

## अध्याय XIV : जहाज-रानी मंत्रालय

### ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ़ इण्डिया लिमिटेड

#### 14.1 ड्रेज़रों का संचालन एवं रखरखाव

##### 14.1.1 परिचय

ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ़ इण्डिया लिमिटेड (डीसीआई) जो कि 1976 में निगमित हुआ था, एक 'मिनी रत्न' कंपनी है और भारत के ड्रेजिंग क्षेत्र में एकमात्र सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है। इस का मुख्यालय विशाखापट्टनम में स्थित है। यह भारतीय नौसेना, मत्स्यव्यसायिक बंदरगाह तथा अन्य समुद्री संगठनों और बड़े व छोटे बंदरगाहों की शिपिंग चैनलों के लिए नई या अतिरिक्त गहराई का निर्माण और वांछित गहराई का रखरखाव करता है। इसकी सेवाएँ बंदरगाहों का विकास, निम्नस्तरीय क्षेत्र के उधारण समुद्रतटों की देखभाल, पर्यावरण की रखा, पर्यटन, बाड़ नियंत्रण, सिंचाई आदि में ली जाती हैं।

दिनांक 31 मार्च 2016 को इसके पास 16 ड्रेज़र्स थे। इनमें तीन कटर सक्शन ड्रेज़र (सीएसडी<sup>1</sup>) नई ड्रेज़िंग के लिए, 12 ट्रेलर सक्शन हॉप्पर ड्रेज़र्स (टीएसएचडी)<sup>2</sup> रखरखाव ड्रेज़िंग के लिए और तटीय क्षेत्र, बंदरगाहों और जैटीस के पास-पास के ड्रेज़िंग के लिए एक बेकहो ड्रेज़र<sup>3</sup> शामिल थे।

##### 14.1.2 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

लेखापरीक्षा के उद्देश्य यह थे कि क्या:

- ड्रेजिंग कार्य प्रभावी ढंग से नियोजित किया गया था और कुशल व लाभकर ढंग से निष्पादित किया गया था, और
- ड्रेज़रों का रखरखाव अच्छी तरह से हुआ था ताकि उनका सर्वोत्तम उपयोग किया जा सके।

<sup>1</sup> 5,000 क्यूमि/प्रघ की कुल पंपिंग क्षमता सहित सात से चालीस वर्ष पुरानी

<sup>2</sup> 66,970 क्यूमि/प्रघ की हॉप्पर क्षमता सहित दो से इकतालीस वर्ष पुरानी

<sup>3</sup> 370 क्यूमि/प्रघ की पंपिंग क्षमता पांच वर्ष पुरानी

### 14.1.3 लेखापरीक्षा के मापदंड

लेखापरीक्षा के निम्नलिखित मापदंड हैं:

- वर्ष 2009-13 से 2014-18 की कालावधि के लिए पंचवर्षीय कॉर्पोरेट योजना;
- निदेशक मंडल की बैठक की कार्यसूची और कार्यवृत्त
- भारत सरकार द्वारा समय-समय पर दिए गए दिशा-निर्देश एवं सुझाव;
- ड्रेज़रों की तैनाती के संबंधित योजना दस्तावेज
- ड्रेज़रों के रखरखाव एवं संचालन के लिए ड्रेज़िंग कार्पोरेशन ऑफ़ इण्डिया लिमिटेड द्वारा निर्धारित ड्राई डाकिंग नीति और अन्य मैनुअल्स/नीतियाँ।

### 14.1.4 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र एवं लेखापरीक्षा नमूना

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2010-11 से 2014-15 की कालावधि में ड्रेज़रों के संचालन व रखरखाव की जाँच की। इन वर्षों में दिए गए कुल ठेकों में से 95 प्रतिशत अर्थात् दिए गए ₹ 3511 करोड़ के 59 ठेकों को अवलोकन के लिए चुना गया।

(₹ करोड़ में)

ब्यौरे	कुल ठेके	मूल्य (₹ करोड़ में)	चुने गए ठेकों की संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)	ठेके के मूल्य के अनुसार चुनाव का प्रतिशत $(5/3)*100$
1.	2.	3.	4.	5.	6 = $(5/3)*100$ .
ड्रेज़रों का संचालन	24	3402	21	3265	96
ड्रेज़रों का रखरखाव	32	277	20	226	82
पुर्जों की खरीददारी	45	26	18	20	73
<b>कुल</b>	<b>101</b>	<b>3705</b>	<b>59</b>	<b>3511</b>	<b>95</b>

### 14.1.5 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 14.1.5.1 ड्रेज़रों का संचालन

##### (I) अनुमानित लागत से कम कीमत की निविदा का प्रस्तुतिकरण

ड्रेज़िंग के ठेकों को पाने के लिए ड्रेज़िंग कार्पोरेशन ऑफ़ इण्डिया लिमिटेड के विपणन विभाग ने ड्रेज़िंग स्थान योजना/शर्तें, निविदा शर्तें, योग्य ड्रेज़रों की तैनाती, संचालन की लागत, ओवरहेट और 15 प्रतिशत से लेकर 30 प्रतिशत के मुनाफे का अंतर ध्यान में रखते हुए लागत प्राक्कलन तैयार किया था। उसको उच्च प्रबंधन के सामने अंतिम मूल्य तय करने के लिए रखा गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि जिन 21 ठेकों को लेखापरीक्षा के लिए चूना गया था उन में से 10 ठेके निविदाओं द्वारा प्राप्त किए गए थे। उन में से 6 ठेकों में ड्रेज़िंग कार्पोरेशन ऑफ़ इण्डिया लिमिटेड ने विपणन विभाग द्वारा तय किये गये लागत मूल्य (मुनाफे सहित) से भी कम कीमत उद्धरत की असल में निम्नलिखित 3 मामलों में उद्धरत मूल्य संचालन की लागते से कम था।

क्र. सं.	बंदरगाह	ठेके की कालावधी	अनुमानित लागत मार्जीन के बगैर (₹ करोड़ में)	बोली की कीमत तथा दिया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	प्रतिशत अंतर [(5-4)/4]*100
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1.	कोचिन पोर्ट ट्रस्ट	2011-12 से 2013-14	132.54 145.83 156.37	104.40 105.30 109.80	-21 -28 -30
2.	कांडला पोर्ट ट्रस्ट	2012-13 और 2013-14	314.75	295.02	-6
3.	एन्नोर पोर्ट लिमिटेड	2010-11	206.95	170.99	-17

यह भी देखा गया कि ड्रेज़िंग कार्पोरेशन ऑफ़ इण्डिया लिमिटेड प्रत्येक परियोजना/ठेके पर किए गए वास्तविक लागत की गणना नहीं कर रहा था। अतः वह लागत पर नियंत्रण और लाभ में सुधार करने के उपाय नहीं कर पा रहा था। लेखापरीक्षा इस वजह से ड्रेज़िंग कार्पोरेशन ऑफ़ इण्डिया लिमिटेड द्वारा की गई परियोजनाओं की निष्पादनता का मूल्यांकन करने में असमर्थ रही है।

डीसीआई ने बताया (सितम्बर 2015) कि वर्ष 2015-16 से परियोजनाओं की लाभप्रदता पर ईआरपी प्रणाली से निगरानी की जा रही है। डीसीआई/एमओएस (एमओएस) ने आगे कहा कि (मार्च/अप्रैल 2016) में निविदाओं में कम मूल्य इसलिए रखा गया था ताकि प्रतिस्पर्धात्मकता बनी रहे और ड्रेज़रों का संचालन होता रहे जिस से कि मार्जिनल लागत के ऊपर कुछ अंशदान प्राप्त किया जा सके। तथापि, डीसीआई ने आश्वासन दिया कि वर्ष 2016-17 से परियोजना-वार लागत डेटा ई आर पी प्रणाली के लागू होने से उपलब्ध होगा।

डीसीआई/एमओएस के उत्तर को इस तथ्य के प्रति देखने करने कि आवश्यकता है कि उपरोक्त छः मामलों में से तीन में परिचालन की प्राक्कलित लागत से भी कम की निविदा प्रस्तुत की गई जो कि उचित नहीं है। चूँकि डीसीआई पिछले चार दशकों से ड्रेजिंग के व्यवसाय में है, ईआरपी प्रणाली लागू होने तक उसे कोई ऐसी प्रणाली संस्थापित करानी चाहिए थी जिस से परियोजना-वार लागत डेटा का अनुरक्षण किया जा सके और वास्तविक लागत मूल्य पर नियंत्रण और निगरानी कर के मार्जिन बढ़ाया जा सके।

### ***(II) एन्नोर पोर्ट लिमिटेड से संबंधित ठेकों में घाटा***

एन्नोर पोर्ट लिमिटेड (ई.पी.एल) (ई.पी.एल.) ने (दिसम्बर 2010) में डीसीआई को फेज-II मुख्य ड्रेजिंग कार्य (9.5 मिलियन क्यूबिक मीटर) का ठेका ₹170.99 करोड़ मूल्य पर दिया था और उसे 18 महीनों में अर्थात् 6 जून 2012 से पूर्व पूरा करना था। तथापि डीसीआई ने यह कार्य अप्रैल 2014 में 23 महीनों के विलंब से ₹327.72 करोड़ का व्यय करके पूरा किया। इपीएल से प्राप्त राजस्व ₹172.33 करोड़ था। इस ठेके में लेखापरीक्षा द्वारा गणना की गई सम्पूर्ण हानि ₹155.39 करोड़ की थी। इस संबंध में लेखापरीक्षण के दौरान निम्नलिखित पाया गया:

### ***(क) ड्रेज़रों का कमज़ोर प्रदर्शन और निविदा-पूर्व सर्वेक्षण कराने में असफलता।***

डीसीआई ने बोली लगाने से पूर्व स्थल का कोई पूर्व बोली सर्वेक्षण नहीं किया उसे कठोर परत का सामना करना पड़ा परिणामतः ड्रेज़रों की गति धीमी हो गई इसके अतिरिक्त, डीसीआई ड्रेज़रों ने कार्य के दौरान काफी कम निष्पादन किया। तीन ड्रेजर लगाने की प्रारंभिक योजना के विपरीत डीसीआई ने (नवम्बर 2012) में आई एस.डी.एल (इंटरनेशनल सी पोर्ट ड्रेजिंग लि.) को ₹34.80 करोड़ का ठेका देकर उस से 3 मिलियन क्यूबिक मीटर (सीयूएम) का काम करवाया। असल में आईएसडीएल ने 41 दिनों में 3.45 मिलियन सीयूएम का ड्रेजिंग किया जिस के लिए डीसीआई ने उसे ₹39.41 करोड़ का भुगतान किया जब कि दूसरी तरफ, डीसीआई ने 661 ड्रेजिंग दिनों में 7.48 मिलियन सीयूएम की ड्रेजिंग की। परिणामस्वरूप उसे ₹ 131.23 करोड़ की हानि हुई।

डीसीआई ने कहा (सितम्बर 2015) कि आईएसडीएल ने नरम पदार्थों पर कार्य किया जबकि डीसीआई ने काफी सख्त प्रदार्थों पर कार्य किया। एमओएस ने में इस उत्तर का समर्थन किया (मार्च 2016)। डीसीआई/एमओएस ने आगे कहा कि (अप्रैल 2016) समय की कमी के कारण, डीसीआई को संबंधित पोर्टों द्वारा बोली लगाए जाने के समय उपलब्ध कराए गए बोरहोल डाटा पर ही विश्वास करना पड़ा था जो कि संभवतः ड्रेजिंग कार्य के समय भिन्न होता है। विभिन्न मृदाओं के कारण ईपीएल पर ड्रेजिंग के लिए डीसीआई के पास जो ड्रेजर्स उपलब्ध हैं वह सक्षम नहीं हैं। उप ठेकेदारों के पास जो ड्रेजर्स थे उनकी क्षमता उच्च थी और उनकी तुलना डीसीआई के ड्रेजर्स से नहीं हो सकती।

उत्तर इसलिए स्वीकार्य नहीं है क्योंकि कठोर मृदा का परिमाण केवल 1.19 मिलियन सीयूएम था और ई पी एल ने कठोर मृदा के लिए ₹225 प्रति सीयूएम की उच्च दर अनुमत की थी। यह तथ्य यह है कि बोली पूर्व सर्वेक्षण न करना और अपने ड्रेजर्स के कम निष्पादन के परिणामस्वरूप ₹131.23 करोड़ की हानि हुई।

#### **(ख) ड्रेजर्स की तैनाती की अनुपयुक्त योजना**

फरवरी 2011 से अप्रैल 2014 तक डीसीआई ने प्रारंभिक योजना के विपरीत तीन ड्रेजर लगाने के बजाए (ड्रेजर XVII, VIII और एकवेरीयस) वास्तव में सात ड्रेजरों को आवर्तन पर लगाया। इस कारण ड्रेजरों को गतिमान करने/रोकने में ₹29.56 करोड़ का कुल व्यय किया। ₹ 13.32 करोड़ के संविदा मूल्य के प्रति ड्रेजरों को लगाने में अनुपयुक्त योजना से ₹16.24 करोड़ का अतिरिक्त परिहार्य व्यय हुआ।

डीसीआई ने कहा (सितम्बर 2015) कि ड्राय डॉक योजना और अन्य बंदरगाहों के साथ प्रतिबद्धता के चलते ड्रेजरों को लगाने में बदलाव हुआ। एमओएस ने डीसीआई के उत्तर का समर्थन किया (मार्च 2016)।

डीसीआई/एमओएस के उत्तर को इस तथ्य के दृष्टिगत देखा जाना है कि जब ड्राय डॉक योजना का कार्यक्रम और अन्य बंदरगाहों के साथ की प्रतिबद्धता के बारे में डीसीआई को पता था, फिर भी बोली लगाते समय उसने गतिमान/रोकने के व्यय का सही अनुमान नहीं लगाया।

#### **(ग) किए गए कार्य की कम बिलिंग करना**

ईपीएल लिमिटेड (ईपीएल) परियोजना के लिए 25 जुलाई 2011 से 27 अगस्त 2011 के दौरान ड्रेजर-XV द्वारा कुल 0.80 मिलियन क्यूबिक मीटर की यथावत मात्रा की ड्रेजिंग की

गई, जिस में से 0.66 मिलियन क्यूबिक मीटर बाह्य प्रवेश चैनल (ओएसी) में और 0.14 मिलियन क्यूबिक मीटर की जनरल कार्गोबर्थ (जीसीबी) में ड्रेजिंग की गई थी। जिसमें ₹7.92 करोड़<sup>1</sup> की कम बिलिंग पाई गई। अभिलेखों में इसके लिए कोई कारण नहीं दर्ज था। डीसीआई ने बताया (सितम्बर 2015) कि कार्य ईपीएल के अनुरोध पर जीसीबी में किया गया जो कि कार्य के क्षेत्र से परे था और उत्पादन भी कठोर तल के कारण काफी कम हुआ था। इससे पहले कि किसी योग्य ड्रेजर को वहाँ लगाया जाता, ओएसी में मॉनसून की वजह से बहुत सारा गाद जमा हो गया अतः इसके कारण कोई दावा नहीं किया गया। एमओएस ने अपने उत्तर (मार्च 2016) में डीसीआई के उपरोक्त उत्तर का समर्थन किया। डीसीआई/एमओएस ने आगे कहा (अप्रैल 2016) कि ड्रेजिंग के बाद सर्वेक्षण तो किया गया फिर भी उसे अधिकृत नहीं किया गया चूंकि पोर्ट गहराई की कमी के आधार पर धन की वसूली कर सकता था।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि ड्रेज -XV को ड्रेज -XVII को निकालने के 25 दिन बाद लगाया गया था। डीसीआई का यह तर्क कि 0.80 मिलियन सीयूएम की गाद 25 दिनों के समय में जमा हुई भी इस तर्क के दृष्टिगत तर्कसंगत नहीं लगता कि उसी क्षेत्र में ड्रेजिंग नवंबर 2012 में की गई अर्थात् 15 महीने के बाद, वास्तव में केवल 0.93 मिलियन सीयूएम गाद थी।

### **(III) कोचीन पोर्ट पर ड्रेजिंग में अधिक व्यय**

#### **(क) गतिमान करने/रोकने पर किया गया व्यय आकलन से अधिक हुआ।**

डीसीआई ने में कोचीन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी) के साथ तीन वर्षों अर्थात् 2011-14 तक के लिए ₹319.50 करोड़ के मूल्य पर ड्रेजिंग रखरखाव का करार किया (दिसम्बर 2011)। करार के अनुसार डीसीआई को दो ड्रेजर लगाने थे। डीसीआई ने गतिमान करने/रोकने के प्रभारों के लिए ₹7.50 करोड़ का अनुमान लगाया था। करार को अप्रैल 2014 एक वर्ष के लिए में ₹172.10 करोड़ के मूल्य पर बढ़ाया गया। तथापि, 2014-15 के लिए करार विस्तारित करते समय (अप्रैल 2014) गतिमान करने और रोकने के खर्च के लिए कोई आंकलन नहीं था। फिर भी ड्रेजरों को बार-बार बदलकर लगाने पर डीसीआई ने ₹7.50 करोड़ के आंकलित मूल्य के प्रति ₹23.41 करोड़ का व्यय किया जिसके परिणामस्वरूप ₹15.91 करोड़ का अधिक व्यय हुआ।

<sup>1</sup> करार के अनुसार 0.80 मिलियन सीयूएम x ₹99 प्रति सीयूएस

डीसीआई/एमओएस ने अपने उत्तर में (मार्च/अप्रैल 2016) में बताया कि ड्रेज़रों की ड्राय डॉकिंग को दीर्घावधि परियोजनाओं में टाला नहीं जा सकता और ड्रेज़रों को ड्राय डॉक योजना के तहत बदलने की आवश्यकता होती है।

डीसीआई/एमओएस के उत्तर का इस तथ्य के प्रकाश में देखने की आवश्यकता है कि नियोजित ड्राय डॉक कार्यक्रम और अन्य बंदरगाहों के साथ की प्रतिबद्धता डीसीआई को पता थी क्योंकि यह एक निरंतर प्रक्रिया है, और ड्रेज़रों के लगाने का आंकलन पहले ही किया जा सकता था। इसलिए गतिमान करने/रोकने के लिए कीमत बोली प्रस्तुत करते समय ड्रेज़रों की पुनः तैनाती/ प्रतिस्थापन की लागत पर वास्तववादी आधार पर विचारकिया जाना चाहिए था।

**(ख) गहराई बनाए रखने में अविफलता पर परिसमापन हर्जाने का भुगतान।**

सीओपीटी के साथ किए गए अनुबंध निर्णित गहराई पर आधारित एकमुश्त अनुबंध थे और डीसीआई को नौपरिवहन चैनल वांछित गहराईयों का रखरखाव नौवहन चैनल में करना था जिसे न कर पाने पर निर्धारित दर से निर्णित हर्जाने (एलडी) का भुगतान करना होगा। अनुबंध में परिकल्पित ड्रेज़रों से अधिक ड्रेज़रों को लगाने के बावजूद डीसीआई वांछित गहराई के रखरखाव में विफल रही जिस के कारण सीओपीटीने 2011 से 2015 तक निर्णित हर्जाने के ₹8.44 करोड़ की कटौती की।

डीसीआई ने कोई टिप्पणी नहीं की। एमओएस ने कहा(मार्च 2016) कि परियोजना को समय पर पूरा करने और दण्ड को टालने के लिए किसी विशिष्ट परियोजना में वास्तविक तैनाती की योजना असल ड्रेजिंग की आवश्यकता/कार्य के क्षेत्र के अनुसार भिन्न हो सकती है।

तथ्य यह रह जाता है कि अनुबंध में परिकल्पित ड्रेज़रों से अधिक ड्रेज़रों को लगाने के बावजूद डीसीआई वांछित गहराई के रखरखाव में विफल रही और ₹8.44 करोड़ का निर्णित हर्जाना भुगतान पड़ा।

**(ग) ठेके में निर्दिष्ट क्षमता वाले ड्रेज़रों को न लगाने पर शास्ति**

2011 से 2015 की अवधि के दौरान डीसीआई को सीओपीटी पर टीएसएचडी कुल 12,000 क्यूबिक मीटर की क्षमता के कुल ट्रेलर सेक्शन हॉप्पर ड्रेज़र्स की प्रति वर्ष 16 मई से 30 सितम्बर तक एक महिने में कम से कम 25 की न्यूनतम अवधि के लिए दिन लगाने होते हैं और 10000 क्यूबिक मीटर के हॉप्पर्स की तैनाती बाकी अवधि में हर महीने में 20 दिन के लिए करनी थी। वांछित क्षमता के ड्रेजर लगाने में विफलता पर निर्धारित दर से

दण्ड का भुगतान किया जाना था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि वांछित क्षमता के ड्रेज़रों की तैनाती न करने के लिए सीओपीटी ने ₹6.76 करोड़ का दण्ड वसूला। आगे यह भी पाया गया कि वास्तविक दण्ड राशि ₹4.36 करोड़ थी और पोर्ट द्वारा गलत गणना करने के कारण ₹2.40 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ था।

डीसीआई ने कहा कि (सितम्बर 2015) की अप्रत्याशित खराबी और ड्राय डॉक की अवधि बढ़ने के कारण पहले के तैनाती कार्यक्रम में परिवर्तन आया तथा वह वसूले गए अधिक दण्ड की वापसी के लिए दावा करेगा। एमओएस ने कहा (मार्च 2016) कि किसी विशिष्ट परियोजना में वास्तविक तैनाती की योजना वास्तविक ड्रेजिंग आवश्यकता/कार्य के क्षेत्र के अनुसार परियोजना को समय पर पूरा करने और शास्ति से बचने के लिए भिन्न हो सकता है।

तथ्य यह है कि किसी भी स्थिति में वांछित न्यूनतम हापर क्षमता वाले दो ड्रेज़रों को लगाने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹4.36 करोड़ की शास्ति लगी। इसके अलावा, डीसीआई बिल के निपटान के समय गणना में त्रुटि ना जान पाया और ना ही तुरन्त उसने सीओपीटी से इसकी वसूली के लिए कार्रवाई की।

#### ***(IV) कांडला पोर्ट में बैकलॉग मात्रा को नहीं हटाए जाने पर शास्ति***

कांडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) ने (दिसम्बर 2012) फरवरी 2013 से मार्च 2015 तक नौवहन चैनलों के ड्रेजिंग के लिए ₹295.02 करोड़ का एकमुश्त ड्रेजिंग अनुबंध किया। करार के बाद के ड्रेजिंग पूर्व सर्वेक्षण के अनुसार डीसीआई को 33.21 लाख की बैकलॉग मात्रा को करार समाप्त होने से पूर्व हटाना था जिस के लिए उसे अलग से ₹210 प्रति सीयूएम की दर से भुगतान होना था। तथापि, यदि डीसीआई बैकलाग मात्रा को हटाने में विफल रहता है तो उससे ₹300 प्रति क्यूबिक मीटर की दर से केंपीटी द्वारा दण्ड वसूली योग्य था। करार के अंत में डीसीआई ने 23.94 लाख सीयूएम की बैकलॉग मात्रा हटाई और ₹9.27 लाख क्यूबिक मीटर शेष रह गया। परिणामस्वरूप, इस कमी के लिए केपीटी ने ₹27.80 करोड़ की वसूली की।

डीसीआई ने बताया (सितम्बर 2015) कि निविदा में बैकलॉग की मात्रा को दर्शाया नहीं गया था और केपीटी ने इसको घोषित नहीं किया था तथा बैकलॉग को पूरा खत्म करने के प्रयास जारी थे। एमओएस ने अपने उत्तर में कहा (मार्च 2016) कि इस विषय पर केपीटी के साथ सौहार्दपूर्ण समाधान के लिए प्रयास जारी है। यदि आवश्यकता पड़ी तो मध्यस्थता के लिए कार्रवाई शुरू की जाएगी। अप्रैल 2016 में एमओएस ने बताया कि मामले को अंतर-मंत्रालयीन समिति के पास निपटान के लिए भेजा गया है।



**(V) नए खरीदे गए ड्रेज़ XVIII का घटिया प्रदर्शन**

माझगांव डॉक लिमिटेड से मार्च 2010 में डीसीआई ने ₹269.58 करोड़ की लागत से कटर सकशन ड्रेज़र ड्रेज़ XVIII प्राप्त किया। इसकी सुपुर्दगी सफल ट्रायल रन पर आधारित थी। मगर इस जहाज को जनवरी 2011 में ट्रायल रन के बगैर ही स्वीकृत किया गया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि ड्रेज़र का प्रदर्शन मार्च 2015 तक केवल 22 प्रतिशत क्षमता के उपयोग के साथ घटिया साबित हुआ। यह दिसम्बर 2012 से जुलाई 2014 तक संचालित भी नहीं हुआ। उसके बाद वह ड्राय डॉक में दिसम्बर 2015 तक पड़ा रहा तथा इस अवधि में ₹34.21 करोड़ का मरम्मत पर खर्च हुआ। यह दिसम्बर 2015 से मई 2016 तक संचालन में नहीं रहा। मई 2016 में उसे मर्मगोआ पोर्ट ट्रस्ट में ड्रेज़िंग के लिए तैनात किया गया लेकिन यह तुरंत कार्य आरम्भ कर न सका। इसने 18 अगस्त 2016 को कार्य शुरू किया पर 24 अगस्त को वह खराब हो गया तथा अब तक (दिसम्बर 2016) संचालित नहीं हुआ। इस तरह कटर सकशन ड्रेज़र को बगैर उस की ड्रेज़िंग क्षमता का परीक्षण किये अपना डीसीआई के हित में नहीं रहा।

(सितंबर 2015) का अवलोकन स्वीकार करते हुए डीसीआई ने कि उसने ₹27.37 करोड़ की निष्पादनता बैंक गारंटी को भुनाया था। यद्यपि, यह मामला मध्यस्थता के अधीन है।

**14.1.5.2 ड्रेज़रों का रखरखाव****(I) ड्रेज़रों की व्यर्थता**

लेखापरीक्षा में यह पाया गया है कि ड्राय डॉक स्लॉट्स को सुनिश्चित किए बिना ही जहाजों के नोवहन तथा वैधानिक प्रमाण-पत्र की अवधि समाप्त होने के कारण निम्नलिखित ड्रेज़रों को इस्तेमाल नहीं किया जा सका जिसके परिणामतः काफी राजस्व की हानी हुई।

क) ड्रेज़र XIV जोकि हल्दिया में कार्यरत था, का डॉकिंग सर्वेक्षण फरवरी 2011 तक होना था। डीसीआई के दिसम्बर 2010 में किये गए अनुरोध पर हिंदुस्तान शिपयार्ड ने ड्राय डॉक स्लॉट फरवरी 2011 में आबंटित किया। फिर भी इस आबंटन को उपयोग में लाने के बजाय प्रमाणपत्रों को जहाज-रानी महानिदेशालय से अप्रैल 2011 तक आगे बढ़वा लिया गया। हिंदुस्तान शिपयार्ड लि. से अप्रैल 2011 में दूसरा स्लॉट आबंटित करवा लिया गया परंतु उसका भी उपयोग न करते हुए उक्त ड्रेज़र को पारादीप में 3 अप्रैल 2011 से लेकर 29 अप्रैल 2011 तक तैनात किया गया। डीसीआई ने फिर एक बार ड्राय मई के पहले सप्ताह में डॉक स्लॉट के लिए अनुरोध (04 मई 2011) किया लेकिन हिंदुस्तान शिपयार्ड लि. ने 23 मई 2011 में दूसरा स्लॉट आबंटित किया। इस बीच वैधता प्रमाण-पत्र का समय

30 अप्रैल 2011 को समाप्त हो गया तथा ड्रेज़र को 23 मई 2011 को ड्राय डॉक करने तक वह बेकार खड़ा रहना पड़ा। त्रोटपूर्ण योजना के कारण ड्रेज़र बेकार खड़ा रहा और ₹4.14 करोड़ (प्रति दिन ₹18.81 लाख की दर से) राजस्व कमाने का अवसर खो गया।

ख) ड्रेज़र IX के वैधानिक प्रमाण-पत्र मूलतः अप्रैल 2011 तक वैध थे और उसे मई 2011 में ड्राय डॉक करना था जिस के लिए हिंदुस्तान शिपयार्ड ने मार्च 2011 में स्लॉट आबंटित किया था। डीसीआई ने इस स्लॉट को उपयोग में लाने के बजाय जहाज-रानी महानिदेशालय से 30 जून 2011 तक प्रमाण-पत्र करे आगे बढ़वा लिया और ड्रेज़र हल्दिया में कार्यरत रहा। दिनांक 27 जून 2011 को यह ड्रेज़र हल्दिया से चल कर दिनांक 29 जून 2011 को विशाखापट्टणम को पहुँचा। लेखापरीक्षा में पाया गया कि हिंदुस्तान शिपयार्ड ने दिनांक 27 जून 2011 को पहले ही फैक्स के द्वारा ड्राय डॉक की अनुपलब्धता सूचित की थी और उसे ड्रेज़र के स्टेमिंग को अगस्त 2011 के पहले सप्ताह तक आगे करने का सुझाव दिया था और इस कारण ड्रेज़र ड्राय डॉक नहीं हो सका उस समय डीसीआई ने जहाज-रानी महानिदेशालय से 31 अगस्त 2011 तक प्रमाण-पत्र को आगे बढ़वा लिया (07-07-2011)। फिर भी ड्रेज़र को 26 दिनों के लिए दिनांक 07 जुलाई 2011 से 01 अगस्त 2011 तक बेकार खड़े रहना पड़ा जिसके बाद उसने विशाखापट्टणम में काम करना शुरू किया।

इस के बाद सितम्बर 2011 में डीसीआई ने हिंदुस्तान शिपयार्ड को एक ड्राय डॉकिंग के काम का आदेश दिया जिस के अनुसार उसे दिनांक 22 अक्टूबर 2011 से एक स्लॉट आबंटित किया गया, जिसके परिणामस्वरूप, उक्त ड्रेज़र पुनः 51 दिनों के लिए अर्थात् दिनांक 1 सितम्बर 2011 से 21 अक्टूबर 2011 तक बेकार खड़ा रहा।

इस तरह, डीसीआई द्वारा मई 2011 का स्लॉट उपयोग में न लाने, प्रमाण-पत्रों को दोबारा सत्यापित न करवाने तथा ड्राय डॉकिंग स्लॉट को सुनिश्चित न करते हुए ड्रेज़र का नौवहन करने के फलस्वरूप ड्रेज़र IX को 77 दिनों के लिए बेकार रहना पड़ा जिस से ₹11.27 करोड़ (प्रतिदिन ₹14.64 लाख) के राजस्व की हानी हुई।

ग) कोचीन कोबिन शिपयार्ड से ड्राय डॉक स्लॉट की उपलब्धता को सुनिश्चित किए बिना ही ड्रेज़र VIII ने पोर्ट ट्रस्ट से 23 मई 2012 को शिपयार्ड को ड्राय डॉक मरम्मत के लिए नौवहन किया। यह शिपयार्ड 23 मई 2012 को पहुंचा लेकिन उसे 11 जून 2012 से स्लॉट आबंटित हुआ। इस के कारण ड्रेज़र 19 दिनों के लिए बेकार रहा जिससे ₹2.90 करोड़ (प्रतिदिन ₹15.28 लाख) के राजस्व की हानि हुई।

डीसीआई / एमओएस ने (सितम्बर 2015/ अप्रैल 2016) में बताया कि ड्राय डॉक मरम्मत के लिए पहले से ही योजना बनाई गई थी फिर भी परिचालन की आवश्यकताओं व अनुबंध

प्रतिबद्धताओं के चलते ड्राय डॉकींग का कार्यक्रम स्थगित करना पड़ा। डीसीआई ने आगे कहा कि जहाज़ों को वैधानिक प्रमाण-पत्र की समाप्ति से पूर्व बंदरगाहों से नौवहन करना पड़ता है अतः उसके पास नौवहन के अलावा कोई विकल्प नहीं रहता है। एमओएस ने (मार्च 2016) में इसका समर्थन किया।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि डीसीआई को ड्रेज़रों की ड्राय डॉकींग को वर्गीकरण प्रमाण-पत्र जो कि ड्रेज़रों के संचालन के लिए अनिवार्य भी है की समाप्ति से पूर्व ही आयोजित करना चाहिए था। उसे यह भी सुनिश्चित करना चाहिए था कि ड्राय डॉकींग सलाह के निश्चित आबंटन के बाद ही ड्रेज़रों का नौवहन हो रहा है।

### (II) ड्रेज़ XI के भारी नुकसान

ड्रेज़ XI जो कोचिन में कार्य कर रहा था दि. 16 जुलाई 2010 को क्रैन्क केस में ल्यूब तेल के कम दबाव और धातुकण आने से बंद हो गया। मूल उपकरणों के निर्माता के अभियंता की जाँच-पड़ताल में यह पाया गया कि क्रैन्के शाफ्ट उसके निर्धारित क्षमता से अधिक मुड़ गया था तथा उसने इस को बदलकर नया लगाने की सलाह दी। डीसीआई के उप महा प्रबंधक (तकनीकी) ने (i) बेरींग्स के अधिक चलने (ii) स्वयंचलित ल्यूब तेल की फ्लश सिस्टम प्रयोग में न होने तथा फिल्टर में बदलाव दिखाने वाली क्लॉर्गिंग निर्देशक की समय पर निगरानी न होने आदि को क्रैन्क शाफ्ट की क्षति के लिए जिम्मेदार ठहराया। डीसीआई के भी समयोचित कृति का अभाव तथा आयोजित रखरखाव कार्यक्रम का पालन न करने को इसका जिम्मेदार माना। डीसीआई के निदेशक मंडल ने ड्रेज़ XI की मरम्मत के लिए ₹14.99 करोड़ के प्राक्कलित व्यय को मंजूरी देते हुए आयोजित रखरखाव कार्यक्रम का पालन न करने पर गहरा असंतोष जताया। कोचिन शिपयार्ड को मरम्मत का काम सौंपा गया तथा मरम्मत का कार्य दि. 26 अक्टूबर 2010 से 25 अगस्त 2011 तक ₹13.53 करोड़ की लागत पर किया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- ड्रेज़ XI की स्वयंचलित ल्यूब तेल की फ्लश सिस्टम पाँच वर्षों से भी अधिक समय से (2005 से) प्रयोग में नहीं थी और डीसीआई ने उसके जुलाई 2006 व फरवरी 2009 में किए गए ड्राय डॉकींग के दौरान इस की मरम्मत का कोई प्रयास नहीं किया।
- ड्रेज़ XV को भी 2009 में इन्हीं कारणों से अपने क्रैन्क शाफ्ट्स में नुकसान का सामना करना पड़ा था। मूल उपकरणों के निर्माण की जाँच-पड़ताल रिपोर्ट में कहा गया था कि स्वयंचलित ल्यूब तेल की फ्लश सिस्टम के रखरखाव में लापरवाही के

कारण बेरिंगज और क्रैन्कशाफ्ट को नुकसान पहुँचा। इससे सबक लेते हुए और इस की पुनरावृत्ति को टालने के लिए डीसीआई ने फौरन इस को सजान लेते हुए ड्रेज़रों के सभी मुख्य कार्यकारी अधिकारियों को अनुदेश भेजे (22 जून 2009) तथा भविष्य में स्वयंचलित स्वच्छ फिल्टर तत्वों को जाँचने और ल्यूब तेल फिल्टर को अच्छी अवस्था में रखने की सलाह दी थी।

- असल में ड्रेज़ XI के संभाव्य हानि के बारे में महा प्रबंधक (तकनीकी) ने पहले ही से आशंका जताई थी और ड्रेज़ अधिकारी को दि. 22 जनवरी 2010 को ई-मेल भेज कर आगाह किया था कि अगर ल्यूब तेल फिल्टर प्रणाली सही ढंग से काम न कर रही हो तो ड्रेज़ इंजन को हानि पहुँच सकती है।

पहले के उदाहरणों/चेतावनियों के बावजूद ल्यूब तेल फिल्टर प्रणाली को अच्छी स्थिति में रखने के लिए कोई समयोचित कार्यवाही नहीं की गई नतीजन ड्रेज़ XI की क्रैन्कशाफ्ट्स को नुकसान पहुंचा और इस वजह से यह ड्रेज़र कोचिन शिपयार्ड में 303 दिनों तक मरम्मत के लिए रहा जिसके परिणामस्वरूप ₹ 97.09 करोड़<sup>1</sup> का राजस्व पाने का मौका चूक गया।

डीसीआई / एमओएस ने (सितम्बर 2015/ अप्रैल 2016) में बताया कि ड्रेज़ XI के नाकाम होने का कारण केवल मुख्य बेरिंगज का खराब होना है तथा ड्रेज़ XV के मुख्य इंजन की खराबी से कोई संबंध नहीं है।

दोनों ही मामलों में तथ्य यह था कि स्वयंचलित ल्यूब तेल फिल्टर प्रणाली का सही रखरखाव न होना जिसकी वजह से धातु कणों ने क्रैन्क शाफ्ट को नुकसान पहुंचाना था। निदेशक मंडल प्रणाली ने सभी ड्रेज़रों को स्वयंचलित ल्यूब तेल फिल्टर प्रणाली का योग्य रखरखाव करने की सलाह दी थी, फिर भी कोई प्रतिकारक उपाय नहीं किए गए जो स्वयंचलित ल्यूब तेल फिल्टर प्रणाली को सही चलाने सही चल रही है यह दिखाने में कारगर साबित हों।

इस प्रकार से दोषयुक्त स्वयंचलित ल्यूब तेल फिल्टर प्रणाली को समय रहते नहीं भांपा गया और आयोजित रखरखाव कार्यक्रम का पालन न करने के कारण ड्रेज़ XI को भारी हानी हुई।

---

<sup>1</sup> 156 दिन – 26 अक्टूबर 2010 से 31 मार्च 2011 तक ₹14.02 लाख प्रतिदिन की दर से- कुल ₹21.87 करोड़ तथा 147 दिन – 1 अप्रैल 2011 से 25 अगस्त 2011 तक ₹ 51.17 लाख प्रतिदिन की दर से- कुल ₹ 75.22 करोड़

**(III) ड्रेज़ XI का अवरोध**

ड्रेज़ XI के फ्लैग स्टेट इन्स्पेक्शन<sup>1</sup> के दौरान महानिदेशक जहाज़-रानी के मर्कन्टाइल मरीन डिपार्टमेंट ने 38 खमियों उजागर की जिन में से 8 डिटेनेबल थी। परिणामस्वरूप, इस ड्रेज़ को 18 फरवरी 2014 से रोका गया। डीसीआई ने खामियों को दि. 12 मार्च 2014 को ठीक किया और 13 मार्च 2014 से ड्रेज़र ने पुनः कार्य आरम्भ किया। लेखापरीक्षा का मानना है कि अवरोध वाली खामियों<sup>2</sup> को आसानी से पहचाना जा सकता था और उन्हें मर्कन्टाइल मरीन डिपार्टमेंट को निरीक्षण को बुलाने से पहले ही दुरुस्त कर देना चाहिए था। ऐसा न करने से यह ड्रेज़र 23 दिनों तक रोका गया। परिणामस्वरूप ₹5.85 करोड़ (प्रतिदिन ₹25.44 लाख) का राजस्व पाने का मौका चूक गया।

डीसीआई ने (सितम्बर 2015) में बताया कि मर्कन्टाइल मरीन डिपार्टमेंट (एम एम डी ) के आग्रह पर निरीक्षण की तिथि को बदला गया और एक अल्प सूचना के बाद मर्कन्टाइल मरीन डिपार्टमेंट (एम एम डी) ने निरीक्षण को पूरा किया। एमओएस ने कोई टिप्पणी नहीं की।

डीसीआई का उत्तर स्वीकार्य नहीं है। मर्कन्टाइल मरीन डिपार्टमेंट ने डीसीआई के दि. 30 जनवरी 2014 को निरीक्षण करने के अनुरोध पर दि. 18 फरवरी 2014 को निरीक्षण किया। चूँकि फ्लैग स्टेट इन्स्पेक्शन एक वार्षिक कार्यक्रम है, डीसीआई को मर्कन्टाइल मरीन डिपार्टमेंट को निरीक्षण पर बुलाने से पहले खामियों को सुधारकर आवश्यकताओं को पूरा करना चाहिए था।

**निष्कर्ष**

निर्धारित समय में ड्रेज़िंग के ठेकों को पूरा नहीं करने से डीसीआई को पोर्टस द्वारा लगाए गए परिसमापन हर्जाने की वसूली से नुकसान उठाना पड़ा। ड्रेज़रों का सदोष चलाना/रोकना त्रुटिपूर्ण अयोजना देखा गया जिस से ऐसा खर्च हुआ जोकि टालने योग्य था और फलस्वरूप लाभ का परिमाण भी घटता चला गया। डीसीआई ड्रेज़रों के वैधानिक प्रमाण-पत्र के समय से पुनर्वेध करने में नाकाम रहा जिससे काफी का नुकसान हुआ। इसके अतिरिक्त ट्रायल

<sup>1</sup> एक व्यापारिक जहाज का झंडा राज्य वो राज्य है जिसके तहत एक जहाज पंजीकृत है या लाइसेंस प्राप्त है। ध्वज राज्य के अधिकार और जिम्मेदारी हैं कि उसके ध्वज के तहत पंजीकृत जहाजों पर नियम लागू हों यह सुरक्षा और पर्यावरण संरक्षण के लिए जहाज के संचालन के लिए भी जिम्मेदार है। भारतीय ध्वज जहाजों का ध्वज राज्य निरीक्षण (एफएसआई) नौवहन निदेशालय के मर्कन्टाइल समुद्री विभाग द्वारा आयोजित किया जाता है।

<sup>2</sup> वॉकी-टॉकीज में कोई बैटरी नहीं, अपूर्ण लॉग बुक, मोब की समाप्ति, नेविगेशन लाइट पैनल के लिए कोई श्रव्य अलार्म, संचित तेल लीक, तेल/ पानी/ कीचड़ के साथ कवर बील, स्टीयरिंग फ्लैट आपातकालीन टॉक सिस्टम आदि का कोई काम नहीं है

रन के बगैर ड्रेज़र को स्वीकारना और आयोजित रखरखाव कार्यक्रम का पालन न करने से अच्छे खासे समय के लिए उन्हें उपयोग के बगैर रखना पड़ा।

### सिफारिशें

डीसीआई को अपनी ड्रेजिंग क्षमता को अच्छे आयोजन, कार्य-कुशल तैनाती, पर्यवेक्षण आदि से बढ़ाना होगा ताकि निर्धारित समय में कार्य पूरा हो। ड्रेज़रों के वैधानिक प्रमाण-पत्र के पुनर्वेध भी समय पर हों ताकि निष्क्रियता न रहे। ट्रायल रन के बाद ही ड्रेज़रों को लेना चाहिए। इसके अतिरिक्त डीसीआई को सुनिश्चित करना होगा कि आयोजित रखरखाव कार्यक्रम को कड़ाई से पालन किया जा रहा है ताकि अचानक आनेवाले ब्रेकडाउन को टाला जा सके।

### भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड

#### 14.2 ब्याज भुगतान खण्ड के पुनःस्थापन में विफलता के कारण हानि

बैंक प्रत्याभूतियों के नवीनीकरण के समय एसबीआई द्वारा हटाए गए ब्याज भुगतान खण्ड के पुनःस्थापन में प्रबंधन की विफलता के परिणामस्वरूप ₹19.24 करोड़ के ब्याज की हानि हुई।

भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एस सी आई) ने (अक्टूबर 2007) यूएस डॉलर 22.32 मिलियन के मूल्य पर एक 80 टन ऍंकर हैण्डलिंग टग- कम सप्लाई पोत (हल संख्या 395) के निर्माण हेतु मैसर्स भारती शिपयार्ड लिमिटेड (बीएसएल) के साथ एक संविदा की। एस सी आई को प्रतिवर्ष सात प्रतिशत ब्याज के साथ एससीआई को स्वीकार्य भारतीय स्टेट बैंक या प्रतिष्ठित अंतरराष्ट्रीय बैंकों द्वारा जारी किए गए अशर्त, स्थिर रिफंडमंट प्रत्याभूति के प्रति संविदा में समाविष्ट भुगतान अनुसूची के अनुसार स्टेज भुगतान करना था।

एस सी आई ने भारतीय स्टेट बैंक द्वारा जारी 4 बैंक प्रत्याभूतियों (₹60.83 करोड़) तथा आंध्र बैंक द्वारा जारी एक बैंक प्रत्याभूति (₹21.34 करोड़) के प्रति अग्रिम भुगतानों के रूप में बी एस एल को हल नं. 395 के लिए पाँच किश्तों में ₹82.17 करोड़ का भुगतान किया (अक्टूबर 2007 और सितम्बर 2010 के बीच)।

पोत निर्माण संविदा के अनुसार, हल संख्या 395 को 15 अगस्त, 2010 को सुपुर्द किया जाना था, जिसे 30 सितंबर, 2013 तक विस्तारित किया गया था। बैंक प्रत्याभूतियाँ भी नवम्बर, 2013 तक विस्तारित की गई थी। तथापि, सुपुर्दगी तिथि के विस्तार के उपरांत भी बीएसएल हल संख्या 395 की सुपुर्दगी नहीं कर सकी। इसीलिए, एससीआई ने,

1 अक्टूबर, 2013 को संविदा रद्द कर दी और बैंक प्रत्याभूतियाँ का उपयोग कर लिया (17 अक्टूबर, 2013)।

बैंक प्रत्याभूतियों का उपयोग करने पर, आंध्र बैंक ने ब्याज सहित ₹28.46 करोड़ का भुगतान किया (29 अक्टूबर 2013)। यद्यपि, एस बी आई ने केवल ₹60.83 करोड़ की मूल राशि का ही भुगतान किया (23 दिसंबर 2013)। ₹19.24<sup>1</sup> करोड़ की ब्याज राशि का भुगतान नहीं किया गया। एस सी आई ने ब्याज के भुगतान हेतु मामला उठाया (अप्रैल 2014) परंतु, एस बी आई ने बताया (अगस्त 2015) कि बैंक प्रत्याभूति पर कोई भी ब्याज भुगतान योग्य नहीं था, क्योंकि विस्तारित बैंक प्रत्याभूति में इस प्रकार के ब्याजों के भुगतान हेतु कोई उपबंध नहीं किया गया। एससीआई ने मामले को पोत परिवहन मंत्रालय के माध्यम से वित्तीय सेवाएं विभाग (डीएफएस) के साथ उठाया (मार्च 2016)। डी एफ एस/एस बी आई ने सूचित किया (मई 2016) कि बाह्य वरिष्ठ परामर्श दाता से राय प्राप्त करने तथा बैंक के विधि विभाग की विधिक राय के अनुसार, बैंक द्वारा किए गए दावे सही थे तथा ब्याज देय नहीं था। कंपनी एसबीआई के साथ मामले के समाधान हेतु प्रयासरत है, किंतु आगे कोई प्रगति नहीं हुई है (सितंबर 2016)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि एस बी आई द्वारा जारी मूल बैंक प्रत्याभूतियों में सात प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज के भुगतान का प्रावधान किया गया था। तथापि, जब बैंक प्रत्याभूतियाँ विस्तारित की गई थीं तो एस बी आई ने ब्याज के भुगतान से संबंधित खण्ड को हटा दिया। अतः संशोधित बैंक प्रत्याभूतियों में एस सी आई को ब्याज के भुगतान हेतु खण्ड का प्रावधान नहीं था। यह संशोधित प्रत्याभूति करार एससीआई द्वारा स्वीकार कर लिया था तथा इसने एसबीआई के साथ संशोधित बैंक प्रत्याभूतियों में ब्याज भुगतान खण्ड के पुनःस्थापन के मामले का अनुकरण नहीं किया। यदि कंपनी एस बी आई के साथ तभी मामले का अनुकरण करती। जब ब्याज के भुगतान संबंधी खण्ड के बिना बैंक प्रत्याभूतियों का नवीनीकरण किया गया था तो इस हानि से बचा जा सकता था।

प्रबंधन ने कहा (सितंबर 2016) कि (i) एस सी आई ने एस बी आई की बैंक प्रत्याभूति में किसी भी खण्ड को हटाने/चूक करने की सहमति कभी भी नहीं दी; (ii) पोत निर्माण संविदा में स्पष्ट रूप से सहमति प्राप्त करने के लिए प्रावधान किया गया था; (iii) एस बी आई द्वारा जारी की गई मूल बैंक प्रत्याभूति में ब्याज खण्ड निहित था जैसे की संविदा में वर्णित था तथा पोत निर्माण संविदा का अनुवर्ती नवीनीकरण पोत की सुपुर्दगी में देरी को कवर के लिए केवल तिथि में विस्तार करके किया जाना था। (vi) एस बी आई द्वारा जारी की गई

<sup>1</sup> बैंक गारंटी जारी करने की तिथि से 23 दिसम्बर 2013 तक संविदात्मक शर्तों के अनुसार सात प्रतिशत की दर पर

सभी विस्तारित बैंक प्रतिभूतियों सहित अग्रेशन पत्रों में स्पष्टतया उल्लेख किया गया था कि मूल प्रत्याभूति की सभी शर्तें व निबंधन विस्तार हेतु लागू होंगे और इन्हें मूल प्रत्याभूति और शेष अन्य सभी शर्तों व निबंधन के साथ प्रत्याभूति में किए गए संशोधनों के विवरण के उद्धरण सहित पढा जाएगा तथा एस बी आई ब्याज के भुगतान हेतु जिम्मेदार थी क्योंकि मामले में देरी हो गई थी और पोत निर्माण संविदा का अनुवर्ती रद्दीकरण हो गया था।

प्रबंधन का जवाब स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि:

- i. एस बी आई द्वारा यह बताया गया था (अगस्त 2015) कि ब्याज के भाग का हटाना त्रुटिवश नहीं था, बल्कि एससीआई की निहित सहमति के साथ जानबूझकर की गई त्रुटि थी, चूँकि एससीआई ने बिना किसी विरोध या विवाद के विस्तारित/संशोधित प्रत्याभूतियों को स्वीकार किया था;
- ii. यह पोत निर्माण संविदा बीएसएल और एससीआई के मध्य थी, एस बी आई पोत निर्माण संविदा हेतु पार्टी नहीं थी और एससीआई कि यह जिम्मेदारी थी कि वह अपने हितों की रक्षा के लिए यह सुनिश्चित करे कि प्रत्याभूति करार में उचित ब्याज खण्ड को शामिल किया गया था;
- iii. संशोधित बैंक प्रत्याभूतियों में ब्याज के भुगतान से संबंधित खण्ड नहीं था तथा एससीआई ने एसबीआई के साथ इस त्रुटि के पुनः स्थापन हेतु कोई प्रयास नहीं किया था।

जहाजरानी मंत्रालय ने कहा (फरवरी 2017) कि (i) एसबीआई द्वारा जारी वास्तविक बैंक गारंटी में ब्याज संबंधी शर्त थी और पोत निर्माण ठेके के अनुसार बैंक गारंटी का अनुवर्ती नवीकरण केवल जहाज की डिलिवरी में विलंब को कवर करने के लिये अतिरिक्त समय था और एसबीआई का तर्क कि ब्याज संबंधी शर्त को हटाना एससीआई की निहित सहमति से जानबूझ कर की गई चूक है, वैध नहीं है; (ii) प्रतिदाय गारंटर नियुक्त करने के नोटिस में प्रावधान था कि कोई भी अंतर, संशोधन या कटौती या छूट तभी तक प्रभावी नहीं होगी जब तक हस्तान्तरिती उससे सहमत नहीं होगा; (iii) एससीआई ने स्वीकार नहीं किया कि ब्याज के भुगतान से संबंधित शर्त में चूक हुई है और यदि चूक हुई भी है, तो वो लेखन-अशुद्धि है जिसका कोई कानूनी औचित्य नहीं है और दस्तावेज की विशेषता नहीं बदल सकता; और (iv) सीमा अवधि-समाप्त होने को ध्यान में रखते हुये, एससीआई घाटे की राशि की वसूली करने के लिये मुंबई उच्च न्यायालय गया; जिसका नामांकन अभी प्रतीक्षित है।

मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि बढ़ाई गई/संशोधित बैंक गारंटी, ब्याज के भुगतान हेतु प्रावधान नहीं है और एससीआई बढ़ाई गई/संशोधित बैंक गारंटी में ब्याज के भुगतान से संबंधित शर्त



न होने की कमी नोटिस करने से विफल रहा जिससे अवांछित विवाद और कानूनी जटिलताओं से बचा जा सकता था।

अतः एसबीआई द्वारा बैंक प्रत्याभूतियों के नवीनीकरण के समय हटाए गए ब्याज भुगतान खण्ड की पुनःस्थापना सुनिश्चित करने में प्रबंधन की विफलता के परिणामस्वरूप ₹19.24 करोड़ की ब्याज की हानि हुई।

मंत्रालय को मामला अक्टूबर 2016 में भेजा गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (जनवरी 2017)।

### 14.3 एजेंसी अनुबंधों का प्रबंधन

#### 14.3.1 प्रस्तावना

भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई/कंपनी) का गठन पूर्वी नौवहन निगम तथा पश्चिमी नौवहन निगम के समामेलन द्वारा अक्टूबर 1961 में किया गया था। कंपनी के कार्यों को चार मुख्य खण्डों में बाँटा गया है अर्थात् (अ) (लाइनर खण्ड) (ब) थोक खण्ड (स) तकनीकी एवं अपतटीय सेवार्ये खण्ड और (द) अन्य खण्ड। 31 मार्च 2016 को कंपनी के जहाजी बेड़ों में 5.89 मिलियन लदान क्षमता के साथ 69 पोत थे। कंपनी विभिन्न भारतीय और विदेशी पतनों पर 78 एजेंटों के नेटवर्क के माध्यम से संचालित करती थी। एजेंटों के कर्तव्य एवं उत्तरदायित्व मॉडल एजेंसी अनुबंध में निर्धारित किए गए थे, जिन्हें कंपनी ने अंतिम बार वर्ष 2008 के दौरान संशोधित किया था। इस अनुबंध के अनुसार, एजेंट विपणन कार्य, एससीआई की ओर से कार्गो बुक करना तथा यात्री जहाज प्रभाग हेतु भाड़ा इकट्ठा करना आदि कार्य करते हैं।

#### 14.3.2 लेखापरीक्षा के उद्देश्य और कार्य क्षेत्र

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2007 की प्रतिवेदन संख्या 9 में 'एससीआई के एजेंटों से अन्य प्रभारों और भाड़े के एकत्रीकरण और लेखांकन की प्रणाली' पर एक लेखापरीक्षा पैराग्राफ सम्मिलित किया गया था। इसने बैंक प्रत्याभूति की प्रस्तुति और समय पर समुद्री-यात्रा लेखों की प्रस्तुति, संवितरण खातों और पृथक एकत्रीकरण की शुरुआत से संबंधित एजेंटों के साथ अनुबंध की शर्तों के अनुपालन को सुनिश्चित करने में कंपनी की प्रभावहीनता को उजागर किया है। इस पैराग्राफ पर प्रस्तुत की गई की गई कार्रवाई टिप्पणियों में, मंत्रालय ने कहा (सितंबर 2010) कि नए ई आरपी पैकेज का कार्यान्वयन समुद्री यात्रा लेखों की प्रस्तुति में विलंब को कम करेगा और बैंक प्रत्याभूतियाँ इकट्ठी की जा रही थी। मंत्रालय

ने यह भी कहा (मार्च 2015) कि 2007 से प्रारंभ की गई वैश्विक रोकड प्रबंधन प्रणाली (जीसीएमएस) पृथक संग्रहण और संवितरण लेखे खोलना सुनिश्चित करेगी।

इन आश्वासनों के संदर्भ में, निम्नलिखित का मूल्यांकन करने के लिए एक अनुवर्ती लेखापरीक्षा की गई थी- (i) एजेंसी करार के प्रावधानों के अनुपालन की सीमा (ii) एजेंटों से बैंक प्रत्याभूति प्राप्त करने की प्रणाली और (iii) एजेंटों के निष्पादन मूल्यांकन की प्रणाली/लेखापरीक्षा में वर्ष 2011-12 से 2015-16 तक पांच वर्षों की अवधि शामिल की गई थी।

### 14.3.3 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 14.3.3.1 एजेंसी करार के प्रावधानों का अननुपालन

##### *(1) पृथक संवितरण लेखा और पृथक भाड़ा लेखा का अनुरक्षण न करना*

एजेंसी अनुबंध के अनुच्छेद 11 (ए) और (सी) के अनुसार, एजेंटों को पोतों की संभलाई के लिए एससीआई द्वारा छूट दी गई निधियों हेतु एक पृथक संवितरण खाते का अनुरक्षण करना था। एजेंटों को एससीआई को देय माल भाड़े एवं एससीआई को अन्य सभी भुगतान जमा करवाने के लिए पृथक खाते खुलवाने थे। करार के अनुच्छेद (बी) में अनुबंधित किया था कि एजेंट पिछले माह के संवितरण खाते के बैंक विवरण की एक प्रतिलिपि प्रस्तुत करेंगे।

2007 में, कंपनी ने वैश्विक रोकड प्रबंधन प्रणाली (जीसीएमएस) प्रारंभ की जिसमें भाड़ा खातों से स्वतः धन की स्विपिंग के लिए एक केंद्रीय पूलिंग खाते के परिचालन और एससीआई के नाम पर सभी प्रमुख पत्तनों पर एजेंटों द्वारा संवितरण लेखों एवं भाड़ा संग्रहण लेखे को खोलना परिकल्पित था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- क) 78 एजेंटों में से, केवल 21 एजेंटों ने पृथक संग्रहण संवितरण खाते खोले और 66 भाड़ा एकत्रित करने वाले एजेंटों में से, मात्र 27 एजेंटों ने जीसीएमएस के अंतर्गत पृथक भाड़े खाते खोले।
- ख) जीसीएमएस के अंतर्गत कवर 2 एजेंटों (अर्थात्-मै. ओशनमास्टर्स, दुबई और मै. एस्कॉम्बे लैम्बर्ट लिमिटेड, युनाइटेड किंगडम एवं आयरलैण्ड) ने वर्ष 2011- 14 की अवधि के दौरान उनके द्वारा संग्रहित किए गए भाड़े का प्रेषण नहीं किया। एससीआई ने क्रमशः मार्च 2015 और अक्टूबर 2014 में इन एजेंटों के साथ करारों को समाप्त

कर दिया। तथापि, अभी भी इन एजेंटों को एसीसीआई को संपूर्ण भाड़े का प्रेषण करना है, 31 मार्च 2016 को, इन दो एजेंटों पर बकाया राशि क्रमशः ₹9.80 करोड़ और ₹28.60 करोड़ है।

- ग) 57 एजेंटों ने जीसीएमएस के अन्तर्गत पृथक संवितरण खाते और संग्रहण खाते नहीं खोले। उन्होंने जैसा एजेंसी करार द्वारा आदेशित था, पिछले माह हेतु, प्रत्येक माह के संवितरण खातों के बैंक विवरणों की प्रस्तुति नहीं की थी। इसके अतिरिक्त, 39 एजेंटों ने पृथक भाड़ा खाते नहीं खोले। इन एजेंटों ने उनके स्वयं के नामों पर भाड़ा एकत्रित किया और इसे बाद की तिथि में एसीसीआई को हस्तांतरित किया। यह देखा गया था कि कंपनी ने इन एजेंटों के खातों की लेखापरीक्षा का कार्य उन प्रमाणित लोक लेखाकारों से नहीं करवाया जो वर्ष 2008 तक प्रचलन में थे।

इस प्रकार, कंपनी जीसीएमसी द्वारा प्रस्तुत इसके दक्ष निधि प्रबंधन के अभिप्रेत उद्देश्य को सुनिश्चित करने में असफल रही। कंपनी एजेंटों द्वारा हस्ताक्षरित एजेंसी अनुबंधों के अंतर्गत संवितरण और भाड़ा संग्रहण लेखों से संबंधित उनके दायित्वों की अनुपालना को सुनिश्चित करने में भी असफल रही।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी/अप्रैल 2016) कि कुछ ऐसे स्थान थे कि जहाँ देश के स्थानीय कानूनों के कारण भाड़ा खाते नहीं खोले जा सके थे। तथापि, भाड़ा, एजेंटों द्वारा समान्यतः कंपनी द्वारा नामांकित खाते में जमा किया जाता था। यह भी सूचित किया गया था कि भाड़ा खातों के निपटान में काफी विलम्ब के कारण मै. ओशन मास्टर्स और मै. एस्कॉम्बे लैम्बर्ट लि. के साथ एजेंसी करारों को समाप्त कर दिया गया था।

प्रबंधन के जवाब की इस तथ्य के प्रति समीक्षा की जाने की आवश्यकता है कि एजेंटों द्वारा उनके स्वयं के खातों में भाड़े का एकत्रीकरण तथा बाद की तिथि में एसीसीआई को अनुवर्ती हस्तांतरण ने जीसीएमएस प्रारंभ करने के महत्वपूर्ण उद्देश्य को ही विफल कर दिया। इसने एकत्रित किये गये भाड़े के प्रेषण में लिये गये समय में ब्याज की हानि को भी बढ़ाया।

### (II) अंतिम संवितरण लेखा की प्रस्तुति में देरी

कंपनी ने (फरवरी 2011) में डाटा प्रोसेसिंग में सिस्टमस, एपलिकेशन और प्रोडक्टस (एसएपी) कि शुरुआत की जिसके माध्यम से एजेंटों द्वारा प्रस्तुत किये गए प्रोफॉर्मा संवितरण लेखों को प्रसंस्कृत तथा उनको अग्रिम भुगतान भी किए गए थे।

एजेंसी अनुबंध के अनुच्छेद 11 (जी) के अनुसार, एजेंट पोत के नौकायन के 35 दिनों के अंदर एजेंट द्वारा सँभाली गई एसीआई के प्रत्येक जहाज के लिए एक सम्पूर्ण समुद्री यात्रा संवितरण खाते का अग्रगण्य करेगा। एससीआई द्वारा खाते के अनुमोदन के उपरान्त, एजेंट को दिए गए अग्रिम का वास्तविक व्यय के प्रति समायोजन किया जाना था। कंपनी लेखों को अपलोड करने में देरी के प्रत्येक दिन के लिए यू.एस.डॉलर 100 तक की शास्ति लगाने का अधिकार रखती थी।

लेखापरीक्षा ने पाया की कि एजेंटों द्वारा निर्धारित समय में समुद्री यात्रा संवितरण लेखों का अपलोड सुनिश्चित करने की कोई प्रणाली नहीं थी। इसके अतिरिक्त, कंपनी ने लेखों को अपलोड करने में हुई देरी के लिए कोई शास्ति नहीं लगाई।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी/अप्रैल 2016) कि एक विशिष्ट समुद्री यात्रा खाता तभी मंजूर हो सकता था जब इस समुद्री यात्रा की सम्पूर्ण इनवाइस लाइंस स्पष्ट हो। इसके परिणामास्वरूप, पिछला बकाया हो गया था। इसके अलावा, कंपनी ने पोत के नौकायन की तिथि से तीन माह में खाते के स्वतः बंद होने की प्रणाली शुरू की (दिसंबर 2014)।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि एजेंसी अनुबंधों के अनुसार लेखों की प्रस्तुति हेतु एक एजेंसी को 35 दिनों की समय-सीमा दी गई थी जिसके पश्चात शास्ति की उगाही की जानी थी। 90 दिनों के बाद स्वतः बंद होने में एजेंसी को 55 अतिरिक्त दिनों की अनुमति होगी जिसके लिए एजेंसी अनुबंधों के अनुसार यूएसडी 5500 तक (प्रति दिन यूएसडी 100 X55 दिन) तक की शास्ति उगाही जा सकती थी। कंपनी द्वारा प्रस्तुत किए गए आँकड़ों के अनुसार दिसम्बर 2014 से 837 स्वतः बंद किए गए थे जिसके लिए कोई शास्ति नहीं उगाही गई है। इस प्रकार, कंपनी, इन मामलों में निर्धारित 35 दिनों के बाद कंपनी को खातों को प्रस्तुत करने में, एजेंटों की देरी के लिए ₹30.54 करोड़ तक की शास्ति की उगाही करने में असफल रही।

### **(III) विशेष लेखापरीक्षा का संचालन न करना**

एजेंसी अनुबंध के अनुच्छेद 11 (एच) और (एल) के अनुसार, कंपनी को अपने एकल विवेकाधिकार से विशेष लेखापरीक्षा करने का अधिकार था जिसके लिए एजेंट को पूर्णरूपेण सहयोग करना था। इसके अतिरिक्त, कंपनी को एजेंटों के परिसरों में बही खातों और संबंधित अभिलेखों का निरीक्षण करने का अधिकार था।

लेखापरीक्षा ने पाया की कंपनी ने वर्ष 2014 तक अपने एजेंटों में से किसी की भी विशेष लेखापरीक्षा नहीं की थी। जुलाई, 2014 के दौरान, कंपनी ने तीन एजेंटों (अर्थात मै. एस्कॉम्बें

लैम्बर्ट लि. (यूनाइटेड किंगडम और आयरलैण्ड स्थित एजेंट), मै. कार्ल गोथर एण्ड कंपनी (एंटरप्राइज जर्मनी स्थित एजेंट) और मै. मूलर एजेंसीज (ऑटोमोटिव, नीदरलैण्ड स्थित एजेंट) के निरीक्षण हेतु अपने अधिकारियों का एक दल प्रतिनियुक्त किया। तथापि, सभी तीनों एजेंटों ने एजेंसी अनुबंध के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए कम्पनी द्वारा प्रतिनियुक्त दलों को उनकी पुस्तकों एवं बैंक खातों तक सम्पूर्ण पहुँच से मना कर दिया। उपलब्ध कराए गए सीमित अभिलेखों के आधार पर टीम का कई कमियों की ओर ध्यान गया जैसे शिपर्स को गलत इनवाइसिंग, इनवायसिंग में देरी, एसीआई को दिए गए राजस्व और शिपर्स से एकत्रित किए गए राजस्व के बीच काफी भिन्नताएँ इत्यादि। इन निष्कर्षों के आधार पर, मै. एस्कॉम्बे लैम्बर्ट लिमिटेड के साथ एजेंसी अनुबंध समाप्त कर दिया गया (अक्टूबर 2014) जबकि अन्य दो मामलों में कोई कार्यवाही नहीं की गई।

लेखापरीक्षा टिप्पणी को स्वीकार करते हुए प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2016) कि एजेंटों की लेखापरीक्षा को स्वतंत्र लेखापरीक्षकों को सौंपने के लिए एक निविदा जारी की गई थी। तदनुसार, कंपनी ने एजेंटों द्वारा अनुरक्षित लेखों की बहियों की लेखापरीक्षा के लिए स्वतंत्र लेखापरीक्षक नियुक्त किए हैं (अक्टूबर 2016)।

#### 14.3.3.2 एजेंटों से पर्याप्त बैंक प्रत्याभूतियों की प्राप्ति न होना

एजेंटों की नियुक्ति हेतु प्रक्रिया (अप्रैल 2016) में प्रावधान था कि एजेंटों से प्राप्त बैंक प्रत्याभूतियाँ उनके संवितरणों की अनुमानित मात्रा के आधार पर प्राप्त की जानी थी। इसके अतिरिक्त, कंपनी ने निर्णय लिया (जनवरी 2010) कि बैंक प्रत्याभूति में एजेंटों को अनुमत्य सामान्य जमा कराने की अवधि से अधिक व समाप्त अवधि वाले एजेंटों द्वारा भाड़े को जमा कराने और एकत्रीकरण में देरी में सम्मिलित जोखिमों को शामिल करना चाहिए। तदनुसार बैंक प्रत्याभूति की मात्रा एजेंटों को अनुमत्य जमा कराने की अवधि के अलावा पिछले एक वर्ष की औसत बकाया राशि पर आधारित होनी चाहिए।

12 प्रमुख एजेंटों<sup>1</sup> के मामले में लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- क) वर्ष 2015-16 के दौरान एजेंटों से प्राप्त की जाने वाली बैंक प्रत्याभूति की राशि की गणना के समय कंपनी ने एजेंट से व्यापार देयताएँ हटाकर एजेंट से व्यापार प्राप्तियों के रूप में बकाया राशि का विचार किया। इन व्यापार देयताओं में कुछ निश्चित

<sup>1</sup> अमेस्टर शिपिंग एंड ट्रेडिंग कम्पनी, सीसर फ्रेमुरा एसआरएल, डी केसर थोरटन एनवी, फार इस्टर्न सर्विसेस पीटीई लिमिटेड, फार इस्टर्न सर्विसेस एसडीएन बीएचडी, हेस्को एजेंसिस लिमिटेड, मारती शिपिंग एजेंसी एसए, मोरस्का एजेंसिया ग्डेनिया एसपी, मूलर लाइन एजेंसिस बीवी, सिस्टर शिपिंग लाइन्स, चैंपियन एजेंसिस चाइना लिमिटेड और जनरल मेरीटाइम प्राइवेट लिमिटेड

राशियाँ (कुल ₹ 69.12 करोड़) शामिल की गई थीं जिन्हें एजेंटों को अस्वीकृत किया जाना था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 69.12 करोड़ की राशि की बैंक प्रत्याभूति का कम आंकलन हुआ।

ख) कंपनी में उपलब्ध वास्तविक बैंक प्रत्याभूतियों की राशि का प्रबंधन द्वारा गणना की गई गलत राशि के साथ कोई संबंध नहीं था। क्योंकि ₹43.50 करोड़ की बैंक प्रत्याभूतियों को एजेंटों से प्राप्त किया जाना अपेक्षित था, जबकि 31 मार्च 2016 तक कंपनी के पास केवल ₹8.92 करोड़ की राशि उपलब्ध थी।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2016/सितम्बर 2016) कि बैंक प्रत्याभूति एक निवारक साधन था और जो जोखिम को आंशिक रूप से ही कम करता है। इसके अलावा, बैंक प्रत्याभूतियाँ उन एजेंटों से प्राप्त की गयी थी जहाँ व्यापार और निरंतर जोखिम था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है। बैंक प्रत्याभूति राशि के कम आंकलन और उससे भी कम बैंक प्रत्याभूति प्राप्त करने से कंपनी जनवरी 2010 में लिए गए निर्णय द्वारा अभिप्रेत अपने वित्तीय हितों की रक्षा करने में असफल रही।

#### 14.3.3.3 एजेंटों के कार्य-निष्पादन की मानीटरिंग न किया जाना

कंपनी की लेखापरीक्षा समिति ने प्रबंधन को निदेशकों के मण्डल को प्रस्तुती हेतु एजेंटों के निष्पादन मूल्यांकन के लिए एक प्रणाली विकसित करने का निर्देश दिया (मार्च 2004)। निष्पादन मूल्यांकन को इन तत्वों पर आधारित होना था जैसे (i) विपणन/माल में वृद्धि (ii) भाड़ा एकत्रीकरण/मिलान (iii) वित्तीय और लेखांकन मामले (iv) फ्लोटिंग स्टाफ सदस्यों की हैण्डलिंग सहित अच्छा प्रबंधन और (v) अतिरिक्त पुर्जे और मरम्मत समन्वय। निष्पादन मूल्यांकन का उद्देश्य एजेंसी प्रबंधन के व्यावसायिक आचार में उत्कृष्टता, प्रबंधन सूचना-प्रणाली के साधन के रूप में सेवा करना, उत्कृष्ट एजेंटों को बोनस देने पर विचार करना और औसत से नीचे के एजेंटों की निरंतरता/निष्कासन पर निर्णय लेना था।

इसके अलावा, बोर्ड ने निदेश दिया (अगस्त 2008) कि एजेंटों के कार्य-निष्पादन मूल्यांकन में निम्न के विश्लेषण का समावेश होना चाहिए (अ) व्यापार में परिवर्तन/पिछले सालों में सृजित किया गया राजस्व (ब) पिछली मूल्यांकन अवधि में निष्पादन में बदलाव (स) एससीआई से/को बकाया की सीमा (द) विशिष्ट मामले/विशिष्ट उपलब्धियाँ इत्यादि।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- (i) जून 2012 तक की अवधि के लिए एजेंटों के निष्पादन मूल्यांकन ही निदेशकों के मण्डल को प्रस्तुत किया गया था। निष्पादन मूल्यांकन के समापन के पश्चात,

एजेंटों को उनकी रैंकिंग, स्कोर और पाई गई कमियों के बारे में सूचित किया था तथा उन्हें सुधार करने की भी सलाह दी गई थी।

- (ii) यद्यपि, दिसंबर 2013 तक की अवधि के लिए मूल्यांकन किया गया था, यह एजेंटों से सूचना अपेक्षित होने के कारण मण्डल को प्रस्तुत नहीं किया गया था। कंपनी द्वारा अनुवर्ती अवधियों के लिए मूल्यांकन नहीं किया गया (मार्च 2016)।
- (iii) कंपनी ने एजेंटों के निष्पादन मूल्यांकन में बहुत से महत्वपूर्ण मानदण्डों को सम्मिलित नहीं किया था जैसे, भाड़े के प्रेषण में देरी, लेखों की प्रस्तुति में विलंब, दावों का प्रतिलिपिकरण/दावों का अधिक प्रभार वसूलना और परिणामी अस्वीकृतियाँ, पतन जमाओं का गैर-समाधान इत्यादि।

सम्पूर्ण सूचना की अनुपलब्धता पर लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार करते समय, प्रबंधन ने कहा (दिसम्बर 2015/सितम्बर 2016) कि निष्पादन मूल्यांकन की प्रक्रिया की पुनर्रचना की आवश्यकता थी जो कि बोर्ड को मूल्यांकन प्रस्तुत नहीं करने के लिए भी एक कारण था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि, निष्पादन मूल्यांकन प्रक्रिया की पुनर्रचना की आवश्यकता विद्यमान प्रणाली को विमुक्त करने के लिए एक आधार के रूप में नहीं ली जा सकती है। जब तक प्रणाली की पुनर्रचना नहीं हो जाती, कम्पनी को विद्यमान प्रणाली के अनुसार निष्पादन मूल्यांकन रिपोर्ट बनाकर प्रस्तुत करनी चाहिए।

#### **14.3.3.4 मॉडल एजेंसी करार का संशोधन न करना**

एसएपी ईआरपी प्रणाली प्रारंभ करने के पश्चात (फरवरी 2011), विद्यमान एजेंसी करार के वित्तीय एवं लेखांकन खण्डों के अंतर्गत कुछ आवश्यकताएँ अनावश्यक हो चुकी थी। इसीलिए यह अत्यावश्यक था कि कंपनी इस प्रकार की अनावश्यकताओं को दूर करने के लिए एजेंसी-करार की समीक्षा करे। कंपनी की स्थायी समिति ने एजेंसी-करार के सभी खण्डों की समीक्षा करने का निर्णय लिया था (फरवरी 2015)। अभी तक, एसएपी-ईआरपी प्रणाली के कार्यान्वयन से पांच वर्ष बीत जाने के बाद भी इस मामले में प्रबंधन द्वारा अंतिम निर्णय अभी तक लिया जाना था (सितम्बर 2016)।

#### **निष्कर्ष**

कंपनी ने एजेंसी-करारों में प्रावधानों के लागू होने के बावजूद पृथक संवितरण तथा भाड़ा संग्रहण लेखाओं का अनुरक्षण समय पर अंतिम संवितरण लेखाओं की प्रस्तुति और एजेंटों की विशेष लेखापरीक्षा करवाना तथा लागू नहीं किया। इसके अतिरिक्त कंपनी एजेंटों से कम बैंक प्रत्याभूतियाँ प्राप्त करते हुए अपने हित की रक्षा करने में असफल रही, जो कि स्वयं

*2017 की प्रतिवेदन संख्या 9*

इसकी नीति द्वारा निर्देशित थे। जून 2012 से मंडल को एजेंटों के निष्पादन मूल्यांकन की प्रस्तुति न होने से कंपनी में एजेंटों के निष्पादन-मूल्यांकन में पिछला बकाया था। एसएपी कार्यान्वयन के कारण करार में अनावश्यकताओं को दूर करने के लिए विद्यमान मॉडल एजेंसी की समीक्षा भी नहीं की गई थी।

मामला मंत्रालय को अक्टूबर 2016 में भेजा गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (जनवरी 2017)।