

अध्याय III: वायुसेना

अनुबंध प्रबंधन

3.1 परीक्षण उपकरणों की अधिप्राप्ति पर परिहार्य व्यय

भारतीय वायु सेना ने परीक्षण उपकरण की अधिप्राप्ति पर ₹11 करोड़ का परिहार्य व्यय किया

मिसाइल प्रणाली 'एम' प्रभावी वायु सुरक्षा प्रदान करने के लिए जमीन से हवा में मार करने वाली एक आवश्यक त्वरित प्रतिक्रिया मिसाइल प्रणाली है।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने मैसर्स रैफल इजराईल (ओ ई एम¹) के साथ कुल लागत एम यू एस डी 260.05 (₹1,161.77 करोड़²) पर सम्बद्ध उपकरण के साथ तीन स्क्वॉड्रन मिसाइल प्रणाली स्लैम- के लिए एक संविदा सम्पन्न किया (सितम्बर 2008)। सम्बद्ध उपकरण में विशेष प्रशिक्षण उपकरण (एस टी ई), जमीन समर्थक उपकरण (जी एस ई) एवं यंत्र बेस मरम्मत डिपो (बी आर डी) में यू एस डी 6,863,000 (₹32 करोड़) लागत से बेस मरम्मत सुविधा स्थापित करने हेतु सम्मिलित थे। संविदा के अन्तर्गत प्रणाली पर प्रारम्भिक प्रशिक्षण मूल उपकरण निर्माता द्वारा दिया जाना था जिसके लिए भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) ने एम यू एस डी 3.96 (₹17.69 करोड़) का भुगतान किया था। तीन स्क्वॉड्रन में से दो वायु सेना कमान 'ए' और एक वायु सेना कमान 'बी' में स्थापित किये जाने थे। यद्यपि, संविदा की शर्तों के अनुसार दोनों प्रणालियां एवं सम्बद्ध उपकरण मई 2012 में प्राप्त होने थे, लेखा परीक्षा में यह देखा गया कि 18 माह (नवम्बर 2013) के विलम्ब के बावजूद न तो प्रणाली न ही सम्बद्ध उपकरण प्राप्त हुए।

उपर्युक्त के अतिरिक्त सितम्बर 2008 में सम्पन्न संविदा में उसी मूल्य समझौते एवं शर्तों पर तीन वर्ष के अन्दर मिसाइल प्रणाली के अतिरिक्त स्क्वॉड्रन अधिप्राप्त करने के लिए एक विकल्प खण्ड का प्रावधान था। विकल्प खण्ड के अन्तर्गत, आई ए एफ ने सम्बद्ध उपकरण के

¹ ओ ई एम = मूल उपकरण निर्माता

² 1 यू एस डी = ₹ 44.675

साथ मिसाइल प्रणाली 'एम' के पाँच अतिरिक्त स्क्वॉड्रन की अधिप्राप्ति के एक मामले को प्रारम्भ (अक्टूबर 2009) किया। रक्षा अधिग्रहण परिषद, तथापि, सम्बद्ध उपकरण के साथ मिसाइल प्रणाली के एक स्क्वॉड्रन की अधिप्राप्ति की संस्वीकृति (अप्रैल 2010) प्रदान की। तदनुसार यू एस डी 2,288,000 (₹11 करोड़) की लागत से बेस मरम्मत स्तर हेतु एस टी ई और जी एस ई के साथ मिसाइल प्रणाली के एक अतिरिक्त स्क्वॉड्रन की अधिप्राप्ति हेतु एम यू एस डी ₹86.87 (₹407.86 करोड़³) की लागत पर मूल उपकरण निर्माता (ओ ई एम) के साथ एक पूरक संविदा (दिसम्बर 2010) सम्पन्न किया। वायु सेना कमान 'बी' पर स्थापित करने के लिए मिसाइल प्रणाली के अतिरिक्त स्क्वॉड्रन की सुपुर्दगी विकल्प खण्ड के अन्तर्गत अक्टूबर 2013 तक नियत थी।

विकल्प खण्ड के अन्तर्गत सम्बद्ध उपकरण की अधिप्राप्ति से सम्बन्धित दस्तावेजों की लेखा परीक्षा में हमारी जांच ने दर्शाया (दिसम्बर 2012) कि वायु सेना मुख्यालय (एयर एच क्यू) ने अतिरिक्त स्क्वॉड्रन के बढ़े कार्यभार को सम्भालने के लिए बेस मरम्मत स्तर हेतु एस टी ई एवं जी एस ई की आवश्यकता प्रक्षेपित किया था। हमने पाया (दिसम्बर 2012) कि पूरक संविदा (दिसम्बर 2010) में सम्बद्ध उपकरणों (बेस मरम्मत स्तर हेतु जी एस ई/एस टी ई) की अधिप्राप्ति परिहार्य थी क्योंकि बेस मरम्मत स्तर की सुविधा की स्थापना हेतु सम्बद्ध उपकरण का प्रावधान सितम्बर 2008 के प्रारम्भिक संविदा में पहले ही किया गया था।

हमारे लेखा परीक्षा आपत्तियों के उत्तर में, एयर एच क्यू ने उल्लेख किया (जनवरी 2013) कि दिसम्बर 2010 में हुए संविदा के विकल्प खण्ड के अन्तर्गत परीक्षण उपकरण का उपयोग आई ए एफ कर्मियों के कार्य निर्वाह एवं परिचालनात्मक प्रशिक्षण हेतु किया जायेगा।

एयर एच क्यू के उत्तर से हम फिर भी सहमत नहीं हैं क्योंकि सम्बद्ध परीक्षण उपकरण बी आर डी पर परीक्षण एवं मिसाइल मरम्मत के लिए अधिप्राप्त किया गया था और परिचालनात्मक प्रशिक्षण हेतु नहीं।

मंत्रालय ने अपने उत्तर में उल्लेख किया (मई 2013) कि मिसाइल प्रणाली के अतिरिक्त स्क्वॉड्रन के अधिष्ठापन के साथ बी आर डी के कार्यभार में वृद्धि होगी जिससे उपकरण के अतिरिक्त परीक्षण, मरम्मत एवं अंशांकन की आवश्यकता होगी। मंत्रालय ने आगे बताया कि

³ 1 यू एस डी = ₹46.95

प्रारम्भिक संविदा के अन्तर्गत अधिप्राप्त उपकरण प्रशिक्षण हेतु किसी भी समर्पित उपकरण के आवश्यकता की पूर्ति नहीं हुई।

मंत्रालय का उत्तर, तथापि, अनुकूल नहीं है क्योंकि लेखा परीक्षा के एक प्रश्न (अप्रैल 2013) पर कि क्या बेस मरम्मत स्तर के लिए परीक्षण की अधिप्राप्ति किसी पैमाने द्वारा नियंत्रित थी, एयर एच क्यू ने अपने उत्तर में उल्लेख किया (अप्रैल 2013) कि बेस मरम्मत स्तर हेतु परीक्षण उपकरण की अधिप्राप्ति आई ए एफ में किसी पैमानों द्वारा नियंत्रित नहीं थी। आगे बी आर डी की वार्षिक मरम्मत क्षमता पर दूसरे लेखा परीक्षा प्रश्न (दिसम्बर 2012) के उत्तर में, आई ए एफ ने उल्लेख किया (जनवरी 2013) कि बी आर डी में सुविधा सभी चार स्क्वाड्रनों के लिए बेसलाइन मरम्मत की आवश्यकता पूरी करेगा।

इसीलिए विकल्प खण्ड के अन्तर्गत बेस मरम्मत स्तर के लिए अतिरिक्त परीक्षण उपकरण की अधिप्राप्ति की संविदा के परिणामस्वरूप ₹11 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

3.2 परीक्षण उपकरणों की कमीशनिंग में विलम्ब

आई ए एफ की ₹5.47 करोड़ मूल्य के परीक्षण उपकरणों की अधिप्राप्ति हेतु संविदाओं में कमीशनिंग खण्ड की शर्त शामिल करने में विफलता के परिणामस्वरूप विगत चार वर्षों से उनका उपयोग नहीं किया गया। मरम्मत और कमीशनिंग का संविदा अभी किया जाना था।

अभिप्रेत उद्देश्य के लिए उपकरण का सम्पूर्ण उपयोग सुनिश्चित करने के लिए अधिप्राप्त उपकरण का आई ए एफ के परिसर में परिचालनात्मक तैयारी (कमीशन्ड) के लिए उपयोग किया जाना अपेक्षित है। इस आवश्यकता की सुरक्षा के उद्देश्य से रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया (डी पी पी) - 2006 (मानक संविदा कागजात) के अनुच्छेद 14.1(बी) में संविदा के विनिर्देशानुसार उपकरण की सम्पूर्ण कार्यात्मक जांच का प्रावधान है। हमने देखा (जनवरी और सितम्बर 2012), तथापि कि ₹5.47 करोड़ मूल्य के परीक्षण उपकरणों की अधिप्राप्ति के लिए किए गए संविदा में कमीशनिंग खण्ड की शर्त शामिल न करने के कारण विगत चार वर्षों से उनका उपयोग नहीं किया गया जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

सिगमा-95 बी एम-II (बी एम-II) मध्यवर्ती (I) स्तर परीक्षण उपकरणों का उपयोग लेजर आन्तरिक नौ संचालन प्रणाली (एल आई एन एस) की प्रयोज्यता और सुमेलीकरण की जांच के लिए किया जाता है जो कि एस यू-30 वायुयान का प्रमुख नौसंचालन उपकरण है। उड़ान आँकड़े अभिलेखी (एफ डी आर) परीक्षण उपकरण का उपयोग घटकों जैसे आँकड़े अधिग्रहण यूनिट (डी ए यू) और एफ डी आर के ध्वंस जीविता यूनिट जैसे उपकरणों की जब कभी उनकी प्रयोज्यता संदिग्ध हो, का परीक्षण कार्यान्वित करने के लिए किया जाता है।

वायु सेना मुख्यालय (एयर एच क्यू) ने कुछ अतिरिक्त उपकरण सहित ₹2.46 करोड़ की लागत पर एक बी एम-II और ₹0.53 करोड़ की लागत पर एक एफ डी आर की आपूर्ति हेतु मैसर्स हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) के साथ एक संविदा सम्पन्न किया (15 मार्च 2007)। एच ए एल ने बदले में उपकरण मूल उपकरण निर्माताओं (ओ ई एम) यानि क्रमशः मैसर्स सागेम, फ्रांस और मैसर्स साब, दक्षिण अफ्रीका से ये परीक्षण उपकरण अधिप्राप्त किए। ये परीक्षण उपकरण जिनकी सुपुर्दगी की तारीख से 12 महीने की प्रतिश्रुति थी, फरवरी-मार्च 2009 में 25 उपकरण डिपो (ई डी) में प्राप्त किए गए थे। ये सितम्बर 2009 में 11 विंग वायुसेना को जारी किए गए थे तथा फरवरी 2010 में 11 विंग वायुसेना के चार्ज में लिए गए।

आज तक (नवम्बर 2013) संविदा में कमीशनिंग खण्ड के अभाव में इन परीक्षण उपकरणों का 11 विंग वायुसेना में कमीशन नहीं किया जा सका और ये अभी भी अप्रयोज्य पड़े हुए थे। इसी बीच, चूंकि इन परीक्षण उपकरणों की प्रतिश्रुति समाप्त हो चुकी थी (फरवरी-मार्च 2010), ओ ई एम ने भी परीक्षण उपकरणों की निःशुल्क मरम्मत और अनुरक्षण से इनकार कर दिया।

आगे वायु सेना मुख्यालय ने अतिरिक्त एस यू -30 वायुयान तथा संबद्ध उपकरण की आपूर्ति हेतु मैसर्स एच ए एल के साथ एक और संविदा सम्पन्न किया (30 मार्च 2007) जिसमें ₹2.48 करोड़ लागत का एक बी एम-II शामिल था। यह उपकरण 25 उपकरण डिपो में मार्च 2009 में प्राप्त हुआ, तथा सितम्बर 2009 में 11 विंग वायुसेना को जारी किया और बाद में मुख्यालय पूर्वी वायुसेना कमान के निर्देशों (मई 2011) पर सितम्बर 2011 में 14 विंग वायुसेना को जारी किया गया था। हमने देखा (सितम्बर 2012) कि पुनः संविदा में कमीशनिंग खण्ड की शर्त शामिल न होने के कारण बी एम-II उसकी प्राप्ति (सितम्बर 2011) से ही 14 विंग वायुसेना के पास अप्रयुक्त पड़ा था और अप्रयोज्य हो गया था।

हमने देखा (जनवरी एवं नवम्बर 2012) कि 2010-12 की अवधि के दौरान, 11 विंग और 14 विंग पर एस यू-30 वायुयान के 27 नौसंचालन उपकरण तथा 26 आँकड़ा अधिग्रहण यूनितों पर अधिप्राप्त बी एम-II तथा एफ डी आर परीक्षण उपकरणों की कमीशनिंग न होने के कारण जांच और मरम्मत के लिए एच ए एल को भेजना पड़ा था।

एक लेखापरीक्षा प्रश्न (जनवरी 2012) के उत्तर में कि इन परीक्षण उपकरणों को कमीशन क्यों नहीं किया गया था, 11 विंग ने कहा (जनवरी 2012) कि इन परीक्षण उपकरणों को उन्हें एस यू-30 ब्लॉक-II संविदा के अन्तर्गत आपूर्त किया गया था, जिसमें परीक्षण बेंचों की कमीशनिंग शामिल नहीं थी। कमीशनिंग खण्ड की शर्त शामिल न करने के कारणों का पता लगाने के लिए, हमने यह मामला एयर एच क्यू के साथ उठाया (जून 2012)। एयर एच क्यू ने कहा (जुलाई 2012) कि एस यू-30 वायुयान के लिए ये परीक्षण उपकरण (अर्थात् बी एम-II और एफ डी आर) चार ब्लॉकों में अधिप्राप्त किए गए थे। ब्लॉक I/II, वायुयान तथा संबद्ध उपकरण की अधिप्राप्ति के लिए पहले दो संविदा थी। इन परीक्षण उपकरणों की अधिप्राप्ति का उस समय अनुमान नहीं लगाया जा सका। उसके पश्चात् प्राप्त अनुभव के कारण ब्लॉक III/IV, संविदा में कमीशनिंग खण्ड की शर्त शामिल कर ली गई थी तथा संविदा 40 अतिरिक्त एस यू-30 विमान की अधिप्राप्ति के लिए किया गया। वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2012) कि एफ डी आर की कमीशनिंग के लिए संविदा अभी हस्ताक्षरित किया जाना था तथा एफ डी आर और बी एम-II की मरम्मत के लिए वाणिज्यिक प्रस्ताव प्रक्रियाधीन था।

पहले दो संविदा (ब्लॉक I और II) में कमीशनिंग खण्ड की शर्त शामिल न करने के लिए तथापि एयर एच क्यू द्वारा दिया गया कारण स्वीकार्य नहीं है क्योंकि वायु सेना द्वारा किया गया यह पहला संविदा नहीं था तथा वायुयान एवं उपकरण की अधिप्राप्ति के लिए किसी भी संविदा में कमीशनिंग खण्ड की शर्त को शामिल करना संविदा के लिए अपनाई जाने वाली एक मानक निर्धारित पद्धति है।

इस प्रकार इन संविदा में कमीशनिंग खण्ड की शर्त शामिल न करके, आई ए एफ डी पी पी-2006 उपबंध के अनुच्छेद 14.1 (बी) का पालन करने में विफल रहा जिसमें संविदा के विनिर्देशों के अनुसार उपकरण की सम्पूर्ण क्रियात्मक जांच का प्रावधान है। परिणामस्वरूप ₹5.47 करोड़ की लागत पर अधिप्राप्त उपकरणउनकी अधिप्राप्ति के चार वर्ष से भी अधिक समय से कमीशन नहीं किए जा सके और वे अप्रयोज्य अवस्था में पड़े हुए थे। इसके अतिरिक्त, उपकरण के दोषों की प्रतिश्रुति की अवधि के दौरान न तो उनकी पहचान की जा सकी और न ही उन्हें ओ ई एम को रिपोर्ट किया जा सका।

ड्राफ्ट पैराग्राफ जून 2013 में मंत्रालय को भेजा गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (दिसम्बर 2013)।

अधिप्राप्ति

3.3 यांत्रिक परिवहन निदेशालय वायुसेना मुख्यालय

3.3.1 निदेशालय की भूमिका एवं कर्तव्य

वायुसेना मुख्यालय पर यांत्रिक परिवहन निदेशालय (डी एम टी) का मुखिया प्रधान निदेशक (पी डी) होता है और वह वाहनों की श्रेणियों⁴ और उनके सम्बद्ध उपकरण के संबंध में योजना, पूर्वानुमान, प्रबंध व्यवस्था और बजटिंग के लिए उत्तरदायी है। वाहनों की श्रेणी में वायुसेना की प्रशासनिक, तकनीकी और परिचालन जरूरतों को पूरा करने के लिए मोटे तौर पर वायुयान सहायता वाहन (ए एस वी) और सामान्य प्रयोक्ता वाहन (सी यू वी) शामिल हैं। डी एम टी, वाहनों के परिचालन लेखाकरण और अनुरक्षण के संबंध में नीतियां बनाने तथा उनका कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए भी उत्तरदायी है। डी एम टी, दूर्घटना के मामलों के निपटान, असैनिक वाहनों को किराए पर लेने के लिए संस्वीकृतियां प्राप्त करने, आज्ञाप्ति राशि का भुगतान करने और यांत्रिक परिवहन स्थापना के संशोधन के लिए भी उत्तरदायी है।

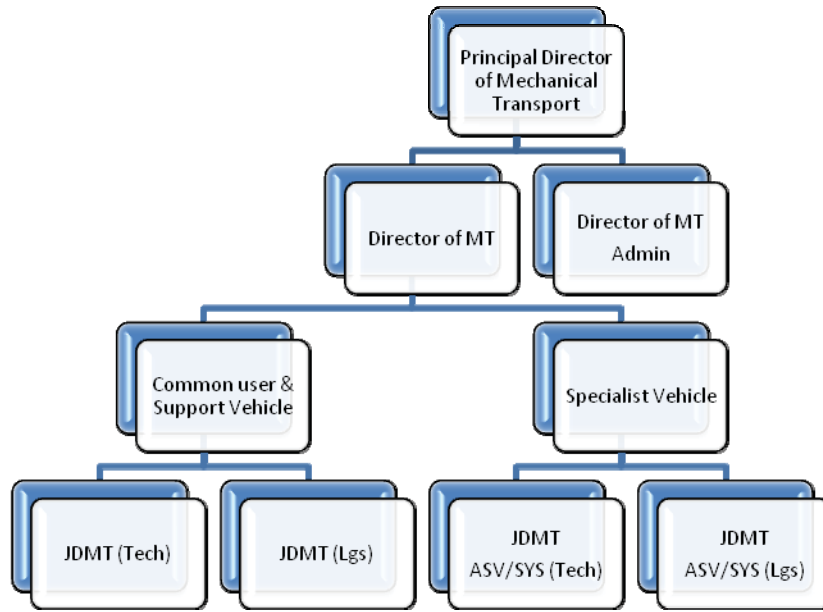
3.3.2 संगठनात्मक ढांचा

पी डी डी एम टी, वायुसेना मुख्यालय, सहायक प्रमुख वायुसेना स्टॉफ (संभार-तंत्र) के माध्यम से वायुसेना अधिकारी अनुरक्षक (ए ओ एम) को रिपोर्ट करता है और उसके निदेशालय में तैनात निदेशक/संयुक्त निदेशक/ उप निदेशक स्तर के अधिकारियों द्वारा सहायता की जाती है। डी एम टी, वायुसेना मुख्यालय के अधीन एयर कमानों के माध्यम से अपनी योजनाएं लागू करता है। परिचालन यूनिटों के यांत्रिक परिवहन (एम टी) स्क्वाड्रन, स्थानीय कमाण्डर के माध्यम से एयर कमान के अधीन कार्य करते हैं। वायुसेना के वायुयान परिचालन यूनिट, ए एस

⁴ सामान्य प्रयोक्ता वाहन -लॉरी 3टन/ 4टन/6.5उपयोगिता वेन (डी सी पी टी), लॉरी आर सी सी, मध्यम रिकवरी वाहन, जल टैंकर, कार 3/4 सीटर, कार 5 सी डब्ल्यू टी (जिप्सी एवं एम एम जीप) ए एल एण्ड एस आर, एल एम आर, स्टेशन वैगन (टाटा सुमो) कोच पैसेंजर, मोटर साईकिल, ट्रक 1टन, अस्पताल-गाडी, हवाई कर्मियों के लिए वेन। हवाई-क्षेत्र सहायक वाहन-सी एफ टी, डी एफ टी, एवं एफ टी पी एम आर एस रीफ्यूलर्स, क्रेन, ट्रैक्टर एवं फोर्क लिफ्टर्स वायुयान विशेषज्ञ वाहन-ए पी पी ए/आई जी एस ए, यू पी ई जी ए/ई जी यू, ए के एस-8एम, नाईट्रोजन वायु चार्जर, जी पी यू, एन आई-सीडी, सेट -300, वायु/एन 2/ओ2 ट्रॉलीयाँ ऑक्सीजन चार्जर और भीमा ट्रॉलीयाँ प्रणाली विशेषज्ञ वाहन-कराज, यूरेल, जिल, गाज, याज, बी टी आर एवं टाट्रा आदि

वी तथा सी यू वी की समय पर प्रबंध व्यवस्था करने और उन्हें जारी करने के लिए डी एम टी पर निर्भर हैं। तथापि, अधिप्राप्ति की कार्रवाही अधिप्राप्ति निदेशालय (डी ओ पी) का उत्तरदायित्व है और भुगतान का उत्तरदायित्व रक्षा लेखा नियंत्रक (सी डी ए) (वायुसेना) आर के पुरम, नई दिल्ली का है। डी एम टी का संगठनात्मक चार्ट नीचे दर्शाया गया है:

संगठनात्मक ढांचा



3.3.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

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

- क्या ए एस वी और सी यू वी मौजूदा नीति के अनुसार अधिप्राप्त किए गए थे,
- क्या ए एस वी परिचालन स्थानों तथा अन्य वायुसेना आधारों के लिए उनके प्राधिकरण के अनुसार और समय पर उपलब्ध कराए गए थे।
- क्या भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) के पास पर्याप्त संख्या में ए एस वी और सी यू वी उपलब्ध थे।

- क्या इन वाहनों की अधिप्राप्ति और सफाई समुचित देखभाल और नियमानुसार की गई थी।

3.3.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र

अप्रैल 2012 से सितम्बर 2012 की अवधि के दौरान डी एम टी वायुसेना मुख्यालय, पश्चिमी वायुसेना कमान (डब्ल्यू ए सी), डब्ल्यू ए सी के अधीन विंग तथा सी डी ए (ए एफ) आर के पुरम, नई दिल्ली पर 2009-10 से 2011-12 की अवधि के अभिलेखों की नमूना जांच की गई थी।

3.3.5 लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्रोत

लेखापरीक्षा निष्कर्षों की बेंचमार्किंग के लिए प्रयुक्त लेखापरीक्षा मापदण्ड निम्न प्रकार से थे:

- सामान्य वित्तीय नियमावली (2005), रक्षा अधिप्राप्ति नियमपुस्तिकाएँ, सार्वजनिक अधिप्राप्ति बिल 2012।
- भारतीय वायुसेना उपकरण विनियमों (आई ए पी-1501), वायुसेना अनुदेशों (ए एफ आई), वायुसेना आदेश (ए एफ ओ) यांत्रिक परिवहन कर्मचारी अनुदेशों (एम टी एस आई), वायुसेना में एकीकृत सलाहकारों (आई एफ ए) के लिए परिचालनों की नियमावली।
- केन्द्रीय सरकार तथा रक्षा लेखा महानियंत्रक (सी जी डी ए) द्वारा समय-समय पर जारी सरकारी नियमावलियाँ, आदेश, दिशानिर्देश एवं अनुदेश।

3.3.6 लेखापरीक्षा प्रणाली

यांत्रिक परिवहन निदेशालय (डी एम टी), डब्ल्यू ए सी मुख्यालय आई ए एफ तथा उसके अधीन इकाईयों, तथा सी डी ए (ए एफ) आर के पुरम का विस्तृत लेखापरीक्षा हेतु चयन किए गए थे। आगामी पैराग्राफों में जिन लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर चर्चा की गई है वे इन इकाईयों को जारी प्रश्नावलियों/ लेखापरीक्षा ज्ञापनों के उत्तरों, अभिलेखों, आंकड़ों तथा सूचना के विश्लेषण पर आधारित हैं। लेखापरीक्षा निष्कर्ष, मंत्रालय/ वायुसेना मुख्यालय को ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफ के रूप में जारी किए गए थे (जुलाई 2013)। जबकि ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफ के

संबंध में मंत्रालय का उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है, मंत्रालय को भेजा गया वायुसेना मुख्यालय का उत्तर (सितम्बर 2013) तथा लेखापरीक्षा को पृष्ठांकित प्रति, प्रतिवेदन में समुचित रूप से शामिल कर लिया गया है।

3.3.7 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.3.7.1 वित्तीय प्रबंधन

डी एम टी, वाहनों की अधिप्राप्ति के लिए पूंजीगत और राजस्व दोनों मुख्य- शीर्षों को संचालित करती हैं। 2009-10 से 2011-12 की अवधि के दौरान इन शीर्षों के अन्तर्गत वर्षवार आबंटन तथा व्यय नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(₹ लाख में)

मुख्य शीर्ष	शीर्ष कोड	शीर्ष के अन्तर्गत संकलन योग्य प्रभारों का विवरण	मद	वर्ष			कुल बचत/अधिव्यय
				2009-10	2010-11	2011-12	
2078 (राजस्व)	742/29	एच ए एल के अलावा विशेष-स्रोत वाहन आरूढ़ विमानन भंडार (अनुक्षण)	आबंटन	799.76	1100.00	1369.44	273.02
			व्यय	680.79	989.73	1325.66	
			बचत	118.97	110.27	43.78	
			अधिव्यय	0.00	0.00	0.00	
2078 (राजस्व)	743/02	लागत और जीवनकाल को ध्यान में रखे बिना सभी नवीनीकरण/प्रतिस्थापन, अनुक्षण/रख-रखाव	आबंटन	3820.31	1983.00	2510.00	1812.83
			व्यय	3471.79	1891.00	1137.69	
			बचत	348.52	92.00	1372.31	
			अधिव्यय	0.00	0.00	0.00	
4076 (पूंजीगत)	919/34	₹10 लाख अथवा अधिक मूल्य तथा 7 वर्ष अथवा अधिक जीवनकाल के भारी और मध्यम वाहनों की अधिप्राप्ति	आबंटन	0.00	0.00	0.00	शून्य
			व्यय	2232.00	2292.00	3894.00	
			बचत	0.00	0.00	0.00	
			अधिव्यय	2232.00	2292.00	3894.00	
4076 (पूंजीगत)	919/36	₹ 10 लाख अथवा अधिक मूल्य तथा 7 वर्ष अथवा अधिक जीवनकाल के उपकरण की मदों (भारी और मध्यम वाहनों के अलावा) की अधिप्राप्ति	आबंटन	4257.00	2482.78	1545.00	शून्य
			व्यय	4257.00	2482.78	1545.00	
			बचत	0.00	0.00	0.00	
			अधिव्यय	0.00	0.00	0.00	

2014 की प्रतिवेदन संख्या 4 (वायु सेना एवं नौसेना)

हमने व्यय को दर्ज करने में निम्नलिखित अनियमितताएं देखी (फरवरी 2013):-

- (i) 2009-2012 की अवधि के दौरान बिना किसी आबंटन के ₹84.18 करोड़ का व्यय, पूंजीगत शीर्ष कोड- 919/34 (भारी तथा मध्यम वाहन) में दर्ज किया गया था। उसके साथ ही डी एम टी इन तीनों वर्षों के दौरान राजस्व कोड शीर्ष 742/29 और 743/02 के अन्तर्गत विनियोगों को पूरी तरह खर्च करने में सक्षम नहीं था। डी एम टी ने कहा (सितम्बर 2013) कि कोड शीर्ष 919/34 के अन्तर्गत व्यय, दिए गए आदेश के विरुद्ध निधि की उपलब्धता के पुष्टीकरण पर ही किया गया था। तथापि, उनके उत्तर में इस कोड शीर्ष में निधि को आबंटन नहीं करने तथा राजस्व कोड शीर्ष 742/ 29 तथा 743/02 के अन्तर्गत विनियोगों को पूर्णतः खर्च करने में डी एम टी की अक्षमता का कोई जिक्र नहीं किया गया था।
- (ii) उप मुख्य- शीर्ष -01- सेना लघु शीर्ष 102 (ए) के साथ पठित पूंजीगत कोड शीर्ष - 919/34 (भारी तथा मध्यम वाहन) में उनकी लागत तथा जीवन को ध्यान में रखे बिना सभी प्रकार के वाहनों की अधिप्राप्ति पर व्यय को दर्ज करने का प्रावधान है।

तथापि, हमने देखा (फरवरी 2013) कि इन सभी वर्षों में विभिन्न ए एस वी की अधिप्राप्ति पर व्यय अनियमित रूप से पूंजीगत कोड शीर्ष-919/36 (अन्य उपकरण व्यापार) में तथा वाहनों की अधिप्राप्ति पर व्यय राजस्व कोड शीर्ष-743/02 (एम टी भण्डार) को दर्ज किया गया था न कि सही शीर्ष 919/34 (भारी तथा मध्यम वाहनों) को।

डी एम टी ने बताया (सितम्बर 2013) कि ए एस वी की अधिप्राप्ति पर व्यय यह मानते हुए कोड शीर्ष 919/36 में दर्ज किया गया था कि ए एस वी भारी तथा मध्यम वाहन नहीं थे। अन्य वाहनों के संबंध में डी एम टी ने कहा कि पहले वर्गीकरण हस्तपुस्तिका के अनुसार, अधिप्राप्ति कोड शीर्ष 743/02 के अन्तर्गत की जा रही थी तथा अब पूंजीगत अधिप्राप्ति, भारी तथा मध्यम वाहन की राजस्व पद्धति का अनुसरण करते हुए कोड शीर्ष 919/34 से की जा रही है।

उनका उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि पहले भी व्यय, पूंजीगत कोड व्यय 919/34 (भारी तथा मध्यम वाहन) में दर्ज किया जाना अपेक्षित था जिसमें ए एस वी भी शामिल हैं।

(iii) सी जी डी ए ने जून 2010 में सिफारिश की थी कि जब तब प्रत्येक बाहरी स्रोत की क्रियाकलाप के लिए एक पृथक शीर्ष खोलने पर अन्तिम निर्णय नहीं ले लिया जाता, तब तक बाहरी स्रोत पर व्यय संबंधित सेवाओं के आकस्मिक/विविध व्यय शीर्ष में दर्ज किया जाए। उपर्युक्त स्थिति के बावजूद, ए एस वी के वार्षिक अनुक्षण संविदाओं (ए एम सी) पर व्यय, अनुक्षण भण्डारों के लिए डी एम टी द्वारा संचालित अन्य राजस्व कोड शीर्ष 742/29 में दर्ज किया गया था।

डी एम टी ने कहा (सितम्बर 2013) कि अब तक बाहरी स्रोत पर व्यय के लिए कोई पृथक कोड शीर्ष चिह्नित नहीं किया गया था, तथा यह व्यय ए एम सी के विरुद्ध था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि बाहरी स्रोत में ए एम सी शामिल है और इसीलिए पृथक कोड शीर्ष न खोले जाने के कारण, ए एम सी पर व्यय, सी जी डी ए द्वारा की गई सिफारिश के अनुसार आकस्मिक/ विविध व्यय शीर्ष में दर्ज किया जाना चाहिए था।

(iv) मालिकाना मद प्रमाणपत्र (पी ए सी) आधार पर अनुक्षण भण्डारों की केन्द्रीय अधिप्राप्ति के संबंध में मांगपत्रों, संविदाओं तथा खरीद की शाक्तियां वित्तीय शाक्तियों के प्रत्यायोजन 2006 (डी एफ पी) की अनुसूची XII (एल 1) में निर्धारित की गई हैं, और इस अनुसूची के अन्तर्गत, ए ओ एम को सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों से ₹10 करोड़ तक की मालिकाना स्वदेशी मदों की खरीद अनुमोदित करने का अधिकार है।

तथापि, हमने देखा (फरवरी 2013) कि पी ए सी आधार पर हिन्दुस्तान एयरोनॉटिकल लिमिटेड (एच ए एल) नासिक डिवीजन (एन डी) से अनुक्षण भण्डार नाइट्रोजन उत्पन्न भण्डारण एवं वितरण स्टेशन की अधिप्राप्ति के लिए, डी एम टी ने अनुसूची XII (ए) के अधीन ₹12.39 करोड़ के ए ओ एम की अनिवार्यता की स्वीकृति (ए ओ एन) प्राप्त की जिसमें ए ओ एम की शक्तियाँ ₹30 करोड़ तक है।

लेखापरीक्षा टिप्पणी के उत्तर में डी एम टी ने कहा (अप्रैल 2013) कि अधिप्राप्ति अनुसूची XII (ए) के अन्तर्गत अनुमोदित थी क्योंकि खरीद रक्षा सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम (पी एस यू) से की गई थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि पी ए सी के अन्तर्गत अनुरक्षण भण्डार की अधिप्राप्ति के लिए ए ओ एम की वित्तीय शक्ति अनुसूची XII (एल 1) (आवश्यकता तथा व्यय के दृष्टिकोण से - स्वदेशी क्षेत्र के उपक्रमों से मालिकाना अधिप्राप्ति करने की शक्ति) के अन्तर्गत है और केवल ₹10.00 करोड़ के लिए है।

इस प्रकार, ए ओ एम की ₹10.00 करोड़ की शक्ति से अधिक ₹12.39 करोड़ की लागत पर नाइट्रोजन उत्पन्न भण्डारण एवं वितरण स्टेशन की उपर्युक्त अधिप्राप्ति अनियमित है।

3.3.7.2 योजना एवं प्रबंधन

डी एम टी, आई ए एफ के सभी निदेशालयों तथा स्थापनाओं की योजना बनाने, प्रावधान करने, तथा ए एस वी और सी यू वी की मांग करने और उन्हें जारी करने के लिए एक केन्द्रीकृत एजेंसी है। हमने देखा (फरवरी 2013) कि वाहनों की अधिप्राप्ति के मामलों को डी एम टी को शामिल किए बिना विभिन्न निदेशालयों द्वारा आगे बढ़ाया गया था। हमने वाहनों की अनियमित अधिप्राप्ति तथा पश्च अधिप्राप्ति प्रबंधन/अनुरक्षण समस्याओं के अतिरिक्त वित्तीय अनियमितता के मामले भी देखे जिनकी चर्चा आगे प्रतिवेदन में की गई है।

वार्षिक योजना के अनुसार, डी एम टी, ए एस वी और सी यू वी दोनों के लिए अधिप्राप्ति योजना (एम टी पी पी) की प्रणाली का अनुसरण कर रहा था जिसे आवश्यकता की स्वीकृति (ए ओ एन) अनुमोदन हेतु रक्षा मंत्रालय को भेजा गया था। अक्टूबर 2007 में, एम ओ डी ने ए एस वी की समय पर अधिप्राप्ति सुनिश्चित करने के लिए लीड समय को कम करने के लिए ए एस वी की अधिप्राप्ति हेतु एम ओ डी का ए ओ एन प्राप्त करने की मांग छोड़ दी।

तथापि, उपरोक्त के बावजूद, हमने सभी प्रकार के ए एस वी में 25 से 100 प्रतिशत तक की कमी देखी (फरवरी 2013) हमने यह भी देखा (फरवरी 2013) कि डी एम टी ने 408 ए एस वी अधिप्राप्त नहीं किए जिनकी योजना चिन्हित परिचालन स्थानों (परिस्थानों) पर स्थायी स्थापना के लिए रक्षा मंत्रालय के अनुमोदन (मई 2004)से परिचालन पराक्रम के पृष्ठपट में बनाई गई थी। परिणामतः आई ए एफ आपरेशन पराक्रम के समय मौजूद उन्हीं परिसीमाओं के साथ परिचालन के लिए बाध्य थी। इन मामलों की विस्तृत चर्चा नीचे की गई है:

(ए) वायुयान सहायता वाहन (ए एस वी)

I यूनिट स्थापना एवं बल

ए एस वी विशेष प्रकार के विशिष्ट उपकरण हैं जिनका उपयोग विभिन्न वायुयानों पर शुरू करना और साफ सफाई की क्रिया-कलापों के लिए किया जाता है और इसलिए वे परिचालन तैयारी में सीधा तथा महत्वपूर्ण भूमिका अदा करते हैं। अतः यह अनिवार्य है कि न केवल सभी ए एस वी को अत्यधिक प्रयोज्य अवस्था में रखा जाए बल्कि प्राधिकरण/यूनिट स्थापना (यू ई) के प्रति उनकी कमियों को भी यथाशीघ्र दूर किया जाए।

मार्च 2012 तक, आई ए एफ के पास 18 प्रकार के ए एस वी थे। हमने देखा (फरवरी 2013) कि सभी प्रकार के ए एस वी की वास्तविक धारिता इस प्रतिवेदन के संलग्नक-1 के अनुसार उनके प्राधिकरण से काफी कम थी। आठ प्रकार के ए एस वी में कमियां 47.83 प्रतिशत और 100 प्रतिशत के बीच थीं, अन्य सात प्रकार के ए एस वी में कमियां 25 प्रतिशत और 36.92 प्रतिशत के बीच थी और शेष तीन प्रकार के ए एस वी में 25 प्रतिशत से कम।

लेखापरीक्षा टिप्पणी के उत्तर में, डी एम टी ने कहा (अप्रैल 2013) कि लेखापरीक्षा द्वारा बताई गई कमी मुख्यतः प्राधिकृत रक्षितों के संदर्भ में थी तथा चूंकि सभी ए एस वी को अब स्वदेशीकृत कर लिया गया था, अतः डिपो रक्षित तथा अनुरक्षण रक्षित करना अपेक्षित नहीं था। डी एम टी ने यह भी कहा (सितम्बर 2013) कि वर्तमान में तीन प्रकार के ए एस वी के संबंध में कमी 0.20 प्रतिशत और 11.68 प्रतिशत के बीच थी तथा अन्य आठ प्रकार के ए एस वी के संबंध में कोई कमी नहीं थी।

उत्तर वस्तुतः गलत है क्योंकि रक्षा मंत्रालय ने प्राधिकृत रक्षितों से छुट नहीं दी थी, बल्कि स्वदेशीकरण के मद्देनजर केवल अनुरक्षण रक्षित 12.5 प्रतिशत से घटा कर 10 प्रतिशत कर दिया था। वायुसेना मुख्यालय भी ए एस वी की कमी/निवल मांग⁵ पर पहुंचने के लिए अपनी वार्षिक अधिप्राप्ति योजनाओं में अनुरक्षण रक्षित भी शामिल कर रहा था। इसके अतिरिक्त, यद्यपि ए एस वी स्वदेशीकृत कर लिए गए थे, तथापि वे बाजार में सहजता से उपलब्ध नहीं थे। उत्तर में शेष सात प्रकार की ए एस वी की कमी के बारे में भी कोई जिक्र नहीं किया गया था। ए एस वी की धारिता में कमी का आई ए एफ की परिचालन तैयारी से सीधा संबंध था।

⁵ अधिप्राप्ति अनुमोदित पैमानों के प्रति कमियों के लिए केवल वार्षिक रूप से की जाती है। तदनुसार, निवल मांगों की गणना यूनिट स्थापना (यू ई) अर्थात् प्राधिकरण जमा रक्षित घटा परिसम्पत्तियां के रूप में की जाती है।

II परिचालन स्थानों पर ए एस वी की सकल अपर्याप्तता

ऑपरेशन पराक्रम⁶ के दौरान, परिचालन स्थानों पर ए एस वी आई ए एफ द्वारा समग्र रूप से अपर्याप्त पाए गए थे तथा वे टुकड़ियों⁷ के अनुरूप नहीं थे। इस बात को तथा मूल आधारों से ए एस वी के परिवहन/ आवाजाही में अवरोधों के मद्देनजर, यह महसूस किया गया था कि परिचालन स्थानों पर विशेषज्ञ वाहनों की स्थायी तैनाती करना अनिवार्य होगा। तदनुसार, रक्षा मंत्रालय मई 2004 में परिचालन स्थानों पर पूर्व तैनाती हेतु अतिरिक्त ए एस वी की अधिप्राप्ति के लिए सहमत हो गया। प्रत्येक परिचालन स्थान पर ए एस वी की आवश्यकता के बारे में सभी कमान मुख्यालयों के परामर्श तथा वायुसेना मुख्यालय पर दीर्घकालिक विचार-विमर्श के पश्चात् वायुसेना अध्यक्ष (सी ए एस) द्वारा अक्टूबर 2007 में ₹132.09 करोड़ लागत से 408 अतिरिक्त ए एस वी की अधिप्राप्ति का सैद्धान्तिक अनुमोदन प्रदान किया गया था।

हमने देखा (फरवरी 2013) कि इन अतिरिक्त 408 ए एस वी की अधिप्राप्ति ऑपरेशन पराक्रम में ए एस वी की आवश्यकता के बावजूद अक्टूबर 2007 में सी ए एस के "सैद्धान्तिक अनुमोदन" से परे प्रगति नहीं की गई थी। हमने यह भी देखा (फरवरी 2013) कि इस कमी को पूरा करने के लिए, डब्ल्यू ए सी मुख्यालय, आई ए एफ ने अधिकतम एक वर्ष की अवधि के लिए एक चरणबद्ध तरीके से परिचालन स्थानों पर ए एस वी की पूर्व तैनाती के लिए चरण I डब्ल्यू एस सी बलों के लिए और चरण II "कमान के बाहर" के बलों के लिए इन ए एस वी के अस्थाई आबंटन के लिए कमान के अन्दर इकाईयों से उधार पर, एक अस्थाई व्यवस्था (फरवरी 2012) की थी। इसका उद्देश्य निर्दिष्ट परिचालन स्थानों पर बलों के शीघ्र संचालन में सहायता करना था, जिससे हवाई उठानों से अथवा असैनिक किराए के ट्रकों पर निर्भरता कम होगी और मूल आधारों से परिचालन स्थानों तक ए एस वी के परिवहन/आवाजाही में आने वाली रुकावटों का भी ध्यान रखा जा सकेगा।

चरण-I में, नौ प्रकार के 67 ए एस वी, पश्चिमी वायुसेना कमान के बलों के लिए तत्काल अग्रणी स्थानों पर तैनात किए जाने थे, परन्तु हमने देखा (फरवरी 2013) कि 67 के विरुद्ध, चरण II के 46 ए एस वी (69 प्रतिशत) तथा चरण -II के अन्तर्गत समस्त मात्रा डब्ल्यू एसी के परिचालन स्थानों पर अभी (जून 2012) तैनात की जानी थी।

⁶ ऑपरेशन पराक्रम, 11 महीने लम्बा सीमा स्टैंड ऑफ, संसद पर 13 दिसम्बर 2001 के उग्रवादी हमले के शीघ्र पश्चात् हुआ।

⁷ टुकड़ी का अर्थ आई ए एफ के लड़ाकू वायुयानों/ हेलिकॉप्टर इकाईयों तथा सहायक बेडों की विशेष/कर्तव्य उद्देश्य के लिए दूसरे वायु आधार परिचालन स्थान पर तैनाती से है।

डी एम टी ने कहा (अप्रैल 2013) कि रक्षित के प्रति ए एस वी अधिप्राप्त न करने का निर्णय काफी देर से लिया गया था।

चूंकि अधिप्राप्ति न करने के निर्णय और कारणों सहित डी एम टी द्वारा उसके उत्तर में कोई दस्तावेजी प्रमाण नहीं दिया गया था, अतः हमने मामले की आगे प्रगति न करने के कारणों के बारे में विशेष रूप से पूछताछ की (सितम्बर 2013) जैसे अतिरिक्त 408 ए एस वी अधिप्राप्त न करने का निर्णय कब लिया गया था; इस प्रस्ताव का अनुमोदन किसने किया; और क्या मंत्रालय को मामले की और प्रगति न करने की सूचना दी गई थी।

डी एम टी ने हमारे द्वारा मांगे गए अपेक्षित स्पष्टीकरणों/साक्ष्य को नहीं दिया और केवल यही कहा (सितम्बर 2013) कि मिताहार उपायों तथा निधियों की सीमित उपलब्धता के कारण रक्षित के विरुद्ध ए एस वी अधिप्राप्त न करने का निर्णय लिया गया था। इसके अतिरिक्त, चरण-I तथा चरण-II के अन्तर्गत शेष ए एस वी की पूर्व तैनाती के संबंध में सितम्बर 2013 की स्थिति प्राप्त करने पर कोई उत्तर नहीं दिया गया था।

इस प्रकार, डी एम टी का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि तथ्य यह है कि आई ए एफ, ए एस वी की उपलब्धता के संबंध में उन्हीं सीमाओं के साथ परिचालन करने पर बाध्य था जो आपरेशन पराक्रम के समय विद्यमान थी।

III मरम्मत संचय/ अप्रयोज्यता

ए एस वी की पहली मरम्मत अधिष्ठापन के आठ वर्षों के पश्चात् तथा दूसरी मरम्मत पहली मरम्मत से चार वर्ष पूरा होने के पश्चात् अथवा अधिष्ठापन के 12 वर्षों के पश्चात् देय होती हैं। हमने देखा (फरवरी 2013) कि जून 2012 तक 8 बी आर डी पर एक प्रकार की ए एस वी के अतिरिक्त स्वेदशी ए एस वी के लिए मरम्मत सुविधा विद्यमान नहीं थी। परिणामतः, डब्ल्यू ए सी मुख्यालय के अधीन विभिन्न इकाईयों द्वारा धारित 663 ए एस वी में से, मई 2012 तक 113 ए एस वी मरम्मत हेतु देय थे। इन 113 ए एस वी का अधिष्ठापन 1993 और 2003 के बीच किया गया था तथा 2001 और 2011 के बीच पहली मरम्मत के लिए देय थे, परन्तु मरम्मत सुविधा उपलब्ध न होने के कारण मई 2012 तक उनकी मरम्मत नहीं की गई थी। हमने यह भी देखा (जुलाई 2013) कि डब्ल्यू ए सी मुख्यालय के अधीन विभिन्न इकाईयों द्वारा

धारित 52 ए एस वी 11 महीनों से 81 महीनों तक की लम्बी अवधियों के लिए अप्रयोज्य रहे थे (अप्रैल 2013)।

प्रत्युत्तर में, डी एम टी ने कहा (अप्रैल 2013) कि ए एस वी की मरम्मत नीति वायुसेना मुख्यालय द्वारा जुलाई 2012 में बदल दी गई थी और उसके स्थान पर एक जीवन काल चक्र धारणा शुरू की गई थी। तदनुसार, वार्षिक अनुरक्षण संविदा (ए एम सी) के माध्यम से 15 वर्ष के जीवनकाल के लिए सभी ए एस वी का अनुरक्षण किया जा रहा था। डी एम टी ने यह भी कहा (अप्रैल 2013) कि लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए 52 ए एस वी में से, 40 ए एस वी अप्रयोज्य थे क्योंकि उनके ए एम सी मौजूद नहीं थे। सभी ए एस वी के लिए ए एम सी की अनुपलब्धता/ 52 ए एस वी की दीर्घकालिक अप्रयोज्यता के तथ्य को स्वीकार करते हुए, डी एम टी ने आगे कहा (सितम्बर 2013) कि पहले ये 52 ए एस वी स्थानीय संसाधनों के माध्यम से अनुरक्षित किए जा रहे थे जिसके परिणामस्वरूप बढ़ी हुई अप्रयोज्यता हुई और आज तक अधिकतर ए एस वी ए एम सी के अन्दर आते थे और प्रयोज्यता दर 95 प्रतिशत थी।

डी एम टी का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि न तो उनके उत्तर के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य, और न ही मई 2012 तक मरम्मत के लिए देय 113 ए एस वी और 52 अप्रयोज्य ए एस वी की प्रयोज्यता स्थिति के संबंध में प्राप्त की जाने वाली स्थिति के बारे में बताया गया था।

इस प्रकार, तथापि, जबकि जीवनकाल चक्र धारणा शुरू करने के पश्चात ए एस वी के लिए मरम्मत सुविधाओं का सृजन नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप उनके लाभप्रद जीवन के दौरान अनुरक्षण हेतु ए एस वी के लिए ए एम सी हुआ, डी एम टी द्वारा सभी ए एस वी के लिए ए एम सी नहीं किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप 113 ए एस वी की मरम्मत नहीं हुई और 52 ए एस वी की दीर्घकालिक अप्रयोज्यता हुई।

IV अनुपयुक्त भीमा ट्रालियों की अधिप्राप्ति

अक्टूबर 2007 में अनुमोदित ए एस वी (2007-08) के लिए प्राथमिकता अधिप्राप्ति योजना (पी पी पी)⁸ में तीन एस यू-30 वायुयान परिचालित वायुसेना इकाईयों के लिए 37 स्व- प्रेरित

⁸ वित्तीय शक्तियों के प्रत्यायोजन (राजस्व) पर रक्षा मंत्रालय के आदेशों (2006) में वायुसेना मुख्यालय द्वारा केन्द्रीयकृत अधिप्राप्ति हेतु एक राजस्व प्राथमिकीकृत अधिप्राप्ति योजना बनाने का प्रावधान है।

भीमा⁹ ट्रॉलियों की अधिप्राप्ति शामिल थी। तदनुसार, अधिप्राप्ति महानिदेशालय (डी ओ पी) ने ₹6.63 करोड़ की लागत पर 37 ट्रॉलियों की आपूर्ति हेतु मैसर्स टी पी एस इनफ्रास्ट्रक्चर को एक आपूर्ति आदेश दिया (मार्च 2009), जिसे बाद में तीन एस यू-30 वायुयान परिचालित वायुसेना इकाइयों के लिए 12 ट्रॉलियों तथा बिना एस यू-30 इकाइयों के लिए शेष 25 ट्रॉलियों द्वारा संशोधित (दिसम्बर 2010) कर दिया गया था।

एस यू-30 इकाइयों के लिए भीमा ट्रॉलियों की आवश्यकता में परिवर्तन के संबंध में एक लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में (जून 2012), डी एम टी ने कहा (अक्टूबर 2012) कि क्षेत्रीय परीक्षणों के दौरान, यह देखा गया था कि अधिप्राप्त भीमा ट्रॉलियाँ एस यू-30 वायुयान के लिए उपयुक्त नहीं थीं; प्रेषिती बदल दिए गए थे (दिसम्बर 2010); तथा एस यू-30 इकाइयों के लिए उसी आपूर्तिकर्ता से अगले वर्षों की अधिप्राप्ति योजनाओं के प्रति और 32 ट्रॉलियों की अधिप्राप्ति प्रगति भी नहीं की गई थी।

ट्रॉलियों के बिना एस यू-30 परिचालित इकाइयों को विचलन के संबंध में हमारी अगली टिप्पणी (फरवरी 2013) के उत्तर में डी एम टी ने कहा (अप्रैल 2013) कि ये ट्रॉलियाँ एस यू-30 इकाइयों के अतिरिक्त इकाइयों द्वारा उपयोग हेतु उपयुक्त और प्रभावी पाई गई थीं तथा वायुसेना मुख्यालय द्वारा उन्हें उन अन्य इकाइयों को विचलन करने का सचेत निर्णय लिया गया था जहां इनका प्रयोग किया जा सकता था। हमने 51 ट्रॉलियों की अधिक धारिता (अप्रैल 2013) भी देखी (जुलाई 2013) तथा इस तथ्य के बावजूद कि वे इन तीन इकाइयों के लिए उपयुक्त नहीं पाई गई थी, एस यू-30 इकाइयों को 12 ट्रॉलियाँ आबंटित करने के औचित्य के संबंध में एक विशेष प्रश्न किया (सितम्बर 2013)। तथापि, डी एम टी ने कोई टिप्पणी नहीं की (सितम्बर 2013)।

इस प्रकार, तथ्य यह है कि ₹6.63 करोड़ मूल्य की 37 ट्रॉलियों की समस्त अधिप्राप्ति से अभिप्रेत उद्देश्य पूरा नहीं हुआ क्योंकि वे एस यू-30 इकाइयों के लिए अनुपयुक्त पाई गई थीं। ज्यादा महत्वपूर्ण यह है, कि एस यू-30 इकाई एक उपयुक्त ए एस वी से वंचित रहे जिसकी परिचालन तैयारी के लिए महत्वपूर्ण भूमिका है।

⁹ स्व नोदित वायुयान शस्त्र भासित ट्रॉली(ए डब्ल्यू एल -1000)

V मिग बायसन वायुयान के जमीनी विद्युत इकाईयों की अनियमित अधिप्राप्ति

रक्षा उत्पादन एवं आपूर्ति विभाग (डी डी पी एण्ड एस) ने अनुबद्ध किया था (अक्टूबर 1999) कि रक्षा भण्डार का स्वदेशीकरण तब तक पूरा नहीं होगा जब तक दो स्रोत पूरी तरह से विकसित नहीं कर लिए जाते जिसे न केवल प्रतिस्पर्धा सुनिश्चित होगी, बल्कि इससे किसी एकल स्रोत पर सरकार की निर्भरता भी कम होगी। डी डी पी एण्ड एस ने अन्य बातों के साथ-साथ अतिरिक्त स्वदेशी स्रोतों के विकास की गति बढ़ाने की दृष्टि से कड़ाई से अनुपालन के लिए निम्नलिखित पद्धति जारी की (अक्टूबर 1999)।

- वहां, जहां केवल एक एकल विकसित स्रोत है अथवा वहां, जहां दो से अधिक स्रोतों की आवश्यकता महसूस की गई है, पहली मांग का केवल 20 प्रतिशत ही विकसित किए जाने वाले नए स्रोत पर एक शैक्षिक आदेश के रूप में स्थापन हेतु चिन्हित किया जाना चाहिए। तथापि यह प्रतिशतता यह सुनिश्चित करने के लिए आशोधित की जा सकती है कि आवृत्त मात्रा आर्थिक उत्पादन हेतु व्यवहार्य है। यह आदेश सामान्य प्रणाली के अनुसार निविदाएं आमंत्रित करने के लिए दिया जाना चाहिए।
- मांगपत्र की शेष मात्रा सामान्य प्रणाली अनुसार पहले से ही विकसित स्रोत (स्रोतों) से अधिप्राप्त की जाती है।

तदनुसार, वर्ष 2005-06 के लिए अनुमोदित वार्षिक अधिप्राप्ति योजना के अनुसार ₹12.95 करोड़ की कुल लागत पर 70 बायसन ट्रेलर-आरूढ़ जमीनी विद्युत इकाईयों (जी पी यू) के विकास और अधिप्राप्ति के लिए मामला शुरू करते समय (दिसम्बर 2005), वायुसेना मुख्यालय ने मैसर्स माक कन्ट्रोल (मैसर्स माक) उस समय विकसित एकमात्र स्वदेशी स्रोत से ₹9.40 करोड़ की कुल लागत पर 47 जी पी यू अधिप्राप्त करने का प्रस्ताव किया (दिसम्बर 2005), और निर्णय लिया कि शेष 23 जी पी यू अन्य स्रोतों से अधिप्राप्त किए जाने चाहिए। यदि और कोई फर्म एक उपयुक्त आदिप्रारूप विकसित करने के लिए सक्षम नहीं थी, तो शेष 23 जी पी यू भी इस “विकल्प खण्ड” के अन्तर्गत मैसर्स माक से अधिप्राप्त किए जाने थे। तथापि एकीकृत वित्तीय सलाहकार (आई एफ ए) ने परामर्श दिया (अप्रैल 2006) कि अन्य दो फर्मों अर्थात् मैसर्स स्टेटकॉन पॉवर कन्ट्रोल्ल्स तथा मैसर्स अवीश एविएशन (एच ए एल नासिक के माध्यम से) इन जी पी यू के विकास की लाईन में थी, अतः वायुसेना मुख्यालय 50 प्रतिशत मात्रा पहले से ही विकसित स्रोत से अधिप्राप्त करने तथा शेष मात्रा इन दो फर्मों द्वारा जी पी यू विकसित करने में विफलता के मामले में मैसर्स माक के विकल्प/पुनरावृत्त आदेश खण्ड के अन्तर्गत अधिप्राप्त कर सकता था। आई एफ ए के परामर्श को स्वीकार करते हुए, प्रस्ताव

वायुसेना मुख्यालय द्वारा 35 जी पी यू अर्थात 50 प्रतिशत, ₹7.00 करोड़ की कुल लागत पर मैसर्स माक से अधिप्राप्ति हेतु संशोधित किया गया था (अप्रैल 2006) और उसे ए ओ एम द्वारा अनुमोदित (मई 2006) भी कर लिया गया था।

तथापि, हमने देखा कि वायुसेना मुख्यालय ने अधिप्राप्ति प्रक्रिया शुरू नहीं की तथा इसके बजाए ₹17.62 करोड़ की अनुमानित लागत पर 70 स्व- नोदित जी पी यू की अधिप्राप्ति हेतु एक नया मामला शुरू कर दिया (दिसम्बर 2006)। बाद में डी एम टी ने अधिप्राप्ति निदेशालय से एक मांग की (दिसम्बर 2006) जिसने ₹14.92 करोड़ की लागत पर 70 जी पी यू (स्व-नोदित) की आपूर्ति हेतु मैसर्स एच ए एल (नासिक मण्डल) को एक आपूर्ति आदेश दिया (जनवरी 2008)। इस प्रस्ताव हेतु सी एफ ए से कोई ए ओ एन प्राप्त नहीं किया गया था। जी पी यू की दिसम्बर 2009 तथा अप्रैल 2010 के बीच सुपुर्दगी की गई थी।

हमने उपर्युक्त अधिप्राप्ति में निम्नलिखित अनियमितताएं देखी (फरवरी 2013):-

- ₹12.95 करोड़ की लागत पर 70 बायसन ट्रेलर आरूढ़ जी पी यू की अधिप्राप्ति हेतु रक्षा मंत्रालय के अनुमोदन के विरुद्ध, वायुसेना मुख्यालय ने रक्षा मंत्रालय को परिवर्तित आवश्यकता/ लागत बताए बिना तथा रक्षा मंत्रालय के अनुमोदन के बिना ₹14.92 करोड़ की लागत पर मैसर्स एच ए एल (नासिक मण्डल) से 'स्व- नोदित' जी पी यू अधिप्राप्त किए।
- आई एफ ए की सहमति तथा मई 2006 में ए ओ एम का "सैद्धान्तिक अनुमोदन", मैसर्स माक से ₹7.00 करोड़ की लागत पर केवल 35 जी पी यू की अधिप्राप्ति हेतु था, जबकि ₹17.62 करोड़ की लागत पर 70 जी पी यू के लिए मांगपत्र दिसम्बर 2006 में दिया गया था और ₹14.92 करोड़ की लागत पर उसका आपूर्ति आदेश मैसर्स एच ए एल (नासिक मण्डल) को जनवरी 2008 में दिया गया था। हमने संशोधित प्रस्ताव हेतु आई एफ ए/सी एफ ए का कोई अनुमोदन नहीं पाया।

उपर्युक्त लेखापरीक्षा टिप्पणी के उत्तर (फरवरी 2013)में, डी एम टी ने कहा (अप्रैल 2013 और सितम्बर 2013) कि बाद में (दिसम्बर 2006) उपर्युक्त दो विक्रेताओं द्वारा विकसित बायसन जी पी यू अनुमोदित कर दिए गए थे तथा प्रस्ताव हेतु निवेदन जारी किया गया था जिसमें मैसर्स एच ए एल, एल1 के रूप में उभरी थी, तदनुसार, आपूर्ति आदेश मैसर्स एच ए एल को

दिया गया था; और मंत्रालय का संशोधित अनुमोदन अपेक्षित नहीं था क्योंकि मात्रा और आवश्यकता में कोई परिवर्तन नहीं था।

डी एम टी का तर्क सही नहीं है क्योंकि विनिर्देशन में ट्रेलर- आरूढ़ से स्व- नोदित के तथा लागत के ₹12.95 करोड़ से ₹14.92 करोड़ के परिवर्तन हुए थे। वायुसेना मुख्यालय ने संशोधित प्रस्ताव हेतु आई एफ ए/सी एफ ए का अनुमोदन भी प्रस्तुत नहीं किया।

(बी) सामान्य प्रयोक्ता वाहन (सी यू वी)

I संकटकालीन देख-भाल एम्बुलेंसो की अनियमित अधिप्राप्ति

डी एम टी, सामान्य प्रयोक्ता वाहनों (सी यू वी) के संबंध में योजना बनाने, पूर्वानुमान, प्रावधान तथा बजटिंग के लिए उत्तरदायी है जिनमें भारी तथा हल्के दोनों एम्बुलेंस शामिल हैं। इस उद्देश्य के लिए, डी एम टी, ए ओ एन अनुमोदन हेतु रक्षा मंत्रालय को एक समेकित मोटर वाहन परिवहन अधिप्राप्ति योजना (एम टी पी पी) भेजता है।

हमने देखा (फरवरी 2013) कि उपर्युक्त पद्धति के विपरीत, ₹9.24 करोड़ की लागत पर 25 सकटकालीन देखभाल एम्बुलेंसों को (सी सी ए), डी एम टी, जो इस उद्देश्य के लिए एक निर्दिष्ट और विशेषज्ञ निदेशालय था, की बजाए महानिदेशक चिकित्सा सेवाएं (डी जी एम एस) द्वारा अधिप्राप्त किया गया था (जनवरी 2010)। इसके अतिरिक्त, अधिप्राप्ति विशेषज्ञ चिकित्सा वाहनों सहित 'भारी तथा मध्यम वाहनों' के लिए बनाए गए पूंजीगत कोड शीर्ष 919/34 के बजाए व्यापार से 'अन्य उपकरण' के लिए बनाए गए पूंजीगत कोड शीर्ष 919/36 के अन्तर्गत की गई थी। हमने यह भी देखा (फरवरी 2013) कि अधिप्राप्ति यह कहते हुए वित्तीय शक्तियों के प्रत्यायोजन की अनुसूची XII (जे 1 ए)¹⁰ के अन्तर्गत आई एफ ए के परामर्श से उप-वायुसेना अध्यक्ष (वी सी ए एस) की शक्तियों का प्रयोग करते हुए की गई थी कि एम्बुलेंस न तो शल्की थी और न ही मापक्रम के लिए प्रस्तावित थी।

¹⁰ अनुसूची XII "अनुरक्षण भण्डारों की अधिप्राप्ति" मांगपत्रों, संविदाएँ और खरीद संस्वीकृत करने की शक्तियों के संबंध में; जे 1 ए प्राधिकृत/शल्की नहीं किए गए उपकरण के लिए व्यय के अनुमोदन के संबंध में; वी सी ए एस/ डी सी ए एस/ए ओ एम की शक्तियाँ आई एफ ए परामर्श के बिना 'शून्य' और आई ए एफ परामर्श से ₹10.00 करोड़ है।

हमने यह भी देखा (फरवरी 2013) कि ए ओ एम ने बाद में इन सी सी ए की मापक्रम के लिए निदेश दिया था (जनवरी 2011)। इसके अतिरिक्त, इस अनुसूची के अन्तर्गत शक्तियां, “अनुरक्षण” भण्डारों की अधिप्राप्ति के प्रति सीमित/ नियंत्रित हैं और इसलिए उनमें मापक्रम के बिना चिकित्सा उपकरण की अधिप्राप्ति शामिल नहीं है।

डी एम टी ने कहा (सितम्बर 2013) कि चिकित्सा निदेशालय सहित सभी निदेशालयों को उनके द्वारा डी एम टी के माध्यम से वाहनों की अधिप्राप्ति सुनिश्चित करने का अनुदेश दिया गया था (सितम्बर 2013) कि खरीद रक्षा मंत्रालय के आदेशों (सितम्बर 2007) के अनुसार रक्षा अधिप्राप्ति नियमपुस्तिका (2006) में निर्धारित राजस्व अधिप्राप्ति पद्धति के अनुसरण में कोड शीर्ष 919/36 (पूँजीगत कोड) के अन्तर्गत की गई थी, और वह सही थी।

वायुसेना मुख्यालय का उत्तर सही नहीं है क्योंकि रक्षा मंत्रालय के आदेशों (सितम्बर 2007) के अनुसार अपनाई गई राजस्व अधिप्राप्त प्रणाली राजस्व स्वरूप की केवल उन्हीं प्राणलियों के संबंध में अनुमत थीं, जहां व्यय पहले पूँजीगत शीर्ष की बजाए राजस्व शीर्ष में दर्ज किया जा रहा था, न कि पहली बार अधिप्राप्त की जा रही मदों के लिए।

II स्टाफ कारों की बाहरी स्रोतों में असाधारण विलम्ब

वार्षिक मोटर परिवहन अधिप्राप्ति योजना (एम टी पी पी) 2007-08 से संबंधित प्रस्ताव की जांच करते समय तथा आवश्यकता के दृष्टिकोण से अनुमोदन प्रदान करते समय, रक्षा मंत्रालय ने देखा था (अक्टूबर 2007) कि जहां तक बाहरी स्रोतों का संबंध है आई ए एफ द्वारा बहुत कम प्रयास किया गया है जबकि नौसेना दिल्ली जैसे स्थान पर स्टाफ कारों की लगभग समस्त आवश्यकता बाहरी स्रोतों से कर सकती थी। मंत्रालय ने यह भी निदेश दिया कि आई ए एफ को वायुसेना पर तैनात अपने अधिकारियों और अपनी किरायेदार ईकाइयों के प्रयोग हेतु वायुसेना ईकाइयों नई दिल्ली (ए एफ एन डी) द्वारा स्टाफ कारों¹¹ और कार 5 सी डब्ल्यू टी¹² की बाहरी स्रोतों की संभावना पर विचार करना चाहिए जैसा कि नौसेना द्वारा किया जा रहा था। रक्षा मंत्रालय द्वारा नवम्बर 2007 में चार वर्ष की अवधि से अधिक उधार पर लिए गए वाहनों को उनके चालकों सहित संबंधित इकाइयों को लौटाने के संबंध में निर्देश भी जारी किए गए थे। प्राधिकरण से अधिक संख्या में ए एफ एन डी द्वारा उधार पर ली गई स्टाफ कारों की एक बड़ी मात्रा के मद्देनजर, वायुसेना मुख्यालय ने दिसम्बर 2007 में स्टेशन

¹¹ अधिकृत अधिकारियों के परिवहन हेतु

¹² शांति और परिचालनों के दौरान कार्यों हेतु परिवहन

प्राधिकारियों को लागत लाभ विश्लेषण करने के पश्चात असैनिक बाजार से हल्के वाहन किराए पर लेने का निदेश दिया जैसा कि थलसेना तथा नौसेना द्वारा किया जा रहा था। वायुसेना मुख्यालय ने यह भी निदेश जारी किए थे (जनवरी 2008) कि हल्के वाहन चार वर्ष से अधिक के लिए उधार पर नहीं लिए जाने चाहिए क्योंकि यह अवधि मामलों के विवरण उठाने और वायुसेना स्टाफ स्थापना समिति (ए एफ एस ई सी) के माध्यम से उनकी स्थापनाओं (वाहनों की संख्या) को संशोधित करने के लिए पर्याप्त समझी गई थी। तदनुसार, ए एफ एन डी ने ग्रुप कैप्टन तथा उससे नीचे के दरजे के अधिकारियों के लिए ए एफ एन डी द्वारा 115 स्टाफ कारों की बाहरी स्रोतों से लेने की सिफारिश की (अप्रैल 2008), जिससे ₹1.95 करोड़ की एक वार्षिक बचत की जा सकती थी।

हमने देखा (फरवरी 2013) कि ए एफ एन डी की सिफारिश (अप्रैल 2008) के बावजूद, वायुसेना मुख्यालय को स्टाफ कारों की बाहरी स्रोतों को अभी शुरू करनी थी। परिणामतः ₹1.95 करोड़ के व्यय की प्रत्याशित वार्षिक बचत इन सभी वर्षों में नहीं की जा सकी। हमने यह भी देखा (फरवरी 2013) कि 156 वाहनों के अनुमोदन के विरुद्ध, ए एफ एन डी के पास मार्च 2012 तक केवल 475 वाहन थे। इनमें से, प्राधिकरण से अधिक संख्या में रखे गए 319 वाहनों को निचले संघटकों से किराए पर लिया गया था। बहुत से मामलों में उधार की चार वर्ष की अधिकतम सीमा भी पार हो चुकी थी तथा डी एम टी ने ए एफ एन डी को उधार पर इन वाहनों को आगे रखने के लिए इसके लिए नए आदेश जारी कर दिए थे। इस प्रकार, डी एम टी तथा ए एफ एन डी दोनों ने हल्के वाहनों की बाहरी स्रोत, वाहनों को उधार पर लेने तथा उधार पर लिए गए वाहनों को उनके चालकों सहित लौटाने के संबंध में एम ओ डी के आदेशों का उल्लंघन किया था।

लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार करते हुए, डी एम टी ने रक्षा मंत्रालय के आदेशों के उल्लंघन का कारण ए एफ एन डी के वाहनों की इकाई पात्रता (यू ई) का संशोधन न करना बताया (सितम्बर 2013) और कहा कि इन वाहनों को ए एफ एन डी को उधार पर इसलिए देना पड़ा क्योंकि उनकी यू ई संशोधित नहीं की जा सकी। बाहरी स्रोतों के संबंध में, डी एम टी ने कहा कि वह कमी के विरुद्ध अनुमत थी और चूंकि यू ई के विरुद्ध ए एफ एन डी पर वाहनों की कोई कमी नहीं थी, अतः वाहनों की बाहरी स्रोतों का सहारा नहीं लिया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि उसमें यू ई का संशोधन न करने के कारणों की व्याख्या नहीं की गई थी। तथ्य यह है कि ए एफ एन डी द्वारा निचले संघटकों वाले वाहनों की एकत्रीकरण के द्वारा उनके प्राधिकरण से अधिक उधार पर वाहनों का इस्तेमाल जारी है। इसके अतिरिक्त,

वाहनों की बाहरी स्रोतों पर ₹1.95 करोड़ की परिकल्पित (अप्रैल 2008) वार्षिक बचत प्राप्त नहीं हुई है।

III नए प्रकार के वाहनों की शुरुआत

संगत आदेशों¹³ के अनुसार, मौजूदा अनुरक्षण शल्की मद का संशोधित रूपान्तर वाली मद के साथ प्रतिस्थापन पर, अन्य बातों के साथ, निम्न परिस्थितियों में आई एफ ए की पूर्व सहमति से विचार किया जाएगा:-

- (क) यदि मौजूदा मद का उत्पादन नहीं हो रहा ।
- (ख) यदि मौजूदा शल्की मद अनावश्यक है।
- (ग) यदि नया रूपान्तर लागत प्रभावी है।

इसके अतिरिक्त, रक्षा अधिप्राप्ति नियम पुस्तिका (डी पी एम 2006 एवं 2009) में यह प्रावधान है कि अधिप्राप्त की जाने वाली सामानों की गुणवत्ता, प्रकार और मात्रा के संबंध में विनिर्देशन, अधिप्राप्तकर्ता संगठनों की विशिष्ट आवश्यकताओं के मद्देनजर स्पष्ट रूप से उल्लिखित किया जाना चाहिए । इस प्रकार से परिकल्पित विनिर्देशन को फालतू तथा गैर- अनिवार्य कारकों को शामिल किए बिना संगठन की मूल आवश्यकताओं को पूरा करना चाहिए जिसके परिणामस्वरूप अकारण व्यय हो सकता है।

रक्षा मंत्रालय ने यह अनुदेश भी जारी किए थे (मई 2010) कि आधार मॉडल के अनुरूप प्रतिस्थापन एक आधार मॉडल द्वारा तब तक कड़ाई से नहीं किया जाना चाहिए जब तक उन्नत मॉडल परिचालन तथा अन्य कारणों से आवश्यक न हो, जबकि तैनाती का वही स्टेशन होना चाहिए जहां वाहन अनुपयोगी घोषित किए जा रहा था।

¹³ “स्वेदशी उपकरण की खरीद के अनुमोदन ” से संबंधित अनुसूची XII (जे 2) मौजूदा शल्की मद का एक संशोधित रूपान्तर के साथ प्रतिस्थापन (क) यदि मौजूदा मद का उत्पादन नहीं हो रहा/ अप्रचलित है अथवा (ख) यदि मौजूदा शल्की मद अप्रचलित है अथवा (ग) यदि नया रूपान्तर लागत प्रभावी है, एस ओ पी के सन्दर्भ में पढ़ा जाए।

हमने देखा (फरवरी 2013) कि वर्तमान आदेशों का उल्लंघन करते हुए, वायुसेना मुख्यालय ने 2009 और 2011 के बीच दो नए प्रकार के वाहनों मास्ती जिप्सी के स्थान पर महिन्द्रा स्कोर्पियो (स्कोर्पियो) तथा सामग्री प्रबंधन (एम एम) वैन के स्थान पर टोयटा इन्नोवा (इन्नोवा) को शुरू किया था जिसकी चर्चा नीचे की गई है:-

(i) स्कोर्पियो

मई 2009 से जनवरी 2012 के दौरान, वायुसेना मुख्यालय ने अनुसूची XII -एल 1¹⁴ के अन्तर्गत ₹7.78 करोड़ की कुल लागत पर आपूर्ति आदेश देकर फर्म के विनिर्देशों के अनुसार पी ए सी आधार पर 100 स्कोर्पियो अधिप्राप्त किया। हमने इन स्कोर्पियो की अधिप्राप्ति में निम्नलिखित अनियमितताएं देखी (फरवरी 2013):

- महिन्द्रा स्कोर्पियो, मास्ती जिप्सी के स्थान पर डी एफ पी की अनुसूची XII (जे 2) के अन्तर्गत लाई गई थी (2009) जो न तो उत्पादन के बिना/ अप्रचलित थी और न ही अनावश्यक। आई ए एफ ने आपनी स्वीकृति (अप्रैल 2007) के अनुसार, स्कोर्पियो परिचालन और अनुरक्षण के दृष्टिकोण से कार-5 सी डब्ल्यू टी की मौजूदा श्रेणी से मंहगी थी। हमने यह भी देखा (फरवरी 2013) कि स्कोर्पियो उपर्युक्त में से किसी भी प्राचल में उपयुक्त नहीं थी तथा डी एफ पी की अनुसूची XII-जे-2 इस मामले में संगत नहीं थी क्योंकि इस अनुसूची के अन्तर्गत आने वाली श्रेणी "अनुरक्षण क्रियाकलापों के लिए अपेक्षित" समस्त शक्ती ए एफ भण्डार है।
- पी ए सी आधार पर माहिन्द्रा स्कोर्पियो की अधिप्राप्ति डी पी एम प्रावधानों के विरुद्ध थी क्योंकि विनिर्देशनों का आई ए एफ की विशिष्ट आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए स्पष्ट रूप से उल्लेख नहीं किया गया था, परन्तु फर्म के विनिर्देशों पर आधारित थी तथा अलग-अलग फर्मों द्वारा प्रस्तावित वही वाहनों का न ही विनिर्देशों के आधार पर और न ही लागत के आधार पर मूल्यांकन किया गया था।

प्रत्युत्तर में, डी एम टी ने कहा (अप्रैल 2013) कि बाजार में वाहनों की तुलना के द्वारा लागत विश्लेषण पूरे विस्तार से किया गया था और वाहन शुरू में मंहगा, परन्तु दीर्घकालिक दृष्टिकोण से लागत प्रभावी पाया गया था। डी एम टी ने यह भी कहा (सितम्बर 2013) कि तकनीकी

¹⁴ आवश्यकता और व्यय के दृष्टिकोण से मालिकाना अधिप्राप्त करने के अनुमोदन की शक्तियां

विशेषज्ञ द्वारा तुलनात्मक अध्ययन के अभिलेख संगत मिसिल में उपलब्ध थे, जो सभी वरिष्ठ कमाण्डरों को प्रचलित की गई थी और उनकी अनुसंशसाओं को प्राप्त किया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि इस संबंध में, अथवा गुणवत्ता तथा प्रकार के संबंध में विनिर्देशन को बताने सम्बन्धी डी पी एम प्रावधानों के अनुपालन के समर्थन में, लेखापरीक्षा को कोई दस्तावेजी साक्ष्य आपूर्त नहीं किया गया था।

(ii) इन्नोवा

क्षेत्रीय ईकाइयाँ, मंहगे पुर्जों/ धूण्यों, संवेदनशील विद्युतकीय उपकरण के सुरक्षित अन्तरण तथा भण्डार गृहों और कार्यस्थान के बीच तीव्र सामग्री अन्तरण के द्वारा मौजूदा सम्पत्ति के दक्ष उपयोग के लिए प्राधिकृत हैं। अधिप्राप्ति हेतु रक्षा मंत्रालय द्वारा अनुमोदित 19 एम एम वैनो के लिए, आई ए एफ के प्रयोग में जो बनावट/ मॉडल था वह टाटा सूमों (पिछली सीटों के बिना) था। तथापि, वायुसेना मुख्यालय ने डी एफ पी की अनुसूची XII (जे 2) के अन्तर्गत "बहु उपयोग वाहन" के रूप में 19 टोयटा इन्नोवा की अधिप्राप्ति हेतु एक मामला शुरू किया (सितम्बर 2010) तथा इस औचित्य पर प्रधान एकीकृत वित्तीय सलाहकार (पी आई एफ ए) की सहमति प्राप्त की (अक्तुबर 2010) कि वाहन की एस यू-30 स्क्वाड्रनों (12वाहन) द्वारा तथा पर्वतीय तथा दुर्गम-क्षेत्र पर स्थित इकाइयों द्वारा उपयोग हेतु एम एम वैन के स्थान पर आवश्यकता थी। मैसर्स टोयटा किलोस्कर मोटर लिमिटेड, बंगलौर को ₹1.46 करोड़ की कुल लागत पर 19 टोयटा इन्नोवा का एक आपूर्ति आदेश (एस ओ) दिया गया था (नवम्बर 2010) और वाहनों की सुपुर्दगी फरवरी 2011 में ली गई थी।

हमने देखा (फरवरी 2013) कि आई ए एफ में एम एम वैन की कोई कमी नहीं थी और प्राधिकरण के 88 वाहनों की अधिकता थी (फरवरी 2011)। हमने यह भी देखा (फरवरी 2013) कि 19 इन्नोवा वाहनों में से कोई भी वास्तव में उन इकाइयों को वास्तव में आबंटित नहीं किया गया था जिनके लिए ये अधिप्राप्त की गई बताई गई थी (अक्तुबर 2010)। ये इन्नोवा रक्षा मंत्रालय के तत्रैव आदेशों का उल्लंघन करते हुए दो वर्ष के उधार पर अन्य ईकाइयों को आबंटित की गई थी (मार्च 2012)।

प्रत्युत्तर में, डी एम टी ने कहा (सितम्बर 2013) कि वाहनों की अधिप्राप्ति केवल कमियों के विरुद्ध की गई थी और इन्वोवा के उन विनिर्देशनों की तुलना अन्य वाहनों से की गई थी, जिनके विवरण मिसिल में उपलब्ध थे।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि वायुसेना मुख्यालय एम एम वैनो की कमी के समर्थन में किसी दस्तावेज की अथवा आई ए एफ की विशिष्ट आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए अधिप्राप्त की जाने वाली डी एम एम वैनो की गुणवत्ता, प्रकार आदि की शर्तों के अनुसार विनिर्देशनों को बताने से संबंधित डी पी एम प्रावधानों के अनुपालन के समर्थन में कोई दस्तावेज उपलब्ध नहीं करा सका। उत्तर में 88 एम एम वाहनों को अधिक रखने और डी एफ पी की अनुसूची XII (जे 2) गलत ढंग से बनाने के बारे में भी कोई जिक्र नहीं किया गया था।

3.3.8 निष्कर्ष

लेखापरीक्षा में डी एम टी के कामकाज की उन कमियों को उजागर किया गया है जो आई ए एफ में सभी प्रकार के वाहनों की योजना बनाने, प्रावधान करने, उनकी मांग करने और उन्हें जारी करने के लिए एक केन्द्रीयकृत एजेंसी है। डी एम टी ए एस वी की अधिप्राप्ति के संबंध में लक्ष्यों को प्राप्त करने में सक्षम नहीं थी जो वायुयान उड़ाने के लिए अनिवार्य थे। परिचालन स्थानों पर ए एस वी की कमी थी जिसके कारण युद्धों/परिचालनों के दौरान मूल (आधारों) से परिचालन के स्थानों तक ए एस वी की अवस्थिति के लिए असैनिक ट्रकों/हवाई उठानों पर निर्भरता निरन्तर बनी रही। इस कमी का बहुत प्रभाव पड़ा था क्योंकि कमान संसाधनों से अस्थायी अवस्थिति भी प्राप्त नहीं की जा सकी। एक वायुयान के लिए विशिष्ट ए एस वी की अधिप्राप्ति भी उस वायुयान के लिए अनुपयुक्त पाई गई थी।

सी एफ ए तथा आई एफ ए द्वारा क्रमशः व्यय की गलत बुकिंग, अनियमित अनुमोदन और सहमति के कई उदाहरण थे। कुछ निदेशालयों ने मांगपत्रों को इस उद्देश्य की विशिष्ट एजेंसी डी एम टी के माध्यम से देने की बजाए सीधे डी ओ पी को ही दे दिया था। नए सी यू वी के उनके लिए अभिप्रेत अन्य उद्देश्यों के अलावा विचलन किए जाने के मामले भी पाए गए थे। इसके अतिरिक्त ए एफ एन डी पर वाहनों की यू ई के संशोधन में विलम्ब के कारण, कई वाहन 4 से भी अधिक वर्षों से ए एफ एन डी के उधार पर ही रहे तथा स्टाफ कारों की बाहरी स्रोतों पर ₹1.95 करोड़ की वार्षिक बचत नहीं की जा सकी।

3.3.9 अनुशंसाएं

- वायुसेना मुख्यालय अनुमोदित वार्षिक मोटर परिवहन अधिप्राप्त योजना के अनुसार वाहनों की अधिप्राप्ति के मांगपत्रों को सभी निदेशालयों तथा निम्न संघटकों को केवल डी एम टी के माध्यम से देने के निदेश जारी कर सकता है।
- डी एम टी को ए एस वी और सी यू वी का एक आँकड़ों का आधार तैयार करने और उस आँकड़ों के आधार को लक्ष्य के प्रति वार्षिक योजना और उपलब्धियों के साथ जोड़ने पर विचार कर सकता है।
- चूंकि स्वदेशीकरण के बावजूद ए एस वी बाजार में सहजता से उपलब्ध नहीं हैं, अतः रक्षित बनाना और खरीद के लिए क्षेत्रीय संघटनों में कमी को पूरा करने के लिए उनका उपयोग करना अनिवार्य है। तथापि, सी यू वी श्रेणी के अन्तर्गत हल्के वाहनों के प्रति रक्षित बन्द करने पर विचार किया जा सकता है क्योंकि ये वाहन बाजार में सहज उपलब्ध हैं।
- डी एम टी को समयबद्ध ढंग से ए एफ एन डी पर स्टॉफ कारों की बाहरी स्रोतों के मुद्दे का समाधान करने की आवश्यकता है जिसके परिणामस्वरूप ₹1.95 करोड़ वार्षिक की प्रत्याशित बचत होगी और इससे क्षेत्रीय ईकाईयों से ए एफ एन डी के साथ लगे हुए उधार पर लिए गए वाहनों को शीघ्र लौटाने के लिए रास्ता बनेगा।
- वित्तीय बुकिंगों, निर्दिष्ट शीर्षों से व्यय, तथा उचित सी एफ ए की संस्वीकृति का नियंत्रण तन्त्र मजबूत किया जा सकता है ताकि व्यय की गलत बुकिंग और अनियमित संस्वीकृतियों से बचा जा सके।

ड्राफ्ट पैराग्राफ जुलाई 2013 में मंत्रालय को जारी किया गया था; उनका उत्तर अपेक्षित था (दिसम्बर 2013)।

3.4 भारतीय वायुसेना में परिशुद्धता दृष्टिकोण रेडार का अधिष्ठापन

परिशुद्धता दृष्टिकोण रेडार की दूसरी खेप के लिए प्रस्ताव हेतु अनुरोध करने में असाधारण विलम्ब के कारण भारतीय वायुसेना प्रतिकूल मौसम के दौरान महत्वपूर्ण परिशुद्धता दृष्टिकोण सहायता से वंचित रही। एक रेडार के अधिष्ठापन के योजना में परिवर्तन के कारण, दो स्टेशनों पर रेडार रखने के लिए सर्जित ₹2.23 करोड़ मूल्य के संसाधनों आधारिक संरचना का अभिप्रेत प्रयोजन हेतु उपयोग नहीं किया जा सका। इन रेडारों के लिए एच ए एल में मरम्मत की सुविधा उपलब्ध न होने के कारण एच ए एल मरम्मत के लिए ओ ई एम पर ही निर्भर रहा।

परिशुद्धता दृष्टिकोण रेडार (पी ए आर) का प्रयोग अल्प दृश्यता और खराब मौसम परिस्थितियों के दौरान वायुयान की लैंडिंग को सुविधाजनक बनाने के लिए किया जाता है। रक्षा मंत्रालय ने ₹193.10 करोड़ की लागत पर 13 स्थिर और चार परिवहन्य रेडारों सहित 17 पी ए आर की अधिप्राप्ति के लिए, एच ए एल के साथ एक संविदा किया (मार्च 2002)। एच ए एल ने जुलाई 2003 तथा मार्च 2004 के बीच पूर्णतः सज्जित स्थिति में वायुसेना को पांच स्थिर रेडारों की आपूर्ति के लिए मैसर्स एफ आई ए आर इटली (ओ ई एम) के साथ सहयोग किया तथा शेष 12 रेडार एच ए एल द्वारा प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण (टी ओ टी) के अन्तर्गत निर्मित किए जाने थे। 17 रेडारों में से, 15 रेडार, 12 मौजूदा अप्रचलित रेडारों और तीन सेवा से हटाए गए रेडारों का नए अधिष्ठापन हेतु उपयोग किया जाना था। अप्रचलित तथा सेवा से हटाए गए रेडारों को बदलने के संबंध में भारत के नियंत्रक-महालेखा परीक्षक के 2008 के लेखा परीक्षा प्रतिवेदन संख्या सी ए 5 के पैराग्राफ संख्या 2.2 में उल्लेख किया गया था। अपनी लेखा परीक्षा प्रतिवेदन पर की गई कार्यवाही (अगस्त 2011) में मंत्रालय ने रेडारों की अधिप्राप्ति में विलम्ब को स्वीकार करते हुए कहा कि मौजूदा सेवा से हटाए गए रेडारों का उपयोग वायुयान की सुरक्षित लैंडिंग में सहायता के लिए किया जा रहा था। यद्यपि इस तदर्थ व्यवस्था की सीमाएं थी और यह पी ए आर की तरह दक्ष नहीं था। रेडारों की अधिप्राप्ति में विलम्ब पर रक्षा मंत्रालय की प्रतिक्रिया के अनुवर्तन के अनुसार, वर्ष 2012 के दौरान लेखा परीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित बातों का पता चला:-

I. एच ए एल पर मरम्मत सुविधाओं की अनुपलब्धता

एच ए एल द्वारा ओ ई एम के साथ किए गए सहयोग करार के रूप में, एच ए एल को इन रेडारों की महत्वपूर्ण मरम्मत के लिए डिपो¹⁵ स्तर मरम्मत सुविधा की स्थापना हेतु ओ ई एम से टी ओ टी का लाभ उठाना था। तथापि, मरम्मत सुविधा की स्थापना नहीं की जा सकी (सितम्बर 2013) क्योंकि एच ए एल में उसकी स्थापना के लिए रक्षा मंत्रालय द्वारा अलग से कोई राशि आबंटित नहीं की गई थी। हमने यह भी देखा (अगस्त 2012) कि एच ए एल अतिरिक्त पुर्जों की मरम्मत के लिए ओ ई एम पर निर्भर था जिससे अप्रयोज्य मरम्मत की मरम्मत में असाधारण विलम्ब हुआ जिससे प्रचालनों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

II. अतिरिक्त पी ए आर की अधिप्राप्ति

आई ए एफ ने नए अधिष्ठापन के लिए आंतरिक 15 पी ए आर की अधिप्राप्ति तथा इन रेडारों को बदलने की योजना बनाई थी (अगस्त 2012) जो अप्रयुक्त घोषित किए गए। अतिरिक्त रेडार एच ए एल द्वारा 2015 तक क्रमबद्ध ढंग से आपूर्त किए जाने अपेक्षित थे। यद्यपि आठ पी ए आर की अधिप्राप्ति हेतु आवश्यकता की स्वीकृति (ए ओ एन) रक्षा अधिप्राप्ति परिषद (डी ए सी) द्वारा जनवरी 2006 में प्रदान की गई थी, एच ए एल को प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर एफ पी) जारी नहीं किया गया था (मार्च 2013)। वायुसेना मुख्यालय द्वारा आर एफ पी को अन्तिम रूप देने में विलम्ब का जो कारण बताया गया था, वह 2002 में हस्ताक्षरित संविदा के कार्यान्वयन में आई ए एफ द्वारा सामना की गई समस्याओं (अगस्त 2012) के कारण एच ए एल से पुनः इन रेडारों की अधिप्राप्ति करनी थी।

III. अधिष्ठापन योजना में परिवर्तन

अनुमोदित अधिष्ठापन योजना के अनुसार, 2002 के संविदा के अन्तर्गत अधिप्राप्ति 17 पी ए आर, ए एफ आधार पर अधिष्ठापित किए जाने थे। हमने देखा (जनवरी 2013) कि एक पी ए आर (स्थिर) की अधिष्ठापन योजना दो बार बदली गई थी जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

- जनवरी 2005 में, वायुसेना स्टेशन (ए एफ एस), 'ए' के लिए रखा गया एक पी ए आर (स्थिर), उस स्टेशन पर लड़ाकू वायुयान के अधिष्ठापन के कारण ए एफ एस

¹⁵ डिपो स्तर - एच ए एल पर मरम्मत/जाँच सुविधाओं की स्थापना।

‘बी’ को पुनः स्थापित किया गया था। इस बेस पर लड़ाकू वायुयान के अधिष्ठापन (मार्च 2006) के साथ ही, पी ए आर की स्थापना इस बेस पर एक आवश्यक परिचालनात्मक आवश्यकता बन गई थी क्योंकि इस बेस पर एक वर्ष में कम से कम छः से सात महीने प्रतिकूल मौसम स्थितियां अनुभव की जाती हैं। रेडार की स्थापना के लिए, केन्द्रीय वायु कमान द्वारा ₹1.86 करोड़ की अनुमानित लागत पर संसाधनों के सृजन की संस्वीकृति (मार्च 2007) प्रदान की गई थी। कार्य सेवाओं की संविदा ₹1.74 करोड़ की लागत पर किया गया था (दिसम्बर 2007)। तथापि, कार्य अक्टूबर 2008 की पी डी सी¹⁶ के साथ जनवरी 2008 में शुरू हुआ।

- जब कार्य सेवाएं प्रगति पर थी तो वायुसेना मुख्यालय ने परिचालन कारणों की वजह से रेडार की ए एफ एस ‘सी’ पर पुनः स्थापित करने का निर्णय (दिसम्बर 2008) लिया तथापि, वायुसेना मुख्यालय ने निर्णय लिया (दिसम्बर 2008) कि ‘बी’ पर पहले से ही शुरू हो चुकी कार्य सेवाएं, कार्य के समापन तक जारी रहनी चाहिए। यद्यपि, बाद में, इस विचार से कार्य सेवाएं उनकी समाप्ति से पूर्व जून 2011 में समय से पूर्व बन्द कर दी गई कि जब कभी भी ‘बी’ के लिए नया पी ए आर उपकरण अधिप्राप्त किया जाएगा तो नई सेवाएं सी एफ ए के निर्देश के आधार पर उसके प्रकार और बनावट पर निर्भर करते हुए शुरू कर दी जाएगी। कार्य सेवाओं पर ₹1.62 करोड़ का व्यय पहले ही किया जा चुका था। पूर्व स्थिर स्त्र के पी ए आर के स्थान पर, भारतीय वायुसेना ने ए एफ एस ‘बी’ के लिए चरण-II के अन्तर्गत एक परिवाह्य प्रकार के पी ए आर की अधिप्राप्ति प्रस्तावित की। परिणामतः कार्य सेवाओं पर किया गया ₹1.62 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया क्योंकि सृजित कार्य सेवाओं का ए एफ एस ‘बी’ के लिए रखे गए स्थिर रेडार को ए एफ एस ‘सी’ को स्थानांतरित कर दिए जाने के कारण उपयोग नहीं किया जा सका।
- ए एफ एस ‘सी’ पर रेडार की स्थापना के लिए डब्ल्यू ए सी मुख्यालय द्वारा ₹0.49 करोड़ की लागत पर प्रशासनिक अनुमोदन प्रदान किया गया था (अक्टूबर 2009), जिसे बाद में कार्य-क्षेत्र में परिवर्तन के कारण अक्टूबर 2011 में बढ़ा कर ₹0.61 करोड़ कर दिया गया था। रेडार और सम्बद्ध उपकरण ‘सी’ में जुलाई 2011 और मई 2012 के बीच प्राप्त हुए थे। यद्यपि रेडार की स्थापना की

¹⁶ पी डी सी - समापन की सम्भावित तिथि

पी डी सी जून 2011 थी। रेडार, रेडार उपकरण/शेल्टर तथा डी जी सेटों की देर से प्राप्ति के कारण केवल जुलाई 2012 में ही स्थापित किया जा सका।

हमने देखा (जुलाई 2012) कि हालाँकि ए एफ एस 'सी' पर कोई लड़ाकू स्क्वाड्रन उपलब्ध नहीं था (दिसम्बर 2011 से) वायुसेना मुख्यालय द्वारा एक रेडार की स्थापना (दिसम्बर 2009) का प्रस्ताव किया गया था, जिसमें ₹0.61 करोड़ मूल्य की असैनिक परिसम्पत्तियाँ का सृजन शामिल था। हमने यह भी देखा (अगस्त 2012) कि ए एफ एस 'सी' पर लड़ाकू स्क्वाड्रन उपलब्ध न होने के कारण, सहायक असैनिक परिसम्पत्तियों सहित रेडार का अभी तक (अगस्त 2012) प्रयोग नहीं किया जा सका।

अधिष्ठापन योजना में परिवर्तन के संबंध में लेखा परीक्षा द्वारा इंगित किए जाने पर (जनवरी 2013) वायुसेना मुख्यालय ने कहा (मार्च 2013) कि ए एफ एस 'सी' पर मौजूदा पी ए आर की निम्नीकृत प्रयोज्यता की स्थिति को ध्यान में रखते हुए अधिष्ठापन योजना बदल दी गई थी। वायुसेना मुख्यालय ने यह भी कहा कि नए स्थानों पर अधिष्ठापन बजाए सामरिकरूप से महत्वपूर्ण हवाई क्षेत्रों पर मौजूद पुराने रेडार बदलने को प्राथमिकता दी गई थी। एक अन्य प्रश्न के उत्तर में (दिसम्बर 2013) एयर एच क्यू ने उल्लेख किया (दिसम्बर 2013) कि ए एफ एस 'सी' पर लड़ाकू स्क्वाड्रन का अधिष्ठापन नहीं हुआ है (नवम्बर 2013)।

वायुसेना मुख्यालय द्वारा दिया गया उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि ए एफ एस 'बी' पर लड़ाकू स्क्वाड्रन की विद्यमानता और एक वर्ष में कम से कम छः से सात महीने तक स्टेशन पर प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए ए एफ एस 'ए' से रेडार की पुनः स्थापना के समय ए एफ एस 'बी' को नीतिगत रूप से अनिवार्य माना गया था (जनवरी 2005)। परिशुद्धता दृष्टिकोण लैंडिंग सहायता का अभाव खराब मौसम के दौरान बेस की संक्रियात्मक क्षमता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है।

इस प्रकार संकटकालीन परिशुद्धता दृष्टिकोण रेडार की अधिप्राप्ति में असाधारण विलम्ब हुआ है। इसके अतिरिक्त एक पी ए आर के स्थान में परिवर्तन के कारण, दो स्टेशनों पर रेडार रखने के लिए सर्जित ₹2.23 करोड़ (₹1.62 करोड़ + ₹0.61 करोड़) मूल्य के संसाधनों का अभीष्ट प्रयोग नहीं किया जा सका। इसके अतिरिक्त, एच ए एल इन रेडारों के लिए एच ए एल पर मरम्मत सुविधा उपलब्ध न होने के कारण ओ ई एम पर ही निर्भर रहा।

ड्राफ्ट पैराग्राफ मंत्रालय को जुलाई 2013 में भेजा गया था, उनका उत्तर अभी तक प्रतीक्षित था (दिसम्बर 2013)।

निर्माण सेवाएं

3.5 भारतीय वायुसेना में हवाई क्षेत्र संभार तन्त्र/रनवे की उपलब्धता

3.5.1 प्रस्तावना

हवाई-क्षेत्र भूमि का एक क्षेत्र है जिसमें रनवे, टैक्सी-पथ, परिक्षेपण, ब्लास्ट पेन तथा क्षेत्र के चारों ओर सुरक्षा का समस्त क्षेत्र शामिल होता है जिसे वायुयान के परिचालन के लिए प्रयोग किया जाता है। रनवे भूतल पर तैयार किया गया एक मार्ग होता जिसे वायुयानों के उड़ने और उतरने के लिए प्रयोग किया जाता है। एक हवाई अड्डे पर रनवे की संख्या और अभिविन्यास यातायात की मात्रा, रनवे अभिविन्यास समय तथा सतही हवाओं पर जलवायु विज्ञान सम्बन्धी आँकड़े पर निर्भर होगी। रनवे सतह को समस्त सतही स्थितियों के अन्तर्गत घर्षण की अच्छी अवरोधक कार्यवाही और गुणांक प्रदान करना चाहिए। रनवे में उतने वायुयानों को सहन करने की ताकत होनी चाहिए जितने की सेवा के लिए वह अभिप्रेत है। वायुयानों को खड़ा करने और उनको शत्रु के आक्रमण से रक्षा करने के लिए ब्लास्ट पैनों का प्रयोग किया जाता है।

3.5.2 संगठनात्मक ढांचा

वायुसेना निर्माण कार्य निदेशालय, जिसका मुखिया सहायक प्रमुख वायुसेना (वायुसेना निर्माण कार्य) होता है, सभी निर्माण कार्य सेवाओं, संबद्ध नीति संबंधी मामलों के समन्वय और प्रतिपादन तथा वायुसेना में योजना, प्राथमिकीकरण, प्रक्रिया, संस्वीकृति एवं कार्य सेवाओं के निष्पादन के निरीक्षण के लिए उत्तरदायी है। रनवे सतही परियोजनाओं के संबंध में इस निदेशालय को रोलिंग योजना के अनुसार रक्षा मंत्रालय का सैद्धान्तिक अनुमोदन लेना होता है। ये निर्माण कार्य वार्षिक अनुसूचन निर्माण कार्य कार्यक्रम के अतिरिक्त विशेष परियोजनाओं के रूप में संस्वीकृत किए जाते हैं। अलग-अलग पुनःसतहीकरण परियोजनाओं की प्रक्रिया रक्षा निर्माण कार्य प्रक्रिया (डी डब्ल्यू पी) में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार की जाती है।

एस ई एम टी¹⁷ पुणे, रनवे पुनःसतहीकरण हेतु कार्य सेवाओं की माँग के आँकलन के लिए आयोजित बैठक में अधिकारी बोर्ड के विचारार्थ तकनीकी दृष्टिकोण से परियोजनाओं के लिए संस्तुतियों पर एक विशिष्टकृत एजेंसी है।

3.5.3 लेखा परीक्षा उद्देश्य

लेखा परीक्षा इन बातों का पता लगाने के लिए की गई थी कि:-

- 1) क्या रनवे के निर्विघ्न संचालन हेतु सहायक संभार-तंत्र समुचित समय पर सही स्थान पर उपलब्ध था?
- 2) क्या एम ई एस प्राधिकारियों द्वारा किए गए कार्य की समुचित योजना बनाई गई थी, कार्यन्वित की गई थी तथा अप्रयोक्ता को परिचालनात्मक अपेक्षा के अनुसार और समय पर उपलब्ध कराई गई थाथ?
- 3) क्या एम ई एस द्वारा निष्पादित कार्य अधिक समय और लागत के बिना निष्पादित किए गए थ?

3.5.4 लेखा परीक्षा मापदण्ड

लेखा परीक्षा मापदण्ड हेतु अपनाए गए संसाधन निम्नलिखित थे:-

- वायुसेना निर्माण कार्य एवं क्वार्टरिंग नियमपुस्तिका।
- नए वायुयान क्षेत्रों के स्थल एवं अभिविन्यास हेतु मुख्य अभियंता (ई-इन-सी) तकनीकी अनुदेश।
- संगत रक्षा निर्माण कार्य पद्धति के प्रावधान।
- अप्रैल 1986 में रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी निर्माण कार्यों की पश्च प्रशासनिक योजना एवं निष्पादन हेतु समय कार्यक्रम।

¹⁷ वायुसेना अभियांत्रिका महाविद्यालय पुणे के अधीन भूमि-अभियांत्रिकी एवं सामग्री जांच विंग

3.5.5 कार्यक्षेत्र एवं कार्य प्रणाली

रनवे का पुनःसतहीकरण 2008 से एक विशेष परियोजना निर्माण कार्य के रूप में किया जाता है जिसमें रनवे के अपेक्षित मानक और निर्विघ्न संचालन हेतु सहायक सतह की उपलब्धता सुनिश्चित करने के उद्देश्य से पुनःसतहीकरण हेतु वर्ष में कम से कम पांच रनवे का काम शुरू किया जाना अपेक्षित है। नवम्बर 2011 तक दस रनवे का पुनःसतहीकरण प्रगतिधीन था। लेखापरीक्षा ने सभी दस रनवे, पुनःसतहीकरण परियोजना मूल्य (₹693.39 करोड़) से सम्बन्धित अभिलेखों की संवीक्षा की। इसके अतिरिक्त, एक हवाई क्षेत्र विद्युत प्रणाली (₹6.61 करोड़), एक हवाईक्षेत्र जल-निकास प्रणाली (₹4.45 करोड़) और दो ब्लास्ट पैन कार्यों (₹26.39 करोड़) की भी संवीक्षा की गई थी। अप्रैल 2012 से फरवरी 2013 की अवधि के दौरान पश्चिमी, केन्द्रीय, दक्षिणी, दक्षिणी पश्चिम में चयनित वायुसेना विंगों तथा एम ई एस यूनिटों/संघों में मामले का विवरण, अधिकारी बोर्ड की कार्यवाही (बी ओ ओ) प्रशासनिक अनुमोदन (ए ए) रजिस्ट्रारों, संविदा फाईलों तथा 2009 से 2012 की अवधि के व्यय की नमूना जांच की गई थी। अपनाई गई लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में प्रश्नावलियां, लेखा परीक्षा ज्ञापन जारी करना तथा कमान/विंग/एम ई एस संघों पर मामलों की संवीक्षा करना, प्रयोक्ता आवश्यकताओं को दर्शाने वाले मामला विवरण की संवीक्षा करना, संभार-तंत्र के सृजन हेतु रक्षा मंत्रालय/वायुसेना मुख्यालय द्वारा जारी एए की संवीक्षा करना तथा परियोजना की लक्ष्य तिथि प्राप्त करने तथा लागत के संबंध में त्रैमासिक/मासिक प्रगति प्रतिवेदनों की संवीक्षा करना शामिल है।

3.5.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

हमने देखा (अप्रैल 2012 से फरवरी 2013) कि रनवे पुनःसतहीकरण तथा ब्लास्ट पैनों के निर्माण कार्यों की संस्वीकृति में विलम्ब हुआ था, कार्यों की संस्वीकृति के पश्चात् डिज़ाइन में परिवर्तन हुए थे जिनके कारण समय और लागत अधिक लगी थी, कई स्थानों पर एम ई एस द्वारा निष्पादित असैनिक कार्यों की खराब अथवा घटिया गुणवत्ता थी जिसके कारण प्रयोक्ताओं को संभार-तंत्र की उपलब्धता में विलम्ब के अलावा, अतिरिक्त लागत पर दोषों का सुधार/मरम्मत हुई जिसका अन्ततः उनकी परिचालनात्मक तैयारी पर असर पड़ा। इनकी विस्तृत चर्चा नीचे की गई है:-

3.5.6.1 रनवे पुनःसतहीकरण निर्माण कार्य

(ए) निर्माण कार्यों की संस्वीकृति में विलम्ब

जांच तथा नए निर्माण कार्यों की योजना के लिए मांग हेतु प्रयोक्ताओं द्वारा प्रस्तुत मामला विवरण के अनुमोदन के पश्चात् सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सी एफ ए) से अपेक्षित है कि वह निर्माण कार्य करने के लिए नए कार्य प्रस्ताव में दिए गए विभिन्न कारणों तथा सामान्य समय सीमा को कम करने की आवश्यकता, यदि कोई हो, की जांच के लिए बोर्ड की बैठक बुलाए। डी डब्ल्यू पी के पैरा 31 (ई) के साथ पठित परिशिष्ट-एफ में यह भी निर्धारित है कि कोई भी कार्य उससे सम्बन्धित बोर्ड की कार्यवाही के समापन की तारीख से 28 सप्ताह के अन्दर संस्वीकृत हो जाना चाहिए।

लेखा परीक्षा संवीक्ष के दौरान (फरवरी 2013) हमने देखा कि रक्षा मंत्रालय ने दो वायुसेना स्टेशनों नाल और लेह में प्रशासनिक अनुमोदन प्रदान करने में बोर्ड की कार्यवाही के समापन की तारीख से 28 सप्ताह की निर्धारित समय सीमा के प्रति 65 और 45 सप्ताह का समय लिया।

ए एफ एन लेह पर रनवे, जिसका पहले 1990 में पुनःसतहीकरण हुआ था, के सम्बन्ध में विलम्ब विचारणीय है क्योंकि यह विश्व का सबसे उंचा परिचालनात्मक हवाई-क्षेत्र है तथा इस क्षेत्र के भूमि मार्ग सर्दी के महीनों में अवरुद्ध रहते हैं। इसलिए, यह रनवे परिचालनों, सर्दी की स्टॉकिंग और हवाई अनुरक्षण के लिए समस्त क्षेत्र की ताकत है। इस रनवे का प्रयोग सिविल वायुयानों द्वारा भी किया जाता है।

निर्माण-कार्य संस्वीकृतियों में विलम्ब से सम्बन्धित मामला वायुसेना मुख्यालय को भेज दिया गया था (फरवरी 2013)। तथापि, कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (दिसम्बर 2013)।

(बी) निष्पादन में विलम्ब

वायुसेना स्टेशन लेह

लेह एक अधिसूचित परिचालनात्मक क्षेत्र है तथा जून 1999 में वायुसेना मुख्यालय द्वारा जारी परिचालन कार्यों के प्रबंधन निदेश के साथ पठित परिचालन निर्माण कार्य पद्धति¹⁸ के अनुसार, परिचालन क्षेत्र का कमाण्डर, सेना की स्थिति द्वारा अपेक्षित परिचालन कार्य के निष्पादन हेतु सक्षम है। चूंकि लेह का वर्तमान रनवे गर्मी के महीनों के दौरान बर्फ पिघलने के कारण बाढ़ सम्भावित क्षेत्र था, अतः ये रनवे लड़ाकू परिचालनों के लिए उपयुक्त नहीं थे। तदनुसार, जुलाई 2006 में एक अधिकारियों के बोर्ड (बी ओ ओ) ने इस वायुयान क्षेत्र के परिचालन और सामरिक महत्व के मद्देनजर बाढ़ की रोकथाम के लिए यथाशीघ्र एक वायुयान-क्षेत्र जल-निकास प्रणाली के प्रावधान की संस्तुति की। इसलिए वायुसेना अधिकारी कमांडिंग-इन-चीफ (ए ओ सी-इन-सी) पश्चिमी वायुसेना कमान ने परिचालन निर्माण कार्य पद्धति का आह्वान किया (सितम्बर 2006) तथा इस समस्या के समाधान हेतु एक जल निकास प्रणाली के लिए ₹4.45 करोड़ की संस्वीकृति प्रदान की। मुख्य अभियंता (वायु सेना) उधमपुर ने अप्रैल 2008 की पी डी सी¹⁹ के साथ ₹3.27 करोड़ की कुल लागत पर अप्रैल 2007 में एक संविदा किया। तथापि, ठेकेदार ने समुचित विवेक के साथ कार्य नहीं किया तथा पी डी सी के सितम्बर 2010 तक विस्तार के बावजूद जुलाई 2010 तक केवल 43 प्रतिशत कार्य हुआ था। 5/6 अगस्त 2010 की रात को बादल फटने और बाढ़ के कारण, रनवे कीचड़ तथा पत्थरों से ढक गया था तथा हवाई-क्षेत्र का निर्माणधीन भाग भी अंशतः क्षतिग्रस्त हो गया था। तब तक ठेकेदार को ₹1.43 करोड़ का भुगतान किया जा चुका था तथा विभाग ने निर्माण कार्य को समय से पूर्व बन्द करने के लिए एक मामला शुरु किया क्योंकि ठेकेदार इस कार्य को आगे करने का इच्छुक नहीं था।

हमने देखा (फरवरी 2013) कि कार्य की संस्वीकृति छः वर्ष बीतने के बाद भी परिचालन कार्य के पूरा न होने के कारण कार्य की संस्वीकृति का मूल उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।

¹⁸ परिचालन निर्माण कार्य पद्धति, भारत सरकार द्वारा परिचालन कार्य क्षेत्र घोषित क्षेत्रों में परिचालन के निष्पादन हेतु वास्तव में अपेक्षित कार्यों की संस्वीकृति प्राधिकृत करनी है और ये कार्य हवाई-क्षेत्रों, ए एल जी हेलिपैड सड़कों तथा पुलों के निर्माण और सुधार, क्षेत्रीय जलापूर्ति, टैंकों में चल रहे कैम्पों तथा अहस्पतालों के लिए सहायक भवनों तम्बुओं के स्थापना के स्म में शेल्टरों (झोंपड़ियां नहीं), परिचालन एवं तकनीकी स्थान तथा क्षेत्रीय रक्षा तक ही सीमित है जबकि रक्षा निर्माण कार्य पद्धति इन सभी निर्माण कार्यों पर लागू है जो कार्यपद्धति के अन्दर नहीं आते।

¹⁹ पी डी सी - समापन की सम्भावित तिथि

मुख्य अभियंता (वायुसेना) उधमपुर ने कहा (मार्च 2013) कि बाढ़ के कारण पहले से निष्पादित कार्य अंशतः क्षतिग्रस्त हो गया था और इसलिए मूल संविदा के अन्तर्गत डिजाईन में परिवर्तन की आवश्यकता थी। अतः कार्य मूल पी डी सी के अन्दर पूरा नहीं किया जा सका।

तथापि, तथ्य यह है कि हवाई क्षेत्र जल-निकास प्रणाली जिसे सितम्बर 2006 में एक परिचालन आवश्यकता के स्तर में देखा गया था, अभी (मार्च 2013) स्टेशन पर शुरू की जानी थी।

वायुसेना स्टेशन नाल

इस स्टेशन के मुख्य रनवे का पुनःसतहीकरण 1991 में हुआ था। एस ई एमटी पुणे ने यह कहते हुए मार्च 2009 में रनवे के पुनःसतहीकरण की सिफारिश की थी कि हवाई क्षेत्र में सभी सुविधाएं संरचनात्मक स्तर से अपर्याप्त थी। एस ई एम टी के निष्कर्षों की अप्रैल 2009 में वायुसेना स्टेशन नाल में एकत्रित एक अधिकारियों के बोर्ड द्वारा भी पुष्टि की गई थी जिसने समस्त वायुयान आवाजाही क्षेत्र तथा अन्य सहायक/अतिरिक्त कार्यों के पुनःसतहीकरण की संस्तुति की थी। रक्षा मंत्रालय ने वायुसेना स्टेशन नाल पर मई 2011 में ₹110.96 करोड़ के रनवे के पुनःसतहीकरण और वायुयान परिचालन क्षेत्रों के कार्य की संस्वीकृति प्रदान की थी। उसके पश्चात् मुख्य अभियंता (वायुसेना) डब्ल्यू ए सी में फरवरी 2013 में कार्य के समापन की संभावित तिथि के साथ ₹99.43 करोड़ की लागत पर अक्टूबर 2011 में एक संविदा की।

हमने देखा (फरवरी 2013) कि रनवे और मार्च 2009 में एस ई एम टी द्वारा बताए गए अन्य वायुयान परिचालन क्षेत्रों की खराब स्थिति के बावजूद, जिनकी अप्रैल 2009 में एकत्रित अधिकारियों को बोर्ड द्वारा भी पुष्टि की गई थी, पुनःसतहीकरण कार्य के निष्पादन में स्टेशन स्तर पर बोर्ड की कार्यवाही को अन्तिम स्तर देने, संस्वीकृतिदाता प्राधिकारियों द्वारा ए ए जारी करने में विलम्ब और कार्य के धीमी गति से निष्पादन के कारण दो वर्ष से भी अधिक का विलम्ब हुआ था। इसके परिणामस्वरूप वायुयान के निर्विघ्न परिचालन हेतु संभार तंत्र उपलब्ध नहीं हुआ।

कार्य के निष्पादन में विलम्ब से सम्बन्धित मामला वायुसेना मुख्यालय को भेजा गया था (फरवरी 2013)। तथापि, कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (दिसम्बर 2013)। तथापि, लेखा परीक्षा द्वारा अनुवर्ती कार्रवाई के प्रत्युत्तर में (नवम्बर 2013) मुख्य अभियंता (वायुसेना) डब्ल्यू ए सी ने कहा (दिसम्बर 2013) कि कार्य अप्रैल 2013 में पूरा कर लिया गया था।

इस प्रकार बेस पर रनवे तथा संबद्ध ढांचे अनुपयुक्त तथा संरचनात्मक स्तर से अपर्याप्त बने रहे (अप्रैल 2013 तक) जिसका परिचालनात्मक तैयारी पर असर पड़ा।

(सी) निर्माण कार्यों में तकनीकी आवश्यकता का पालन न करना

ई-इन-सी शाखा में खड़जा निदेशालय में कार्य-क्षेत्र तथा प्रस्तावित स्मरेखा के सम्बन्ध में स्टेशन तथा मंडल मुख्य अभियंता (सी ई) को परामर्श देने के लिए उत्तरदायी हैं। रनवे के पुनःसतहीकरण से सम्बन्धित किसी भी कार्य को शुरू करने से पूर्व एस ई एन टी से पी सी एन मूल्यांकन²⁰ निष्पादन अनिवार्य है। पी सी एन²¹ मूल्यांकन का उत्तरदायित्व एस ई एस टी का है। पी सी एन यह सुनिश्चित करने में सहायता करता है कि विमानपत्तन/रनवे ढलान का अत्यधिक अनुक्षण अपेक्षित नहीं है, अतः उसका जीवन काल लम्बा होगा।

दो वायुसेना स्टेशनों (ताम्बरम और पूणे) में, लेखा परीक्षा ने पाया कि तकनीकी प्राचलों जैसे भूमि-जांच, खड़जों विशेषज्ञ समिति द्वारा पूर्व तकनीकी जांच का अनुपालन तथा अन्य निर्धारित पद्धतियों का पालन नहीं किया गया। इसके कारण समय से पूर्व पुनःसतहीकरण किया गया तथा मरम्मत हेतु अतिरिक्त कार्यों का निष्पादन हुआ। विवरण नीचे दिए गए हैं-

वायु सेना स्टेशन, ताम्बरम

रनवे खड़जों के दैनिक तथा मौसमी तापमान का सामना करने के लिए जो गर्मियों में नर्म और सर्दियों में भंगुर हो जाता है, इण्डियन रोड कॉग्रेस (आई आर सी) ने अपने 2002 के अपने विशेष प्रकाशन में सड़क के जीवनदान को बढ़ाने के लिए आशोधित तारकोल के प्रयोग हेतु व्यापक दिशानिर्देश जारी किए थे। तदनुसार, निर्माण कार्य निदेशालय (स्मरेखा) ई-इन-सी शाखा में पोलिमर आशोधित तारकोल के स्थान पर क्रम्ब रबड़ आशोधित तारकोल (सी आर एम बी) के प्रयोग हेतु दिशानिर्देश जारी किए थे (अगस्त 2002)। सी आर एम बी का प्रयोग करते समय लम्बे समय तक चलने वाले तथा मजबूत खड़जे के लिए एक अच्छी और सक्षम सतह तथा उप सतह जल निकासी प्रदान करना अनिवार्य था।

²⁰ पी सी एन मूल्यांकन - वायुयान के भार के संदर्भ में खड़जे तथा भूमि की वहन क्षमता का मूल्यांकन।

²¹ पी सी एन - खड़जा वर्गीकरण संख्या (आबंधित परिचालनों के लिए एक खड़जे की वहन क्षमता व्यक्त करने वाली संख्या)।

वायु सेना स्टेशन, ताम्बरम पर रनवे पुनःसतहीकरण कार्य रक्षा मंत्रालय द्वारा मार्च 2002 में ₹7.75 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था और यह लागत बाद में घटा कर ₹6.63 करोड़ कर दी गई थी (जनवरी 2003) क्योंकि स्वीकृत संविदा की लागत पोलीमर आशोधित तारकोल के स्थान पर सी आर एम बी के प्रयोग के कारण ए ए की राशि से 15 प्रतिशत कम थी। यह कार्य ₹5.72 करोड़ की लागत पर 2003 में पूरा हुआ था। यद्यपि यह कार्य ई-इन-सी दिशानिर्देशों के अनुसार सी आर एम बी का इस्तेमाल करके निष्पादित किया गया था, तथापि एक अच्छी उप-सतह जल-निकास प्रणाली उपलब्ध नहीं कराई गई थी। जैसा कि 2007 तथा 2008 में सेना इंजीनियरिंग महाविद्यालय द्वारा अध्ययन प्रतिवेदनों में देखा गया था। दोषपूर्ण कार्य को सुधारने के लिए, रक्षा मंत्रालय ने जुलाई 2010 में ₹81.43 करोड़ की कार्य सेवाएं संस्वीकृत की जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ ₹28.90 करोड़ पुनःसतहीकरण कार्य के लिए तथा ₹21.23 करोड़ क्षेत्र की जल निकासी कार्य के लिए शामिल थे। यह कार्य जुलाई 2013 तक पूरा किया जाना अपेक्षित था।

हमने देखा (दिसम्बर 2010) कि पुनःसतहीकरण कार्य के पूरा होने तक पूरा रनवे परिचालन तथा प्रशिक्षण के लिए उपलब्ध नहीं होगा तथा वर्तमान अनुदेशों के बावजूद उप-सतह जल निकास प्रणाली का प्रावधान न करने के मामले की, जाँच भी नहीं की गई थी।

एक अच्छी और दक्ष सतह और उप-सतह जल-निकास प्रणाली प्रदान करने के ई-इन-सी के अनुदेशों का पालन न करने के लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में (दिसम्बर 2010), दुर्ग अभियंता (वायुसेना) ताम्बरम ने कहा (दिसम्बर 2010) कि चूंकि रनवे की एक ओर आड़ी ढलान थी, अतः रनवे के एक सिरे के एक ओर ही जल निकासी पर विचार किया गया था तथा अवमृदा जल की विद्यमानता सूचित करने के लिए कोई टिप्पणियां नहीं थी। दुर्ग अभियंता (वायुसेना) ने आगे कहा (दिसम्बर 2010) कि बाद के वर्षों के दौरान रनवे के नीचे से पानी दरारों के माध्यम से सतह पर आ गया था जो अवमृदा जल की विद्यमानता को सुनिश्चित करता है।

इस प्रकार, यदि उप-सतह जल-निकासी प्रदान करने के लिए अगस्त 2002 में जारी, दिशानिर्देशों का संविदा की अवधि के दौरान पालन किया जाता तो भूमि के नीचे अवमृत पानी की विद्यमानता से बचा जा सकता था।

वायुसेना स्टेशन, पुणे

अधिकारियों के बोर्ड द्वारा तीसरे स्क्वाड्रन के अधिष्ठापन के औचित्य विद्यमान स्क्वाड्रन (परिवर्तन प्रशिक्षण) की भूमिका में परिवर्तन तथा केवल इसी क्षेत्र के माध्यम से पर्याप्त संयोजिता के साथ असैनिक विमानन के असाधारण विकास के औचित्य से ₹9 करोड़ की अनुमानित लागत पर वायुसेना स्टेशन, पुणे में कुछ युद्धाभ्यासी क्षेत्र²² के पुनःसतहीकरण की संस्तुति की गई थी (अक्टूबर 2010)।

हमने देखा (जनवरी 2013) कि रनवे का एस ई एम टी से पी सी एन हेतु पहले मूल्यांकन कराए बिना, वायुसेना मुख्यालय ने कार्य की अनिवार्यता स्वीकार कर ली तथा 56 सप्ताहों की पी डी सी के साथ ₹7.47 करोड़ की अनुमानित लागत पर फरवरी 2011 में ए ए प्रदान की। कार्य के निष्पादन हेतु, मुख्य अभियंता (वायुसेना) गांधीनगर ने ₹5.94 करोड़ की लागत पर मैसर्स मोहनलाल मथरानी कंस्ट्रक्शंस प्राइवेट लिमिटेड के साथ एक संविदा की (फरवरी 2011)। कार्य ठेकेदार द्वारा ₹6.53 करोड़ की लागत पर अगस्त 2012 में पूरा किया गया था।

पी सी एन मूल्यांकन पर एक लेखापरीक्षा आपत्ति के उत्तर में (जनवरी 2013), दुर्ग अभियंता, (प्रोजेक्ट) लोहेगाँव ने कहा (जनवरी 2013) कि निष्पादन हेतु कार्य शुरू करने से पूर्व कोई पी सी एन मूल्यांकन नहीं किया गया था तथा पी सी एन मूल्य की परिकल्पना ई-इन-सी की शाखा द्वारा की गई थी।

तथापि, उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि पी सी एन मूल्यांकन की अनिवार्य आवश्यकता अतिरिक्त कार्य की संस्वीकृति तथा निष्पादन के पहले पूरी नहीं की गई थी।

(डी) कार्य की खराब गुणवत्ता

मुख्य अभियंता शाखा, सेना मुख्यालय द्वारा जारी हवाई-क्षेत्र प्रबंधन प्रणाली के अनुसार, वर्तमान परिकल्पना विश्लेषण का संरचनात्मक प्रयोज्यता खंडजा जीवन काल 20 वर्षों का है।

²² वायुयान के उड़ान भरने तथा उतरने के लिए तथा उड़ान भरने तथा उतरने से सम्बन्धित वायुयान की आवाजाही के लिए प्रयोग में लाए जाने वाला विमानपत्तन का एक भाग।

लेखा परीक्षा में जांची गई (अप्रैल 2012 से फरवरी 2013 तक) दस रनवे पुनःसतहीकरण परियोजनाओं में से चार स्टेशनों पर रनवे पुनःसतहीकरण कार्य समय से पूर्व विफल हो गया था जिसके कारण परिचालन तथा प्रशिक्षण उद्देश्यों के लिए रनवे की अनुपलब्धता के अतिरिक्त मरम्मतों पर अतिरिक्त व्यय हुआ जिसकी चर्चा अनुवर्ती पैराग्राफों में की गई है।

वायुसेना स्टेशन, लेह

रक्षा मंत्रालय द्वारा रनवे पुनःसतहीकरण के कार्य की संस्वीकृति तीन कार्य सत्रों²³ की पी डी पी के साथ ₹29.39 करोड़ की अनुमानित लागत पर मार्च 2009 में प्रदान की गई थी। बाद में दुर्ग अभियंता (I) वायुसेना/मुख्य अभियंता (वायुसेना) द्वारा ई-इन-सी, शाखा से परिकल्पना में परिवर्तन की मांग की गई थी तथा मुख्य अभियंता द्वारा कार्य के निष्पादन हेतु संविदा ₹34.45 करोड़ के लिए मार्च 2010 में संशोधित संस्वीकृति प्राप्त करने के पश्चात् ₹33.59 करोड़ की लागत पर स्वीकार कर ली गई थी (मार्च 2010)। कार्य ₹36.12 करोड़ की लागत पर अक्टूबर 2011 में पूरा किया गया था। कार्य के समापन के पश्चात्, प्रयोक्ताओं (वायुसेना स्टेशन, लेह) द्वारा यह देखा गया था कि सतह की टूट-फूट के कारण रनवे का निरन्तर निम्नीकरण हुआ। ठेकेदार द्वारा बिना किसी अतिरिक्त लागत के मार्च 2012 में अस्थाई मरम्मत को कराया गया था। मरम्मत कार्य के समापन पर कुछ स्थायी विंग वायुयानों की लैंडिंगों के पश्चात् अप्रैल 2012 में प्रयोक्ताओं द्वारा रनवे सतह की जांच की गई थी। यह पाया गया था कि टायर के घर्षण के कारण रनवे घिस गया था तथा प्रयोक्ताओं द्वारा लड़ाकू परिचालनों के लिए रनवे को अनुपयुक्त का निर्णय दिया। रनवे के प्रभावित भाग की ठेकेदार दोष देयता अवधि के अन्दर सितम्बर 2012 में मरम्मत की गई थी।

हमने देखा (फरवरी 2013) कि निम्नीकरण दिसम्बर 2012 में पुनः देखे गए थे। सामान्य रिज़र्व अभियंता बल (जी आर ई एफ) से सहयोग के जनवरी 2013 में किए गए स्टेशन स्तर की संयुक्त निरीक्षण से पता चला कि रनवे का जीवनकाल बढ़ाने के लिए, अस्थायी पुनरुद्धार के ₹3.22 करोड़ तथा स्थायी उपायों के लिए ₹10.21 करोड़ की अतिरिक्त लागत की आवश्यकता होगी।

दोषपूर्ण कार्यों के संबंध में लेखापरीक्षा प्रश्न (फरवरी 2013) के उत्तर में, मुख्य अभियंता ने कहा (मार्च 2013) कि सतह गैर परम्परागत विधि के कारण क्षतिग्रस्त हुई थी जिसके अन्तर्गत

²³ लेह एक अत्यधिक ठंडा जलवायु क्षेत्र है और उसका कार्य सत्र एक वर्ष में छः महीने (अप्रैल-मई से सितम्बर-अक्टूबर तक) का होता है।

सतह से संचित बर्फ को हटाने के लिए सामान्य रिज़र्व अभियंता बल (जी आर ई एफ) द्वारा नमक तथा अन्य रसायनों का प्रयोग किया गया था। रनवे की मरम्मत के लिए अस्थायी पुनरुद्धार करने अथवा स्थायी उपाय अपनाने के लिए अन्तिम निर्णय वायुसेना स्टेशन प्राधिकारियों के पास लम्बित था (मार्च 2013)।

मुख्य अभियंता द्वारा दिया गया उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि स्टेशन पर पुनःसतहीकृत रनवे में पुनःसतहीकरण कार्य का पूरा होने के तत्काल पश्चात् सतह को निम्नीकरण देखा गया था। बाद में परिकल्पना में किए गए परिवर्तन जिसमें ₹5.06 करोड़ का व्यय शामिल था, भी प्रभावी सिद्ध नहीं हुए तथा निम्नीकृत रनवे को अभी (मार्च 2013) ठीक किया जाना था।

वायुसेना स्टेशन बरेली

वायुसेना स्टेशन बरेली पर रनवे का पुनःसतहीकरण ₹35.94 करोड़ की लागत पर डी डब्ल्यू पी-1986²⁴ के पैरा 11 के अन्तर्गत मार्च 2007 में किया गया था। स्टेशन पर 'एक्स' वायुयान के दो स्क्वाड्रन विद्यमान थे परन्तु विकृत रनवे सतह इन विदेशी माल क्षति (एफ ओ डी²⁵) वायुयान के परिचालन के लिए एक जोखिम था। रनवे सतह ने पुनःसतहीकरण के तीन वर्ष के अन्दर विकार दिखाना शुरू कर दिया। इसे स्टाफ प्राधिकारियों द्वारा कार्य के निष्पादन के समय डिज़ाईन श्रेणीकरण से निपटान के सूचक के स्म में देखा गया था (अप्रैल 2010)। एक बी ओ ओ ने ₹8 करोड़ की लागत पर विद्यमान सतह पर गठन अमर कंक्रीट (डी ए सी) के प्रावधान हेतु कार्य सेवाओं की सिफारश की (सितम्बर 2011)।

हमने सी ई (ए एफ) इलाहबाद द्वारा ए एफ एस बरेली के रनवे पर प्रस्तुत रिपोर्ट (अगस्त 2011) से देखा (मई 2012) कि पुनःसतहीकरण रनवे सतह समय से पूर्व ही विकृत हो गई थी तथा रनवे सतह दो स्क्वाड्रनों के वायुयान के परिचालन हेतु जोखिम था।

रनवे के समय से पूर्व क्षतिग्रस्त होने के सम्बन्ध में हमारी लेखा परीक्षा टिप्पणी (मई 2012) के उत्तर में ए एफ एस बरेली ने कहा (जुलाई 2012) कि बरेली स्टेशन पश्चिमी उत्तर प्रदेश में

²⁴ डी डब्ल्यू पी-1986 - का पैरा 11 - कोई स्थानीय कमाण्डर अप्रत्याशित परिचालन आवश्यकता या आवश्यक चिकित्सा आधार, प्राकृतिक आपदा से अद्भुत अप्रत्याशित परिस्थितियों में कार्य को शुरू करने का आदेश दे सकता है जो शार्ट-सर्किट सामान्य पद्धति तथा समुचित सी एफ ए के संदर्भ में अत्यधिक विलम्ब की दशा में इसे अनिवार्य बना देता है।

²⁵ विदेशी माल क्षति (एफ ओ डी) का अर्थ विदेशी माल के कारण होने वाली क्षति से है। एफ ओ डी का एक परिवर्तन शब्द है जिसका इस्तेमाल विमानन में प्रायः विदेशी माल द्वारा वायुयान को होने वाली क्षति के लिए किया जाता है।

हिमालय की निचनी पहाड़ियों पर स्थित है तथा जलवायु स्थिति जैसे अत्यधिक वर्षा तथा गर्म मौसम की स्थिति के कारण रनवे के निर्धारित जीवन से पहले वह क्षतिग्रस्त हो सकता था।

तथापि, उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि रनवे पर स्थल पर निष्पादित पुनःसतहीकरण के तीन वर्ष के अन्दर ही निम्नीकरण हो गयाथा जैसा कि स्टाफ/अभियंता प्राधिकारियों द्वारा देखा गया था। इसके अतिरिक्त उल्लिखित जलवायु स्थिति के मद्देनजर कार्य की गुणवत्ता तथा उसके अनुसूक्षण के संबंध में संविदा में पर्याप्त रक्षोपायो का प्रावधान किया जाना चाहिए था।

लेखापरीक्षा की आगे की अनुवर्ती कार्रवाई के उत्तर में (सितम्बर 2013) ए एफ एस बरेली ने कहा (नवम्बर 2013) कि ₹14.88 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत (अक्टूबर 2012) मौजूदा रनवे पर डी ए सी परत के प्रावधान हेतु कार्य सेवाएं वायुसेना मुख्यालय द्वारा जारी कर दी गई थी तथा कार्य अक्टूबर 2012 में शुरू हो गया था।

इस प्रकार यह रनवे मरम्मत की अवधि के दौरान सामान्य उड़ानों के लिए भी उपलब्ध नहीं होगा।

वायुसेना स्टेशन हलवारा

एक बी ओ ओ की सिफारिशों के आधार पर (सितम्बर 2008) रक्षा मंत्रालय ने ₹98.78 करोड़ की अनुमानित लागत पर रनवे के विस्तार हेतु एए प्रदान किया (मार्च 2010)। यह कार्य मार्च 2012 तक पूरा किया जाना था। सी ई (ए एफ) ने ₹89.72 करोड़ तथा ₹1.96 करोड़ की लागत पर क्रमशः रनवे पुनःस्तरीकरण तथा भूमिगत हवाई यातायात नियंत्रक एवं रनवे नियंत्रक हट्स के निर्माण के दो संविदा किए (अगस्त 2010 एवं सितम्बर 2011)। जबकि कार्य प्रगति में था, मई 2009 में ई-इन-सी शाखा द्वारा निर्धारित डिज़ाईन से निपटान के कारण पुनः सतहीकरण कार्य समय से पूर्व विफल हो गया (मार्च 2011) दोषपूर्ण कार्य का ई-इन-सी शाखा द्वारा जुलाई 2011 में निरीक्षण किया गया था जिसने सी ई को जुलाई 2011 का संशोधित डिज़ाईन अथवा मई 2009 का मूल डिज़ाईन अपनाने का निदेश दिया। तथापि दुर्ग अभियंता (जी ई) ने ₹1.02 करोड़ की अतिरिक्त वित्तीय विवक्षा के साथ मई 2009 का डिज़ाईन अपनाने की सिफारिश की (अगस्त 2011)।

हमने जी ई (I) पी (ए एफ) हलवारा (14 सितम्बर 2011) द्वारा रनवे पुनःसतहीकरण कार्य के निरीक्षण के पश्चात की गई टिप्पणियों से देखा (अक्टूबर 2012) कि लचीले भाग की औसत

मोटाई 205 मी मी की वांछित मोटाई के सापेक्ष 168 मी मी तथा ड्राई क्लीन कंक्रीट (डी एल सी) की औसत मोटाई 150 मि मी की वांछित मोटाई के सापेक्ष 120 मि मी थी जिसके परिणामस्वरूप ₹3.74 करोड़ की हानि हुई। तथापि, सी ई (ए एफ) पालम के आदेश (16 सितम्बर 2011) पर 26 सितम्बर 2011 को यह कहते हुए रिपोर्ट वापिस ले ली गई थी कि निरीक्षण अधिकारी की भूमिका परामर्शी स्वरूप की थी तथा सी ई आदेशों (अगस्त 2011) के अन्तर्गत कोई कार्यकारी शक्तियाँ नीहित नहीं थीं। तत्पश्चात् सी ई पश्चिमी कमान, चान्दीमन्दिर ने कार्य की गुणवत्ता, रनवे के विभिन्न भागों की मोटाई से सम्बन्धित सभी मामलों की जांच के लिए तकनीकी बोर्ड की बैठक बुलाने का आदेश दिया (मार्च 2012)। रनवे कार्य की सम्पूर्ण जांच भी एस ई एम टी द्वारा सितम्बर 2012 में की गई थी।

लेखा परीक्षा टिप्पणी के उत्तर में (अक्टूबर 2012) मुख्य अभियंता (डब्ल्यू ए सी) पालम ने कहा (नवम्बर 2012) कि ठेकेदार द्वारा अधिकार दोषों में सुधार कर लिया गया था तथा संशोधन ठेकेदार की लागत पर किया जा रहा था। सी ई ने यह भी कहा कि तकनीकी बोर्ड तथा एस ई एम टी की रिपोर्टें प्रतीक्षित थी (नवम्बर 2012)।

तथापि, उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि उसमें घटिया कारीगरी तथा एस ई एम टी एवं तकनीकी बोर्ड द्वारा जांच की सिफारिश और इस पर की गई कार्रवाई के संबंध में हमारी टिप्पणी का कोई जिक्र नहीं किया गया।

तथ्य यह है कि रनवे पुनःसतहीकरण की वांछित मोटाई त्रुटिपूर्ण थी तथा ई-इन-सी द्वारा मई 2009 में निर्धारित डिज़ाईन दिसम्बर 2010 में कार्य के तत्काल शुरु होने पर नहीं अपनाया गया था तथा जी द्वारा केवल अगस्त 2011 में अपनाया गया था जिसके परिणामस्वरूप न केवल ₹3.74 करोड़ की हानि हुई बल्कि रनवे उड़ान भी उपलब्ध नहीं हुआ।

वायुसेना स्टेशन बमरौली

ए एफ एस स्टेशन बमरौली पर रनवे तथा विमान परिचालन सतह/खडंजे की आवश्यकता एम ओ डी द्वारा स्वीकार कर ली गई थी तथा कार्य की ₹61.12 करोड़ की लागत पर संस्वीकृति प्रदान की गई थी (मार्च 2010) जिसे 24 महीने में पूरा किया जाना था। सी ई (ए एफ) इलाहबाद ने अक्टूबर 2011 की पी डी सी के साथ ₹48.01 करोड़ की लागत पर कार्य के निष्पादन हेतु एक संविदा किया (सितम्बर 2010)।

हमने अतिरिक्त महानिदेशक तकनीकी जांच (ए डी जी टी ओ ई) (मुख्य अभियंता शाखा) द्वारा ए एफ एस बमरौली की यात्रा की टिप्पणियों (फरवरी 2012) से देखा (अगस्त 2012) कि ठेकेदार द्वारा कार्य आगे ठेके पर दे दिया गया था रनवे तथा टैक्सी मार्ग पर पुनःसतहीकरण कार्य की गुणवत्ता त्रुटिपूर्ण पाई गई थी क्योंकि खड़ंगा गुणवत्ता कंक्रीट (पी क्यू सी) संविदा के विनिर्देशों के अनुसार नहीं थी।

लेखा परीक्षा टिप्पणी के उत्तर में (अगस्त 2012), सी ई (ए एफ) इलाहबाद ने कहा (जून 2013) कि ठेके के कार्य को फिर से ठेके पर देने से संबंधित मामले की जांच की जा रही थी तथा दोष सुधार कार्य चालू था।

तथापि, उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि उल्लिखित उपचारी कार्रवाई अपने आप में इस तथ्य की सूचक है कि संविदा के निविदाओं से निपटान तथा ठेके के कार्य को फिर से ठेके पर दे देने के कारण कार्य के निष्पादन में लापरवाही हुई थी।

3.5.6.2 ब्लास्ट पैनों का निर्माण

ब्लास्ट पैन वायुयान को खड़ा करने और शत्रु के आक्रमण से उन्हें बचाने के लिए अपेक्षित हैं। हमने देखा (सितम्बर 2012) कि जबकि एक्स वायुयान के लिए समुचित ब्लास्ट पैन ए एफ एस बरेली पर उपलब्ध नहीं थे, ए एफ एस नाल पर ब्लास्ट पैन परिचालन अपेक्षा को पूरा करने के लिए डी डब्ल्यू पी के पैरा 11 के अन्तर्गत निर्मित किए गए थे। इस प्रकार के नाल पर निर्मित ब्लास्ट पैन निर्माण में त्रुटियों के कारण उनका परिचालन नहीं किया जा सका। विवरण नीचे दिए गए हैं-

वायुसेना स्टेशन नाल

ए एफ एस स्टेशन नाल पर चार मानक आकार 'एक्स' वायुयान ब्लास्ट पैन और उनको जोड़ने वाले लूप टैक्सी पथ²⁶ स्टेशन कमाण्डर, ए एफ एस नाल द्वारा डी डब्ल्यू पी-1986 के पैरा 11 के अन्तर्गत फरवरी 2003 में ₹24 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किए गए थे। यह पथ सेना अभियंता प्राधिकारियों द्वारा ₹16.55 करोड़ की लागत पर पूरा किया गया था

²⁶ टैक्सी पथ (टैक्सी मार्ग) विमानपतन पर एक पथ होता है जो रनवेज को ढलानों, हैंगरों, टर्मिनलों और अन्य सुविधाओं से जोड़ता है।

(सितम्बर 2005)। परन्तु उनके तत्काल पश्चात् बी ओ ओ द्वारा उसे जोड़ने वाले ड्रेगन लूप²⁷ तथा लेंस टर्मेक²⁸, जो इस संविदा के अन्तर्गत साथ-साथ बनाए गए थे, में त्रुटियां देखी गई थी। यह मामला ए एफ एस नाल द्वारा अक्टूबर 2005 में एम ई एस के साथ उठाया गया था जिसके अनुसरण में सी ई पालम (सी ई) ने जी ई (ए एफ) नाल को त्रुटियों के शीघ्र सुधार का निदेश दिया। इसके उत्तर में 55 स्लैब दिसम्बर 2005 में फिर से बनाई गई थी/मरम्मत की गई थी। सी ई ने नव निर्मित ब्लास्ट पैनों और उनके साथ जुड़ी सेवाओं का निरीक्षण करने के लिए एक निरीक्षण अधिकारी की नियुक्ति की (नवम्बर 2005)। निरीक्षण अधिकारी की रिपोर्ट के आधार पर (दिसम्बर 2005), सी ई ने यह मत व्यक्त किया था (दिसम्बर 2005) कि दरारें अपेक्षाकृत कम स्लैबों तक सीमित थीं और सुधार का कार्य संबंधित कार्यकारियों द्वारा पहले ही किया जा रहा था और उसे जनवरी 2006 तक पूरा कर लिया जाएगा। तदनुसार, खड़जा उपयोग हेतु उपयुक्त घोषित कर दिया गया था (दिसम्बर 2005) तथा सतह को तभी परिचालन प्रयोग हेतु ले लिया गया था।

हमने देखा (सितम्बर 2012), कि अगस्त 2008 में, मुख्यालय पश्चिमी वायु स्टेशन कमान (डब्ल्यू ए सी) ने इन परिस्थितियों की जांच करने के लिए जिनके अन्तर्गत अभी हाल ही में निर्मित ड्रेगन लूप तथा लेंस टर्मेक हुआ, ए एफ एस नाल पर न्यायालय जांच (सी ओ आई) का आदेश दिया था। फरवरी 2009 में एकत्रित सी ओ आई ने दोषों की पुष्टि नहीं की थी। तत्पश्चात्, अप्रैल 2010 में एकत्रित सी ओ आई का भी यही मत था कि इस आधार के संबंध में पूछताछ की जाए जिस पर निरीक्षण अधिकारी ने खड़जे को उपयोग हेतु उपयुक्त घोषित किया था (दिसम्बर 2005)। हालांकि तब भी जब सी ओ आई को अभी अन्तिम स्म दिया जाना था (सितम्बर 2012), मुख्यालय डब्ल्यू ए सी ने सी ई (ए एफ) डब्ल्यू ए सी पालम को सेना अभियंता सेवा (एम ई एस) कर्मियों के विरुद्ध समुचित कार्रवाई करने और दोषी ठेकेदार की लागत पर दोषपूर्ण कार्य को सुधारने का निदेश दिया (अप्रैल 2011)। तथापि, हमने बी ओ ओ (अप्रैल 2009) की कार्यवाही से देखा (सितम्बर 2012) कि ड्रेगन लूप तथा लेंस टर्मेक का पुनःसतहीकरण ए एफ एस नाल यह रनवे तथा वायुयान परिचालन क्षेत्रों के पुनःसतहीकरण के लिए बाद में, संस्वीकृत (मई 2011) कार्य में प्रक्षेपित किया गया था।

ड्रेगन लूप एवं लेंस टर्मेक के निम्नीकरण के संबंध में हमारी लेखापरीक्षा टिप्पणी (सितम्बर 2012) के उत्तर में, ए एफ एस नाल ने कहा (सितम्बर 2012) कि हैंडिंग

²⁷ वायुयान पार्किंग क्षेत्र का ब्लास्ट पैनों से जोड़ने वाला।

²⁸ वायुयान का पार्किंग क्षेत्र।

ओवर/टेकिंग ओवर (दिसम्बर 2005) के दौरान निम्नीकृत भाग ठेकेदार द्वारा उसकी अपनी लागत पर संशोधित किया गया था।

तथापि, उत्तर सही नहीं है क्योंकि सी ओ आई द्वारा की गई जांच (फरवरी 2009 तथा अप्रैल 2010) में की गई पूछताछ के आधार पर एम ई एस तथा ए एफ एस नाल के बीच परिसम्पत्तियों के सौपने तथा संभालने (दिसम्बर 2005) के बाद, मुख्यालय डब्ल्यू ए सी ने दोषी ठेकेदार के जोखिम और लागत पर ही सुधार का आदेश किया था (अप्रैल 2011)।

लेखापरीक्षा द्वारा आगे की अनुवर्ती कार्रवाई के उत्तर में (नवम्बर 2013), सी ई (ए एफ) डब्ल्यू ए सी पालम ने कहा (दिसम्बर 2013) कि ए एफ स्टेशन के पुनःसतहीकरण के प्रावधान से संबंधित कार्य द्वारा कर लिया गया था (अप्रैल 2013)।

तथ्य यह है कि ₹16.55 करोड़ की लागत पर 2005 में निर्मित ब्लास्ट पैन परिचालित नहीं किए जा सके क्योंकि साथ-साथ निर्मित इन ब्लास्ट पैनों को जोड़ने वाले ड्रेगन लूप अप्रैल 2013 में मरम्मत कार्य के पूरा होने तक दोषपूर्ण होने के कारण कार्यात्मक नहीं थे।

वायुसेना स्टेशन बरेली

ए एफ स्टेशन बरेली पर मौजूदा 35 ब्लास्ट पैन आकार में छोटे थे तथा इस आकार 'एक्स' वायुयान के विशेष परिचालन शुरू करने के लिए अनुपयुक्त थे। इसलिए ए एफ एस बरेली द्वारा स्टेशन पर सहायक सुविधाओं तथा बाह्य सेवाओं सहित दो आर सी सी डबल एन्ट्री ब्लास्ट पैनों का निर्माण प्रस्तावित किया गया था। तदनुसार, वायुसेना मुख्यालय ने अक्टूबर 2010 की पी डी सी के साथ ₹9.84 करोड़ की अनुमानित लागत पर डबल एन्ट्री ब्लास्ट पैनों के निर्माण हेतु ए ए प्रदान किया (अक्टूबर 2008)। कार्य निष्पादन हेतु शुरू नहीं किया गया था क्योंकि एम ई एस द्वारा ए ई में अपनाई गई दरें कम थी जो ब्लास्ट पैन के लिए मूल फर्शी क्षेत्र को ध्यान में रख कर तैयार की गई थी जो पैनों की वास्तविक लागत को पर्याप्त रूप से कवर नहीं करनी थी। सी ई ए एफ इलाहाबाद ने कार्य क्षेत्र में कोई बदलाव किए बिना सट्टे सीमा से अधिक अनुमानित संशोधन के कारण संस्वीकृत बढ़ाकर ₹18.53 करोड़ करने के लिए एक मामला विवरण प्रस्तुत किया (अक्टूबर 2010)।

हमने देखा (जुलाई 2011) कि एम ई एस दो डबल एन्ट्री ब्लास्ट पैनों के निर्माण हेतु सही अनुमान तैयार करने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप कार्य के निष्पादन में विलम्ब हुआ तथा वायुयान को खड़ा करने के लिए ब्लास्ट पैन उपलब्ध नहीं हुए।

अक्टूबर 2008 की संस्वीकृति के प्रति कार्य सेवाओं का निष्पादन न करने तथा वायुयान खड़े करने के संबंध में हमारी लेखापरीक्षा टिप्पणी (जुलाई 2011) के उत्तर में, ए एफ एस बरेली ने कहा (जुलाई 2011) कि ब्लास्ट पैन युद्ध तथा आपातकाल के दौरान वायुयान की सुरक्षा के लिए बनाए जा रहे थे तथा दोनों स्कॉड्रनों के वायुयान हंगरों में खड़े किए जा रहे थे।

लेखापरीक्षा द्वारा अगली अनुवर्ती कार्रवाई (नवम्बर 2012) के दौरान ए एफ एस बरेली ने कहा (नवम्बर 2012) कि नए जनरेशन हार्डन्ड वायुयान शेल्टर (एन जी एच ए एस) के लिए कार्य सेवाओं को अन्तिम स्तर दे दिया गया था तथा कमान मुख्यालय को एन जी एच ए एस के लिए अपनी मांग बनाने के निदेश जारी कर दिए गए थे तथा इसलिए दो डबल एन्ट्री ब्लास्ट पैनों से संबंधित कार्य के लिए प्रशासनिक अनुमोदन जारी करने की आवश्यकता नहीं थी। ए एफ एस बरेली ने यह भी सूचित किया कि डबल एन्ट्री ब्लास्ट पैनों से संबंधित कार्य वायुसेना मुख्यालय के निर्देश पर समय से पूर्व बन्द कर दिया गया था (मई 2012)। एन जी एच ए एस के लिए कार्य सेवाओं की स्थिति पर अगले लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर (सितम्बर 2013) में, ए एफ एस बरेली ने कहा (नवम्बर 2013) कि वायुसेना मुख्यालय द्वारा वार्षिक प्रमुख कार्य योजना (ए एम डब्ल्यू पी) 2013-14 में अनुमोदित कर दिया गया था।

उत्तर अपने आप में इस तथ्य का सूचक है कि आधार पर ब्लास्ट पैनों की अनुपलब्धता के कारण, विमान कम सुरक्षा के साथ हंगरों में खड़े किए जा रहे (नवम्बर 2013)।

3.5.6.3 हवाई-क्षेत्र विद्युत प्रणाली

किसी भी ऐसे विमानपत्तन के लिए हवाई-क्षेत्र विद्युत प्रणाली (ए एफ एल एस) एक महत्वपूर्ण परिचालन तथा उड़ान सुरक्षा अपेक्षित है जहां रात को तथा खराब दृश्यता स्थितियों के दौरान अनिवार्य हो। ए एफ एस लेह हेलिकॉप्टरों के अतिरिक्त मध्यम तथा भारी परिवहन वायुयान द्वारा भेर से अंधेरे तक वायुयान अनुसंधान परिचालन करना है। इस हवाई-क्षेत्र में रात्रि परिचालन 'ज़ेड' तथा 'डब्ल्यू' वायुयान द्वारा चन्द्र पक्ष के दौरान किए जा रहे थे तथा लड़ाकू वायुयानों का प्रयोग उत्प्रेरण के दौरान लेह हवाई-क्षेत्र में भी किया जा रहा था। ए एफ एस एस के अभाव में रनवे प्रकाश प्रणाली और हंसग्रीव प्रदीप्ति का प्रयोग करके प्राप्त की जा रही थी

जिसमें काफी समय लगता था तथा उसमें बहुत प्रयास करना पड़ता था। आधार पर निरन्तर रात्रि उड़ान की आवश्यकता के मद्देनजर, ए एफ एल एस की स्थापना एक परिचालन तथा उड़ान सुरक्षा अनिवार्यता के स्तर में मानी गई थी (दिसम्बर 1999)।

हमारी संवीक्षा (जून 2010) तथा ए एफ एस लेह पर आगे की अनुवर्ती कार्रवाई (अगस्त 2012) से पता चला कि ए एफ एल एस के लिए बी ओ ओ, दिसम्बर 1999 में शुरु किया गया था और उसे ₹4.39 करोड़ की लागत पर जून 2003 में अन्तिम स्तर दिया गया था, परन्तु कार्य की संस्वीकृति ₹6.61 करोड़ की लागत पर जनवरी 2008 में ही जारी की गई थी। कार्य निष्पादन हेतु जारी नहीं किया गया था (अगस्त 2012 तक) हालाँकि परियोजना के लिए अपेक्षित ₹0.89 करोड़ मूल्य का ए एफ एल एस भण्डार 2003 में आबंटित किया गया था तथा ए एफ एस लेह पर मई 2006 में प्राप्त किया गया था।

ए एफ एस लेह ने कहा (जून 2010) कि कार्य निष्पादन हेतु नहीं दिया गया था तथा कार्य के लिए नए ए ए का निर्गम वायुसेना मुख्यालय के पास लम्बित था। उसने यह भी कहा (अगस्त 2012) कि परियोजना बन्द कर दी गई थी तथा आधुनिक हवाई क्षेत्र संभारत तंत्र (एम ए एफ आई²⁹) चरण-II की परियोजना में शामिल थी जिसकी संस्वीकृति की कार्रवाई चरण-I में 30 हवाई-क्षेत्रों पर कार्य के पूरा होने के बाद शुरु की जाएगी। इसलिए परियोजना के लिए ₹0.89 करोड़ मूल्य के भण्डार उनकी अन्य वायुसेना इकाईयों को आबंटित किए गए थे (सितम्बर 2009 से जनवरी 2010) और परियोजना पर कोई व्यय नहीं किया गया था।

तथापि, तथ्य यह है कि कार्य की मांग की कार्रवाई शुरु करने के 13 वर्ष बीतने के बावजूद, ए एफ एस लेह पर एक समुचित विद्युत प्रणाली अभी (अगस्त 2012) सज्जित की जानी थी जिसके रात्रि उड़ान सेवा प्रतिबंधित हो गई थी जिसके कारण आधार की परिचालन तैयारी प्रभावित हुई थी।

3.5.6.4 निष्कर्ष

हमने देखा कि दो स्टेशनों पर कार्यों की संस्वीकृति में विलम्ब हुआ था। तीन स्टेशनों पर रनवे लड़ाकू वायुयानों के परिचालन हेतु उपयुक्त नहीं थे। एक स्टेशन पर रनवे के गर्मी के दौरान बाढ़ के कारण क्षतिग्रस्त होने की संभावना थी जिसके लिए एक समुचित जल-निकास प्रणाली

²⁹ एम ए एफ आई एक ऐसी परियोजना है जिसके अन्तर्गत नई जनरेशन हवाई-क्षेत्र विद्युत प्रणाली सहित विभिन्न सेवाएं, विभिन्न हवाई-क्षेत्रों पर स्थापित की जाती हैं।

सात वर्ष के विलम्ब के पश्चात् भी स्टेशन पर शुरु नहीं कि गई हालांकि उसे एक परिचालन कार्य के स्म में संस्वीकृति प्रदान कर दी गई थी। एक अन्य स्टेशन पर, विमान का परिचालन एफ ओ डी समस्याओं तथा वायुयान खड़े करने के लिए ब्लास्ट पैनों की अनुपलब्धता के कारण जोखिमपूर्ण था। विशेषकर कार्यों की संस्वीकृति के पश्चात् डिज़ाईन के परिवर्तन की मांग के कारण कई मामलों में कार्यों की संस्वीकृति और निष्पादन में विलम्ब हुआ था। अधिकतर मामलों में ठेकेदारों द्वारा निष्पादित तथा एम ई एस द्वारा पर्यवेक्षित कार्य घटिया गुणवत्ता का था। एक स्टेशन पर 2005 में निर्मित ब्लास्ट पैन उसे जोड़ने वाले ड्रेगन लूप के दोषपूर्ण निर्माण के कारण परिचालित नहीं किए जा सके।

3.5.6.5 अनुशंसाएं

- अधिक समय तथा लागत से बचने के लिए, प्रयोक्ता मांग, संस्वीकृति के पश्चात् तथा कार्यों के निष्पादन के दौरान डिज़ाईन में बार-बार बदलाव से बचने के लिए, बी ओ ओ बुलाने से पहले स्पष्ट स्म से बताई जानी चाहिए।
- समय पर समापन और बढ़िया कार्य के निष्पादन हेतु ई-इन-सी शाखा द्वारा रनवे पुनःसतहीकरण परियोजनाओं का प्रभावी तथा तकनीकी पर्यवेक्षण और स्थल पर मॉनिटरिंग सुनिश्चित की जानी चाहिए।
- ई-इन सी शाखा को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि रनवे पुनःसतहीकरण के डिज़ाईन स्टेशन की भौगोलिक स्थिति के अनुसार अलग-अलग हैं। उनके द्वारा बनाए गए डिज़ाईनों में इस आशय का एक प्रमाणपत्र होना चाहिए।
- संस्वीकृतिदाता प्राधिकारी को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि परियोजनाओं की प्रभावा योजना, समन्वय तथा उनके कार्यान्वयन हेतु नियमावलियों/नियमपुस्तकों में निर्धारित समय सीमा का पालन किया जा रहा है।
- आई ए एफ यह सुनिश्चित करने के लिए कि परिचालन तैयारी पर कोई प्रतिकूल अभाव नहीं पड़ा है, मौजूदा हवाई-क्षेत्र संभार-तंत्र का समय पर प्रभाव मूल्यांकन करना चाहिए।

यह मामला रक्षा मंत्रालय को जुलाई 2013 में भेजा गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (दिसम्बर 2013)।

3.6 अनुपयुक्त योजना एवं कार्य के निष्पादन के कारण निधियों का अवरोधन

त्रुटिपूर्ण योजना एवं कार्य के निष्पादन के कारण विद्युत लाईनों के पुनः मार्गीकरण में विलम्ब हुआ। परिणामतः वायुसेना द्वारा कार्य की आवश्यकता ही नहीं रही जिसके कारण ₹6.14 करोड़ की निधियों का अवरोधन हुआ।

सेना अभियंता सेवा (एम ई एस) विनियम में यह अनुबद्ध है कि जब किसी परियोजना की आवश्यकता स्वीकार कर ली जाती है, तो एक विस्तृत अभिन्यास योजना बनाने और लागत का एक अनुमान बनाने के लिए बोर्ड की एक बैठक आयोजित की जाएगी। यदि प्रस्तावित स्थल पर अतिक्रमण होता है अथवा किसी भी प्रकार के असैनिक विभाग की सड़कें, भूमि अथवा हित प्रभावित होते हैं, तो संस्वीकृतिदाता प्राधिकारी को संबंधित प्राधिकारी की संस्वीकृति ले लेनी चाहिए। प्रस्ताव की सभी अवस्थाओं के दौरान सभी विभागों की सहमति ली जाएगी और उसे अन्तिम अभिन्यास योजना में अंततः लिखित में दर्ज किया जाएगा। इन प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए वायुसेना मुख्यालय ने अन्य ईकाइयों³⁰ में आवश्यक सहमति लिए बिना एक कार्य की संस्वीकृति प्रदान की (अप्रैल 2005) जिसके कारण एक राज्य बिजली बोर्ड के पास ₹6.14 करोड़ की निधियों का अवरोधन हुआ जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

वायुसेना स्टेशन, तंजावुर ने मार्च 1990 से कार्य प्रारम्भ किया। इस हवाई-क्षेत्र पर कंकरीट के दो रनवे विद्यमान थे जो 1942 के पुराने रनवे थे। 2003 में हवाई-क्षेत्र के चारों ओर एक सर्वेक्षण किया गया था जिसका उद्देश्य स्टेशन पर लड़ाकू वायुयान स्कवॉड्रन का संचालन करना और इस क्षेत्र की हवाई संयोजिता को सुधारना था। इस सर्वेक्षण ने दर्शाया कि रनवे की पहुँच के माध्यम से तीन ई एच टी/एच टी/एल टी³¹ लाईनें गुज़र रही थीं जो वायुयान के सुरक्षित प्रचालनों में बाधा के स्तर में देखी गई थी। सितम्बर 2003 में अधिकारियों के एक बोर्ड (बोर्ड) ने तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (टी एन ई बी) द्वारा प्रस्तुत ₹3.67 करोड़ की अनुमानित लागत पर प्राथमिकता से ऊपरी ई एच टी/एच टी/एल टी लाईनों के पुनः मार्गीकरण की सिफारिश की।

³⁰ अन्य ईकाइयां - टी एन ई बी, राज्य सरकार (आर डी ओ एवं तहसीलदार)

³¹ उच्च दाव - खम्बे और तारें

बोर्ड की कार्यवाही नवम्बर 2003 में मुख्यालय दक्षिणी वायु कमान (एस ए सी) द्वारा वायुसेना मुख्यालय को भेजी गई थी। बोर्ड की कार्यवाही के अनुसार, आर डी ओ³² तथा तहसीलदार, तंजावुर ने टी एन ई बी प्राधिकारियों को यह वचन दिया था कि वे भू-स्वामियों से अनापत्ति प्रमाणपत्र (एन ओ सी) प्राप्त करेंगे और यह भी सुनिश्चित करेंगे कि ग्रामीण कानूनी विकल्प का इस्तेमाल नहीं करेंगे और जब भी आवश्यकता होगी, टी एन ई बी अपनी शर्तें लागू करेगी और अपेक्षित आपत्ति सूचनाएं दाखिल करेगी। तहसीलदार तंजावुर द्वारा टी एन ई बी को बताई गई बोर्ड कार्यवाही के अनुसार आश्वासन भी दिया गया था कि तहसीलदार और आर डी ओ यदि कोई विवाद होंगे, तो निपटा लेंगे।

लेखापरीक्षा में हमने देखा (जुलाई 2009) कि वायुसेना मुख्यालय ने 17 महीने बीत जाने के बाद ₹3.67 करोड़ की लागत पर अप्रैल 2005 में प्रशासनिक अनुमोदन (ए ए) प्रदान की। भारतीय वायुसेना प्राधिकारियों ने ए ए प्रदान करने में हुए विलम्ब का कारण कार्य को अन्तिम स्तर देने वाली विभिन्न एजेंसियों को बताया। ए ए प्रदान करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप, टी एन ई बी ने 2005-06 की दरों के आधार पर अनुमानों को संशोधित करके (अगस्त 2005) में ₹4.37 करोड़ कर दिया। तदनुसार, वायुसेना मुख्यालय द्वारा ₹4.37 करोड़ का संशोधित प्रशासनिक अनुमोदन जारी किया गया था (जून 2006) और कार्य टी एन ई बी को जमा कार्य के स्तर में कार्यान्वयन हेतु दिया गया था (जून 2006)। यद्यपि, टी एन ई बी को ₹0.43 करोड़ का अग्रिम भुगतान जारी कर दिया गया था (जनवरी 2006), तथापि टी एन ई बी ने कार्य शुरू नहीं किया और पूरी राशि देने पर जोर दिया और तदनुसार एम ई एस द्वारा ₹4.37 करोड़ की सम्पूर्ण राशि अक्टूबर 2006 में जमा करा दी गई थी। उसके पश्चात्, वायुसेना मुख्यालय द्वारा 2007-08 की दरों के आधार पर (मई 2007) प्रशासनिक अनुमोदन पुनः संशोधित करके ₹6.14 करोड़ कर दी गई थी (फरवरी 2008) और एम ई एस द्वारा टी एन ई बी को शेष राशि का भुगतान (मार्च 2008) कर दिया गया था। तमिलनाडु विद्युत बोर्ड ने मार्च 2008 में कार्य शुरू किया। तथापि, यह देखा गया था कि भू-स्वामियों तथा तमिलनाडु विद्युत बोर्ड के बीच मुकद्मेबाजी के कारण कार्य में प्रगति नहीं हुई क्योंकि स्थानीय ग्रामीण अपनी भूमि पर पिलनों को लगाने के विरोध में अड़े रहे और बाद में न्यायालय से स्थगन आदेश प्राप्त कर लिया गया था।

लेखापरीक्षा में परियोजना के समापन में असाधारण विलम्ब के संबंध में बताए जाने पर (मार्च 2013), एस ए सी मुख्यालय ने कहा (जून 2013) कि कमान निर्माण कार्य अधिकारी एस ए सी मुख्यालय ने मुख्य अभियंता (वायुसेना) बेंगलूर को असाधारण विलम्ब के आधार पर

³² आर डी ओ - राजस्व मंडल अधिकारी

निर्माण कार्य को रद्द करने के लिए तमिलनाडु विद्युत बोर्ड के साथ किए गए संविदा का अध्ययन करने और जमा की गई राशि वापिस लेने के लिए की गई कानूनी कार्रवाई के बारे में बताने का अनुरोध किया था (नवम्बर 2012)। एस ए सी मुख्यालय ने यह भी कहा कि मुख्य अभियंता वायुसेना ने जी ई तंजावुर को टी एन ई बी द्वारा मद वार किए गए व्यय के विवरण सहित निष्पादित कार्य का विवरण भेजने को कहा था (जनवरी 2013)।

हमने यह भी देखा (मई 2013) कि कार्य को बन्द करने का अन्तिम निर्णय नहीं लिया गया था (मई 2013) जिसके परिणामस्वरूप टी एन ई बी के पास मार्च 2008 से ₹6.14 करोड़ की राशि अवरुद्ध रही।

एस ए सी मुख्यालय ने अपने उत्तर में कहा (जून 2013) कि टी एन ई बी ने स्थगन आदेश को शीघ्र हटाने के लिए मामले के अनुसरण हेतु ज़िला क्लेक्टर द्वारा अनुदेश दिए जाने के बावजूद कोई अपील दायर नहीं की थी।

उत्तर में औचित्य का अभाव है क्योंकि उसमें एम ई एस विनियम की शर्तों के पालन के लिए मौन हैं जबकि संस्वीकृतिदाता अधिकारी होने के कारण आई ए एफ/एम ई एस को जिला राजस्व प्राधिकारियों से उनके द्वारा भू-स्वामियों से एन ओ सी लेने के संबंध में सहमति प्राप्त करना और इसे अन्तिम अभिन्यास योजना में लिखित रूप से दर्ज करना आवश्यक हैं। इसके अतिरिक्त, आई ए एफ/एम ई एस/तमिलनाडु विद्युत बोर्ड को निधियां जारी करने से पूर्व यह पता लगाने में विफल रहा कि क्या जिला राजस्व प्राधिकारियों द्वारा भू-स्वामियों से अपेक्षित एन ओ सी प्राप्त कर ली गई थी।

हमने यह भी देखा (जून 2013) कि अप्रैल 2005, के प्रशासनिक अनुमोदन में निर्धारित शर्तों के अनुसार, टी एन ई बी द्वारा 'क्षतिपूर्ति बन्धपत्र' हस्ताक्षर करने के अतिरिक्त टी एन ई बी और एम ई एस के बीच एक करार हस्ताक्षरित किया जाना था। तथापि, टी एन ई बी ने इस आधार पर क्षतिपूर्ति बन्धपत्र अथवा करार पर हस्ताक्षर करने से इन्कार कर दिया था (दिसम्बर 2006) कि सामान्यतः जब भी कार्य डी सी डब्ल्यू³³ आधार पर किए जाते हैं तो सभी सरकारी संगठनों/निजी/सार्वजनिक क्षेत्रों से एक परिवचन लिया जाता है। टी एन ई बी द्वारा किए गए कारण आई ए एफ/एम ई एस द्वारा स्वीकार कर लिए गए थे हालाँकि करार पर

³³ जमा अंशदान कार्य

हस्ताक्षर करना/क्षतिपूर्ति बन्धपत्र कार्यान्वित न करना प्रशासनिक अनुमोदन के प्रावधानों के विपरीत था।

इस प्रकार, आई ए एफ/एम ई एस के भाग पर त्रुटिपूर्ण योजना और कार्य के निष्पादन के परिणामस्वरूप वर्ष 2008 से ₹6.14 करोड़ राशि की निधियों का अवरोधन हुआ।

मंत्रालय को मामला जून 2013 में भेजा गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (दिसम्बर 2013)।

विविध मामले

3.7 आयकर का परिहार्य भुगतान

आयकर छूट प्रमाण पत्र/अधिसूचना प्राप्त करने में असफलता के परिणामस्वरूप ₹69.40 करोड़ आयकर का परिहार्य भुगतान

मंत्रालय ने मैसर्स हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) के साथ 72 माह (यानि जुलाई 2016 तक) के सुपुर्तगी सूची के साथ ₹6460 करोड़ के मूल्य पर लाईसेंस अनुबन्ध के अन्तर्गत भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) हेतु 40 अतिरिक्त ए जे टी वायुयान के निर्माण एवं आपूर्ति हेतु मंत्रालय ने एक संविदा (जुलाई 2010) किया कि क्रेता के द्वारा सभी सांविधिक कर, शुल्क या उगाही, यदि देय हैं, का वास्तविक भुगतान किया जायेगा। तथापि, क्रेता रियायती शुल्क प्राप्त करने के लिए आवश्यक छूट प्रमाण पत्र प्रस्तुत कर सकता है।

संविदा के संवीक्षा के दौरान, हमने देखा (दिसम्बर 2012) कि संविदा के उपबन्धों की अवज्ञा के परिणामस्वरूप ₹69.40 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ जैसे कि नीचे चर्चा की गई:

अतिरिक्त वायुयान के निर्माण हेतु, वायुयान एवं एयरो-इंजन के अपने-अपने मूल उपकरण निर्माताओं (ओ ई एम)³⁴ ने ₹231.30 करोड़ धनराशि की लाईसेंस फीस और रायल्टी वसूल की। बदले में एच ए एल ने आई ए एफ से ₹300.70 करोड़ की धनराशि लाईसेंस फीस तथा रायल्टी वसूली जिसमें 30% (₹69.40 करोड़) आयकर दायिता शामिल थी। ओ ई एम के आयकर दायिता के प्रति एच ए एल को ₹69.40 करोड़ किए गए भुगतान में से, एच ए एल

³⁴ मूल उपकरण निर्माताओं (ओ ई एम) = मैसर्स ब्रिटिश एयरोस्पेस (वायुयान) और मैसर्स रॉल्स रॉयस (एयरो-इंजन)

ने लाईसेंस फीस एवं रायल्टी के क्रमशः ₹55 करोड़ तथा ₹14.4 करोड़ आयकर के रूप में वसूल किए।

हमने यह देखा (दिसम्बर 2012) कि आई ए एफ/मंत्रालय ने नवम्बर 2008 में हुई आन्तरिक सी एन सी³⁵ बैठक में अतिरिक्त वायुयान के निर्माण के लिए लाईसेंस फीस एवं रायल्टी पर आयकर के अधित्याग पर विचार विमर्श किया था। तथापि, संविदा में ऐसे एक प्रावधान के अस्तित्व के उल्लेख के बावजूद कि सांविधिक करों पर रियायत शुल्क प्राप्त करने के लिए क्रेता छूट प्रमाण पत्र प्रस्तुत कर सकेगा, आयकर छूट प्राप्त करने का मामला न तो 30 अप्रैल 2009 को एच ए एल के साथ वार्तालाप के दौरान मंत्रालय/आई ए एफ द्वारा उठाया गया न ही वित्त मंत्रालय (एम ओ एफ) से आई ए एफ द्वारा ऐसे आयकर छूट की मांग की गयी।

आयकर रियायत शुल्क नहीं प्राप्त करने का मामला लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने पर (दिसम्बर 2012) वायु सेना मुख्यालय ने उल्लेख किया (जनवरी 2013) कि एच ए एल ने सूचित किया था कि लाईसेंस फीस तथा रायल्टी के संविदा मूल्य में आयकर सम्मिलित था।

वायु सेना मुख्यालय द्वारा दिया गया उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि 2010 के संविदा के प्रावधान के अनुसार आयकर छूट प्रमाण पत्र प्राप्त करने का दायित्व आई ए एफ/मंत्रालय का है और एच ए एल का नहीं है। वायुसेना मुख्यालय द्वारा दिया गया उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सितम्बर 2005 में 42 एजेटी एवं 51 एयरो-इंजनों के लाईसेंस उत्पादन के सम्बन्ध में संविदा (फरवरी 2005) तथा मार्च 2004 में सम्पन्न हुए सीधी आपूर्ति संविदाओं के विषय में लाईसेंस फीस एवं रायल्टी के भुगतान के लिए वित्त मंत्रालय के केन्द्रीय प्रत्यक्ष कर बोर्ड (सी बी डी टी) से आई ए एफ ने ऐसे ही मामलों में पूर्व अवसर (अक्टूबर 2009) पर आयकर छूट प्रमाण पत्र प्राप्त किया था।

इस प्रकार मंत्रालय/आई ए एफ द्वारा आयकर छूट अधिसूचना/प्रमाण पत्र प्राप्त करने में असफलता के परिणामस्वरूप ओ ई एम को लाईसेंस फीस एवं रायल्टी के भुगतान पर एच ए एल को आयकर का ₹69.40 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ।

मंत्रालय को मामला जून 2013 में भेजा गया, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (दिसम्बर 2013)।

³⁵ सी एन सी = संविदा वार्तालाप समिति

3.8 एक निजी संगठन को कार्यालय हेतु स्थान का आबंटन

रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन परिसर में बिना लाइसेंस फीस वसूल किए एक निजी संगठन को कार्यालय हेतु स्थान के आबंटन के कारण सरकार को ₹5.67 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

सेन्टर फॉर स्टडी ऑफ साइंस, टेक्नॉलोजी एण्ड पालिसी (सी एस टी ई पी), डी एस आई आर³⁶ द्वारा वैज्ञानिक एवं औद्योगिक अनुसंधान संगठन के रूप में मान्यता प्राप्त एक निजी संगठन है। सी एस टी ई पी ने रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन (डी आर डी ओ) मुख्यालय से डी आर डी ओ बेंगलूर की सी ए आई आर की पुरानी तकनीक इमारत में कार्यालय के लिए स्थान के आबंटन हेतु निवेदन किया। उनके निवेदन पर रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन, बेंगलूर की सम्पदा प्रबंधन इकाई (जुलाई 2009) ने बिना लाइसेंस फीस वसूल किए 01 सितम्बर 2009 से 03 वर्ष के लिए सी एस टी ई पी को भूमिजल कार्यालय की स्थान के आबंटन के लिए रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन मुख्यालय को संस्तुत किया क्योंकि सामरिक प्रकृति के कई परिजयोजनाओं पर सी एस टी ई पी ने रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन की प्रयोगशालाओं के साथ काम किया था। रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन मुख्यालय ने संस्तुति को स्वीकार किया एवं रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन के साथ मिलकर वैज्ञानिक एवं औद्योगिक अनुसंधान गतिविधियां संचालित करने के लिए बिना अनुज्ञा फीस वसूले 03 वर्ष के लिए (यानि अगस्त 2012 तक) सी एस टी ई पी को कार्यालय की स्थान के आबंटन हेतु स्वीकृति (जुलाई 2009) प्रदान की। यद्यपि आबंटन अगस्त 2012 तक ही था, सी एस टी ई पी ने कार्यालय स्थल को अभी तक (नवम्बर 2013) खाली नहीं किया गया था।

हमने पाया कि सी एस टी ई पी ने कार्यालय की स्थान का अक्टूबर 2007 से औपचारिक निवेदन करने के पहले से ही अधिग्रहण कर रखा था। आगे हमने पाया कि ऐसा कोई विद्यमान नियम नहीं था जो किसी निजी संगठन को बिना कोई लाइसेंस फीस लगाये सरकारी आवास के आबंटन की अनुमति प्रदान करे तथा हमने अनुज्ञा फीस (यानि अक्टूबर 2007 से दिसम्बर 2011 तक) के कारण क्षेत्र में प्रचलित दर पर आधारित किराया मूल्य के रूप में ₹3.56 करोड़ निकाली। लेखा परीक्षा द्वारा पता लगाने पर (जून 2012), रक्षा अनुसंधान एवं

³⁶ डी एस आई आर - वैज्ञानिक एवं औद्योगिक अनुसंधान विभाग

विकास संगठन मुख्यालय प्रारम्भ में (जुलाई 2012) लेखा परीक्षा द्वारा निकाली गई अनुज्ञा फीस ₹3.56 करोड़ रुपए के भुगतान के लिए सी एस टी ई पी से सम्पर्क किया। फिर भी, रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन मुख्यालय ने बाद में इस आधार पर अपने कार्यवाही का बचाव किया (फरवरी 2013) कि सी एस टी ई पी, रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन के लाभ हेतु राष्ट्रीय महत्व एवं सामरिक प्रकृति के कई परियोजनाओं पर रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन की प्रयोगशालाओं के साथ काम किया था।

रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन, मुख्यालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन, मुख्यालय (जुलाई 2012) ने अनुज्ञा फीस के भुगतान हेतु सी एस टी ई पी से सम्पर्क किया था। हमने (नवम्बर 2013) यह भी नोटिस किया कि रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन, सी एस टी ई पी से बकाया देय चुकाने तथा कार्यालय की स्थान को खाली करने के लिए जनवरी/अगस्त 2013 में रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन द्वारा प्रारम्भ की गई कार्यवाही स्वयं यह दर्शाता था कि बिना अनुज्ञा फीस लिए आबंटन ठीक नहीं था।

हमने सी एस टी ई पी द्वारा परिसर पर अधिग्रहण के समय से मई 2013 तक अनियमित अधिग्रहण के कारण सरकार को ₹5 करोड़ राजस्व हानि को आद्यतन करने के साथ साथ मामले को मंत्रालय को (जून 2013) भेजा।

तथ्यों को स्वीकर करते हुए, मंत्रालय ने (नवम्बर 2013) उल्लेख किया कि सी एस टी ई पी ने इस आधार पर अनुज्ञा फीस के भुगतान से छूट/पाबंदी हटाने और अनुज्ञा फीस से मुक्त आवास की अनुमति हेतु रक्षा मंत्री (आर एम) को अभिवेदन किया था कि यह एक पूर्णतया पूर्ण संस्था है और रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन के साथ घनिष्ठ सम्पर्क में अनुसंधान क्रियाकलाप में कार्य कर रहे हैं। मंत्रालय ने आगे यह जोड़ा कि रक्षा मंत्री (आर एम) ने सी एस टी ई पी द्वारा दिए गए अभ्यावेदन पर रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन मुख्यालय से रिपोर्ट/टिप्पणी मांगा था तथा उसे अभी अन्तिम रूप देना है क्योंकि ऐसी अन्य सम्मितियों, जिनके कार्यालय रक्षा भूमि पर है तथा पट्टा किराया/अनुज्ञा फीस का भुगतान कर रही है, के कारण डी जी डी ई से रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन द्वारा सूचना सुनिश्चित की जा रही है।

मंत्रालय का उत्तर तथापि अनुज्ञा फीस से मुक्त परिसर के आबंटन की नियमितता के बारे में मौन है। आगे अब तक (दिसम्बर 2013) अनियमित अधिग्रहण के कारण सी एस टी ई पी से ₹5.67 करोड़ की धनराशि अभी भी वसूली जानी थी।

3.9 ब्याज की कम वसूली के कारण हानि

रक्षा लेखा नियंत्रक वायुसेना की चूक के परिणामस्वरूप सरकार को ₹0.95 करोड़ के ब्याज की हानि हुई

रक्षा लेखा नियंत्रक वायुसेना (सी डी ए ए एफ) नई दिल्ली विभिन्न संगठनों को समय पर लेखागत अदायगियां जारी करने के लिए उत्तरदायी है और उससे अवरोक्त द्वारा अव्ययित शेषों और इन पर अर्जित ब्याज के उपयोग और प्रेषण की निगरानी की जानी अपेक्षित है।

रक्षा मंत्रालय ने 2008-09 के लिए चालू परियोजनाओं की प्रतिबद्ध देयताओं के प्रति, मैसर्स भारत इलैक्ट्रॉनिक लिमिटेड (बी ई एल) गाजियाबाद को ₹104.44 करोड़ की लेखागत अदायगी की संस्वीकृति प्रदान की (31 मार्च 2008) जिसे मार्च 2008 तक हस्ताक्षरित संविदाओं के प्रति, भौतिक रूप से प्राप्त लक्ष्यों के अनुसार देय चरण भुगतानों के प्रति समायोजित किया जाना था। इसके पश्चात्, बी ई एल को सी डी ए, नई दिल्ली के लेखा परीक्षा प्रतिवेदन को देने हेतु, सी डी ए ए एफ को वर्ष 2008-09 के लिए निवेश पर उनके द्वारा अर्जित ब्याज की वास्तविक दर पर सरकार को देय ब्याज की विवरणी प्रस्तुत करनी थी। लेखा परीक्षा प्रतिवेदन के अनुमोदन पर, राशि सरकारी प्राप्ति के रूप में जमा कराई जानी थी।

मार्च 2008 में बी ई एल को किया गया ₹104.44 करोड़ का समस्त भुगतान 18 सितम्बर 2008 तक चरण भुगतानों के प्रति समायोजित कर लिया गया था। बी ई एल ने जांच और पुष्टिकरण हेतु एक वर्ष के विलम्ब के पश्चात् सितम्बर 2009 में सी डी ए ए एफ को ब्याज गणना विवरणी प्रस्तुत की जो 31 मार्च 2008 से 18 सितम्बर 2008 तक 9.55 प्रतिशत की दर पर अर्जित निवेश पर ₹3.55 करोड़ के ब्याज को दर्शाती थी। तथापि, इस प्रकार परिकलित ब्याज के संबंध में बी ई एल द्वारा अनुस्मारकों के बावजूद सी डी ए ए एफ से कोई पुष्टिकरण प्राप्त नहीं हुआ था। पुष्टिकरण लम्बित होने के कारण, बी ई एल ने ₹3.55 करोड़ की राशि सरकारी लेखे में जमा कराई (26 मई 2011), जो सी डी ए ए एफ द्वारा 28 जून 2011 को भुना ली गई थी।

लेखा परीक्षा ने संवीक्षा के दौरान (दिसम्बर 2011) सी डी ए ए एफ को मई 2011 तक देय ब्याज को जमा कराने में विलम्ब तथा ब्याज के विलम्बित भुगतान के कारण बी ई एल से ₹0.95 करोड़ की राशि की देय वसूली के बारे में बताया। सी डी ए ए एफ ने उत्तर में कहा (फरवरी 2012) कि बी ई एल से जून 2011 तक ब्याज की गणना का अनुरोध किया गया था तथा उसकी वसूली की सूचना लेखा परीक्षा को दे दी जाएगी।

उसके पश्चात, सी डी ए ए एफ ने ब्याज के विलम्बित भुगतान के प्रति ₹0.95 करोड़ जमा कराने के लिए वायुसेना मुख्यालय को बी ई एल के साथ मामला उठाने का अनुरोध किया (जुलाई 2012)। तथापि, वायुसेना मुख्यालय ने सी डी ए ए एफ को सूचित किया (अगस्त 2012) कि बी ई एल द्वारा ब्याज के प्रेषण में विलम्ब, सी डी ए ए एफ द्वारा समय पर पुष्टिकरण प्रदान न करने तथा बी ई एल द्वारा मध्यवर्ती अवधि के दौरान राशि को चालू खाते में रखने और उस पर कोई ब्याज न अर्जित करने के कारण था। अतः, बी ई एल पर और ब्याज लगाना सही नहीं होगा।

मामला रक्षा मंत्रालय को भेजा गया था (फरवरी 2013) । अपने उत्तर में (अगस्त 2013) मंत्रालय ने सरकार को ₹0.95 करोड़ के ब्याज की हानि स्वीकार की और इस हानि का कारण इसमें शामिल एजेंसियों के बीच संचार का अभाव बताया जिससे मंत्रालय के अनुसार अवश्य बचा जाना चाहिए। मंत्रालय ने इस प्रकार यह भी कहा कि भविष्य में इस तरह के संचार अभाव की किसी पुनरावृत्ति से बचने के लिए, सी डी ए को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए जाएंगे।

तथापि, मंत्रालय के उत्तर में चूक के लिए उत्तरदायित्व तय करने के बारे में, कोई जिक्र नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त, मंत्रालय से संगत अनुदेश प्रतीक्षित थे (दिसम्बर 2013)।

3.10 लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर वसूली

लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर ₹0.70 करोड़ की वसूली की गई

लेखा परीक्षा के दौरान विभिन्न इकाइयों तथा प्रतिष्ठानों में वित्तीय अनियमितताओं के मामले संज्ञान में आए। लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर लेखा परीक्षा इकाइयों द्वारा आवश्यक कार्रवाई की

गई जिसके परिणामस्वरूप तीन मामलों में ₹0.70 करोड़ की वसूली की गई। हर मामले की विवेचना निम्नवत है:-

मामला - I प्रतिपूरक युद्ध क्षेत्र भत्ते के अनियमित भुगतान की वसूली

रक्षा मंत्रालय (एम ओ डी) के जनवरी 1994 का आदेश अनुबंधित करता है कि युद्ध क्षेत्र तथा संशोधित युद्ध क्षेत्र में सेवारत कर्मी आदेश में दी गई शर्तों के अनुसार प्रतिपूरक युद्ध क्षेत्र एवं प्रतिपूरक संशोधित युद्ध क्षेत्र भत्तों को पाने के हकदार हैं। आदेश के अनुसार, वायुसेना ईकाइयों के साथ तैनात रक्षा सुरक्षा कोर (डी एस सी) के कर्मी तभी इन भत्तों को पाने के हकदार हैं यदि इन ईकाइयों के वायुसेना कर्मी उपरोक्त भत्तों को पाने के हकदार हैं।

हमने, जबकि पाया (सितम्बर 2010) कि 46 विंग वायुसेना के साथ तैनात रक्षा सुरक्षा कोर (डी एस सी) के कर्मियों को 01 अगस्त 2007 से प्रतिपूरक संशोधित युद्ध क्षेत्र भत्तों का भुगतान अधिकृत किया गया था। यद्यपि स्कन्ध में तैनात वायु सेना कर्मी इन रियायतों को पाने के हकदार नहीं थे। जिसके परिणामस्वरूप, अगस्त 2007 एवं मार्च 2011 के मध्य ₹33 लाख का अनियमित भुगतान हुआ। लेखा परीक्षा में इंगित किए जाने पर, वेतन एवं लेखा अधिकारी रक्षा सुरक्षा कोर (पी ए ओ डी एस सी) ने ₹29.50 लाख (अक्टूबर 2013) की वसूली की तथा हमें सूचित किया (नवम्बर 2013) कि शेष धनराशि की भी वसूली कर ली जाएगी।

मामला -II नगर प्रतिपूरक भत्तों के अनियमित भुगतान की वसूली

नगर प्रतिपूरक भत्ते (सी सी ए) को दिए जाने हेतु निर्धारित नियमानुसार भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय ने मई 2005 में 24 उपस्कर डिपो (ई डी) जो कि इलाहबाद नगर पालिका सीमा की परिधि के 8 किलोमीटर के अन्दर स्थित है, में तैनात रक्षा असैनिकों को 1 जनवरी 2005 में तीन वर्ष की अवधि के लिए नगर प्रतिपूरक भत्ते का भुगतान इलाहबाद में कार्यरत असैनिकों के लिए लागू दर से अधिकृत किया गया। नगर प्रतिपूरक भत्ते के नियमानुसार उनके कार्य स्थल के पास आवास के अभाव में आवश्यकता होने पर सम्बन्धित कर्मचारी को अर्हक नगर में निवास करना होगा।

हमने, फिर भी यह पाया (नवम्बर 2007) कि रक्षा असैनिकों को लागू उपर्युक्त सरकारी संस्वीकृति के प्राधिकार पर 24 ई डी में तैनात भारतीय वायुसेना के अधिकारियों/कर्मचारियों को भारतीय वायुसेना ने नगर प्रतिपूरक भत्ते की संस्वीकृति दी यद्यपि ये अधिकारी/कर्मचारी शहर में नहीं रहते थे और ई डी में आवास दिए गए।

लेखा परीक्षा में 2005 से 2008 तक की अवधि के दौरान, वायुसेना अधिकारियों/कर्मचारियों को ₹18.85 लाख के अनियमित भुगतान का पता लगाने पर (अगस्त 2008) रक्षा मंत्रालय ने अनियमितता को स्वीकार करते हुए कहा (अप्रैल 2010) कि वायुसेना मुख्यालय को अनियमित भुगतान की वसूली के लिए निर्देश जारी किए जा रहे थे। तथापि, वायुसेना मुख्यालय ने मामले पर विचार करने के लिए मामले को अप्रैल 2011 में रक्षा मंत्रालय (वेतन/सेवा) के साथ उठाया तथा वित्त मंत्रालय व्यय विभाग पर अनियमित भुगतान को स्वीकार करने तथा ड्राफ्ट पैरा को बंद करने हेतु प्रभाव डाला। वित्त मंत्रालय तथा रक्षा मंत्रालय ने (मार्च 2012) 24 उपस्कर डिपो के वायु योद्धाओं को नगर प्रतिपूरक भत्ते को प्रदान किए जाने को अनाधिकृत ठहराया तथा तुरन्त वसूली के लिए आग्रह किया। तदनुसार, वायुसेना केन्द्रीय लेखा कार्यालय (ए एफ सी ए ओ) ने लेखा परीक्षा को यह सूचित किया (जुलाई 2012) कि जून 2012 में सेवारत अधिकारियों से ₹01.02 लाख की वसूली कर ली गई तथा अप्रभावी³⁷ अधिकारियों (एन ई अधिकारियों) जिनको जनवरी 2005 से अगस्त 2008 के मध्य उसका अनियमित रूप से भुगतान किया गया था उनसे ₹0.21 लाख की धनराशि की वसूली हेतु नोट कर लिया गया था। वायुसेना केन्द्रीय लेखा कार्यालय (ए एफ सी ए ओ) ने आगे यह बताया कि इसी अवधि के दौरान वायु सैनिकों को भुगतान की गई ₹28.27 लाख की धनराशि की वसूली वायुसेना मुख्यालय से प्राधिकार मिलने पर प्रारम्भ की जाएगी।

रक्षा मंत्रालय ने अगस्त 2013 में वित्त मंत्रालय (व्यय विभाग) के परामर्श से वायु योद्धाओं को किए गए नगर प्रतिपूरक भत्तों के अनियमित भुगतान की वसूली के लिए वायुसेना मुख्यालय को पुनः निर्देश दिया।

इस प्रकार, लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर वसूली की कुल धनराशि ₹29.50 लाख को वायुसेना प्राधिकारियों द्वारा मान लिया गया।

मामला -III निर्धारित हर्जाने की वसूली

मुख्यालय पश्चिमी वायु कमान (एच क्यू डब्ल्यू ए सी) ने वायु संचालन पद्धति (एयर ऑपरेशन सिस्टम) को विकसित करने के लिए मैसर्स एन आई आई टी टेक्नॉलोजी लिमिटेड, नई दिल्ली (एन आई आई टी) को ₹1.48 करोड़ लागत का आपूर्ति आदेश (अप्रैल 2008) दिया था। आपूर्ति आदेश में दी गई शर्तों के अनुसार यदि आपूर्तिकर्ता 10 माह

³⁷ एन ई - अप्रभावी कर्मी

के भीतर ए ओ एस³⁸ को विकसित करने तथा उसको लगाने में असमर्थ रहता है तो आपूर्तिकर्ता को देरी के लिए प्रत्येक पूरे सप्ताह के लिए अथवा उसके एक भाग के लिए आपूर्ति आदेश की कीमत के 0.5 प्रतिशत की दर से, आपूर्ति आदेश की कीमत के अधिकतम 10 प्रतिशत तक, ग्राहक को निर्धारित हर्जाने का भुगतान करना होगा।

अक्टूबर 2010 तक तीन बार सीमा बढ़ाए जाने के बावजूद, ए ओ एस सॉफ्टवेयर को समय से विकसित नहीं किया जा सका। अतः मुख्यालय पश्चिमी वायु कमान द्वारा भुगतान जारी किए जाने के समय पर, निर्धारित हर्जाने (एल डी) के स्तर में ₹14.83 लाख (₹1.48 करोड़ का 10 प्रतिशत) एन आई आई टी से वसूल किए जाने थे। तथापि, एकीकृत वित्तीय सलाहकार (आई एफ ए) पश्चिमी वायु कमान ने (अगस्त 2010) दूसरे चरण के भुगतान की सहमति देते समय इस दलील पर कि चूंकि डी पी एम 2006, अप्रैल 2008 में पूर्ति आदेश देने के समय लागू था, अतः 10 प्रतिशत के स्थान पर अधिकतम 5 प्रतिशत तक (₹7.41 लाख) निर्धारित हर्जाने की वसूली के लिए मुख्यालय पश्चिमी वायु कमान से सिफारिश की। तदनुसार, द्वितीय तथा तृतीय स्तर का भुगतान करते समय मुख्यालय पश्चिमी वायु कमान द्वारा ₹3.71 लाख (यानि 5 प्रतिशत) की वसूली की गई।

लेखा परीक्षा में यह इंगित किए जाने पर (सितम्बर 2011) कि पूर्ति आदेश में अधिकतम 10 प्रतिशत तक के निर्धारित हर्जाने का प्रावधान था। मुख्यालय पश्चिमी वायु कमान ने लेखा परीक्षा को यह बताया (दिसम्बर 2011) कि ए ओ एस का विकास पूरा कर लिया गया है तथा अधिकतम 10 प्रतिशत तक के निर्धारित हर्जाने (एल डी) की कटौती करने के लिए एकीकृत वित्तीय सलाहकार (आई एफ ए) की सहमति तथा सक्षम वित्तीय अधिकारी (सी एफ ए) की अनुमति ले ली गई है। अन्ततः, मार्च 2012 में फर्म को किए गए भुगतान में से निर्धारित हर्जाने के ₹11.12³⁹ लाख की शेष धनराशि वसूल कर ली गई थी। इस प्रकार, फर्म से वसूल किए गए निर्धारित हर्जाने की कुल ₹14.83 लाख की धनराशि में से ₹7.41 लाख लेखा परीक्षा के दृष्टान्त पर वसूल किए गए।

मंत्रालय को मामला मई 2013 में सन्दर्भित किया गया। दिसम्बर 2013 तक उनका उत्तर प्रतीक्षित था।

³⁸ ए ओ एस - एयर ऑपरेशन सिस्टम

³⁹ ₹11.12 लाख = (₹14.83 लाख - ₹3.71 लाख)