

अध्याय V

अन्य मामलों पर लेखापरीक्षा पैराग्राफ

5.1 एक्सेस कंट्रोल सिस्टमों का अप्रभावकारी प्रयोग

₹13.65 करोड़ में 100 ए एफ इकाईयों के लिए अधिप्राप्त एक्सेस कंट्रोल सिस्टम (ए सी एस) में कमियाँ थीं। इसके अतिरिक्त, इसकी प्रयोज्यता की वृद्धि हेतु अतिरिक्त ₹7.38 करोड़ में पूरक सुविधाओं की अधिप्राप्ति के बावजूद, ए सी एस की प्रयोज्यता अप्रभावकारी थी।

जैसा कि वायुसेना इकाईयों के भीतर बहुत महत्वपूर्ण अधिष्ठापन, क्षेत्र तथा बहुमूल्य परिसम्पत्तियां होती हैं, इस प्रकार के क्षेत्रों में प्रवेश विशेषतया मिलने वालों, विक्रेताओं, अनुबंधकर्ताओं तथा उनके कर्मचारियों को कार्ड/कागज़ी पासों के प्रयोग द्वारा हस्त-नियंत्रित किया जा रहा था, जिसमें दुरुपयोग की संभावना थी। वायुसेना मुख्यालय (एयर एच क्यू) ने आधुनिक उच्चस्तरीय तकनीक वाले तथा गलत इस्तेमाल की संभावना से परे, स्मार्ट कार्ड आधारित एक्सेस कंट्रोल सिस्टम (ए सी एस) को शुरू करने का प्रस्ताव दिया (अगस्त 2003)।

वायुसेना मुख्यालय ने ₹13.65 करोड़ मूल्य पर ए एफ बेसों के लिए 100 ए सी एस की आपूर्ति तथा अधिष्ठापन हेतु मैसर्स इ सी आई एल रैपिस्कैन लिमिटेड, सिकंदराबाद के साथ अनुबंध निर्धारित किया (मार्च 2008) जिसमें 12 माह की वारंटी अवधि, भंडारों की स्वीकृति की तिथि, या अधिष्ठापन/ प्रवर्तन में लाने की तिथि, जो भी बाद में हो, शामिल था।

विक्रेता द्वारा सहायक उपकरणों सहित 100 ए सी एस विविध वायुसेना बेसों में आपूर्ति (अप्रैल 2009) तथा अधिष्ठापित किए गए। यद्यपि, ए सी एस के अधिष्ठापन के उपरांत, प्रयोक्ता इकाईयों¹ ने ए सी एस में विभिन्न कमियों जैसे स्मार्ट कार्ड का अस्वीकरण, चिप को लिखने में विलंब, यांत्रिक त्रुटि, तथा सिम के अस्वीकरण की उच्च प्रतिशतता इत्यादि को व्यक्त किया (अप्रैल 2009)। वायुसेना मुख्यालय ने सामने आ रही समस्याओं, खराब रखरखाव सहयोग पर अपनी चिन्ता विक्रेता के समक्ष व्यक्त की (अगस्त 2009) तथा विविध अडचनों का तीव्रगामी आधार पर हल निकालने का सुझाव दिया।

¹ 'एस-1' एस यू (ए एफ), डब्ल्यू-1 विंग (ए एफ), मुख्यालय 'ए ए', इत्यादि।

बाद में वायुसेना मुख्यालय ने समस्त कमान मुख्यालयों को लिखा (मार्च 2010) कि ए सी एस के विषय में 2003 में सोचा गया तथा गुणात्मक आवश्यकताओं (क्यू आर) को 2004 में अन्तिम रूप दिया गया जिसमें वर्तमान आवश्यकताओं के विरुद्ध कमियाँ थीं। इसने आगे बताया कि सिस्टम की प्रयोज्यता को इसके साथ विविध अन्य प्रवेश नियंत्रण मानदण्डों जैसे चक्रद्वार, द्वार खोलने का सिस्टम, अतिरिक्त स्मार्ट कार्ड रीडर्स इत्यादि के एकीकरण द्वारा बढ़ाया जा सकता था तथा इसकी प्रयोज्यता को बढ़ाने हेतु इन उपकरणों के मूल्यांकन तथा अधिप्राप्ति हेतु कार्यवाही प्रारंभ करने का सुझाव दिया। तदनुसार, सात² वायुसेना कमानों में से मात्र तीन³ ने 54 इकाईयों हेतु ₹7.38 करोड़ की अतिरिक्त लागत में इस प्रकार के सहायक उपकरणों को अधिप्राप्त किया।

लेखापरीक्षा ने जाँचा कि:

(ए) रक्षा अधिप्राप्ति नियमपुस्तिका-2006 में निर्धारित 4.5 महीनों के विपरीत वायुसेना मुख्यालय ने आवश्यकता के प्रवर्तन (अगस्त 2003) के उपरांत अनुबंध (मार्च 2008) निर्धारण के लिए 55 महीनें लिए।

(बी) अधिप्राप्ति, इस तथ्य के मद्देनजर अविवेकपूर्ण थी कि अधिप्राप्ति के एक वर्ष के भीतर वायुसेना मुख्यालय ने समस्त वायुसेना कमानों को लिखा था (मार्च 2010) कि 2004 में ए सी एस के लिए निर्धारित क्यू आर में वर्तमान आवश्यकताओं के विरुद्ध कमियाँ थीं तथा इसके निष्पादन को बढ़ाने हेतु उसे अन्य उपकरणों के साथ समाकलित करना पड़ा था।

(सी) वायुसेना मुख्यालय के परामर्श (मार्च 2010) के अनुसरण में 54 आई ए एफ इकाईयों में प्रयोज्यता की वृद्धि हेतु विविध अन्य प्रवेश नियंत्रण पूरक सुविधाओं पर ₹7.38 करोड़ की अतिरिक्त लागत व्यय की गई थी।

समस्त वायुसेना कमानों को जारी किए गए वायुसेना मुख्यालय के अवलोकन (अप्रैल 2015) से लेखापरीक्षा ने आगे पाया (अक्टूबर 2015) कि इकाईयों में ए सी एस का प्रभावी प्रयोग नहीं किया जा रहा था। इसके अतिरिक्त,

² पादटिप्पणी 3 में दिखाए गए तीन कमानों के अतिरिक्त, शेष चार वायुसेना कमान दक्षिण पश्चिम वायुसेना कमान (एस डब्ल्यू ए सी), मुख्यालय प्रशिक्षण कमान (एच क्यू टी सी), मुख्यालय अनुरक्षण कमान (एच क्यू एम सी) तथा दक्षिणी वायुसेना कमान (एस ए सी) हैं।

³ पश्चिमी वायुसेना कमान (डब्ल्यू ए सी), पूर्वी वायुसेना कमान (ई ए सी) तथा केंद्रीय वायुसेना कमान (सी ए सी)।

- (i) 41 वायुसेना इकाईयों पर आश्रितों तथा
- (ii) 85 वायुसेना इकाईयों पर मिलने वालों/संबंधियों

के संबंध में कोई एक्सेस कंट्रोल कार्ड जारी नहीं किए जा रहे थे।

आई ए एफ की इकाईयों में परिसम्पत्तियों के सुरक्षा के महत्त्व को ध्यान में रखते हुए, लेखापरीक्षा ने ग्यारह नमूना⁴ वायुसेना स्टेशनों (ए एफ एस) में ए सी एस की वास्तविक उपयोगिता को सुनिश्चित करने हेतु अभिलेखों/दस्तावेजों का परीक्षण किया (सितम्बर 2015) तथा यह पाया गया कि भले ही ए एफ एस में से दो ने चक्रद्वार/द्वार संचालन सिस्टम अधिष्ठापित की थी, समस्त 11 इकाईयों द्वारा मिलने वालों/विक्रेताओं को हस्तचालित कागजी पास जारी किए जा रहे थे जैसा **संलग्नक-‘बी’** में दिया गया है।

उत्तर (मार्च 2016) में वायुसेना मुख्यालय ने अगस्त 2003 में प्रक्रिया के प्रारंभ से अनुबंध के निर्धारण (मार्च 2008) तक के घटनाक्रम का विस्तृत विवरण दिया जिसमें घटनाक्रम/प्रक्रिया के समापन में हुए विलंब को स्पष्ट नहीं किया गया। क्यू आर के गैर-संशोधन के सम्बन्ध में, वायुसेना मुख्यालय का उत्तर (मार्च 2016) कि ‘मामले का पुनः प्रारंभिकरण केवल तब आवश्यक था यदि परिवर्तन की संभावना थी’ वर्तमान आवश्यकताओं के विरुद्ध क्यू आर की कमियों के संबंध में उनकी स्वयं की स्वीकृति (मार्च 2010) के प्रतिकूल था।

मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2016) कि अधिप्राप्ति पूरे विवेक के साथ की गई थी तथा वायुसेना मुख्यालय का पत्र यह सूचित करने के लिए अभीष्ट था कि विद्यमान सिस्टम की प्रयोज्यता को कुछ उपकरणों; जैसे चक्रद्वार, द्वार खोलने के सिस्टम, इत्यादि के समाकलन द्वारा बढ़ाया जा सकता था, जो अनिवार्य नहीं थे तथा कुछ कमानों/स्टेशनों ने सुरक्षा खतरे महसूस करने के आधार पर इन को अधिप्राप्त किया। मंत्रालय ने आगे बताया कि इकाईयाँ कुछ अप्रयोज्यता समस्याओं का सामना कर रही थीं तथा कुछ अवसरों पर मरम्मत में विलंब था जिसके लिए विक्रेता को ₹46.39 लाख की वसूली सहित दण्डित किया गया था।

मंत्रालय का उत्तर समस्त कमानों के लिए वायुसेना मुख्यालय की सूचना (मार्च 2010) के परिप्रेक्ष्य में देखा जा सकता है जो बताता है कि सिस्टम के बारे में 2003 में सोचा गया था तथा 2004 में निर्धारित किए गए क्यू आर में कमियाँ थीं तथा चक्रद्वार/द्वार एवं अतिरिक्त उपकरणों की अधिप्राप्ति हेतु वायुसेना मुख्यालय द्वारा योजनाएँ प्रारंभ करने का सुझाव दिया

⁴ इस तरह से (रैंडम) चयन किया गया ताकि ए सी एस रखने वाली इकाईयों/स्टेशनों का 10 प्रतिशत कवर किया जाए।

जाना। कथित सूचना में सुरक्षा खतरों पर विकल्प क्रियान्वयन का उल्लेख नहीं था। मंत्रालय ने यह भी बताया कि वायुसेना स्टेशनों को सिस्टम के सर्वोत्कृष्ट उपयोग के लिए अब निर्देश दिए गए हैं लेखापरीक्षा द्वारा 11 नमूना इकाईयों में नमूना परीक्षण ने ए सी एस के अप्रभावी प्रयोग को और अधिक परिपुष्ट किया।

अतः, अनुबंध के निर्धारण (मार्च 2008) से पूर्व वर्ष 2004 के क्यू आर के पुनः वैधीकरण की निष्फलता के परिणामस्वरूप ₹13.64 करोड़ की लागत पर अप्रचलित ए सी एस की अधिप्राप्ति हुई जैसा कि स्वयं वायुसेना मुख्यालय द्वारा समस्त कमान मुख्यालय के बीच स्वीकार किया गया था (मार्च 2010)। इसके अतिरिक्त, इसकी प्रयोज्यता में वृद्धि हेतु अतिरिक्त ₹7.38 करोड़ पर पूरक सुविधाओं जैसे चक्रदार, डोर ओपनिंग सिस्टम, अतिरिक्त कार्ड रीडर्स इत्यादि की अधिप्राप्ति के बावजूद, ए सी एस की प्रयोज्यता प्रभावहीन थी।

5.2 परिवहन भत्ते का अनियमित भुगतान

यद्यपि ए एफ अधिकारी/वायु सैनिक पूरे कैलेंडर माह के लिए अपने नियमित इयूटी के स्थान से अनुपस्थित थे, फिर भी उन्हें परिवहन भत्ते का भुगतान किया गया, जो रक्षा मंत्रालय तथा वायुसेना मुख्यालय के आदेशों के विरुद्ध था।

रक्षा मंत्रालय (एम ओ डी) ने सैनिक अधिकारी तथा अधिकारी रैंक से निचले कार्मिकों (पी बी ओ आर) के लिए परिवहन (टी पी टी) भत्ते के अनुदान के संबंध में निर्देश (फरवरी 1998) जारी किए जिसके अनुसार, ऐसे किसी व्यक्ति के लिए, जो अवकाश, प्रशिक्षण, आधिकारिक दौरे, इत्यादि के कारण पूरे कैलेंडर माह के लिए नियमित इयूटी के स्थान (अर्थात् उसका मुख्यालय) से अनुपस्थित रहा है, टी पी टी भत्ते का अनुदान स्वीकार्य नहीं है। छठे वेतन आयोग की अनुशंसाओं के कार्यान्वयन के प्रतिपादन में, एम ओ डी ने टी पी टी भत्ते की दरों को संशोधित (दिसम्बर 2008) किया।

संबद्ध इकाईयों द्वारा व्यक्तिगत उपस्थिति रिपोर्ट (पी ओ आर) के माध्यम से किसी व्यक्ति को परिवहन भत्ता बन्द किया जाता है, व वायुसेना केन्द्रीय लेखा कार्यालय (ए एफ सी ए ओ) को भेजा जाता है जो समस्त आई ए एफ कार्मिकों के वेतन व भत्तों को नियमित करता है, तथा इसे पुनः प्राधिकृत किया जाता है जैसे ही व्यक्ति अपने मुख्यालय (एच क्यू) में इयूटी पुनः आरंभ करता है। पी ओ आर की प्राप्ति पर, ए एफ सी ए ओ व्यक्तिगत चालू बही खाता (आई आर एल ए) में टी पी टी भत्ता जमा कर देता है तथा इसे मासिक वेतन पर्ची में दिखाता है।

लेखापरीक्षा ने (जून 2015 से नवम्बर 2015) आठ⁵ नमूना परीक्षण में आई ए एफ इकाईयों में टी पी टी भत्ते का अनियमित भुगतान पाया जो कि **सलंगनक-‘सी’** में दिया गया है।

अतः, टी पी टी भत्ते के संबंध में एम ओ डी/वायुसेना मुख्यालय के निर्देशों का अनुपालन नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा ने नमूना परीक्षण इकाईयों में पाए गए टी पी टी भत्ते के अनियमित भुगतानों पर एक मामले का विवरण (एस ओ सी) जारी किया (नवम्बर 2015) तथा वायुसेना मुख्यालय एवं ए एफ सी ए ओ (अधिकारी/वायु सैनिक) को, इस तरह के मामलों के पुनरावलोकन का सुझाव दिया।

ए एफ सी ए ओ (अधिकारी/वायु सैनिक) ने नवम्बर 2015 में बताया कि जहाँ इकाईयों द्वारा पी ओ आर तैयार किए गए अथवा लेखापरीक्षा द्वारा ब्यौरे दिए गए, वसूली की जाएगी।

ए एफ सी ए ओ का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि आई ए एफ कार्मिक से संबंधित समस्त आंकड़े उनके पास हैं जिसमें वार्षिक अवकाश एवं आई आर एल ए शामिल हैं, जिसका ए एफ सी ए ओ द्वारा रखरखाव किया जाता है तथा जो संयुक्त नियंत्रक रक्षा लेखा (जे सी डी ए), वायुसेना की लेखापरीक्षा के अधीन हैं।

आगे, लेखापरीक्षा ने केवल चयनित इकाईयों के अभिलेखों का नमूना परीक्षण किया था तथा सुधारात्मक कार्यवाही हेतु एवं घटनाओं को रोकने हेतु पूरे आई ए एफ में इस प्रकार के समस्त मामलों के पुनरीक्षण की आवश्यकता है।

उपरोक्त के परिप्रेक्ष्य में लेखापरीक्षा अनुशंसित करता है कि, वायुसेना मुख्यालय फरवरी 1998 से अर्थात् संगत आदेशों को जारी करने की तिथि से समस्त परिवहन भत्ते के भुगतानों के पुनरीक्षण तथा इकाईयों में जहाँ अनियमित परिवहन भत्ते दिए गए उनकी वसूली को प्रभावित करने हेतु सभी इकाईयों को निर्देश जारी करे।

मंत्रालय को ड्राफ्ट पैराग्राफ जनवरी 2016 में जारी किया गया; उसका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

⁵ ए एफ सी ए ओ (वायु सैनिक/असैनिक), केन्द्रिय सर्विसिंग विकास संगठन (सी एस डी ओ), 35 विंग, 41 विंग, 17 विंग, 412 वायुसेना स्टेशन, 4 बेस रिपेयर डिपो तथा 12 विंग।

5.3 विद्युत कर के भुगतान के कारण ₹131.45 लाख का परिहार्य व्यय

भारत के संविधान के अनुच्छेद 287 के तहत विद्युत कर की छूट का प्रावधान उपलब्ध होने के बावजूद, वायुसेना स्टेशन, नई दिल्ली ने अप्रैल 2009 से दिसंबर 2014 के दौरान नई दिल्ली नगर निगम को विद्युत कर के रूप में ₹131.45 लाख का भुगतान किया।

भारतीय संविधान का अनुच्छेद 287 अनुबंधित करता है कि सिवाए संसद द्वारा कानून के तहत अन्यथा उपलब्ध किया गया हो, किसी भी राज्य का कानून विद्युत उपभोग अथवा बिक्री (सरकार या अन्य व्यक्ति द्वारा उत्पादित) पर, जिसका उपभोग भारत सरकार (जी ओ आई) द्वारा किया जा रहा हो अथवा भारत सरकार को उस सरकार द्वारा उपभोग हेतु बेची गई हो, कर लागू नहीं होगा अथवा कर लगाने के लिए अधिकृत नहीं होगा। इसमें आगे यह कहा गया है कि, 'इस प्रकार का कोई भी कानून जो विद्युत बिक्री पर कर लागू करता है अथवा लागू करना प्राधिकृत करता है, यह सुरक्षित करेगा कि उस सरकार द्वारा उपभोग हेतु भारत सरकार को बेची गई विद्युत की..... शुल्क अन्य उपभोक्ताओं द्वारा विद्युत की संतोषजनक मात्रा के लिए लागू शुल्क की अपेक्षा कर की राशि से कम होगा।'

वायुसेना स्टेशन, नई दिल्ली (ए एफ एस, नई दिल्ली) के संबंध में नई दिल्ली नगर निगम (एन डी एम सी) द्वारा उभारे गए विद्युत बिलों की लेखापरीक्षा जाँच से उजागर हुआ (जुलाई 2014) की विद्युत बिलों में विद्युत शुल्क पर 5 प्रतिशत की दर पर विद्युत कर समाविष्ट था तथा ए एफ एस, नई दिल्ली द्वारा उस का भुगतान किया जा रहा था। अभिलेखों के नमूना परीक्षण से यह उजागर हुआ कि ए एफ एस, नई दिल्ली ने अप्रैल 2009 से दिसम्बर 2014 के दौरान विद्युत कर के रूप में एन डी एम सी को ₹131.45 लाख का भुगतान किया था, जिसका भुगतान भारतीय संविधान के अनुच्छेद 287 के अनुसार नहीं किया जाना चाहिए था।

इस मामले को उठाए जाने पर, ए एफ एस, नई दिल्ली ने सूचित (मार्च 2015/जुलाई 2015) किया कि विद्युत कर पर छूट दावे के लिए मामला एन डी एम सी के समक्ष उठाया गया था, जिससे एन डी एम सी सहमत नहीं हुआ। एन डी एम सी के अनुसार, विद्युत कर से छूट केवल राज्य सरकार के कानून से ही उपलब्ध है, जबकि एन डी एम सी अधिनियम, 1994 में इस प्रकार के कर का संघ कर के रूप में प्रावधान है।

एन डी एम सी ने अपने उत्तर में बताया कि कानून विभाग के परामर्श के प्रकाश में वित्त विभाग द्वारा मामला विस्तार में पुनः परीक्षित किया गया है, तथा एन डी एम सी द्वारा प्रदत्त विद्युत बिलों में कर का उद्ग्रहित किया जाना सही है क्योंकि यह केंद्र सरकार द्वारा प्राधिकृत था, राज्य सरकार द्वारा नहीं तथा इस कर का भुगतान एन डी एम सी क्षेत्र में स्थित समस्त श्रेणियों के उपभोक्ताओं द्वारा बिना किसी छूट के किया जा रहा है।

ए एफ एस, नई दिल्ली तथा एन डी एम सी के द्वारा उपस्कृत उत्तर को निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में देखा जा सकता है:

(ए) एन डी एम सी अधिनियम, 1994 की धारा 60 (2) (सी) सामान्य तौर पर प्राधिकृत करती है कि परिषद विद्युत के उपभोग, बिक्री अथवा आपूर्ति पर कर लगा 'सकती' है, अतः एन डी एम सी अधिनियम के प्रावधान का आशय संविधान के अधिनियम 287 से छूट होना नहीं निकाला जा सकता है, जो कि विशिष्ट तौर पर वर्णन करता है कि, 'इस प्रकार का कोई भी कानून जो विद्युत बिक्री पर कर लागू करता है अथवा लागू करने के लिए प्राधिकृत करता है, यह सुरक्षित करेगा कि उस सरकार द्वारा उपभोग हेतु भारत सरकार को बेची गई विद्युत की..... शुल्क अन्य उपभोक्ताओं द्वारा विद्युत की संतोषजनक मात्रा के लिए लागू शुल्क की अपेक्षा कर की राशि से कम होगा।' संविधान के अधिनियम 287 के प्रावधानों के बावजूद भी एन डी एम सी अधिनियम, 1994 में भारत सरकार द्वारा विद्युत के उपभोग पर कर लगाने के लिए कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं है।

(बी) 'विद्युत के उपभोग अथवा बिक्री पर कर' संविधान के सातवें शेड्यूल (अधिनियम 246) की राज्य सूची - सूची II के तहत है।

(सी) ए एफ एस नई दिल्ली द्वारा किए गए भुगतान जुलाई 1989 तथा जून 2004 में जारी एम ई एस की हिदायतों के उल्लघन में थे, ना तो मामले पर कोई स्पष्टीकरण माँगा गया था, ना ही भुगतान विरोध के तहत किए गए थे; किंतु ए एफ स्टेशन, नई दिल्ली ने एन डी एम सी को विद्युत कर देना जारी रखा।

अतः ए एफ एस, नई दिल्ली, एन डी एम सी को विद्युत कर का परिहार्य भुगतान कर रहा था।

मंत्रालय को ड्राफ्ट पैराग्राफ दिसम्बर 2015 में जारी किया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

5.4 एयरो इंजन की मरम्मत पर ₹80.07 लाख का परिहार्य व्यय

अप्राधिकृत वाहनान्तरण के विरुद्ध अनुबंधात्मक प्रावधानों के अनुपालन को सुनिश्चित करने में भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) की निष्फलता के कारण मार्ग में क्षतिग्रस्त एयरो इंजन की मरम्मत पर परिहार्य भुगतान हुआ।

वायुसेना संपर्क संस्था (ए एफ एल ई) नासिक विशिष्ट वायुयान के एयरो इंजनों की मरम्मत एवं ओवरहाल करने हेतु एच ए एल नासिक डिवीजन को सौंपने तथा मरम्मत के बाद वापस लेने के लिए उत्तरदायी है, जिन्हें फिर संबद्ध ए एफ स्टेशनों को भेज दिया जाता है। इन उपकरणों के परिवहन हेतु ये एक एजेंसी (मैसर्स ऑलराउंड कार्गो कैरियर्स, नासिक) की सेवाओं का प्रयोग कर रही थी, जिसके लिए 25 ई डी देवलाली, नासिक ने परिवहन हेतु एक वार्षिक अनुबंध किया था, जो ए एफ एल ई, नासिक की आवश्यकताओं की भी पूर्ति करता था।

परिवहन एजेंसी के साथ अनुबंध के नियमों एवं शर्तों के अनुसार बीमा कराना ए एफ प्राधिकारियों के स्वनिर्णय पर था तथा बिना पूर्व लिखित अनुमोदन के, मार्ग में माल के वाहनान्तरण की अनुमति नहीं थी। अनुबंध के उपवाक्य 18 के अनुसार, ट्रांसपोर्टर भंडारों को किसी नुकसान/क्षति के लिए वायुसेना को पूरी तरह से क्षतिपूर्ति देने के लिए उत्तरदायी था।

ए एफ एल ई, नासिक ने 11 विंग, ए एफ तेजपुर को अनुबंधित परिवहन एजेंसी के माध्यम से एक असैनिक ट्रक किराए पर लेकर एक प्रयोज्य इंजन प्रेषित किया (जून 2007)। तथापि, 11 विंग में प्राप्ति पर, ट्रांसपोर्टर द्वारा मार्ग में इंजन के अप्राधिकृत वाहनान्तरण के कारण इंजन बुरी तरह से क्षतिग्रस्त पाया गया। इसलिए, 11 विंग, ए एफ ने ए एफ एल ई, नासिक के विरुद्ध एक विसंगति रिपोर्ट (डी आर) प्रस्तुत की (जुलाई 2007) तथा इंजन को हुई क्षति के लिए ₹64.91 लाख का क्षति विवरण बनाया। क्षतिग्रस्त एयरो-इंजन की बाद में (मार्च 2008) एच ए एल, कोरापुट द्वारा ₹80.96 लाख की लागत पर मरम्मत की गई।

ए एफ एल ई नासिक के अभिलेखों की लेखापरीक्षा (नवंबर 2014) से उजागर हुआ कि:

- (ए) यद्यपि एयरो इंजन कीमती उपकरण (इस मामले में ₹4 करोड़) हैं तब भी ए एफ एल ई नासिक ने प्रेषित माल का बीमा नहीं कराया था।
- (बी) प्रेषित माल के साथ इसके सुरक्षित परिवहन की पुष्टि हेतु कोई ए एफ अनुरक्षक प्रतिनियुक्त नहीं किया गया था।
- (सी) ट्रांसपोर्टर द्वारा अप्राधिकृत वाहनान्तरण अनुबंध के नियमों एवं शर्तों के विरुद्ध था।

(डी) यद्यपि अनुबंध में भंडारों को किसी प्रकार का नुकसान/टूट-फूट के लिए आई ए एफ को क्षतिपूर्ति करने हेतु वाहक को उत्तरदायी बनाने के लिए प्रावधान (धारा 16 व 18) था, मामला तीन वर्षों तक ए एफ तथा वाहक के मध्य पत्राचार के तहत बना रहा। अंत में, वाहक के अनुरोध पर मुख्यालय अनुरक्षण कमान (एच क्यू एम सी) ने एकमात्र मध्यस्थ को नियुक्त किया (मई 2010) जिसने वाहक की याचना को स्वीकार किया, कि आई ए एफ ने वाहक अधिनियम, 1865 के तहत माल की विशिष्ट प्रकृति तथा मूल्य को उजागर नहीं किया था, यद्यपि इस प्रकार की शर्तों को अनुबंध में व्यक्त नहीं किया गया था। वाहक अधिनियम, 1865 के शेड्यूल में अधिनियम के तहत सूचीबद्ध मूल्यवान मर्दों में 'एयरो इंजन्स' शामिल नहीं हैं। ट्रांसपोर्टर ने क्षतिपूर्ति का भुगतान करने में अक्षमता व्यक्त की। यह भी अभिलेख पर ट्रांसपोर्टर की वित्तीय स्थिति के साक्ष्य लिए बगैर अंकित मूल्य पर स्वीकार कर लिया गया था तथा ₹0.97 लाख की तुच्छ राशि के दण्ड भुगतान (भारतीय वायुसेना को हुए नुकसान का लगभग एक प्रतिशत) की निर्णायक अनुशंसा की गई। एकमात्र मध्यस्थ की अनुशंसाएँ एच क्यू एम सी द्वारा स्वीकृत व अनुमोदित की गईं (जुलाई 2011)। दण्ड का समायोजन आंशिक नकद प्राप्ति तथा परिवहन शुल्क की जवती द्वारा किया गया।


(ई) ए एफ एल ई नासिक द्वारा इंजन की क्षति के कारण की जाँच के लिए कोर्ट ऑफ इंक्वायरी (सी ओ आई), क्षति के पता लगने से तीन महिनों की निर्धारित अवधि के विपरीत, छः वर्षों के समाप्त होने के उपरांत आयोजित की गई (अगस्त 2013)। सी ओ आई ने चूक हेतु कोई उत्तरदायित्व निर्धारित अथवा उपचारी मानदण्ड सूझाए बिना ₹80.07 लाख की क्षति के नियमितिकरण की अनुशंसा की।

तथ्यों को स्वीकार करते हुए, एच क्यू एम सी ने बताया (नवंबर 2015) कि वायुसेना के विद्यमान नियम तथा अधिनियम के अनुसार, आई ए एफ असैनिक फर्मों को उनके द्वारा प्रेषित किए जा रहे माल की अंतर्वस्तुओं के प्रकटीकरण के लिए बाध्य नहीं है, किंतु स्वीकार किया कि प्रेषण हेतु एक अनुरक्षक की प्रतिनियुक्ति न करने तथा समय पर दावे को न उठाने के लिए ए एफ की त्रुटि थी। यद्यपि, इंजन के नुकसान की जाँच के लिए सी ओ आई गठन में असामान्य विलंब (छः वर्षों) के लिए कोई कारण नहीं दिया गया।

अतः, अप्राधिकृत वाहनान्तरण के विपरीत अनुबंधित प्रावधानों के अनुपालन को सुनिश्चित करने में भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) की निष्फलता से मार्ग में क्षतिग्रस्त एयरो इंजन की मरम्मत के लिए परिहार्य भुगतान हुआ। इसके अतिरिक्त, चूकों के लिए उत्तरदायित्व को निश्चित करने के लिए समय पर सी ओ आई न करना तथा भविष्य में उपरोक्त चूकों/क्षतियों से बचने के लिए उपचारी मानदण्डों को न सुझाना आई ए एफ की ओर से अपेक्षित कर्मठता के अभाव को दर्शाता है।


ड्राफ्ट पैराग्राफ के जवाब में मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अवलोकनों को स्वीकार किया (मार्च 2016)।

नई दिल्ली
दिनांक: 30 मई 2016


(भानु प्रताप यादव)
प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा
वायुसेना

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक: 30 मई 2016


(शशि कान्त शर्मा)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक