 2011)। सुपुर्दगी मार्च 2013 तक सात लॉट्स में पूरी की जानी थी।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि चूंकि हेलमेटों का प्रवर्तन/स्केलिंग के लिए ए एस ई पी एस सी का अपेक्षित पूर्व अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था, अतः स्केलिंग के बिना एम आई-17V5 हेलिकॉप्टर कर्मीदल के लिए उनका प्रावधान अनियमित थी।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेशों (अगस्त 2014) पर वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि चूंकि हेलिकॉप्टर आन्तरिक सुरक्षा के उद्देश्य से नक्सल प्रभावित क्षेत्र में उड़ने के लिए मंगवाए गए थे, अतः अत्यावश्यकता तथा परिचालन औचित्य का अर्थ था कि प्रस्ताव की स्केलिंग कार्रवाही के लिए प्रतीक्षा नहीं की जा सकती थी।

वायु सेना मुख्यालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा ने वायुसेना मुख्यालय के फरवरी 2011 के प्रस्ताव में इस प्रकार की अत्यावश्यकता तथा परिचालन अनिवार्यता का कोई उल्लेख नहीं देखा था।

³⁸ सेना उड़ान योग्यता एवं प्रमाणन प्राधिकार केन्द्र ।

● **अग्नि रोधक ओवर ऑल्स तथा दस्ताने - ₹1.55 करोड़**

भण्डार निदेशालय ने स्केलिंग से पूर्व 4800 मात्रा प्रत्येक के अग्नि रोधक (एफ आर) ओवर ऑल्स तथा दस्तानों की एक बार की अधिप्राप्ति के लिए आई एफ ए के परामर्श से सी एफ ए से अनुमोदन प्राप्त करने के लिए एक मामला शुरू किया (नवम्बर 2011) - क्योंकि बचाव तथा क्रेश अग्नि शमन दल के भाग के रूप में कार्यरत अग्नि बचाव कार्मिकों के लिए इन मदों की स्केलिंग की जा रही थी। इस प्रस्ताव को आई एफ ए ने सहमति प्रदान कर तथा सी एफ ए द्वारा मई 2012 में इसका अनुमोदन कर दिया गया। ₹1.55 करोड़ की कुल लागत पर केवल 4800 अग्नि रोधक ओवर ऑल्स तथा 4800 दस्तानों की आपूर्ति के लिए मै.अरनफ फ्यूचरिस्टिक टेक्नॉलोजीज (प्रा0) लि0 नई दिल्ली को दो आपूर्ति आदेश दिए गए (अगस्त 2012)।

भण्डार निदेशालय पर अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित बातों का पता चला (अक्टूबर 2013)।

- मंत्रालय ने, अन्य बातों के साथ-साथ, अग्नि रोधक ओवर ऑल्स (मात्रा-1760), नेत्ररक्षक सहित हेलमेट (मात्रा-880) तथा स्टील के अगले भाग सहित सुरक्षा जूतों (मात्रा-880) की अधिप्राप्ति के लिए संस्वीकृति प्रदान की (सितम्बर 1999) तथापि ये मदें शुरू में विनिर्देशों तथा प्राधिकृत निरीक्षण एजेंसी के अभाव के कारण तथा बाद में संस्वीकृति समाप्त हो जाने के कारण अधिप्राप्ति नहीं की जा सकी, क्योंकि इन मदों का भारतीय वायु सेना में इस्तेमाल नहीं किया जा रहा था ।
- संस्वीकृति समाप्त हो जाने के कारण, परिचालन निदेशालय (ए टी एस) ने 110 क्रेश फायर टेण्डर्स के नए अधिष्ठापन (2005) के मद्देनजर बढ़ी हुई संख्या में भण्डार की आशोधित मांग के लिए मंत्रालय की संस्वीकृति के लिए एक मामला शुरू किया था (सितम्बर 2008)। वी सी ए एस का अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात (जनवरी 2009), वायु सेना मुख्यालय द्वारा दस्तानों सहित एफ आर ओवर ऑल्स, (मात्रा-4800), नेत्र रक्षक तथा गलावरण सहित हेलमेट (मात्रा-2400) तथा ओवरबूट (मात्रा-2400) की अधिप्राप्ति की संस्वीकृति हेतु मामला मंत्रालय को भेजा गया था (अप्रैल 2009)।
- मंत्रालय के प्रश्न (अप्रैल 2009) कि क्या अधिप्राप्ति हेतु प्रस्तावित माल वायु सेना मुख्यालय की प्रत्यायोजित वित्तीय शक्तियों के अन्तर्गत आता था, परिचालन निदेशालय (ए टी एस) ने यह मत व्यक्त किया (मई 2009) कि प्रस्ताव उनकी

प्रत्यायोजित शक्तियों के अन्दर था परन्तु मंत्रालय को अपना दृष्टिकोण नहीं बताया। बल्कि उन्होंने आगे की कार्यवाही के लिए प्रस्ताव भण्डार निदेशालय को भेज दिया (मई 2009)

- जबकि अग्नि रोधक ओवर ऑल्स तथा दस्तानों प्रत्येक की 4800 मात्रा की अधिप्राप्ति कर ली गई थी, नेत्ररक्षक तथा गलावरण सहित हेलमेट तथा ओवरबूट्स को अभी अन्तिम रूप दिया जाना लम्बित था।

लेखापरीक्षा ने इस तथ्य के दृष्टिगत कि उनके प्रवर्तन/स्केलिंग के लिए ए एस ई पी सी का अपेक्षित पूर्व अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था अग्नि रोधक वस्त्रों की अधिप्राप्ति में विलम्ब तथा उनकी अनियमित अधिप्राप्ति देखी थी (अक्टूबर 2013)।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेशो पर कहा (अगस्त 2014) कि अग्नि रोधक ओवर ऑल्स तथा दस्तानों की एक बार अधिप्राप्ति अनुसूची-XII जे1³⁹ के अन्तर्गत प्रत्यायोजित वित्तीय शक्तियों के अनुसार थी तथा बाद में मामला स्केलिंग के लिए प्रक्रमण कर दिया गया था।

वायु सेना मुख्यालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि आई ए एफ में प्रवर्तित किए जाने के लिए अपेक्षित किसी भी मद को ए एस ई पी एस सी/ए एस ई पी सी के अनुमोदन से पहले स्केल किया जाता है, स्केलिंग से पूर्व एक बार की अधिप्राप्ति के लिए वायु सेना मुख्यालय की प्रत्यायोजित शक्तियों में कोई प्रावधान नहीं हैं। अतः अनुसूची-XII (जे1ए) के अन्तर्गत स्केलिंग से पूर्व एक बार की अधिप्राप्ति अप्राधिकृत थी। इसके अतिरिक्त बहुत समय पहले 1999 में मांगी गई मदों को वित्तीय विनियमों के प्रावधानों के अनुसार अभी स्केल किया जाना है और उनकी अधिप्राप्ति की जानी है।

वायु सेना मुख्यालय का स्वयं यह मानना (अप्रैल 2013) कि जब कभी विभिन्न विनिर्देशों के साथ एक नई मद का प्रवर्तन किया जाता है, तो उस मद स्केल करना होता है अथवा विद्यमान स्केल का संशोधन करना होता है, लेखापरीक्षा की इस आपत्ति को वैद्य ठहराता है कि स्केलिंग के बिना उक्त सभी मदों का प्रवर्तन अनियमित था। इसके अतिरिक्त, स्केलिंग में विलम्ब के कारण इकाईयों में उक्त मदों की संकटपूर्ण स्थिति उत्पन्न हुई है क्योंकि उनकी व्यवस्था स्केलिंग के बिना ही कर ली गई थी। अतः इन मदों की जब तक स्केलिंग नहीं हो जाती उनकी व्यवस्था सम्भव नहीं थी।

³⁹ अनाधिकृत तथा स्केल न किए गए उपकरणों के व्यय हेतु अनुमोदन से सम्बन्धित वित्तीय विनियम (अनुसूची-XII जे 1 ए)।

3.7.7 अनुपयुक्त तथा घटिया भण्डार की व्यवस्था तथा व्यवस्था में विलम्ब

विमान कर्मीदल की सुरक्षा तथा मिशन की पूर्ति के लिए उड़ान वस्त्रों का महत्व और अनिवार्यता बहुत उच्च गुणवत्ता वाले उत्पादों के प्रवर्तन की मांग करती है जिनका अनुमोदन एक ढांचागत जांच, प्रमाणन तथा निरीक्षण प्रक्रिया के बाद हो तथा उनकी समय पर व्यवस्था की जाए।

तथापि, लेखापरीक्षा ने घटिया, अनुपयुक्त, बिना जांचे गए तथा अप्रमाणित उड़ान वस्त्रों की निम्न प्रकार से व्यवस्था और उनकी व्यवस्था में विलम्ब देखे।

- **घटिया फ्लेम रिटार्डेंट ओवरऑल - ₹8.06 करोड़**

वायु सेना मुख्यालय ने ₹8.06 करोड़ की कुल लागत पर फ्लेम रिटार्डेंट (एफ आर) ओवर ऑल्स (आकार-6,7,8 तथा 9) के 9200 यूनिटों की आपूर्ति हेतु मै0 एरोनव इण्डस्ट्रियल सेफ्टी एपलॉन्सेज को एक आपूर्ति आदेश दिया (जुलाई 2008) जिनकी थोक उत्पादन अनुमोदन के पश्चात् आपूर्ति की जानी थी।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि प्रयोक्ताओं से कई शिकायतें प्राप्त होने के कारण, महानिदेशक (निरीक्षण एवं सुरक्षा) (डी जी (आई एण्ड एस)) ने डी ई बी ई एल⁴⁰ को प्रयुक्त तथा ब्रांड नए एफ आर ओवरऑल्स के विस्तृत तकनीकी विश्लेषण का अनुरोध किया (सितम्बर 2011)। इससे यह पता चला (मार्च 2012) कि फर्म ने घटिया एफ आर ओवर ऑल्स आपूर्ति किए थे जिससे विमान कर्मी दल के प्राण खतरे में पड़ गए। तदनुसार, महानिदेशक (आई एण्ड एस) ने सी ई एम आई एल ए सी को मै0 एरोनव इण्डस्ट्रियल सेफ्टी एपलायन्सेस, नई दिल्ली की दिए गए 'टाईप अनुमोदन'⁴¹ को वापिस लेने को कहा (अप्रैल 2012), जो सी ई एम आई एल ए सी ने किया (अप्रैल 2012)।

चूंकि 'टाईप अनुमोदन' फिर से बहाल कर दिया गया था (जुलाई 2012), अतः लेखापरीक्षा ने घटिया एफ आर ओवर ऑल्स की अधिप्राप्ति का मामला भण्डार महानिदेशक के साथ उठाया (सितम्बर 2013) तथा, अन्य बातों के साथ-साथ, 'टाईप अनुमोदन' की बहाली का यथार्थ औचित्य भी मांगा।

⁴⁰ रक्षा बायोईजीनियरिंग तथा इलेक्ट्रोमेडिकल लेबोरेट्री।

⁴¹ इसका मतलब विशिष्ट भण्डार की आपूर्ति हेतु सी ई एम आई एल ए सी द्वारा विक्रेता का अनुमोदन करना है

वायुसेना मुख्यालय से प्राप्त (जुलाई 2014) आंशिक उत्तर/दस्तावेजों से, लेखापरीक्षा ने देखा (जुलाई 2014) कि महानिदेशक (आई एण्ड एस) ने डी ई बी ई एल द्वारा पिछले आपूर्ति रिकार्ड तथा बाद में की गई जांच (जून 2012) के दौरान बेतरतीब एफआर सामग्री नमूना पास करने के आधार पर मै0 एरोनव इण्डस्ट्रियल सेफ्टी एप्लायन्सेस, नोएडा, का 'टाईप अनुमोदन' बहाल करने की सिफारिश की थी (जून 2012) और साथ में यह भी कहा था कि घटिया पाए गए एफआर ओवरऑल्स की खेप फील्ड से वापिस मंगा ली गई थी।

पिछले आपूर्ति रिकार्ड के आधार पर 'टाईप अनुमोदन' की बहाली तथा क्षेत्रीय इकाइयों से घटिया ओवरऑल्स वापिस मंगाने के बावजूद, बेतरतीब एफआर सामग्री को पास करना उचित नहीं है। इस मामले से पता चलता है कि वायुसेना मुख्यालय का केवल घटिया गुणवत्ता वाले एफ आर ओवरऑल्स की अधिप्राप्ति थी जिसके कारण ग्रांउह स्ट्राफ के प्राण खतरे में पड़ गए थे, बल्कि वह ऐसी घटिया आपूर्ति के लिए व्यतिक्रमी विक्रेता के प्रति कोई ठोस कार्यवाई करने में भी विफल रहा था। लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय इकाइयों से उनके अन्तिम निपटान सहित मंगाए गए घटिया फ्लेम रिटार्डेंट ओवरऑल्स के विवरण फिर से मंगाए (अगस्त 2014); सूचना प्रतीक्षित है (सितम्बर 2014)।

● अपरीक्षित तथा अप्रमाणित हेलमेट

अक्टूबर 2007 से सितम्बर 2010 की अवधि के दौरान, वायुसेना मुख्यालय ने मै0 टेन एण्टरप्रॉयसेस, नई दिल्ली (मात्रा 396) तथा मै0 शक्ति एण्टरप्रॉयसेस, फरीदाबाद (मात्रा 829) से 1225 हेलमेट की अधिप्राप्ति की। ये विभिन्न स्टॉक होल्डिंग डिपुओं/पार्को पर दिसम्बर 2008 तथा जनवरी 2011 के बीच प्राप्त हुए थे।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि वर्ष 2010 तथा 2011 के दौरान मिंग-21 तथा मिंग-27 पर उत्क्षेपण के दौरान आठ हेलमेट उड़ गए थे जो भारतीय वायुसेना के लिए गम्भीर चिन्ता का विषय था। ये वे स्वदेशी हेलमेट थे जो अपेक्षित परीक्षण और प्रमाणन के बिना सेवा में अधिष्ठापित किए गए थे। तत्काल उपाय के रूप में, विभिन्न वायु सेना प्राधिकारियों⁴² के बीच सितम्बर 2011 में परस्पर बातचीत सत्र आयोजित किया गया था जिसमें प्रयोक्तओने विभिन्न समस्याएं बताई थीं जैसे हेलमेटों की केवल दो आकारों में उपलब्धता, कई विमान कर्मियों को स्वदेशी हेलमेट उपयुक्त न होना जिसके कारण उत्क्षेपण के दौरान उड़ान रद्द करनी पड़ी, तथा आराम और सुरक्षा के लिए हेलमेटों का सुधार आदि।

तदनुसार, महानिदेशक (निरीक्षण एवं सुरक्षा) ने यह कहते हुए कि बाद में इन हेलमेटों को 'सामान्य हेलमेटों एवं मास्कों' से प्रतिस्थापित किया जाएगा जो परीक्षित तथा प्रमाणित उत्पाद होगा, विमान कर्मी दल की पूर्ण अत्यधिक सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उत्क्षेपण के दौरान हेलमेटों के उड़ने की समस्या को प्रभावी रूप से समाप्त करने के लिए 'लघु अवधि उपायों'⁴³ तथा 'दीर्घावधि उपायों'⁴⁴ दोनों का सुझाव दिया (नवम्बर 2011)।

लेखापरीक्षा ने अपेक्षित परीक्षण तथा प्रमाणन के बिना इन हेलमेटों की अधिप्राप्ति और अधिष्ठापन का मामला देखा (सितम्बर 2013) तथा लघु-अवधि उपाय के रूप में उनके आशोधन तथा आशोधन पर किए गए व्यय पर स्पष्टीकरण मांगा।

उत्तर में भण्डार निदेशालय ने कहा (अक्टूबर 2013) कि ₹21.81 लाख की लागत पर 157 हेलमेटों में आशोधन किया गया था तथा ₹13.06 लाख की लागत पर 94 हेलमेटों के दूसरे लॉट का आशोधन किया जा रहा था।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेश (अगस्त 2014) पर वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि हेलमेटों से सम्बन्धित समस्याओं का पता लगने पर उच्चतम स्तर पर 'लघु अवधि उपाय' तथा 'दीर्घावधि उपाय' किए गए थे तथा हेलमेटों को प्रयोग के लिए उपयुक्त बनाया गया था। तथापि, उन्होंने अपेक्षित परीक्षण और प्रमाणन के बिना स्वदेशी हेलमेट के अधिष्ठापन के लिए दिए गए अनुमोदन से संबंधित लेखापरीक्षा आपत्ति का कोई उत्तर नहीं दिया।

अतः अपरीक्षित तथा अप्रमाणित उड़ान वस्त्रों की मदों की अधिप्राप्ति से महत्वपूर्ण मदों की व्यवस्था और अधिप्राप्ति में त्रुटियों का पता चलता है क्योंकि अपरीक्षित तथा अप्रमाणित उड़ान वस्त्रों की मदों की अधिप्राप्ति का उड़ान सुरक्षा पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है।

⁴² एस ए एस आई एण्ड ओ एस, विमान औषधि विशेषज्ञ तथा डब्ल्यू ए सी, भारतीय वायुसेना के समस्त मिग-21/27 परिचालन बेसों के विमान कर्मी दल।

⁴³ विमान कर्मी दल के लिए एक रजग फिट प्राप्त करने के लिए अतिरिक्त पैडिंग की व्यवस्था, अनिवार्य परिवर्तन के लिए पैडिंग के जीवनकाल में कटौती तथा चिनस्ट्रेप के लिए प्रयुक्त सामग्री का सुधार आदि।

⁴⁴ सामान्य हेलमेटों और मास्क का विकास और उनके अधिष्ठापन

- एक विशिष्ट परिचालन स्क्वाड्रन के लिए बेड़ा विशिष्ट उड़ान वस्त्रों की प्रबंध व्यवस्था में विलम्ब

आई ए एफ ने एक विशिष्ट परिचालन स्क्वाड्रन के रूप में सी-130 जे विमान का एक स्क्वाड्रन गठित किया (जनवरी 2011)। उनके प्रचालन की सहायता करने के लिए विमान कर्मी दल द्वारा उड़ान हेलमेट तथा अन्य विशिष्ट उपकरण पहनना आवश्यक था।

तदनुसार, स्क्वाड्रन ने बेड़ा विशिष्ट उड़ान वस्त्रों की स्कैलिंग तथा अधिप्राप्ति के लिए परिचालन निदेशालय (टी एण्ड एच) को एक मामला विवरण (एस ओ सी) भेजा (जुलाई 2012) जिसमें ₹2.03 करोड़ (लगभग) का वित्तीय प्रभाव शामिल था और यह कहा कि इस प्रक्रिया में किसी भी विलम्ब से भविष्य में बेड़े का परिचालन प्रभावित होगा क्योंकि यह इकाई ऐसे मिशन नहीं कर पाएगी जिनमें ये उड़ाने वस्त्र आवश्यक होंगे। परिचालन निदेशालय (टी एण्ड एच) ने आवश्यक कार्यवाई के लिए एस ओ सी भण्डार निदेशालय को भेज दी (नवम्बर 2012)। इसके उत्तर में, भण्डार निदेशालय ने परिचालन निदेशालय को सूचित किया (नवम्बर 2012) कि आई एण्ड एस शाखा सभी स्वदेशी उड़ान वस्त्रों के लिए समन्वय एजेंसी थी तथा उसने मामले की प्रगति का जे डी क्यू ए एस (उड़ान वस्त्र) के साथ अनुसरण करने का अनुरोध किया। यह भी कहा गया था कि भावी प्रबन्ध व्यवस्था सी-130 जे विमान कर्मी दल द्वारा प्रयोग हेतु हेलमेटों तथा मास्क की अपेक्षित स्कैलिंग के पश्चात ही की जाएगी।

लेखापरीक्षा ने देखा (अक्टूबर 2013) कि बेड़ा विशिष्ट उड़ान वस्त्रों के लिए स्कैलिंग कार्यवाई स्क्वाड्रन के गठन के दो वर्ष से अधिक का समय बीत जाने के बाद भी पूरी नहीं की गई थी।

इसके उत्तर में, भण्डार निदेशालय ने कहा (अक्टूबर 2013) कि सी-130 जे को परिचालित करने वाले विमान कर्मी दल के लिए उड़ान वस्त्रों के लिए स्कैलिंग कार्यवाई पूरी नहीं हुई थी तथा क्यू ए एस के निदेशालय (एयरो) ने लेखापरीक्षा को यह भी सूचित किया (अक्टूबर 2013) कि चूंकि सी-130जे वायुयान के लिए उड़ान वस्त्रों के स्वदेशीकरण का मामला उनके निदेशालय को नहीं भेजा गया था, अतः उनके द्वारा उस पर कोई कार्यवाई शुरू नहीं की गई थी और यह भी बताया कि सी- 130 जे वायुयान के उड़ान वस्त्रों के उनके समुचित परीक्षण और प्रमाणन के बाद स्वदेशीकरण की प्रक्रिया पूरी होने में 2-3 वर्ष लगने की संभावना थी।

स्क्वाड्रन ने स्वयं भी माना (जुलाई 2012) कि सी-130 जे वायुयान के लिए उड़ान वस्त्रों की स्केलिंग और व्यवस्था में विलम्ब से अभिप्रेत परिचालन शुरू करने में स्क्वाड्रन के परिचालन प्रभावित होंगे।

इस प्रकार, इस मामले से वायुसेना मुख्यालय पर विभिन्न निदेशालयों के बीच अप्रभावी समन्वय का पता चलता है, जिसके परिणामस्वरूप आवश्यक उड़ान वस्त्र तथा स्केलिंग में विलम्ब होता है जिससे विशिष्ट परिचालन स्क्वाड्रन के परिचालन प्रभावित होते हैं।

● ऑक्सीजन मास्कों की असंगतता और कमी

न्यूनतम 10,000 फुट की ऊंचाई के साथ गहन उड़ान भरने का कार्य सौंपे जाने वाले विंग 'ए' (ईकाई) पर परिचालन करने वाले एम आई-17 वी 5 हेलिकॉप्टर बेड़े के प्रत्येक हेलिकॉप्टर में ऑक्सीजन रेग्युलेटर, डिस्कनेक्टर तथा ऑक्सीजन मॉक्स से निहित ऑक्सीजन सिस्टम सज्जित होना अपेक्षित ताकि विमान कर्मी दल तथा यात्री उनका उपयोग कर सकें।

लेखापरीक्षा ने तैनात पॉयलटों की तुलना में इन सभी मदों की कमी देखी (सितम्बर 2013), इनकी उपलब्धता केवल 87 प्रतिशत थी। चूंकि उपलब्ध 87 प्रतिशत ऑक्सीजन मास्कों के 50 प्रतिशत मास्क अनुपयोज्य थे, अतः उपयोज्य मास्कों की उपलब्ध मात्रा तैनात विमान कर्मी दल की मांग को पूरा करने के लिए काफी कम थी। परिणामतः विमान कर्मी दल यात्री ऑक्सीजन मास्कों का प्रयोग कर रहे थे जिनमें माइक्रोफोन अन्तर्निर्मित नहीं थे जिसके कारण वे हैड सैट के ऊपर मास्क पहने के गैर-मानक अभ्यास प्रथा का सहारा ले रहे थे जिसमें सुरक्षा का बड़ा खतरा था। इसके अतिरिक्त, विमान कर्मी दल ऑक्सीजन मास्क तथा हेलमेट की असंगतता के कारण 10,000 फुट से ऊपर की उड़ानों के दौरान हेलमेट प्रयोग नहीं कर पा रहे थे।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेशों (अगस्त 2014) पर वायु सेना मुख्यालय ने सूचित किया (अगस्त 2014) कि लेखापरीक्षा को स्पष्टीकरण देने के लिए मामला परिचालन निदेशालय (टी एण्ड एच) को भेज दिया गया था।

तथ्य यह है कि ऑक्सीजन मास्क तथा हेलमेट की असंगतता तथा ऑक्सीजन मास्कों की अनुपयोज्यता का इकाई के कर्मी दल के लिए प्रतिकूल उड़ान सुरक्षा का खतरा था।

- जगुआर वायुयान कर्मी दल के लिए ऑक्सीजन रेग्युलेटर की प्रावधान का गलत निर्धारण- ₹16.8 करोड़

ऑक्सीजन रेग्युलेटर एक महत्वपूर्ण मद है जिसका जगुआर वायुयान कर्मीदल के लिए कॉकपिट उपलब्धता⁴⁵ पर सीधा प्रभाव है। इस मद की अधिकतम सम्भावित स्थापना (एम पी ई) 57 महीने है।

लेखापरीक्षा ने देखा (अक्टूबर 2013) कि भण्डार निदेशालय ने बिना कोई औचित्य बताए निर्धारित 57 महीने के बजाए केवल 36 महीने की एम पी ई को ध्यान में रखते हुए ₹25.84 लाख की दर पर ₹16.80 करोड़ की कुल लागत पर 65 ऑक्सीजन मास्क की अधिप्राप्ति के लिए एक प्रस्ताव प्रारम्भ किया था (मई 2009)। तथापि, एम पी ई को 57 महीने से घटा कर 36 महीने करने से प्रस्ताव की संस्वीकृति वायु सेना मुख्यालय की प्रत्योजित वित्तीय शक्तियों के अन्दर आ गई (आई एफ ए की सहमति से ₹20 करोड़)।

आई एफ ए जुलाई 2009 में प्रस्ताव पर सहमति व्यक्त की तथा वायु सेना अधिकारी प्रभारी अनुरक्षण ने जुलाई 2009 में उसका अनुमोदन कर दिया। तदनुसार, भण्डार निदेशालय ने अधिप्राप्ति कार्यवाई शुरू करने के लिए आई एफ ए द्वारा विधिवत जांच के बाद 'प्रस्ताव हेतु अनुरोध' के ड्राफ्ट सहित 'मांग अनुसूची' अधिप्राप्ति निदेशालय को भेज दी (जुलाई 2009)। तथापि, मै0 एविएशन डिफेंस स्पेयर्स लि. यू.के द्वारा प्रस्तुत (दिसम्बर 2009) निम्नतम कीमत ₹30.98 करोड़ वायु सेना मुख्यालय की वित्तीय शक्तियों से परे थी, और, इसलिए उस पर मंत्रालय का अनुमोदन अपेक्षित था।

मंत्रालय का अनुमोदन लेने के बजाय जगुआर वायुयान कर्मी दल के लिए ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की अधिप्राप्ति पर चर्चा करने के लिए सहायक वायु सेना प्रमुख (ए सी ए एस) (लॉजिस्टिक्स) की अध्यक्षता में एक आन्तरिक बैठक आयोजित की गई थी (मार्च 2010), जिसमें ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की 65 की प्रस्तावित मात्रा निम्नलिखित आधार पर घटा कर 35 कर दी गई थी:

- ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की अत्याधिक मांग तथा नए रेग्युलेटरों की आपूर्ति के लिए न्यूनतम 15 महीने की विकास प्रक्रिया को ध्यान में रखते हुए, उनकी

⁴⁵ प्रत्येक लड़ाकू विमान में ऑक्सीजन रेग्युलेटर तथा प्रशिक्षक वायु के लिए दो ऑक्सीजन रेग्युलेटर होते हैं।

तत्काल आवश्यकता मरम्मत किए गए/ ओवर हॉल किए गए रेग्युलेटरों के माध्यम से पूरी की जानी थी।

- ओवरहॉल किए गए रेग्युलेटर एक वर्ष की ओ ई एम वारंटी के साथ उपलब्ध होंगे तथा ओवरहॉल की लगत नए रेग्युलेटरों की लागत से एक-तिहाई से कम होगी।
- 75 प्रतिशत की आदर्श मरम्मत प्राप्ति को ध्यान में रखते हुए, 30 मरम्मत योग्य ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की प्रतिप्राप्ति की जाएगी।

तदनुसार, सी एन सी बैठक में ए सी ए एस (लॉजिस्टिक्स) द्वारा ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की मांग को केवल 35 तक सीमित करने का निर्णय लिया गया था (अप्रैल 2010)। इसलिए, अधिप्राप्ति निदेशालय ने ₹15.85 करोड़ की लागत पर 35 ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की आपूर्ति के लिए मै0 एविएशन डिफेंस एंड स्पेयर्स लि0 यू0के0 को एक आपूर्ति आदेश दिया (मई 2010) जो मई 2011 तथा दिसम्बर 2011 के बीच 24 ई डी वायु सेना पर प्राप्त हुए थे।

लेखापरीक्षा ने ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की प्रबंध-व्यवस्था में निम्नलिखित अनियमितताएं देखी (अक्टूबर 2013)

- बिना किसी औचित्य के एम पी ई को 57 से घटा कर 36 करके प्रस्ताव को वायु सेना मुख्यालय को प्रत्यायोजित शाक्तियों के अन्दर रखा गया, जिसके कारण एक महत्वपूर्ण मद की उपलब्धता कम हुई।
- पहले से ही घटाई गई एम पी ई के आधार पर आकलित 65 ऑक्सीजन रेग्युलेटरों की प्रावधान में फिर से की गई कटौती ने एक महत्वपूर्ण मद की उपलब्धता को और भी कम कर दिया।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) के ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेशों (अगस्त 2014) पर वायु सेना मुख्यालय ने अपना उत्तर प्रस्तुत किया और कहा (अगस्त 2014) कि मात्रा में कटौती को सही नजरिए से देखा जाए, जिसके कारण राजकोष में बचत तथा सम्पत्ति सूची वहन लागत में कटौती हुई, क्योंकि ऑक्सीजन रेग्युलेटर एक बहुत महंगी मद है जिसकी मरम्मत तथा पुनः प्रयोग किया जा सकता है। तथापि, एम पी ई को 57 से घटा कर 36 करने के कारण नहीं बताए गए थे।

निम्नलिखित कारणों से उनका उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

मरम्मत के लिए भेजे गए 23 मरम्मत योग्य ऑक्सीजन रेग्यूलेटरों में से, केवल 12 (अर्थात् 52.17 प्रतिशत) रेग्यूलेटरों की मरम्मत की गई थी (जून 2014) तथा शेष 11 (अर्थात् 47.83 प्रतिशत) रेग्यूलेटर मरम्मत योग्य नहीं थे। चूंकि सारव-पत्र खोलने की प्रक्रिया अभी चल रही थी, अतः अगस्त 2014 तक कोई रेग्यूलेटर मरम्मत होकर प्राप्त नहीं हुआ था। इस प्रकार, कुल मिलाकर चार वर्ष से अधिक की अवधि बीत जाने के बावजूद मरम्मत किया गया कोई भी रेग्यूलेटर प्राप्त नहीं हुआ था। इससे इस बात का पता चलता है कि ऑक्सीजन रेग्यूलेटरों की मात्रा को 65 से घटा कर 35 करने का कोई यथार्थ तथा वास्तविक आधार नहीं था।

इस प्रकार इस मामले से यह पता चलता है कि अधिप्राप्ति का प्रस्ताव वायु सेना मुख्यालय की प्रत्यायोजित वित्तीय शक्तियों के अन्दर शुरू में एम पी ई की 57 महीने से 36 महीने अनुचित कटौती और फिर बाद में अधिप्राप्ति प्रस्ताव को वायु सेना मुख्यालय की प्रत्यायोजित वित्तीय शक्तियों के अन्दर रखने हेतु आवास्तविक तथा अपुष्ट आधार पर ऑक्सीजन रेग्यूलेटरों की 65 की निर्धारित मात्रा को घटा कर 35 करने से इस महत्वपूर्ण मद की उपलब्धता प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुई।

जबकि उड़ान वस्त्रों की व्यवस्था में विलम्ब के कारण परिकल्पित मिशन पूरा नहीं हो रहा था, निर्दिष्ट एजेसियों के द्वारा अनिवार्य जांच, प्रमाणन तथा निरीक्षण के बिना घटिया तथा अनुपयुक्त उड़ान वस्त्र उपलब्ध कराना समस्त भारतीय वायु सेना की क्षेत्रीय इकाईयों द्वारा इंगित गम्भीर सुरक्षा प्रसाखन तथा निम्न सन्तुष्टि स्तर का कारण था।

3.7.8 वित्तीय प्रबंधन

3.7.8.1 बजट

भण्डार निदेशालय भण्डार की अधिप्राप्ति के लिए निम्नलिखित राजस्व मुख्य शीर्ष परिचालित करता है। 2010-11 से 2012-13 की अवधि के दौरान इन शीर्षों के अन्तर्गत वर्ष -वार आबंटन तथा व्यय को नीचे तालिकागत किया गया है:

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

(₹ लाख में)

कोड हैड	वर्ष	आवंटन	व्यय	बचत (-)/ अधिकता (+)	प्रतिशत बचत(-)/ अधिकता(+)
744/02 (राशन)	2010-11	8945.00	8945.00	--	--
	2011-12	10825.00	10825.00	--	--
	2012-13	10858.25	10202.73	(-) 655.52	(-) 6.04
745/02 (एल पी जी कोल व फायरवुड)	2010-11	245.00	245.00	--	--
	2011-12	266.00	125.00	(-) 141.00	(-) 53.01
	2012-13	140.00	162.02	(+) 22.02	(+) 15.73
746/02 (एविएशन, टरबाइन फ्यूल एवं एयरोल्यूब्स)	2010-11	250510.00	250510.00	--	--
	2011-12	322537.33	316640.00	(-) 5897.33	(-) 1.83
	2012-13	360041.00	354837.00	(-) 5204.00	(-) 1.45
746/03 (मेन ग्रेड फ्यूल)	2010-11	14970.00	14970.00	--	--
	2011-12	15730.00	15730.00	--	--
	2012-13	20025.00	19975.92	(-) 49.08	(-) 0.25
747/04 (ऑर्डनेंस)	2010-11	363.06	340.00	(-) 23.06	(-) 6.35
	2011-12	3.50	3.50	--	--
	2012-13	16.31	0.00	(-) 16.31	(-) 100
748/02 (फ्लाइंग क्लोदिंग)	2010-11	2986.01	2895.00	(-) 91.01	(-) 3.05
	2011-12	3200.00	3185.00	(-) 15.00	(-) 0.47
	2012-13	628.98	625.33	(-) 03.65	(-) 0.58
748/04 (डी जी ओ ई एफ क्लोदिंग)	2010-11	5009.26	245.00	(-) 4764.26	(-) 95.11
	2011-12	0.00	0.00	--	--
	2012-13	9.98	9.98	--	--
750/02 (विविध)	2010-11	120.67	120.00	(-) 00.67	(-) 0.56
	2011-12	15.00	15.00	--	--
	2012-13	77.68	77.68	--	--

स्रोत: आवंटन तथा व्यय के विवरण वायु सेना मुख्यालय द्वारा उनके पत्र संख्या एयर एच क्यू /61739/सेन/लेखापरीक्षा/भण्डार दिनांक 16 सितम्बर 2013 द्वारा प्रस्तुत।

लेखापरीक्षा ने विशेषकर डी जी ओ ई एफ⁴⁶ वस्त्र मदों (कोड शीर्ष 748/04) में प्रतिशत तथा राशि दोनों के लिए बजट आवंटन के प्रति तथा राशियों के अभ्यर्ण के विवरण सहित सही कारणों की मांग की (दिसम्बर 2013)।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेश (अगस्त 2014) पर वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि चूंकि डीजीओईएफ

की आपूर्तियां सामान्यतः त्रुटिपूर्ण थी, अतः लक्ष्यों की सुपुर्दगी कार्यक्रम के अनुसार विनिर्दिष्ट अवधि के दौरान पूर्ति नहीं की गई थी।

तथापि, उत्तर में इस तथ्य के बावजूद कि विगत के दो वित्तीय वर्षों अर्थात् 2008-09 तथा 2009-10 में व्यय क्रमशः ₹748.59 लाख के आवंटन के प्रति ₹750.00 तथा ₹921.29 लाख के आवंटन के प्रति ₹920.00 लाख था, 2010-11 में ₹5009.26 लाख के आवंटन के लिए कोई कारण नहीं बताया गया था, और न ही उसमें सुपुर्दगी कार्यक्रम के अनुसार लक्ष्यों की पूर्ति न करने के दृष्टांतों का विवरण दिया गया था।

3.7.8.2 हेलोन सुधार तथा पुनः भराव सुविधा के संस्थापन पर होने वाले पूंजीगत व्यय को राजस्व शीर्ष में डालना ₹6.64 करोड़

हेलोन गैस के उत्पादन पर 1999 के मान्द्रीयल प्रोटोकॉल के माध्यम से पूरे विश्व में प्रतिबंध लगा दिया गया है, क्योंकि यह एक ओजोन कम करने वाला तत्व है। परन्तु इसे सही समतुल्य उपलब्ध होने तक सेना विभाग में प्रयोग सहित; महत्वपूर्ण प्रयोग के लिए प्रयोग करने की अनुमति है।

चूंकि इसकी आपूर्ति के स्रोत पूरे विश्व में घट रहे थे, अतः भारतीय वायु सेना ने निर्दिष्ट स्टॉक होल्डिंग डिपों (एस एच डी) में अगले 30 वर्ष की मांग को पूरा करने के लिए हेलोन गैस को स्टॉक करने की योजना बनाई (मई 2010)। इस उद्देश्य के लिए एक सुधार तथा पुनःभराव सुविधा को स्थापित करने की आवश्यकता थी, क्योंकि उसके भण्डारण के दौरान, हेलोन गैस को पुनः चक्रित करने की आवश्यकता है जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि उसके शुद्धता के स्तरों को बनाए रखा गया है।

तदनुसार, भण्डार निदेशालय ने मई 2010 में एक मामला शुरू किया तथा सितम्बर 2007 के सरकारी आदेशों के संदर्भ में राजस्व मार्ग का अनुसरण करते हुए पूंजीगत अधिप्राप्ति के रूप में ₹5.99 करोड़ की अनुमानित लागत पर एस एच डी 'ए' पर उपकरण एवं सहायक अवसंरचना से युक्त सुधार तथा पुनःभराव सुविधा की स्थापना के लिए वित्तीय विनियम (एफ आर) की अनुसूची-⁴⁷ जो पूंजीगत अधिप्राप्ति पर व्यय करने के लिए है के अन्तर्गत एकीकृत वित्तीय सलाहकार (आई एफ ए) के परामर्श से उप वायु सेना अध्यक्ष (डी सी ए एस) (सी एफ ए)

⁴⁶ महानिदेशक आयुध एवं उपकरण कारखाना।

⁴⁷ ₹10.00 करोड़ की वित्तीय सीमा तक सी एफ ए (अर्थात् डी सी ए एस, वायु सेना मुख्यालय) द्वारा पूंजीगत अधिप्राप्ति पर व्यय करने की शक्ति।

का अनुमोदन मांगा। सरकारी आदेश इस शर्त पर कि पूंजीगत स्वरूप का व्यय समुचित पूंजीगत शीर्षों के अनुसार ही वर्गीकृत किया जाता है, राजस्व मार्ग का अनुसरण करते हुए उन्हीं विशिष्ट मदों की अधिप्राप्ति की अनुमति देते हैं जो ₹10 लाख तथा ऊपर की लागत के हो तथा उनका जीवनकाल सात वर्ष या अधिक हो परन्तु जिनका व्यय राजस्व शीर्षों में बुक किया जा रहा हो के द्वि मापदण्ड पर आधारित हो।

पी आई एफ ए की सहमति तथा सी एफ ए अनुमोदन प्राप्त करने के लिए मामले का प्रक्रमण करते समय ए सी ए एस (लॉजिस्टिक्स) ने देखा (जनवरी 2011) कि इस मद के अनस्केल्ड होने तथा एक बार की आवश्यकता होने के कारण उसकी खरीद अनुसूची-XII-जे (1ए) (प्राधिकृत/स्केल न किए गए उपकरण के लिए राजस्व व्यय) के अन्तर्गत की जा सकती है। तदनुसार पी आई एफ ए ने फरवरी 2011 में प्रस्ताव पर सहमति व्यक्त की तथा ए ओ एम ने अनुसूची XII- जे(1ए) के अन्तर्गत फरवरी 2011 में सी एफ ए के रूप में प्रस्ताव का अनुमोदन किया। तत्पश्चात्, भण्डार निदेशालय ने अधिप्राप्ति निदेशालय को एक मांग-पत्र दिया (मार्च 2011) जिसने बाद में राजस्व कोड शीर्ष 746/03 (मेन ग्रेड ईंधन) से ₹6.64 करोड़ की कुल लागत पर सहायक पुर्जों सहित हेलोन सुधार एवं पुनः भराव सुविधा (एच आर आर एफ) की आपूर्ति तथा संस्थापन के लिए में. नियोमेट्रिक्स इंजीनियरिंग (प्रा.) लि. को मई 2012 में एक आपूर्ति आदेश दिया।

लेखापरीक्षा ने (सितम्बर 2013) उर्युक्त अधिप्राप्ति में निम्नलिखित अनियमितताएं देखी:

1. 2007 के सरकारी आदेशों के उल्लंघन में पूंजीगत व्यय की राजस्व शीर्ष में बुकिंग।
2. पी आई एफ ए/सी एफ ए की गलत सहमति
3. भण्डार निदेशालय, जो गैर-तकनीकी भण्डार की प्रबंध व्यवस्था तथा अधिप्राप्ति के लिए उत्तरदायी है, द्वारा तकनीकी भण्डार की अधिप्राप्ति।

जबकि गलत सहमति पर लेखापरीक्षा आपत्ति पर पी आई एफ ए की टिप्पणी अनुस्मास्कों के बावजूद प्रतीक्षित थी (सितम्बर 2014), भण्डार निदेशालय ने लेखापरीक्षा टिप्पणी (सितम्बर 2013) के उत्तर में कहा (अक्टूबर 2013), कि चूंकि न तो प्रधान एकीकृत वित्तीय सलाहकार (पी आई एफ ए) ने और न ही सी एफ ए ने अनुसूची पर कोई टिप्पणी दर्ज की थी, अतः पी आई एफ ए द्वारा सहमति व्यक्त करने तथा सी एफ ए (ए ओ एम) द्वारा सहमति प्रदान करने के कारण मामला अनुसूची-XII (जे 1 ए) के अन्तर्गत अधिप्राप्ति हेतु फिर से

प्रक्रमण किया गया था। भण्डार निदेशालय ने यह भी सूचित किया कि चूंकि गैस व्यय कोड शीर्ष 746/03 (मेन ग्रेड ईंधन) के अधीन बुक किया जा रहा था। अतः संबंधित विषय होने के कारण एच आर आर एफ भी उसी कोड शीर्ष के अन्तर्गत बुक किया गया था। भण्डार निदेशालय के उत्तर का समर्थन करते हुए, वायु सेना मुख्यालय ने लेखापरीक्षा द्वारा जारी (मार्च 2014) एस ओ सी के उत्तर में कहा (मई 2014) कि चूंकि मामले का आई एफ ए तथा सी एफ ए ने विरोध नहीं किया था, अतः मामलें का प्रत्यायोजित वित्तीय शक्तियों के अन्तर्गत प्रक्रमण किया गया था तथा ए सी ए एस (लॉजिस्टिक्स) द्वारा मामले को गलत ढंग से प्रस्तुत करने के रूप में परिभाषित नहीं किया जा सकता था।

वायुसेना मुख्यालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एच आर आर एफ की लागत ₹10.00 लाख से अधिक तथा उसका जीवनकाल सात वर्ष से अधिक होने के कारण, 2007 के सरकारी आदेशों के अनुसार, उनकी अधिप्राप्ति पूंजीगत व्यय के रूप में की जानी थी तथा उन पर किया गया व्यय पूंजीगत शीर्ष कोड के अन्तर्गत बुक किया जाना था। इस प्रकार उपर्युक्त अधिप्राप्ति उक्त सरकारी आदेशों का उल्लंघन है।

3.7.8.3 पेट्रोल, तेल तथा स्नेहकों की अधिप्राप्ति में फॉल क्लॉज को कार्यान्वित न करने के कारण हानि

आई ए एफ दर अनुबंध करने के माध्यम से तीन सार्वजनिक क्षेत्र की कम्पनियों (पी एस सीजे)⁴⁸ आई ओ सी एल, बी पी सी एल तथा एच पी सी एल से मेन ग्रेड पेट्रोलियम उत्पादों, जैसे विमानन टरबाईन ईंधन (ए टी एफ), हाई स्पीड डीजल (एच एस डी), बढ़िया मिट्टी के तेल आदि की अधिप्राप्ति कर रही थी।

वायुसेना मुख्यालय ने अप्रैल 2002 से मार्च 2005, अप्रैल 2005 से मार्च 2008 तथा अप्रैल 2008 से मार्च 2011 जिस समय-समय पर 31 मार्च 2014,⁴⁹ तक बढ़ाया गया था के लिए ए टी एफ की अधिप्राप्ति के लिए तथा नवम्बर 2004 से 31 अक्टूबर 2007 तथा नवम्बर 2007 से अक्टूबर 2010 जिसे समय-समय पर 31 दिसम्बर 2013,⁵⁰ तक बढ़ाया गया था के लिए एच एस डी की अधिप्राप्ति के लिए इन कम्पनियों के साथ दर अनुबंध किए।

⁴⁸ इण्डियन ऑयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी एल), भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बी पी सी एल) तथा हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एच पी सी एल)

⁴⁹ पहला विस्तार (01/04/11 से 31/03/12), दूसरा विस्तार (01/04/12 से 31/03/13) तीसरा विस्तार (01/04/13 से 31/03/14)

⁵⁰ पहला विस्तार (01/11/10 से 30/06/12) दूसरा विस्तार (01/07/11 से 31/12/11), तीसरा विस्तार (01/01/12 से 31/12/12) तथा चौथा विस्तार (01/01/13 से 31/12/13)

दर अनुबंध में, अन्य बातों के साथ-साथ इस आशय की एक 'फॉल क्लॉज' निहित थी कि विक्रेता द्वारा प्रभारित कीमतें उन कीमतों से अधिक नहीं होगी जिन पर वे अन्य तेल कंपनियों के साथ की जाने वाली बिक्री तथा निर्यात के माध्यम से की जाने वाली बिक्री को छोड़कर अनुबंध की अवधि के दौरान उन्हें किसी अन्य ग्राहक को बेचेगी। यह खण्ड वहां लागू नहीं होगा जहाँ पेट्रोलियम तथा प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा किसी विशिष्ट श्रेणी के ग्राहकों को विशेष रूप से कोई रियायत दी गई हो। तथापि, विक्रेता उसके बारे में पेट्रोलियम तथा प्राकृतिक गैस मंत्रालय को अनुमोदन से विशेष रूप से मर्दे तथा दरें दर्शाते हुए क्रेता को सूचित करता रहेगा।

भण्डार निदेशालय के कामकाज की समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा (अगस्त 2013) कि चूंकि आई ओ सी एल कई बल्क उपभोक्ताओं जैसे इण्डियन एयरलाइन्स/एयर इण्डिया/एन ए सी आई, लुफ्थान्सा, ब्रिटिश एयरवेज तथा अन्य विदेशी एयरलाइनों की ए टी एफ की बिक्री पर ₹106/किलोलीटर (के एल) से 3500/किलोलीटर (के एल) की रेंज में तथा कई थोक बल्क आपूर्तिकारों जैसे भारतीय रेल, उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम, राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम आदि को ₹600/किलोलीटर से ₹1125/किलोलीटर की रेंज में पर्याप्त राशि की छुट दे रही थी, अतः ए टी एफ ने वार्ता करने तथा इस प्रकार की छुट प्राप्त करने की दर अनुबंध की 'फॉल क्लॉज' लागू करने की दिशा में भारतीय वायु सेना की ओर से हुई निष्क्रियता के कारण लगभग लगभग ₹713.09 करोड़ (2003-04 से 2010-11 की अवधि के दौरान ए टी एफ की अधिप्राप्ति पर ₹703.36 करने तथा 2006-07 से 2012-13 की अवधि के दौरान एच एस डी की अधिप्राप्ति पर ₹9.73 करोड़) की हानि हुई थी।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने (अगस्त 2014) रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेश पर इस बात का स्पष्टीकरण दिए बिना कि मंत्रालय तथा भारतीय वायुसेना यह मामला लेखा परीक्षा द्वारा उजागर किए जाने तक (सितम्बर 2009) 'फॉल क्लॉज' को लागू करने में क्यों विफल रहें, इन तथ्यों को स्वीकार किया (अगस्त 2014)। लेखापरीक्षा द्वारा उजागर किये जाने के पश्चात् भारतीय वायु सेना/मंत्रालय ने तीनों पी एस यूज से बातचीत (मार्च 2011) की थी तथा अप्रैल 2011 से ए टी एफ पर छूट लेनी शुरू कर दी थी जैसा कि अगले पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

3.7.8.4 लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर आवर्ती वार्षिक बचत

लेखापरीक्षा ने देखा (अगस्त 2013) कि लेखापरीक्षा में 'फॉल क्लॉज' को कार्यान्वित न किए जाने के कारण हानि से संबंधित मामला उठाए जाने (सितम्बर 2009) के परिणामस्वरूप, भारतीय वायुसेना/मंत्रालय ने बातचीत की थी (मार्च 2011) सभी तीनों पी एस यूज से 1 अप्रैल 2011 से 31 मार्च 2012 की अवधि के लिए ए टी एफ की अधिप्राप्ति पर ₹300/के एल, 1 अप्रैल 2012 से 31 मार्च 2013 तक की अवधि के लिए ₹550/के एल तथा 1 अप्रैल 2013 से 31 मार्च 2014 तक की अवधि के लिए ₹1100/ के एल की छूट प्राप्त थी। इस प्रकार मार्च 2014 तक भारतीय वायु सेना/मंत्रालय को ए टी एफ की अधिप्राप्ति पर छूट का लाभ उठाने के माध्यम से ₹107 करोड़ की बचत हुई।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश (अगस्त 2014) पर, वायु सेना मुख्यालय ने स्वीकार किया (अगस्त 2014) कि भारतीय वायु सेना को चालू वित्तीय वर्ष अर्थात् 2014-15 में ए टी एफ के लिए ₹1300 प्रति के एल तथा डीजल के लिए ₹183.75 प्रति के एल की छूट प्राप्त हो रही थी।

3.7.8.5 शीघ्र भुगतान छूट का लाभ उठाने में विफलता - ₹9.58 करोड़

लेखापरीक्षा ने देखा (अगस्त 2013) कि जबकि भारतीय वायु नौसेना, ए टी एफ तथा एच एस डी सहित मुख्य तेलों (ईंधन) से संबंधित बिलों की प्राप्ति 20 कार्य दिवस के अन्दर पूरा भुगतान करने पर अप्रैल 2000 से ₹10 प्रति के एल तथा अप्रैल 2005 से ₹20 प्रति के एल की शीघ्र भुगतान छूट (पी पी डी) का लाभ उठा रही थी, परन्तु भारतीय वायु सेना इसमें विफल रही थी जिसके परिणामस्वरूप ए टी एफ की अधिप्राप्ति पर 2003-04 से 2012-13 की अवधि के दौरान अनुमानतः ₹9.58 की हानि हुई क्योंकि संगत दर अनुबंधों में पी पी डी के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया था।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने (अगस्त 2014) रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश (अगस्त 2014) पर तथ्यों को स्वीकार किया, हालाँकि इस बात का कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया गया था कि पी पी डी में संगत अनुबंध में प्रावधान क्यों नहीं किया गया था जैसा कि भारतीय नौ सेना में किया गया था।

3.7.8.6 एल पी जी के निर्गम पर सार्वजनिक निधि में डीलरशिप कमीशन जमा न करना

सशस्त्र सेनाओं में कुकिंग के लिए ईंधन के रूप में एल पी जी का प्रवर्तन करने तथा समय-समय पर भारत सरकार द्वारा संस्वीकृत पाचन-गृहों को कुकिंग गैस उपकरणों का प्राधिकरण यथा भारत सरकार द्वारा समय-समय पर संस्वीकृति किया गया है परिणामस्वरूप, रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने प्रति मास बेचे जानेवाले सिलेण्डरों की संख्या के आधार पर तेल कम्पनियों द्वारा सशस्त्र सेना को अनुमत की जा रही डीलरशिप कमीशन⁵¹ के उपयोग पर अनुदेश जारी किए (फरवरी 1991)।

अनुदेशों के अनुसार, राष्ट्रीयकृत तेल कम्पनियों द्वारा सशस्त्र सेनाओं के एल पी जी जारी करने पर डीलरशिप कमीशन का गैस एजेसी को चलाने के लिए प्राधिकृत मदों⁵² पर परिचालन लागत को पूरा करने के लिए प्रयोग किया जाएगा तथा प्रत्येक वर्ष 31 मार्च को अप्रयुक्त शेष राशि, यदि कोई हो, सरकार को जमा⁵³ कर दी जाएगी। ये राशियां किसी भी अन्य लेखापरीक्षा किए जाने वाले दस्तावेज की तरह संबंधित सीडीए द्वारा लेखापरीक्षित कराई जाएंगी।

मंत्रालय ने प्रतिभूति जमाओं तथा एल पी जी की खरीद की मांग को पूरा करने के लिए पी एस यू तेल कम्पनियों की एल पी जी एजेंसियों से भारतीय वायु सेना इकाईयों द्वारा एल पी जी की सीधी खरीद तथा नियंत्रक कमांड मुख्यालय के माध्यम से निधियों⁵⁴ के आबंटन की संस्वीकृति प्रदान की थी (सितम्बर 2003)। तदनुसार वायु सेना मुख्यालय ने एक बार के व्यय के लिए निधियों की तथा एल पी जी की अधिप्राप्त के लिए वायु सेना मुख्यालय को वार्षिक आवर्ती व्यय की प्रक्षिप्त करने के अनुदेश जारी किए थे (जुलाई 2005)।

भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय ने स्पष्ट किया (जनवरी 2007) कि चाहे निःशुल्क जारी एल पी जी, भुगतान पर जारी एल पी जी अथवा निःशुल्क/भुगतान पर जारी एल पी जी हो, इस प्रकार

⁵¹ तेल कम्पनियों द्वारा अनुमत की जा रही कमीशन जिसका समय-समय पर नवीकरण किया जाना था फरवरी 1991 में ₹5.30 प्रति सिलेंडर तथा जुलाई 1994 में 2500 सिलेंडरों तक की बिक्री के लिए ₹7.30 तथा 2501 तथा उससे अधिक सिलेंडरों के लिए ₹6.50 थी। तेल कम्पनियों द्वारा अनुमत कुल डीलरशिप कमीशन में से ₹3.62 प्रति सिलेंडर की राशि रक्षा विभाग को छूट के रूप में दी जानी थी तथा कुल बिलों में से घटाई जानी थी तथा डीलरशिप कमीशन की शेष राशि डिस्ट्रिब्यूटरशिप की परिचालन लागत को पूरा करने के उद्देश्य से अधिशासित अधिकारियों को उपचित होनी थी।

⁵² एल पी जी उपकरणों की मरम्मत, स्टेशनरी की अधिप्राप्ति एजेंसी को चलाने के लिए आंशिक सहायता के रोजगार/अतिरिक्त ड्यूटी वेतन पर व्यय, इनवेंट्री नियंत्रण तथा डीलरशिप तथा खाना पकाने वाले उपकरणों की कार्यक्षमता को सुधारने के लिए कोई अन्य व्यय।

⁵³ मुख्य शीर्ष 0076 लघु शीर्ष 110 (सी) प्राप्ति शीर्ष (राजस्व लेखे) (अन्य गैर-कर राजस्व) के अधीन।

से उपार्जित डीलरशिप कमीशन प्राधिकृत मदों पर प्रयोग में लाई जाएगी तथा प्रति वर्ष 31 मार्च को अप्रयुक्त शेष राशि, यदि कोई हो, सरकार को जमा करा दी जाएगी तथा तदनुसार इस प्रकार के किसी भी लेखापरीक्षा योग्य दस्तावेज के रूप में संबंधित सी डी ए द्वारा लेखापरीक्षा कराई जाएगी। भण्डार निदेशालय ने स्पष्टीकरण को अनुपालन हेतु सभी कमांड मुख्यालयों को परिचालित किया (फरवरी 2007)।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि मंत्रालय के आदेशों का घोर उल्लंघन करते हुए, प्रत्येक वर्ष 31 मार्च को उद्भूत डीलरशिप कमीशन की शेष राशि वायु सेना अधिकारियों द्वारा इस आधार पर कि गैस एजेंसियां गैर लोक निधि (एन पी एफ) में से रेजिमेंटल संस्थानों के रूप में चलाई जा रही थी तथा लोक निधि अर्थात् भारत की समेकित निधि से कोई धन उसमें शामिल नहीं था, सरकार को जमा नहीं कराई जा रही थी। भारतीय वायुसेना ने केवल 2005-06⁵⁵ में ही ₹2.24 करोड़ का निवल लाभ कमाया था। इसके बाद की सूचनाएं उपलब्ध नहीं थीं।

रक्षा मंत्रालय को जारी (जून 2014) ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि वायु सेना गैस एजेंसियां जनवरी 2007 की सरकारी संस्वीकृति की परिधि में नहीं आती थी, क्योंकि वे बिना किसी सरकारी निधि से वित्तीय सहायता/समर्थन के ही स्व-पोषण आधार पर चल रही थी।

वायुसेना मुख्यालय का उत्तर निम्नलिखित कारणों से स्वीकार्य नहीं है:

- पी एस यू तेल कम्पनियों की एल पी जी एजेंसियों से भारतीय वायु सेना इकाईयों द्वारा एल पी जी की सीधी अधिप्राप्ति की अनुमति प्रदान करते समय प्रतिभूति जमाओं तथा एल पी जी की अधिप्राप्ति की आवश्यकता को पूरा करने के लिए निधियां सरकारी निधि से उपलब्ध कराई गई थी। भण्डार निदेशालय के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला (सितम्बर 2013) कि प्रतिभूति जमा तथा प्रति वर्ष एल पी जी की अधिप्राप्ति पर आवर्ती वार्षिक व्यय वायु सेना इकाईया/कमांडस से मांगे गए थे तथा वायु सेना मुख्यालय द्वारा उपलब्ध कराए गए थे। अतः यह कहना गलत होगा कि सरकारी निधि से कोई भी आर्थिक सहायता/समर्थन प्रदान नहीं किया गया था।

⁵⁴ स्थानीय रूप से नियंत्रित शीर्ष 745/01 से

⁵⁵ बाद की सूचना उपलब्ध नहीं थी।

- प्रति वर्ष 31 मार्च तक उद्भूत डीलरशिप कमीशन का अप्रयुक्त शेष सरकार को जमान कराना मंत्रालय के जनवरी 2007 के अपने ही अनुदेशों के विपरीत है।

3.7.8.7 निष्कर्ष

भण्डार निदेशालय भारतीय वायु सेना की इकाईयों द्वारा अपेक्षित सभी प्रकार के गैर-तकनीकी भण्डार की योजना बनाने, प्रावधान करने तथा उसकी मांग करने के लिए एक केन्द्रीकृत एजेंसी है। भण्डार निदेशालय, केन्द्रीय सरकार के विभिन्न मंत्रालयों तथा सार्वजनिक/निजी क्षेत्र उपक्रमों के साथ समुचित स्तर पर सम्पर्क स्थापित करता है। तथापि, लेखापरीक्षा ने सी एफ एज तथा आई एफ ए द्वारा क्रमशः अनियमित अनुमोदन तथा सहमति और व्यय की गलत बुकिंग के कई दृष्टांत देखे। मंत्रालय की स्केलिंग/ अनुमोदन के बिना उड़ान वस्त्रों, आर्किटक ग्लवज़ बैटरी हीटिड, नाटो सूट कम्पलीट तथा फ्लेम रिटार्डेंट ओवरऑल की अनियमित अधिप्राप्ति के भी कई मामले थे। लेखापरीक्षा ने घटिया अग्नि रोधक ओवरऑल्स, तथा अपरीक्षित तथा अप्रमाणित हेलमेटों की अधिप्राप्ति के भी कई मामले देखे जिनके कारण पॉयलटों के प्राण खतरे में पड़ गए। एक विशिष्ट परिचालन स्कॉड्रन के लिए बेड़ा विशिष्ट उड़ान वस्त्रों की अधिप्राप्ति तथा, अग्नि बचाव वस्त्रों की अधिप्राप्ति में अत्याधिक विलम्ब था। भण्डार निदेशालय, पी एस यूज के साथ प्रभावी सम्पर्क स्थापित नहीं कर सका था जिसके परिणामस्वरूप भारतीय वायुसेना ने ईंधन की अधिप्राप्ति में फॉल क्लॉज कार्यान्वित न करने के कारण ₹713.09 करोड़ की हानि उठाई तथा शीघ्र भुगतान छुट का लाभ उठाने में विफलता के कारण ₹9.58 करोड़ की हानि हुई।

अन्य महत्वपूर्ण मुद्दा लोक निधि लेखा में ₹17.92 करोड़ (अनुमानत) का राजस्व जमा नहीं कराया जा रहा था। लेखापरीक्षा के कहने पर 2011-12 तथा 2013-14 की अवधि के दौरान ए टी एफ की अधिप्राप्ति पर छुट का लाभ उठाने के माध्यम से भारतीय वायु सेना का ₹107 करोड़ की बचत हुई।

3.7.8.8 सिफारिशें

1. समुचित सी एफ ए की संस्वीकृति प्राप्त करना तथा स्केलिंग के संबंध में निर्धारित कार्यविधि का कड़ाई से पालन सुनिश्चित किया जाए।

2. भण्डार निदेशालय द्वारा प्रयोक्ता इकाईयों पर संकटपूर्ण स्थिति से बचने के लिए अधिप्राप्त की जा रही मदों के स्केल्स को अन्तिम रूप देने के लिए विशेष प्रयास किए जाने चाहिए।
3. घटिया तथा अप्रमाणित मदों की आपूर्ति से बचने के लिए उड़ान वस्त्रों का गुणवत्ता नियंत्रण मजबूत किया जाना चाहिए।
4. भण्डार निदेशालय के समुचित स्तर पर मंत्रालयों के साथ सम्पर्क के माध्यम से तेल पी एस यूज द्वारा अन्य सरकारी/निजी ग्राहकों को दी जाने वाली दरों तथा छूट का डॉटबेस तैयार करने पर विचार करना चाहिए।

यह मामला मंत्रालय को भेजा गया (जून 2014), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

3.8 भारतीय वायु सेना में हवाई क्षेत्र सुरक्षा की लेखापरीक्षा

3.8.1 प्रस्तावना

भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) का उड़ान सुरक्षा मिशन स्टेटमेंट, वायुयान दुर्घटनाओं की रोकथाम के माध्यम से मानवीय तथा भौतिक संसाधनों की सुरक्षा के द्वारा परिचालन क्षमता को सुनिश्चित करना है। यदि पायलटों तथा वायुयान की हानि होती है तो कोई परिचालन लक्ष्य प्राप्त नहीं किए जा सकते हैं। चूंकि सेना विमानन में जोखिम अन्तर्निष्ठ है, अतः मिशन को पूरा करने के लिए इसका प्रभावी रूप से आकलन तथा प्रबंधन करना होगा। इस प्रकार, वायुयान दुर्घटना की रोकथाम भारतीय वायु सेना की युद्ध क्षमता के अनुक्षण में एक वर्धमान रूप से महत्वपूर्ण कारक है। उड़ान सुरक्षा की शब्दावली "एयरोस्पेस सुरक्षा" के द्वारा बदल दी गई है।

वायुयान दुर्घटनाओं की उच्च दर, प्रशिक्षण एवं आधारभूत ढांचे के अभाव, उड़ान अनुभव तथा प्रशिक्षण उपकरण के अभाव, तकनीकी दोषों जिनके कारण त्रुटिपूर्ण अनुक्षण प्रक्रिया तथा जांच को अन्तिम रूप देने में विलम्ब के संबंध में 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 8 के पैराग्राफ संख्या 7 में उल्लेख किया गया था। इस लेखापरीक्षा समीक्षा में 1991-97 की अवधि के दौरान भारतीय वायु सेना द्वारा दुर्घटनाओं की जांच से संबंधित मामलों तथा की गई अनुवर्ती कार्रवाई को संबोधित किया गया। इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के आधार पर अगस्त तथा सितम्बर 2000 में रक्षा मंत्रालय एवं हिन्दुस्तान एयरोनॉटिकल लिमिटेड (एच ए एल) लोक लेखा समिति (पी ए सी) ने अपनी रिपोर्ट (29^{वीं} रिपोर्ट) को अन्तिम रूप दिया जो 21 मार्च 2002 को संसद के समक्ष प्रस्तुत की गई। पी ए सी की सिफारिशों पर सितंबर 2008 की अपनी कार्रवाही टिप्पणी (ए टी एन) में, रक्षा मंत्रालय ने पी ए सी को रोकथाम उपायों के

कार्यान्वयन, प्रशिक्षण की गुणवत्ता बढ़ाने, उन्नत जेट ट्रेनर (ए जे टी) तथा सिमुलेटरों की अधिप्राप्ति तथा हानियों के शीघ्र नियमन का आश्वासन दिया था। वर्तमान लेखापरीक्षा (अगस्त 2013 से दिसम्बर 2013), हमने 2010-13 के दौरान दुर्घटनाओं की जांच तथा अनुवर्ती उपायों से संबंधित विषयों की जांच की। हमने अन्य बातों के साथ-साथ पाया कि ये मुद्दे अभी भी विद्यमान हैं क्योंकि ट्रेनर वायुयान की कमी थी, कोर्ट ऑफ इनक्वायरी (सी ओ आई) को अन्तिम रूप देने में विलम्ब थे जिसके परिणामस्वरूप पेंशन संबंधी लाभों को अन्तिम रूप देने तथा दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए उपचारी उपायों में विलम्ब हुआ, इन दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए उपचारी उपायों का कार्यान्वयन नहीं हुआ तथा वायुयान दुर्घटनाओं/घटनाओं की हानियों का नियमन नहीं हुआ। इस विषयों में आगामी पैराग्राफों में लेखापरीक्षा निष्कर्षों के अन्तर्गत चर्चा की गई है।

3.8.2 संगठनात्मक ढांचा

वायु सेना मुख्यालय में एयरोस्पेस सुरक्षा निदेशालय (डी ए एस) मुखिया एयर मार्शल (ए एम) और उसकी सहायतार्थ प्रधान निदेशक/निदेशक/संयुक्त निदेशक स्तर के अधिकारियों को शांति तथा युद्ध में परिचालन करते समय भारतीय वायु सेना के आदमियों तथा भौतिक संसाधनों की सुरक्षा को बढ़ाने का दायित्व सौंपा गया है। रोकथाम तथा जांच डी ए एस के दो प्रमुख कार्य हैं।

3.8.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा निम्नलिखित की दृष्टि से की गई:

- यह पता लगाने के लिए कि क्या विमान दुर्घटनाओं/घटनाओं के कारणों की भारतीय वायु सेना द्वारा पहचान की गई, जोखिम पहचाने गए तथा उपचारी उपायों का सुझाव दिया गया। लिए गए तथा हानियां समय पर विनियमित की गई;
- अपेक्षित जमीनी आधारभूत-ढांचे तथा सहायक सेवाओं, नियंत्रण उपायों की उपलब्धता, उनकी उपयुक्तता तथा प्रभावकारिता के संबंध में स्थिति प्राप्त करना;
- यह सुनिश्चित करने कि भारतीय वायु सेना कार्मिकों की प्रशिक्षण आवश्यकताओं की पहचान करने, उनको अद्यतन करने की व्यवस्था विद्यमान हैं तथा अपेक्षित प्रशिक्षण प्रदान करने तथा उनके प्रत्याशित परिणाम के लिए प्रबंध कर लिए गए हैं;

- क्या प्रौद्योगिकी में नाजुक कमजोरियां जिनका एयरोस्पेस सुरक्षा पर सीधा प्रभाव होता है, की वायुयान परिचालन इकाइयों द्वारा समय पर पहचान कर ली गई तथा उसका परिणाम क्या था।

3.8.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र

2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए अभिलेखों की संवीक्षा एयरोस्पेस सुरक्षा निदेशालय (डी ए एस), वायु सेना सेवा निवृत्त सैनिक निदेशालय तथा एयरोस्पेस सुरक्षा संस्थान पर अगस्त 2013 से दिसम्बर 2013 के दौरान की गई। इसके अतिरिक्त, सात भारतीय वायु सेना कमानों के अन्तर्गत 45 विंगों में से चार⁵⁶ भारतीय वायु सेना कमानों के अन्तर्गत आठ⁵⁷ वायुयान प्रचालन विंगों का विस्तृत लेखापरीक्षा के लिए चयन किया गया। क्षेत्रीय इकाइयों का चयन यह सुनिश्चित करने के लिए किया गया कि सभी प्रकार के लड़ाकू⁵⁸ विमान लेखापरीक्षा में शामिल कर लिए जाएं।

3.8.5 लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्रोत

लेखापरीक्षा मापदण्ड के रूप में निम्नलिखित स्रोतों का प्रयोग किया गया:

- सामान्य वित्तीय नियमावली, 2005 (जी एफ आर)
- भारतीय वायु सेना उपकरण विनियम आई ए पी - 1501
- उड़ान सुरक्षा प्रबंधन नियमपुस्तिका (आई ए पी 3030)
- ए एफ ओ 34/06, रक्षा मंत्रालय (एम ओ डी) द्वारा जारी निति पत्र
- वायु सेना मुख्यालय पर उड़ान सुरक्षा संगठन का नीति पृष्ठ
- उड़ान सुरक्षा पर अधिशासी समिती रिपोर्ट

3.8.6 लेखापरीक्षा प्रणाली

लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, उद्देश्यों तथा मापदण्ड पर 17 सितम्बर 2013 को हुई एक एण्ट्री कॉन्फ्रेंस में एयरोस्पेस सुरक्षा निदेशालय (डी ए एस) के प्रधान निदेशक (पी डी) के साथ चर्चा की गई।

⁵⁶ मुख्यालय पश्चिमी वायु सेना कमान, मुख्यालय केन्द्रीय वायु सेना कमान, मुख्यालय पूर्वी वायु सेना कमान तथा मुख्यालय दक्षिण पश्चिम वायु सेना कमान

⁵⁷ 2 विंग, 7 विंग, 8 विंग, 11 विंग, 15 विंग, 20 विंग, 33 विंग तथा 40 विंग

⁵⁸ मिग वैरियन्ट जगुआर, मिराज तथा सु-30

अभिलेखों की जांच, वायु सेना मुख्यालय को प्रश्नावलियां जारी करके तथा प्रारम्भिक स्लिपों आदि के माध्यम से लेखापरीक्षा साक्ष्य एकत्र किए गए। लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर 10 फरवरी 2014 को हुई एग्जिट कॉन्फ्रेंस में डी ए एस के पी डी के साथ भी चर्चा की गई थी। एक मामला विवरणी (एस ओ सी) 21 मार्च 2014 को वायु सेना मुख्यालय को भेजी गई तथा ड्राफ्ट पैराग्राफ (डी पी) रक्षा मंत्रालय को जून 2014 में भेजा गया। रक्षा मंत्रालय के निदेशों (अगस्त 2014) पर, वायु सेना मुख्यालय ने ड्राफ्ट पैराग्राफ (डी पी) का उत्तर भेजा (अगस्त 2014) जिसे डी पी में समुचित रूप से शामिल कर लिया गया है। तथापि, मूल प्रशिक्षण वायुयान (बी टी ए), मध्यवर्ती जेट ट्रेनर (आई जे टी) तथा उन्नत जेट ट्रेनर (ए जे टी) की खरीद में विलम्ब पर लेखापरीक्षा टिप्पणी के संबंध में वायु सेना मुख्यालय ने कहा कि रक्षा मंत्रालय समुचित उत्तर देगा जो प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों जैसा कि आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है वे अभिलेखों के विश्लेषण, लेखापरीक्षा ज्ञापनों/प्रश्नावलियों के माध्यम से इकाईयों से एकत्रित आंकड़े/सूचना तथा एस ओ सी एवं डी पी के वायुसेना मुख्यालय के उत्तर पर आधारित हैं।

3.8.7 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.8.7.1 वायुयान दुर्घटनाएं/घटनाएं

दुर्घटनाएं

वायुयान दुर्घटनाओं को तीन श्रेणियों (श्रेणी- I, श्रेणी- II तथा श्रेणी- III) में बांटा गया है तथा इनमें वायुयान की कुल लागत के 10 प्रतिशत से अधिक की क्षतियां शामिल की गई हैं जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:-

श्रेणी- I- ये गम्भीर दुर्घटनाएं हैं जिनमें वायुयान नष्ट हो गए या किफायती मरम्मत से परे (बी ई आर) क्षतिग्रस्त हो गए अथवा एयरो इंजन (इंजनों) को हुई क्षति को छोड़कर वायुयान की क्षति की लागत वायुयान की कुल लागत के 50 प्रतिशत से अधिक हो।

श्रेणी- II- वायुयान व्यापक रूप से क्षतिग्रस्त हुआ हो तथा एयरो इंजन (इंजनों) को हुई क्षति को छोड़कर, क्षति/मरम्मत की लागत, वायुयान की कुल लागत का 31 प्रतिशत से 50 प्रतिशत हो।

श्रेणी- III- वायुयान को बड़ी क्षति हुई हो तो एयरो इंजन (इंजनों) को हुई क्षति को छोड़कर, क्षति/मरम्मत की लागत, वायुयान की कुल लागत का 11 प्रतिशत से 30 प्रतिशत हो।

घटनाएं

वायुयान को लघु क्षतियां जहां क्षति की लागत 10 प्रतिशत तक है, घटनाओं के रूप में श्रेणीगत की गई हैं जैसा कि निचे दर्शाया गया है:-

श्रेणी- IV- वायुयान (एयरफ्रेम) को लघु क्षति जहां क्षति की लागत वायुयान की कुल लागत का 10 प्रतिशत तक हो

श्रेणी- V- एयरोस्पेस सुरक्षा के हित में रिपोर्टिंग के योग्य समझी गई समस्त उड़ान/ जमीनी घटनाएं।

डी ए एस द्वारा लेखापरीक्षा को प्रस्तुत (अगस्त 2013) अप्रैल 2010 से मार्च 2013 तक की अवधि के लिए वायुयान दुर्घटनाओं/घटनाओं पर आंकड़े की संवीक्षा से पता चला कि विभिन्न⁵⁹ प्रकार के 42 वायुयान दुर्घटनाग्रस्त हुए जिनमें 37 उड़ान दुर्घटनाएं तथा 05 जमीनी दुर्घटनाएं शामिल थी। जबकि पांच उड़ान दुर्घटनाओं में कोर्ट ऑफ एन्क्वायरी (सी ओ आई) अन्तिम रूप में थीं, 37 दुर्घटनाओं के संबंध में डी ए एस द्वारा दर्ज की गई अनन्तिम हानि ₹856.72 करोड़ थी। इन दुर्घटनाओं/घटनाओं का वर्ष-वार विवरण निम्न तालिका में दिया गया है:-

⁵⁹ मिग-21 टी 96, मिग-21 बिस, मिग-27, मिग-29, सु 30, मिराज 2000, जगुआर, किरन, हॉक, चेतक, मि-08, मि-17, मि-26, ए एल एच एवं ए एन-32

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

वर्ष	कुल उड़ान घंटे	उड़ान दुर्घटनाएं				जमीनी घटनाएं				कुल उड़ान/जमीनी घटनाएं	घातक (मृत्यु की संख्या)	दुर्घटनाओं की दर ⁶⁰	घटनाएं ⁶¹
		श्रेणी I	श्रेणी II	श्रेणी III	जोड़	श्रेणी I	श्रेणी II	श्रेणी III	जोड़				
2010-11	227480	12	-	02	14	01	-	-	01	15	02 (14)	0.62	449
2011-12	227322	13	01	02	16	-	-	01	01	17	04 (04)	0.70	517
2012-13	230200	05	-	02	07	02	-	01	03	10	02 (09)	0.30	568
Total	685002	30	01	06	37	03	-	02	05	42	08 (27)	0.54	1534

(दुर्घटनाओं/घटनाओं के आंकड़े डी ए एस द्वारा लेखापरीक्षा को अगस्त/अक्तूबर 2013 में दिया गया)

उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है कि:-

- 33 दुर्घटनाएं (79 प्रतिशत) गम्भीर (श्रेणी I) थी जहां वायुयान पूर्णतः नष्ट हो गये थे अथवा किफायती मरम्मत (बी ई आर) से परे थे। शेष 09 दुर्घटनाओं (1 श्रेणी II तथा 8 श्रेणी III) में, वायुयान मरम्मत योग्य स्थिति में थे। हमने देखा कि सात⁶² वायुयान डेढ़ वर्ष से लगभग चार वर्ष बीत जाने के बाद भी अभी मरम्मत के अन्तर्गत थे (जनवरी 2014) तथा दो⁶³ वायुयानों ने आवश्यक मरम्मत के पश्चात् उड़ान शुरू⁶⁴ कर दी थी (जून 2014)। मरम्मत/रिकवरी में विलम्ब के कारण ये सात वायुयान वायु सेना के पास परिचालन हेतु उपलब्ध नहीं थे, जिससे उनका फोर्स स्तर घट गया था।
- 2010-2013 की अवधि के दौरान दुर्घटनाओं की 0.30 तथा 0.70 के बीच की समग्र दर 1991-97 की अवधि के लिए 0.89 और 1.52 के बीच की दर की तुलना में घटती हुई प्रवृत्ति को दर्शाती थी जैसा कि 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रिपोर्ट किया गया था।
- यद्यपि वर्ष 2012-13 में कुल दुर्घटनाओं की संख्या में कमी हुई थी, तथापि पिछले वर्षों की तुलना में 2012-13 के दौरान जमीनी दुर्घटनाएं बढ़ी थी जिसमें घातक दुर्घटना भी शामिल थी।

⁶⁰ दुर्घटना दर=(उड़ान दुर्घटनाओं की सं./कुल उड़ान घंटे) X 10,000 जैसा कि दुर्घटना/घटना समीक्षा में दर्शाया गया

⁶¹ टी डी, एच ई, बी एस, एफ ओ डी, एन ओ आर, यू आर एवं विविध

⁶² मिग-21, मिग-29, जगुआर टी एस, किरन (2), चेतक तथा ए एन-32 जैसा कि जनवरी 2014 में वायु सेना मुख्यालय ने बताया।

⁶³ मि-8 तथा मि-17

- सब में आठ घातक दुर्घटनाएं हुई थी जिनमें भारतीय वायु सेना के 27 कार्मिकों (12 अधिकारी तथा 15 पी बी ओ आर⁶⁵) की जानें गईं।
- तथापि घटनाओं की संख्या (श्रेणी IV तथा V) वर्ष 2010-11 में 449 से 27 प्रतिशत बढ़ कर वर्ष 2012-13 में 568 हो गई।

स्ट्रीम-वार तथा कारण-वार दुर्घटनाओं के विवरण की चर्चा नीचे की गई है।

क. स्ट्रीम-वार दुर्घटनाएं

1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में, हमने बताया था कि 1991-97 की अवधि के दौरान अधिकतर दुर्घटनाओं में लड़ाकू वायुयान दुर्घटनाग्रस्त हुए थे और ये दुर्घटनाएं 63 तथा 79 प्रतिशत के बीच थीं। हमने बताया था कि यद्यपि 1996-97 की अवधि के दौरान दुर्घटनाओं की कुल संख्या में कमी हुई थी, तथापि लड़ाकू स्ट्रीम की दुर्घटनाएं कुल दुर्घटनाओं का काफी अधिक 75 प्रतिशत थीं। इसके अतिरिक्त 62 प्रतिशत लड़ाकू वायुयान दुर्घटनाओं में, मिग विमान के भिन्न रूप शामिल थे। उत्तर में (सितम्बर 2008) रक्षा मंत्रालय (एम ओ डी) ने पी ए सी के समक्ष रोकथाम के निम्नलिखित उपायों को लाया था:

- प्रत्येक दुर्घटना की जांच एक स्वतंत्र कोर्ट ऑफ एन्क्वायरी (सी ओ आई) द्वारा की जाती है जिसमें अनेक क्षेत्र से विशेषज्ञ शामिल होते हैं;
- रोकथाम के उपाय जैसे कारण का निर्धारण तथा रोकथाम के उपाय समय पर करना;
- कौशल स्तर को सुधारने के लिए प्रशिक्षण की गुणवत्ता को बढ़ाने के उपाय तथा सिमुलेटर तथा उन्नत जेट ट्रेनर प्राप्त करने पर जोर;
- गम्भीर उड़ान सुरक्षा उपायों पर चर्चा के लिए उच्चतम स्तर पर एच ए एल के साथ सतत बातचीत। तकनीकी दोष दूर करने हेतु सहायता प्रदान करने के लिए मूल उपकरण विनिर्माता (ओ ई एम) के साथ सम्पर्क।

डी एस द्वारा 2010-13 की अवधि के लिए जैसा लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए (अगस्त 2013) विभिन्न लड़ाकू, ट्रेनर, परिवहन तथा हेलिकॉप्टरों की स्ट्रीम-वार दुर्घटनाएं नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:

⁶⁴ लेखा परीक्षा के प्रश्न के उत्तर में (जून 2014) डी ए एस द्वारा सं. वायु मु./16561/3/9 बी/पी सी/टी वाई बी एम/ए एस दि. 18 जून 2014 के अन्तर्गत सूचना दी गई।

अवधि	लड़ाकू	ट्रेनर	हेलिकॉप्टर	परिवहन	जोड़
2010-11	06	01	07	00	14
2011-12	10	04	01	01	16
2012-13	06	00	01	00	07
जोड़	22	05	09	01	37

(दुर्घटनाओं के आंकड़े डी ए एस द्वारा लेखापरीक्षा को अगस्त/अक्टूबर 2013 में दिये गये)

हमारे विश्लेषण से पता चला कि लड़ाकू स्ट्रीम में दुर्घटनाएं अधिक थीं तथा कुल उड़ान दुर्घटनाओं के 43 और 86 प्रतिशत के बीच थीं। आगे, यद्यपि वर्ष 2012-13 के दौरान दुर्घटनाओं की संख्या में कमी हुई, तथापि लड़ाकू स्ट्रीम में दुर्घटनाएं कुल दुर्घटनाओं का काफी अधिक-86 प्रतिशत थीं। और भी, लड़ाकू वायुयान की 22 दुर्घटनाओं में से 15⁶⁶ वायुयान (68 प्रतिशत) मिग वायुयान के रूप जिसमें से 13 मिग वायुयान पूर्णतः क्षतिग्रस्त थे तथा किफायती मरम्मत से परे (बी ई आर) हो गए थे।

इस प्रकार, लड़ाकू वायुयान में दुर्घटनाओं की प्रतिशतता 79 प्रतिशत (1991-97) से बढ़कर कुल दुर्घटनाओं के 86 प्रतिशत (2010-2013) हो गई थी। और भी मिग वायुयान के भिन्न रूप की दुर्घटनाएं लड़ाकू वायुयान की कुल दुर्घटनाओं के इस समय के 62 प्रतिशत से बढ़कर 68 प्रतिशत हो गई थी। इससे पी ए सी की सिफारिशों के अनुसरण में रक्षा मंत्रालय द्वारा शुरू किए रोकथाम के उपायों के कार्यान्वयन की प्रभावोत्पादकता पर प्रश्न उठता है। विवरण पर आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है:

ख. कारण-वार दुर्घटनाएं

मानवीय त्रुटि (एच ई), तकनीकी दोषों (टी डी) तथा पक्षी टकराने (बी एस) के कारणों से होने वाली दुर्घटनाओं का डी ए एस द्वारा लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराया गया (अगस्त/अक्टूबर 2013) आंकड़ा नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

⁶⁵ अधिकारी पद से नीचे के कार्मिक

⁶⁶ मिग-21 टी 96 (05), मिग-21 बिस (05), मिग-27 (03) तथा मिग-29 (02)

वर्ष	कारण-वार दुर्घटनाएं/घटनाएं					
	दुर्घटनाएं			घटनाएं		
	एच ई	टी डी	बी एस	एच ई	टी डी	बी एस
2010-11	06	08	00	61	217	96
2011-12	10	06	00	56	254	121
2012-13	03	04	00	39	308	140
जोड़	19	18	00	156	779	357

दुर्घटनाओं के आंकड़े डी ए एस द्वारा अगस्त/अक्टूबर 2013 में लेखापरीक्षा को दिये गये)

जैसा कि उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है कि उड़ान दुर्घटनाओं में से 19 (अर्थात 51 प्रतिशत) मानवीय त्रुटि के कारण हुई थीं जबकि इन वायुयान दुर्घटनाओं में से 18 (अर्थात 49 प्रतिशत) तकनीकी दोषों के कारण थीं। आगे, यद्यपि, समीक्षा की अवधि के दौरान 779 (अर्थात 60 प्रतिशत) घटनाओं के साथ टी डी का योगदान काफी अधिक था, 357 (28 प्रतिशत) घटनाओं के साथ पक्षी टकराने के कारण की संख्या भी महत्वपूर्ण थी। इस प्रकार 2010-13 की अवधि के दौरान सभी उड़ान दुर्घटनाएं मानवीय त्रुटि तथा तकनीकी दोषों के कारण हुई थीं। कारण-वार दुर्घटनाओं के और विश्लेषण की चर्चा नीचे की गई है:

I तकनीकी दोष

कोर्ट ऑफ एन्क्वारी (सी ओ आई) तथा उससे जुड़े अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान, हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि 18 (37 में से) उड़ान दुर्घटनाएं तकनीकी दोषों के कारण हुई थीं जिनमें से तीन दुर्घटनाओं की सी ओ आई को अन्तिम रूप दिया जाना लम्बित था (अक्टूबर 2013)। हमने अन्तिम रूप दी गई 15 सी ओ आई से देखा (अक्टूबर 2013) कि एक लड़ाकू वायुयान गैस आपूर्ति विक्रेता के भाग पर प्रणाली की विफलता तथा भारतीय वायु सेना में गुणवत्ता आश्वासन एजेंसी के कारण क्रेश हुआ, सात दुर्घटनाएं इंजन सामग्री की विफलता के कारण, दो दुर्घटनाएं इंजन फ्लेमआउट तथा पांच दुर्घटनाएं एयरफ्रेम सामग्री की विफलता के कारण हुई थीं।

हमने आगे देखा (मार्च 2014) कि अन्तिम रूप दी गई 15 सी ओ आई में से 6⁶⁷ (40 प्रतिशत) पर कोई निष्कर्ष नहीं निकला क्योंकि भारतीय वायु सेना तकनीकी दोष के सही कारण, जिसकी वजह से दुर्घटना हुई थी, का पता नहीं लगा सकी। इन मामलों के विवरण संलग्नक II में दिए गए हैं। इन छः में से एक दुर्घटना में जहां दुर्घटना के कारण को स्थापित नहीं किया जा सका, भारतीय वायुसेना ने 11 कार्मिकों (2 अधिकारी, तथा 9 पी बी ओ आर) की जान

⁶⁷ मिग-21 (02), मिग-27 (02), किरन तथा मि-17

गंवाई। इसलिए हमने रक्षा मंत्रालय को जारी डी पी (जून 2014) में सूझाव दिया कि भारतीय वायुसेना को दुर्घटना के सही कारण का निर्णायक रूप से पता लगाने के लिए सी ओ आई के एक सदस्य के रूप में किसी अन्य सरकारी एजेंसी से एक तकनीकी विशेष को शामिल करना चाहिए।

डी पी के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि सी ओ आई में बाहरी प्रतिनिधि को शामिल करने के संबंध में लेखापरीक्षा की सिफारिश का मई 2014 में जारी वायु सेना आदेश (ए एफ ओ 8/14) में संबोधित किया गया है जिससे मालूम हुआ कि सी ओ आई के सदस्य एच ए एल/नेशनल एयरोनॉटिकल लैब (एन ए एल) आदि जैसे सरकारी तथा सार्वजनिक क्षेत्र की एजेंसी से लिए जा रहे हैं। वायु सेना मुख्यालय ने आगे कहा कि अनसुलझे मामलों की संख्या वायुयान की भविष्य में अधिष्ठापन योजना से घटेगी जिसमें अनवेष्कों के पास दुर्घटना के मूल कारण पता लगाने के लिए उन्नत उड़ान डॉटा रिकॉर्डर (एफ डी आर) प्रणालियां तथा अन्य रिकॉर्डिंग सुविधाएं उपलब्ध होंगी। वायु सेना मुख्यालय ने यह भी बताया कि प्रौद्योगिकी की प्रौन्नति तथा प्रयोगशालाओं में जांच के औजारों की उपलब्धता से अनसुलझे मामलों की संख्या प्रबल रूप से घटेगी।

तथापि तथ्य यह है कि 1998 में लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने तथा दुर्घटनाएं न्यूनतम करने के संबंध में रक्षा मंत्रालय द्वारा सितम्बर 2008 में पी ए सी को दिए आश्वासन के बावजूद; तकनीकी दोषों के कारण दुर्घटनाएं तबके 44 से बढ़ कर 49 प्रतिशत बढ़ गये थे। एच ए एल, ओ ई एम आदि प्रतिनिधि के साथ सतत बातचीत के लिए तंत्र को, जिसका तकनीकी दोषों के कारण होने वाली दुर्घटनाओं से बचने की विधि के रूप में 2008 में एम ओ डी द्वारा पी ए सी को दिए गए वचन को लेखापरीक्षा द्वारा दोहराए जाने के पश्चात्, वर्ष 2014 में ही औपचारिक रूप दिया गया। इसके अतिरिक्त, पूरी की गई 15 सी ओ आई में से छः (40 प्रतिशत) अनिर्णायक रहीं क्योंकि भारतीय वायु सेना टी डी के वास्तविक कारण की पहचान करने में असमर्थ रही तथा वायु सेना मुख्यालय की अपनी स्वीकृति (अगस्त 2014) के द्वारा उड़ान सुरक्षा पर अनिश्चितता का प्रभाव तब तक बना रहेगा जब तक अन्वेष्कों को उन्नत प्रौद्योगिकी उपलब्ध नहीं करा दी जाती।

II मानवीय त्रुटि

मानवीय त्रुटि (एच ई) में उड़ान ड्यूटी अथवा भूमि ड्यूटी अथवा दोनों पर वायु सेना कर्मी दल के उपर त्रुटि निहित है। हमने 1998 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट में यह बताया था कि अधिकतर एच ई दुर्घटनाएं (41 प्रतिशत) सी ओ आई के निष्कर्षों पर आधारित अपर्याप्त उड़ान कौशल, निर्णय की त्रुटि आदि के परिणामस्वरूप थी। पी ए सी ने 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन पर अपनी रिपोर्ट (मार्च 2002) में यह बताया था कि एच ई दुर्घटनाओं की बढ़ती हुई प्रवृत्ति दर्शाती

थी कि लिए गए उपचारी कदम समग्र रूप से अपर्याप्त थी। ए टी एन में, रक्षा मंत्रालय ने सितम्बर 2008 में पी ए सी को आश्वासन दिया कि कौशल का स्तर सुधारने के लिए प्रशिक्षण की गुणवत्ता को बढ़ाने के उपाय, अच्छा निर्णय देने की योग्यता तथा सुधरी हुई स्थितिक जागरूकता की सतत समीक्षा की जा रही थी और उसका कार्यन्वयन किया जा रहा था। इसके अतिरिक्त, सिमुलेटर तथा उन्नत जैट ट्रेनर (ए जे टी) प्राप्त करने पर नए सिरे से जोर, मशीन के पीछे आदमी की गुणवत्ता को सुधारने की ओर एक कदम था।

हमने वायुयान दुर्घटनाओं (2010-13) की सी ओ आई के निष्कर्षों से नोटिस किया (अक्टूबर 2013) कि 19 (51 प्रतिशत) उड़ान दुर्घटनाएं, अपर्याप्त उड़ान कौशल, निर्णय की त्रुटि, खराब पर्यवेक्षण, स्थितिक जागरूकता के अभाव, पॉयलटों की आत्म-विस्मृति, नियंत्रणों के गलत संचालन तथा गलत निर्णय के परिणामस्वरूप मानवीय त्रुटियों के कारण हुई थी। इस प्रकार की वायुयान दुर्घटनाओं के विवरण संलग्नक-III में उल्लिखित हैं। हमारी संवीक्षा (अक्टूबर 2013) से आगे पता चला कि इन 19 दुर्घटनाओं में भारतीय वायु सेना ने 16 कार्मिकों (10 अधिकारी तथा 06 पी बी ओ आर) की जान गंवाई थी। संबंधित सी ओ आई के निष्कर्षों पर आधारित दो ऐसी बड़ी दुर्घटनाओं की चर्चा नीचे की गई है:

- कलाईकुण्डा से उड़ने के पश्चात् चेतक हेलिकॉप्टर सिंघारसी घाटी के ऊपर उड़ते हुए पानागढ़ तथा पुरनिया के रास्ते बागडोगरा जाना था। परन्तु टोक्सिंग के दौरान, केप्टन ने मार्ग बदल लिया तथा अपना गंतव्य सिंघारसी हेलिपेड घोषित कर दिया जिसकी गन्तव्य में परिवर्तन का प्रभाव समझे बिना उप वायु यातायात नियंत्रक (डी ए टी सी ओ) द्वारा अनुमति प्रदान कर दी गई। चूंकि सिंघारसी हेलिपेड पर दृश्यता शून्य थी, हेलिकॉप्टर क्रेश हो गया (सितम्बर 2010) जिसमें सवार तीनों कार्मिक (2 अधिकारी तथा 1 पी बी ओ आर) मारे गए। इस दुर्घटना के लिए भूमि सुरक्षा स्टाफ को उत्तरदायी ठहराया गया।
- दो एम आई-17 हेलिकाप्टरों के टेल रोटर ब्लेड आपस में टकरा गए जिससे उनमें आग लग गई (अगस्त 2012) और सवार कर्मी दल के नौ सदस्य (05 अधिकारी तथा 04 पी बी ओ आर) मारे गए। मध्य हवा में टक्कर इसलिए हुई कि रोटर डिस्क के बीच न्यूनतम दूरी बनाए रखने की पद्धति का उल्लंघन हुआ।

इस प्रकार 2010-13 की अवधि के दौरान मानवीय त्रुटि के कारण दुर्घटनाएं उन्हीं कारकों के कारण जारी रहीं जो 1991-97 की अवधि के दौरान हुई दुर्घटनाओं के लिए 1998 में लेखापरीक्षा द्वारा पाये गए थे। आगे इन कारणों को होने वाली दुर्घटनाओं की प्रतिशतता की दर

जो उस समय उक्त अवधि के दौरान होने वाली कुल दुर्घटनाओं के 41 प्रतिशत से बढ़ कर 51 प्रतिशत हो गई थी। स्पष्ट रूप से रक्षा मंत्रालय द्वारा दिया गया आश्वासन पूरा नहीं हुआ है।

भारतीय वायु सेना द्वारा प्रदत्त प्रशिक्षण से संबंधित त्रैमासिक उड़ान प्रशिक्षण रिटर्न की हमारी आगे की संवीक्षा से यह भी खुलासा हुआ कि मूल प्रशिक्षण (चरण I), अनुवर्ती उड़ान प्रशिक्षण (चरण II) तथा उन्नत प्रशिक्षण (चरण III) के लिए उड़ान सहायक उपकरणों की भारी कमी थी। विवरणों पर नीचे चर्चा की गई है।

II (क) मूल उड़ान प्रशिक्षण

हमने उड़ान प्रशिक्षण कमियों को दूर करने के लिए शुरू किए गए उपायों के बारे में डी ए एस द्वारा रक्षा मंत्रालय को प्रस्तुत (सितम्बर 2012) सार से देखा (अक्टूबर 2013) कि प्रशिक्षु पायलटों के एच पी टी-32 वायुयान उड़ाने के पश्चात् 1984 में भारतीय वायु सेना द्वारा अधिष्ठापित कराया गया एच पी टी-32 वायुयान मूल उड़ान प्रशिक्षण (चरण I) के लिए उपयोग किया गया तथा 1968 में भारतीय वायु सेना द्वारा अधिष्ठापित कराया गया किरन वायुयान मध्यवर्ती (चरण II) उड़ान प्रशिक्षण के लिए उपयोग किया गया। एच पी टी-32 वायुयान को 2009 में हटा दिया गया क्योंकि वह दुर्घटना संभावित पाया गया। तथापि, इस वायुयान को बदलने के लिए समय पर कार्रवाही करने के बजाए, मूल उड़ान प्रशिक्षण का कार्य किरन वायुयान को शिफ्ट कर दिया गया। डी ए एस ने रक्षा मंत्रालय को आगे बताया (सितम्बर 2012) कि किरन वायुयान पर उपलब्ध प्रशिक्षण प्रयास काफी कम हो गए थे और इसलिए एच पी टी-32 वायुयान का प्रतिस्थापन लम्बित रहते भारतीय वायु सेना द्वारा मूल उड़ान प्रशिक्षणार्थियों के लिए उड़ान प्रशिक्षण पाठ्यक्रम घटा दिया गया (2009-2012)। डी ए एस ने अपने खुलासे में रक्षा मंत्रालय को यह भी सूचित किया (सितम्बर 2012) कि प्रशिक्षण संसाधनों की कमी को पूरा करने के लिए भण्डार में रखे गए 40 वायुयान को उड़ान-योग्य बना कर, पुर्जों की खरीद बढ़ा कर तथा 4 बेस मरम्मत डिपो (बी आर डी) का ओवरहॉल कार्य बढ़ा कर एयरो इंजनों की कमी को पूरा करने के लिए पुर्जों की खरीद बढ़ा कर किरन वायुयान की उपलब्धता को बढ़ाने की योजना बनाई गई थी। वायुयान की उपलब्धता बढ़ाने का लक्ष्य, पायलटों के मूल उड़ान प्रशिक्षण को मजबूत करना था। हमने वायुयान मरम्मत तथा किरन वायुयान के लिए ओवरहॉल फर्म कार्य 2014-15 तथा पूर्वानुमान कार्य 2015-18 से देखा (दिसम्बर 2013) कि 40 किरन वायुयान उड़ान-योग्य बनाने के लिए मरम्मत/ ओवरहॉल कार्य भारतीय वायु सेना द्वारा एच ए एल को एक वर्ष के विलम्ब के बाद आबंटित किए गए (नवम्बर 2013) हालांकि कार्य 2014-15 (8 वायुयान), 2015-16 (10 वायुयान), 2016-17 (12 वायुयान) तथा 2017-18 (10 वायुयान) लड़खड़ा गए थे।

हमने यह भी देखा (अक्टूबर 2013) कि एच पी टी-32 वायुयान के प्रतिस्थापन के रूप में 75 मूल ट्रेनर वायुयानों (बी टी ए) के लिए अनुबंध रक्षा मंत्रालय तथा मै. पिलेम्स वायुयान लि. के बीच पूरा हुआ था (मई 2012)। इस संविदा के विरुद्ध सुपुर्दगियां फरवरी 2013 में शुरू हुईं तथा बी टी ए पर पहला प्रारम्भिक पाठ्यक्रम जुलाई 2013 से शुरू हुआ। 20 बी टी ए सुपुर्द कर दिए गए थे (अक्टूबर 2013)। तथापि, शेष 55 बी टी ए की सुपुर्दगी अगस्त 2015 तक पूरी की जानी थीं।

इस प्रकार, प्रशिक्षु पायलटों को 2010-2013 की अवधि के दौरान पुराने किरण वायुयान पर मूल उड़ान प्रशिक्षण लेना पड़ा जो मध्यवर्ती (चरण II) उड़ान प्रशिक्षण के लिए थे। एच पी टी-32 वायुयान को बदलने के लिए संविदा रक्षा मंत्रालय द्वारा एच पी टी-32 वायुयान को फेज़ आउट करने के 3 वर्ष पश्चात् संपन्न किया गया था (मई 2012)। तथापि, इस प्रकार के प्रशिक्षण में एयरोस्पेस सुरक्षा का अन्तर्निष्ठ जोखिम, बी टी ए की पूर्ण संख्या में उपलब्धता न होने के मद्देनजर अगस्त 2015 तक विद्यमान था।

रक्षा मंत्रालय ने बी टी ए की खरीद में विलम्ब पर उत्तर नहीं दिया (सितम्बर 2014)।

II (ख) मध्यवर्ती उड़ान प्रशिक्षण

पायलटों को मध्यवर्ती (चरण II) प्रशिक्षण किरण वायुयान पर दिया जाता है। किरण वायुयान का 1968 में अधिष्ठापन कराया गया था और यह पुराना वायुयान है। भारत सरकार ने पुराने किरण वायुयान को बदलने के लिए ₹180 करोड़ की लागत पर मध्यवर्ती जेट ट्रेनर (आई जे टी) के डिजाईन और विकास (डी एवं डी) हेतु अनुमोदन प्रदान किया (जुलाई 1999)। अनुमोदन के अनुसार दो प्रोटोटाईप वायुयानों का निर्माण एच ए एल द्वारा किया जाना था तथा 2004 तक उड़ान-योग्य अनुमोदन (ए डब्ल्यू सी) देने के लिए सेना उड़ान-योग्य तथा प्रमाणन केन्द्र (सी ई एम आई एल ए सी) द्वारा जांच/अनुमोदन किया जाना था।

हमने देखा (अक्टूबर/नवम्बर 2013) कि आई जे टी से किरण वायुयान को शीघ्र बदलना अपेक्षित था जिसे 2014 से बन्द किया जाना था। आई जे टी को अधिष्ठापन कराने से संबंधित लेखापरीक्षा टिप्पणियों पर इस प्रतिवेदन के पैरा सं. 2.1 में चर्चा की जाती है।

लेखापरीक्षा टिप्पणी (नवम्बर 2013) के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (मार्च 2014) कि आई जे टी के उत्पादन और आपूर्ति में विलम्ब एच ए एल के कारण था। वायु सेना मुख्यालय ने आगे कहा कि मार्च 2004 के लिए नियोजित प्रोटोटाईप वायुयान के लिए प्रारम्भिक

परिचालनात्मक अनुमोदन (आई ओ सी) एच ए एल द्वारा कई बार संशोधित किया गया तथा अन्तिम आई ओ सी दिसम्बर 2014 में पूरी की जानी आपेक्षित थी।

तथ्य यह है कि सरकारी संस्वीकृति के 15 वर्ष बाद भी आई जे टी के प्रतिस्थापन की अनुपलब्धता साथ-साथ उसके उत्पादन में अनिश्चितता विशेषकर पॉयलटों की मध्यवर्ती (चरण II) प्रशिक्षण को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगी क्योंकि 1968 विंटेज का विद्यमान किरन वायुयान को भारतीय वायु सेना द्वारा वर्ष 2014 से बन्द करने का निर्णय लिया गया था (सितम्बर 2012)।

मंत्रालय ने आई जे टी की खरीद में विलम्ब पर कोई उत्तर नहीं दिया (सितम्बर 2014)।

II (ग) उन्नत प्रशिक्षण

उन्नत प्रशिक्षण (चरण III) में लडाकू स्ट्रीम के लिए पृथक्कृत प्रशिक्षु पॉयलटों को मध्यवर्ती प्रशिक्षण (चरण II) के पश्चात् हवाई लडाई तथा शस्त्र सुपुर्दगी का प्रशिक्षण दिया जाना अभिप्रेत है।

1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में हमने देखा था कि ए जे टी का अभाव मानवीय त्रुटि वाली दुर्घटनाओं का मुख्य कारण था क्योंकि किरन प्रशिक्षुओं से परिष्कृत मिग-21 पर बदलने से पॉयलटों को हन्टर्स पर बदलने की तुलना में मिग-21 के निष्पादन तथा प्रौद्योगिकी में बड़ी उछाल का सामना करने में कठिनाईयां थी। ए टी एन में रक्षा मंत्रालय ने माना (सितम्बर 2008) कि उन्नत प्रशिक्षण के लिए प्रयुक्त मिग-21 तथा हन्टर वायुयान, उन्नत प्रशिक्षु के रूप में विशेष रूप से डिजाइन नहीं किए गए थे तथा हवाई लडाई तथा शस्त्र सुपुर्दगी प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए उनमें अन्तर्निष्ठ सीमा थी। अपने ए टी एन में, रक्षा मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2008) कि भारतीय वायु सेना ने युवा प्रशिक्षु पॉयलटों को सुरक्षित तथा सरल परिवर्तन के लिए ए जे टी की आवश्यकता महसूस की थी।

चरण III प्रशिक्षण के लिए 106 ए जे टी की कुल मांग के विरुद्ध वायु सेना ने दो संविदाओं (2004 तथा 2007) के विरुद्ध 2012 तक 66 ए जे टी अधिप्राप्त किए। एच ए एल से शेष 40 ए जे टी के लिए संविदा जुलाई 2010 में हस्ताक्षर किया गया। इन वायुयानों की सुपुर्दगी 2013 से 2017 तक निर्धारित थी।

उड़ान प्रशिक्षण कमियों को पूरा करने के लिए आरम्भ किये गए उपायों के बारे में डी ए एस द्वारा रक्षा मंत्रालय को प्रस्तुत (सितम्बर 2012) सार की लेखा परीक्षा संविधा (अक्टूबर 2013) में पता चला कि सभी संविदा वायुयानों की सुपुर्दगी से एयरोस्पेस सुरक्षा घेरे में काफी सुधार होगा। तथापि, हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि 2013-14 में नियोजित 7 के विरुद्ध एच ए एल द्वारा 5 वायुयान सुपुर्द किए गए थे। इस प्रकार, 2017 तक ए जे टी वायुयानों की पूरी खेप की अनुपलब्धता से पॉयलटों का उन्नत प्रशिक्षण प्रभावित होता रहेगा जो भारतीय वायु सेना की अपनी मान्यता (सितम्बर 2012) के द्वारा, एयरोस्पेस सुरक्षा घेरे के लिए काफी अड़चने होंगी।

इसलिए, यद्यपि 40 ए जे टी की कमी की भारतीय वायु सेना द्वारा पहचान कर ली गई थी (अगस्त 2007) तथा रक्षा मंत्रालय ने अपने एटीएन (सितम्बर 2008) में, युवा प्रशिक्षु पॉयलटों के सुरक्षित तथा सरल परिवर्तन के लिए पी ए सी को सूचित किया था, ए जे टी वायुयान की पूरी खेप अभी भी (अगस्त 2014) भारतीय वायु सेना को उपलब्ध कराई जानी थी।

रक्षा मंत्रालय ने ए जे टी की अधिप्राप्ति में विलम्ब पर कोई उत्तर नहीं दिया (सितम्बर 2014)।

III पक्षी टकराना

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उठाए गए मुद्दों पर पी ए सी की सिफारिश के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय ने ए टी एन (सितम्बर 2008) में कहा था कि पक्षी संकट का सामना करने के लिए उपचारी उपाय जैसे पक्षियों को खाने से वंचित रखने का लक्ष्य, आधुनिक सुविधाओं की स्थापना आदि सक्रिय रूप से उसके विचाराधीन थे।

हमने डी ए एस द्वारा उपलब्ध कराए गए अभिलेखों से देखा (अक्टूबर 2013) कि भारतीय वायु सेना ने एक व्यावसायिक संगठन द्वारा भारतीय वायु सेना के प्रमुख हवाई क्षेत्रों में एक पक्षी सर्वेक्षण का निर्णय लिया था (2006) तथा तदनुसार बम्बई नेचुरल हिस्ट्री सोसायटी (बी एन एच एस) को एक संविदा दिया गया। तथापि बी एन एच एस द्वारा क्षेत्र में लगाए गए अनुसंधानकर्ताओं के खराब निष्पादन के कारण संविदा रद्द कर दी गयी (2006)। उसके पश्चात्, डी ए एस में पक्षी-विज्ञान की पृष्ठभूमि वाले कार्मिकों के साथ डी ए एस में एक पक्षी-विज्ञान सेल की स्थापना की गई (2007), जिसे पक्षी खतरों की रोकथाम पर मुख्य तथा व्यापक रूप से कार्य सौंपा गया। परिचालन करने तथा एयरोस्पेस सुरक्षा पहलू को सक्रिय रूप से बढ़ाने के लिए एक सुरक्षित वातावरण प्रदान करने की दृष्टि से, भारतीय वायु सेना ने

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

एवियन राडार, एक प्रमाणित समकालीन प्रौद्योगिकी जो दिन तथा रात में पक्षियों की आवजाही का पता लगा सकती थी तथा कूड़े के ढेरों, पशु-वध तथा लाश आदि क सर्वेक्षण हेतु स्थानीय उड़ान क्षेत्र के सर्वेक्षण के लिए माइक्रोलाईट वायुयान को अधिष्ठापित करने का भी निर्णय लिया था (जनवरी 2008)।

हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि पक्षी-विज्ञान सेल के सृजन के पश्चात् पक्षी टकराने की प्रवृत्ति बढ़ गई थी जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:-

वर्ष	पक्षी प्रहारों की संख्या						
	दुर्घटनाएं				घटनाएं		
	श्रेणी I	श्रेणी II	श्रेणी III	जोड़	श्रेणी IV	श्रेणी V	जोड़
2008-09	-	-	01	01	42	32	74
2009-10	01	-	-	01	49	35	84
2010-11	-	-	-	-	39	57	96
2011-12	-	-	-	-	39	82	121
2012-13	-	-	-	-	38	102	140
जोड़	01	-	01	02	207	308	515

हमने यह भी देखा (सितम्बर 2013 तथा अक्टूबर 2013) कि 2010-13 की अवधि के दौरान बी एस के कारण कोई दुर्घटना नहीं हुई थी, हालांकि पिछले दो वर्षों (2008-09 तथा 2009-10) के दौरान दो दुर्घटनाएं हुई थीं। तथापि, 2010-13 की अवधि के दौरान पक्षी प्रहार के कारण होने वाली घटनाओं की संख्या में वृद्धि हुई थी। 1991-97 की अवधि के दौरान 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में प्रतिवेदित 574 घटनाओं (औसत 96 प्रति वर्ष) के विरुद्ध, पक्षी-विज्ञान सेल के सृजन (2007) के बावजूद 2010-13 के दौरान 357 घटनाएं (औसत 119 प्रति वर्ष) हुईं।

जबकि रक्षा मंत्रालय ने डी पी का कोई उत्तर नहीं दिया, मामले के विवरण (एस ओ सी) के उत्तर में डी ए एस ने कहा (मई 2014) कि पक्षी-विरोधी मॉडयूल्स एक सतत प्रक्रिया थे तथा पर्यावरण में होने वाले परिवर्तनों के अनुसार उन्हें बदलने की आवश्यकता थी तथा नए माडयूल्स का सतत वैधीकरण तथा निरीक्षण पक्षी-विज्ञान सेल द्वारा किया जा रहा था, तथा जंगली जीवन जैव-विज्ञानी द्वारा इस प्रकार का सतत आकलन उन्नत देशों में भी एक प्रतिमान था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि पक्षी-विज्ञान सेल के बनने (2007) के पश्चात् भी बी एस के कारण होने वाली घटनाओं की संख्या ने बढ़ती हुई प्रवृत्ति दर्शाई थी क्योंकि बी एस के कारण होने वाली घटनाओं की संख्या 1991-97 की अवधि के दौरान 96 प्रति वर्ष की औसत के विरुद्ध 2010-13 की अवधि के दौरान 119 प्रति वर्ष थी। आगे, सक्रिय उपायों जैसे एविएशन राडार तथा माइक्रोलाईट वायुयान के अधिष्ठापित करने का भी कोई फायदा नहीं हुआ था (अगस्त 2014) जिसकी चर्चा नीचे की गई है जिसके कारण भारतीय वायु सेना इन दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति से उन्मुख थी।

III (अ) एविअन राडार के अधिष्ठापित करने में विलम्ब

एविअन राडार प्रणाली एक पक्षियों का पता लगाने वाला राडार है जो उनका पता लगाने, मॉनीटरिंग तथा आंकड़े रिकार्डिंग के लिए सक्षम है। यह राडार चौबीसों घंटे तथा समस्त मौसम परिस्थितियों में कार्य करने के लिए सक्षम है। यह एक चल प्रणाली है तथा इसे परिचालन बेसों पर वायु यातायात नियंत्रण (ए टी सी) प्रणाली के साथ एकीकृत किया जा सकता है।

हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि डी ए एस ने ₹160 करोड़ की लागत पर 40 एविअन राडारों की अधिप्राप्ति के लिए एक प्रस्ताव शुरू किया (जनवरी 2008)। अंडमान तथा निकोबार कमान के लिए एक अतिरिक्त राडार को ध्यान में रखते हुए, राडारों की संख्या बाद में बढ़ा कर (जून 2008) 41 कर दी गई थी। भारतीय नौसेना के लिए चार राडारों की आवश्यकता सहित कुल आवश्यकता 45 परिकल्पित की गई थी। एविएशन राडार की वायु स्टाफ गुणात्मक मांग (ए एस क्यू आर) जून 2008 में निश्चित की गई तथा प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर एफ पी) चार विक्रेताओं को किया गया (2009) जिन्होंने अपनी तकनीकी तथा वाणिज्यिक बोलियां प्रस्तुत की (मई 2010)। आर एफ पी के अनुपालन हेतु तकनीकी मूल्यांकन समिति (टी ई सी) द्वारा प्रस्ताव का मूल्यांकन किया गया। दो विक्रेता टी ई सी के योग्य पाए गए तथा उन्हें क्षेत्रीय परीक्षणों के लिए राडार प्रस्तुत करने के लिए कहा गया। इनमें से एक विक्रेता ने क्षेत्रीय परीक्षणों से अपना नाम वापिस ले लिया (अप्रैल 2011) तथा केवल दूसरे विक्रेता द्वारा प्रस्तुत (मई 2011) राडार के निष्पादन पर के टिप्पणी, ए एस क्यू आर के अनुसार एयरस्पेस की 3 डी कवरेज उपलब्ध कराने की क्षमता से संबंधित थी। इसलिए क्षेत्रीय मूल्यांकन परीक्षण दल (एफ ई टी) द्वारा उसमें विसंगति (मई 2011) पाई जाने के कारण तकनीकी प्रबंधक (टी एम) (वायु) के परामर्श पर अधिप्राप्ति की प्रक्रिया बन्द कर दी गई थी। एस क्यू आर की पुष्टि करते समय (नवंबर 2011), भारतीय वायु सेना ने प्राचल 3 डी कवरेज से घटा कर 2 डी कर दिया तथा ऊंचाई भूमि-स्तर से 10,000 फुट से घटा कर "2000 मीटर से कम नहीं" कर दी। उसके

पश्चात् आर एफ पी 4 विक्रेताओं को जारी की गई (अप्रैल 2012) तथा एविएशन राडार की तकनीकी बोलियां टी ई सी द्वारा अगस्त 2012 में खोली गई। राडार की एफ ई टी, एफ ई टी दल के उसे अन्तिम रूप न दिए जाने के कारण लम्बित थी (अगस्त 2013)।

मामला रक्षा मंत्रालय के साथ उठाया गया (जून 2014) तथा उत्तर में भारतीय वायु सेना ने कहा (अगस्त 2014) कि पिछली अधिप्राप्ति प्रक्रिया एफ ई टी स्तर पर एकल विक्रेता स्थिति के कारण बन्द की गई और न कि ए एस क्यू आर में विसंगति के कारण। अधिक प्रतिस्पर्धा लाने के लिए ए एस क्यू आर संशोधित की गई। भारतीय वायु सेना ने आगे कहा कि एवियन राडारों की अधिप्राप्ति के लिए संविदा वार्तालाप समिति (सी एन सी) प्रगति पर थी तथा संविदा पर चालू वित्तीय वर्ष में हस्ताक्षर होने की संभावना थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि पिछली अधिप्राप्ति प्रक्रिया ए एस क्यू आर में विसंगति के कारण टी एम (वायु) के परामर्श पर बन्द की गई, जैसा कि ऊपर कहा गया है, चौबीसों घंटे तथा समस्त मौसम स्थितियों में पक्षियों का पता लगाने के लिए जनवरी 2008 में परिकल्पित एवियन राडारों को अधिष्ठापित नहीं होना जिसका परिणाम रहा (अगस्त 2014)।

III (ब) माइक्रोलाईट वायुयान की अधिप्राप्ति में विलम्ब

माइक्रोलाईट वायुयान का उपयोग स्थानी उड़ान क्षेत्र (एल एफ ए) के सर्वेक्षण, एल एफ ए के चारों ओर वाधाओं के सर्वेक्षण सहित हवाई क्षेत्र के चारों ओर, कूड़े के ढेरों के सर्वेक्षण जानवर वध तथा लाशों का ढेर लगाने के क्षेत्रों आदि तथा एयरोस्पेस सुरक्षा पर्यावरण के साथ सीधे शामिल अन्य एजेंसियों पर अनाश्रयता यात्रा सहित एयरफील्ड्स के चारों ओर सर्वेक्षण हेतु प्रयोग में पाए जाते हैं।

भारतीय वायु सेना ने 24 स्ट्रीक शैडो माइक्रोलाईट (माइक्रोलाईट) वायुयान अधिप्राप्त किये (1999) जिनका दिसम्बर 1999 तथा मई 2002 के बीच अधिष्ठापन हुआ। ये वायुयान चार कमानों के अधीन 19 वायु सेना इकाइयों को वितरित किए गए। माइक्रोलाईट वायुयान का कुल तकनीकी जीवन (टी टी एल) एक बार विस्तृत जांच पास करने की शर्त पर वायु सेना मुख्यालय में अभियान्त्रिकी शाखा द्वारा 10 वर्ष नियत किया गया।

हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि दिसम्बर 2009 में जब माइक्रोलाईट का फोर्स स्तर सोलह था, भारतीय वायु सेना ने माइक्रोलाईट वायुयान की उपलब्ध संख्या आपर्याप्त मानी थी। सभी

58 वायुयान परिचालन स्टेशनों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए विभिन्न वायुयान बेजों में पक्षियों के खतरे का सामना करने के लिए तथा जोखिम भरे कार्य/खेलकूद उड़ान कार्य के लिए भी ₹188 करोड़ की लागत पर भारतीय वायु सेना में 121 माइक्रोलाईट वायुयानों का अधिष्ठापन कराने के लिए एक एस ओ सी प्रारम्भ की गई (दिसम्बर 2009)। प्रस्तावित माइक्रो लाईट वायुयान में से 71 एयरोस्पेस सुरक्षा के लिए थे तथा शेष जोखिम भरे क्रियाकलापों के लिए। सभी विद्यमान माइक्रोलाईट वायुयानों का मई 2012 तक स्तर घटा। हमने आगे देखा कि 2009-2012 की अवधि के दौरान माइक्रोलाईट के फोर्स स्तर में कमी के साथ पक्षियों के टकराने की संख्या बढ़ गई थी जिसकी चर्चा पैरा 7.2.3 में की गई है। माइक्रोलाईट वायुयानों को बदलने/अधिष्ठापित कराने के संविदा अभी किया जाना था (अक्तूबर 2013) तथा सभी 58 वायुयान परिचालन स्टेशन पक्षियों के खतरे का सामना करने के लिए इस प्रौद्योगिकी से वंचित थे।

मामला रक्षा मंत्रालय के साथ उठाया गया था (जून 2014) तथा उत्तर में भारतीय वायु सेना ने कहा (अगस्त 2014) कि माइक्रोलाईट वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए माइक्रोलाईट वार्तालाप समिति (सी एन सी) प्रगति पर थी तथा संविदा पर चालू वित्तीय वर्ष में हस्ताक्षर होने की संभावना थी। भारतीय वायु सेना ने यह भी कहा (अगस्त 2014) कि मांग के प्रक्षेपण में कोई क्रियाविधिक विलम्ब नहीं था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि माइक्रोलाईट वायुयानों को अधिष्ठापित कराने के लिए लीड समय संविदा के हस्ताक्षर की तिथि से 12 से 36 महीने तक था। यदि विद्यमान माइक्रोलाईट वायुयान की टी टी एल को ध्यान में रखने के मामले को पहले ही शुरू कर दिया जाता तो इन वायुयानों को बदलने/अधिष्ठापन में लाने के लिए संविदा समय पर संपन्न किया जा सकता था।

इस प्रकार माइक्रोलाईट्स को बदलने के लिए मामला शुरू करने में विलम्ब तथा संविदा को संपन्न करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप विगत दो वर्षों से भारतीय वायु सेना के सभी वायुयान परिचालन स्टेशनों पर माइक्रोलाईट वायुयान की अनुपलब्धता रही जो कि एयरोस्पेस सुरक्षा के लिए खतरा है।

3.8.7.3 सिम्युलेटरों की अनुपलब्धता

1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में यह उल्लेख किया गया कि मिग 21 वायुयान पर प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए विदेशी निर्माता से अधिप्राप्त पांच सिम्युलेटरों में चार काफी लम्बे समय से

बेकार पड़े हुए थे। पांचवें सिम्युलेटर का निष्पादन, जो आंशिक रूप से अप्रयोज्य था, पुराना होने के कारण अविश्वसनीय था। पी ए सी ने लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में की गई टिप्पणी पर ध्यान आकर्षित किया और विद्यमान सिम्युलेटरों को प्रयोज्य/परिचालन योग्य बनाने तथा अन्तराल को भरने के लिए नई खरीद के लिए प्रभावी कदम उठाने की सिफारिश की (मार्च 2002) ताकि उच्चतर उड़ान कौशल प्राप्त करने में पायलटों को प्रभावी प्रशिक्षण प्रदान किया जा सके। अपने ए टी एन में, मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2008) कि चार⁶⁸ सिम्युलेटरों को उन्नत करने के लिए कार्रवाई की जा रही थी तथा जब कभी नए वायुयानों का अधिष्ठापन किये गये, सिम्युलेटरों की अधिप्राप्ति पर भी विचार किया जाना था।

वायु सेना मुख्यालय द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़ों (सितम्बर 2013) से हमने देखा (सितम्बर 2013) कि मिराज-2000 के लिए सिम्युलेटर जगुआर डेरीन I⁶⁹, जगुआर डेरीन II⁷⁰, वायु युद्ध सिम्युलेटर (ए सी एस), उन्नत जेट ड्रेनर, सुखोई-30, मिग-27, मिग-29 तथा ए एन-32 उपलब्ध तथा प्रयोज्य थे। जगुआर सिम्युलेटर डेरीन-I दिसम्बर 2006 में उन्नत किया गया, जगुआर सिम्युलेटर डेरीन-II दिसम्बर 2011 में उन्नत किया गया, मिराज-2000 सिम्युलेटर मई 2010 में तथा ए सी एस जुलाई 2013 में उन्नत किए गए। इस प्रकार जगुआर डेरीन-II, मिराज तथा ए सी एस राडार 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में दिए गए आंकड़ों पर सिफारिश के आधार पर मंत्रालय द्वारा पी ए सी को दिए गए वचन के 18 से 58 महीने बाद प्रौन्नत किए गए। हमने आगे देखा (अक्टूबर 2013) कि वायु सेना स्टेशन जामनगर तथा पुणे में सिम्युलेटर या तो उपलब्ध ही नहीं थे या अप्रयोज्य रहे जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

- हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि एक जगुआर स्क्वड्रान को जगुआर डेरीन I मेरिटार्डम वायुयान (पहला स्क्वड्रान) के साथ परिचालन सोच विचार की समीक्षा के पश्चात् पुणे से जामनगर रवाना किया गया (अगस्त 2007)। एक और स्क्वड्रान, जगुआर डेरीन-II वायुयान (दूसरा दल) के साथ पुनः चालू किया गया (मार्च 2008)। तथापि, परिचालन (ऑप्स) पायलटों तथा प्रशिक्षणाधीन (यू टी) पायलटों को सिम्युलेटर प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए ए एफ एस जामनगर पर कोई "जगुआर सिम्युलेटर उपलब्ध नहीं था। इस प्रकार, सिम्युलेटर के अभाव में (अक्टूबर 2013), इन दोनों स्क्वड्रान के परिचालनात्मक तथा प्रशिक्षणाधीन पायलट क्रमशः ए एफ एस गोरखपुर (डेरीन-I के

⁶⁸ जगुआर डेरीन-I, जगुआर डेरीन-II, मिराज-2000 तथा वायु युद्ध सिम्युलेटर

⁶⁹ डेरीन-I- डिसप्ले अटैक रेंजिंग इनर्शियल नेविगेशन-I (जगुआर वायुयान का पुराना रूपान्तर)

⁷⁰ डेरीन-II- डिसप्ले अटैक रेंजिंग इनर्शियल नेविगेशन-II (बेहतर एवियोनिक्स के साथ जगुआर नावास रूपान्तर को उन्नत रूपान्तर)

पुराने रूपान्तर में सिम्युलेटर प्रशिक्षण के लिए) तथा ए एफ एस अम्बाला (डैरीन-II के नवीनतम रूपान्तर में सिम्युलेटर प्रशिक्षण के लिए) भेजे जा रहे थे।

ड्राफ्ट पैराग्राफ (जून 2014) के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि सभी जगुआर बेसों के लिए सिम्युलेटरों की अधिप्राप्ति के लिए वायु सेना मुख्यालय पर एक मामला शुरू किया गया था। पहले स्क्वड्रान को डैरीन-III⁷¹ मानक तक उन्नत करने की योजना है तथा तदनुसार प्रस्ताव में इस स्क्वड्रान के डैरीन-III सिम्युलेटर तथा दूसरे स्क्वड्रान के लिए डैरीन-II सिम्युलेटर शामिल है। इन सिम्युलेटरों की अधिप्राप्ति पूरी होने तक, दो स्क्वड्रान गोरखपुर तथा अम्बाला में सिम्युलेटरों पर प्रशिक्षित करते रहेंगे। गोरखपुर तथा अम्बाला में सिम्युलेटर प्रशिक्षण हेतु पाॅयलटों को भेजने के कारण निर्धारित घंटों/स्क्वड्रान पर प्रभाव में बारे में उत्तर मौन था।

तथ्य यह है कि दो स्क्वड्रान के लिए सिम्युलेटर की अधिप्राप्ति छ. वर्ष बीत जाने के भी लम्बित थी। इस प्रकार, सिम्युलेटरों के मिलने तक स्क्वड्रान की दैनिक प्रतिबद्धता तथा परिचालन एवं यू टी पाॅयलटों के लिए सिम्युलेटरों के प्रशिक्षण हेतु निर्धारित घंटे प्रभावित होते रहेंगे।

मंत्रालय का उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि एस यू-30 एम के आई वायुयान के पूर्ण मशीन सिम्युलेटर (एफ एम एस) तथा आंशिक कार्य प्रशिक्षण (पी टी टी) सिम्युलेटर अप्रैल 2010 में वायु सेना इकाई द्वारा ओ ई एम से प्राप्त हुए। उनकी प्राप्ति से ही, सिम्युलेटरों का पूर्णतः उपयोग नहीं किया जा सका क्योंकि एफ एम एस सिम्युलेटर अगस्त 2011 तथा अगस्त 2013 के बीच 163 दिनों के लिए अप्रयोज्य रहे तथा पी टी टी सिम्युलेटर नवम्बर 2011 तथा सितम्बर 2013 के बीच 180 दिनों के लिए अप्रयोज्य रहे।

ड्राफ्ट पैराग्राफ (जून 2014) के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि आज तक सिम्युलेटर सेवा योग्य थे और उनका प्रशिक्षण हेतु इस्तेमाल किया जा रहा था। अप्रयोज्यता के संबंध में, यह कहा गया था कि व्यापक ए एम सी (वार्षिक अनुरक्षण संविदा) के लिए एक मामला मालिकाना मद प्रमाण पत्र (पी ए सी आधार) पर जनवरी 2011 में शुरू की गई तथा मामले की फाईल, व्यय दृष्टिकोण संस्वीकृति तथा ड्राफ्ट संविदा के अनुमोदन के दृष्टिकोण से मंत्रालय के पास थी।

⁷¹ डैरीन-III- डिसप्ले अटैक रेंजिंग इन्वार्शियल नेविगेशन-III (संशोधित नेविगेशनल वेपन एमिंग एकुरेसी तथा आधुनिक एविऑनिक्स प्रणाली के साथ जगुआर डैरीन-I वायुयान का उन्नत रूपान्तर)

तथ्य यह है कि सिम्युलेटरों का लाभप्रद ढंग से इस्तेमाल नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, जुलाई/अगस्त 2011 में वारण्टी समाप्त होने के बावजूद, ए एम सी को अभी भी (अगस्त 2014) अन्तिम रूप नहीं दिया गया था।

3.8.7.4 आधारभूत ढांचे की अनुपलब्धता

I. नए अधिष्ठापन कराए गए हेलिकॉप्टरों के लिए आधारभूत ढांचे की अनुपलब्धता

अधिक सुरक्षा तथा कार्यक्षमता के साथ रात तक परिचालन करने के लिए एम आई-17 V5 की क्षमता बढ़ाने के लिए 1.345 बिलियन यूएसडी (लगभग ₹6416 करोड़) की लागत पर मै. रोसोबोरोनेक्सपोर्ट रूस से रात्रि क्षमता तथा सहायक उपकरण के साथ 80 एम आई-17 V5 हेलिकॉप्टरों की खरीद के लिए एक संविदा हस्ताक्षर किया गया (दिसम्बर 2008)। ये हेलिकॉप्टर मई 2013 तक प्राप्त हुए तथा सात हेलिकॉप्टर इकाईयों (एच यू) को आबंटित किए गए। 80 हेलिकॉप्टरों में से, 14 हेलिकॉप्टर एक एच यू को एम आई 17 IV के प्रतिस्थापन के रूप में आवंटित किए गए तथा शेष 66 हेलिकॉप्टर छः⁷² नव निर्मित एच यू को आबंटित किए गए। छः एच यू में हेलिकॉप्टरों के लिए आधारभूत ढांचे की मांग के लिए, कार्य सेवाएं जैसे डिसपर्सल तथा लिंक टैक्सी मार्ग, ढकी हुई पार्किंग, हैंगर तथा अनुरक्षण परिसर, पक्की सड़क आदि ₹87.20 करोड़ की लागत पर 2008 में सुरक्षा पर मंत्रीमण्डल समिति (सी सी एस) द्वारा अनुमोदित किए गए।

हमने देखा (अक्टूबर 2013 तथा मार्च 2014) कि इस तथ्य के बावजूद कि आधारभूत ढांचे से संबंधित कार्यों के लिए सी सी एस अनुमोदन 2008 में प्रदान कर दिया गया, फिर भी सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (मंत्रालय/वायु सेना मुख्यालय) द्वारा चार स्टेशनों (श्रीनगर, सूस्तगढ़, बागडोगरा तथा फालोदी) पर आधारभूत ढांचे के सृजन की संस्वीकृति मार्च 2010 तथा अक्टूबर 2010 के बीच प्रदान की। जबकि एक स्टेशन (फालोदी) पर कार्य सेवाएं पूरी कर ली गई, तीन स्टेशनों पर इन कार्यों को पूरा करने की सम्भावित तिथि अक्टूबर 2013 तथा मई 2014 के बीच थी तथा ये कार्य अभी पूरे किए जाने थे (अगस्त 2014⁷³)। शेष दो स्टेशनों (बैरकपुर तथा पुर्निया) पर कार्य सेवाएं, क्रमशः कलाईकुण्डा तथा नागपुर से बैरकपुर तथा पुर्निया को एच यू के पुनः आबंटन के कारण सी सी एस संस्वीकृति के अभाव में अभी संस्वीकृत किए जाने हैं (अगस्त 2014)।

⁷² 154 एच यू (श्रीनगर), 155 एच यू (सूस्तगढ़), 156 एच यू (बागडोगरा), 157 एच यू (बैरकपुर), 158 एच यू (फालोदी), 159 एच यू (पुर्निया)

⁷³ अगस्त 2014 में वायु सेना मुख्यालय द्वारा ड्राफ्ट पैराग्राफ का उत्तर दिया गया।

ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि भारतीय वायु सेना की ओर से कोई विलम्ब नहीं था। वायु सेना मुख्यालय ने यह भी कहा कि वायु सेना बेसों पर आधारभूत ढांचे के सृजन में विलम्ब के कारण आई आई टी द्वारा आरेखणों में लिए गए समय, नॉन वर्किंग सीजन, मज़दूरों की कमी; सी ई (ए एफ) एस जेड द्वारा निविदा को अन्तिम रूप देने में विलम्ब आदि थे। वायु सेना मुख्यालय द्वारा दिए गए तथ्यों के विवरण की संवीक्षा से खुलासा हुआ कि इन नए अधिष्ठापित किये गए हेलिकॉप्टरों के सुरक्षित परिचालन हेतु अनिवार्य वायु क्षेत्र आधारभूत ढांचा बैरकपुर तथा पुर्निया में उपलब्ध नहीं था जबकि लिंक टैक्सी मार्ग, पक्की सड़क तथा हेंगर जैसी महत्वपूर्ण आधारभूत सुविधाएं श्रीनगर एवं बागडोगरा पर उपलब्ध नहीं थी जो कि इन चारों एच यू से ₹3529 करोड़ मूल्य के 44 हेलिकॉप्टरों के लिए एक एयरोस्पेस सुरक्षा जोखिम था।

II. वायुयान क्षेत्र अवसंरचना के आधुनिकीकरण के कार्यान्वयन में विलम्ब

2004 में महानिदेशक (निरीक्षण एवं सुरक्षा) की अध्यक्षता में गठित एक विशेषज्ञ समिति ने वायुयान दुर्घटनाओं/घटनाओं के विभिन्न कारणों का गहन अध्ययन किया तथा भारतीय वायु सेना द्वारा कार्यान्वयन हेतु अपनी रिपोर्ट (2005) में 222 सिफारिशें की। जून 2007 तक, 215 सिफारिशें कार्यान्वित कर ली गईं। सात सिफारिशें जो कार्यान्वित नहीं की गई थीं, वे विदेशी माल क्षति (एफ ओ डी) रोकथाम, वायुयान संबंधी समितियों की समीक्षा, भारतीय वायु सेना में पक्षी जोखिम के खतरे, 10 निर्दिष्ट वायुयान क्षेत्रों पर सॉलिड वेस्ट प्रबंधन, शहरी विकास मंत्रालय के माध्यम से 16 राज्यों में सॉलिड वेस्ट प्रबंधन का कार्यान्वयन तथा शीघ्र क्रय प्रणाली की अप्रभावकारिता थे। हमने इन सिफारिशों के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति के बारे में पूछा (अक्टूबर 2013), परन्तु डी ए एस ने कोई उत्तर नहीं दिया (सितम्बर 2014)।

हमने देखा कि नौसंचालन सहायता के आधुनिकीकरण (एम ओ एन ए) हेतु 2004 में एक प्रस्ताव शुरू किया गया। अध्ययन के दौरान, हवाई क्षेत्र प्रकाश प्रणाली भी प्रस्ताव में शामिल की गई थी जिसकी 2005 में विशेषज्ञ समिति द्वारा सिफारिश भी की गई। तदनुसार प्रस्ताव का नाम बदल कर हवाई क्षेत्र अवसंरचना आधुनिकीकरण (एम ए एफ आई) कर दिया गया। इस परियोजना के अन्तर्गत, 59 हवाई क्षेत्र हवाई यातायात प्रबंधन प्रणाली, इस्ट्र्यूमेंटेशन लैंडिंग सिस्टम, डॉपलर वी एच एफ ओम्नी डायरेक्शनल रेंज, कुशल हवाई नौसंचालन, स्वतः सीमा सूचना प्रणाली, स्वतः सन्देश स्विचिंग प्रणाली से संबंधित आधुनिक प्रौद्योगिकी उपकरण से सज्जित किए जाने हैं। इस परियोजना को दो चरणों में कार्यान्वित किया जाना है, जिसमें चरण I में 30 हवाई क्षेत्र तथा चरण II में शेष 29 हवाई क्षेत्र शामिल किए जाने हैं। चरण I में 30 हवाई क्षेत्रों में विभिन्न उपकरणों की स्थापना, एकीकरण, अंशशोधन तथा उन्हें चालू करना शामिल था। एम ए एफ आई परियोजना की संविदा 16 मार्च 2011 को टॉटा पॉवर स्ट्रेटेजिक

इलॉक्ट्रॉनिक्स डिवीजन (एस ई डी) के साथ हस्ताक्षर किया गया और यह परियोजना सितम्बर 2014 तक कार्यान्वित की जानी थी।

हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि एम ए एफ आई परियोजना के लिए संविदा छः वर्ष पश्चात् मार्च 2011 में हस्ताक्षर हुआ था। हमने यह भी देखा कि यद्यपि संविदा के अनुसार, एम ए एफ आई 30 हवाई क्षेत्रों पर पूरा किया जाना था, तथापि, ए एफ एस भटिंडा पॉयलट आधार पर कार्य अभी पूरा नहीं हुआ था (अक्टूबर 2013)।

उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि एम ए एफ आई के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डी पी आर) की, ₹1216.44 करोड़ की अनुमानित लागत पर फरवरी 2007 में स्टाफ उपकरण नीति समिति द्वारा अभिपुष्टि कर दी गई थी। बाद में, रूचि की अभिव्यक्ति रक्षा मंत्रालय की वेबसाइट पर सितम्बर 2007 में प्रकाशित की गई थी तथा आर एफ पी जनवरी 2008 में चुने गए विक्रेताओं को भेजी गई थी; महानिदेशक (अधिप्राप्ति) द्वारा टी ई सी रिपोर्ट मार्च 2009 में स्वीकार की गई तथा वाणिज्यिक प्रस्ताव अगस्त 2009 में खोले गए। मै. टाटा पॉवर एस ई डी एल I विक्रेता के रूप में उभरी तथा चरण I में 30 बेस की संयुक्त सर्वेक्षण रिपोर्ट के पश्चात् परियोजना मई 2010 में वायु सेना द्वारा अनुमोदित की गई; परियोजना का सी एफ ए अनुमोदन सी सी एस द्वारा मार्च 2011 में प्रदान किया गया। संविदा पर उसी महीने हस्ताक्षर हुए। वायु सेना मुख्यालय ने यह भी कहा कि एल 2 ने इस मामले में नवम्बर 2009 में दिल्ली उच्च न्यायालय में एक समादेश याचिका फाईल की थी तथा न्यायालय कार्रवाई से भी संविदा को अन्तिम रूप देने में विलम्ब हुआ। याचिका अन्ततः जनवरी 2012 में रद्द हो गई।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डी पी आर) के सुधार में वायु सेना द्वारा 2005 में इसकी संस्तुति से दो वर्ष लिए गये। आगे रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया-2006 में निर्धारित 18-24 माह (बिना परीक्षण) की समय सीमा के विरुद्ध आर एफ पी (जनवरी 2008) के जारी होने से संविदा के सम्पन्नता (मार्च 2011) में वायु सेना ने 38 माह लिया। और भी कोर्ट प्रोसिडिंग में विलम्ब का औचित्य स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मार्च 2011 में ही संविदा सम्पन्न हुई जबकि कोर्ट प्रोसिडिंग अब भी जारी थी तथा जनवरी 2012 में ही निपटायी गयी। इस प्रकार परियोजना उचित अत्यावश्यकता के बावजूद इस तथ्य के कि आई ए एफ के एयरोस्पेस सुरक्षा में सहायता करने को, है तथा प्रस्ताव जो 2004 में प्राप्त किया गया था अब भी लम्बित था।

3.8.7.5 दुर्घटनाओं की जांच

पी ए सी ने 1998 के लेखा परीक्षा प्रतिवेदन में उल्लिखित जांच को अन्तिम रूप देने तथा दुर्घटनाओं/घटनाओं के कारण हानियों के निर्धारण तथा नियमन में असाधारण विलम्ब को ध्यान में रखते हुए यह सिफारिश की थी (मार्च 2002) कि निर्धारण/नियमन को शीघ्र पूरा करने के लिए कार्रवाई की जाए। ए टी एन (सितम्बर 2008) में, रक्षा मंत्रालय ने लम्बित सी ओ आई/हानि विवरण के आंकड़ों को अद्यतित करते समय पी ए सी को यह आश्वासन दिया था कि हानियों के नियमन हेतु लम्बित मामलों को निपटाने के लिए सभी प्रयास किए जा रहे हैं।

हमने देखा कि रक्षा मंत्रालय ने उड़ान दुर्घटना मामलों की प्रोसेसिंग तथा कोर्ट ऑफ एन्क्वायरी (सी ओ आई) को अन्तिम रूप देने के लिए निम्नलिखित समय-समय निर्धारित की थी (अक्टूबर 2006):

i.	सी ओ आई का गठन	दुर्घटनाओं के 48 घंटों के अन्दर	
ii.	सी ओ आई कार्रवाई पूरी करने के लिए समय सीमा	दुर्घटना के 06 महीने के अन्दर	
iii.	औपचारिकताएं पूरी करने के लिए लिया जाने वाला समय जैसे वायु सेना मुख्यालय पर सम्बन्धित प्राधिकारियों का अनुमोदन	सी ओ आई पूरी होने के लिए 03 महीने के अन्दर	
iv.	उपचारी प्रशासनिक कार्रवाई को पूरा करने के लिए समय सीमा	वायु सेना अध्यक्ष (सी ए एस) से प्राप्ति के 03 महीने के अन्दर	
V.	हानि के नियमन हेतु लिया गया समय	रक्षा लेखा नियंत्रक द्वारा	3 माह
		रक्षा मंत्रालय/रक्षा मंत्रालय वित्त द्वारा	रक्षा मंत्रालय में प्राप्ति के 3 मास

इस प्रकार, उड़ान दुर्घटना मामलों के सम्बन्ध में सी ओ आई को अन्तिम रूप देने में, उसके गठन की तिथि से 09 महीने से अधिक नहीं लगने चाहिए। सी ओ आई के गठन की तारीख से उपचारी उपाय 12 महीने के अन्दर कार्यान्वित कर लिए जाने चाहिए तथा हानि विवरण 15 महीने के अन्दर नियमित कर लिए जाने चाहिए। वायु सेना अधिकारी प्रभारी अनुरक्षण (ए ओ एम) 12 महीने के अन्दर अथवा उससे भी पहले हानियों के नियमन हेतु एक कार्य निदेश जारी किया था (नवम्बर 2007)। परिवार/अगले सम्बन्धी (एन ओ के) को पेंशन-सम्बन्धी लाभों को अन्तिम रूप देने के लिए समय-सीमा जो वायु सेना अधिकारी प्रभारी कार्मिक (ए ओ पी) द्वारा निर्धारित की गई है वह है मृत्यु की दर से 240 दिन।

हमारी सी ओ आई कार्रवाई तथा हानि विवरणियों के विनियमन से सम्बन्धित आंकड़ों की जांच (अक्टूबर 2013) से पता चला कि सी ओ आई को अन्तिम रूप देने में विलम्ब तथा हानियों का विनियमन अभी भी विद्यमान था जिसकी चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है।

I. कोर्ट ऑफ इन्क्वायरी को अन्तिम रूप देने में विलम्ब

हमारी एयरोस्पेस सुरक्षा निदेशालय (डी ए एस) पर 2010-13 की अवधि के लिए सी ओ आई रजिस्टर की संवीक्षा से पता चला कि इस अवधि के दौरान डी ए एस द्वारा वायुयान दुर्घटनाओं की 42 सी ओ आईज़ पर कार्रवाई की गई जिसमें से केवल 10 (24 प्रतिशत) ही समय सीमा के अन्दर पूरी की गई। 27 सी ओ आई एक से 24 महीने से अधिक के विलम्ब से पूरी की गई थीं तथा 5 सी ओ आई (2011-12 की 2 सी ओ आई तथा 2012-13 की 3 सी ओ आई) को अन्तिम रूप दिया जाना लम्बित था (अक्टूबर 2013)। विवरण नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

संचालित कुल सी ओ आई	पूरी की गई सीओआईज़ की विलम्ब रेंज				बिना विलम्ब के पूरी की गई	लम्बित	
	6 महीने तक	6 से 12 महीने	12 से 24 महीने	24 महीने के बाद		2011-12	2012-13
42	17	6	3	1	10	2	3

(सी ओ आई रजिस्टर डी ए एस पर अनुरक्षित)

इस तथ्य के बावजूद कि रक्षा मंत्रालय ने सी ओ आई को पूरा करने की समय सीमा उस समय चार महीने (जुलाई 1993) से बढ़ा कर नौ महीने (अक्टूबर 2006) कर दी थी, सी ओ आई पूरा करने में विलम्ब हुए थे। हमने आगे देखा कि सी ओ आई को पूरा करने में विलम्ब मुख्यतः मुख्यालय स्तर पर ही हुए थे। वायुसेना मुख्यालय पर सी ओ आई की प्रोसेसिंग तथा अनुमोदन के लिए 3 महीने की अनुमत्य समय सीमा के विरुद्ध दस विलम्बित सी ओ आई में से आठ में 4 से 21 महीने का समय लिया गया जहां विलम्ब की रेंज छः महीने से 24 महीने से अधिक की थी।

इस विलम्ब का घातक दुर्घटनाओं में परिवार/अगले सम्बन्धी (एन ओ के) को पेंशन-सम्बन्धी लाभ देने, इन कारणों से दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए उपचारी उपायों के कार्यान्वयन तथा हानियों के विनियम में प्रपाती प्रभाव पड़ा जिसकी चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई।

II. घातक दुर्घटनाओं में पेंशन सम्बन्धी लाभों में विलम्ब

हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि पैरा 7.5 में बताई गई, घातक दुर्घटनाओं में पेंशन सम्बन्धी लाभों को अन्तिम रूप देने में 240 दिन की समय-सीमा के विरुद्ध उन वायु सेना कार्मिकों जिन्होंने इन दुर्घटनाओं में अपनी जान गंवाई थी, के आश्रितों तथा एन ओ के को विशेष परिवार पेंशन, उदारीकृत परिवार पेंशन, मृत्यु एवं सेवानिवृत्ति ग्रेचयुटी आदि पेंशन सम्बन्धी लाभ जारी करने में विलम्ब हुआ। उक्त विलम्ब 3 से 24 महीने के बीच थे जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:-

घातक दुर्घटनाओं की कुल संख्या	उन मामलों की संख्या जहां पेंशन-संबंधी लाभ को अन्तिम रूप देने में कोई विलम्ब नहीं हुआ था।	उन मामलों की संख्या जहां मृतक व्यक्तियों के एन ओ के को पेंशन संबंधी लाभों को अन्तिम रूप देने में निर्धारित अवधि से अधिक विलम्ब हुआ था।			
		3 महीने तक	3 से 6 महीने	6 से 12 महीने	12 से 24 महीने
27	5	3	4	11	3

मामला एक ड्राफ्ट पैराग्राफ (जून 2014) के माध्यम से रक्षा मंत्रालय के साथ उठाया गया तथा उसके उत्तर में वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि भारतीय वायु सेना के उपर किसी विलम्ब से बचने के लिए सभी श्रेणी-I दुर्घटनाओं में जांच करने तथा सी ओ आई को पूरा करने में होने में विलम्ब से बचने हेतु वायु सेना अध्यक्ष (सी ए एस) द्वारा विधिवत अनुमोदन से एक नए विशेष रूप से प्रशिक्षित ए ए आई बी⁷⁴ (वायुयान दुर्घटना जांच बोर्ड) का गठन किया गया (मई 2014) तथा सी ओ आई के अन्तिम रूप देने में किसी प्रकार के विलम्ब से

⁷⁴ ए ए आई बी, डी ए एस में एक टीम है जिसे, सब श्रेणी-I में स्वतन्त्र जांच हेतु दुर्घटना के स्थान पर, वायु सेना मुख्यालय द्वारा तैनात किया जाता है तथा गंभीर या विशिष्ट प्रकृति की कुछ दुर्घटनाएं तथा महानिदेशक (आई एण्ड एस) को अलग से रिपोर्ट देना है।

बचने हेतु अक्टूबर 2006 में जारी वायु सेना आदेश (ए एफ ओ) संख्या 34, मई 2014 में जारी ए एफ ओ संख्या 08 द्वारा पुनः परिष्कृत/सरल तथा बदल दिया गया। वायु सेना मुख्यालय ने यह भी कहा कि पेंशन-सम्बन्धी लाभों को अन्तिम रूप दिये जाने में विलम्ब विभिन्न कारणों से था जैसे एन ओ के द्वारा प्रस्तुत कागजों की देर से/अधूरे पेंशन कागजों की प्राप्ति, उड़ान दुर्घटना रिपोर्ट में विलम्ब तथा आकस्मिकता रिपोर्ट बाद में जारी करना। वायु सेना मुख्यालय ने आगे बताया कि सेवा मृत्यु मामलों में परिवार पेंशन के निपटान हेतु समय-सीमा 240 दिन से घटा कर (सितम्बर 2013) 180 दिन कर दी गई थी।

तथ्य यह है कि सेवा मृत्यु के मामलों में परिवार पेंशन को अन्तिम रूप देने के लिए समय-सीमा की कटौती से इन कार्मिकों के आश्रितों तथा एन ओ के को कोई राहत मिलने की संभावना नहीं थी क्योंकि भारतीय वायु सेना समय-सीमा में चार महीने से नौ महीने की वृद्धि के पश्चात् भी सी ओ आई को अन्तिम रूप देने में समर्थ नहीं थी। एन ओ के/आश्रितों से कागजों की देर से/अधूरी प्राप्ति के कारण पेंशन-सम्बन्धी लाभों में विलम्ब वायु सेना मुख्यालय पर वायु सेना के पुराने अधिकारियों⁷⁵ के लिए विशेष रूप से निर्दिष्ट निदेशालय की भूमिका पर प्रश्न उत्पन्न होता है। तथ्य यह है कि ये विलम्ब नहीं देखे गए तथा वायु सेना मुख्यालय द्वारा वायु सेना आदेश (ए एफ ओ) में संशोधन (मई 2014) केवल लेखापरीक्षा द्वारा पता लगाये जाने (अक्टूबर 2013) के बाद ही किया गया था।

III. उपचारी उपायों के कार्यान्वयन में विलम्ब

पी ए सी ने रक्षा मंत्रालय/भारतीय वायु सेना द्वारा समय-समय पर किए गए उपचारी उपायों की क्षमता पर प्रश्न खड़ा किया (मार्च 2002)। उत्तर में रक्षा मंत्रालय ने कहा कि मोटे तौर पर सी ओ आई द्वारा की गई सिफारिशें कार्यान्वित कर ली जाती हैं। तथापि, ऐसे कई दृष्टांत थे जहां विशेषज्ञ निदेशालय महसूस करते हैं कि सी ओ आई द्वारा की गई विशेष सिफारिशें वैध नहीं हैं। उन मामलों में विशिष्ट सिफारिशें कार्यान्वित नहीं हैं। मॉनीटरिंग तन्त्र के सम्बन्ध में रक्षा मंत्रालय ने कहा था कि वायु सेना मुख्यालय द्वारा स्वीकार की गई विभिन्न सिफारिशों पर अनुवर्ती कार्रवाई सम्बन्धित विशेषज्ञ निदेशालयों द्वारा की जानी है। उड़ान सुरक्षा निदेशालय (अब डी ए एस) का रोकथाम सैल विभिन्न एजेंसियों द्वारा की जा रही अनुवर्ती कार्रवाई को मॉनीटर करता है।

⁷⁵ वायुसेना के पुराने अधिकारियों का निदेशालय, आई ए एफ कार्मिकों के जिनकी सेवा के दौरान मृत्यु हो जाती है, की विधवाओं/(एन ओ के) के सगे सम्बन्धी को पेंशन सम्बन्धी लाभ देने हेतु मामले को आगे बढ़ाने के लिए जिम्मेदार है।

2010-13 की अवधि के दौरान, उड़ान दुर्घटनाओं की 32 सी ओ आई पूरी की गई थीं जिनमें ऐसी दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए वायुयान उड़ान इकाइयों द्वारा कार्यान्वयन हेतु वायु सेना मुख्यालय द्वारा वायु सेना अध्यक्ष की टिप्पणी के आधार पर 218 उपचारी उपाय जारी किए गए थे। कोर्ट ऑफ एन्क्वायरी के रजिस्टर की संवीक्षा पर हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि अक्टूबर 2013 तक 32 सी ओ आई में से केवल 15 में उपचारी उपाय पूर्णतः कार्यान्वित हुए। शेष पूरी की गई 17 सी ओ आई के सम्बन्ध में, सी ए एस टिप्पणी में सुझाए गए 45 उपचारी उपाय कार्यान्वित नहीं थे। कार्यान्वित न किए गए उपचारी उपायों में एम आई-17 हेलिकॉप्टर इकाइयों को फ्लाइट डॉटा रिकार्डर/कॉकपिट वॉयस रिकार्डर उपलब्ध कराने, श्रेणी- I दुर्घटनाओं में अन्तर्ग्रस्त वायु कर्मियों का मनोवैज्ञानिक अध्ययन कराने, एम आई-26 हेलिकॉप्टर पर भार का गुरुत्व केन्द्र (सी जी) सही ढंग से निर्धारित करने के लिए लोड सैल अधिप्राप्त करने, एच ए एल द्वारा मिग-27 पर सॉलिड स्टेट फ्लाइट डॉटा रिकार्डर (एस एस एफ डी आर) का फिटमेंट, पॉयलटों द्वारा निष्कासन के दौरान विद्यमान हेलमेट निकल जाने के कारण फास्ट ट्रेक आधार पर उड़ान हेलमेटों के आशोधन, भूमि प्रशिक्षण पाठ्यक्रम के भाग के रूप में पॉयलट प्रेरित दोलन (पी आई ओ) तन्त्र शुरू करने, आदि उपाय शामिल थे जिनमें उड़ान सुरक्षा के उलझाव थे। मॉनीटरिंग तन्त्र के सम्बन्ध में हमने यह भी देखा कि अक्टूबर 2006 में जारी ए एफ ओ संख्या 34 में कोई आवर्तता निर्धारित नहीं थी, यद्यपि उसमें प्रावधान था कि सम्बन्धित कमान तथा विशेषज्ञ निदेशालय डी ए एस के रोकथाम सैल को अनुवर्ती कार्रवाई के बारे में सूचित करते रहना चाहिए।

ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि उपचारी उपाय जो वायु सेना मुख्यालय के सीधे नियंत्रण में थे, तत्काल कार्यान्वित कर दिए गए तथा उपचारी उपाय जिनमें एच ए एल तथा ओ ई एम जैसी अन्य एजेंसियां शामिल थी तथा जो चरणबद्ध ढंग में कार्यान्वित किए जाने अपेक्षित थे, उनकी वायु सेना मुख्यालय के सम्बन्धित निदेशालय/शस्त्र सैल द्वारा नियमित मॉनीटरिंग की जा रही थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लम्बित उपचारी उपायों में से 24 (50 प्रतिशत से अधिक) वे थे जो सीधे वायु सेना मुख्यालय के अधीन थे। इन मामलों के विवरण संलग्नक IV में उल्लिखित हैं। तथ्य यह है कि पूरी की गई अधिकतर सी ओ आई में उपाचारी उपाय, जिनका एयरोस्पेस सुरक्षा पर प्रभाव था, कार्यान्वित नहीं किए गए हैं।

इस प्रकार रक्षा मंत्रालय द्वारा दिए गए इस आश्वासन (2008) के बावजूद कि उपचारी उपायों में अपर्याप्तता तथा कमी की एक प्रभावी दुर्घटना रोकथाम कार्यक्रम सुनिश्चित करने के लिए सतत मॉनीटरिंग की जा रही थी, लेखापरीक्षा समीक्षा में शामिल अवधि में पूरी की गई अधिकतर सी ओ आई में सुझाए गए उपचारी उपाय अभी भी कार्यान्वित किए जाने थे (अगस्त 2014)। जहां तक की गई अनुवर्ती कार्रवाई के बारे में डी ए एस को सूचित करने के लिए समय-सीमा का सम्बन्ध है, वह मई 2014 में जारी ए एफ ओ संख्या 08 में निर्धारित की गई थी जिसमें की गई कार्रवाई पर पहला फीडबैक डी ए एस को दो महीने के अन्दर सूचित किया जाना था तथा अनुवर्ति फीड बैक समस्त उपचारी उपायों के कार्यान्वयन तक मासिक आधार पर किए जाने हैं।

IV. हानियों के नियमन में विलम्ब

पी ए सी ने 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में बताई गई हानियों के निर्धारण और नियमन में हुए असाधारण विलम्ब पर खेद प्रकट करते हुए, सिफारिश की कि 1991-2000 की अवधि की हानियों के सम्पूर्ण निर्धारण तथा लम्बित मामलों के शीघ्र नियमन के लिए समुचित कार्रवाई की जाए। ए टी एन (सितम्बर 2008) में रक्षा मंत्रालय ने कहा कि लम्बित मामलों के निपटान हेतु समस्त प्रयास किए जा रहे थे।

हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि रक्षा मंत्रालय ने उड़ान दुर्घटना मामलों के लिए सी ओ आई के गठन की तारीख से हानि के नियमन हेतु 15 महीने की समय-सीमा निर्धारित की थी (अक्टूबर 2006)। सभी स्तरों पर हानियों के नियमन में असाधारण विलम्ब को ध्यान में रखते हुए वायु सेना मुख्यालय ने वायुयान दुर्घटनाओं के कारण होने वाली हानियों के समय पर नियमन हेतु विभिन्न अधिकारियों के कर्तव्य और उत्तरदायित्व तथा 12 महीने की समय-सीमा निर्धारित करते हुए एक कार्य निदेश जारी किया (नवम्बर 2007)। कार्य निदेश (नवम्बर 2007) में यह भी निर्धारित था कि विभिन्न क्रियाकलापों के लिए समय सीमा का कड़ाई से पालन किया जाए। हमने रक्षा मंत्रालय से प्रतीक्षित नियमन हेतु हानियों के विवरणों (जून 2013) के सम्बन्ध में रक्षा लेखा नियंत्रक (वायु सेना) द्वारा जारी वर्ष 2012-13 के वार्षिक लेखापरीक्षा प्रमाण-पत्र (ए ए सी) में निहित आंकड़ों से देखा (अक्टूबर 2013) कि लड़ाकू, प्रशिक्षक,

परिवहन वायुयान तथा हेलिकॉप्टर की दुर्घटनाओं/घटनाओं के सम्बन्ध में 378 हानि विवरण नियमन हेतु लम्बित थे जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:-

क्रम सं.	दुर्घटनाओं/घटनाओं की अवधि	रेंज	हानि मामलों की कुल संख्या	हानि की राशि (₹ करोड़)	लम्बन के कारण
1.	1988-94	20 से 25 वर्ष	04	0.36	सी एफ ए से नियमन संस्वीकृति की प्राप्ति न होने तथा नियंत्रक रक्षा लेखा से लेखापरीक्षा रिपोर्ट लम्बित होने के कारण
2.	1994-98	15 से 20 वर्ष	17	30.73	
3.	1998-2000	13 से 15 वर्ष	23	106.16	
4.	2000-2003	10 से 13 वर्ष	71	328.77	
5.	2003-2008	5 से 10 वर्ष	187	828.21	
6.	2008-2013	5 वर्ष से कम	76	126.91	
जोड़			378	1421.14	

उपर्युक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि 12 महीने (नवम्बर 2007) की घटी हुई समय सीमा के विरुद्ध रक्षा मंत्रालय द्वारा निर्धारित (अक्टूबर 2006) 15 महीने की समय सीमा का भी पालन नहीं किया गया। इसके परिणामस्वरूप वायुयान दुर्घटनाओं/घटनाओं की हानि विवरणों का बड़ी संख्या में संचय हुआ और यह डी ए एस पर कड़ी मॉनीटरिंग की शीघ्र आवश्यकता का सूचक था। यह महत्वपूर्ण है कि 378 मामलों में से, नियमन हेतु लम्बित ₹137.25 करोड़ की राशि के 44 मामले (12 प्रतिशत) मार्च 2000 से पहले की अवधि से सम्बन्धित थे।

उपर्युक्त टिप्पणियां एक ड्राफ्ट पैराग्राफ (जून 2014) के माध्यम से रक्षा मंत्रालय को सम्प्रेषित की गईं। ड्राफ्ट पैराग्राफ में दिए गए आंकड़ों की जांच करते समय, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि सी एफ ए से संस्वीकृति तथा रक्षा लेखा नियंत्रक (सी डी ए) से हानि विवरण पर लेखापरीक्षा रिपोर्ट⁷⁶ के अभाव में नियमन लम्बित था। वायु सेना मुख्यालय ने आगे कहा कि ₹ 29 करोड़ राशि के 73 मामले नियमित कर लिए गए हैं और शेष अभी भी नियमित किए जाने थे। इन 73 मामलों में छः मामले मार्च 2000 से पहले के थे।

⁷⁶ भारतीय वायु सेना द्वारा दिए गए हानि विवरण पर सी डी ए द्वारा दी गई आन्तरिक रिपोर्ट।

इस प्रकार, एम ओ डी द्वारा पी ए सी को दिए गए आश्वासन (सितम्बर 2008) के बावजूद, 1988-2000 के दौरान हुई हानियों के सम्बन्ध में सी एफ ए की नियमन संस्वीकृति अभी लम्बित थी। 2006 में रक्षा मंत्रालय द्वारा निर्धारित 6 महीने (सी डी ए द्वारा लेखापरीक्षा रिपोर्ट के लिए 3 महीने तथा रक्षा मंत्रालय/रक्षा मंत्रालय (वित्त) द्वारा नियमन संस्वीकृति के लिए 3 महीने) समय-सीमा के दृष्टिगत, हानियों के नियमन में 25 वर्ष तक का विलम्ब अस्वीकार्य था। ये विलम्ब न केवल हानियों के लिए रक्षा मंत्रालय/वायु सेना मुख्यालय द्वारा निर्धारित समय सीमा का उल्लंघन था, परन्तु भारतीय वायु सेना की इनवेन्टरी से इन वायुयानों का स्ट्राइक ऑफ/राईट⁷⁷ ऑफ भी नियमन संस्वीकृति के अभाव में रूका रहा।

निष्कर्ष:

1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में वायुयान दुर्घटनाओं की उच्च दर, प्रशिक्षण तथा बुनियादी ढांचे के अभाव, उड़ान अनुभव तथा प्रशिक्षण उपकरण के अभाव, त्रुटिपूर्ण अनुरक्षण प्रक्रिया के कारण तकनीकी दोष तथा जांच को अन्तिम रूप देने में विलम्ब से सम्बन्धित मुद्दे उजागर किए गए थे। लोक लेखा समिति की सिफारिश पर सितम्बर 2008 में अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में, रक्षा मंत्रालय ने उपचारी उपायों के कार्यान्वयन, उन्नत जेट ट्रेनर, सिम्युलेटर तथा अन्य प्रशिक्षण सामग्री की अधिप्राप्ति तथा हानियों के शीघ्र नियमन के कार्यान्वयन का आश्वासन दिया था। तथापि, ये मुद्दे अभी भी विद्यमान थे क्योंकि भारतीय वायु सेना ने ए टी एन जारी होने के पांच वर्ष पश्चात् भी ठोस कार्रवाई करने में असमर्थ थी।

भारतीय वायु सेना ने 2010-13 के दौरान 33 वायुयान तथा 27 कार्मिकों (12 अधिकारी तथा 15 कार्मिक अधिकारी स्तर से नीचे) को खोया। लड़ाकू वायुयान, विशेषकर मिग परिवर्ती, में दुर्घटनाओं की प्रतिशतता 1991-97 की कुल दुर्घटनाओं की तुलना में 2010-13 की अवधि के दौरान बढ़ गई। तकनीकी दोष तथा मानवीय त्रुटियों वायुयान दुर्घटनाओं के प्रमुख कारण थे। तकनीकी दोषों तथा मानवीय त्रुटियों के कारण होने वाली दुर्घटनाएँ क्रमशः तब के 44 तथा 41 प्रतिशत (1991-97) से बढ़कर 49 और 51 प्रतिशत (2010-13) हो गई थीं। वायुयान की

⁷⁷ ऐसे मामले में जहां हानि किसी जानबूझ कर की जाने वाली लापरवाही/चूक के कारण नहीं है तथा दुर्घटना के लिए किसी को दोषी नहीं ठहराया जा सकता वहां हानि का नियमन “स्ट्राइक ऑफ” के आधार पर किया जाना है तथा जहां हानि लापरवाही/चूक के कारण हुई है तथा एक अथवा अधिक व्यक्ति दुर्घटना के लिए दोषी पाए गए हैं, वहां हानि का नियमन “स्ट्राइक ऑफ” के आधार पर किया जाना है।

मरम्मत/क्षतिग्रस्त वायुयान वसूली में विलम्ब के कारण लम्बी अवधि के लिए परिचालन हेतु उपलब्ध नहीं थे।

पॉयलटों के प्रशिक्षण के साथ समझौता किया गया क्योंकि मूल ट्रेनर वायुयान की अनुपलब्धता तथा उसको बदलने में विलम्ब के कारण प्रशिक्षु पॉयलटों का मूल प्रशिक्षण पुराने ट्रेनर वायुयान पर किया गया जो मध्यवर्ती प्रशिक्षण के लिए था। मध्यवर्ती प्रशिक्षण पुराने ट्रेनर वायुयान पर दिया जाता रहा/रहा है क्योंकि उनका प्रतिस्थापन अभी भी अनिश्चित है। भारतीय वायु सेना पुराने मध्यवर्ती ट्रेनर वायुयान के प्रयोग के कारण अलाभकर स्थिति का सामना करती रही। दिया जा रहा उन्नत प्रशिक्षण उन्नत जेट ट्रेनर के पूर्ण प्रतिपूरक की अनुपलब्धता तथा सिमुलेटर्स की अनुपलब्धता/अप्रयोज्यता के कारण अनअभीष्ट था।

यद्यपि लेखापरीक्षा अवधि के दौरान पक्षी टकराने के कारण कोई दुर्घटना नहीं हुई थी, तथापि, पक्षी टकराने के कारण होने वाली दुर्घटनाएं बढ़ गई थीं। पक्षी आघात की रोकथाम वाले एवियन राडार तथा माइक्रोलाइट, उनकी अधिप्राप्ति में विलम्ब के कारण उपलब्ध नहीं कराए गए। परिणामस्वरूप, भारतीय वायु सेना को पक्षी आघात से बचने वाली अप्रभावी वर्तमान प्रणाली के साथ ही काम चलाना पड़ा।

अधिक सुरक्षा तथा कार्यक्षमता के साथ रात तक परिचालन करने के लिए नए अधिप्राप्त किए गए 44 हेलिकॉप्टर्स का बिना पर्याप्त आधारभूत ढांचे के भारतीय वायु सेना में अधिष्ठापन कराया गया था। इसके साथ एक दशक के बीत जाने के बाद भी 29 वायु सेना स्टेशनों पर हवाई क्षेत्र अवसंरचना के आधुनिकीकरण (एम ए एफ आई) में विलम्ब से परिचालन हेतु एयरोस्पेस सुरक्षा को खतरा है।

सी ओ आई को पूरा करने में एक से 24 से अधिक महीने के विलम्ब के परिणामस्वरूप भारतीय वायु सेना कार्मिकों के परिवार/एन ओ के, जिन्होंने उड़ान दुर्घटनाओं में अपनी जानें गंवाई थी, को राहत देने तथा उड़ान दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए उपचारी उपायों के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ। विलम्ब मुख्यतः वायु सेना मुख्यालय के सम्बन्धित वायु सेना अधिकारियों द्वारा अनुमोदन प्रदान करने में विलम्ब के कारण हुए थे। बहुत से मामलों में सी ओ आई, दुर्घटनाओं के सही कारण निर्णायक रूप से स्थापित करने में विफल रही। रक्षा मंत्रालय द्वारा हानियों के नियमन हेतु नियत समय-सीमा का पालन नहीं हुआ था जिसके परिणामस्वरूप वायुयान दुर्घटनाओं/घटनाओं के हानि विवरण का बड़ी मात्रा में संचय हो गया।

सिफारिशें

1. भारतीय वायु सेना को कौशल तथा निर्णय की कमियों के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को न्यूनतम करने के लिए प्रशिक्षण की गुणवत्ता में और सुधार करने की आवश्यकता है। उसे एयरोस्पेस सुरक्षा तथा प्रशिक्षु पॉयलटों को अन्तर्निष्ठ जोखिम को कम करने के लिए ट्रेनर वायुयान तथा अन्य एयरोस्पेस सुरक्षा सुविधाओं के समय पर प्रतिस्थापन हेतु अधिष्ठापित कराने तथा हटाने की दीर्घावधि योजना बनानी चाहिए ।
2. वायु सेना को पर्याप्त आधारभूत ढांचे के सृजन हेतु समय पर कार्रवाई करने की आवश्यकता है तथा वायुयान का अधिष्ठापन वायुयान के सुरक्षित परिचालन हेतु बुनियादी ढांचे के सृजन के साथ समक्रमिक होना चाहिए । वायुसेना बेसों के आधुनिकीकरण को विकसित देशों के वायु सेना बेसों के अनुरूप बनाने को प्राथमिकता देनी चाहिए ।
3. वायु सेना को निर्धारित समय सीमा के अन्दर सी ओ आई पूरी करने के लिए प्रत्येक स्तर पर एक नियंत्रक-तन्त्र विकसित करना चाहिए; तथा दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए उपचारी उपायों के कार्यान्वयन को मॉनीटर करना चाहिए। उड़ान दुर्घटनाओं/घटनाओं के हानि विवरण के संचय से बचने के लिए, उड़ान दुर्घटनाओं/घटनाओं के कारण होने वाली हानियों के नियमन हेतु समय-सीमा का सभी स्तरों पर कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए ।

मामला मंत्रालय को जून 2014 में भेजा गया, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

3.9 भारतीय वायुसेना में विशेष उपकरण और हथियारों का भण्डारण

3.9.1 प्रस्तावना

भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) के पास परिष्कृत उपकरण तथा शस्त्रों की विशाल इन्वेंट्री है जिनके विमान, हेलिकॉप्टर, मिसाइल तथा अन्य सम्बन्धित भण्डार शामिल हैं। उन्नत विमान के अधिष्ठापन जैसे एस यू-30 एम के आई, उन्नत जेट ट्रेनर (ए जे टी), उन्नत मिग बिस तथा भावी मध्यम बहु उद्देश्य वाले लड़ाकू वायुयान (एम एम आर सी ए) , रॉकेटों, बमों, मिसाइलों आदि सहित अधिक परिष्कृत वायुसेना युद्ध सामग्री भण्डार, उच्च गुणवत्ता वाले, धूल रहित तथा

तापक्रम नियंत्रित वातावरण में रखे जाने अपेक्षित हैं। इसके अतिरिक्त जीवन अवधि समाप्त मिसाइलों की पर्यावरणीय खतरे से बचाने के लिए उनके निपटान तक समुचित वातावरण में रखा जाना आवश्यक है। अतः, इन शस्त्रों तथा महंगे उपकरणों के लिए समुचित भण्डारण स्थान की उपलब्धता तथा अनुरक्षण का अत्याधिक महत्व है।

विभिन्न प्रयोक्ता संघों/इकाईयों द्वारा प्रयोग हेतु अभिप्रेत भारतीय वायुसेना में उपलब्ध समस्त माल सामान्यतः उपकरण (ई डीज़), वायुसेना भण्डार पार्को (ए एस पी), आधार मरम्मत डिपुओं (बी आर डी) तथा परिचालन विंगों में रखा जाता है। विभिन्न एजेंसियों द्वारा संचालित किए जाने वाले भण्डार के स्वस्म और इसके कार्य-क्षेत्र का निर्णय वायुसेना मुख्यालय (एयर एच क्यू) द्वारा लिया जाता है। ई डी तथा ए एस पी, मुख्यालय अनुरक्षण कमांड (एच क्यू एम सी) के प्रत्यक्ष कार्यात्मक तथा प्रशासनिक नियंत्रण के अन्तर्गत कार्य करते हैं।

3.9.2 लेखापरीक्षा का उद्देश्य

लेखापरीक्षा इन बातों का पता लगाने के लिए की गई थी कि क्या

- सही समय तथा स्थान पर सभी शस्त्रों तथा उपकरण के लिए समुचित भण्डारण स्थान उपलब्ध था;
- विद्यमान भण्डारण स्थान भण्डारण योग्य हालात में अनुरक्षित किया गया था;
- गोला-बारूद से सम्बन्धित सुरक्षा मुद्दों का पता लगाने के लिए पर्याप्त उपाय विद्यमान हैं ; तथा
- समुचित भण्डारण तथा जीवन अवधि समाप्त मदों के शीघ्र निपटान हेतु तुरंत कार्रवाई की गई है।

3.9.3 लेखापरीक्षा मापदण्ड

लेखापरीक्षा निष्कर्षों की बैचमार्किंग के लिए प्रयुक्त लेखापरीक्षा मापदण्ड निम्नलिखित थे:-

1. भारतीय वायु प्रकाशन 1501 एवं 1502
2. विस्फोटक भण्डारण एवं परिवहन समिति (एस टी ई सी) के अनुदेश
3. अग्नि, विस्फोटक एवं पर्यावरण सुरक्षा केन्द्र (सी एफ ई ई एस) के अनुदेश
4. वायुसेना अनुदेश

5. मूल उपकरण निर्माण (ओ ई एम) अनुदेश
6. भण्डारण स्थान, वातानुकूलन एवं अन्य भण्डारण सुविधाएं हेतु अनुबंध ।

3.9.4 लेखापरीक्षा क्षेत्र एवं कार्य प्रणाली

2010-11 से 2012-13 की अवधि के अभिलेखों की एक नमूना - जाँच अगस्त 2013 से दिसम्बर 2013 की अवधि के दौरान बारह ई डीज़ में से सात, बारह बी आर डीज़ में से तीन, तीन ए एस पीज़ में से एक तथा 45 विंगों/वायुसेना स्टेशनों (ए एफ एस) में से पाँच स्टेशनों पर की गई थी। क्षेत्रीय इकाईयों का चयन उनकी प्रोफाईल, अन्तर्ग्रस्त नीतिगत जोखिम, वहां पर अनुरक्षित किए जा रहे उपकरणों/शस्त्रों के स्वस्म तथा परिचालन अपेक्षाओं के आधार पर किया गया था। लेखापरीक्षा उद्देश्यों, लेखापरीक्षा के कार्य-क्षेत्र तथा लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्त्रोतों पर 28 अगस्त 2013 को आयोजित एक एन्ट्री कॉन्फ्रेंस में एच क्यू एम सी में चर्चा की गई थी।

क्षेत्रीय लेखापरीक्षा अगस्त से दिसम्बर 2013 के दौरान की गई थी। लेखापरीक्षा साक्ष्य लेखापरीक्षित यूनिटों को प्रश्नावलियाँ जारी कर लेखापरीक्षा प्रश्नों आदि तथा जाँचे गए अभिलेखों के माध्यम से एकत्र किए गए थे। जिन लेखापरीक्षा निष्कर्षों की आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है वे अभिलेखों, डॉटा, सूचना के विश्लेषण तथा लेखापरीक्षित यूनिटों द्वारा उन्हें जारी किए गए प्रश्नों/लेखापरीक्षा ज्ञापनों के संदर्भ में दिए गए उत्तरों पर आधारित है। सम्बन्धित वायुसेना मुख्यालय/ इकाईयों/कमांडों को 14 फरवरी 2014 को एक मामला विवरण जारी किया गया था। लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर 30 मई 2014 को हुई एकजिंट कॉन्फ्रेंस में एच क्यू एम सी के साथ चर्चा की गई थी। सम्बन्धित वायुसेना मुख्यालय/लेखापरीक्षित इकाईयों द्वारा प्रस्तुत उत्तर/टिप्पणियाँ (मई 2014) समुचित ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफ में शामिल की गई है।

उक्त ड्राफ्ट पैराग्राफ मंत्रालय को जारी कर दिया गया था (जून 2014)। सीधे लेखापरीक्षा को उत्तर प्रस्तुत करने के लिए रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निदेश (अगस्त 2014) पर वायुसेना मुख्यालय ने सितम्बर 2014 में उत्तर प्रस्तुत किया।

3.9.5 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा निष्कर्ष भण्डारण स्थान की पर्याप्तता, भण्डारण स्थान के अनुक्षण, किए गए सुरक्षा उपायों की पर्याप्तता तथा जीवन अवधि समाप्त युद्ध सामग्री के निपटान के अन्तर्गत वर्गीकृत किए गए हैं तथा उनकी चर्चा नीचे की गई है:

3.9.5.1 प्रावधान/अनुमोदन/निर्माण कार्य सेवाओं में देरी के कारण पर्याप्त भण्डारण स्थान का अभाव

भारतीय वायु प्रकाशन 1502 तथा एस टी ई सी अनुदेशों में उपकरण के भण्डारण के विभिन्न शर्तों का अनुबन्ध करता है जैसे भण्डार स्थाई गृह का निर्माण पर्याप्त कवर तथा सुरक्षा सहित निश्चित लेवल फ्लोरिंग, खुले द्वारमार्ग, छत की उंचाई, पर्याप्त प्रकाश आदि।

लेखापरीक्षा ने देखा (अगस्त - दिसम्बर 2013) कि लेखापरीक्षा हेतु चुनी गई 16 इकाईयों में से, छः इकाईयों में अपर्याप्त भण्डारण स्थान था जिसके परिणामस्वरूप महंगे विमान पुर्जे, विस्फोटक, मिसाइलें, एयरो-इंजन खुले में अनुचित स्थान/अस्थायी शैडों में खुले में रखे जा रहे थे जिसके कारण उनकी सुरक्षा का खतरा था जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

- भारतीय वायुसेना की इकाई उपकरण डिपो 'ए' विभिन्न प्रकार के विस्फोटक भण्डारों के साथ सज्जित मदर डिपो है। इनमें से अधिकतर सामान स्वल्प में बड़े आकार की तथा भारी होती है जो स्थापना (1953) से ही नियमित आधार पर आयुध कारखानों तथा विदेश से प्राप्त होती है। इन वस्तुओं को भण्डार शैडों के अन्दर (अर्थात् डेंजर भवनों) में रखा जाना अपेक्षित है। रक्षा मंत्रालय ने वातानुकूलित भण्डारण माहौल की आवश्यकताओं वाली मिसाइलों तथा अन्य वस्तुओं के भण्डारण के लिए ₹20.49 करोड़ की अनुमानित लागत से ई डी 'ए' में 5 वातानुकूलित (ए सी) शैडों के प्रावधान हेतु प्रशासनिक अनुमोदन (एए) प्रदान किया (मार्च 2007)। तथापि, यह कार्य 2014 (सात वर्ष बीतने के बाद भी) तक शुरु नहीं हुआ था क्योंकि 1412 वृक्षों को काटने/हटाने के लिए मध्य प्रदेश सरकार के वन विभाग से ई डी 'ए' द्वारा 'अनापत्ति प्रमाण पत्र' (एन ओ सी) अगस्त-सितम्बर 2009 में ही प्राप्त हुआ था। कार्य को शुरु करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹31.34 करोड़ के लिए 'एए' में संशोधन (अप्रैल 2013) करना पड़ा जो ₹20.49 करोड़ की मूल लागत से 53 प्रतिशत अधिक था। लेखापरीक्षा आपत्ति (जून 2014) के उत्तर में, वायुसेना

मुख्यालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में तथ्यों को स्वीकार करते हुए कहा कि परियोजना में विलम्ब पेड़ काटने के लिए एन ओ सी प्राप्त करने में लिए गए लम्बे समय के कारण हुआ था। पेड़ काटने की प्रक्रिया सितम्बर 2014 तक पूरी होने की सम्भावना थी। परिणामतः 2007 में संस्वीकृत ए सी शैडों से संबंधित कार्य सात वर्ष बीतने के बाद भी पूरा नहीं हुआ है जिसके परिणामस्वरूप महंगे शस्त्र अस्थायी शैडों में रखे जा रहे हैं जो उनके भण्डारण हेतु उचित नहीं माना जा सकता है।

- यूनिट 26 उपकरण डिपो, वायुसेना, बेंगलूरु को मरम्मत योग्य एयरो-इंजनों का हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) बेंगलूरु में उनकी मरम्मत/ओवरहॉल के लिए और उसके पश्चात् एयरो-इंजनों को उनके प्रेषण हेतु संबंधित इकाईयों को भेजने का उत्तरदायित्व सौंपा गया है। ये एयरो-इंजन एच ए एल के शैडों में रखे गए थे। तथापि, यह सुविधा एच ए एल द्वारा वापिस ले ली गई थी (1991) जिसके कारण डिपो मरम्मत योग्य इंजनों को खुले स्थान पर केशों में रखने के लिए बाध्य हो गया। डिपो ने भूमि (1.88 एकड़) के अधिग्रहण/अन्तरण हेतु मामला 1991 तथा 2003 के बीच की अवधि के दौरान एच ए एल के साथ उठाया जो कि फलीभूत नहीं हो पाया। परिणामतः, 26 ई डी ने भण्डारण स्थान के निर्माण हेतु पट्टा आधार पर अन्तरण के लिए एच ए एल को कहा (जनवरी 2003)। एच ए एल ₹3173 के वार्षिक किराए पर 30 वर्षों के लिए लम्बी अवधि के पट्टे पर भूमि के अंतरण हेतु सहमत हो गया (मार्च 2003)। तथापि, मंत्रालय का मत था (अक्टूबर 2004) कि भूमि का अन्तरण निःशुल्क किया जाना था क्योंकि अन्तरण अन्तर मंत्रालय था जिसके लिए एच ए एल सहमत नहीं हुआ (अप्रैल 2005)। भूमि अन्तर का मुद्दा 2003 तथा 2009 के बीच लगभग छः वर्ष तक रक्षा मंत्रालय, रक्षा सम्पदा अधिकारी (डी ई ओ), बेंगलूरु मुख्यालय एम सी, वायुसेना मुख्यालय तथा एच ए एल के बीच पत्राचाराधीन था। तत्पश्चात्, एच ए एल ने सूचित किया (2009) कि 1.88 एकड़ माप की भूमि उसके द्वारा विस्तार/सुविधा के सृजन/आधारभूत-ढाँचे के लिए अपेक्षित थी। अन्ततः 26 ई डी ने डिपो पर ही विद्यमान भूमि पर भण्डारण स्थान के निर्माण हेतु ₹12.49 लाख [संशोधित (जुलाई 2013) से ₹14.08 लाख] लागत की कार्य सेवा प्रस्तावित की (अप्रैल 2012)।

लेखा परीक्षा आपत्ति (जून 2014) के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में लक्ष्यों को स्वीकार करते हुए कहा कि एयरो-इंजन को रखने के लिए शैड के प्रावधान हेतु निधि जारी कर दी गई थी (जून 2014) तथा कार्य शीघ्र प्रारम्भ हो जाएगा।

वायुसेना मुख्यालय द्वारा यह भी सूचित किया गया था (सितम्बर 2014) कि फिलहाल एयरो-इंजन एक सद्भाव कार्य के स्म में एच ए एल इंजन डिवीज़न पर ढके हुए सेक्टर में रखे जाते हैं।

तथ्य यह है कि आई ए एफ विगत 22 वर्षों से एयरो-इंजन की सुरक्षा/भण्डारण हेतु एच ए एल पर ही निर्भर रहा और इसी अवधि के दौरान वैकल्पिक भण्डारण स्थान की व्यवस्था नहीं कर सका।

- ए एफ स्टेशन (ए एफ एस) हाकिमपेट के अन्दर स्थित इकाई 43 ई डी, मध्यवर्ती जेट प्रशिक्षक (आई जे टी) विमान के लिए भण्डार धारिता डिपो (एस एच डी) के स्म में चिन्हित डिपो (मार्च 2007) भी किरन विमान पुर्जों के आदर्श भण्डारण हेतु भण्डारण स्थान की अत्यधिक कमी का सामना कर रहे थे। एक बोर्ड ऑफ आफीसर्स ने नए आधारभूत ढाँचे के लिए 62 वृक्षों सहित एक स्थल की पहचान की (अप्रैल 2009) तथा ₹4.94 करोड़ की लागत पर स्थायी स्थान के निर्माण की सिफारिश की (फरवरी 2010)।

दो वर्ष के पश्चात्, मुख्यालय प्रशिक्षण कमांड (एच क्यू टी सी) ₹4.93 करोड़ की लागत पर 43 ई डी के लिए स्थायी आवास के प्रावधान हेतु एक एए प्रदान किया (मार्च 2012)। तथापि, लेखा परीक्षा ने देखा (अक्टूबर 2013) कि सेना इंजीनियरिंग सेवा (एम ई एस) प्राधिकारियों ने एक वैकल्पिक स्थान हेतु ए एफ एस, हाकिमपेट को अनुरोध किया (मई 2013) क्योंकि चिन्हित स्थल काफी निचले क्षेत्र में था और उनके नियमानुसार वहां पर निर्माण करना कठिन था। अतः, निविदाकरण की प्रक्रिया वैकल्पिक स्थान को अन्तिम स्म देने (मई 2013) तक लम्बित रखी गई। ए एफ एस ने चार वर्ष पश्चात् एच क्यू टी सी को बिना किसी वित्तीय प्रभाव के वैकल्पिक स्थान का प्रस्ताव रखा (जुलाई 2013)। फिलहाल, महत्वपूर्ण वायुयान भण्डारण डिपो पर अस्थाई स्थान पर रखे जाते हैं। लेखा परीक्षा आपत्ति (अक्टूबर 2013) के उत्तर में, डिपो (43 ई डी ए एफ) ने तथ्यों को स्वीकार किया (अक्टूबर 2013) और कहा कि प्रशासन ने एम ई एस के साथ गलती को यथोचित स्म से बाँटा। इसके अतिरिक्त, मुख्यालय अनुरक्षण कमांड (एच क्यू एम सी) ने कहा (अप्रैल 2014) कि घनी वनस्पति, झाड़ियों तथा जंगल के कारण, एम ई एस प्राधिकारी प्रस्तावित स्थल के अन्दर प्रवेश नहीं कर सके और इन कठिनाई के कारण प्रस्तावित स्थल की अनदेखी रही।

वायुसेना मुख्यालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में तथ्यों को स्वीकार करते हुए कहा कि कार्य शुरु हो चुका था (अप्रैल 2014) तथा जुलाई 2015 तक पूरा कर लिया जाएगा तथा उसके पश्चात समस्त भण्डार नए स्थान पर शिफ्ट कर लिया जाएगा।

तथ्य यह है कि भण्डारण स्थान के निर्माण हेतु बोर्ड ऑफ आफीसर्स की सिफारिश (अप्रैल 2009) के बावजूद कार्य की संस्वीकृति दो वर्ष के विलम्ब के पश्चात् प्रदान की गई थी तथा एम ई एस प्राधिकारियों ने एक वर्ष बीतने के बाद एक वैकल्पिक स्थल हेतु अनुरोध किया था तथा अन्ततः भण्डारण आवास के निर्माण में असाधारण स्तर से पाँच वर्ष का विलम्ब हुआ था। परिणामतः ₹54.89 करोड़ मूल्य के इतने महत्वपूर्ण वायुयान के भण्डार अस्थायी स्थान पर ही रखे जाते रहे।

- हमने देखा (सितम्बर 2013) कि ए एफ एस , 'बी' जो पॉलिसी पेज के अनुसार युद्ध वेस्टेज रिज़र्व (डब्ल्यू डब्ल्यू आर) को 10 दिन की आवश्यकता तक तथा विद्यमान भण्डारण क्षमता जो केवल 71,500 किलोग्राम थी, के प्रति 2.94 लाख किलोग्राम की निवल विस्फोट की मात्रा (एन ई क्यू) ए ए टी⁷⁸ भण्डारण के लिए अधीकृत था। स्थान की इस कमी को पूरा करने के लिए, एक बोर्ड ऑफ आफीसर्स ने एन ई क्यू की भण्डारण क्षमता को 1.86 लाख तक बढ़ाने के लिए नए शस्त्र भण्डारण (डब्ल्यू एस ए) क्षेत्र के निर्माण की आवश्यकता महसूस की (अक्टूबर 2010) तथा छः अस्थायी शैड गिराने और आठ इग्लू⁷⁹ एवं चार नए भवन बनाने की सिफारिश की (अक्टूबर 2010)। तथापि, दो वर्ष बीत जाने के बाद, मंत्रालय ने ₹24.72 करोड़ की लागत पर कार्य सेवाओं के प्रावधान हेतु संस्वीकृति प्रदान की (अक्टूबर 2012) जिसे पूरा करने की सम्भावित तिथि (पी डी सी) 106 सप्ताह (अर्थात् अक्टूबर 2014) तक थी। हमने यह भी देखा (सितम्बर 2013) कि यद्यपि कार्य जारी किया जा चुका था (अक्टूबर 2012) , एक वर्ष से अधिक का समय बीत जाने के बाद भी निविदाकरण की प्रक्रिया चल रही थी, क्योंकि अग्नि, विस्फोटक एवं पर्यावरण सुरक्षा केन्द्र (सी एफ ई ई एस) के अनुदेशों का पालन करने के लिए निविदा दस्तावेज़ों में आशोधन की आवश्यकता थी जो सभी डब्ल्यू एस ए कार्यों के लिए एक अनिवार्य अपेक्षा थी।

⁷⁸ वार्षिक युद्ध सामग्री प्रशिक्षण

⁷⁹ इग्लू, प्रतिबलित कंक्रीट अथवा स्टील से बनी हुई ज़मीन के ऊपर, भूमि से ढकी हुई शस्त्रागार है।

इसके अतिरिक्त, ए एफ एस 'बी' ने स्टेशन के डब्ल्यू डब्ल्यू आर तथा ए ए टी भण्डारों के प्राधिकृत भण्डारण तथा नई खरीदों से उद्भूत होने वाली भावी मांग को पूरा करने के लिए 40 एकड़ माप की नव अधीकृत भूमि पर 11 नए डेंजर भवनों⁸⁰ के निर्माण की आवश्यकता महसूस की (अक्टूबर 2010)। उक्त कार्य सी एफ ई ई एस के अनुमोदन के लिए रखा हुआ था तथा अधिक युद्ध सामग्री भण्डार अक्टूबर 2010 से ब्लास्ट पैनों⁸¹ में रखा जा रहा था।

सी एफ ई ई एस से अनिवार्य अनुमोदन प्राप्त न करने से सम्बन्धित लेखा परीक्षा आपत्ति (जून 2014) के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि सी एफ ई ई एस के अनुदेशों का पालन करने के लिए निविदा दस्तावेजों का आशोधन किया जाना था तथा वित्तीय सहमति (एफ सी) प्राप्त करने के लिए मामला रक्षा मंत्रालय के साथ प्रोसेस किया गया था। और मंत्रालय की टिप्पणियाँ अभी तक प्रगति की प्रक्रिया के अधीन हैं। यह भी कहा गया था कि ए ए राशि की तुलना में अधिक दर की प्राप्ति के लिए स्फीति भी एक कारण था तथा कार्य के निष्पादन हेतु राशि अगस्त 2014 में जारी की गई थी।

तथ्य यह है कि पर्याप्त भण्डारण सुनिश्चित किए बिना, एन ई क्यू का भण्डारण अनुमोदन विद्यमान क्षमता से चार गुणा किया गया था। इसके अतिरिक्त मंत्रालय से संस्वीकृति लेने तथा भण्डारण स्थान में विलम्ब के कारण, विस्फोटक भण्डार अस्थायी रूप से ब्लास्ट पैनों में किया जा रहा था (अक्टूबर 2010) जो उनके भण्डारण हेतु उचित नहीं थे। ए एफ एस 'बी' को सी एफ ई एस से अनिवार्य अनुमोदन समय पर ले लेना चाहिए था। इसके अतिरिक्त, अपर्याप्त योजना के कारण वर्ष 2010 में प्रक्षेपित कार्य सेवाएं अभी तक (सितम्बर 2014) निविदाकरण की अवस्था में ही थे।

- हमने देखा (अक्टूबर 2013) कि ए एफ एस 'सी' 90,200 किलोग्राम एन ई क्यू रखने के लिए अधीकृत था जिसके प्रति ईकाई ने दो स्थानों पर फैले हुए अपने शस्त्र भण्डारण स्थान (डब्ल्यू एस ए) में 3.10 लाख किलोग्राम एन ई क्यू रखा हुआ था (नवम्बर 2010)। समस्त एन ई क्यू के लिए भण्डारण सुविधा अपर्याप्त थी। इसके अतिरिक्त, अधिक भण्डार में से कुछ अमानक स्थानों पर रखे गए थे जबकि कुछ भण्डार खुले में रखे गए थे। एक बी ओ ओ ने सी ए ई ई एस गतिमानों के अनुसार परिवर्तन तथा अमानक स्थान को मानक स्थान में उन्नत करने के लिए कार्य सेवाओं

⁸⁰ वे भवन जो जहां विस्फोटक रखे जाते हैं।

⁸¹ ब्लास्ट पैन परिचालनों के दौरान विमान को खड़ा करने के लिए होते हैं।

की सिफारिश की थी (नवम्बर 2010)। तदनुसार, मुख्यालय दक्षिण पश्चिम वायुसेना कमान (मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी) ने ₹3.16 करोड़ की लागत पर ए एफ एस 'सी' पर विद्यमान डब्ल्यू एस ए में परिवर्तन/परिवर्तन हेतु एए प्रदान किया (जनवरी 2011)। कार्य पूरा कर लिया गया था (जनवरी 2013)।

इसके अतिरिक्त, यूनिट प्राधिकारियों द्वारा यह भी सूचित किया गया था (अक्टूबर 2013) कि ए एफ एस 'सी' के युद्ध सामग्री के अनुचित भण्डारण, जैसे बम्ब इकाई (यूनिट) के खुले क्षेत्र में रखे जाते हैं, से बचने के लिए अतिरिक्त ओवर-ग्राउंड भण्डारण स्थान हेतु 100 एकड़ भूमि के अधिग्रहण का मामला उठाया था (जनवरी 2012)। लेखा परीक्षा द्वारा 100 एकड़ भूमि की आवश्यकता की गणना के सम्बन्ध में पूछे गए (जुलाई 2014) विशिष्ट प्रश्न के सम्बन्ध में, ए एफ एस 'सी' ने सम्बन्धित दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए (अगस्त 2014)। वायुसेना मुख्यालय ने अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2014) कि स्टेशन ए एफ एस 'सी' जमीन अधिग्रहण के मामले को प्रभावशाली तरीके से अनुसरण कर रहा था।

तथ्य यह है कि यद्यपि अधिक माल के भण्डारण हेतु कुछ भण्डारण स्थान के मानक स्थान बना दिया गया था। एन ई क्यू की मात्रा में मानक स्थान को सुनिश्चित करने से पूर्व बढ़ोतरी करना एक विवेकपूर्ण निर्णय नहीं था।

- इकाई 45 ई डी ए एफ, आगरा आई एल-76/78 तथा एयरबोर्न वार्निंग एंड कंट्रोल सिस्टम (ए डब्ल्यू ए सी एस) वायुयान के पुर्जों के लिए मदर डिपो है तथा उसे स्टॉक में पुर्जों का 20 प्रतिशत रिज़र्व रखना होता है। आई एल इंजनों के भण्डारण हेतु डिपो पर एक इंजन-बे के निर्माण क्योंकि भण्डार (20 प्रतिशत) अस्थाई भवन में रखे जा रहे थे तथा एयरो इंजन जनवरी 2010 से एक हैंगर में खुले में रखे जा रहे थे- हेतु एकत्रित एक बी ओ ओ (जनवरी 2012) ने 24 एयरो इंजनों के लिए इंजन-बे के निर्माण की सिफारिश की (जनवरी 2012) तथा मुख्यालय ने जारी करने की तारीख से 156 सप्ताह अर्थात् मार्च 2016 की पी डी सी के साथ ₹5.75 करोड़ की लागत पर ए ए प्रदान किया (मार्च 2013)। हमने देखा (जून 2014) कि कार्य के लम्बित होने के कारण, ₹13.06 करोड़ मूल्य के आठ इंजन डिपो के अन्दर खुले क्षेत्र में रखे जा रहे थे।

खुले क्षेत्र में इंजन रखने से सम्बन्धित लेखापरीक्षा आपत्ति (जून 2014) के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने यह स्वीकार करते हुए (सितम्बर 2014) कहा कि अपरिहार्य स्थानीय परिस्थितियों

में जब इंजन बेसों के अंदर हो केवल खुले क्षेत्र में ही रखे जाते हैं। उसने यह भी कहा कि फिलहाल सभी इंजन वैकल्पिक स्थानों में स्थानांतरित कर दिए गए थे तथा क्षति से बचाने के लिए उन्हें तारपोलीन से ढक दिया गया था।

तथापि, बी ओ ओ (मई 2012) के वक्तव्य के अनुसार जैसा कि लेखा परीक्षा में देखा गया था, खुले में पड़े इंजन केसों के अत्यधिक जलवायु परिस्थितियों के कारण विकृत होने की संभावना थी क्योंकि तापक्रम गर्मियों में 48-50⁰ सेन्टिग्रेड तक बढ़ जाता है तथा सर्दियों में 0⁰ सेन्टिग्रेड तक कम हो जाता है जिसके कारण केसों के अंदर रखे गए इंजन क्षतिग्रस्त/विकृत हो जाते हैं जिससे उनके तकनीकी जीवन पर प्रभाव पड़ता है।

इस प्रकार, विस्फोटकों/शस्त्रों के लिए स्थान अथवा भण्डार हेतु स्पष्ट प्रावधानों/अनुदेशों के बावजूद, 16 इकाईयों में से नमूना - जांच की गई छः इकाईयों पर स्थान का अभाव था जिसके कारण मंहगे शस्त्र खुले स्थान/ब्लास्ट पैनों में रखे जा रहे थे जिससे वे प्रकृति से प्रभावित हो रहे थे। समुचित भण्डारण स्थान के अभाव के कारण भण्डार की क्षति/विकृति हो सकती है जो परिचालन आवश्यकता के समय खराब पाया जा सकता है जिससे राष्ट्र की सुरक्षा खतरे में पड़ सकती है।

3.9.6 भण्डारण स्थान का अनुरक्षण

भारतीय वायु प्रकाशन (आई ए पी) 1502 में यह प्रावधान है कि अर्थव्यवस्था के हित में और यह सुनिश्चित करने के लिए कि उपकरण आवश्यकता के समय प्रयोग हेतु उपयुक्त हो, उपकरण को समुचित स्थान से रखा जाना चाहिए। आई ए पी 1502 में तापक्रम तथा आर्द्रता, सफाई, आदि के संदर्भ में आदर्श भण्डार-गृह परिस्थितियों, अनुकूल वातावरण आदि का भी प्रावधान है तथा उसमें सामान्य प्रयोजन के भण्डार के अनुरक्षण हेतु स्थितियां भी निर्धारित की गई हैं। भण्डारण एवं परिवहन विस्फोटक समिति⁸² (एस टी ई सी) के पैम्फलेट संख्या 3, 8 तथा 26 में सेना विस्फोटकों के लिए भवनों के निर्माण हेतु तकनीकी अपेक्षाओं, विस्फोट क्षेत्रों में वातानुकूलन एवं आर्द्रता नियंत्रण पर दिशानिर्देश तथा क्षेत्र में क्रमशः गोला-बारूद एवं विस्फोटकों के लिए विनियमों का प्रावधान है।

⁸² एस टी ई सी, रक्षा मंत्रालय (आर एण्ड डी) के अधीन है। जो सेना विस्फोटकों/क्षेत्रों के लिए भवनों एवं गलियारों, वातानुकूलनों आदि का निर्माण निर्धारित करने के लिए विभिन्न इशतहार जारी करती है।

लेखापरीक्षा में चुनी गई 16 में से दो इकाईयों में भण्डारण त्रुटियां देखी (सितम्बर 2013) जिनकी चर्चा नीचे की गई है-

ई डी, 'ए' विभिन्न प्रकार के विस्फोटक भण्डार से सज्जित मदर डिपो है। डिपो में चार शैड (संख्या 31, 72, 73 तथा 79) 1954 से पुराने थे तथा उनकी दीवारों, खम्भों, छत, फर्श तथा प्लेटफार्मों पर दरारें आ गई थी। अतः एक बी ओ ओ ने कार्य को करने अर्थात् शैडों के परिवर्धन/परिवर्तन को एस टी ई सी के विनिर्देशानुसार प्राथमिकता के आधार पर शुरु करने की सिफारिश की (नवम्बर 2010)।

एच क्यू एम सी ने 108 सप्ताह (अर्थात् अक्टूबर 2013 तक) की पी डी सी के साथ ₹76.61 लाख की लागत पर ए ए प्रदान किया (अक्टूबर 2011)। तथापि, शैड से बाहर रिडनफोर्स कंक्रीट कालम (आर सी सी) कॉलमों तथा छत के पुलों की उंचाई संस्वीकृति में शामिल नहीं थे। इसके कारण एम ई एस प्राधिकारियों की सिफारिश (जून 2012) के आधार पर लागत संशोधित कर (अगस्त 2012) ₹1.73 करोड़ तथा पी डी सी बढ़ाकर अगस्त 2014 तक कर दी गई थी।

लेखापरीक्षा आपत्ति (फरवरी 2014) के उत्तर में, कार्य सेवाओं को पूरा करने में विलम्ब पर, एच क्यू एम सी ने कहा (मई 2014) कि विलम्ब का कारण इस मामले में एक अलग डिज़ाईन तथा ढांचागत इंजीनियरिंग का अनुसरण किया जाना था। कार्य की वर्तमान प्रगति 40 प्रतिशत थी। तथ्यों को स्वीकार करते हुए अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में वायुसेना मुख्यालय ने कहा कि उच्च इंजीनियरिंग प्राधिकारियों द्वारा गलती का समय पर पता लगा लेने के कारण राज्य हानि से बच गया, जो अन्यथा गलत शैडों के निर्माण पर करना पड़ता।

परिणामगत: 2010 में शुरु किया गया कार्य, कार्य सेवाओं की आवश्यकता के अनुचित शुल्काती आँकलन के कारण तीन वर्ष बीत जाने के बाद भी समुचित रूप से पूरा नहीं हुआ था (सितम्बर 2014) जिसके कारण लागत में 126 प्रतिशत वृद्धि हुई।

कार्य का समापन लम्बित होने के कारण, यद्यपि अन्य शैडों में शिफ्ट किया गया भण्डार, रिसाव से सुरक्षा के लिए वाटर प्रूफ तारपोलीन/पॉलीथीन शीटों से ढका गया था, तथापि तथ्य यह है कि वह विस्फोटक भण्डार के लिए सही नहीं था।

- 2ई डी 'ए' पर स्थित चार शैडों (संख्या 4,6,21 तथा 54) के एयर कंडीशनिंग प्लांट 1972 के थे तथा ओ ई एम⁸³ विनिर्देशनों के अनुसार प्रतिस्थापन/समुचित नियंत्रित जलवायु स्थितियां अपेक्षित थी। अतः, कार्य सेवाओं की मांग निर्धारित करने के लिए एक बी ओ ओ असेम्बल हुआ (नवम्बर 2010)। एच क्यू एम सी ने ए ए जारी करने की तारीख से 52 सप्ताह (अर्थात् सितम्बर 2012 तक) की पी डी सी के साथ ₹95.97 लाख की लागत पर कार्य के लिए ए ए प्रदान किया (सितम्बर 2011)।

एसी प्लांटों के प्रतिस्थापन में विलम्ब के संबंध में लेखापरीक्षा आपत्ति (जून 2014) के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2014) कि इंजीनियरिंग प्राधिकारियों की सिफारिशों के अनुसार शैडों पर ए सी प्लांट समुचित प्रतिस्थापन तक न्यूनतम अनिवार्य मरम्मत के साथ प्रयोज्य रखे गए थे जब तक कि उपयुक्त प्रतिस्थापन हो जाए और पर्यावरणीय परिस्थितियां निर्धारित सीमा तक बनी रहे। यह भी कहा गया कि वर्तमान में एसी प्लांट के प्रतिस्थापन के संबंध में प्रगति 45 प्रतिशत थी।

तथ्य यह है कि नवम्बर 2010 में प्रक्षेपित एसी प्लांटों का प्रतिस्थापन लगभग चार वर्ष बीतने के बाद भी अभी (सितम्बर 2014) पूरा नहीं हुआ था, जिसके कारण इसकी वजह से डिपो द्वारा अन्य एसी शैडों में भण्डार की शिफ्टिंग आवश्यक हो गई।

- वायुसेना अकादमी (ए एफ ए) डिंडिंगुल पर स्थित 44 ई डी पहले (जनवरी 2007) एच पी टी-32 वायुयान पुर्जों की प्राप्ति, भण्डारण, अनुरक्षण, लेखाकरण, प्रावधान तथा निर्गम की व्यवस्था करती थी। डिपो की भूमिका संशोधित (मई 2013) कर पिलाटस पी सी-7 एम के-II वायुयान⁸⁴ तथा उससे संबंधित उपकरण तथा पुर्जों की समस्त रेंज की प्राप्ति, भण्डारण, अनुरक्षण, प्रावधान, निरीक्षण, निर्गमन कर दिया गया।

पिलाटस वायुयान तथा उससे संबंधित पुर्जों के लिए अनुबंध पूरा हो गया था (मई 2012) तथा भण्डार नवम्बर 2012 से आने शुरू हो गए थे। ओ ई एम के प्रतिनिधियों ने डिपो का दौरा किया

⁸³ मूल उपस्कर विनिर्माता

⁸⁴ पॉयलटों को मूल उड़ान प्रशिक्षण देने के लिए भारतीय वायुसेना द्वारा खरीदा गया पिलाटस पी सी एम के-II वायुयान

तथा अभीष्टतम तापक्रम नियंत्रण के लिए एक वातानुकूलित कमरे में सम्बन्धित पुर्जों को रखने की सिफारिश की (मई 2013)। डिपो ने भण्डारण स्थान को उन्नत/आशोधित करने के लिए चार प्रस्ताव अर्थात् एयरो ल्यूब भण्डार के पुनःसतहीकरण (नवम्बर 2012) वायुयान बैटरी भण्डार में वातानुकूलन (मार्च 2013) वायुयान एविओनिक्स/रोटेबल भण्डार में वातानुकूलन (जून 2013) तथा वायुयान टायर भण्डार की विशेष मरम्मत (मई 2013) शुरू किए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि (अक्तूबर 2013) यद्यपि पिलाटस का अनुबंध पूरा कर लिया गया था (मई 2012) तथा भण्डार पहुंचना शुरू हो गया था (नवम्बर 2012), तथापि, इन पुर्जों के लिए वातानुकूलित स्थान प्रदान करने के भारतीय वायुसेना द्वारा साथ-साथ कोई कार्रवाई नहीं की गई थी, बल्कि ओ ई एम प्रतिनिधियों द्वारा सिफारिश (मई 2013) के एक वर्ष बीतने के बाद कार्रवाई शुरू की गई थी। एच क्यू एम सी ने बताया (मई 2014) कि भण्डार फिलहाल एच पी टी-32 भण्डार आवास में रखे गए। वायुसेना मुख्यालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में कहा कि सभी चारों कार्य अभी पूरे नहीं हुए थे।

इस प्रकार, पर्याप्त वातानुकूलित स्थान के अभाव में ₹166.15 करोड़ मूल्य के मंहगे तथा संवेदनशील एविओनिक्स सहित वायुयान के पुर्जे अवातानुकूलित स्थान पर ही रखे जाते रहे जो ओ ई एम सिफारिशों का उल्लंघन था।

यद्यपि, भारतीय वायुसेना, विभिन्न प्रकार के विस्फोटक भण्डार के लिए शस्त्र भण्डारण सुविधाओं के महत्व से अवगत था, तथापि मद्र डिपो पर विस्फोटक भण्डार जीर्ण अवस्था में अमानक शैडों में रखे गए थे जो ओ ई एम की सिफारिशों के विरुद्ध था। इसके अतिरिक्त, नए लिए गए वायुयान के संबंध में पुर्जों के भण्डारण हेतु कार्य सेवाएं उनके आगमन के बाद ही शुरू की गई थी। यह इस तथ्य का सूचक है कि भारतीय वायुसेना ने भण्डारण स्थान के अनुरक्षण को पर्याप्त महत्व नहीं दिया था जिसके कारण वर्तमान स्थिति में पुर्जों के विकृत होने की संभावना थी।

3.9.7 सुरक्षा उपायों की पर्याप्तता

विस्फोटक रसायनिक पदार्थ तथा रसायनिक पदार्थों का संयोजन है जो स्वभावतः एक चिंगारी घर्षण अथवा टक्कर से प्रज्वलित हो जाते हैं। यदि एक बार में अग्नि में अन्तर्ग्रस्त हो जाए तो ये उसके चारों ओर अचानक तथा गहन दबाव सृजित कर देते हैं, सामान्यतः ये उष्मा, आवास

तथा फ्लैश की बड़ी मात्रा के विकास के स्तर में आगे लक्षणीत होते हैं। परिणामतः विस्फोटकों/गोलाबारूद से अन्तर्ग्रस्त आग यदि उस पर तेज़ी से तथा प्रभावी कार्रवाई न की जाए तो उसकी भयंकर आग/विस्फोट के परिणामस्वरूप भयानक परिणाम हो सकते हैं। एस टी ई सी पैम्फलेट संख्या 6 तथा 15 में सरकारी विस्फोट स्थापनाओं में अग्नि बचाव तथा अग्नि-शमन के विनियम/दिशानिर्देश निर्धारित हैं।

लेखा परीक्षा में देखा (सितम्बर 2013) कि समीक्षित 16 इकाईयों में से तीन इकाईयों में अपर्याप्त अग्निशमक सुविधाएं थी जिसके कारण भण्डार/उपकरण तथा मानक जीवन को किसी अनिष्ट/दुर्घटना का खतरा था जिसकी चर्चा नीचे की गई है:-

- वायुसेना भण्डार पार्क (ए एस पी) 'डी' एक युद्ध सामग्री डिपो है तथा विस्फोटक भण्डार के भण्डारण तथा अनुक्षण के लिए उत्तरदायी है। रक्षा अधिनियम 1903 (धारा 3 एवं 7) के अनुसार, भारतीय वायुसेना के स्टेशनों तथा स्थापनाओं की बाह्य प्रकार की पहुंच से 900 मीटर की सीमा के अन्दर किसी भवन का निर्माण नहीं किया जाएगा। भारत सरकार, गज़ट अधिसूचना (दिसम्बर 1962), 1000 गज के अन्दर आने वाली भूमि के प्रयोग पर रोक लगानी है।

हमने देखा (सितम्बर 2013) कि इस प्रावधान के विपरीत, ए एस पी एक घनी जनसंख्या वाले क्षेत्र में स्थित है जिसके चारों ओर पॉश कालोनियां, रेस्तरां तथा विवाह भवन हैं। यद्यपि, नागरिक प्रशासन ने ए एस पी, 'डी' की चार दीवारी से 900 मीटर के अन्दर संयुक्त निर्माण बन्द करने के लिए नोटिस जारी किए (2007 एवं 2009), तथापि निर्माण अभी तक कुकुरमुत्तों की तरह चल रहा था।

लेखापरीक्षा आपत्ति (सितम्बर 2013) के उत्तर में, ए एस पी ने सूचित किया (अक्टूबर 2013) कि यद्यपि डिपो के स्थानांतरण से सम्बन्धित मामले रक्षा मंत्रालय द्वारा व्यवहार्य नहीं माने गए थे (अक्टूबर 2003), तथापि बढ़ती हुई जनसंख्या के कारण डिपो द्वारा नियमित बैठकें आयोजित करके मामले पुनः सिविल प्राधिकारियों के साथ उठाए गए थे और कुकुरमुत्तों की तरह बढ़ती जनसंख्या के कारण डिपो को स्थानांतरित करने का मामला फिलहाल मंत्रालय के विचाराधीन है।

तथ्य यह है कि आग/विस्फोट की किसी दुर्घटना के मामले में संभावित आपदा के संबद्ध जोखिम के साथ डिपो घनी आबादी वाले क्षेत्र ही से परिचालन कर रहा है।

आगे, हमने ए एस पी 'डी' पर अग्नि-शमन उपायों के संबंध में निम्नलिखित कमियाँ देखीं (सितम्बर 2013) :

- 64 नागरिकों के कर्मी दल की प्राधिकृत स्थापना (2012-13) के प्रति 2010-11 से 22 कर्मियों की कमी के साथ केवल 42 नागरिक ही तैनात थे। 10 अग्नि इंजन ड्राईवरों के अनुमोदन के प्रति केवल पाँच अग्नि इंजन ड्राईवर उपलब्ध थे।
- ए एस पी अग्निशमक के लिए पाँच बड़े ट्रकों तथा एक ट्रेलर अग्नि पम्प के लिए प्राधिकृत (2010-11 से 2012-13) था। तथापि 2010-11 से एक उपकरण बड़े अग्निशमक ट्रक (टी एफ एफ एल) तथा एक ट्रेलर अग्नि पम्प की कमी थी।
- किसी दुर्घटना के मामले में आग की हानि से बचने के लिए विस्फोटकों के भण्डारण स्थान में कोई अग्नि अलार्म प्रणाली /अग्नि संसूचन प्रणाली उपलब्ध नहीं कराई गई थी। अग्नि अलार्म प्रणाली तथा जल उत्सर्जक के प्रावधान हेतु प्रस्ताव (जून 2013) अभी प्रक्रियाधीन था।

अग्नि कर्मी दल तथा उपकरण दोनों की कमी पर लेखा परीक्षा को आपत्ति (सितम्बर 2013) के उत्तर में, ए एस पी ने कहा (अक्टूबर 2013) कि सात नागरिक कर्मियों की कमी वाले अग्निशमन स्टाफ को पूरा करने के लिए 15 वायुसेना सैनिक तैनात किए गए थे (2010-11 से 2012-13)।

तथ्यों को स्वीकार करते हुए, वायुसेना मुख्यालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में कहा कि सी एफ ई ई एस ने एक विश्वसनीय स्रोत के स्तर में अग्नि उत्सर्जन प्रणाली पर विचार नहीं किया था और यह सिफारिश की थी कि एस टी ई सी विनियमों के अनुसार विस्फोटक भण्डारण भवनों में स्व अग्नि संसूचन एवं अलार्म प्रणाली स्थापित करने की आवश्यकता नहीं थी। अग्नि कर्मी दल की कमी के संबंध में, उसने कहा कि रक्षा मंत्रालय/वायुसेना मुख्यालय द्वारा रिक्तियाँ बनाने के पश्चात् पदों के स्थायी स्तर से भरे जाने तक उपलब्ध कर्मी दल द्वारा अतिरिक्त कार्य के माध्यम से कमी को पूरा किया जा रहा था।

तथापि, तथ्य यह है कि एस टी ई सी विनियमों में सामान्य अग्नि अलार्म प्रणाली का प्रावधान करने के लिए कहा गया था जो भण्डारण भवनों में नहीं लगाई गई थी। इसके अतिरिक्त कर्मों दल (सितम्बर 2014) तथा उपकरण की कमी ने ए एस पी को आगे के खतरों/दुर्घटना की स्थिति में सुरक्षित छोड़ दिया था।

- ई डी 'ए', विभिन्न प्रकार के विस्फोटक भण्डार के लिए भण्डारण सुविधाओं के साथ सज्जित एक मदर डिपो है। लेखापरीक्षा ने सभी भण्डारण शैडों में अग्नि-शमक उपकरण जैसे अग्नि बाल्टियों तथा अग्नि दुरमुसों की कमी देखी थी (सितम्बर 2013)।

लेखापरीक्षा आपत्ति (सितम्बर 2013) के उत्तर में, डिपो ने कहा (सितम्बर 2013) कि इन कमियों को दूर करने के लिए क्रय आदेश दे दिए गए थे (अप्रैल से जुलाई 2013)।

तथ्य यह है कि डिपो आज तक (सितम्बर 2013) अग्नि-शमन उपकरण के बिना ही कार्य कर रहा था जो आग के खतरों से बचने के लिए असुरक्षित था।

- 11 बी आर डी, ए एफ, भारतीय वायुसेना का एक प्रीमियर बी आर डी है जिसे मिग 29 की मध्यम/पूँजीगत मरम्मत तथा मिग 23 यू बी वायुयान की मध्यम मरम्मत का कार्य सौंपा गया था। लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि अग्निशमन उपकरणों जैसे अग्नि-शामकों, अग्नि बाल्टियों तथा अग्नि दुरमुसों की धारिता में काफी कमियां थी। लेखापरीक्षा (सितम्बर 2013) में इंगित किए जाने पर, डिपो ने कहा (सितम्बर 2013) कि कम मदों की खरीद करने के लिए कार्रवाई प्रारम्भ कर दी गई थी जो कि मूर्तस्त्र लेने में खरीद के विभिन्न चरणों में था।

ई डी 'ए' तथा 11 बी आर डी के संबंध में लेखापरीक्षा आपत्ति (जून 2014) के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए (सितम्बर 2014) अपने उत्तर में कहा कि त्रुटिपूर्ण अग्नि-शमन उपकरणों कमी खरीद के माध्यम से पूरी की जा रही है और यह भी कहा कि सभी महत्वपूर्ण क्षेत्रों पर लघु अग्नि-शमन उपकरण पर्याप्त संख्या में रखना भी सुनिश्चित किया गया था तथा अग्नि-शमन अवसंरचना में भी किसी भी दुर्घटना का सामना करने के लिए तेज़ी लाई गई थी।

तथ्य यह है कि डिपो अग्नि-शमन उपकरण के बिना ही कार्य रहा था, जोकि समय-अन्तराल के प्रबंध के दौरान जो इसे आग के खतरों से असुरक्षित बनाता था तथा डिपो ने अपेक्षित मानक अग्नि-शमन उपकरण केवल लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने के बाद ही खरीदे थे।

इस प्रकार भारत सरकार द्वारा प्रचारित आदेशों के विपरीत, एक गोला-बारूद डिपो, आग फैलने के मामले में संभावित आपदा के संबद्ध जोखिम के साथ घनी आबादी वाले क्षेत्र में विद्यमान है। डिपों में मानवशक्ति/वाहनों/अग्नि अलार्म प्रणाली आदि का भी अभाव था। दूसरे डिपो में अग्नि-शमन उपकरण का अभाव था। इससे यह भी पता चलता है कि इन शस्त्र डिपो में सुरक्षा उपायों के लिए वायुसेना मुख्यालय द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी जिसके कारण इन विस्फोटकों की सुरक्षा से समझौता किया गया था और इस प्रकार प्रतिकूल परिणामों को नज़रअंदाज किया गया था।

3.9.8 जीवन समाप्त युद्ध सामग्री का निपटान

एस टी ई सी पैम्फलेट सं 18 में बेकार विस्फोटकों तथा गोलाबारूद को जला कर/ नष्ट करके उनका निपटान करने के लिए दिशानिर्देश निर्धारित किए गए हैं। लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि समीक्षा की गई 16 इकाईयों में से दो इकाईयों में समय समाप्त युद्ध सामग्री/गोलाबारूद के समय पर निपटान में विलम्ब हुआ था जिसके कारण कोई अनिष्ट/दुर्घटना हो सकता थी जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

- युद्ध सामग्री/गोलाबारूद भण्डार जो भारतीय वायुसेना की मांग के हिसाब से फालतू घोषित कर दिए जाते हैं और जिनका कोई वैकल्पिक प्रयोग नहीं होता, उनका ई डी, 'ए' द्वारा समुचित निधियों जैसे विस्फोट करके, जलाकर, कुकिंग ऑफ⁸⁵ भंग करने तथा परिवर्तन/विकृति⁸⁶ के माध्यम से निपटान किया जाता है। विनाश ग्राउंड पर निपटाए गए भण्डार के संबंध में, धातु स्क्रेप के संग्रहण के अधिकार की मै. एम एस टी सी⁸⁷ लिमिटेड के माध्यम से नीलामी की जाती है तथा सफल बोलीदाता को वार्षिक रूप से उसका अनुबंध दिया जाता है। वायुसेना मुख्यालय, समय समाप्त शस्त्रों तथा गोला बारूद के लिए डिपो को वार्षिक कार्य सौंपता है।

⁸⁵ भस्मक में एस ए ए के निपटान की विधि

⁸⁶ परिवर्तन किसी भी समय समाप्त युद्ध-सामग्री को भंग करके अथवा बिगाड़ कर कबाड़ में परिवर्तित करना। विकृत काट-पीट कर समय समाप्त अविस्फोटक युद्ध सामग्री का रूप बदलना।

⁸⁷ एम एस टी सी लिमिटेड, एक पी एस यू है जिसे पहले मेटल स्क्रेप ट्रेड कॉर्पोरेशन लिमिटेड के नाम से जाना जाता है।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि डिपो द्वारा विध्वंस कार्यों की जिम्मेदारी केवल कबाड़ के संविदाकार की बाध्यता तक सीमित रखा था। परिणामतः, डिपो वायुसेना मुख्यालय द्वारा विध्वंस कार्यों की जिम्मेदारी को पूरा नहीं कर रहा था और डिपो में समय समाप्त शस्त्रों की बहुत बड़ी मात्रा लगातार एकत्रित हो रही थी जैसे आर-73 मिसाइल, रॉकेट, विस्फोट-प्रेरक आदि जो कि विनाश/निपटान के लिए देय हो गए थे।

लेखापरीक्षा आपत्ति (जून 2014) के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में तथ्यों को स्वीकार करते हुए कहा कि कई बार डिपो पर विध्वंस कार्य, केवल क्रमानुसार सृजित किए जाने वाले स्केप तक सीमित कर दिया जाता था ताकि कबाड़ ठेकेदार के साथ संविदागत दायित्व न बढ़े और यह भी सूचित किया कि लेखापरीक्षा द्वारा इंगित विसंगति को वर्ष 2014-15 के ड्राफ्ट संविदा में समाधान कर दिया गया था और इसके अनुमोदन पर कबाड़ सृजन हेतु कोई स्कावट नहीं होगी।

तथ्य यह है कि दिशानिर्देशों में स्पष्ट शर्त के बावजूद, डिपो समय-समाप्त युद्ध सामग्री की बड़ी मात्रा में संचय के बावजूद कबाड़ सृजन केवल अनुबंध दायित्व को पूरा करने के लिए विध्वंस कार्य कर रहा था।

- लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि ए एस पी, 'डी' ने समय समाप्त युद्ध सामग्री/विस्फोटक रखे हुए थे जिसने कुल 361.19 वर्ग मीटर फर्शी क्षेत्र घेरा हुआ था। इस संचय के कारण भण्डार स्थान की घोर कमी हो सकती थी। लेखापरीक्षा आपत्ति (सितम्बर 2013) के उत्तर में, ए एस पी ने कहा (अक्टूबर 2013) कि समय समाप्त भण्डार के निपटान में विलम्ब का कारण विध्वंस रेंज की अनुपलब्धता तथा विध्वंस हेतु विपरीत मौसम स्थिति होना थी।

तथ्यों को स्वीकार करते हुए (सितम्बर 2014) वायुसेना मुख्यालय ने कहा कि समय समाप्त भण्डार अभिप्रेत प्रयोग के लिए अनुपयुक्त किन्तु असुरक्षित नहीं हैं तथा उसे किसी अतिरिक्त आशंका अथवा भण्डार कमी की समस्या नहीं है।

तथ्य यह है कि समय समाप्त युद्ध सामग्री में निपटान के लिए निर्धारित अनुदेशों/दिशानिर्देशों के अनुपालन न करने के कारण यूनिट के साथ साथ यूनिट के आसपास घनी आबादी संभावित जोखिम वाला क्षेत्र है।

विध्वंस रेंज के अभाव में समय समाप्त भण्डार के निपटान में विलम्ब हुआ था। दूसरा डिपो समय समाप्त युद्ध सामग्री की बड़ी मात्रा में संचय के बावजूद केवल अनुबंध दायित्व को पूरा करने के लिए ही कबाड़ सृजन का कार्य कर रहा था। इससे समय समाप्त युद्ध सामग्री के समय पर निपटान में विलम्ब के अतिरिक्त संबंधित प्राधिकारियों की ओर से अनुचित निर्धारण/कार्रवाई का भी पता चलता है।

3.9.9 निष्कर्ष

विशेष उपकरण जैसे शस्त्र के अपर्याप्त भण्डार तथा अतिरिक्त भण्डारण स्थान के सृजन में विलम्ब के कारण, महत्वपूर्ण भण्डार अनुचित भण्डारों में/खुले में/अन्य शैलों में रखा जा रहा है जिसके कारण न केवल शैलों में भीड़-भाड़ हुई बल्कि इससे सामग्री का संचालन भी कठिन हो गया। उस समय के संबंध में जिसके लिए वातानुकूलित भण्डारण स्थान आवश्यक हैं, भण्डारण स्थान की व्यवस्था न करने/उसमें विलम्ब के कारण वायुसेना के युद्ध सामग्री भण्डार निम्न स्तर के स्थान पर रखे जा रहे हैं जिसके परिणामस्वरूप उनकी गुणवत्ता में विकृति हो सकती है। भण्डार शैलों के रिसाव के मरम्मत कार्य को प्राथमिकता नहीं दी गई थी जिसके कारण भण्डार अन्य शैलों में स्थानान्तरित करने पड़े।

अग्निशमन उपकरण में कमियों तथा कर्मों दल की कमी उनकी प्रावधान व्यवस्था में कमी के कारण बनी हुई थी जिससे इकाई अग्नि के खतरों से असुरक्षित थी।

3.9.10 सिफारिशें

1. ई डी को केवल प्राधिकृत शस्त्र भण्डार ही उनके पर्याप्त तथा समुचित स्थान को पूरा होने तक रखना चाहिए ताकि अधिक भण्डार को खुले स्थान/अनुचित भण्डार में रखने से बचाया जा सके जिसके कारण वह विकृत होता है।
2. शस्त्र भण्डार के लिए विनिर्माताओं द्वारा निर्धारित तथा एस टी ई सी के अनुसार समय समय पर जारी विनियमों के अनुसार समुचित सुरक्षा उपाय किए जाने चाहिए।
3. पर्याप्त तथा समुचित भण्डारण क्षेत्र के सृजन को प्राथमिकता दी जानी चाहिए ताकि नए वायुयान के प्रवेश के समय भण्डार सामग्री की प्राप्ति के साथ-साथ अनुस्रता रखी जा सके।
4. यह सुनिश्चित करने के लिए कार्रवाई की जानी चाहिए कि आवासीय क्षेत्र में स्थित शस्त्र भण्डार डिपो स्थानीय नागरिक जनसंख्या की सुरक्षा के बड़े हित में अन्य स्थानों को स्थानान्तरित किए जाएं। रक्षा अधिनियम के इस अनुबंध का कि कोई भी

निर्माण भारतीय वायुसेना की बाहरी परिधि से 900 मीटर के अन्दर नहीं होना चाहिए, का पालन सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

5. समय समाप्त भण्डार का निर्धारित समय सीमा के अन्दर निपटान किया जाना चाहिए।
6. एस टी ई सी दिशानिर्देशों में किए गए उल्लेख के अनुसार डिपों में समसुचित अग्निशमन प्रणालियाँ लगाई जानी चाहिए।

मामला मंत्रालय को जून 2014 में भेजा गया था, परन्तु उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

निर्माण सेवाएं

3.10 विवाहित आवासों का अधिक प्रावधान

नामांकित गैर-योद्धियों के लिए विवाहित आवास के अधिक प्रावधान के कारण ₹0.72 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ ।

रक्षा सेवाओं के आवास मान 2009 के अनुसार नामांकित गैर-योद्धियों [एन सी (ई)] के लिए 100 प्रतिशत आवास का प्राधिकार है। तथापि, यह 100 प्रतिशत प्राधिकार भारत सरकार (जी ओ आई) द्वारा 75 प्रतिशत तक कम किया गया (अप्रैल 2011)। इस प्राधिकार के उल्लंघन, जिसके कारण ₹0.72 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ, का एक दृष्टांत लेखापरीक्षा में देखा गया (जुलाई 2012), यथा नीचे चर्चा की गई है:

रक्षा सुरक्षा कोर (डी एस सी) और गैर योद्धियों (नामांकित) [एन सी (ई)] के लिए विवाहित आवासों की आवश्यकता को निर्धारित करने हेतु वायु सेना स्टेशन (ए एफ एस), जामनगर में अधिकारी बोर्ड (बी ओ ओ) की बैठक हुई (अक्टूबर 2011)। प्रस्ताव (जनवरी 2012) के कार्य क्षेत्र में अन्य बातों के साथ कंबालिया के बेतार परीक्षात्मक यूनिट (डब्ल्यू ई यू) जो ए एफ एस, जामनगर की लॉजर यूनिट है के 37 एन सी (ई) तथा 29 डी एस सी कार्मिकों के लिए विवाहित आवास भी शामिल था। बोर्ड की सिफारिशों (जनवरी 2012) के आधार पर वायु सेना मुख्यालय ने ₹11.94 करोड़ की लागत पर 66 आवास युनिट के निर्माण हेतु संस्वीकृति प्रदान की (मार्च 2012)। तदनुसार मुख्य अभियन्ता, वायु सेना, गांधीनगर ने (अप्रैल 2013) में ₹10.21 करोड़ में संविदा की।

लेखापरीक्षा संवीक्षा (सितम्बर 2013) से पता चला कि डब्ल्यू ई यू खंबालिया को केवल 37 एन सी (ई) के लिए प्राधिकार था। 75 प्रतिशत प्राधिकार को ध्यान में रखते हुए डी यू के निर्माण को 28 डी यू में सीमित किया जाना चाहिए था। इस प्रकार प्राधिकार से अधिक 9 डी यू का प्रावधान करने के कारण भारतीय वायु सेना को ₹0.72 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

लेखापरीक्षा में इस मामले को उठाए जाने पर (मार्च 2014) दक्षिण पश्चिम वायु कमान मुख्यालय (एच क्यू स्वाक) ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए कहा (अप्रैल 2014) कि 100 प्रतिशत विवाहित आवास का प्राधिकार बोर्ड द्वारा त्रुटि से लिया गया था, और वायु सेना स्टेशन एवं सैन्य अभियन्ता सेवाओं (एम ई एस) के सभी स्तरों पर यह देखने में विफलता हुई थी। उन्होंने आगे कहा (जुलाई 2014) कि भविष्य में ऐसी पुनरावृत्ति से बचने हेतु नीति सम्बन्धी पत्रों को अनुपालनार्थ परिचालित किया गया है।

मई 2014 में जारी पैराग्राफ के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने (अगस्त 2014) रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कहा (अगस्त 2014) कि भारत सरकार के उस आदेश का, जो मान को स्थापना के 75 प्रतिशत तक घटाया अधिकारी बोर्ड द्वारा संदर्भ नहीं किया जाना एक चूक थी।

इस प्रकार एन सी (ई) के लिए विवाहित आवास के अधिक प्रावधान के कारण भारतीय वायु सेना (आई ए एफ)को ₹0.72 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

यह मामला मई 2014 में मंत्रालय को भेजा गया, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)

विविध मामलें

3.11 सिम्युलेटरों के अनुरक्षण पर किया गया परिहार्य व्यय

एच पी टी-32 बेड़े की उड़ान को बन्द किये जाने के बावजूद वार्षिक अनुरक्षण संविदा को जारी रखने के अविवेकपूर्ण निर्णय से भारतीय वायु सेना को ₹0.92 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने ₹7.5 करोड़ की लागत पर 18 सिम्युलेटरों⁸⁸ की अधिप्राप्ति के लिए मेसर्स टी एस एल टेकनॉलजीस प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली (ओ ई एम⁸⁹) के साथ संविदा

⁸⁸ कॉकपिट कार्यविधि प्रशिक्षक (सी.पी.टी.) तथा अभ्यास कार्यविधि प्लेटफार्म (पी.पी.पी.)।

की (मार्च 2004)। इन सिम्युलेटरों को चार वायु सेना स्टेशनों⁹⁰ में संस्थापित करके उनका चालूकरण किया गया (फरवरी 2009) तथा 12 दिसम्बर 2011 तक वे वारंटी के अधीन थे। इन 18 में से 10 सिम्युलेटरों की अधिप्राप्ति एच.पी.टी.- 32 वायुयानों के लिए और आठ की अधिप्राप्ति किरण वायुयानों⁹¹ के लिए पॉयलटों को मूलभूत उड़ान प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु की गई।

वारंटी की समाप्ति पर इन सिम्युलेटरों को वार्षिक अनुस्क्षण संविदा (ए एम सी) के माध्यम से किये जाने की आवश्यकता थी। सभी सिम्युलेटरों के अनुस्क्षण के लिए मंत्रालय ने ₹1.60 करोड़ (शुल्क एवं करों को छोड़कर) की कुल लागत पर तीन वर्षों की अवधि के लिए मेसर्स डेफसिस सोल्यूशन्स प्राइवेट लिमिटेड, बंगलौर⁹² के साथ संविदा की (दिसम्बर 2011) और भुगतान अप्रैल 2012 से शुरू करके तीन-तीन महीनों के अन्तराल में 12 समान किस्तों में (अर्थात् ₹13.33 लाख) किया जाना था। संविदा के बाद उसमें परिवर्तन/संशोधन करने का संविदा में प्रावधान (उपखण्ड-13) था।

लेखापरीक्षा ने देखा (जुलाई 2013) कि इंजन कट⁹³ के कारण जुलाई 2009 तक एक घातक दुर्घटना (जुलाई 2009) जिसमें एच पी टी-32 वायुयान सम्मिलित था तथा एच पी टी-32 वायुयानों की 189 घटनाएं/दुर्घटनाएं हुईं। एच पी टी -32 वायुयान और उसके इंजन की अनुस्क्षणीयता एवं विश्वसनीयता का गहन विश्लेषण करने हेतु वायु सेना मुख्यालय द्वारा उच्चाधिकार अध्ययन दल (एच पी एस टी) का गठन किया (जुलाई 2009) तथा मेसर्स एच ए एल (परिवहन वायुयान प्रभाग) को विफलता के कारण का पता लगाने और उपचारात्मक उपायों आदि का सुझाव देने हेतु तकनीकी जांच करने का कार्य भी दिया गया। इसी बीच आई ए एफ ने एच पी एस टी रिपोर्ट को अन्तिम रूप देने तक एच पी टी-32 बड़े की उड़ान को बन्द करने का निर्णय लिया (अगस्त 2009)। एच पी एस टी ने अपनी रिपोर्ट में सिफारिश की (दिसम्बर 2009) कि एच पी टी - 32 वायुयान का डिज़ाइन एवं विकास 1980 के दशक के प्रारंभिक वर्षों में किया गया था और उसने वर्तमान मानकों की पूर्ति नहीं की। एच ए एल द्वारा की गई तकनीकी जांच अपने निष्कर्षों में अपूर्ण थी। अतः आई ए एफ ने एच पी

⁸⁹ मूल उपस्कर निर्माता।

⁹⁰ 406 ए.एफ.एस.बीदर, 408 ए.एफ.ए. हकीमपेट, 413 ए.एफ.एस. तांबरम और 409 ए.एफ.एस. (ए.एफ.अकादमी)

⁹¹ एच.पी.टी.-32 एवं किरण वायुयान = इन वायुयानों का प्रयोग पायलटों को क्रमशः आधार और चरण - II प्रशिक्षण देने हेतु किया जाता है।

⁹² ओ ई एम द्वारा मनोनीत।

⁹³ हवा में उड़ान के समय इंजन ने एक दम काम करना बन्द कर दिया।

टी - 32 बेड़े की प्रतिप्राप्ति समापन (बेड़े की उड़ान को बन्द करना) हेतु अन्तिम निर्णय लिया (जून 2012)।

यद्यपि, लेखापरीक्षा ने जून 2012 में देखा कि एच पी टी- 32 वायुयान के उड़ानों को बन्द किए जाने के बावजूद आई ए एफ ने एच पी टी 32 वायुयान के 10 सिम्युलेटरों के अनुरक्षण हेतु समीकृत तिमाही किस्तों का भुगतान जारी रखा। यद्यपि अनुरक्षण संविदा में (दिसम्बर 2011) संविदा करने के पश्चात् परिवर्तन/संशोधन करने हेतु प्रावधान था। अनुरक्षण के लिए अप्रैल 2014⁹⁴ तक फर्म को आठ किस्तों में ₹1.17 करोड़⁹⁵ की राशि का भुगतान किया गया था। यदि आई ए एफ ने जून 2012 में एच पी टी -32 बेड़े की उड़ान को बन्द किए जाने के पश्चात् उचित अध्यवसाय दिखाया होता और संविदा में प्रदान किए गए संशोधन खण्ड का प्रयोग किया होता, तो फर्म को दिए गए/संभावित रूप से किए जाने वाले जून 2012 से आगे ₹0.92 करोड़ के व्यय से बचा जा सकता था।

मई 2014 में जारी ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में वायु सेना मुख्यालय (अगस्त 2014) ने रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर इन तथ्यों को स्वीकार करते हुए कहा (अगस्त 2014) कि प्रशिक्षण कमान मुख्यालय (एच क्यू टी सी) द्वारा अगस्त 2012 और जुलाई 2013 के बीच प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु एच पी टी-32 सिम्युलेटर को तीन प्रशिक्षण संस्थापना⁹⁶ में स्थानांतरित किया गया था। अतः संशोधन खण्ड के आह्वान की कोई आवश्यकता प्रतीत नहीं हुई।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि अनुरक्षण संविदा को अन्तिम रूप देने सम्बन्धी प्रलेखों की जांच से (जुलाई 2013) पता चला कि प्रशिक्षण कमान मुख्यालय ने वायु सेना मुख्यालय को सूचित किया था (दिसम्बर 2010) कि एच पी टी-32 वायुयान बेड़े के पुनरुज्जीवन पर इन एच पी टी-32 सिम्युलेटरों का उपयोग किया जाएगा। तथ्य यह है कि वायु सेना मुख्यालय को ए एम सी करने (दिसम्बर 2011) के छः महीने के अंदर (जून 2012) एच पी टी-32 वायुयान की उड़ान को बन्द करने के बारे में जानकारी हो गयी थी तथा जून 2012 से फर्म को संभावित रूप से भुगतान किए जाने वाले ₹0.92 करोड़ के व्यय से बचने हेतु ए एम सी के

⁹⁴ सितम्बर 2014 में वायुसेना मुख्यालय द्वारा सूचना के आधार पर स्थिति को अपडेट किया गया।

⁹⁵ कर एवं ड्यूटी सहित तथा स्मए 2.40 लाख की राशि की एल डी घटाकर कुल भुगतान स्मए 1.17 करोड़ में से स्मए 65 लाख एच पी टी 21 तथा स्मए 52 लाख किरन वायुयान के अनुरक्षण पर भुगतान किया गया।

⁹⁶ तीन प्रशिक्षण संस्थापना = इलैक्ट्रॉनिक तथा इन्स्ट्रुमेंट संस्थान (ई एवं आई टी आई), बंगलूरु - दो सिम्युलेटर यांत्रिक परिवहन संस्थान (एम टी आई), ताम्बरम - दो सिम्युलेटर तथा एन डी ए (ए एफ प्रशिक्षण दल), खड़गवासला (पूणे) - छः सिम्युलेटर।

परिवर्तन/संशोधन खंड का प्रयोग कर सकता था। इसके अलावा, सिम्युलेटरों को इन प्रशिक्षण संस्थापनों में स्थानांतरण करने से कोई प्रयोजन नहीं होगा, क्योंकि तीन में से दो⁹⁷ संस्थापनों ने उड़ान प्रशिक्षण नहीं दिया तथा तीसरी इकाई (नेशनल डिफेन्स अकादमी) केंडटों को नीति पृष्ठ के अनुसार उड़ान एवं वायुयान विषयों में केवल सैद्धांतिक प्रशिक्षण देने के लिए थी।

यह मामला मई 2014 में मंत्रालय को भेजा गया, उनका उत्तर सितम्बर 2014 तक प्रतीक्षित था।

3.12 लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर वसूली

लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर ₹1.43 करोड़ की वसूली की गई

रक्षा मंत्रालय (एम ओ डी) ने थलसेना, वायुसेना (ए एफ) एवं नौसेना द्वारा अनिर्धारित भूमि की खेती से अर्जित राजस्व का 25 प्रतिशत लोक निधि में तथा शेष 75 प्रतिशत गैर-लोक निधि⁹⁸ में जमा करने का निर्णय लिया (मई 1976)। एम ओ डी द्वारा इन आदेशों का अधिक्रमण किया गया (दिसम्बर 1995), जिसने यह निर्धारित किया कि थलसेना, नौसेना और वायुसेना के प्रबंधन के अंतर्गत आने वाली भूमि से प्राप्त सभी राजस्व को सरकारी खज़ाने में जमा किया जाना था, जिससे कि यह भारत के समाकित निधि का हिस्सा बन जाए।

लेखा परीक्षा में नोटिस पता चला (मई 1999) कि भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) द्वारा इन आदेशों का अनुपालन नहीं किया जा रहा था। आदेशों (दिसम्बर 1995) का आनुपालन न करने संबंधी मामला 1999-2000 (जुलाई 1999) के स्थानीय जाँच लेखा परीक्षा रिपोर्ट में उठाया गया था। वायुसेना मुख्यालय ने मंत्रालय के साथ उनके आदेशों (दिसम्बर 1995) को रद्द करने तथा दिसम्बर 1995 से पूर्व विद्यमान यथापूर्व स्थिति के पुनः स्थापन हेतु यह मामला उठाया (जनवरी 2000)। परन्तु दिसम्बर 2000 तक भूमि की खेती से अर्जित 100 प्रतिशत राजस्व गैर लोक निधि में जमा करना जारी रखा। तत्पश्चात् भारतीय वायुसेना ने रक्षा भूमि पर खेती बन्द कर दिया (जनवरी 2001)। भारतीय वायुसेना के इस प्रस्ताव को (जनवरी 2000) मंत्रालय द्वारा मई 2002 में अस्वीकार कर दिया गया।

⁹⁷ तीन प्रशिक्षण स्थापना = इलेक्ट्रॉनिक तथा इन्स्ट्रुमेंट संस्थान (ई एवं आई टी आई), बंगलूरु- दो सिम्युलेटर यांत्रिक परिवहन संस्थान (एम टी आई), ताम्बरम।

⁹⁸ गैर लोक निधि, लोक निधि से भिन्न निधि है और वायुसेना इकाइयों द्वारा इसका उपयोग अपने कर्मियों के कल्याण के लिए किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने मामले का समय समय पर अनुक्षण किया। 2007 तक आदेशों का पालन न करने के कारण, लेखा परीक्षा ने मार्च 2008 में पुनः यह मामला उठाया। तथापि, वायुसेना मुख्यालय ने गैर लोक निधि में जमा किए गए राजस्व के नियमितकरण के लिए यह मामला मंत्रालय को पुनः भेजा (2008)। मंत्रालय ने नियमितकरण को अस्वीकार कर दिया (दिसम्बर 2008) और कहा कि वायुसेना मुख्यालय को प्राप्तियां गैर लोक निधि में जमा करने का कोई जनादेश नहीं था। मई 2010 में, वायुसेना मुख्यालय ने इस मामले को पुनर्विचार हेतु पुनः प्रस्तुत किया। मंत्रालय ने अपना पूर्व मत दोहराया (जून 2010)। सितम्बर 2013 में, भारतीय वायुसेना ने सभी प्रभावित यूनिटों से ₹1.43 करोड़ की वसूली की तथा उसे सरकारी खज़ाने में जमा किया।

इस प्रकार, 1999 से लेखा परीक्षा द्वारा इस मामले का प्रबल अनुसरण के कारण ₹1.43 करोड़ की वसूली की गई।

अप्रैल 2014 में जारी पैराग्राफ के उत्तर में मंत्रालय ने इन तथ्यों को स्वीकार किया (जुलाई 2014)।